



RÉGION WALLONNE

*Conférence Permanente du
Développement Territorial*

2019

RAPPORT FINAL – JUIN 2019

**RECHERCHE 2 : DES ESPACES PUBLICS DE QUALITE,
CONVIVIAUX ET SURS**

ANNEXE SCIENTIFIQUE



Université Libre de
Bruxelles - IGEAT



Université Catholique de
Louvain - CREAT

Recherche 2018 :**Responsables scientifiques**

Pour le CREAT-UCLouvain : Elisabetta ROSA

Pour l'IGEAT-ULB : Marie-Françoise GODART

Chercheurs

Pour le CREAT-UCLouvain : Bénédicte DAWANCE

Stéphanie DEMEULEMEESTER

Delphine DESTAIN

Jonas HANSSENS

Pour l'IGEAT-ULB : Julien DESCAMPS

Recherche 2019**Responsables scientifiques**

Pour le CREAT-UCLouvain : Elisabetta ROSA

Chercheurs

Pour le CREAT-UCLouvain : Naomi BERGER

Bénédicte DAWANCE

Stéphanie DEMEULEMEESTER

Delphine DESTAIN

Jonas HANSSENS

Pour l'IGEAT-ULB : Julien DESCAMPS

TABLE DES MATIERES

RAPPORT FINAL– JUIN 2019	1
RECHERCHE 2 : DES ESPACES PUBLICS DE QUALITE, CONVIVIAUX ET SURS	1
ANNEXE SCIENTIFIQUE	1
1. CADRE METHODOLOGIQUE ET DEMARCHE SCIENTIFIQUE	6
1.1 CADRE ET OBJECTIFS DE LA RECHERCHE.....	6
1.1.1 Objectifs de la recherche	7
1.1.2 Postulats	8
1.1.3 Postures	8
1.1.4 Contenu et investigations	11
1.2 DEFINITION DE L'ESPACE PUBLIC	12
1.3 CHOIX ET JUSTIFICATION DES ESPACES PUBLICS INVESTIGUES	13
2. ETAT DE L'ART	14
2.1 ETAT DE L'ART CONSTRUIT SUR BASE DES 3 DEFIS GENERIQUES	14
2.2 ÉTAT DES LIEUX DES PRATIQUES EN MATIERE DE MOBILITE	20
2.2.1 Principe de catégorisation	20
2.2.2 Les questionnaires de l'espace public	28
2.3 ÉTAT DE L'ART SUR LA DIMENSION ECOSYSTEME.....	31
3. DEFIS DES ESPACES PUBLICS	35
3.1 LA CONVIVIALITE	35
3.2 LA SECURITE – SURETE	39
3.3 LA QUALITE.....	40
3.4 MODES D'HABITER ET COMPOSITION DU CADRE DE VIE.....	42
3.5 PRATIQUES DE MOBILITE	43
3.6 RAPPORT A LA NATURE ET L'ECOLOGIE	44
3.7 MIXITE D'ACTIVITES ET ATTRACTIVITE DU TERRITOIRE	45
3.8 LES FACTEURS BLOQUANTS ET PROCESSUS	45
4. TYPOLOGIES DES ESPACES PUBLICS	48
4.1 DEFINITION D'UNE TYPOLOGIE DES ESPACES PUBLICS	48
4.2 ESPACES PUBLICS PRESENTS AU SEIN DES AIRES DIFFERENCIEES REPRESENTATIVES DU TISSU WALLON 50	
4.2.1 Espaces publics situés dans l'aire du centre de la ville en bâti continu	50
4.2.2 Espaces publics situés dans l'aire des premières extensions de la ville en bâti semi-continu	53
4.2.3 Espaces publics situés dans l'aire des dernières extensions de la ville en bâti discontinu	57
4.2.4 Espaces publics situés dans l'aire des voiries d'entrée de ville	59
4.2.5 Espaces publics situés dans l'aire des ensembles bâtis homogènes	61
4.2.6 Espaces publics situés dans l'aire des villages	62
4.2.7 Espaces publics situés dans l'aire d'activité économique mixte du plan de secteur	65
4.3 DEFINITION, CARACTERISTIQUES ET ENJEUX DES TYPES D'ESPACE PUBLIC EN REGION WALLONNE 67	
4.3.1 La rue	67
4.3.2 L'axe structurant	68
4.3.3 La place	69
4.3.4 Le sentier	70
4.3.5 Le croisement	71
4.4 SYNTHESE DES ENJEUX DES CONTEXTES ET DES TYPES	74
4.4.1 Contextes territoriaux	74
4.4.2 Typologies	75

5. AMBITIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROCESSUS POUR UN ESPACE PUBLIC DE QUALITE	77
5.1 AMBITIONS EN MATIERE D'AMENAGEMENT	78
5.1.1 Maillage et configuration	78
5.1.2 Partage et usages	80
5.1.3 Ecosystème	85
5.1.4 Identité, attractivité et bien-être.....	89
5.2 LES AMBITIONS EN MATIERE DE PROCESSUS	93
6. PROCESSUS ET OUTILS	97
6.1 LES ETAPES DU PROCESSUS DE CONCEPTION ET DE MISE EN ŒUVRE DES ESPACES PUBLICS	100
6.1.1 Impulsion.....	100
6.1.2 Choix de la méthodologie	102
6.1.3 Diagnostic	105
6.1.4 Programmation.....	108
6.1.5 Conception.....	110
6.1.6 Permis	114
6.1.7 Réalisation.....	115
6.1.8 Entretien, gestion et animation.....	118
6.1.9 Evaluation.....	119
o Site internet de l'AMCV : l'AMCV a mis au point certains guides réservés à ses membres. Contactez l'ADL ou le service de développement commercial / dynamique urbaine ... de votre commune pour plus d'informations	120
Références.....	120
6.2 LES OUTILS MOBILISABLES POUR LA CONCEPTION ET LE FINANCEMENT DES ESPACES PUBLICS .	121
6.2.1 Outils de gouvernance	121
6.2.2 Outils stratégiques	124
6.2.3 Outils opérationnels.....	129
6.2.4 Synthèse des outils	140
7. LES CONSEILLERS EN REGION WALLONNE	145
7.1 INTRODUCTION	145
7.1.1 Cadre et limites	145
7.1.2 Les conseillers	146
7.2 PRESENTATION ET REPARTITION DES CONSEILLERS.....	147
7.2.1 CONSEILLERS EN AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'URBANISME (CATU).....	147
7.2.2 CONSEILLERS EN RENOVATION URBAINE	148
7.2.3 CONSEILLERS EN ENVIRONNEMENT	149
7.2.4 CONSEILLERS EN MOBILITE	150
7.2.5 CONSEILLER EN ENERGIE	151
7.2.6 ECOPASSEUR	152
7.2.7 LES CONSEILLERS EN LOGEMENT	153
7.2.8 LES « CONSEILLERS » IMPLIQUES DANS LE DEVELOPPEMENT COMMERCIAL	154
7.3 LES FORMATIONS	155
7.3.1 LA FORMATION DES CONSEILLERS EN AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'URBANISME (CATU) 155	
7.3.2 LA FORMATION DES CONSEILLERS EN RENOVATION URBAINE	155
7.3.3 LA FORMATION DES CONSEILLERS EN ENVIRONNEMENT	156
7.3.4 LA FORMATION DES CONSEILLERS EN MOBILITE	157
7.3.5 LA FORMATION DES CONSEILLERS EN ENERGIE	158
7.3.6 LA FORMATION DES CONSEILLERS EN LOGEMENT	158
7.3.7 AUTRES FORMATIONS.....	158
7.3.8 RECAPITULATIF	159
7.4 LES AIDES A L'ENGAGEMENT D'UN CONSEILLER	160
7.4.1 CONSEILLERS EN AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'URBANISME (CATU).....	160
7.4.2 CONSEILLERS EN RENOVATION URBAINE	160
7.4.3 CONSEILLERS EN ENVIRONNEMENT	160
7.4.4 CONSEILLERS EN MOBILITE	160

7.4.5	CONSEILLER EN ENERGIE	160
7.4.6	ECOPASSEUR	160
7.4.7	CONSEILLERS EN LOGEMENT	161
7.4.8	AGENCES DE DEVELOPPEMENT LOCAL	161
7.5	LES OUTILS ET SUBVENTIONS LIES AU TITRE DE CONSEILLER	161
7.5.1	CONSEILLERS EN AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'URBANISME (CATU).....	161
7.5.2	CONSEILLERS EN RENOVATION URBAINE	162
7.5.3	CONSEILLERS EN ENVIRONNEMENT	162
7.5.4	CONSEILLERS EN MOBILITE	162
7.5.5	CONSEILLER EN ENERGIE	162
7.5.6	CONSEILLERS EN LOGEMENT	163
7.6	CONCLUSIONS.....	164
8.	ENSEIGNEMENTS	167
8.1	ENSEIGNEMENTS ISSUS DES ETUDES DE CAS	167
8.2	ENSEIGNEMENTS ISSUS DES INTERVIEWS REALISEES AVEC LES ACTEURS DE TERRAIN.	172
9.	CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	173
10.	BIBLIOGRAPHIE	179
	RECHERCHES CPDT	179
	LITTERATURE SCIENTIFIQUE ET DE VULGARISATION.....	179
	SITES INTERNET.....	180
	GUIDES PRATIQUES : PUBLICATIONS DE LA REGION WALLONNE ET AUTRES INSTITUTIONS IMPLIQUEES DANS LA GESTION DE L'ESPACE PUBLIC	180
10.1.1	Déclaration de politique régionale 2009-2014.	180
10.1.2	DGO1	180
10.1.3	DGO2 – Réseau CeM	181
10.1.4	DGO4	181
10.1.5	Fédération rurale de Wallonie – FRW	181
10.1.6	IBSR – Institut VIAS	181
10.1.7	IWEPS	182
10.1.8	Autres référentiels	182
	LEGISLATION	182

1. CADRE METHODOLOGIQUE ET DEMARCHE SCIENTIFIQUE

1.1 CADRE ET OBJECTIFS DE LA RECHERCHE

Les travaux préparatoires du SDT énonçaient le constat d'une qualité variable de l'espace public en Wallonie : « La qualité des espaces publics est très variable ; qu'il s'agisse des voiries, trottoirs, parkings, places, espaces verts... ; et partout se pose la question du coût de leur entretien ».

Ce constat général appelle d'une part à évaluer la qualité des espaces publics en Wallonie et d'autre part à questionner l'opérationnalité dans les différentes temporalités que suggère un aménagement.

La qualité :

La notion de qualité est large et pour partie subjective. Nous proposons dans le chapitre 'défis' de développer différents aspects que suggère la notion de qualité.

La qualité dépendra en effet du point de vue que l'on adopte et des besoins spécifiques venant du contexte et des acteurs : le point de vue de l'utilisateur, le point de vue de l'aménageur, le point de vue du gestionnaire de l'entretien ou encore le point de vue du gestionnaire de la sécurité, seront différents, voire parfois contradictoires. La qualité sera le juste compromis à négocier à un endroit donné.

Cette première idée introduit d'ores et déjà trois notions fondamentales : la prise en compte du contexte, l'identification des usages du lieu donné et le processus d'aménagement et sa négociation.

L'opérationnalité :

Cette notion englobe également différents aspects que l'on peut ici énoncer en trois points.

1. Les acteurs de l'aménagement de l'espace public sont multiples et nombreux. Quatre groupes peuvent se distinguer : les usagers, les experts et techniciens, les décideurs, les gestionnaires. Chaque groupe a ses propres attentes, ses propres contraintes, mais aussi ses propres référentiels sectoriels et/ou culturels de l'espace public.

2. Le financement est un élément central de l'aménagement de l'espace public. Il est généralement (perçu comme) le facteur contraignant et inhibitif de la qualité de l'aménagement. Il requiert une expertise technique (accès à l'information et management) qui est certainement déterminante dans la réponse qualitative que l'on peut apporter à un espace défini dans un contexte (budgétaire) donné.

3. La temporalité est le troisième point qui conditionne l'opérationnalité. Souvent perçu comme un investissement, généralement important, à consentir à un temps 'T', l'aménagement d'un espace public renvoie pourtant à des temporalités courtes, moyennes et longues auxquelles un budget est alloué. Le temps court suppose le temps des études et de l'aménagement, le temps moyen renvoie à la gestion de l'espace public, le temps long suggère quant à lui la réfection, voire le réaménagement de l'espace public.

A notre sens, la qualité d'un espace public ne peut être dissociée de son opérationnalité.

1.1.1 Objectifs de la recherche

La recherche vise à élaborer un *vade-mecum* des espaces publics pour la Wallonie.

Le *vade-mecum* se veut :

1. un outil référentiel destiné avant tout aux opérateurs et décideurs

Le *vade-mecum* se veut généraliste (vs technique) et accessible tant par les techniciens, auteurs de projet, que par les décideurs. Il se veut devenir un référentiel commun et participer à une culture commune de l'espace public. Il ambitionne d'être un outil apportant la transversalité indispensable à adopter pour un espace public de qualité reconnue par tous. Il ne donne pas des solutions 'prêt à l'emploi', mais se veut un outil aidant à la négociation.

2. un outil axé sur des ambitions de qualité de l'espace public

Le *vade-mecum* n'est pas outil de normes et de règles sur le bon aménagement d'un espace public donné. Il vise davantage à donner des principes généraux qui vont guider le processus d'aménagement d'un espace public en vue d'en améliorer la qualité et rencontrer les objectifs de convivialité et de sécurité. Par processus d'aménagement, il faut entendre tant le 'chemin pour arriver' à un aménagement que l'aménagement en lui-même.

Ces principes généraux sont ici nommés 'ambitions'. Une ambition exprime un souhait, un idéal commun vers lequel se tourner. Les ambitions concernent tant l'aménagement en tant que tel que la manière de conduire le projet.

Notre volonté est ici d'éviter de 'tomber dans le piège' qui consisterait à donner des solutions d'aménagement définies à priori, mais fournir un outil fédérateur pour :

- définir et concrétiser un espace public de qualité à un endroit donné
- aider à une meilleure transversalité entre les acteurs et services concernés.

3. un outil de sensibilisation, de méthodologie et de conduite de projet

Le *vade-mecum* constitue un guide à destination des opérateurs et décideurs qui pourront y trouver des clefs de réussite pour un projet de qualité. Il ambitionne également d'être un outil de sensibilisation à la qualité de l'espace public à destination de tous : élus, citoyens, membres de commissions... Il vise en effet à croiser différents points de vue et faire échos aux attentes et préoccupations des usagers et opérateurs. Il cherche également à pointer les défis d'un espace public qui répond aux attentes d'aujourd'hui tout en adoptant une vision prospective.

Le *vade-mecum* se veut encore apporter un appui méthodologique pour la lecture, l'analyse contextuelle et la définition des priorités d'aménagement pour un espace public de qualité. Il participe à une culture commune de l'espace public.

4. un outil permettant de guider les opérateurs dans l'aménagement de l'espace public

Enfin, le quatrième aspect pour définir la portée du *vade-mecum* concerne sa dimension opérationnelle et pragmatique. L'objectif poursuivi est de donner des informations pratiques à destination des opérateurs. Une approche par les modes de financement et les gestionnaires est ici centrale. Cette partie du *vade-mecum* vise le recueil des outils, modes de financements multisectoriels et leur champ d'application.

Ambitionner d'améliorer les pratiques en matière d'aménagement de l'espace public ne peut se faire sans une prise en considération des outils, moyens et pratiques existants. Les guides, référentiels et outils existants constituent des points de départ à considérer. Nous renvoyons à cet effet au chapitre 'état de l'art'.

1.1.2 Postulats

Le travail s'effectuant dans un cadre temporel et budgétaire limité, un postulat a été proposé dès l'amorce de la définition de la méthodologie de la recherche. L'antenne *Jpyblikf* en région bruxelloise a réalisé en 2015-2017 un guide des espaces publics bruxellois. L'expertise acquise dans ce travail est ici mise à profit, essentiellement sur la méthodologie et le travail de définition des ambitions génériques. Ces « raccourcis méthodologiques » n'ont autre justification que le gain de temps, d'efficacité et la recherche de cohérence.

1.1.3 Postures

Les éléments de cadrage définis dans cette introduction et les objectifs de la recherche nous amènent à définir les postures adoptées pour cette étude.

1. Un fil rouge : les temps du projet : concevoir, réaliser, gérer un espace public.

Les investigations menées dans la recherche prennent en considération les différentes étapes d'un projet d'aménagement d'espace public. Les ambitions de qualité doivent/devraient être rencontrées dans chacune de ces temporalités ; à tout le moins être envisagées dès l'amont de la réflexion sur un espace public.

Ces trois temps du projet sont interdépendants. Ils soulèvent différentes préoccupations de l'espace public, mobilisent différents acteurs et font appel à différents métiers.

- La conception est le moment de l'analyse contextuelle, de l'identification des besoins. C'est un moment clef pour partager les perceptions, les vécus et définir un programme juste et mobilisateur. C'est également le temps de la définition des objectifs d'aménagement, en regard le cas échéant des stratégies territoriales existantes. Le choix de la procédure fait partie de ce premier temps. Elle peut être décisive sur la qualité de l'aménagement. Une procédure de concours peut par exemple apporter une plus-value importante sur les ambitions portées pour un lieu.

Le temps de la conception est un moment de décision, de choix, de priorités à donner. La décision doit être prise en considérant les moyens de mise en œuvre, notamment en termes de financement de l'aménagement, et financement de la gestion.

- La réalisation est un moment court dans la vie d'un aménagement, mais peut s'avérer décisif sur deux aspects. D'une part, la gestion du chantier et des activités riveraines peut être déterminante pour leur fonctionnement, voire leur maintien. D'autre part, le moment de la réalisation est aussi le moment de la concrétisation des concepts et des ajustements à opérer. Ces ajustements ne doivent pas hypothéquer les fondements du projet d'aménagement. Par exemple, un changement d'acteurs peut ici impacter la qualité d'un aménagement par méconnaissance des éléments ayant conduits à tel ou tel choix d'aménagement. C'est dans d'autres cas la gestion du budget qui amène à mettre des priorités qui peuvent être décisives pour la cohérence et la qualité.

- La gestion de l'espace public renvoie aux actions à mener pour gérer dans le temps l'espace public : elle englobe les mesures d'entretien et de maintenance (nettoyage, fauchage...), mais aussi les mesures liées à gestion humaine de l'espace public (services prévention, événementiel, opérateurs de voiture partagée...).

La problématique de la gestion est trop souvent externalisée de la conception/réalisation. Or, elle est déterminante pour le choix des aménagements, voire dans l'identification des besoins. Elle élargit le panel des acteurs de l'espace public à concerter dès l'amont de la réflexion sur un aménagement.

2. Une approche contextuelle

L'approche contextuelle est évidente pour un aménageur, mais l'est sans doute moins pour les disciplines plus pointues et techniques. Elle peut être/paraître étrangère pour d'autres personnes ; citoyens ou autres.

L'approche par le contexte consiste à singulariser les données du lieu à aménager pour en distinguer ses caractéristiques intrinsèques et comprendre son fonctionnement. Aménager un lieu par et pour son unique approche modale serait réducteur et peut amener à un appauvrissement généralisé de l'espace public. Dans d'autres cas, c'est une approche portée unilatéralement sur une valeur esthétique qui peut engendrer des disfonctionnements dans les usages de l'espace public.

A notre sens, l'approche contextuelle doit être :

- globale : le périmètre de l'espace public étudié est plus large et englobe le territoire d'influence de cet espace.
- transversale : l'approche contextuelle considère tant les aspects physiques (topographie...), les aspects fonctionnels de l'espace public et des espaces riverains, les aspects paysagers (trame bâtie, verte et bleue), les aspects liés aux mobilités selon le mode, l'intensité des flux, ou encore selon l'équipement, les aspects liés à la sociologie des lieux (types d'usagers et d'usages dominants), ou encore les éléments emblématiques de l'espace public.
- systématique : un espace est analysé dans ses différentes composantes.
- partagée : la perception et le vécu d'un espace public sont par définition multiples. Le regard d'un seul acteur est réducteur. La réflexion s'enrichit considérablement si l'analyse du contexte est partagée par et avec les usagers, concepteurs, gestionnaires, décideurs. L'identification des besoins en sera d'autant plus fine et justifiée.
- réalisée dans le but de pointer les enjeux et définir les priorités.

L'approche contextuelle est réalisée dans le but d'identifier, via une analyse AFOM, les problématiques de l'espace à aménager, synthétiser les besoins et les attentes. Le cadrage budgétaire doit être abordé dès ce stade de la réflexion afin d'orienter les types d'intervention.

Une bonne compréhension du lieu permet, dans le système de contraintes imposé, de répondre de manière efficiente aux enjeux.

On l'aura compris, l'approche contextuelle est à réaliser pour chaque espace et fait partie de toute démarche d'aménagement d'espace public. Toutefois, dans le cadre de cette recherche et en vue de structurer, alimenter le *vade-mecum*, il s'avère indispensable de constituer une typologie des espaces publics wallons. Ce travail fait l'objet d'un chapitre du présent rapport de recherche.

La définition de la typologie a été guidée par deux préoccupations : la représentativité et le pragmatisme. La classification se veut simple et pragmatique à la lecture et à l'utilisation.

La typologie se veut représentative des espaces publics rencontrés de manière courante en Wallonie. Tout en tenant compte des limites, la typologie élaborée au sein de cette recherche permettra d'identifier des constantes morphologiques, des dominantes en termes d'usages ou encore de déterminer des recommandations applicables pour l'ensemble d'un type.

3. Deux clefs d'entrée

Deux clefs d'entrée structurent la recherche et orientent les investigations : les ambitions pour un espace public de qualité d'une part et le processus intégré du projet comprenant les acteurs, outils et sources de financement d'autre part.

Les ambitions expriment un idéal à viser pour une qualité d'espace public, pour rencontrer les objectifs de convivialité et de sécurité pour un espace public donné.

Un chapitre de la recherche définit les ambitions d'aménagement pour un espace public de qualité selon quatre axes :

- Maillage et configuration
- Partage et usages
- Écosystème
- Identité, attractivité et bien-être

Les ambitions d'aménagement sont applicables pour tous les espaces publics et peuvent se décliner selon les contextes.

Le processus intégré de projet constitue la deuxième clef d'entrée de la recherche. Elle part de plusieurs constats :

- Le facteur budgétaire est déterminant dans le processus de projet de l'espace public, il doit être considéré dès l'amont de la réflexion.
Les sources de financement constituent, dans certains cas, l'élément déclencheur pour réaliser un aménagement (logique d'opportunité).
- L'aménagement de l'espace public est souvent lié à un outil d'aménagement et/ou de financement, qui constitue pour bon nombre de cas l'opportunité et le vecteur essentiel de sa faisabilité ;
- Les acteurs sont déterminants dans la manière de porter le projet, mener la concertation, activer la décision ou encore gérer la décision...

Ces considérations ont amené à structurer la recherche en :

- Définissant les ambitions liées au processus. Dans le même ordre d'idée que les ambitions d'aménagement, les ambitions de processus visent à définir quelques principes clefs pour mener un processus intégré et de qualité ;
- Définissant les différentes étapes du processus. Sous forme de fiches, ce travail vise à définir les différents éléments clefs de chaque étape permettant, au fur et à mesure du chemin de projet de mener un processus qualitatif ;
- Définissant les outils. Egalement sous forme de fiches pratiques, l'idée est ici de recueillir les informations utiles sur chaque outil et appréhender leur application dans le cadre d'un projet d'aménagement d'espace public.

1.1.4 Contenu et investigations

La recherche se structure en plusieurs parties :

1. Le cadre méthodologique
2. L'état de l'art
3. Les défis des espaces publics
4. La typologie des espaces publics
5. Les ambitions d'aménagement et de processus pour un espace public de qualité
6. Processus et outils
 - Les étapes du processus de conception et de mise en œuvre des espaces publics
 - Les outils mobilisables pour la conception et le financement des espaces publics

A cela s'ajoute un travail d'analyse de 10 cas synthétisée sous forme de fiches reprises en annexe de ce rapport.

La recherche propose enfin une série d'enseignements :

- Issus des analyses des 10 cas d'étude
- Issus des interviews réalisées avec les acteurs de terrain.

Les études de cas

Il a été jugé intéressant de réaliser des études de cas et ce, afin d'ancrer la démarche proposée dans la réalité des différents contextes.

Ces études de cas permettent de confronter les aspects théoriques à la réalité du terrain, de valider, nuancer les approches en apportant le regard critique des acteurs de terrain. Elles sont révélatrices des enjeux et des défis des espaces publics. Elles permettent aussi de comprendre les processus et jeux d'acteurs et illustrer les éléments bloquants.

Dix cas ont été sélectionnés sur base d'une proposition de l'équipe de recherche et des membres du comité d'accompagnement. Ces cas sont représentatifs d'une diversité de contextes géographiques, de contextes de projet, d'enjeux ou encore d'acteurs mobilisés.

Les dix cas d'étude sont :

1. Onhaye – traversée villageoise
2. Namur – place de l'Ange
3. Charleroi – RN53
4. Marchienne-au-Pont – 4 places investiguées dans le cadre d'un festival
5. Marche en Famenne – le boulevard urbain
6. Tournai – centre, quais et gare
7. Tilff - une traversée devient place
8. Gembloux-Bossière : aménagement d'une place de village
9. Seraing – mise en œuvre du master plan
10. Verviers – stratégie de rénovation des espaces publics

Il est sans doute important de préciser le cadre de ce travail d'investigation :

Les études de cas sont analysées sur base de l'interview d'un acteur ou plusieurs acteurs clef(s) de l'aménagement, généralement la Commune et d'une visite de terrain. Les analyses n'ont pas pour ambition la complétude, mais davantage de pointer les éléments déterminants de chaque volet de la recherche : contextualisation, défis, ambitions et acteurs/processus.

Une analyse plus détaillée permettrait certainement d'étayer davantage le propos, mais demanderait un temps plus important et une rencontre de plusieurs acteurs pour confronter les points de vue.

Le *vade-mecum* sera réalisé dans la suite de l'approbation du rapport final.

1.2 DEFINITION DE L'ESPACE PUBLIC

Le terme 'espace public' est un terme générique pouvant évoquer de multiples notions, faire référence à différents contextes, états, statuts, points de vue...

Quelques thématiques sont toutefois récurrentes dans les définitions.

- Espace politique ou espace physique :
L'espace public comme espace politique et les espaces publics comme « *endroits accessibles au(x) public(s), ... espaces de libre circulation* » (Habermas, Paquot)
- Une dimension juridique et une dimension d'usages
F. Choay : « *partie du domaine public non bâti, affectée à des usages publics* »
Droits juridiques et d'usages, associés à des notions de Propriété ou des facteurs d'appropriation ;
- « *L'espace public est à la fois espace de circulation et espace de communication interpersonnelle* » (Isaak Joseph, cité par Thierry Paquot, 2009).
L'« *espace public* », devenu « *une des modalités d'organisation possibles de l'interaction spatiale* » (Lussault, 2009) – (...) *interaction entre les hommes et entre les hommes et leur environnement* (Le Floch, Devanne, 2004)

Thierry Paquot définit les espaces publics comme les « *endroits accessibles au(x) public(s), arpentés par les habitants, qu'ils résident ou non à proximité. Ce sont des rues et des places, des parvis et des boulevards, des jardins et des parcs, des plages et des sentiers forestiers, campagnards ou montagneux, bref, le réseau viaire et ses à-côtés qui permettent le libre mouvement de chacun, dans le double respect de l'accessibilité et de la gratuité* »¹.

Définition de la charte des espaces publics de l'ONU en 2013 :

« *Public spaces are all places publicly owned or of public use, accessible and enjoyable by all for free and without a profit motive.* »

Définition de l'espace public donnée dans l'avant-projet d'ordonnance organique de revitalisation urbaine approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en 2015 :

« *Espace public : ensemble ou partie d'ensemble non construit, formé par des rues et des places, comprenant notamment les voiries, les aires de stationnement et les trottoirs, les façades et autres éléments de décors urbains, ainsi que les espaces verts accessibles au public et situés ou non en intérieur d'îlot ;* »

Charte pour des espaces publics de qualité - [pyblik] :

« *...L'espace public est un lieu de rencontres, d'échanges et de soutien à la qualité de vie. Il joue un rôle central dans la vie urbaine : la qualité de son aménagement participe pleinement non seulement à la viabilité de la ville dense mais également à son attractivité.*

Principales valeurs établissant les conditions d'un espace public de qualité :

- Espace public structurant,*
- Espace public multifonctionnel,*
- Espace public universellement accessible,*
- Espace public terreau de l'écosystème,*
- Espace public métropolitain,*
- Espace public et citoyenneté* »

Nous proposons de nous baser sur la définition de l'espace public présentée par Pierre Vanderstraeten-professeur LOCI-UCL, dans le cadre de l'élaboration du guide des espaces publics bruxellois (2015-2017). Cette proposition de définition se base sur les travaux des professeurs Remy et Voyé.

« *Va être dit espace public au sens fort (cf. Remy et Voyé), un espace, au sens physique du terme, qui :*

¹ Paquot, Thierry. « Introduction », *L'espace public*. La Découverte, 2009, pp. 3-9.

- *est accessible à tous, sans discrimination ;*
- *est conçu et aménagé pour accueillir une palette large d'activités de la vie publique ;*
- *est accessible à tout moment ;*
- *est accessible gratuitement ;*
- *est approprié et pratiqué dans le respect de codes généraux édictés par les autorités publiques ;*
- *dessert les immeubles et espaces riverains ;*
- *est connecté à d'autres espaces publics et constitue un maillon d'un réseau. »*

Le caractère accessible à tous, sans discrimination renvoie aux enjeux de privatisation de l'espace public ou encore à l'accessibilité PMR.

« *Une large palette d'activités de la vie publique* » renvoie aux enjeux de la polyvalence des espaces et exclut dès lors les espaces monofonctionnels de parking par exemple.

Le caractère accessible à tout moment exclut les espaces clôturés la nuit tels les parcs.

« *Le respect des codes généraux édictés par les autorités publiques* » renvoie aux espaces régis par des codes spécifiques comme certains parcs ainsi que les galeries commerçantes qui sont des servitudes de passage public sur fond privé.

1.3 CHOIX ET JUSTIFICATION DES ESPACES PUBLICS INVESTIGUES

La volonté de rencontrer en premier lieu les situations récurrentes des acteurs de terrain d'une part et le cadre budgétaire de la recherche d'autre part nous amènent à restreindre le nombre d'espaces publics investigués.

La recherche s'attarde aux espaces publics dits 'ordinaires' rencontrés dans les tissus bâtis.

Ce postulat nous amène à exclure :

- les voies exclusivement destinées à la circulation motorisée ; autoroute, route et chaussée hors agglomération
- les délaissés (bords de route, friches...)
- les RAVeLs et sentiers hors agglomération
- les éléments de franchissement tels les ponts, passerelles, escaliers, tunnels...

Les parcs et espaces verts sont également exclus de notre approche car leur spécificité requière une approche particulière et une méthodologie ajustée qui pourraient faire l'objet d'une recherche ultérieure.

Nous retiendrons dans les espaces publics dit ordinaires les types suivants :

- Le sentier
- La rue
- L'axe structurant : chaussée, boulevard
- La place
- Les points d'articulation : croisement, rond-point...

2. ETAT DE L'ART

Ce chapitre état de l'art se compose de trois parties.

Une première partie reprend un état de l'art construit sur base des 3 défis génériques de l'énoncé de la recherche : convivialité, sécurité/sûreté et qualité. Nous renvoyons au chapitre 'défis des espaces publics' qui décrit et décode ces thématiques en adoptant la vision pragmatique et orientée vers l'élaboration d'un *vade-mecum* des espaces publics wallons'.

La deuxième partie propose un état des lieux des pratiques actuelles axées sur l'approche de la mobilité. Cette partie expose également une série de définitions et brosse une série de thématiques portant sur les opérateurs.

La troisième partie propose un état de l'art axé sur les dimensions liées à l'écosystème.

2.1 ETAT DE L'ART CONSTRUIT SUR BASE DES 3 DEFIS GENERIQUES

L'objectif de cet état de l'art n'est pas de lister et résumer les nombreux travaux qui peuvent alimenter la thématique *espace public* mais bien d'identifier les travaux existants qui contribuent à définir et alimenter la connaissance sur les défis de convivialité, de sécurité/sûreté et de qualité de l'espace public. Les défis étant interdépendants les uns des autres, les références choisies ont souvent un champ d'investigation qui dépasse le défi cité. Il ne faut donc pas considérer ces références comme cantonnées exclusivement à un seul défi. Dans un souci de clarté, et face à la grande diversité de sources, seules les principales thématiques abordées dans ces références se rattachant à un défi particulier ont été reprises.

Il existe de nombreuses références bibliographiques qui abordent les espaces publics sous de nombreux aspects. Nous avons donc compilé ici les travaux et ouvrages qui nous ont servi de base de réflexion pour cette recherche. Ce travail de compilation n'est pour autant pas terminé, et continuera à être alimenté durant toute la durée de la recherche.

Avant d'identifier des sources spécifiques à l'un ou l'autre défi, il convient de mentionner plusieurs guides et *vade-mecum* existants qui se sont penchés sur les espaces publics, en Wallonie ou ailleurs. Certains de ces travaux ont déterminé en partie l'approche adoptée pendant cette recherche, alors que d'autres ont alimenté les défis et ambitions.

Le « **Guide des espaces publics bruxellois** »² ([pyblik], 2017³) est pris en référence pour la recherche « Des espaces publics conviviaux, sûrs et de qualité ». Il constitue un outil d'orientation et de référence sans valeur réglementaire. Il vise à « fédérer et organiser une cohérence commune des démarches, à donner une vision prospective des espaces publics bruxellois » et « ambitionne d'être un outil à visée opérationnelle permettant de concrétiser un ensemble de valeurs et d'objectifs ». La méthodologie appliquée à [pyblik] est en effet transposable à la recherche en cours bien que l'espace public wallon et ses modalités de mise en œuvre soient fondamentalement différents de l'espace public bruxellois.

L'identification des défis convivialité, sécurité et qualité comme étant ceux à prendre en compte afin que les espaces publics répondent aux attentes des usagers et aux usages qui en seront fait s'est inspirée des pistes avancées dans l'ouvrage « **Aménager les espaces publics** » (Ministère de la Région Wallonne – Direction Générale des Pouvoirs Locaux – Division des Infrastructures Routières Subsidiées, 1995). On y retrouve déjà à l'époque un plaidoyer en faveur de plusieurs objectifs auxquels les espaces publics doivent répondre : un partage de l'espace multi-usages, de manière à ce que tous les types d'usagers puissent cohabiter entre eux de manière pacifiée, et offrant une certaine flexibilité (modularité, temporalité) ; une amélioration de la sécurité, tant au niveau des aménagements structurels (continuité dans le parcours, confort de déplacement, éviter les conflits intermodaux, ...) qu'au niveau de la perception et de l'appropriation du lieu (luminosité, mise en scène, visibilité, ...) ; apporter des aménagements soignés (choix de matériaux non bruyants, luminosité adaptée, choix du mobilier urbain, implantation et gestion des espaces verts, gestion de l'eau) tout en maintenant une cohérence apportant visibilité, points d'attention, créativité contribuant au bien-être de l'individu ou du groupe.

² <http://www.publicspace.brussels/>

³ <http://www.pyblik.brussels/>

Le « **Guide pratique pour la conception durable des espaces publics des quartiers durables** » publié par Bruxelles Environnement (2011) constitue également une source d'inspiration non-négligeable. Ce guide « contribue à la mise en œuvre des principes du développement durable dans l'aménagement des espaces publics. Il s'agit aussi de les rendre les plus exemplaires et les plus stimulants pour l'ensemble de ses usagers. Il a pour objectif d'informer les concepteurs et les maîtres d'ouvrage des projets d'aménagement d'espaces publics au sujet des possibilités de minimisation de l'impact environnemental de ces aménagements, lié, d'une part, à ses composantes physiques et à leur mise en œuvre et, d'autre part, aux conditions d'usage et environnementales que ces aménagements instaurent. L'aménagement des espaces publics conditionne fortement les modes de déplacement et leurs charges environnementales »⁴. Il identifie ainsi plusieurs problématiques précieuses en termes de développement durable d'aménagements publics (pour n'en citer que quelques-unes : promouvoir le partage de l'espace ; offrir des opportunités d'interactions sociales variées ; améliorer la qualité de l'air extérieur ; problématique et enjeux de la gestion des eaux pluviales, autant de sujets alimentant la convivialité, la sécurité et la qualité de ces espaces.

Notons également les éléments mis en avant par le « **Cahier n°8 – Les espaces publics villageois** » (Fédération Rurale de Wallonie, 2009) à propos d'un aménagement réussi, ici en milieu rural. Le défi convivialité est rencontré par la volonté de faire de l'espace public villageois un lieu de rencontre, de partage, de jeu, polyvalent (événements, ...) ; le défi sécurité est abordé par l'objectif d'en faire un lieu facilitant les déplacements, mobilité douce ou non, en offrant sécurité et déplacements aisés aux usagers. Enfin, le volet qualité est repris par la volonté de mise en valeur du lieu et de l'espace bâti avoisinant, contribuant ainsi à la création d'un sentiment de représentation et d'appartenance collectives. On notera l'accent mis sur l'aspect durabilité de l'aménagement, tant au niveau de l'entretien que du bien-fondé de l'aménagement.

Enfin, plusieurs recherches, ou notes de recherches, issues des travaux de la CPDT ont pu, par leur sujet, aborder la notion d'espaces publics et les facteurs liés à leur réussite.

Citons pour commencer la recherche « **Eco-quartiers** » (CPDT, 2010) qui, sans aborder la thématique espaces publics indépendamment des autres dans le cadre des éco-quartiers, la traite de manière transversale. On peut ainsi relever dans la méthodologie de cette recherche diverses questions relatives aux espaces publics lorsqu'il convient de définir si un quartier est un éco-quartier ou non via une approche par thématiques sous forme de questionnaires. Ainsi, la notion d'espaces publics revient très souvent. Sont-ils accessibles aux PMR ? Offrent-ils des espaces partagés ? Sont-ils aménagés de manière à être appropriables par les résidents ? Servent-ils de support à l'expression de la vie sociale ? Sont-ils confortables (vent, maillage vert, bruit ambiant, ...) ? Permettent-ils d'utiliser facilement des alternatives à la voiture ? Donnent-ils un sentiment de sécurité ? Les luminaires, la végétation, les aménagements sont-ils choisis avec soin ? Quelle est la durabilité des espaces considérés (matière grise, ...) ? Sont-ils modulables ? On le voit, toutes ces questions se retrouvent dans nos trois défis de départ : convivialité, sécurité, qualité.

La recherche « **Entre relégation et gentrification : Étude des recompositions territoriales et démographiques des villes wallonnes et de leurs impacts sociaux** » (CPDT, 2013), dans ses conclusions, donne une série de mécanismes à mettre en œuvre pour favoriser le retour d'habitants en ville sans pour autant chasser les habitants déjà présents (population pauvre notamment). Si elle y mentionne que le réaménagement d'espaces publics *stricto-sensu* ne suffit pas forcément à réinstaurer une mixité sociale dans les quartiers, le développement de processus participatifs associant population locale et acteurs en charge du réaménagement de ces espaces peut contribuer à restaurer un sentiment d'identité et d'appartenance au quartier et à l'espace. La convivialité et la qualité, ici évoquées par la participation des citoyens et l'importance donnée à leurs souhaits (bien-être), sont dès lors clairement mises en avant.

⁴ <https://environnement.brussels/thematiques/ville-durable/urbanisme/la-boite-outils-pour-le-developpement-de-quartiers-durables-2>

La note de recherche « **Politique de la Ville : dynamisation des cœurs de ville** » (CPDT, 2016), retient, dans un cadre définissant les objectifs à suivre dans la mise en place d'une Politique wallonne de la Ville, les espaces publics comme objectifs transversaux dans les termes suivants : « espaces publics : promouvoir leurs fonctions sociales, économiques, et culturelles, renforcer leur qualité et leur gestion, les utiliser comme leviers de développement dans le respect des caractéristiques culturelles et architecturales propres aux lieux ». La convivialité et la qualité, par la fonction sociale, la fonction culturelle et la volonté de respecter les caractéristiques propres des espaces, sont ici distinctement retenues comme éléments importants dans le redéveloppement d'une politique urbaine cohérente.

La note de recherche « **Acceptabilité sociale de la densification des tissus urbanisés : Une enquête en Wallonie** » (CPDT, 2015) identifie le manque d'espaces publics et leur configuration dans le tissu urbain continu d'extension comme problématique. En effet, l'enquête montre qu'auprès des habitants qui vivent dans ce type de tissu urbain, très répandu actuellement dans les nouvelles habitations, les espaces publics sont trop tournés vers la circulation (défi sécurité), et que la promenade/séjour ne sont pas assez développés (défis convivialité et qualité).

Convivialité

On l'a vu, la convivialité peut être abordée sous différentes formes. Outre les échanges entre personnes et/ou groupes de personnes, la convivialité passe également par la représentation qu'ont ces personnes ou groupes de l'espace public, par les facteurs physiques, espaces perçus et vécus ainsi que par la polyvalence des usages qui y sont faits. Le parfait exemple qui montre l'importance de cette convivialité au sein d'un espace public est la rue. La rue, idéalisée, est conviviale, festive, villageoise alors que la tendance structurelle des dernières décennies est à la segmentation de l'espace, à la séparation des usagers, à l'indifférence qui règne entre eux et aux règlementations parfois à outrance des pouvoirs publics (Mongin, 2012). La rue n'a plus, ou a moins qu'auparavant, ce rôle de mélangeur social et doit, malgré l'individualisation, l'indifférence entre usagers, être reconsidérée à sa juste valeur en tant que « mélangeur de fonctions et de populations ». La place, dont une des fonctions est « l'arrêt » (au contraire de la rue où le mouvement prime), suit la même logique. On constate par ailleurs que le XXe siècle a marqué une rupture dans la réflexion urbaine : autant précédemment les espaces publics étaient considérés comme une composante essentielle des villes et du vivre-ensemble (Ghorra-Gobin, 2012), autant le XXe siècle a bouleversé les choses en considérant les espaces publics comme des « résidus » urbains et de simples garants de la préservation du patrimoine historique, dans une période de mise en avant de la vitesse des déplacements et de l'architecture moderne, et ce à travers deux sources principales : la Charte d'Athènes et le rapport Buchanan. Ces processus se sont en plus accompagnés de la multiplication d'offres d'espaces ouverts au public mais souvent issus de promotions immobilières privées ayant repéré l'intérêt d'une réappropriation des espaces publics par le piéton et les usagers faibles, mais sous un angle purement marchand : malls, centres commerciaux... Le redéveloppement des cohésions sociales et territoriales couplées au développement durable ne peut ainsi pas se passer d'une revalorisation des espaces publics et d'une réintroduction des modes doux ; et donc d'une symbolique de l'espace en question.

Le partage de la voirie et la coexistence de nombreux types d'usagers sur la voie publique, qui s'inscrivent dans cette logique de convivialité, sont aussi au centre de recommandations visant à limiter les vitesses de déplacement et donc à améliorer la sécurité routière. Cette perspective a fait l'objet d'un guide « **Guide de détermination des limites de vitesse sur le réseau routier** » (Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments - DGO1, 2009) qui reprend les différents facteurs influençant la vitesse des conducteurs tels que la configuration et la destination de l'espace. Ainsi, il convient d'adapter la vitesse en fonction de la présence et du comportement d'autres conducteurs/usagers (lisibilité et appropriation de l'espace favorisant la convivialité), de la fonction de l'espace public (déplacement, desserte ou séjour), ou encore des caractéristiques de l'espace (état de la voirie, largeur, présence de bâtiments proches ou pas, sinuosité, ...). Ces facteurs influencent donc la perception et l'appropriation de l'espace en question par l'utilisateur. L'aspect structurel de l'aménagement, et particulièrement l'adéquation de celui-ci vis-à-vis des usagers, contribuant à la qualité d'un espace public, est donc également un facteur explicatif.

Le partage de l'espace public induit à se poser la question de quel aménagement est le plus susceptible de faire cohabiter différents modes. La question se pose notamment pour les cyclistes et les caractéristiques des aménagements à envisager en vue de faire cohabiter au mieux les vélos avec les autres usagers. Un guide dédié aux types d'aménagements cyclables à envisager « **Les aménagements cyclables en Wallonie – Quel aménagement choisir ?** » (Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments - DGO1, 2012) leur a été consacré avec comme question de base la nécessité d'intégrer ou non le cycliste à la circulation générale. Plusieurs facteurs à la convivialité, à la sécurité et à la qualité de l'espace interviennent ici : perception et donc lisibilité de l'espace public, facteurs physiques et donc confort du lieu, fonction principale de l'espace public (déplacement ? desserte ? séjour ?) ; continuité du parcours, confort de déplacement, visibilité ; choix de matériaux et agencement (durabilité), adéquation de l'aménagement à son environnement et aux usagers, pertinence de l'aménagement d'un point de vue économique.

La convivialité d'un espace public s'explique, outre les facteurs physiques et la lisibilité, par l'appropriation de cet espace par différents types d'usagers et par sa capacité à offrir une polyvalence dans les usages qui peuvent s'y dérouler. Ainsi, les usages temporaires (événements...), le hasard, les animations proposées contribuent au caractère vivant des espaces publics (notons que tous les espaces publics ne sont pas destinés à être « animés » : jardins, lieux de promenade). Une gestion sociale de l'espace public est donc à privilégier. Les démarches de *place making* permettent ce type de gestion. Qu'est-ce que le *place making* ? L'association sans but lucratif « **Project for Public Spaces (PPS)** » basée à New-York nous donne une définition de ce principe : « *Place making* inspires people to collectively reimagine and reinvent public spaces as the heart of every community. Strengthening the connection between people and the places they share, *place making* refers to a collaborative process by which we can shape our public realm in order to maximize shared value. More than just promoting better urban design, *place making* facilitates creative patterns of use, paying particular attention to the physical, cultural, and social identities that define a place and support its ongoing evolution.⁵ ». A titre de comparaison, et plus proche de nous, l'**Association du Management de Centre-ville (AMCV)** a lancé le concept d'ULP (*Urban Lifestyle Point*) qui, défend le principe qu'un espace urbain ne peut se transformer en lieu de rencontre et de partage qu'à condition que la population qui va le fréquenter et la façon de le fréquenter y soient liées⁶. Quatre points sont considérés comme déterminants : l'identité de l'espace (qui renvoie vers le défi qualité), la convivialité, l'utilisation de l'espace (qui renvoie vers la convivialité) et l'accessibilité. Le concept d'ULP, ainsi que celui de *place making*, sont également développés par le projet Lively Cities⁷, financé par INTERREG, la Wallonie et divers acteurs tels que l'AMCV.

Différentes composantes du défi convivialité sont également abordées dans les travaux de thèse de Mme Christine Ruelle (Ruelle, 2016), dont le sujet, « **Vers une transition durable des quartiers urbains** », évoque la problématique des espaces publics et le (re-)développement de quartiers urbains, via la Politique des quartiers. Ceci est illustré par l'intermédiaire du projet SUN et particulièrement le volet « Végétalisation » de ce dernier, visant à la « renaturation » de quartiers à Liège via appels à projets. Les résultats indiquent que ce processus permet une implication des habitants et acteurs locaux demandeurs de plus de nature, de rencontres et de lien social dans la vie de leur quartier. On y retrouve ainsi une identification de l'espace public comme lieu de représentation, une appropriation de cet espace par les citoyens, et la notion d'usages « fortuits », liés au hasard, symbolisés par le fait que quiconque y habite peut collaborer de manière totalement libre au projet. Ces travaux reprennent également des notions du défi qualité : bien-être de l'individu (via la végétalisation), l'aspect novateur et l'aspect budgétaire, qui ici prouve que de simples aménagements pris en charge par les citoyens peuvent changer les liens sociaux et la qualité de vie au cœur d'un quartier.

⁵ <https://www.pps.org/>

⁶ <http://www.amcv.be/index.php>

⁷ <http://www.lively-cities.eu/>

Sécurité

La sécurité perçue au sein des espaces publics dépend principalement de deux facteurs : l'aménagement structurel de l'espace en question et la perception et le vécu qu'en ont les usagers. Dans le premier cas, nous nous trouvons dans une vision plus technique de l'espace public, qui consiste à se pencher sur l'aménagement-même du lieu. De nombreuses références, guides ou recommandations techniques existent à propos des procédures et aménagements spécifiques à prévoir en fonction des cas.

Par exemple, les aménagements liés aux infrastructures des transports en commun en Wallonie ont fait l'objet d'un guide disponible sur le site de la SRWT « **Guide des bonnes pratiques - Principes d'aménagements des infrastructures routières en faveur des transports en commun** » (SRWT, 2015) qui est un acteur incontournable lorsque l'on entreprend le réaménagement d'un espace public, tant en milieu urbain que rural. Des aménagements destinés aux transports en commun étant très souvent couplés avec le réaménagement d'espaces publics (places, rues, parvis...), des dispositions précises et rigoureuses veillant à la sécurité des usagers quels qu'ils soient afin d'éviter les conflits intermodaux tout en assurant la sécurité routière sont indispensables. De même, le confort de déplacement et des aménagements spécifiques (barrières, dalles PMR, arrêts couverts...) contribuent à l'amélioration du sentiment de sécurité.

La sécurité aux abords d'écoles est également source de recommandations techniques « **Visibilité et sécurité des abords d'écoles** » (Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments - DGO1, 2011) visant à améliorer la sécurité à proximité immédiate des établissements scolaires mais aussi à harmoniser les zones avoisinantes de manière à ne pas entrer en conflit d'usage avec les aménagements liés à la présence d'une école. Ici, les facteurs d'insécurité liés à l'aménagement (confort de déplacement, conflits intermodaux, discontinuités de parcours) sont abordés au même titre que le sujet de la convivialité et de la qualité. En effet, le confort, la lisibilité et l'appropriation de l'espace jouent un rôle majeur, tant le confort du parcours est important pour les écoliers que pour les autres usagers se déplaçant à proximité de l'aménagement, tout comme la lisibilité du parcours perçue et l'appropriation vécue (symbolique de l'endroit, continuité du maillage modal). Enfin, cette problématique met en avant également la qualité de l'espace, tant d'un point de vue structurel (cet aménagement est-il en adéquation avec la fonction dominante locale (déplacement/desserte/séjour)), que créatif (présence d'une école) et budgétaire (cet aménagement est-il nécessaire à cet endroit, y a-t-il des alternatives plus intéressantes...).

Tout comme pour les abords d'écoles, la sécurité est le défi majeur auquel doivent répondre les traversées piétonnes, notamment concernant leurs implantations et aménagements. Elles sont également soumises à un guide « **Guide des traversées piétonnes** » (Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments - DGO1, 2011) visant à déterminer au mieux leurs implantation et aménagements tant sur voiries régionales que locales. Le défi sécurité est ici la problématique principale (continuité de parcours, confort de déplacement, luminosité appropriée, visibilité) mais ne doit pas occulter le nécessaire partage de la voirie et donc la notion de voirie commune à différents types d'usagers. L'aménagement structurel du lieu doit ainsi aider à optimiser cette relation de partage de l'espace.

Qualité

La qualité d'un espace public dépend à la fois de sa configuration physique, de sa capacité à répondre aux attentes des individus/groupes et à leur apporter un sentiment de bien-être, de son aspect novateur et enfin du bien-fondé des investissements consacrés. Or, les espaces publics traverseraient actuellement une crise d'identité ou en tout cas une perte de visibilité et de monumentalité (Mongin, 2012) qui se traduisent tant au niveau de l'architecture, que de l'administration ou de la technique. Les espaces publics ont ainsi longtemps été la marque de la présence d'un État et d'un pouvoir fort, ce qui est de moins en moins le cas, et qui d'ailleurs se traduit par une dilution des lieux décisionnels mais aussi par le développement de la monumentalité privée. Les espaces associés à ce sentiment de visibilité et de monumentalité sont souvent des places ou des parvis. Et cela renvoie ainsi à la convivialité, dans le sens où ces lieux sont des lieux d'arrêt pour les individus et groupes, et donc des lieux de rassemblement. Le déficit en tant que lieu de représentation mais aussi en tant que lieu qui contribue au bien-être de l'individu est donc un élément allant à l'encontre de la définition même d'espace public. Ainsi la crise d'identité doit passer par une réinvention de l'espace public et l'introduction d'éléments novateurs et créatifs visant à repenser l'usage de l'espace public.

L'intégration des besoins des usagers, quels qu'ils soient, est un autre élément à prendre en compte. Les notions de qualité sont donc ici clairement mises en avant. Un aménagement public de qualité est un aménagement qui prend en compte les *desiderata* des usagers qui l'emprunteront et l'utiliseront ou qui du moins tient compte de leur souhait lors de la conception du lieu. Le bien-être de l'individu (physique, psychique ou mental), par la présence de points d'attention particuliers ou d'aspects novateurs, doit être au centre de l'attention des concepteurs tout en pensant à l'adéquation du lieu vis-à-vis de son environnement et des usagers. Une ONG new-yorkaise (**Design Trust for Public Spaces**⁸) encourage ainsi la participation des habitants à la conception et la gestion des espaces publics de leurs quartiers via des appels à projets. Il y a donc un lien direct avec le défi de la convivialité via une approche par le groupe, et la mise en valeur d'un espace commun, favorisant le vivre ensemble. Le lieu devient ainsi un lieu de représentation du groupe, qui se l'approprie en favorisant les échanges.

⁸ <http://www.designtrust.org/>

2.2 ÉTAT DES LIEUX DES PRATIQUES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

L'espace public est un objet d'étude transversal. S'il est traité à part entière dans la littérature, dans la pratique, son aménagement relève des compétences de différents acteurs (mobilité, urbanisme, environnement, espaces verts, développement commercial...). On constate en effet un morcellement du champs d'action sur l'espace public. D'où la volonté partagée des acteurs de terrain de renforcer la transversalité et la coordination des administrations impliquées dans la conception des projets de (ré)aménagement des espaces publics. La recherche se voulant opérationnelle et focalisée sur le processus de conception de ces espaces publics, cette seconde partie de l'état de l'art se concentre sur deux points. Dans un premier temps, elle développe une clé de lecture de l'espace public d'application au sein de l'administration régionale en charge des infrastructures routières. Cette clé de lecture permet d'appréhender l'espace public du point de vue de ses fonctions et de ses usagers. Elle est utilisée pour l'analyse des études de cas. Dans un second temps, nous nous arrêtons sur les acteurs responsables de la gestion des espaces publics. En effet, il convient de clairement identifier les acteurs sans le concours desquels l'aménagement ou le réaménagement d'un espace public ne peut être réalisé.

2.2.1 Principe de catégorisation

La catégorisation⁹ est une clé de lecture des espaces publics structurée autour de trois fonctions. Elle témoigne d'un changement de paradigme au sein des administrations régionales auparavant centrée sur le principe de hiérarchisation. La catégorisation n'est pas antagoniste à la hiérarchisation mais complémentaire. Tandis que la hiérarchisation envisage principalement deux fonctions de l'espace public à savoir le fait de se déplacer et d'accéder à des lieux, la catégorisation prend en compte une troisième fonction, le fait de séjourner dans l'espace public.

L'article 2.38 du Code de la route illustre le principe de catégorisation. La rue y est définie comme « une voie publique en agglomération, bordée en tout ou en partie d'immeubles et donnant accès à des activités riveraines, caractérisées par le partage de l'espace entre les différents usagers. Les voiries, situées dans une zone 30 ou dans une zone résidentielle ou de rencontre, sont des rues ». Cette définition traduit un état où chaque fonction est pondérée selon la place laissée aux usagers.

2.2.1.1 Fonction de déplacement

La fonction de déplacement est à distinguer de celle de circulation, telle que définie par le Code de la route. Cette dernière « consiste en ce qu'une route ou une rue soit utilisée comme support pour les modes de déplacement motorisés » (Art 2.48). C'est spécifiquement la fonction de circulation du point de vue des automobilistes et autres moyens de transport motorisés qui y est envisagée. La fonction de circulation peut être déclinée selon les caractéristiques de la voirie et la typologie de la circulation (vitesse de circulation, gabarit des bandes de circulation, ...); en d'autres termes, la hiérarchisation des voiries. Principalement, on distinguera dans les études de cas la circulation de transit (circulation de « passage »), la circulation collective et la circulation locale.

La recherche vise à appréhender la capacité à se mouvoir d'autres types d'usagers. Le concept de « déplacement » est dès lors appréhendé comme le mouvement opéré par quelque usager que ce soit pour effectuer un trajet. Dans le contexte bruxellois, *Jpyblik* a développé le même raisonnement, tout en préférant le terme de « passage ». La fonction de déplacement nous permet d'appréhender quatre types d'usagers de l'espace public : le piéton, le cycliste et les modes de déplacement assimilés, le transport en commun et la voiture privée.

Le piéton

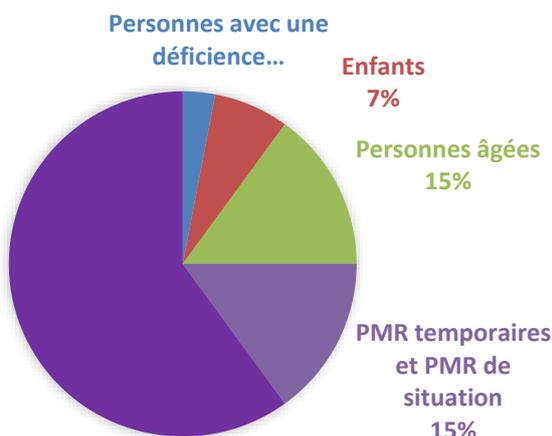
La marche à pied est un mode de déplacement commun et chaînant. Le piéton est un usager universel : tout un chacun est piéton à un moment donné durant un déplacement pour relier des lieux et des moyens de transport. Cet usager est également un usager central pour introduire les fonctions d'accessibilité et de séjour.

⁹ Notes Stratégiques, Direction Générale Opérationnelle des Routes et des Bâtiments, SPW Éditions, Version 2, Juin 2015. Disponible en ligne : <http://routes.wallonie.be/ficheFiche.do?action=1&shortId=1388&axeSec=1>

Le Code de la route définit le piéton en son article 2.46 comme « une personne qui se déplace à pied ». Le Code de la route précise que « Sont assimilées aux piétons les personnes qui conduisent à la main une brouette, une voiture d'enfant, de malade ou tout autre véhicule sans moteur n'exigeant pas un espace plus large que celui nécessaire aux piétons et les personnes qui conduisent à la main une bicyclette ou un cyclomoteur à deux roues ». Le piéton n'a pas de profil type homogène.

Le piéton peut être une « Personnes à Mobilité Réduite » (PMR). Les acteurs de terrain définissent les PMR comme « *toutes les personnes confrontées à la difficulté de se mouvoir dans un environnement trop souvent inadapté. Ces difficultés peuvent être provoquées par l'âge, la maladie, ou par un accident, autant de situations qui réduisent considérablement l'égalité des chances dans la vie quotidienne* »¹⁰. La définition proposée rassemble de multiples réalités telles que les personnes se déplaçant avec un caddie, une poussette, les femmes enceintes, les personnes aveugles ou malvoyantes, les personnes en fauteuil roulant, avec tribunes, avec des béquilles, ...¹¹ Ce sont des personnes dont la capacité de déplacement est réduite ou gênée de façon temporaire ou permanente. Cette approche inclusive constitue un défi important dans la mesure où les aménagements des espaces publics devraient pouvoir répondre à différents besoins pour assurer la capacité de déplacement de ses personnes. En effet, les personnes malvoyantes auront des besoins sensiblement différents que ceux d'une personne en chaise roulante. Selon une enquête Santé de 2008, la Belgique compterait 37,5% de personnes présentant des limitations physiques dont 20,4% avec des limitations sévères.

Proportion PMR



Source : Centre scientifique et technique de la construction – Laboratoire développement durable - 2008

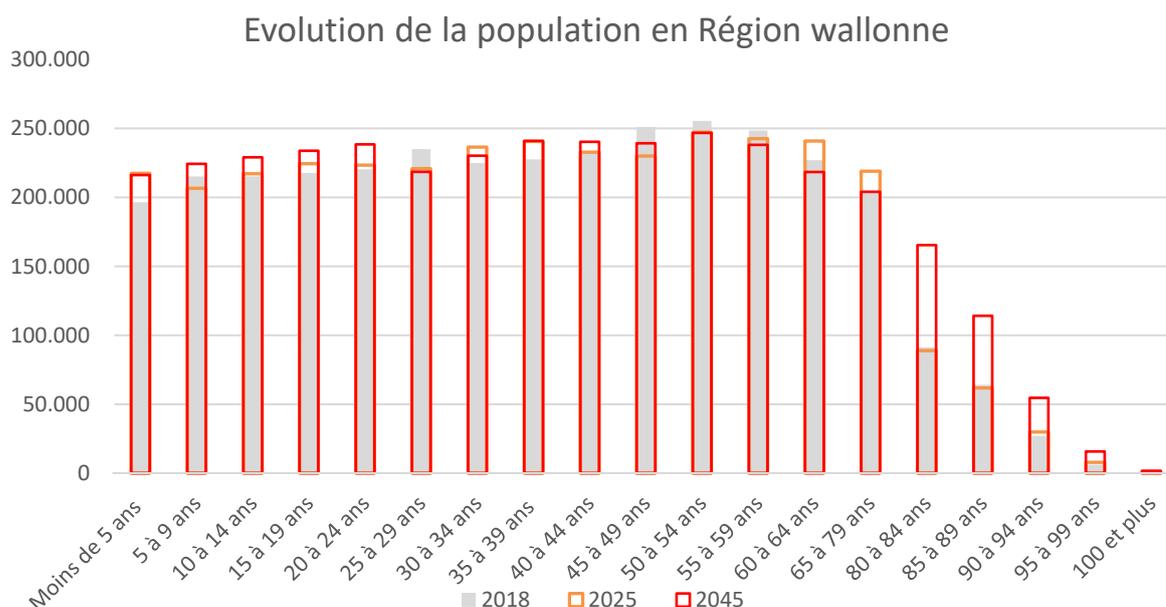
Les personnes âgées sont usuellement intégrées dans la qualification de PMR. Ce public se singularise en raison de :

- Leurs besoins spécifiques en matière de déplacement, d'accessibilité et de séjour
- Le vieillissement de la population ; vu la part grandissante de la population relevant de cette catégorie de personnes, les aménagements des espaces publics doivent tenir compte de leurs besoins.
- Ce constat impacte concrètement l'aménagement des espaces publics et la conception des cheminements continus. En effet, si un piéton adulte se déplace à une vitesse de 4 à 6 km/h, une personne âgée se déplacera à une vitesse de 1-3 km/h. Elle aura besoin de plus de temps de pause. La DGO2 recommande très concrètement l'installation de bancs tous les 100 ou 200 mètres le long des itinéraires structurants¹².

¹⁰ ANLH <http://www.anlh.be/aaoutils/aaoutils/fr/ch1/handicap/6-pmr.htm>

¹¹ Cahier de l'accessibilité piétonne, *Vade-Mecum* Piétons en Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles Mobilité, Juin 2014.

¹² La marche au cœur de la mobilité, Cémathèque n°39, SPW Éditions, juillet 2014, pages 28 et 29.



Source : Population par région et âge, au 1er janvier - Hommes et Femmes (Région wallonne y.c. Com. germ.) / 1991-2017 : observations, Statbel; 2018-2071 : perspectives, BFP et Statbel

Dans le cadre de sa vision de la mobilité wallonne à l'horizon 2030, le gouvernement wallon s'est engagé à augmenter la part modale dédiée à la marche de 3% (2017) à 5% à l'horizon 2030, et ce par une meilleure prise en considération des piétons dans la sécurisation des infrastructures. La vision stratégique sera traduite en actions concrètes au Schéma Régional de Mobilité.

Des entretiens menés avec les acteurs et experts impliqués dans l'aménagement des espaces publics, une politique piétonne constituerait un prérequis à l'amélioration des déplacements à pied. Dans la pratique, il est constaté que des aménagements ponctuels sans continuité et sans vision globale sont réalisés, ce qui ne participe pas à la constitution d'un réseau de cheminements sûrs et continus. Les guides pratiques et techniques traitent des aménagements et pour certains d'une méthodologie afin de garantir la continuité des cheminements piétons. Les outils mis en place par des experts « PMR » tels qu'ATINGO et les dispositions réglementaires contenues dans le CoDT¹³ servent actuellement de base à la réflexion en matière de cheminement piéton, et ce partant du raisonnement que l'espace public « PMR » garantit une accessibilité universelle.

Les cyclistes

En 2014, 1/3 des wallons possèdent un vélo mais ils sont peu à l'utiliser dans leurs déplacements quotidiens. C'est le constat posé par Pro Vélo¹⁴ dans le cadre d'une évaluation économique de la pratique du vélo en Wallonie. A l'échelle de la Belgique, TRAXIO¹⁵ reprend les résultats d'un rapport EDUCAM (Enquête Velofolies) selon lequel d'une part la vente de vélos a progressé de 2% entre 2016 et 2017, d'autre part 45% des ventes en 2017 concernent un vélo électrique.

¹³ A propos du guide régional d'urbanisme, il peut comprendre des normes sur « l'accessibilité et l'usage des espaces et bâtiments ou parties de bâtiments ouverts au public ou à usage collectif, par les personnes à mobilité réduite » (Art D.III.2). « (...) les dispositions du règlement général sur les bâtisses relatif à l'accessibilité et à l'usage des espaces et bâtiments ou parties de bâtiments ouverts au public ou à usage collectif par les personnes à mobilité réduite (...) sont des normes au sens de l'article D.III.2, § 2, et gardent leur valeur réglementaire à la date d'entrée en vigueur du Code. Elles sont intégrées dans le guide régional d'urbanisme et restent en vigueur jusqu'à sa révision ».

¹⁴ Évaluation économique de la pratique du vélo en Wallonie, A la demande du Service Public de Wallonie, 23 mai 2014.

¹⁵ Anciennement FEDERAUTO.

Avec les cyclistes sont également pris en considération les nouveaux moyens de déplacements tels que les hoverboards, les segways, trottinettes électriques ... Dans un chapitre dédié aux règles d'usage de la voie publique, le législateur a formalisé en son article 7 bis le principe d'assimilation des nouveaux moyens de déplacement à deux catégories d'usagers, le piéton et le cycliste, et ce en fonction de leur vitesse : « 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 ». Les utilisateurs de ces nouveaux moyens de déplacement sont protégés au même titre que les piétons et cyclistes : « Les règles que les autres usagers doivent respecter à l'égard des piétons et des cyclistes respectivement sont également applicables à l'égard des utilisateurs d'engins de déplacement ».

La Région wallonne a développé une politique « Wallonie cyclable » consistant en la promotion du vélo et l'octroi de subsides aux communes en vue de procéder à des aménagements cyclables. Une campagne a été lancée entre 2010 et 2014 et une Task Force constituée dans la foulée ; elle rassemblait alors les représentants de l'ensemble des Ministres du Gouvernement dont le Ministre de la Mobilité qui en assurait la présidence. Le Manager vélo régional, issu de l'administration régionale, était chargé du secrétariat¹⁶. La poursuite du Plan « Wallonie cyclable » est en cours de réflexion tandis que le gouvernement wallon s'est engagé à renforcer les déplacements en vélo dans le cadre du plan FAST : l'objectif est d'atteindre une part modale de 5% à l'horizon 2030 (% en 2017). La stratégie repose essentiellement sur la promotion du vélo électrique et le déploiement du *réseau sur les zones urbaines et péri-urbaines ainsi que sur le RAVEL*.

A noter que le Schéma de Développement Territorial¹⁷ relevait que « le développement d'un réseau Wallonie cyclable (Ravel et voies vertes de liaison) connecté à celui des régions voisines et au réseau Euro Vélo, s'appuyant sur des hébergements et des points d'intérêts touristiques et sur un réseau de transport en commun accueillant les vélos, contribuera à orienter le tourisme émergent vers la Wallonie ». C'est notamment le cas de Tilff ; le projet d'aménagement de la Place du Roi Albert doit en partie son succès à sa position dans un réseau cyclable structuré autour du tourisme et du patrimoine.

Les transports en commun

En Région wallonne, les TEC et la SRWT sont à la fois un opérateur du transport public et un acteur structurant dans l'aménagement des espaces publics. Ils interviennent régulièrement dans les projets de réaménagement de l'espace public pour garantir les gabarits nécessaires ainsi que l'aménagement des arrêts de bus.

La SRWT participe également à la réduction des émissions de CO2 dans les centres-villes par le renouvellement continu de son parc de véhicules. Au 18 janvier 2017, le parc de véhicules des TEC s'est diversifié avec l'acquisition de 11 autobus hybrides électriques. Ceux-ci sont actuellement en circuit à Namur et permettent de respecter des zones géo localisées en mode zéro émission. Sur l'année 2018, une deuxième commande de 90 bus est en cours de répartition sur les villes de Charleroi et de Namur. Fin 2019, ce seront quelques 208 bus qui viendront compléter le parc de véhicules de la SRWT. Le rechargement de certains bus¹⁸ nécessite l'installation de bornes de rechargement à certains points des parcours. Ces bornes sont destinées à faire partie du mobilier des espaces publics, au même titre que les abribus. Ce parc de véhicules est destiné à desservir 16.182 arrêts répartis sur 782 lignes.

La SNCB représente également un moyen de transport structurant, sans avoir le même impact quant à l'aménagement des espaces publics en Région wallonne. Les liaisons ferroviaires posent des défis quant à la continuité des cheminements pour les modes doux. A Seraing, un passage sous voie, auparavant nommé le « passage de la mort », a été réaménagé en 2011 en un espace convivial et intégré dans un cheminement continu¹⁹.

¹⁶ Source : Plan Wallonie Cyclable, DGO2 - <http://mobillite.wallonie.be/home/politiques-de-mobillite/wallonie-cyclable/le-plan---gouvernance.html>

¹⁷ Schéma de développement du territoire. Une stratégie territoriale pour la Wallonie. État d'avancement du 26 octobre 2017, page 53.

¹⁸ La commande de la SRWT concerne des bus hybrides rechargeables en ligne ainsi que des bus hybrides classiques en ce qu'ils ne peuvent pas être rechargés en ligne.

¹⁹ Source : Eriges – projets réalisés – passage sous voies. Page web : <https://eriges.be/projets/projets-realises/passage-sous-voies/>

Dans le cadre de sa vision de la mobilité wallonne (FAST), le gouvernement wallon s'est donné comme objectif d'augmenter la part modale des transports en commun à raison de 6% pour les bus (4 à 10%) et le train (9 à 15%).

Les moyens de transports de particuliers (l'automobile).

Le Code de la route englobe dans une seule et même catégorie "**conducteur**" « toute personne qui assure la direction d'un véhicule ou qui guide ou garde des animaux de trait, de charge, de monture ou des bestiaux ». Le Code de la route a formalisé la mise en place de systèmes de partage de véhicules entre particuliers en son article 2.50 : il définit la pratique comme « l'utilisation systématique et à tour de rôle par des personnes préalablement déterminées d'une ou de plusieurs voitures contre paiement par le biais d'une association de voitures partagées, à l'exception de l'utilisation de véhicules destinés à la simple location ou location-vente ».

Dans le cadre de sa vision de la mobilité wallonne (FAST), le gouvernement wallon s'est donné comme objectif de réduire la part de la voiture de 83% à 60% à l'horizon 2030 et ce par l'intermédiaire de mesures tels que le covoiturage ainsi que de plateformes et de bandes de circulation dédiées, ... Alors qu'actuellement, la charge moyenne d'un véhicule est de 1,3 personnes, l'objectif est d'atteindre en 2030 1.8 personnes par véhicule.

Hiérarchiser la place des usagers dans l'aménagement des espaces publics

Les besoins des différents usagers en matière de déplacement peuvent se révéler contradictoires. La capacité de déplacement d'un automobiliste peut entraver celle d'un piéton. Le principe STOP est un outil hiérarchisant les quatre usagers et prenant en considération les besoins des piétons dans l'aménagement des espaces publics. Il consiste en effet à prendre en considération dans un premier temps les « Stappers » (piétons), ensuite les « Trappers » (cyclistes), les « Openbaar vervoer » (transports publics) et enfin les « Privé vervoer » (transports particuliers). Ce principe d'aménagement devrait être idéalement pris en considération lors de la conception des espaces publics.

2.2.1.2 Desserte

Ou, en d'autres termes, **l'accessibilité** ; soit la capacité à atteindre un point en ayant recours aux réseaux de déplacement et systèmes de transport et ce par l'intermédiaire d'un ou plusieurs moyens de déplacement. La desserte est traitée comme fonction à part entière et non comme une fonction dérivée de celle de déplacement. Elle nous paraît être un intermédiaire indispensable pour pouvoir saisir l'articulation des fonctions « déplacement » et « séjour ». A cela s'ajoute que l'accessibilité est identifiée comme un enjeu économique et social par le Gouvernement de la Région wallonne dans le cadre de sa vision stratégique « FAST ». Cet enjeu a également été soulevé dans le cadre de deux autres documents, à savoir

- Le Schéma de développement du territoire, et ce à différentes échelles territoriales (pôle économique, accès commerces, ...) et selon différents moyens de déplacement (véhicules motorisés, train, ...)
- La Déclaration de politique régionale, concernant le développement du transport en milieu rural.

Le code de la route appréhende la fonction de desserte sous l'angle local. Ainsi, l'article 2.47 développe que la « desserte locale » ou la « circulation locale » désigne « les véhicules des riverains et des personnes se rendant ou venant de chez l'un d'eux, y compris les véhicules de livraison, les véhicules des services réguliers de transport en commun, les véhicules des services d'entretien et de surveillance, lorsque la nature de leur mission le justifie, les véhicules prioritaires visés à l'article 37 et les cyclistes et cavaliers ».

Cette définition est incomplète mais elle nous amène à considérer d'autres types d'usagers de l'espace public, complémentaire aux quatre catégories d'usagers distingués préalablement :

- Les habitants et leurs visiteurs
- Le transport des marchandises et en conséquence les commerces : ce transport est une activité essentielle au développement économique des villes. Les commerces sont des leviers d'activation de l'espace public. Le transport des marchandises génère néanmoins des défis en terme de sécurité, de qualité et de convivialité : 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/déchargement²⁰.
- Les services communaux en charge de l'entretien des espaces publics et les responsables de la sécurité et de la surveillance (polices, gardiens de la paix...)
- Les véhicules prioritaires, donc principalement les pompiers dont l'intervention nécessite des aménagements spécifiques en terme de largeurs de voirie. En dehors de cette hiérarchisation des usagers impliquée par le principe STOP, les concepteurs de l'aménagement des espaces publics prennent en considération les corps de métiers responsable de la sécurité publique.

A cela s'ajoute les équipements et infrastructures publiques telles que les écoles, les crèches...

2.2.1.3 Séjour

Le séjour est une fonction dépendante de celles du déplacement et de l'accessibilité. Il convient de déterminer la capacité des usagers à atteindre l'espace public au moyen de quel mode de déplacement et dans quelles conditions.

Le code de la route envisage la fonction de séjour sur les voiries puisqu'il définit la zone de séjour comme une « zone se composant d'une ou plusieurs rues dans lesquelles la fonction de séjour est considérée comme plus importante que la fonction de circulation ». Au départ, peu pensé pour les usagers actifs de la voirie, le législateur wallon prend acte début des années 2000 que les usagers actifs sont particulièrement touchés dans les accidents graves en agglomération²¹. Il introduit dès lors des modifications majeures au code de la route ; ces modifications ont été reprises sous l'intitulé du « Code de la rue ». Ce code reprend également des modifications introduites auparavant mais peu connues et partagées parmi les gestionnaires de la voirie / l'espace public. Elles s'inscrivent clairement dans une volonté de sécurisation de l'espace public et d'amélioration de la convivialité. Sécurisation car la mise en œuvre de ces zones implique bien évidemment une limitation de la vitesse de la circulation. Un piéton heurté par un automobiliste circulant à une vitesse de 50km/h a 45% de probabilité de décéder, cette probabilité chute à 5%, lorsque l'automobiliste circule à une vitesse de 30km/h²². Convivialité car, en récupérant de l'espace public préalablement dédié à la circulation des automobilistes, les autres usagers peuvent profiter de l'espace public.

Le législateur belge crée la zone 30 en 1988. Elle désigne « une zone où la vitesse est limitée à 30 km/h et peut être créée là où la fonction de séjour est plus importante que la fonction de circulation »²³. Auparavant avait été créé en 1978 la zone résidentielle, soit une zone 20 où la fonction d'habitat est prépondérante. Dans cette configuration, « le trafic de destination doit s'accommoder des particularités locales, comme l'imprévisibilité des enfants qui jouent »²⁴. On distingue deux variantes de ces deux zones :

- La zone 30 « abords d'école », soit une zone 30 de part et d'autre d'une infrastructure scolaire.
- La zone de rencontre, soit « une zone dont les caractéristiques sont similaires à celles de la zone résidentielle mais où les activités peuvent être étendues à l'artisanat, au commerce, au tourisme, à l'enseignement et aux activités récréatives » (Art2.32 Code de la route).

²⁰ Centre de recherches routières, Le transport de marchandise dans le centre-ville de Liège, Annexe au Bulletin CRR n° 66 Trimestriel: janvier - février - mars 2006

²¹ Code de la rue, IBSR.

²² La zone 30, pour plus de sécurité et de convivialité, IBSR, 2007, page 4.

²³ Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre, Cémathèque n°19, novembre 2006, page 8.

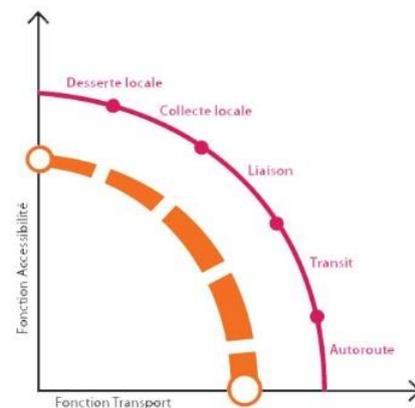
²⁴ Les zones résidentielles et de rencontre ou le partage de l'espace public, dans la sécurité et le respect mutuel, IBSR, 2013, page 5.

La zone piétonne constitue la zone principalement dédiée à la fonction de séjour et aux déplacements des usagers actifs. Le Code de la route précise en son article 22. sexies.2 que « dans ces zones, les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique. Les conducteurs qui sont admis à y circuler doivent le faire à l'allure du pas ; ils doivent céder le passage aux piétons et au besoin s'arrêter. Ils ne peuvent mettre les piétons en danger ni les gêner. Dans ces zones, les cyclistes doivent descendre de leur bicyclette lorsque la densité de circulation des piétons rend difficile leur passage. Les jeux sont autorisés. Le stationnement est interdit dans ces zones »

Les pouvoirs publics ont également à leur disposition des moyens légaux et réglementaires (ordonnance de police temporaire relative à la circulation routière) pour réserver temporairement l'espace public à des usages dits de séjours. Plus récemment, le législateur a introduit la notion de rue scolaire dans le code de la route, définie comme « une voie publique située à proximité d'un établissement scolaire qui est temporairement et à certaines heures, pourvue à ses accès d'une barrière déplaçable sur laquelle est apposé le signal C3 complété par un panneau additionnel portant la mention "rue scolaire" ». Cette article permet aux communes de temporairement interdire l'accès en voiture à certaines rues

2.2.1.4 Articulation des fonctions dans l'espace public

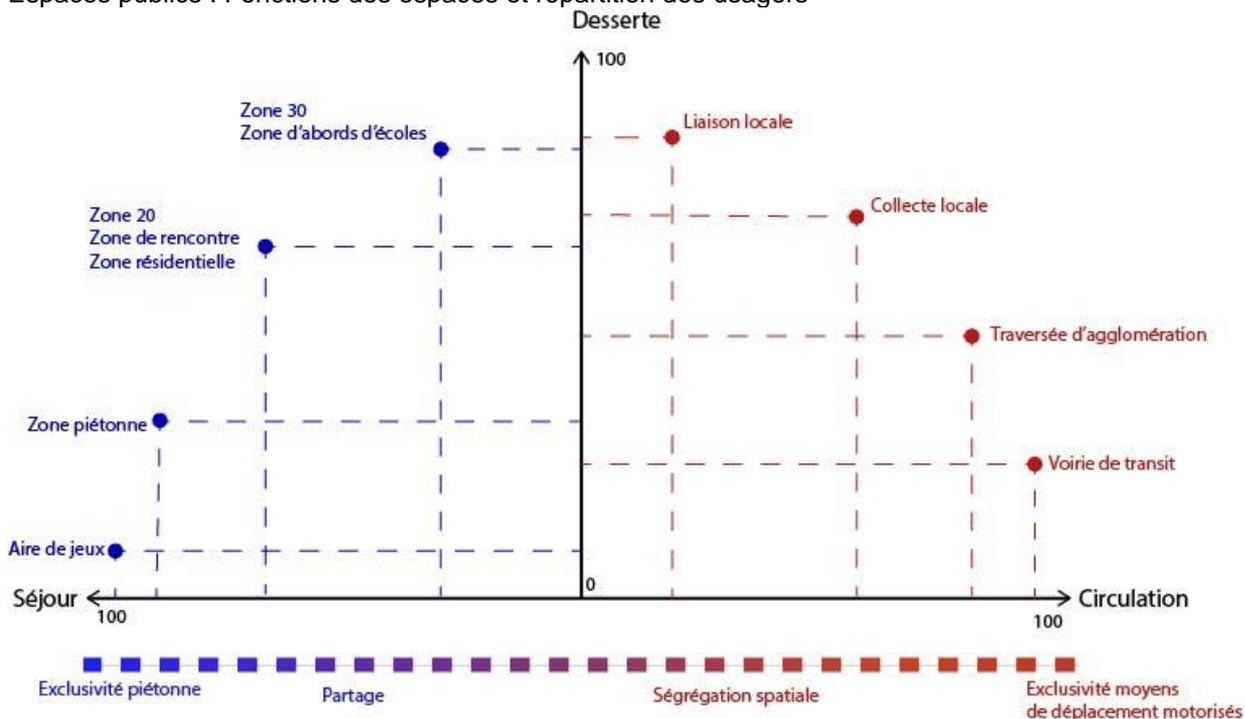
Les fonctions de déplacement/circulation et de desserte/accessibilité permettent d'opérer une hiérarchisation des différents types de voiries. Selon l'équilibre trouvé entre ces deux fonctions découlent idéalement les aménagements ad hoc permettant aux usagers de décoder ces fonctions et d'adapter leurs comportements aux règles en vigueur dans ces différentes configurations. Dans cette approche, on envisage le déplacement comme circulation, c'est-à-dire essentiellement du point de vue des automobilistes.



Source : Croisement des fonctions d'accessibilité et de transport, le CeMatelier n°3 / 2015, SPW Éditions Mobilité.

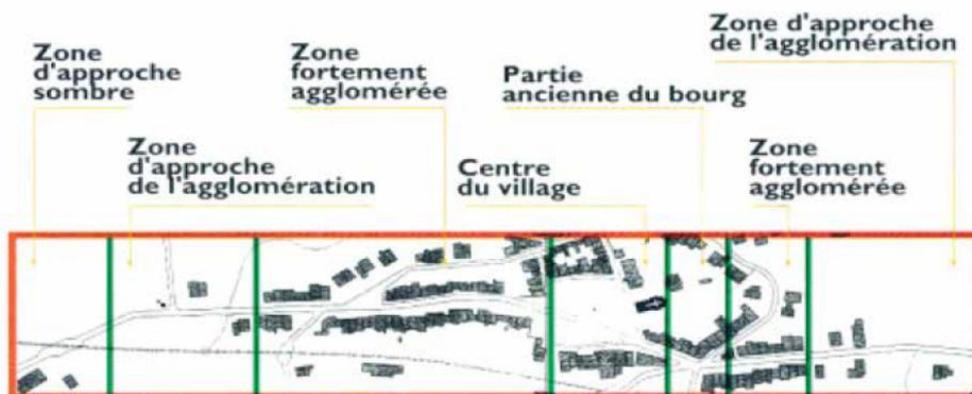
La démarche de catégorisation permet d'appréhender l'espace public comme un espace plurifonctionnel et ouvert à une diversité d'usages que ne permettent pas à elles seules les fonctions de déplacement et d'accessibilité. Elle consiste à moduler chaque fonction selon les usagers et les usages existants ou potentiels de cet espace. Selon la répartition de ces trois fonctions, différentes typologies d'espace public ressortent. Partant du croisement des fonctions d'accessibilité et de transport développées par la DGO2 dans le cadre d'un Cémaphore, nous proposons une première typologie des espaces publics. Cette approche oppose la circulation et le séjour.

Espaces publics : Fonctions des espaces et répartition des usagers



Tout l'intérêt de la démarche de catégorisation vise à articuler ces typologies afin de traiter les aménagements d'un espace public de manière cohérente, et ce d'autant plus lorsqu'il s'agit d'une voirie. Ainsi, appliquée à la traversée de village, l'espace public est traité en séquences successives analysées selon les fonctions.

Application de la démarche de catégorisation à une traversée d'agglomération



Source : Notes Stratégiques, Direction Générale Opérationnelle des Routes et des Bâtiments, SPW Éditions, Version 2, Juin 2015, page 51²⁵. Ce schéma est également repris par l'IBSR.

²⁵ Disponible en ligne : <http://routes.wallonie.be/ficheFiche.do?action=1&shortId=1388&axeSec=1>

2.2.2 Les gestionnaires de l'espace public

Pour mémoire, la présente recherche appréhende comme espace public le sentier, la rue, l'axe structurant (chaussée, boulevard), la place et les points d'articulation (croisement, rond-point...). La conception d'un projet d'aménagement ou de réaménagement d'un espace public nécessite d'identifier les personnes qui en sont responsable.

La gestion de l'espace public relève de la responsabilité de deux acteurs en Région wallonne. Le territoire wallon est doté d'un réseau viaire de +/- 55.000 km dont 46.000 km relèvent de la compétence des autorités communales, soit plus de 80% du réseau viaire à charge des communes²⁶. Pour le reste du réseau viaire, c'est la Région wallonne qui en est le gestionnaire.

La gestion de l'espace public est indépendante de la propriété de son assiette. Le réaménagement d'un espace public nécessite donc de les identifier. Il peut s'agir de la Province, d'une agence wallonne... La SNCB / INFRABEL dispose également d'un patrimoine foncier reprenant des espaces publics. C'est notamment le cas dans la cadre du projet de réaménagement de la RN53 à Charleroi (voir cas d'étude en annexe) qui devrait idéalement être poursuivi par le réaménagement du parvis de la gare des trains et de la gare des TEC tous deux situés sur la propriété de la SNCB.

2.2.2.1 La Région wallonne

La Région wallonne traite +/- 9.000 km de voiries auxquelles s'ajoute les anciennes routes provinciales ; en effet, le 1^{er} janvier 2015, 576 km de voiries provinciales ont été transférées à la Région. Au sein de la Région wallonne, c'est la DGO1 qui gère le patrimoine viaire en privilégiant deux fonctions : la circulation et l'accessibilité. Elle distingue sur cette base :

- Le Réseau à Grand Gabarit (RGG)
 - o RGG1 : le réseau autoroutier
 - o RGG2 : les routes pour automobiles
 - o RGG3 : toutes les routes dont la fonction principale est la mobilité sur les liaisons interrégionales

Cette catégorie est à priori exclue de l'objet d'étude de la recherche. Elle vise spécifiquement la fonction de déplacement d'une typologie d'usagers spécifiques, les automobilistes. Ces voiries peuvent néanmoins impacter la qualité et la convivialité de l'espace public de certaines communes wallonnes. C'est notamment le cas à Wavre avec la E411 qui traverse la commune et amoindrit la qualité d'une partie de son espace public.

- Le Réseau interurbain (RESI) soit 6.000 km de voirie dont la fonction première est de desservir. Ce réseau se distingue également du premier en ce qu'il permet à différents usagers d'y circuler tels que les cyclistes. Ce réseau permet également de relier la voirie communale au RGG. Le RESI reprend trois sous-catégories de réseau :
 - o Le réseau de liaisons régionales – RESI 1, soit « les routes de liaison entre deux centres urbains d'importance relative, moyenne ou grande pour les sous-régions »²⁷. Ce sont généralement des voiries où la vitesse est réglementée à 90 km/h.
 - o Le réseau périurbain (RESI 2) comprend « les parties périurbaines du RESI, c'est-à-dire les entrées du RESI dans les agglomérations, où existent des zones de transition entre les domaines ruraux et urbains »²⁸.

²⁶ DE SCHUTTER, Tom, « La voirie et l'espace public : rôles et enjeux », publication sur l'UVCW, Décembre 2005.

²⁷ Source : <http://routes.wallonie.be/struct.jsp?impr=1&chap=3&page=2>

²⁸ *Ibidem*.

- Le réseau urbain (RESI 3) correspond aux parties urbaines du RESI, c'est-à-dire les « tronçons situés en agglomération, où la route prend l'aspect d'une rue à l'urbanisation continue »²⁹.

La DGO1 complète cette hiérarchisation du réseau routier à sa charge en fonction de différents critères propres à la circulation tels que l'importance du trafic et la vitesse de circulation autorisée (Code de la route). Selon les caractéristiques du lieu et les usages à y développer, la fonction de séjour y est prise en considération.

²⁹ *Ibidem*

2.2.2.2 La commune

Le législateur wallon a adopté le 05 février 2014 un décret relatif aux voiries communales. Ce décret remplace la loi du 10 avril 1841. Il a pour objectif d'une part de créer un régime juridique unique à l'ensemble des voiries communales et de fusionner les voiries vicinales, communales et innomées distinguées par la loi de 1841. D'autre part, le décret vise à mieux valoriser les sentiers et chemins et à promouvoir la mobilité douce aussi bien à l'échelon communal qu'intra-communal³⁰.

Le décret définit la voirie communale comme une « voie de communication par terre affectée à la circulation du public, indépendamment de la propriété de son assiette, y compris ses dépendances qui sont nécessaires à sa conservation, et dont la gestion incombe à l'autorité communale ». Ce décret ne fait aucune distinction entre les routes, les rues, les chemins et les sentiers.

Que la voirie soit régionale ou communale, dès qu'elle traverse son territoire, la commune est tenue responsable

- de son entretien au sens large³¹ ;
- de la sécurité et de la commodité de passage pour tous les usagers³².

La commune est outillée pour adapter les règles de circulation sur les voiries régionales et communales par le biais d'un règlement complémentaire de circulation routière, et ce en vertu des lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de sécurité routière. Le règlement complémentaire est adopté par le Conseil communal : il permet à la commune de déroger ou compléter les règles générales de circulation routière prévues par le Code de la route sous la réserve de l'approbation du Gouvernement wallon. Ainsi, pour instaurer une zone 30km/h sur une voirie communale en agglomération, la commune devra déroger au Code de la route (50km/h en agglomération) et introduire un règlement complémentaire de circulation routière auprès de l'autorité de tutelle, le Gouvernement de la Région wallonne, représenté par le Ministre en charge de la mobilité et son administration (DGO2 - Direction de la réglementation et des droits des usagers de la région wallonne). La tutelle est dite d'approbation ; elle permet à l'autorité d'analyser la légalité de l'acte et la conformité à l'intérêt général³³. Dans la pratique, l'examen porte sur la cohérence entre l'aménagement de l'espace public et l'usage que l'on veut lui donner. En effet, l'adoption d'un règlement complémentaire devrait idéalement constituer la formalisation d'un aménagement induisant le comportement visé (vitesse de circulation de 30km/h). La commune peut également intervenir sur les voiries régionales sous certaines conditions.

³⁰ Déclaration de politique régionale 2009-2014, page 165

³¹ *Un règlement complémentaire de circulation routière. Quand ? Comment ?*, Cémathèque n°35, SPW Éditions, juillet 2012, page 4.

³² *Ibidem*.

³³ BATSELE, MORTIER, SCARCEZ, Manuel de droit administratif, Bruylant, 2010, pages 228-229.

2.3 ÉTAT DE L'ART SUR LA DIMENSION ECOSYSTEME

L'écosystème n'est pas dissocié de l'espace physique et morphologique de l'espace public, et, à la fois par son emprise et sa conception, il joue (ou peut jouer) un rôle dans les différentes trames qui le traversent : trame verte, bleue ou noire. Le lien à la nature, que ce soit en milieu urbain ou rural, est indissociable des espaces publics et induit ainsi une réflexion sur différentes problématiques telles que la gestion du cycle de l'eau, l'intégration de la flore, la préservation de la faune, la gestion des sous-sols, l'impact sur la qualité de l'air ou encore la pollution lumineuse. Enfin, la notion d'écosystème induit forcément la prise en compte de la gestion des déchets qu'ont généré la conception l'espace public mais aussi de ceux qui sont générés par les usages pratiqués sur cet espace.

Il existe de nombreuses références ayant pour objet la relation entre un espace public et son environnement. Cette question est de plus en plus présente ces dernières années et devient un critère majeur au moment de la conception de l'espace. Ceci est en opposition avec ce qui faisait il y a quelques décennies où les notions de trames verte, bleue ou noire, pour ne citer que celles-ci, n'étaient que peu prises en compte.

Les notions de trames verte et bleue sont sans doute les plus connues des facettes de l'écosystème dans lequel l'espace public participe. L'Agence française pour la biodiversité³⁴ les définit comme suit : « La Trame verte et bleue est un réseau formé de continuités écologiques terrestres et aquatiques identifiées par les schémas régionaux de cohérence écologique ainsi que par les documents de planification de l'Etat, des collectivités territoriales et de leurs groupements. La Trame verte et bleue contribue à l'amélioration de l'état de conservation des habitats naturels et des espèces et au bon état écologique des masses d'eau. Elle s'applique à l'ensemble du territoire national à l'exception du milieu marin ». En sus, elles sont constituées de continuités écologiques, de réservoirs de biodiversité, de corridors écologiques et de cours d'eau et zones humides.

Cette définition a été reprise lors de la présentation « La trame verte et bleue- de la théorie à la pratique »³⁵, présentée par Mr Nicolas Nederlandt, coordinateur au sein de la Fédération des Parcs Naturels de Wallonie pendant la session de débat n°3 du colloque de la CPDT 2017.

Les notions de zones noyaux, de corridors et zones tampons sont considérées et peuvent être transposées à l'échelle urbaine via les coulées vertes, dont la fonction est de relier les réservoirs de biodiversité.

Cette transposition n'est possible que si la problématique est appréhendée dès les premières réflexions à propos d'un réaménagement d'ordre urbanistique. Ainsi, Christof Menzel, lors de sa présentation « Savoir lire entre les lignes : du strict respect des consignes jusqu'aux prises d'initiatives »³⁶ lors du colloque de la CPDT 2017 pointe clairement la nécessité d'identifier le réseau écologique local (maillage écologique) bien en amont d'un chantier afin de ne pas briser ce réseau et éventuellement de le préserver voire de l'amplifier. C'est dans ce sens que la réflexion devrait se faire, avec des informations pertinentes issues de différents milieux (naturalistes, architectes paysagistes...) et pouvant servir aux promoteurs. A cet égard, le Pôle Wallon de Gestion différenciée pour lequel travaille Madame Valérie Vanparys, apporte son expertise pour mener à bien une bonne conception et intégration de milieux écologiques et vise particulièrement les personnes ou services gérant les espaces publics. Lors du même colloque, elle a ainsi présenté quelques clés nécessaires pour atteindre ces objectifs dans sa présentation « Concevoir des espaces accueillants et écologiques »³⁷.

Outre les avantages d'une gestion « différenciée », c'est-à-dire écologique ou « extensive » (en opposition à une utilisation conventionnelle intensive), tant d'un point de vue technique (gain de temps...) que du bien-être (santé, réduction des îlots de chaleur urbains, aspect récréatif...), des pistes pour une bonne conception d'espaces écologiques sont avancées (prise en compte du contexte morphologique, adaptation des cahiers des charges, prise en compte des objectifs/contraintes en amont, simplification des espaces, intégration de la végétation, plantations adaptées, multiplication de zones perméables...).

³⁴ <http://www.trameverteetbleue.fr/>, Centre de ressources pour la mise en œuvre de la Trame verte et bleue, Ministère de la transition écologique et solidaire, Paris, consulté en juillet 2018

³⁵ <https://cpdt.wallonie.be/sites/default/files/pdf/nederlandt.pdf> ; Mons, 11 décembre 2017

³⁶ https://cpdt.wallonie.be/sites/default/files/pdf/3_171211-cpdt_menzel.pdf ; Christoph MENZEL (Architecte paysagiste & Urbaniste, Menzel sprl), Mons, 11 décembre 2017

³⁷ <https://cpdt.wallonie.be/sites/default/files/pdf/vanparys.pdf> ; Mons, 11 décembre 2017

Le Centre de Ressources documentaires – Aménagement Logement Nature³⁸ (France) se penche également sur ces problématiques et met en avant plusieurs guides et documents sur l'importance et les enjeux de la biodiversité et de la nature en ville. Parmi ceux-ci, la fiche « Nature en ville » (2015) du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement³⁹. Outre le fait qu'elle nous informe que selon une étude IPSOS de 2013, 90% des Français ressentent le besoin d'un contact à la nature quotidiennement, elle décrit les différents types d'espaces écologiques tels que parcs urbains, squares, jardins collectifs, corridors verts... Parmi ces espaces, les « abords en voie de circulation » sont à favoriser dans un milieu urbain dense et peuvent se présenter de différentes façons : trottoirs enherbés, pelouses, alignements d'arbres ; et ce pour favoriser par exemple le cycle de l'eau et la limitation de l'imperméabilisation des sols ou améliorer le cadre de vie. Elle se penche également la réflexion à mener lors de la conception de nouveaux aménagements par rapports aux zones écologiques. Ainsi, les principes préservation/restauration/développement doivent devenir des fils rouges pour tout aménagement, en fonction de sa future fonction. Ensuite, plus loin dans le projet, ce sont la configuration et la qualité de ces espaces qui doivent être pris en compte. Le « Guide de gestion écologique des espaces publics et privés » (2016) de Natureparif⁴⁰, destiné aux gestionnaires d'espaces publics, dresse ainsi une liste de constatations et de recommandations afin d'intégrer au mieux la nature en ville. Citons par exemple l'aménagement de zones « sauvages », la gestion différenciée des espaces selon leurs fonctions, le recours au désherbage mécanique, la fauche tardive.

En février 2018, la Fédération Nationale des Conseils d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement, en collaboration notamment avec le Ministère de la transition écologique et solidaire et l'Agence française pour la biodiversité, a organisé un séminaire « Espace de biodiv', trame verte et bleue : de la planification régionale à la construction d'une stratégie territoriale »⁴¹. Plusieurs composantes de l'écosystème sont ainsi abordées par plusieurs intervenants mais citons notamment la présentation de Gilles Lecuir de l'Agence Régionale de la biodiversité en Ile-de-France « Comment faire rimer paysage, biodiversité et lutte contre les îlots de chaleur (péri)-urbains ? »⁴² (2018). Celle-ci se penche sur la problématique des îlots de chaleur urbains induits par la minéralité excessive des zones urbaines. La meilleure solution pour remédier à ce problème est la présence de végétation, arbres ou pelouses, qui peuvent contribuer à rafraîchir l'atmosphère par évapotranspiration ou, dans le cas des arbres, à également augmenter les zones d'ombre et ainsi diminuer le rayonnement absorbé par les surfaces minérales (qui seront redistribuées par rayonnement la nuit). L'augmentation de zones vertes, facilitant ainsi le cycle de l'eau et sa rétention dans les sols, augmente ainsi le confort des usagers des espaces en question et peu avoir des répercussions sur l'ensemble d'une agglomération.

³⁸ <http://www.cdu.urbanisme.equipement.gouv.fr/spip.php?page=sommaire> ; Ministère de la transition écologique et solidaire, Paris, consulté en juillet 2018

³⁹ « Nature en ville - La nature comme élément du projet d'aménagement urbain » ; CEREMA, 16p, Lyon, 2015

⁴⁰ « Guide de gestion écologique des espaces publics et privés », Agence régionale pour la Nature et la biodiversité en Île-de-France, 190p, Pantin, 2016

⁴¹ http://www.fncaue.com/retour_seminaire-espace-de-biodiv-trame-verte-bleue-montpellier-6-fevrier-2018/, Séminaire : Montpellier ; Paris, consulté en août 2018

⁴² « Comment faire rimer paysage, biodiversité et lutte contre les îlots de chaleur (péri)urbains ? », Natureparif, Lecuir G., Montpellier, 2018

Dans son article « Du développement durable à la trame verte et bleue : une genèse de l'écosystème urbain »⁴³ (Revue Sur-mesure, 2017), Margot Sahaghian nous explique comment la biodiversité et la nature se sont peu à peu réappropriées des lettres de noblesse en milieu urbain après avoir été, sinon limitées à des fonctions d'agrément, considérées comme nuisibles par association d'idées (faune urbaine : rats, pigeons ; espaces verts mal tenus...). D'une part, le Sommet du Développement Durable de Rio en 1992 a annoncé les prémices d'une prise de conscience de l'importance de la biodiversité sur le bien-être humain. D'autre part, la prise de conscience de l'importance des enjeux environnementaux s'est couplée à l'interaction qu'a le citoyen urbain avec son environnement physique : ainsi, le lien environnement urbain de qualité (ou à contrario, inégalités face à un cadre de vie détérioré) – bien être humain s'est peu à peu développé jusqu'à devenir le point central des nouvelles politiques urbaines, illustré par les Grenelles de l'Environnement en 2007 et 2009 en France. Ainsi, selon M. Sahaghian, la ville et la nature ne s'oppose plus et les enjeux sociaux (cadre de vie) sont ainsi plus liés que jamais aux enjeux environnementaux des zones urbaines.

Enfin, citons également le travail effectué par la Direction des Aménagements paysagers⁴⁴ de la DGO1, dont une partie du travail est de promouvoir et concevoir le développement des zones vertes ou végétalisées dans le réaménagement d'espaces dépendant de la DGO1 et DGO2. Ainsi, une présentation interne à destination des autres DGO⁴⁵ nous a été transmise. Que dit-elle ? Par exemple, les espaces verts (ou espaces végétalisés tels que les toitures végétales) en milieu urbain offrent des îlots de fraîcheur et de calme, offrant ainsi des différences de températures pouvant atteindre 8°C avec des îlots de chaleur urbain à proximité grâce aux ombres créées et à l'évapotranspiration. Ils offrent aussi des endroits de calme en absorbant les sons. Les espaces verts favorisent l'infiltration de l'eau dans le sol, son écoulement naturel et le ruissellement et le risque d'inondation. Les espaces verts sont également positifs physiologiquement, économiquement et socialement, favorisant les activités sportives et touristiques, les contacts sociaux, les valeurs immobilières à proximité, l'attraction de nouveaux habitants.

L'aménagement d'un espace public induit une dépense énergétique, que ce soit au moment de sa réalisation mais aussi et surtout lors de son utilisation. Ainsi, favoriser des espaces publics à faible consommation d'énergie devient peu à peu un facteur déterminant lors de la conception de ces derniers. Le « Guide des espaces publics bruxellois »⁴⁶, issu du projet]Pyblik[, avance quelques grands principes à suivre afin de limiter l'impact environnemental (pollution lumineuse, coût global des matériaux, consommation électrique...). L'éclairage public intempestif a ainsi notamment des effets néfastes sur la faune d'une part, en perturbant les cycles de la vie sauvage nocturne, sur les humains d'autre part car elle peut jouer sur les « horloges internes » et processus hormonaux et enfin sur la pollution lumineuse du ciel. Une utilisation parcimonieuse de l'éclairage couplant matériel peu énergivore, dispositifs adaptés au lieu et entretien rigoureux est donc vivement conseillée. Ce même constat est repris dans le « Plan Lumière 2017 » de la Région Bruxelles-Capitale⁴⁷, qui constate que l'éclairage urbain doit avoir un rôle écologique, économique et social et se penche particulièrement sur la gestion de l'éclairage des espaces publics afin de limiter et réduire la consommation d'énergie. Ainsi, plusieurs solutions s'offrent aux autorités pour limiter la consommation : premièrement, la connaissance parfaite du réseau via une base de données à jour ; deuxièmement, une gestion informatique du réseau afin d'accélérer les identifications des problèmes et leur résolution ; troisièmement, la connaissance du contexte du quartier dans lequel se situe l'éclairage en question : il peut être nécessaire d'adapter ce dernier afin de l'ajuster avec les besoins locaux.

⁴³ « Du développement durable à la trame verte et bleue : une genèse de l'écosystème urbain », Sahaghian Margot, Revue Sur-Mesure [En ligne], 2|2017, mis en ligne le 6/10/2017, <http://www.revuesurmesure.fr/issues/natures-urbaines-et-citoyennes/du-developpement-durable-a-la-trame-verte-et-bleue-une-genese-de-l-ecosysteme-urbain>

⁴⁴ <http://www.wallonie.be/fr/guide/guide-services/16057>

⁴⁵ « Investir dans le vert est un pari gagnant », Grandjean H., DGO1, non daté.

⁴⁶ « Guide des espaces publics bruxellois »,]Pyblik[, <http://www.pyblik.brussels/>, 2017

⁴⁷ « Plan Lumière 2017 », Bruxelles Mobilité, Région Bruxelles-Capitale, 80p, 2018

L'association « Eaux et rivières de Bretagne », dans son guide « La nature en ville – Guide technique à l'usage des collectivités »⁴⁸ (2011), se penche également sur les pollutions lumineuse et sonore en milieu urbain et le risque qu'elles représentent pour la biodiversité et la faune. Perte d'orientation des oiseaux, danger masqué à cause du bruit, perturbation des cycles physiologiques des oiseaux et des chauves-souris sont des facteurs parmi d'autres qui devraient nous encourager à mieux aménager les espaces publics (par exemple : adapter l'éclairage public) afin de protéger la biodiversité en milieu urbain.

La pollution lumineuse et la trame noire sont au centre du rapport du Centre d'expertise et de données sur la nature publié en avril 2018 « Construire des indicateurs nationaux sur la pollution lumineuse - Réflexion préliminaire »⁴⁹. Ce dernier résume en quoi la pollution lumineuse est nocive pour la biodiversité et identifie les espèces menacées par ce phénomène, mais aussi avance des solutions qui permettraient de corriger en discernant les réponses de type « aménagements » à considérer dès la conception des espaces urbains – réponse à priori - et celles de type « gestion de l'éclairage » - réponse à posteriori. Les trames noires sont classées parmi la première catégorie car nécessitent un certain temps de réflexion afin d'identifier les besoins en zones lumineuses « apaisées » et qui ne peuvent donc se faire, ou plus difficilement, quand les zones urbaines sont déjà en place.

Il est intéressant de noter ici que de plus en plus de métropoles mondiales font partie du réseau LUCI (Lighting Urban Community International), dont Liège⁵⁰. LUCI est « a unique international network bringing together cities and lighting professionals engaged in using light as a major tool for sustainable urban development ». Le développement économique et social des villes, la réduction de la consommation énergétique et la prise en compte des impacts environnementaux de la production, gestion et maintenance de l'éclairage sont les trois grands axes développés dans la charte de l'association « LUCI Charter on Urban Lighting »⁵¹.

L'impact environnemental des espaces publics, on l'a vu plus haut, ne se limite à la consommation électrique de l'éclairage public ou à la définition de coulées vertes. Le coût global des matériaux, la gestion des eaux pluviales ou encore le confort et le bien-être apporté par les espaces publics ont ici leur importance. Le « Guide pratique pour la conception durable des espaces publics des quartiers durables »⁵² de Bruxelles-Environnement apporte un large éventail d'informations, d'objectifs et de réponses à ces domaines. Le choix des matériaux a par exemple son importance. Les caractéristiques techniques d'un matériau tels qu'albédo, rugosité, performances physiques, acoustiques, résistance au temps sont autant d'éléments pouvant limiter les impacts environnementaux (perméabilité, pollution sonore, facilité d'entretien, restitution de chaleur, recyclage des matériaux...). L'aménagement d'un espace public peut également jouer un rôle dans la qualité de l'air via une dispersion aisée de polluants, mais aussi favoriser la limitation de formation d'îlots urbains par la présence de végétation ou encore de la consommation énergétique des bâtiments qui le bordent en les protégeant des vents dominants. La gestion des eaux pluviales, en partie abordée par la trame bleue, peut également être améliorée par l'aménagement de dispositifs spécifiques visant à limiter le ruissellement en surface (et donc à favoriser la percolation des eaux dans le sol par des espaces verts, zones gazonnées, graviers, noues, fossés...)

⁴⁸ « La Nature en ville », Eaux et rivières de Bretagne, 13p, Guingamp, 2011

⁴⁹ « Construire des indicateurs nationaux sur la pollution lumineuse - Réflexion préliminaire », UMS Patrimoine naturel, Sordello et al., 48p, Paris, 2018

⁵⁰ <http://www.luciassociation.org/>, consulté en juillet 2018

⁵¹ <http://www.luciassociation.org/about-luci/charter-on-urban-lighting/>, consulté en juillet 2018

⁵² « Guide pratique pour la conception durable des espaces publics des quartiers durables », Bruxelles-Environnement, Région Bruxelles-Capitale, 2011 ; site : <https://environnement.brussels/thematiques/ville-durable/urbanisme/la-boite-outils-pour-le-developpement-de-quartiers-durables-2>

3. DEFIS DES ESPACES PUBLICS

Il existe plusieurs manières d'aborder les défis des espaces publics wallons. Nous partons ici du titre donné à la recherche 'Des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs'. Ces trois termes 'qualité', 'convivialité', 'sécurité - sûreté' donnent d'emblée un large horizon des défis que soulèvent les espaces publics.

L'espace public de qualité, convivial et sûr ne peut se concevoir sans intégrer le contexte dans lequel il s'insère. Il doit dès lors prendre en compte les enjeux liés aux modes d'habiter et à la composition du cadre de vie, aux pratiques de mobilité, à notre rapport à la nature et à l'écologie ou encore à la mixité d'activités et à l'attractivité.

Rappelons que l'espace public est ici abordé dans le sens physique du terme. Rappelons également que notre démarche se veut ancrée dans une approche contextuelle et portée par une vision pragmatique et opérationnelle. Les défis ici énoncés s'inscrivent dans cet esprit.

Les défis sont dès lors abordés selon huit volets :

- La convivialité,
- La sécurité-sûreté,
- La qualité,
- Les modes d'habiter et la composition du cadre de vie,
- Les pratiques de mobilité,
- Les rapports à la nature et l'écologie,
- La mixité d'activités et l'attractivité du territoire,
- Les facteurs bloquants et processus.

3.1 LA CONVIVIALITE

Le Dictionnaire Larousse définit la convivialité comme « *la capacité d'une société à favoriser la tolérance et les échanges réciproques des personnes et des groupes qui la composent* ».

Le terme 'convivialité' induit la notion du *vivre ensemble*. Un espace public convivial peut dès lors se définir comme un espace permettant, accompagnant, facilitant le *vivre ensemble*.

Le *vivre ensemble* renvoie à deux approches : l'une centrée sur l'individu, l'autre attachée au groupe. L'approche centrée sur l'individu renvoie à la perception et au vécu de l'individu (dans le groupe) dans l'espace public et sera abordée dans le volet 'qualité' de ce chapitre. Des caractéristiques tel l'âge, la culture, le genre sont à cet effet importantes à considérer. L'approche centrée sur le groupe est explorée dans les paragraphes suivants avec la clef de lecture de la convivialité et du vivre ensemble.

Un espace de rassemblement

L'espace public est un lieu de représentation du groupe. La faculté d'un espace public de permettre le 'rassemblement' dans les différentes formes qu'il peut prendre est essentielle. Cet aspect questionne la localisation des lieux de rassemblement dans l'espace public. On pense à la place, au parvis, mais c'est également les arrêts de bus, les sorties d'école...La faculté d'un espace public d'accueillir le rassemblement influe sur la sociabilité et le vivre ensemble.

La faculté de 'rassemblement' questionne également le dimensionnement de l'espace public. Le dimensionnement ne sera pas proportionnel à la capacité de l'espace public de permettre le rassemblement, mais ce sera davantage l'équipement, la fluidité et la polyvalence des usages qui prévaudra.

Le 'rassemblement' évoque également une forte symbolique. Pensons à l'attachement aux kiosques des places de bourgs et villages auxquels la population tient et qu'elle revendique comme facteur essentiel de l'identité et de l'histoire du lieu. Les 'agora' sont également largement revisités dans les aménagements contemporains de place ; témoignant de la volonté de mettre en exergue cette fonction fondamentale de l'espace public qu'est le 'rassemblement'.

Facteurs physiques, espaces perçus et espaces vécus

La convivialité et le vivre ensemble vont être déterminés par des facteurs physiques, des facteurs liés à la perception ou encore des facteurs liés au vécu.

Les facteurs physiques, matériels qui vont accompagner et susciter la convivialité renvoient au confort. On peut ainsi énumérer :

- Le confort du parcours
Quel que soit le mode, un parcours confortable évite les pentes abruptes (fonction du contexte), les sols glissants ou encore les détours inutiles.
- Le confort des équipements et du mobilier
La présence de bancs confortables, de poubelles au bon endroit, d'abris ou encore d'espace de jeux participe à la convivialité des espaces publics.
- Le confort lumineux
Le confort lumineux, - présence, intensité, couleur- participe du confort visuel et physique.

Les facteurs liés à la perception porteurs de convivialité renvoient à la lisibilité des espaces publics. Ainsi, on peut distinguer :

- La lisibilité du parcours
Un parcours facilement intelligible et assurant un champ de vision dégagé influence positivement la perception de l'espace public.
- Le contrôle social, vu et être vu
Entre coulisse et mise en scène, l'espace public est un subtil dosage entre ces deux extrêmes, nécessaires tant l'un que l'autre. Un espace public doit/devrait permettre les 2 attitudes. Le contrôle social agencé à juste mesure est un facteur encourageant la convivialité.
- La qualité du cadre paysager, bâti et non bâti
La qualité du cadre paysager dans lequel l'utilisateur déambule a un impact évident sur la perception de l'espace public : un déroulé de façades d'intérêt, des points de repères patrimoniaux ou encore des vues longues sur un paysage engendrent un sentiment agréable dans la déambulation et le séjour et par voie de conséquence sont porteurs de convivialité.

Les facteurs liés au vécu qui conditionnent la convivialité et le vivre ensemble renvoient à la faculté d'appropriation -physique et symbolique- de l'espace public.

Ainsi, on peut citer :

- Les cheminements continus et maillés
Bon nombre de parcours deviennent des pratiques courantes : le chemin du travail, le chemin de l'école... Le parcours le plus efficace est le plus court chemin ! Un réseau maillé et continu est déterminant pour un vécu positif.
- Les ruptures de modes
Dans une perspective d'usage accru des transports en commun et des alternatives à l'automobile, les ruptures de modes se multiplient et deviennent essentielles à organiser en vue d'assurer la continuité et la fluidité des parcours. Les ruptures et obstacles génèrent un vécu négatif.
- L'identité et la symbolique du lieu
L'identité d'un espace public est un facteur déterminant du vécu du lieu. L'identité ne peut se définir d'une manière générique et est forcément propre à chaque espace : un monument, une vue, un arbre, une haie, parfois un matériau... dans d'autres lieux, c'est parfois la dimension immatérielle qui signifie l'identité : un lieu de manifestation culturelle par exemple.
- Le cadre de vie
L'espace public est aussi -de manière plus ou moins marquée- le prolongement du logement. Il participe à la qualité résidentielle de l'individu, de la cellule familiale le cas échéant et du voisinage. Les frontages et devant-de-porte sont des lieux essentiels du vivre ensemble. Le vécu de l'espace public en tant que prolongement du logement sera fortement différencié selon la densité et l'agencement du tissu bâti. D'une manière générale, l'enjeu se marquera plus intensément dans les tissus denses, mais pas uniquement.
- La santé
En tant qu'espace du quotidien, les espaces publics ont également un rôle à jouer en termes de santé publique : l'espace vert, la rue espace de jeux, l'arbre vu de la fenêtre... sont autant d'éléments impactant la santé physique et psychique et globalement le bien être ressenti. Dans des zones de fortes circulations, la présence du végétal filtrant l'air apporte en qualité de vie.

- L'appropriation par le groupe
La faculté de rassemblement de l'espace public permet une appropriation fluide et aisée du groupe, sans discrimination. Un groupe monopolisant l'espace public aura en effet un impact négatif sur le vécu de cet espace.
- L'activation de l'espace public
L'activation de l'espace public se définit comme les activités qui génèrent des usages particuliers sur un espace public. L'activation est liée aux aménagements et équipements présents dans l'espace public (une zone de jeux, une zone de repos, un arrêt de bus...) et aux activités fonctionnant dans les espaces riverains : un HoReCa, un commerce, une école générera une activation de l'espace public autre qu'un logement ou un mur aveugle. Il est évident que les aménagements générant l'activation de l'espace public, en son sein et sur ses pourtours ont un impact sur le vécu de l'espace public.

La polyvalence des espaces publics

La polyvalence va assurément jouer sur la faculté d'un espace public de susciter le vivre ensemble et la convivialité. La polyvalence est un critère important de la qualité de l'espace public. Elle devra être déclinée, ajustée selon la(es) fonction(s) dominante(s) de l'espace public donné.

On distingue trois rôles fondamentaux de l'espace public :

- Se déplacer
- Desservir
- Séjourner

Se déplacer est une fonction fondamentale que tout espace public doit assumer.

L'organisation des déplacements est dépendante des modes concernés par l'espace public donné. L'organisation des déplacements est souvent centrale dans les réflexions et les négociations sur les aménagements. On relèvera ici trois points essentiels à retenir à ce stade :

- L'organisation des déplacements et l'approche multi modale se conçoivent à une échelle plus large que celle de l'espace public concerné par un aménagement. Il s'agit de se référer aux documents stratégiques lorsqu'ils existent, ou à tout le moins, adopter cette approche stratégique.
Le principe de hiérarchie des réseaux reste en Wallonie un principe usuel et ancré, qu'il s'agit toutefois de faire évoluer vers un principe de catégorisation. Celle-ci intègre en plus une approche contextuelle et le nécessaire compromis à trouver entre les différents rôles de l'espace public (se déplacer, desservir, séjourner).
Le défi du partage modal doit également être intégré dans la définition d'une stratégie des déplacements.
- Une préoccupation, voire une priorité aux usagers dits 'actifs' est un principe général essentiel. Toute négociation sur l'organisation et le partage de l'espace public doit/devrait rencontrer cette priorité. Les réponses en termes d'aménagement doivent bien entendu s'adapter aux données contextuelles multiples.
- Quel que soit le partage modal d'un espace public donné, le mode piéton existe toujours !

Ces quelques points d'attention illustrent deux défis majeurs :

- L'importance d'une approche contextuelle
- Les alternatives de mobilité, notamment la lutte contre l'autosolisme, l'avènement des systèmes de partage, les nouveaux modes de transports (vélos électriques, trottinettes, ...) augmentent le report modal, diversifient et intensifient les usages de l'espace public.

Penser le rôle de déplacement de l'espace demande également de considérer la faculté plus ou moins grande de déplacement des usagers. Un espace public doit penser à la mobilité des personnes de tous âges, et de toute condition physique.

La qualité d'un déplacement se mesure également à sa fluidité. Un aménagement doit optimiser le libre passage et le désencombrement de l'espace. Les espaces de franchissement et d'articulation (croisement, traversée...) visent une ergonomie.

Desservir un quartier, une rue, un bâtiment est une deuxième fonction fondamentale de l'espace public. La desserte renvoie à la relation entre l'espace public et l'espace privé.

Deux points d'attention sont ici relevés :

- La qualité de la zone tampon (plus ou moins grande et explicite) entre l'espace public et l'espace privé est une zone délicate qui requiert une attention particulière en vue d'assurer le partage et la fonction d'accueil (versus privatisation). Les étalages, les terrasses obstruant le passage sont néfastes pour la qualité de l'espace public. Un devant de porte planté peut quant à lui agencer une zone tampon apportant à la fois intimité et accueil.
- La gestion du stationnement dans les quartiers est souvent problématique : espace public encombré, monopolisé par le stationnement, non-respect de zones de livraison, voire multiplication du double file... Ces difficultés ont un effet négatif sur les comportements, engendrent une nervosité et en cascade amènent un désintérêt de l'espace public et du cadre de vie en général.

La problématique du stationnement peut amener à concevoir différemment la desserte des quartiers en dissuadant du parage à proximité directe du logement (transfert vers le parage collectif périphérique) ou encore à dissuader de posséder une voiture personnelle en multipliant les systèmes partagés et les modes alternatifs.

La gestion du stationnement est partout un enjeu impactant la qualité de l'espace public. Les mesures dissuasives, alternatives, voire coercitives pour empêcher le monopole du stationnement sont un défi majeur pour l'espace public.

Cette attention relative au stationnement et plus généralement à la forte présence de la voiture soulève d'importants défis pour un espace public de qualité.

En effet, la multiplication souhaitable des réponses à l'omniprésence de la voiture, et singulièrement, du stationnement, impacte l'espace public en augmentant la diversité des parcours, des modes, mais aussi des équipements (zones réservées au covoiturage ou voiture partagée, parage vélo, bornes électriques...). Les équipements de la multi-modalité constituent un défi porteur de « plus d'espace public », mais aussi générateur d'infrastructures spécifiques et rarement coordonnées.

Le **séjour** est la troisième fonction fondamentale de l'espace public.

Quatre points retiendront ici notre attention :

- Le séjour évoque le repos, la 'pause' et induit de pouvoir ménager un certain recul, une zone de quiétude, dégager des vues intéressantes ou encore ménager des zones d'ombres et de soleil. Dès lors, la localisation de la fonction/zone de séjour est importante. A nouveau, ici, c'est la compréhension du contexte qui induira la localisation adéquate.
- La qualité de l'agencement spatial et des équipements favorisant/accompagnant le séjour seront déterminantes pour la convivialité des lieux. On pense au 'succès' d'un banc bien localisé, à la qualité d'aménagement d'une zone d'attente (attendre, c'est aussi séjourner !) ou encore aux transats qui fleurissent dans certains aménagements contemporains. Toutefois, notons que tout espace public possède une fonction de séjour, induite/gérée par un aménagement spécifique ou non.
- Les zones de jeux et de sports pour enfants et adolescents constituent d'importants dispositifs de séjour de l'espace public. La localisation, l'aspect ludique et créatif des jeux, la sécurité ou encore l'accueil des accompagnateurs d'enfants vont impacter la convivialité.

Tout espace public joue un rôle de déplacement, de desserte et de séjour. Le rapport équilibré entre ces 3 composantes est à négocier en chaque endroit. Cet équilibre constitue un défi majeur de l'espace public. Il est central dans la conception d'un espace public de qualité.

La polyvalence de l'espace public s'ajuste en fonction de l'équilibre des composantes déplacement | desserte | séjour. Trois autres facteurs relatifs à la polyvalence d'un espace public peuvent ici être cités :

- La multiplicité des usages et la place aux usages fortuits
Des usages peuvent être anticipés, mais l'ensemble des usages n'est jamais établi. L'espace libre, ouvert, dilaté peut s'avérer dans certains contextes un espace d'apaisement bienvenu.
- L'événementiel
La fête annuelle, la marché ou la brocante sont des moments importants dans la vie d'un quartier, d'un village, d'une ville. Les espaces publics dédiés doivent intégrer les contraintes techniques et dimensionnelles pour permettre ces pratiques.

- Les temporalités des usages
La polyvalence d'un espace se joue aussi au niveau des temporalités des usages : jour/nuit – matin/soirée - été/hiver – semaine/week-end/mercredi...

3.2 LA SECURITE – SURETE

« ...*Physiquement, la sécurité est l'état d'une situation présentant le minimum de risque. Psychiquement, la sécurité est l'état d'esprit d'une personne qui se sent tranquille et confiante. Pour l'individu ou un groupe, c'est le sentiment (bien ou mal fondé) d'être à l'abri de tout danger et risque...* »⁵³

Le CNRTL⁵⁴ définit la notion de sureté comme suit:

« ...*État ou situation de ce qui n'est pas en danger, de ce qui ne court aucun risque Situation d'un groupe social caractérisée par le fait qu'il est à l'abri du danger...* »

Ces deux notions assez proches renvoient à une valeur objective (état de fait établi) et une valeur subjective liée au ressenti. C'est bien sur ces deux facteurs que les défis des espaces publics sont ici abordés.

Il est dès lors important de pouvoir objectiver ce qui ressort d'une (in)sécurité de fait et ce qui ressort du sentiment de (d'in)sécurité.

A cet effet, les relevés de terrain (assortis de statistiques le cas échéant) constituent une base de données à mettre en perspective de témoignages et observations. Le diagnostic partagé est un bon catalyseur pour rassembler, trier, objectiver ce qui ressort davantage du champ objectif ou du champ du ressenti. A notre sens, l'un ne prévaut sur l'autre et un aménagement agit tant sur l'un que sur l'autre volet.

Différents facteurs suscitent l'insécurité. Agir sur ces facteurs permet de tendre vers des espaces plus 'sûrs'.

- Les éléments liés à l'aménagement suscitant l'insécurité
 - o La discontinuité et les interruptions de parcours
 - o L'inconfort des déplacements (escaliers, étroitesse...)
 - o Les conflits intermodaux et de sécurité routière (traversée de voirie...)
 - o La dégradation des équipements
 - o La saleté et le manque d'entretien

- Les éléments liés au perçu et au vécu suscitant l'insécurité
 - o La (sur-)appropriation par un groupe déterminé
l'emprise de l'espace public, le bruit, l'exubérance peuvent être porteurs d'insécurité bien ou mal fondé
la mendicité et le sans-abrisme peuvent également susciter un sentiment d'insécurité bien ou mal fondée
 - o La non visibilité ou la visibilité médiocre du parcours
 - o Le 'sur' ou 'sous' contrôle social
Un espace trop fermé ou au contraire un espace surexposé peuvent générer une insécurité.
 - o Une luminosité non adaptée (insuffisante ou excessive)
 - o Une appropriation inadaptée des espaces et/ou des équipements
 - o La pollution, la surcharge automobile, le bruit provoquent une insécurité environnementale

⁵³ D'après Wikipédia

⁵⁴ Centre national de ressources textuelles et lexicales

Pour agir sur la sécurité/sûreté des espaces publics, tant sur le volet 'objectif' que le 'ressenti', des leviers peuvent d'ores et déjà être cités :

- Le diagnostic partagé ou le diagnostic marché permettent de recueillir un ensemble de points de vue qui peuvent être nuancés, hiérarchisés, mis en perspective
- La prévention
- La présence humaine (agent de quartier...) est un moyen efficace de prévention
- La règlementation et le contrôle sont efficaces pour agir sur le sentiment de sécurité et peuvent être adaptés à certains endroits, mais leur caractère intrusif limite la convivialité.
- L'ouverture de l'espace permettant l'inter visibilité
- Le partage de l'espace incite à l'observation de l'autre et à la bienveillance. Pour autant que les conditions du partage équilibré soient rencontrées, l'espace partagé est un levier pour la sécurité.
- Le confort d'un espace joue sur la sécurité : dimension, équipements, mise en lumière
- L'ambiance générale et l'animation d'un espace public (activation en son sein et aux abords) participent également à créer les conditions d'une sécurité accrue.
- Une gestion proactive de la dégradation des équipements (graffitis, bancs abîmés...) permet à la fois d'atténuer l'insécurité générée par cette dégradation et a également un effet dissuasif.

3.3 LA QUALITE

La qualité est le troisième volet de ce chapitre dédié aux défis des espaces publics. Si la qualité est un terme générique pouvant à lui seul regrouper l'ensemble des propos et illustrer les défis, nous abordons ici quatre aspects :

- Les aspects structurels de l'aménagement
- Les aspects liés au bien-être des individus
- Les aspects novateurs et porteurs d'attractivité
- Les aspects liés à l'investissement budgétaire

Les aspects structurels de l'aménagement

Les aspects structurels de l'aménagement agissant sur la qualité de l'espace public vont concerner d'une part la durabilité de l'aménagement et d'autre part l'adéquation de l'aménagement vis-à-vis des usages.

- La durabilité de l'aménagement.
Un aménagement durable optimise :
 - o L'emploi de matériaux mobilisant une faible énergie grise, et choisis pour une durée de vie optimale
 - o La gestion des eaux pluviales ; tant au niveau des aspects techniques (lutte contre les inondations) que les aspects écologiques (microclimat, faune et flore aquatique...) et les aspects symboliques et identitaires (fontaines...)
 - o La verdurisation par un choix judicieux des essences (adéquation aux conditions physiques, aux contraintes de gestion...), par une densité végétale adéquate et par des mesures de gestion raisonnées et réalistes ('tenables' en ressources financières et humaines)
 - o L'ambiance sonore via la configuration de l'espace, les matériaux employés ou encore l'utilisation d'écrans sonores végétaux ou autres
 - o L'ensoleillement et l'ombrage
 - o Les effets microclimatiques, spécifiquement vis-à-vis des vents
 - o La protection vis-à-vis des émetteurs de pollutions atmosphériques
 - o L'ambiance lumineuse nocturne
- Un aménagement durable incite également à une attitude écoresponsable (tri des déchets, espaces de cueillette et de potagers collectifs...)
- L'adéquation de l'aménagement vis-à-vis des usages

- L'adéquation entre aménagement et usages est dépendante de l'équilibre entre les 3 composantes déplacer/desservir/séjourner.
- Elle permet la flexibilité et la polyvalence.
- Un aménagement adéquat vis-à-vis des usages est conçu en prenant en compte la gestion et l'entretien.
- Il constitue une réponse sensible aux besoins exprimés par les usagers (intérêt du diagnostic partagé).

Les aspects liés au bien-être des individus

Un espace public de qualité génère et participe au bien-être des usagers. Le bien-être -psychique et physique- renvoie à de multiples dimensions qui feraient en soi l'objet d'une recherche. Nous pointons ici quelques éléments généraux qui relèvent des défis de l'espace public abordés dans le sens de notre approche pragmatique et à dimension opérationnelle.

Ainsi, on peut relever ici plusieurs facteurs qui participent au bien-être dans l'espace public :

- Les aménités englobant les facteurs environnementaux et contextuels qui agrémentent l'espace public, apportent un plaisir gratuit et participent à l'intérêt général : la nature, le cadre paysager, les odeurs (pensons aux floraisons !), le silence, le plaisir de la déambulation ménageant découvertes et diversité visuelles...
- La sérendipité⁵⁵ à comprendre comme une faculté de l'espace public à permettre, susciter, laisser libre cours aux découvertes fortuites
- l'anonymat
- la poésie dont l'espace public est évocateur
- la présence végétale qui impacte le bien-être et la santé mentale
- l'ensemble des éléments favorisant la marche dont la connectivité, les expériences sensorielles agréables, le sentiment de sécurité ou encore les qualités esthétiques du lieu (voir à cet effet le concept de marchabilité⁵⁶)

Le bien-être de l'individu dans l'espace public est également lié aux caractéristiques de l'individu et à la faculté de l'espace public de lui procurer une réponse adaptée à ses besoins et ses attentes. On pense ici

- aux attentes et besoins spécifiques liés à l'âge : la petite enfance, les adolescents ou encore le 3ème et 4ème âge ont des attentes et des aptitudes différentes vis-à-vis de l'espace public
- aux PMR
- au genre, à la place de la femme dans l'espace public

⁵⁵ « Ce terme, dérivé de l'anglais *serendipity*, a été inventé par l'écrivain Horace Walpole au milieu du XVIII^e siècle, inspiré par un conte d'origine persane, *Voyages et aventures des trois princes de Serendip*, dans lequel les héros triomphent grâce à différentes découvertes qu'ils n'avaient pas recherchées. La sérendipité désigne donc une faculté de découvrir, d'inventer ou de créer sans préméditation, par sagacité accidentelle. L'élément surprenant peut se produire par hasard ou par erreur, peu importe tant que l'on en imagine une interprétation pertinente. La sérendipité est au cœur de toute découverte ; on lui doit nombre d'inventions célèbres comme les rayons X ou la pénicilline... »

Source : Estelle Berger, « La démarche design, entre projet et expérience », *Communication et organisation* [En ligne], 46 | 2014, mis en ligne le 01 décembre 2017, consulté le 26 juin 2018. URL : <http://journals.openedition.org/communicationorganisation/4714> ; DOI : 10.4000/communicationorganisation.4714

⁵⁶ Marchabilité - collectivitesviabiles.org

« Le concept de « marchabilité » est une traduction libre du terme anglais « walkability », se rapportant au concept de potentiel piétonnier d'un milieu donné. Ce dernier se définit comme la mesure de la capacité d'un milieu à faciliter les déplacements utilitaires à pied (Reyburn, 2010). Il fait référence aux caractéristiques d'un milieu qui le rendent propice à la marche, en assurant un confort et une sécurité aux piétons, en permettant aux personnes de rejoindre des destinations variées dans un délai raisonnable, et en offrant un intérêt visuel dans les parcours piétonniers (Southworth, 2005 dans Québec. INSPQ, 2014). Le potentiel piétonnier d'un milieu ne tient toutefois pas compte du nombre ou du pourcentage des déplacements effectués à pied ; il considère plutôt les éléments qui sont reconnus comme favorisant la marche. Ainsi, il est possible qu'un quartier au très faible potentiel piétonnier ait une proportion plus élevée de résidents se déplaçant à pied qu'un quartier au fort potentiel piétonnier (par exemple, en raison des caractéristiques socioéconomiques des résidents). »

- à la dimension culturelle impactant fortement les modes d'appropriation et de représentation de l'espace public
- aux statuts particuliers d'usagers liés à une dépendance physique ou mentale, ou encore aux mendians

Les aspects novateurs et porteurs d'attractivité

Les attentes et les besoins auxquels un aménagement de qualité doit répondre sont évolutifs. La faculté d'un espace public d'intégrer ces besoins évolutifs participe à sa qualité et constitue un défi. On cite ici quelques éléments représentatifs des évolutions que l'on peut observer dans les usages, notamment en matière de mobilité alternative :

- Le foisonnement des équipements pour les modes actifs : vélos, vélos électriques, trottinettes électriques, hoverboard...
- La multiplication des systèmes de voiture partagée, à la demande et en covoiturage, induisant une place et un équipement spécifique dans l'espace public.
- La logistique urbaine est également un domaine dans lequel des évolutions s'observent et sont à attendre/anticiper. On pense notamment à la livraison des colis postaux.
- Le sport dans l'espace public se développe. Une panoplie d'équipements occupe les espaces publics : équipements pour les joggeurs, parcours seniors...
- La fonction de séjour et de repos est repensée ; à côté du banc on trouve aujourd'hui des banquettes et des transats.
- Les espaces et le mobilier de jeux pour enfants est un domaine de créativité de manière générale peu exploité. Une approche sécuritaire inhibe cette créativité. Pourtant des exemples démontrent qu'on peut allier créativité et sécurité sans sacrifier le caractère ludique.

Les aspects liés à l'investissement budgétaire

La dimension économique est abordée dans ce chapitre relatif à la qualité de l'espace public. En effet, à notre sens, elle n'est pas à considérer unilatéralement comme un frein ou une menace à la qualité, mais comme une donnée fondamentale impactant la qualité d'un aménagement.

Un leitmotiv pourrait résumer une approche sereine de la contrainte budgétaire : « le bon euro, au bon moment, au bon endroit ! ». Tout projet doit compter sur un budget serré qui demande d'opérer des choix. Plus ces choix sont effectués tôt dans le processus et en regard d'une globalité, plus la cohérence et la qualité de l'aménagement seront assurées.

Le budget d'un aménagement d'espace public englobe différents postes : conception, réalisation, information/participation aux différentes étapes ainsi que les coûts d'entretien et de gestion. Ces derniers doivent être anticipés.

A côté de l'ensemble de ces coûts directs, il faut aussi considérer une économie élargie du projet c'est-à-dire l'ensemble des effets d'entraînement d'un projet sur l'économie locale : HoReCa, commerce et plus généralement sur l'économie résidentielle. En effet, un espace public de qualité influence le cadre de vie et motive les privés à investir leur lieu de vie ou d'activité : rénovation de façade, soin des zones de recul, soin des devantures... Un aménagement de qualité augmente l'attractivité du quartier et peut ainsi agir favorablement sur la rénovation des immeubles, le développement d'activités économiques ou encore le développement touristique...

3.4 MODES D'HABITER ET COMPOSITION DU CADRE DE VIE

Les nouvelles pratiques d'urbanisation, motivées par des objectifs d'utilisation rationnelle des territoires et des ressources, invitent entre autres à réinvestir les espaces urbanisés, y (re)composer des quartiers habités et y redéfinir les contours et les ambiances de l'espace public.

La part croissante du logement collectif, la diminution des surfaces résidentielles (logement et jardin), la diversification des typologies de logements, la densité des opérations immobilières sont autant de facteurs qui amènent à (re)considérer l'espace public comme une composante déterminante des quartiers. L'espace public est à concevoir davantage comme prolongement du logement. Il joue un rôle fondamental dans la qualité du cadre de vie et dans le caractère attractif des quartiers. Cette considération invite à diversifier les types d'espaces publics à offrir. La fonction de séjour y devient prépondérante.

De même, les évolutions sociodémographiques indiquant notamment la part croissante de la population âgée et la pluralité des profils socio-éco-culturels appellent à considérer pleinement la dimension d'accueil et d'inclusion des espaces publics.

Enfin, citons le décloisonnement des activités, des horaires, des espaces (télétravail, multiplicité des lieux de travail, horaire flexible, loisirs et services...) qui questionne l'espace public comme support et facilitateur de ces pratiques où flexibilité, souplesse, aisance de déplacement et plaisir deviennent des critères essentiels. Le rapport au temps, au travail et à l'espace impacte les usages et l'appropriation de l'espace public.

Ces quelques aspects abordés succinctement pointent les enjeux du rapport profond -qui existe et qui est amené à se renforcer- entre le logement et l'espace public. C'est une priorité à donner dans la composition des quartiers, dans le montage des projets mais aussi dans la gestion de ces espaces qu'il sera essentiel d'anticiper.

Il est également intéressant de pointer le fait que le réaménagement de l'espace public entraîne une valorisation du quartier et initie un réinvestissement -spontané ou aidé- par le privé. Le cercle vertueux de la rénovation des quartiers passe par des actions combinées sur le logement, l'espace public et les autres activités génératrices de mixité fonctionnelle.

3.5 PRATIQUES DE MOBILITE

Poussé par les défis climatiques ou la congestion des réseaux routiers, le déplacement des personnes et des biens doit aujourd'hui se concevoir différemment. La note 'FAST' adoptée par le gouvernement wallon fixe les objectifs de report modal à l'horizon 2030 en tablant sur une diminution du mode automobile au profit des transports en commun et des modes actifs.

L'aménagement de l'espace public, en tant que principal support de la mobilité, s'impose comme levier incontournable de mise en œuvre de ces objectifs.

Le virage vers de nouvelles pratiques en matière de mobilité est pris. La volonté d'équilibrer les modes traditionnels (train, bus, voiture, vélo...) et les nouveaux modes de déplacement (vélo électrique, trottinette...) apporte de nouvelles contraintes/opportunités d'aménagement et amène à réinvestir l'espace public. Plusieurs enjeux liés aux évolutions en cours peuvent s'énoncer :

- Les **lieux de transferts modaux** deviennent des opportunités pour créer de l'urbanité en assurant la fonctionnalité, le confort d'accès, d'attente et de transfert, l'accès à des services, et en offrant des espaces de sociabilité ;
- La multiplication des modes de déplacement suggère un panel plus large d'usages de l'espace public et interroge les **conditions optimales d'utilisation** qui y sont liées. On pense notamment à la fluidité, la connectivité, l'équipement ou encore le revêtement lisse et les différences de niveaux minimales que requièrent les modes actifs ;
- L'intégration des multiples modes de déplacement questionne **la fragmentation / le partage** de l'espace public, pose la question de la sécurité des usagers, invite à (re)questionner/revoir les priorités et la manière de faire coexister les divers usages ;
- Les mesures alternatives à l'autosolisme et la multiplication des formes de partage entraînent la nécessité d'**intégrer des équipements spécifiques** dans les espaces publics: notamment pour les véhicules partagés, l'aménagement des lieux de rendez-vous pour co-voiturage, la pose de signalétiques et l'intégration des technologies liées...;

- Les bornes pour voitures et autres engins électriques - même si elles ne sont pas une mesure en soi pour lutter contre l'autosolisme - participent également à la multiplication des dispositifs techniques et d'information sur l'espace public dont il faut tenir compte ;
- La diversité des modes de déplacement s'accompagne d'une **multiplication des acteurs - publics et privés** - concernés par la mobilité et pose des défis en termes de cohérence d'aménagement et de gouvernance.

L'espace public doit également être considéré comme une clef d'entrée importante pour concevoir un urbanisme de proximité. L'accessibilité des équipements et services, la desserte logistique des quartiers, ou encore la qualité des cheminements sont essentielles à cet égard.

Notons, par ailleurs, que la marche constitue le mode de déplacement le plus répandu. Une attention particulière doit être portée par les concepteurs pour allier l'efficacité, la facilité, le confort des cheminements et faire de cette pratique un réel plaisir offert en tout lieu.

Le stationnement sur l'espace public des véhicules motorisés, vélos et autres modes de déplacements tels que les trottinettes constitue une donnée majeure dans les projets. Les enjeux de qualité et de convivialité invitent à traiter cette donnée en considérant les autres fonctions de l'espace public, en proposant des alternatives de localisation, en développant des partenariats avec les acteurs privés, en mettant en place des formes de mutualisation, ou encore en concevant des espaces de stationnement réversibles.

Ce tour d'horizon des enjeux de l'espace public liés aux pratiques de mobilité montre que la manière d'aménager celui-ci peut initier ou accompagner des changements de comportement en matière de déplacement. Ces changements de comportement peuvent susciter certaines appréhensions. Afin de limiter ces dernières, les phases de conception et de concertation autour des projets d'aménagement constituent des moments privilégiés pour informer et sensibiliser, mais aussi pour ajuster et dégager la meilleure réponse en termes d'aménagement.

3.6 RAPPORT A LA NATURE ET L'ÉCOLOGIE

L'espace public tisse un rapport privilégié à la nature et constitue un levier pour l'écologie. En effet, la présence végétale est une des principales composantes des aménagements d'espace public. Le rapport à la nature et aux paysages permet un ancrage physique et symbolique au lieu. En outre, l'espace public est à considérer comme support d'expression des lignes de force du paysage.

Aujourd'hui, la présence de la composante 'verte' et 'bleue' dans l'aménagement des quartiers -et par conséquent des espaces publics- a pris davantage de place dans la composition des projets et les choix d'aménagement. Le végétal / la flore et l'eau, dans leurs diverses formes - coulée verte, engazonnement simple ou prairie fleurie, haies, plantations, plans d'eau, zones humides... - sont essentiels pour l'ambiance, mais aussi pour réguler la température et le bruit.

Pointons également l'espace public comme moyen d'action pour accompagner les effets du climat et limiter la fragmentation écologique. Par exemple, on peut améliorer la gestion de l'eau/ du réseau hydraulique en limitant le ruissellement, en augmentant la perméabilité du sol, en aménageant les retenues d'eau... On peut également se prémunir contre la chaleur en prévoyant des ombrages ou limiter l'exposition aux vents. L'espace public permet de lisser les conséquences des aléas climatiques et permet d'en limiter les impacts sur le territoire et sur les êtres vivants.

L'aménagement de l'espace public est également une opportunité pour recomposer le maillage fin des réseaux écologiques et améliorer les conditions d'accueil de la faune et de la flore.

Dans un contexte de conscience citoyenne croissante à l'égard de l'écologie, l'espace public peut être mobilisé dans ce sens : potagers, aménagement aux pieds d'arbres, cycling cinema, ... Par leur visibilité, leur empreinte et, souvent, l'animation qui est organisée, ces actions et micro-aménagements encouragent les comportements écoresponsables et permettent d'élargir/ouvrir le débat public.

Le rapport à l'écologie invite également à considérer l'espace public comme un service – précieux et gratuit - pour une population croissante en quête de bien-être et d'un (meilleur) équilibre physique et psychique. L'espace public constitue un support/une plus-value pour la santé, notamment par la pratique de la marche, par la pureté de l'air ou encore par l'éveil des sens (couleurs, odeurs et sonorités...).

Les quelques aspects ici abordés énonçant le rapport à la nature et à l'écologie, dans la variété des aspects que cela suppose, appellent à réfléchir l'aménagement des espaces publics vis-à-vis de leurs contextes -plus urbains/urbanisés ou plus ruraux/moins denses et ouverts. Cette donnée est fondamentale pour définir avec justesse les projets d'espace public.

Enfin, il est primordial de considérer l'entretien et la gestion des espaces publics dans leurs dimensions « verte et bleue », notamment la gestion différenciée et l'application des objectifs 'zéro phyto'. Ces aspects constituent un enjeu à considérer dès la conception de projet.

3.7 MIXITE D'ACTIVITES ET ATTRACTIVITE DU TERRITOIRE

Le quatrième volet s'intéresse à la dimension socio-économique. On peut ici cerner deux éléments majeurs : la mixité d'activités dans et autour de l'espace public et l'attractivité que génère un espace public.

La mixité d'activités au sein d'une entité contribue au développement territorial durable. Il revient à l'espace public de créer les conditions d'accueil pour une mixité raisonnée, durable et compatible avec la fonction résidentielle, au travers de son aménagement, sa gestion et son animation.

Toutefois, si la mixité fonctionnelle est recherchée dans les zones résidentielles, des zones majoritairement dédiées aux activités économiques subsistent. Au sein de ces dernières, il faut également veiller au bon aménagement de l'espace public puisqu'il constitue un moteur d'attractivité.

L'espace public est à la fois le support permanent de l'activité quotidienne et le lieu d'accueil d'activités événementielles. Cette considération demande un équilibre entre les intensités d'usages et le contexte riverain. Cette compatibilité d'usages constitue un enjeu particulier puisque la quiétude et l'intimité sont essentielles au sein de la zone d'habitat.

Les activités événementielles représentent des opportunités pour renforcer l'attractivité du lieu et créer des moments collectifs. Toutefois, la tendance, pour certains événements, d'importer une installation standard, parfois envahissante et peu en lien avec le contexte questionne tout autant la capacité d'accueil de l'espace public, les acteurs de son animation et leur finalité publique. Cette question doit être considérée tant vis-à-vis de l'aménagement de l'espace public -celui-ci devrait motiver l'ancrage physique et symbolique au lieu- que vis-à-vis des gestionnaires de l'espace public.

L'espace public est aussi un outil promotionnel utilisé au profit de l'attractivité résidentielle, commerciale ou touristique. Cette considération constitue un atout dès lors que l'aménagement s'effectue en respect de l'identité des lieux et assure la cohabitation harmonieuse des usages.

3.8 LES FACTEURS BLOQUANTS ET PROCESSUS

Les thématiques 'convivialité', 'sécurité-sûreté' et 'qualité' renvoient à des défis liés à l'aménagement de l'espace public. Le processus et la conduite de projet nous semblent fondamentaux à aborder dans ce chapitre explorant les défis de l'espace public.

Nous abordons ci-après 6 points qui constituent -ou peuvent constituer- des facteurs bloquants dans le processus de projet :

- L'identification des besoins et la définition de la programmation de l'espace public

Un aménagement répond à un ensemble de problématiques et d'attentes. Prendre le temps nécessaire, requérir le cas échéant à une expertise, recueillir et concerter un panel représentatif des usagers et gestionnaires de l'espace public, produire et « digérer » un diagnostic partagé sont autant d'étapes préalables à la définition d'une programmation adéquate.

Comme nous avons pu l'énoncer dans les paragraphes précédents, l'aménagement d'un espace public est un équilibre à négocier entre les fonctions de déplacement, de desserte et de séjour. Si on prend l'exemple d'une problématique de transit dans une rue ou une place, l'analyse ne pourra se contenter de pointer la seule problématique liée au déplacement, mais devra également aborder les autres dimensions de desserte et de séjour en considérant les caractéristiques contextuelles.

Un autre exemple représentatif de la problématique ici abordée est le placement d'équipements (parfois la surenchère) tels un espace de jeux ou terrain multisports, à un endroit peu propice (hors des quartiers, en dehors des regards, peu accessibles, ...).

- L'approche sectorielle et le manque de transversalité

La diversité des métiers

L'importance du chef de projet

L'approche (trop) sectorielle est certainement un facteur bloquant dans les pratiques actuelles de l'aménagement et de la gestion des espaces publics. L'approche sectorielle est héritée de pratiques anciennes d'une part, de la multitude des intervenants de l'espace public et liée à la lourdeur technico-administrative d'autre part. C'est tout un système qui est questionné.

On peut maintes fois constater qu'une approche trop sectorisée est un frein et une menace au processus continu du projet et au maintien de la cohérence. La qualité de l'aménagement peut s'en trouver largement appauvrie : réponse inadaptée aux besoins, choix techniques opérés à l'encontre des principes fondateurs du projet, dimension 'déplacement' au détriment des fonctions de séjour et de desserte....

Les leviers pour pallier à cette difficulté sont à mobiliser au sein de l'organisation des services en désignant un chef de projet assurant la transversalité et le maintien d'une ligne de conduite. Le chef de projet a pour mission d'assurer la transversalité en interne et avec les services extérieurs. Il est en lien étroit avec le décideur.

Une connaissance globale des métiers utiles à un aménagement de qualité est également un important levier pour assurer la transversalité.

- Le manque de moyens financiers et l'inexpérience dans la manière de mobiliser le financement

Le manque de moyens financiers est un facteur bloquant, inévitablement. Le leitmotiv énoncé ci-avant « le bon euro, au bon moment, au bon endroit ! » fait partie du processus créatif du projet.

Un autre facteur bloquant relève de la complexité d'accès aux subsides et financements. Nombreuses sont les communes à être en effectif humain réduit. La recherche de subsides et le suivi technique et administratif lié requière une expertise, à tout le moins une expérience et un temps à mobiliser.

- La gestion temporelle

Un espace public suppose un temps de la conception, un temps de la réalisation et un temps de gestion/de vie du projet. Le temps long du projet peut rentrer en contradiction avec le temps court d'un mandat politique. C'est dans d'autres cas l'urgence d'aménagement, pour des nécessités de sécurité ou d'agenda de subsidiarité, qui viendra bousculer le processus du projet et sa nécessaire maturation, et sa concertation.

Un autre aspect lié à la temporalité est le maintien d'une ligne de conduite du projet depuis son diagnostic jusqu'aux mesures de gestion et les ajustements qui s'opèrent postérieurement à la réalisation. Le cas de la place et rue de l'Ange à Namur est évocateur.

- L'évaluation continue

Le maintien d'une ligne de conduite du projet renvoie à l'évaluation continue à mener pendant la réalisation et postérieurement à celle-ci. L'observation des usages peut en effet amener à effectuer des ajustements ; ceux-ci ne devant pas venir en contradiction avec les principes fondateurs du projet.

Aujourd'hui, l'évaluation continue est rarement organisée, rarement concertée.

- Le manque de culture de l'espace public

De manière générale, l'espace public souffre d'un manque de considération de ses multiples dimensions et de son importance comme bien et intérêt commun.

L'aménagement de l'espace public est dans certains cas cantonné à une approche de design, parfois avec surenchère, parfois peu justifié.

L'approche de l'espace public comme espace résultant d'opérations immobilières ou encore comme -d'abord et avant tout- espace de circulation témoignent d'un manque de culture de l'espace public en Wallonie.

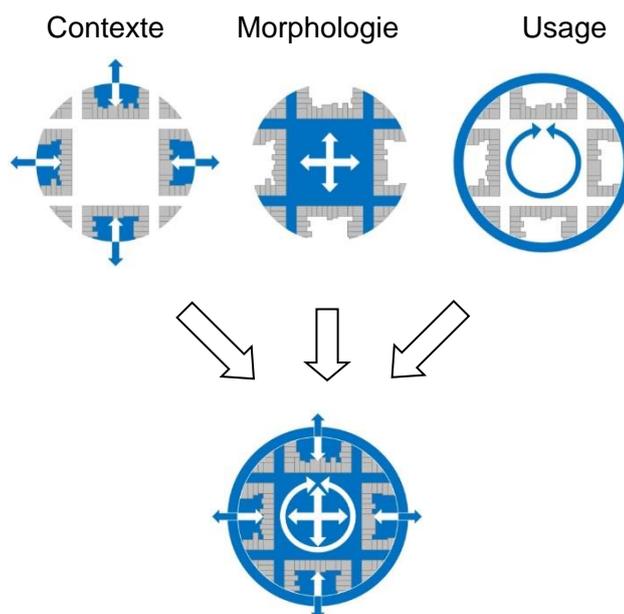
Toutefois, les défis relevés dans cette note montrent la place importante de l'espace public dans le cadre de vie, le quotidien, le vivre ensemble. Les défis prospectifs tendent à montrer également que l'espace public a et aura une place centrale dans les pratiques : les mobilités alternatives, le vieillissement ou encore la densification des tissus en témoignent.

4. TYPOLOGIES DES ESPACES PUBLICS

4.1 DEFINITION D'UNE TYPOLOGIE DES ESPACES PUBLICS

Afin de dégager une typologie des espaces publics de Wallonie, plusieurs ouvrages de référence ont été explorés et appliqués aux réalités du tissu wallon.

De la recherche *DRUPSSuC*⁵⁷, nous avons retiré le schéma permettant de dégager une typologie d'espaces publics sur base de leurs 'contextes', 'morphologies' et 'usages'. A la suite de ce schéma, la recherche *DRUPSSuC* définit aussi trois 'types' d'espaces publics (*rue – place – espace vert*) dans trois 'zones' (*centre – urbaine – suburbaine*) toutefois adaptées au contexte bruxellois.



Les typologies proposées par la plateforme *Jpyblik*⁵⁸ (*rues – avenues, boulevards et chaussées – places – croisements – autres*), bien qu'elles laissent place à une certaine souplesse au sein de chaque catégorie, sont particulièrement adaptées au tissu urbain bruxellois mais néanmoins transposables pour partie à la diversité du tissu wallon.

Dans le '*Manuel des espaces publics bruxellois*'⁵⁹, Marie Demanet et Jean-Pierre Majot proposent quatre types : *le tissu urbain – les grandes places publiques – les axes structurants – l'espace de la ville en formation*. Moyennant les adaptations nécessaires, notamment pour intégrer la partie rurale du territoire, cette typologie constitue un référent intéressant pour définir la typologie des espaces publics wallons.

⁵⁷ A. De Herde, G. Vermeir, M.-F. Godart, Y. Hanin, Ph. Boland, M. Rychtáriková, T. Pons, E. Catiau, N. Martin, C. Meuris, L. Richaud, Recherche *DRUPSSuC*, Bruxelles 2005

⁵⁸ publicspaces.brussels

⁵⁹ Demanet Marie, Majot Jean-Pierre, *Manuel des espaces publics bruxellois*, Bruxelles, 1995

Si les typologies issues de ces références bruxelloises doivent être adaptées pour la Wallonie, c'est avant tout parce que les tissus diffèrent. Il est dès lors intéressant de croiser ces morphologies spatiales avec le contexte des tissus dans lesquels les espaces publics prennent place. Aussi est-il judicieux de se référer à la note de recherche CPDT '*Les tissus urbanisés wallons – Des fiches pour illustrer leur potentiel de transformation par une densification de qualité*'⁶⁰, comprenant les tissus suivants, répartis en trois catégories (*tissus continus – tissus semi-continus – tissus ouverts*) : *tissu continu ancien – tissu continu d'extension – tissu continu récent – tissu continu haut – tissu semi-continu ancien – tissu semi-continu d'extension – tissu semi-continu jumelé – tissu semi-continu récent – tissu ouvert ancien – tissu ouvert en ruban – tissu ouvert en ensemble – tissu ouvert haut*.

Enfin, tandis que la note de recherche '*Les tissus urbanisés wallons – Des fiches pour illustrer leur potentiel de transformation par une densification de qualité*' propose une analyse précise du tissu bâti et des îlots, avec une catégorisation précise des tissus wallons, le '*Guide d'urbanisme pour la Wallonie*'⁶¹ permet d'établir une typologie des aires différenciées de Wallonie plus explicite et appropriable. Ces deux références nécessitent toutefois une sélection et une adaptation afin de correspondre plus aux typologies d'espaces publics qu'aux catégorisations de tissus urbanisés et aires différenciées auxquelles elles étaient initialement destinées.

Le travail sur la typologie des espaces publics présente 2 volets. Une première porte d'entrée a été de caractériser les espaces publics principaux -de type rue, axe structurant et place- selon les principales aires différenciées du territoire wallon, en s'appuyant sur les spécificités de ces territoires. Ce travail permet de dégager des enjeux d'aménagement de type contextuel.

Une deuxième porte d'entrée a ensuite été de synthétiser les principales caractéristiques, éléments de définition et enjeux d'aménagement pour 5 types d'espaces publics (tous contextes confondus): outre les rues, axes structurants et places, les types 'sentier' et 'croisement' sont ici explorés également. Ce travail vise à alimenter les ambitions d'aménagement et les recommandations liées.

⁶⁰ B. Lefort, *Les tissus urbanisés wallons – Des fiches pour illustrer leur potentiel de transformation par une densification de qualité*, Louvain-la-Neuve, 2015

⁶¹ Ministère de la Région wallonne, *Direction générale de l'aménagement du territoire, du logement et du patrimoine, Guide d'urbanisme pour la Wallonie*, Namur, 2004

4.2 ESPACES PUBLICS PRESENTS AU SEIN DES AIRES DIFFERENCIEES REPRESENTATIVES DU TISSU WALLON

La typologie des espaces publics présentée sur base des spécificités du contexte territorial s'effectue au travers des aires différenciées du 'Guide d'urbanisme pour la Wallonie'. Toutefois, certaines aires ont cependant été retirées (les aires 'de parc résidentiel en bâti discontinu', 'rurale' et 'd'activité économique industrielle au plan de secteur') étant donné que les espaces publics de ces différentes aires se rapportent aisément à d'autres types. La typologie reprend pour chaque 'contexte' trois 'morphologies' d'espaces publics : le 'tissu de rues', les 'axes structurants' et les 'places'. Chaque type est succinctement décrit en identifiant des éléments de 'contexte', de 'morphologie' et 'd'usages' ('passage', le 'séjour' et la 'desserte').

4.2.1 Espaces publics situés dans l'aire du centre de la ville en bâti continu

Les centres des villes et des bourgs constituent les noyaux historiques des localités.

Ils sont caractérisés par une structure en îlots, un bâti dense généralement mitoyen et couramment implanté à l'alignement. Le bâti y présente fréquemment une qualité patrimoniale.

Ils accueillent une mixité fonctionnelle : résidence, activités économiques et de services, équipements et lieu de culte.

Leur vocation de pôle incite à renforcer leur attractivité - économique, scolaire, touristique ou autre - et y concevoir une densité résidentielle alliant préservation des ressources et qualité du cadre de vie.

		Tissu de rues	Axes structurants	Places
Contexte	Ilots	<ul style="list-style-type: none"> - Tissu d'îlots dense - Petits îlots - Intérieurs d'îlots fortement bâtis 		
	Maillage viaire et gabarit	<ul style="list-style-type: none"> - Maillage viaire fin - Fronts de bâtisse continus - Rues étroites - Bâtiments de 1 à 3 étages 		
	Alignement, mitoyenneté et contexte bâti	<ul style="list-style-type: none"> - Bâtiments bâtis sur l'alignement - Maisons mitoyennes - Bâti d'avant 1900 sur des parcelles étroites et petites 		
Configuration et aménagement	Répartition modale	En fonction de la largeur de la rue : <ul style="list-style-type: none"> - Un ou deux sens de circulation - Une ou deux bandes de stationnement - Pas de piste cyclable - Trottoirs de part et d'autre de la rue, rarement aux dimensions réglementaires La répartition modale peut être moins clairement définie dans les rues plus étroites ou moins passantes.	<ul style="list-style-type: none"> - Deux sens de circulation - Deux bandes de stationnement - Pistes cyclables rares - Trottoirs de part et d'autre de la rue (dont la largeur est souvent résiduelle des aménagements automobiles) - Arrêts de transport en commun Les axes de dimension et de transit importants comprennent parfois un terre-plein central	<ul style="list-style-type: none"> - Circulation généralement latérale - Souvent (mais les aménagements plus récents de places inversent cette tendance), stationnement sur une majeure partie de l'espace disponible - Généralement trottoirs sur le pourtour de la place (à moins que la place n'ait été réaménagée en piétonnier ou zone de rencontre) - Arrêts de transport en commun à proximité
	Équipements, mobilier et signalisation	<ul style="list-style-type: none"> - Très peu d'équipements, de mobilier et de signalisation 	<ul style="list-style-type: none"> - En fonction de la largeur de l'axe et de la desserte : arrêts de bus - En fonction de l'intensité du trafic, protections : barrières, poteaux, potelets - En fonction de l'intensité du trafic : traversées sécurisées, voire feux et panneaux de signalisation encombrant généralement les trottoirs et gênant la lisibilité et la visibilité 	<ul style="list-style-type: none"> - En fonction de l'intensité du trafic : protections : barrières, poteaux, potelets - Mobilier urbain de séjour Peut varier pour les places récemment réaménagées ou plus typiques

	Végétation	- Rare	- Certains axes structurants sont plantés (entre les places de stationnement ou au niveau des trottoirs)	- En fonction de l'aménagement
Usages	Passage	<ul style="list-style-type: none"> - Trafic automobile à priori faible, mais parfois trafic de transit lié au stationnement ou à la recherche de 'raccourcis' - Vitesse réduite (50 km/h voire 30 ou 20 km/h) - Traversées rarement marquées - Desserte en transports en commun à proximité - Bonne marchabilité (dépend cependant des revêtements et ruptures de niveaux) - Les cyclistes sont intégrés à la circulation 	<ul style="list-style-type: none"> - Trafic automobile important, occasionnant souvent une saturation aux heures de pointe - Vitesse de 50 km/h, parfois réduite à 30 km/h devant les écoles et certains bâtiments publics ; la vitesse peut être autorisée jusqu'à 70 km/h sur certains boulevards dont le profil est alors différent : largeur plus importante, parfois plusieurs bandes de circulation par sens, bâtiments plus élevés, boulevards généralement plantés - Traversées marquées - Desserte en transports en commun importante - La marchabilité est bonne grâce à la finesse du maillage, mais peut être altérée par l'importance du trafic ou l'encombrement de l'espace marchable - La cyclabilité dépend principalement de l'existence et de la qualité des aménagements cyclables, ainsi que de leur respect par les automobilistes 	<ul style="list-style-type: none"> - Le trafic est à considérer en fonction de l'intégration de la place au tissu de rues ou au maillage des axes structurants, ainsi qu'en fonction de l'usage de la place comme lieu de stationnement - Vitesse réduite - Le marquage des traversées est fonction de l'aménagement de la place (soit les voiries sont marquées, ainsi que leurs traversées, soit le revêtement de la place intègre les voiries et incite les différents usagers à veiller les uns aux autres) - A moins que la place ne soit encombrée, y compris visuellement, par la circulation et/ou le stationnement, la marchabilité est généralement bonne (ceci dépend cependant des revêtements et matériaux)
	Desserte	<ul style="list-style-type: none"> - L'espace public dessert directement les logements, commerces et autres fonctions - Les seuils font la transition entre l'espace public et l'espace privé et animent ainsi l'espace public 	<ul style="list-style-type: none"> - L'espace public dessert directement les commerces et autres fonctions, ainsi que les logements dont l'entrée est parfois en retrait ou commune au commerce si le bâtiment est commercial - Les seuils font la transition entre l'espace public et l'espace privé ; leur animation dépend fortement de la vocation de l'axe et de son trafic 	<ul style="list-style-type: none"> - L'espace public dessert directement les commerces et autres fonctions, ainsi que les logements dont l'entrée est parfois en retrait ou commune au commerce si le bâtiment est commercial - Les seuils font la transition entre l'espace public et l'espace privé mais sont généralement moins animés que dans les rues ou axes structurants
	Séjour	<ul style="list-style-type: none"> - L'espace public, y compris les seuils, peuvent être des lieux de séjour non-matérialisés, en fonction de l'intensité du trafic 	<ul style="list-style-type: none"> - Le séjour est rarement organisé (à l'exception des arrêts de transport en commun) - Seulement les trottoirs et seuils peuvent constituer des lieux de séjour ; en aucun cas la voirie 	<ul style="list-style-type: none"> - Les places sont généralement propices au séjour ; toutefois, cet usage dépend fortement de l'aménagement de la place et de son encombrement/occupation par le stationnement
Activation	<ul style="list-style-type: none"> - Par les rez-de-chaussée résidentiels au niveau de / donnant sur la rue - Par les seuils - Ponctuellement par des commerces, services et équipements <p>L'activation est renforcée dans les rues commerçantes</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Par les rez-de-chaussée résidentiels au niveau de la rue - Par les seuils - Ponctuellement par des commerces, services et équipements <p>L'activation par le résidentiel et les seuils est généralement moins marquée sur les axes les plus passants</p> <p>L'activation est renforcée dans les rues commerçantes</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Principalement par des commerces, services et équipements <p>L'activation par le résidentiel est généralement moins marquée sur les places</p>	

Exemples :

Rue



Jodoigne – rue Saint-Jean



Nivelles, rue Gilard Heppe



Enghien, rue de la Fontaine

Axe structurant



Jodoigne, avenue des Combattants



Liège, bord de Meuse



Namur, rue de Bruxelles

Place



Place de Genappe



Grand-Place de Jodoigne



Place d'Armes, Namur

Principaux enjeux des espaces publics situés dans l'aire de centre-ville en bâti continu :

Concevoir et gérer les espaces publics présents dans les centres des villes et des bourgs en bâti continu demande de :

- Prendre en considération l'intensité des usages de l'espace public inhérente au contexte densément bâti, densément habité et fréquenté par de nombreux usagers. Une diversité d'espaces publics y est nécessaire afin d'offrir des lieux de séjour, de rencontre et d'échanges qualitatifs ;
- Considérer la diversité et la concentration des activités au sein et aux abords de l'espace public ; à tout le moins à certains endroits ;
- Mailler les parcours des différents usagers, augmenter la connectivité entre les quartiers, réduire les ruptures et les barrières ;
- Viser le partage de l'espace public ;
- Envisager la mobilité et le stationnement à l'échelle des quartiers ;
- Éviter l'encombrement de l'espace public, notamment en centralisant la signalisation ;
- Intégrer les espaces verts et la verdurisation, ainsi que, quand cela est possible, favoriser les parcours naturels de l'eau pour compenser l'imperméabilisation du sol.

4.2.2 Espaces publics situés dans l'aire des premières extensions de la ville en bâti semi-continu

Les premières extensions des villes et des bourgs en bâti semi-continu, caractérisées généralement par un maillage viaire, un parcellaire et un bâti étroit, englobent aussi des urbanisations plus diverses et parfois, peu structurées.

Le réseau viaire peut y être assez complexe car il résulte d'une évolution parfois sans apparente cohérence d'ensemble. Les espaces publics peuvent dès lors y être de nature assez diverse, mêlant axes structurants, rues, ruelles, places et placettes, ...

Situées à proximité des centres et bénéficiant généralement d'une accessibilité multimodale satisfaisante, ces zones sont soumises à des enjeux de densification et de transformation. Leur vocation résidentielle reste dominante et la diversité des logements est amenée à se renforcer. Ce territoire comporte également des équipements et des services publics ainsi que des espaces dédiés au tertiaire.

		Tissu de rues	Axes structurants	Places
Contexte	Ilots	<ul style="list-style-type: none"> - Tissu d'îlots linéaire et lâche - Grandes mailles ouvertes - Ilots peu bâtis 		
	Maillage viaire et gabarit	<ul style="list-style-type: none"> - Longs segments de voirie - Fronts de bâtisse discontinus - L'espace-rue n'est pas toujours clairement délimité, mais souvent important - Bâtiments bas (1 à 2 étages) 		<ul style="list-style-type: none"> - Très peu de places publiques - Espace public pas toujours clairement délimité - Généralement liées au bâti qui les jouxte (continuité d'immeubles à appartements, bâti bas discontinu, ...)
	Alignement, mitoyenneté et contexte bâti	<ul style="list-style-type: none"> - Bâtiments sur l'alignement ou en recul (l'alignement est alors généralement marqué par un muret ou une haie) - Maisons semi-mitoyennes, parfois en attente de mitoyen - Bâti de 1900 à 1972 sur des parcelles étroites et profondes 		Les places font figure d'exception dans cette aire ; leur bâti aussi
Configuration et aménagement	Répartition modale	<ul style="list-style-type: none"> - Une à deux bandes de stationnement - Des pistes cyclables peuvent avoir été marquées - Trottoirs de part et d'autre mais dont la qualité, l'entretien et la continuité dépend fortement de la continuité du bâti <p>La répartition modale peut être moins clairement définie dans les rues moins passantes.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Deux sens de circulation - Deux bandes de stationnement - Des pistes cyclables peuvent être marquées, voire aménagées - Trottoirs de part et d'autre 	Varie en fonction des aménagements : si la place est peu aménagée, peu verdurisée, celle-ci sera généralement occupée par le stationnement
	Équipements, mobilier et signalisation	<ul style="list-style-type: none"> - Rares arrêts de bus - Très peu de mobilier et de signalisation 	<ul style="list-style-type: none"> - Éventuels arrêts de bus - En fonction de l'activation des bords : mobilier de protection : barrières, poteaux, potelets, traversées sécurisées, voire feux de signalisation - Très peu de mobilier - Panneaux de signalisation, encombrant généralement les trottoirs 	<ul style="list-style-type: none"> - Abris ou arrêts de bus à proximité si le bâti et/ou l'activité sont denses autour de la place - Mobilier urbain à proximité des bâtiments publics ou en fonction de l'aménagement de la place
	Végétation	<ul style="list-style-type: none"> - Certaines rues sont plantées (entre les places de stationnement ou sur les trottoirs) - Parfois, les façades sont végétalisées 	<ul style="list-style-type: none"> - Certains axes structurants sont plantés (entre les places de stationnement ou sur les trottoirs) - Parfois, les façades sont végétalisées 	- Les places, même affectées au stationnement, sont généralement plantées ; l'aménagement par la végétation est toutefois de qualité très variable
Usages	Passage	<ul style="list-style-type: none"> - Trafic automobile variable - Traversées rarement marquées - Desserte en transports en commun faible 	<ul style="list-style-type: none"> - Trafic automobile variable - Traversées généralement marquées - Desserte en transports en commun moyenne 	<ul style="list-style-type: none"> - Trafic automobile variable - Desserte en transports en commun dépendant de l'intensité d'activités et de la densité de logements

		<ul style="list-style-type: none"> - Mauvaise marchabilité (peu de perméabilité, aménagements de faible qualité) - Les cyclistes sont intégrés à la circulation 	<ul style="list-style-type: none"> - Mauvaise marchabilité (peu de perméabilité, aménagements de faible qualité) - La cyclabilité dépend principalement de l'existence, de la qualité des aménagements cyclables et de leur sécurisation 	
	Desserte	<ul style="list-style-type: none"> - L'espace public dessert directement les logements, commerces et autres fonctions - Les seuils font la transition entre l'espace public et l'espace privé 	<ul style="list-style-type: none"> - L'espace public dessert directement les commerces et autres fonctions, ainsi que les logements dont l'entrée est parfois en retrait ou commune au commerce si le bâtiment est commercial - Les seuils font la transition entre l'espace public et l'espace privé ; leur animation dépend fortement de la vocation de l'axe et de son trafic 	<ul style="list-style-type: none"> - L'espace public dessert directement les commerces et autres fonctions, ainsi que les logements dont l'entrée est parfois en retrait ou commune au commerce si le bâtiment est commercial - Les seuils font la transition entre l'espace public et l'espace privé mais sont généralement moins animés que dans les rues ou axes structurants
	Séjour	<ul style="list-style-type: none"> - L'espace public, y compris les seuils, peuvent être des lieux de séjour non-matérialisés, en fonction de l'intensité du trafic 	<ul style="list-style-type: none"> - Le séjour est rarement organisé (à l'exception des arrêts de transport en commun) - Seuls les trottoirs et seuils peuvent constituer des lieux de séjour ; en aucun cas la voirie 	<ul style="list-style-type: none"> - Les places sont généralement propices au séjour ; toutefois, cet usage dépend fortement de l'aménagement de la place et de son encombrement par le stationnement
Activation		<ul style="list-style-type: none"> - Par les rez-de-chaussée résidentiels au niveau de la rue - Par les seuils - Ponctuellement par des commerces, services et équipements 	<ul style="list-style-type: none"> - Par les rez-de-chaussée résidentiels au niveau de la rue - Par les seuils - Ponctuellement par des commerces, services et équipements 	<ul style="list-style-type: none"> - Fonction du bâti bordant la place

Exemples :

Rue

Perwez, rue de Seumay



Soignies, rue de Neufvilles

Axe structurant



Enghien, rempart Saint-Christophe



Soignies, Chaussée de Braine

Place



Enghien, place de la Gare

Principaux enjeux des espaces publics situés dans l'aire des premières extensions de la ville en bâti semi-continu

Les configurations spatiales existantes et les transformations des tissus qui s'y observent amènent par endroit un espace public peu structuré. Dans bon nombre de cas, l'espace public y est investi par l'automobile -d'autant plus que la densité résidentielle y est élevée- au détriment de ses fonctions de séjour et de sa capacité à générer/ accueillir l'animation.

La discontinuité du tissu ainsi que les aménagements pour l'automobile peuvent avoir créé une discontinuité spatiale et engendré un espace public diffus, empreint d'obstacles et de ruptures.

Les principaux enjeux sont :

- Augmenter la lisibilité de l'espace et assurer des transitions qualitatives entre espace privé et espace public ;
- Renforcer le maillage et limiter les effets de rupture liés aux axes de plus forte fréquentation automobile ;

-
- Être accessible à l'ensemble des usagers, en envisageant le partage équilibré de l'espace public et en assurant la sécurité des usagers, notamment au droit des traversées ;
 - Créer des espaces de rencontre et de séjour bien localisés ainsi qu'un retrait vis-à-vis des axes de circulation intense à privilégier dès que la situation le permet;
 - Garantir des voies d'accès à la ville et inter quartiers qualitatives, notamment en matière d'accompagnement paysager et de limitation des vitesses ;
 - Profiter d'opérations immobilières d'envergure pour tisser un réseau d'espaces publics qualitatifs.

4.2.3 Espaces publics situés dans l'aire des dernières extensions de la ville en bâti discontinu

Les dernières extensions des villes et des bourgs en bâti discontinu se caractérisent par un tissu peu dense, ouvert, organisé généralement autour d'un réseau routier conçu dans une logique de déplacement automobile. Selon la position au sein du réseau de mobilité, certaines voiries peuvent être particulièrement accidentogènes et peu compatibles avec une fonction de séjour.

La desserte en transports en commun y est souvent limitée.

Caractérisées par une faible mixité fonctionnelle, la destination résidentielle est dominante et côtoie des activités artisanales ou quelques plus rares services.

Ces tissus offrent aussi, dans bon nombre d'endroits, des vues paysagères dont l'urbanisation et l'espace public tirent (doivent tirer) parti.

Situées aux lisières des agglomérations, des zones destinées à l'urbanisation (sous forme de ZACC par exemple) peuvent se présenter. L'urbanisation de telles zones représente une opportunité pour renforcer les maillages viaires, inclure davantage une approche multimodale et offrir un espace public qualitatif.

		Tissu de rues	Axes structurants
Contexte	Ilots	<ul style="list-style-type: none"> - Tissu d'ilots linéaire et lâche - Très grandes mailles ouvertes - Ilots très peu bâtis, très verts 	
	Maillage viaire et gabarit	<ul style="list-style-type: none"> - Longs segments de voirie - Fronts de bâtisse discontinus - L'espace-rue n'est pas toujours clairement délimité, mais souvent important - Bâtiments bas (1 étage) 	
	Alignement, mitoyenneté et contexte bâti	<ul style="list-style-type: none"> - Bâtiments non-alignés ; des haies peuvent marquer l'alignement - Maisons : villas isolées - Bâti datant de la deuxième moitié du XX^{ème} siècle 	
Configuration et aménagement	Répartition modale	<ul style="list-style-type: none"> - Deux sens de circulation - Stationnement variable, rarement dessiné, en partie sur l'accotement ou les trottoirs (s'ils existent) - Pas d'aménagements cyclables - Très rares trottoirs - La répartition modale est peu définie, mais le trafic automobile est généralement faible 	<ul style="list-style-type: none"> - Deux sens de circulation - Stationnement variable, généralement marqué - Des pistes cyclables peuvent avoir été marquées voire (exceptionnellement) aménagées - Rares trottoirs
	Équipements, mobilier et signalisation	<ul style="list-style-type: none"> - Très peu d'équipements, de mobilier, de signalisation 	<ul style="list-style-type: none"> - Éventuels arrêts de bus - Éventuels mobilier de sécurisation et traversées marquées, sécurisées ou signalées - Peu de signalisation
	Végétation	<ul style="list-style-type: none"> - Le cadre est très vert ; les plantations dans l'espace public sont cependant très rares et variables 	
Usages	Passage	<ul style="list-style-type: none"> - Trafic automobile faible - Traversées non-marquées - Pas de desserte de transports en commun - Mauvaise marchabilité (très peu de perméabilité, rares trottoirs ; les piétons peuvent cependant marcher en voirie étant donné la faible intensité du trafic) - Les cyclistes sont intégrés à la circulation 	<ul style="list-style-type: none"> - Trafic automobile variable - Traversées généralement marquées - Desserte en transports en commun faible - Mauvaise marchabilité (peu de perméabilité, aménagements de faible qualité) - La cyclabilité dépend principalement de l'existence, de la qualité des aménagements cyclables et de leur sécurisation ; les cyclistes sont intégrés à la circulation la plupart du temps
	Desserte	<ul style="list-style-type: none"> - L'espace public dessert de larges parcelles au sein desquelles sont implantés les logements - L'espace public est principalement bordé de haies et de clôtures 	<ul style="list-style-type: none"> - L'espace public dessert de larges parcelles au sein desquelles sont implantés les logements - L'espace public est principalement bordé de haies et de clôtures

	Séjour	- L'espace public peut être un lieu de séjour, étant donné le faible trafic automobile ; cette utilisation est cependant rare et dépend fortement de l'urbanisation et des habitants (contrôle social possible ou masqué par les haies et murets, échanges ou non entre riverains, rencontre dans l'espace public ou dans l'espace privé, ...)	- Le séjour est rarement organisé et difficilement envisageable de manière informelle
Activation		- Très peu d'activation L'activation dépend toutefois de l'urbanisation des lieux et principalement de l'ouverture des parcelles / de la zone de recul sur l'espace public ou de leur fermeture par des haies et murets	- Très peu d'activation

Exemples :

Rue



Enghien, rue Roi Albert



Andenne, rue Dr Defossé

Axe structurant



Verviers, Bouquette



Huy, chaussée de Waremme

Principaux enjeux pour l'espace public :

Les enjeux pour les espaces publics situés au sein des dernières extensions des villes et des bourgs en bâti discontinu sont entre autres :

- Permettre à tous les usagers une circulation sécurisée sur le réseau. Accroître le partage de l'espace public en bonne cohérence avec le contexte et la nature des circulations ;
- Assurer l'accessibilité aux modes doux aux arrêts de transports en commun, aux espaces de covoiturage, aux équipements de proximité... ;
- Créer des espaces de séjour et de rencontre ;
- Renforcer la continuité des parcours et le maillage (via des sentiers par exemple) ;
- Qualifier les zones de recul des parcelles en visant une (meilleure) homogénéité du traitement des limites entre le domaine privé et public ;
- Créer une scénographie paysagère (vues vers les paysages et séquences paysagères de traversée).

4.2.4 Espaces publics situés dans l'aire des voiries d'entrée de ville

Les entrées des villes et des bourgs ont subi, au cours des dernières décennies, d'importantes mutations liées à l'urbanisation des terrains disponibles, voire la transformation en vue d'implanter des surfaces commerciales, artisanales, de services ou encore d'immeubles à appartements. Ces fonctions diverses côtoient un habitat traditionnel 'rescapé'.

Il en résulte un paysage souvent de faible qualité, une variété et une discontinuité urbanistique et architecturale, un espace public décousu, aménagé au gré des impératifs de desserte, de circulation et de stationnement.

Les enjeux pour ces tissus sont d'y structurer des séquences fonctionnelles, urbanistiques et paysagères, de rationaliser les dessertes, de qualifier les abords et les zones de recul.

		Axes structurants	Places
Contexte	Ilots	- Configuration en bandeaux le long des axes structurants - Ilots ouverts, très peu bâtis	
	Maillage viaire et gabarit	- Voiries très peu segmentées - L'espace rue est très peu délimité - Bâtiments bas rarement homogènes (plain-pied pour le commercial, un étage pour le résidentiel, ...)	- Très peu de places - Espace public pas toujours clairement délimité - Généralement liées au bâti qui les jouxte (continuité d'immeubles à appartements, bâti bas discontinu, ...) - Existence de parking d'entrée de ville, de dissuasion ou communs à différentes activités commerciales ou de bureaux, mais dont les aménagements sont fort éloignés des aménagements de places
	Alignement, mitoyenneté et contexte bâti	Bâtiments non-alignés - Bâti non-homogène - Maisons : villas isolées - Bâtiments commerciaux et de bureau de type 'boîtes à chaussures' - Bâti datant de la deuxième moitié du XX ^{ème} siècle	Les places font figure d'exception dans cette aire ; leur bâti aussi
Configuration et aménagement	Répartition modale	- Deux sens de circulation, une à deux bandes par sens - Stationnement variable, généralement dessiné - Des bandes cyclables peuvent avoir été marquées voire (exceptionnellement) aménagées - Rares trottoirs de part et d'autre, discontinus	- Espaces généralement dédiés au stationnement
	Équipements, mobilier et signalisation	- Arrêts de bus ponctuels - Événuel mobilier de sécurisation et traversées marquées, sécurisées ou signalées - Importante signalisation routière et commerciale, voire publicitaire, pouvant obstruer le champ visuel	- Abris ou arrêts de bus à proximité si le bâti et/ou l'activité sont denses autour de la place ou du parking
	Végétation	- L'aménagement des entrées de villes par la végétation en espace public est très variable - Les jardins en avant des maisons ainsi que les parkings des commerces et bureaux peuvent avoir été aménagés	- Les places, même affectées au stationnement, sont généralement plantées ; l'aménagement par la végétation est toutefois de qualité très variable
Usages	Passage	- Trafic automobile important - Traversées généralement marquées (mais peu nombreuses) - Desserte en transports en commun moyenne - Mauvaise marchabilité (peu de perméabilité, aménagements de faible qualité) - La cyclabilité dépend principalement de l'existence, de la qualité des aménagements cyclables et de leur sécurisation	- Desserte en transports en commun dépendant de l'intensité d'activités
	Desserte	- La desserte des parcelles privées et commerciale est généralement principalement routière	

	Séjour	- Très peu de possibilités de séjour	
Activation		- L'activation dépend des axes : très faible activation par le résidentiel et les bureaux ; activation de faible qualité par les commerces et leurs enseignes, toutefois uniquement durant les heures d'ouverture des commerces	

Exemples : Rue



Perwez, rue des Carrières



Rue de Mazy, Gembloux

Axe structurant



Avenue Joseph Abras, Namur



Gembloux, chaussée de Charleroi

Principaux enjeux des espaces publics situés dans l'aire des entrées de ville

Aujourd'hui de faible qualité, les espaces publics des entrées des villes et des bourgs ont pourtant un rôle important quant à l'attractivité, l'accueil et l'identité territoriale.

Ainsi, les enjeux pour les espaces publics seront entre autres :

- de gérer les flux entrants et sortants de la ville, tout en garantissant l'accessibilité et la sécurité de tous les modes/usagers ;
- d'éviter la surcharge visuelle et lumineuse de l'espace public, y compris via les enseignes et les publicités installées dans l'espace privé ;
- de marquer les entrées des villes, notamment par un aménagement paysager de l'espace public, et de concevoir des séquences paysagères ;
- d'améliorer la lisibilité en travaillant sur le lien entre espaces publics, espaces accessibles au public et espaces privés ;
- de garantir l'accessibilité sécurisée et confortable des points intermodaux (arrêts de bus, espace de covoiturage...) ;
- de garantir une présence végétale et de limiter l'imperméabilité des sols.

4.2.5 Espaces publics situés dans l'aire des ensembles bâtis homogènes

Les ensembles bâtis homogènes correspondent aux compositions urbanistiques –rue, îlot ou quartier– conçues sur base d'un plan et d'une organisation globale, déclinant un modèle architectural répété et construit sur une période restreinte. Il en résulte une homogénéité urbanistique, architecturale et paysagère. Bon nombre de ces ensembles sont conçus sur base du concept des cités jardins. Ils proposent un espace public soigné, réfléchi comme espace de rencontre à l'échelle des quartiers et faisant la part belle aux espaces verts. Certains ensembles sont par contre davantage conçus sur base d'un urbanisme moderniste où l'espace public a fait l'objet de moins d'attention, aujourd'hui dégradé.

Ces ensembles sont soumis à des rénovations du bâti et des abords. Certains de ces quartiers connaissant par ailleurs un renouvellement de leur population. L'enjeu est d'y maintenir ou renforcer une qualité d'ensemble, y compris des espaces publics.

Exemples :

Rue



Ittre, rue Sainte-Ludgaarde



Verviers, rue Mallar

Principaux enjeux des espaces publics situés dans l'aire des ensembles bâtis homogènes

L'espace public au sein des ensembles bâtis homogènes a été généralement dessiné et a bénéficié à son origine d'un aménagement soigné. Pour les espaces les plus « dessinés », notamment les abords d'immeubles résidentiels, les placettes, les espaces verts et les plaines de jeux, les plus grands défis sont l'entretien, la gestion et l'animation de l'espace public, afin qu'il puisse accueillir un public diversifié.

Les enjeux de ces espaces publics sont :

- d'assurer la gestion et l'animation des espaces publics existants ;
- d'aménager la transition entre espace public et espace privé ;
- de renforcer la continuité des parcours et leur sécurité pour tous ;
- de renforcer la vocation de séjour et de rencontre de l'espace public et le rendre appropriable pour une diversité de publics ;
- de gérer le stationnement encombrant les rues et les autres espaces non pensés initialement à cette fin.

4.2.6 Espaces publics situés dans l'aire des villages

Le tissu, le réseau viaire et l'espace public du noyau villageois et ses extensions sont caractérisés par leur localisation agro-géographique. Il en résulte une panoplie de configurations spatiales, déclinant un rapport plus ou moins intense entre le bâti et l'espace public.

Ces caractéristiques morphologiques sont essentielles à décoder, tant pour baliser les transformations du bâti (rénovation, urbanisation, densification) que les mutations fonctionnelles que connaissent les villages.

Les villages ont à composer avec une pression automobile généralisée, une cohabitation de fonctions différentes et la recherche de convivialité /proximité, ce qui constitue un enjeu majeur de la vie en milieu rural.

Le village reste en Wallonie un espace de vie de référence. Il est judicieux d'y préserver les commerces, services et équipements publics existants et y garantir une mixité résidentielle.

		Tissu de rues	Axes structurants	Places
Contexte	Ilots	<ul style="list-style-type: none"> - Tissu d'ilots dense - Petits ilots - Ilots fermés au centre des villages et ouverts en éloignement du centre 		
	Maillage viaire et gabarit	<ul style="list-style-type: none"> - Maillage viaire fin - Fronts de bâtisse continus, comportant toutefois des ruptures - Rues étroites, ouvertes - Bâtiments de plain-pied, voire 1 à 2 étages 		
	Alignement, mitoyenneté et contexte bâti	<ul style="list-style-type: none"> - L'alignement varie en fonction des typologies de village mais est généralement homogène - Les mitoyennetés peuvent varier, le bâti est cependant plutôt resserré - Bâti d'avant 1900 sur des parcelles étroites et petites - Bâti agricole présentant des typologies variables en fonction des aires agro-géographiques 		
Configuration et aménagement	Répartition modale	<ul style="list-style-type: none"> - La répartition modale est rarement dessinée, sauf dans les plus grands hameaux qui suivent alors le modèle des centres-villes - Des trottoirs sont la plupart du temps présents (leur vocation initiale étant de protéger les bâtiments) 	<ul style="list-style-type: none"> - La répartition modale est rarement dessinée, sauf dans les plus grands hameaux qui suivent alors le modèle des centres-villes - Trottoirs de part et d'autre de la rue (dont la largeur est souvent résiduelle des aménagements automobiles) - Arrêts de transport en commun 	<ul style="list-style-type: none"> - Circulation généralement autour de la place - Souvent (mais les aménagements plus récents de place inversent cette tendance) stationnement sur une majeure partie de l'espace disponible - Généralement trottoirs sur le pourtour de la place - Arrêts de transport en commun à proximité
	Équipements, mobilier et signalisation	<ul style="list-style-type: none"> - Très peu d'équipements, de mobilier et de signalisation 	<ul style="list-style-type: none"> - En fonction de la largeur de l'axe et de la desserte : abris ou arrêts de bus - En fonction de l'intensité du trafic : protections : barrières, poteaux, potelets - En fonction de l'intensité du trafic : traversées sécurisées, voire feux de signalisation - Peu de mobilier 	<ul style="list-style-type: none"> - Abris ou arrêts de bus à proximité - En fonction de l'intensité du trafic : protections : barrières, poteaux, potelets - Mobilier urbain à proximité des édifices et arrêts de transport en commun <p>Peut varier pour les places récemment réaménagées ou plus typiques ; l'aménagement des places de villages est cependant généralement uniforme</p>
	Végétation	<ul style="list-style-type: none"> - Très variable 	<ul style="list-style-type: none"> - Très variable 	<ul style="list-style-type: none"> - En fonction de l'aménagement
Usages	Passage	<ul style="list-style-type: none"> - Trafic automobile à priori faible, mais parfois trafic de transit - Vitesse réduite mais pas toujours maîtrisée - Traversées rarement marquées 	<ul style="list-style-type: none"> - Trafic automobile faible à moyen en cas de trafic de transit - Vitesse réduite mais pas toujours maîtrisée - Traversées rarement marquées 	<ul style="list-style-type: none"> - Le trafic est à considérer en fonction des réseaux qui empruntent la place, de son aménagement, des affectations du bâti qui la jouxte et de son utilisation par le stationnement - Vitesse réduite mais pas toujours maîtrisée

		<ul style="list-style-type: none"> - Des arrêts de transport en commun peuvent être situés sur les axes structurants à proximité - Bonne marchabilité (dépend cependant des revêtements et niveaux) - Les cyclistes sont intégrés à la circulation 	<ul style="list-style-type: none"> - Présence d'arrêts de transport en commun dans les endroits les plus denses et centraux - Bonne marchabilité (dépend cependant des revêtements et niveaux) - Les cyclistes sont généralement intégrés à la circulation 	<ul style="list-style-type: none"> - Le marquage des traversées est fonction de l'aménagement de la place - Desserte en transport en commun possible, via les axes structurants - Bonne marchabilité (dépend cependant des revêtements et niveaux)
	Desserte	<ul style="list-style-type: none"> - L'espace public dessert directement les logements et autres fonctions - Les seuils et les zones de recul des bâtiments font la transition entre l'espace public et l'espace privé et animent ainsi l'espace public 		
	Séjour	<ul style="list-style-type: none"> - L'espace public, y compris les seuils et les zones de recul des bâtiments peuvent être des lieux de séjour non-matérialisés, en fonction de l'intensité du trafic 	<ul style="list-style-type: none"> - Le séjour est rarement organisé (à l'exception des arrêts de transport en commun) - Seuls les trottoirs et seuils peuvent constituer des lieux de séjour ; rarement la voirie 	<ul style="list-style-type: none"> - Les places sont généralement propices au séjour ; toutefois, cet usage dépend fortement de l'aménagement de la place et de son encombrement par le stationnement
Activation	<ul style="list-style-type: none"> - Par les rez-de-chaussée résidentiels au niveau de la rue - Par les seuils et zones de recul des bâtiments - Ponctuellement par des commerces, services et seuils de bâtiments agricoles 			

Exemples :

Rue



Ambresin, rue de la Sucrerie



Malèves-Sainte-Marie, rue du Prieuré

Axe structurant



Traversée d'Onhay



Traversée d'Anthée

Place



Grand-Place d'Ittre



Place de Bossière

Principaux enjeux des espaces publics situés dans l'aire des villages

L'espace public a un potentiel structurant indéniable dans les villages. Il doit être valorisé pour ses qualités spatiales et paysagères, comme espace de rencontre et comme levier identitaire.

Les enjeux y sont:

- de réduire le transit automobile et sa vitesse ;
- de garantir ainsi un meilleur partage de l'espace public et la sécurité de tous les usagers ;
- de mettre en valeur les lieux de séjour et de rencontre, notamment les places de village ;
- de désencombrer l'espace public, notamment en agissant sur la répartition du stationnement;
- de mailler les réseaux et assurer la continuité des parcours piétons et cyclistes ;
- d'assurer le cheminement des modes doux aux équipements de proximité, aux arrêts de transports en commun, aux espaces de covoiturage... ;
- de concevoir les aménagements dans le respect des caractéristiques morphologiques et paysagères locales ;
- de garantir un traitement homogène et d'ensemble des zones de recul et pas-de-porte ;
- d'encourager une activation de l'espace public tout en garantissant la quiétude résidentielle.

4.2.7 Espaces publics situés dans l'aire d'activité économique mixte du plan de secteur

Les zones d'activités économiques, qu'elles soient à vocation de commerce de distribution, artisanale, de service, ou industrielle, ont comme point en commun d'être génératrices d'un intense trafic automobile, voire de camions, concentré sur quelques heures.

Elles sont, dans bon nombre de cas, localisées en lisière, voire en dehors des agglomérations urbaines ou villageoises et tissent un lien parfois ténu avec les tissus voisins.

Certaines de ces zones sont amenées à se densifier et se transformer. Ces dernières, tout comme les nouvelles zones mises en œuvre, doivent répondre aux enjeux environnementaux, de paysage et de mobilité : gestion des flux et mesures contre l'autosolisme via l'accessibilité aux modes actifs, desserte en transport en commun, covoiturage....

		Tissu de rues	Axes structurants
Configuration et aménagement	Ilots	<ul style="list-style-type: none"> - Très grands îlots - Limites des îlots marquées uniquement par le parcellaire, voire par des haies ou clôtures 	
	Maillage viaire et gabarit	<ul style="list-style-type: none"> - Longs segments de voiries - Le bâti ne participe pas au paysage de l'espace public - Rues larges, ouvertes, permettant le passage de grands gabarits 	
	Alignement, mitoyenneté et contexte bâti	<ul style="list-style-type: none"> - Bâti non aligné - Bâti non mitoyen - Bâti non homogène 	
	Répartition modale	<ul style="list-style-type: none"> - Deux sens de circulation, une bande par sens - Stationnement dessiné, de part et d'autre - Pas d'aménagements cyclables - Trottoirs rares - Pas de desserte en transports en commun 	
	Équipements, mobilier et signalisation	<ul style="list-style-type: none"> - Très peu d'équipements et de mobilier - Signalisation routière très présente 	
	Végétation	<ul style="list-style-type: none"> - Très variable - Possibles aménagements paysagers des parcelles 	
Usages	Passage	<ul style="list-style-type: none"> - Trafic automobile à priori faible - Vitesse peu maîtrisée - Traversées non marquées - Très mauvaise marchabilité (rares trottoirs, aménagements insécurisants, très faible perméabilité) - Les cyclistes sont intégrés à la circulation 	<ul style="list-style-type: none"> - Trafic automobile régulier - Vitesse peu maîtrisée - Traversées marquées et parfois sécurisées, mais rares - Très mauvaise marchabilité (rares trottoirs, aménagements insécurisants, très faible perméabilité) - Rares bandes ou pistes cyclables - Éventuels arrêts de transports en commun
	Desserte	<ul style="list-style-type: none"> - L'espace public dessert les parcelles au sein desquelles se trouvent généralement les parkings des différentes activités. Cette desserte est donc automobile la plupart du temps. 	
	Séjour	<ul style="list-style-type: none"> - L'espace public n'est pas un lieu de séjour 	
Activation		<ul style="list-style-type: none"> - Espace non activé 	<ul style="list-style-type: none"> - Espace non activé, sauf éventuellement par les enseignes

Exemples :

Rue



Mont-Saint-Guibert, Axis Park,



Amay, rue du Parc Industriel

Axe structurant



Nivelles, rue de l'Industrie



Ans, avenue de l'Énergie

Principaux enjeux des espaces publics situés dans l'aire d'activité économique mixte du plan de secteur

L'espace public des zones d'activités économiques est généralement de faible qualité et assure peu la sécurité des usagers autres qu'automobilistes. Pourtant, les zones d'activités économiques représentent des leviers d'attractivité et la qualité des aménagements des espaces publics ne peut être négligée, au même titre que l'aménagement verdurisé des parcelles et la qualité architecturale des bâtiments.

Les enjeux pour cet espace public sont entre autres :

- de renforcer le maillage au sein de la zone et avec les zones résidentielles et les arrêts de transport en commun afin de motiver le recours aux modes actifs ;
- d'organiser des zones propices à l'aménagement de nœuds de transports ;
- d'améliorer la lisibilité de l'espace public en travaillant sur le lien entre espaces publics, espaces accessibles au public et espaces privés ;
- de travailler sur la qualité spatiale des lieux grâce aux aménagements paysagers ;
- d'éviter la surcharge visuelle et lumineuse de l'espace public, y compris via les enseignes et publicités installées dans l'espace privé.

4.3 DEFINITION, CARACTERISTIQUES ET ENJEUX DES TYPES D'ESPACE PUBLIC EN REGION WALLONNE

Cinq type d'espace public sont énoncés:

- La rue,
- L'axe structurant,
- La place,
- Le sentier,
- Le croisement.

L'idée est ici de synthétiser pour chacun de ces types les principales caractéristiques en termes de :

- **Fonction(s) dominante(s) de l'espace public** : circulation, desserte et/ou séjour. Il s'agit bien de pointer la (les) fonction(s) dominante(s) ; étant entendu que tout espace public remplit ces 3 fonctions ;
- **Tissu et structure** : caractéristiques du tissu traversé et/ou desservi permettant de spécifier les caractéristiques, le rôle et/ou le(s) enjeu(x) de structuration territoriale ;
- **Morphologie et contexte** : éléments déterminants du contexte (contenant) permettant de spécifier le lien –et les enjeux sous-jacents- entre l'espace public et son environnement direct ;
- **Gabarit et composition du domaine public** : caractéristiques dimensionnelles de l'espace public et principales composantes du domaine de la voirie (hors équipement). L'énoncé n'omet pas la multitude de déclinaisons qui existe en matière de gabarit et composition du domaine de la voirie.
- **Principaux enjeux** : non exhaustif, cet énoncé vise les principaux enjeux spécifiques au type et permettant d'éclairer les ambitions (l'énoncé et priorités à donner)

4.3.1 La rue

La rue constitue l'espace public ordinaire des villes, bourgs, villages et hameaux. Dépendante du contexte urbanistique et géographique, et constitutive de l'identité du lieu, la rue est un lieu de vie et d'échanges.

Fonctions principales

Les fonctions principales de la rue sont la desserte et le séjour. Ainsi, la fonction de circulation ne doit pas y être prioritaire.

Tissu et structure

La rue constitue le tissu ordinaire des quartiers, des villes, des bourgs, des villages et des hameaux.

Le réseau des rues est l'élément structurant des entités urbanisées. Dépendant des caractéristiques topo-géographiques, son tracé est ancré dans l'histoire et présente une grande permanence.

Morphologie et contexte

L'espace public de type rue est généralement cadré par le bâti. Il est habituellement défini - ou partiellement - par un front de bâtisse.

Certaines configurations urbanistiques déterminent un espace-rue large et ouvert où domaines public et privé se confondent dans un même espace continu. C'est par exemple le cas des usoirs¹ typiques en Lorraine.

Gabarit et composition du domaine public

Le gabarit de la rue est variable, mais généralement étroit. Le domaine de la voirie se compose de:

- Une ou deux voie(s) de circulation pour véhicules motorisés + dispositifs d'atténuation de vitesse, d'intégration des arrêts de bus... ;
- Avec ou sans accotement(s), trottoir(s), parfois à niveau ;
- En option : aménagement(s) cyclable(s) (piste cyclable intégrée...);
- Organisation du stationnement variable : longitudinal 1 ou 2 côté(s), parfois en intermittence, ou absent ;
- Selon les contextes, large panoplie d'équipements et de mobiliers liée au séjour sur l'espace public.

Principaux enjeux

La rue se caractérise par un lien de proximité et d'interaction forte avec l'habitat. Une gestion adéquate de la transition public-privé et un traitement qualitatif du frontage permettent de garantir la qualité de l'espace public de type rue.

En tant que desserte, l'espace public de type rue doit assurer des accès lisibles aux diverses activités. Son aménagement doit optimiser la cohabitation des équipements, services, commerces avec l'habitat.

La rue est un élément principal du cadre de vie. Son ambiance et la convivialité qu'elle suscite, sont des enjeux essentiels à prendre en compte lors d'un aménagement : partage de l'espace, mise en lumière, végétalisation, choix et implantation du mobilier... sont autant de facteurs déterminants l'ambiance, l'identité locale et l'ancrage.

La fonction de séjour de la rue induit un enjeu important de confort, de sécurité et de cohabitation à assurer pour l'ensemble des usagers.

La rue est un espace de partage modal de plus en plus affirmé. La multiplication des modes de déplacement renforce cet enjeu.

L'espace public rue est par excellence un support de la marche: le confort d'aménagement assurant la fluidité du parcours et le confort/sécurité liés au partage modal constituent deux enjeux d'aménagement pour encourager la marche.

La gestion du trafic de transit et l'augmentation du trafic lié à la densification des quartiers constituent dans bon nombre de cas des enjeux incontournables pour l'aménagement de l'espace public de type rue.

Le stationnement est une composante à intégrer. L'aménagement et les mesures de gestion doivent garantir l'équilibre avec les autres composantes de l'espace public.

Les mesures alternatives à l'autosolisme requièrent l'aménagement de points intermodaux et l'installation d'équipements susceptibles de concerner l'espace rue.

4.3.2 L'axe structurant

Les espaces publics de type 'axe structurant', tels que les avenues, boulevards et chaussées ou 'rues' principales, ont une fonction de circulation et de transit généralement importante. Les fonctions de desserte et de séjour dépendront du contexte et de la vocation de l'axe (axe commerçant, résidentiel, abritant ou non des services et équipements publics...). Les axes structurants jouent par ailleurs un rôle important dans la lisibilité du territoire, sa structure et son paysage. La configuration de ces axes reflète dans une série de cas leur époque d'implantation (chaussées des 18ème et 19ème siècles, par exemple).

Fonctions principales

La fonction principale du type 'axe structurant' est la circulation et la distribution des quartiers.

Tissu et structure

L'axe structurant concerne une traversée d'agglomération. Sa position dans la hiérarchie du réseau viaire -et le schéma de circulation s'il existe- traduit sa fonction de liaison et de voirie principale.

Morphologie et contexte

La fonction de circulation entraîne généralement une certaine distance, voire une séparation physique et en termes d'usage par rapport au contexte bâti environnant.

La délimitation des espaces et le cadre bâti peuvent être disparates et peu structurés, notamment dans le cas d'un contexte multifonctionnel.

Gabarit et composition du domaine public

Le gabarit varie du profil de 'rue' au profil de 'boulevard'. Le domaine de la voirie se compose de :

- 2 à 4 voies de circulation pour véhicules motorisés + dispositifs de gestion de la desserte : contre allée, dévoiement pour bus...;
- Généralement, trottoirs des 2 côtés ;
- En option : aménagements cyclables (pistes cyclables intégrées) ;
- Organisation du stationnement : stationnement longitudinal des 2 côtés souvent rencontré ;
- Selon les contextes : signalisation, arrêts de bus et autres équipements.

Principaux enjeux

L'effet barrière -qui peut être déstructurant dans certains cas- est à maîtriser/limiter en renforçant la perméabilité de l'axe notamment grâce à un aménagement permettant de réduire la vitesse, le gabarit des voies et/ou l'aménagement des traversées.

La restructuration du bâti en bordure permet de réduire l'effet barrière d'un tel axe en retissant un rapport entre les façades de part et d'autre. L'espace public de type 'axe structurant' constitue un élément important dans l'armature territoriale et doit à ce titre assurer la connectivité des quartiers.

L'aménagement de l'axe doit tisser des connexions avec les affectations existantes aux abords et optimiser la cohabitation avec la fonction de circulation.

Un lien renforcé avec le contexte bâti permet de guider l'aménagement de l'axe et ses abords, structurer les parcelles adjacentes et affirmer la vocation fonctionnelle de l'axe.

La fonction de circulation induit une présence intense de l'automobile. Elle doit être régulée en vue d'accroître la sécurité et la multimodalité.

Le caractère traversant de l'axe induit une préoccupation paysagère et invite à concevoir des séquences visuelles en lien avec le contexte bâti ou ouvert.

L'aménagement de l'espace public de type 'axe structurant' est porteur d'identité et renforce l'attractivité du territoire traversé et desservi. Il jouit d'une grande visibilité.

4.3.3 La place

Les places constituent des dilatations de l'espace public. Leur vocation par excellence est celle du séjour. Les places créent des repères dans le tissu et dans la mémoire collective. Elles accueillent dans bon nombre de cas des bâtiments publics et communautaires représentatifs : église, maison communale... Elles sont, à l'instar des axes structurants, généralement caractéristiques de leur époque (de type organique ou davantage ordonnancée).

Fonctions principales

Le séjour est la vocation principale du type 'place'. La desserte et la circulation y sont assurées sans compromettre la fonction de séjour.

Tissu et structure

La place a un rôle structurant en tant que centralité, lieu de référence et d'identité d'un village, d'un quartier, d'une ville.

Morphologie et contexte

La place est généralement cadrée par le bâti, souvent patrimonial. Les plantations sont parfois les éléments de composition spatiale.

La place est souvent le résultat d'un ordonnancement urbanistique, mais bon nombre de cas s'écartent de ce principe et sont le fruit d'une évolution plus spontanée.

Couramment, la place accueille une mixité fonctionnelle dont elle tire son animation et qui caractérise la morphologie du bâti.

Elle est par excellence le lieu d'accueil de manifestations, de rassemblements et d'évènements.

Gabarit et composition du domaine public

Le gabarit varie de la 'rue élargie' à la 'place monumentale'.

La composition de la place est variable. Alors que certains aménagements réalisés de façade à façade, optimisent le partage de l'espace, la distinction entre l'assiette de la voirie et les espaces hors circulation reste courante.

Dans bon nombre de cas, la place était réservée au stationnement, en tout ou en partie.

La place regroupe généralement une diversité de mobiliers, signalétiques... La présence du petit patrimoine est un élément déterminant de l'identité du lieu et de son aménagement.

Principaux enjeux

La place est un lieu représentatif, structurant et identitaire. Son ancrage historique et la symbolique qu'elle porte induit de veiller à la qualité du cadre ainsi qu'à assurer l'adéquation et la cohabitation des activités qui animent l'espace public.

En tant que centralité, le caractère multifonctionnel de la place est généralement recherché. L'activation de l'espace public sera/ devrait toutefois être respectueuse de la fonction résidentielle riveraine.

L'ambiance de la place est un élément fondamental. Elle est assurée par la qualité architecturale, la valorisation du patrimoine, la mise en lumière ou encore des plantations... Les enseignes jouent également un rôle important.

La fonction de séjour est à prioriser sur la circulation et le stationnement. Le contexte fonctionnel et l'intensité de la présence auto- mobile conditionnent le bon équilibre à trouver.

Les évolutions des pratiques de mobilité amènent à repenser le partage de l'espace, l'équipement et la gestion des flux au sein de cet espace public : points d'échange intermodal, de covoiturage, bornes électriques... font désormais partie de l'espace public. La place est particulièrement concernée par ces enjeux.

4.3.4 Le sentier

Qu'il soit chemin de terre, venelle, chemin réservé, pré-RAVeL ou RAVeL, le sentier constitue le maillon de mobilité le plus fin. Dédié exclusivement aux modes doux, il constitue un élément de liaison inter-quartiers apprécié pour la sécurité et le plaisir de déplacement qu'il assure généralement. Le sentier, parfois bordé de haies, peut être un support de liaison écologique au sein des zones urbanisées. Parfois présent de longue date, le sentier est aussi un élément de composition des ensembles nouvellement urbanisés ou restructurés.

Fonctions principales

Le sentier a une fonction de déplacement réservée aux modes doux. Toutefois, des aménagements assurant le séjour y sont par- fois présents.

Tissu et structure

Le sentier assure le maillage fin du territoire. Il peut être ancré dans l'histoire et/ou être un élément de composition de nouveaux quartiers.

Il constitue un levier intéressant pour structurer et relier des quartiers, des équipements publics et des services.

Dans certains cas, le sentier fait l'objet d'un tracé directeur et constitue l'épine dorsale de la composition urbanistique.

Morphologie et contexte

Le sentier peut prendre place dans des contextes très divers et créer des parcours variés : maillage entre les espaces publics d'un village, cheminement bordant des fonds de parcelles en cœur d'agglomération ou en bordure d'espaces ouverts... Les abords du sentier peuvent dès lors être de nature et de qualité très différentes : entre espaces paysagers ouverts et coulisses peu avenantes.

Dans un certain nombre de cas, le sentier jouxte des zones privatives. Son aménagement doit alors permettre de respecter l'intimité de l'espace privé.

Gabarit et composition du domaine public

Le gabarit du sentier est étroit, induisant une proximité physique avec les espaces limitrophes.

Non carrossable, la largeur du sentier varie entre 1 et 2,5 mètres, rarement plus.

Il s'avère nécessaire dans certaines situations de fixer un dispositif assurant l'accès exclusif aux modes doux.

Son aménagement et son niveau d'équipement varient fortement d'un contexte à l'autre : revêtement stabilisé ou non, luminaires, mobiliers...

Principaux enjeux

Le sentier constitue une opportunité pour renforcer le maillage et la continuité des réseaux.

Assurer le confort de déplacement et la sécurité des cheminements permet d'encourager son utilisation quotidienne.

Dans certaines situations, des conflits d'usages peuvent apparaître entre un déplacement 'utilitaire' et un déplacement davantage axé sur le loisir. Le dimensionnement des sentiers doit aider à assurer cette cohabitation.

Espace de cheminement, le sentier est/peut aussi devenir un espace de séjour; à calibrer en fonction du contexte. En effet, l'étroitesse du sentier induit une proximité des espaces limitrophes qu'il faut gérer qualitativement et dont il faut assurer l'entretien régulier. La cohabitation peut constituer un enjeu important dans certains contextes, notamment lorsqu'il s'agit de jardins privés.

Souvent, le sentier est bordé de haies qui se révèlent être de précieuses liaisons écologiques.

Le sentier bordé de haies doit être valorisé comme élément constitutif du paysage intérieur des quartiers et des villages.

4.3.5 Le croisement

Le type 'croisement' est l'intersection entre deux sections et / ou deux types d'espaces publics : rues, axes structurants, sentiers... Tantôt carrefour à 3, 4 ou 6 branches, carrefour à feux, rond-point, ou présent sous une autre forme, il constitue une articulation spatiale, généralement un nœud du réseau et, dans certains cas, un lieu identitaire ancré dans l'histoire.

Le croisement inclut le franchissement ; le franchissement induit toutefois d'autres enjeux non explorés ici, notamment en terme d'accessibilité et de symbolique.

Fonctions principales

Le croisement a avant tout comme fonction d'assurer le déplacement et la desserte des quartiers. La fonction de circulation des véhicules motorisés domine souvent les choix d'aménagement qui y sont posés. Toutefois, c'est bien le déplacement de l'ensemble des usagers qu'il s'agit d'assurer.

Dans certains contextes, la fonction de séjour, dépendante des activités aux abords, peut y être présente.

Tissu et structure

Le croisement constitue une articulation entre deux ou plusieurs espaces publics. Il peut parfois être un élément d'articulation entre plusieurs tissus.

Le croisement assure la connectivité du réseau viaire.

Dans certains cas, le croisement constitue un lieu de repère dans la structure et devient constitutif de l'identité du territoire. Son aménagement permet de garantir une lisibilité du territoire.

Morphologie et contexte

Le croisement existe dans des contextes très divers. L'espace est parfois diffus et le contexte bâti peut être disparate : diverses typologies urbanistiques et architecturales s'y côtoient, parfois sans assurer une intégration harmonieuse.

La fonction de circulation, notamment celle de régulateur de flux, dicte l'aménagement réalisé. L'emprise et la technicité de ces aménagements peuvent créer une distanciation vis-à-vis des espaces et des activités aux abords.

Le croisement constitue dans bon nombre de cas, un point de repère renforcé par la présence d'équipements collectifs ou d'activités économiques (commerces, horeca...).

Gabarit et composition du domaine public

Le gabarit et l'emprise peuvent être très variables : allant de l'intersection simple à l'imposant rond-point en passant par le carrefour à feux.

Les arrêts de transports en commun sont couramment aménagés à proximité des croisements. Le stationnement y est par contre exclu.

Dans une série de cas, un espace résiduel sans apparente fonctionnalité peut subsister. C'est le cas des parties centrales des ronds-points ou certaines morphologies villageoises qui offrent des espaces ouverts non qualifiés au niveau des croisements.

Les espaces publics de croisement sont souvent utilisés pour placer une signalétique routière, touristique ou pour signaler les équipements. Ils sont aussi convoités pour la pose des enseignes et de dispositifs de publicité et le placement d'œuvres d'art.

Souvent accidentogènes, certains croisements bénéficient d'un éclairage adéquat afin d'augmenter la visibilité.

Principaux enjeux

L'aménagement des espaces publics de type croisement doit assurer la lisibilité et la continuité des cheminements. Il doit accentuer la perméabilité des tissus et marquer la hiérarchie des espaces.

Les parcours croisés des différents usagers nécessitent des aménagements assurant la sécurité, incitant au respect mutuel et au partage équilibré de l'espace.

La gestion des traversées est un enjeu essentiel pour l'aménagement des espaces publics de type croisement.

Un enjeu majeur pour les espaces publics de type croisement est de réconcilier l'aménagement routier avec le contexte urbanistique et naturel. Ainsi :

- L'aménagement des croisements peut être une opportunité pour composer des coutures urbanistiques ;
- Le croisement peut constituer un point fort d'une séquence paysagère ;
- L'aménagement des croisements doit limiter les fragmentations du maillage vert ;
- Selon les contextes, des espaces publics liés à la fonction de séjour sont essentiels à intégrer dans l'aménagement ;
- Maintenir, valoriser, voire créer une valeur de signal et de repère constituent des enjeux pour l'aménagement de certains espaces publics de type croisement.

Signalisation, installations techniques, enseignes multiples et publicité engendrent parfois une profusion visuelle peu qualifiante/qualitative. Ici comme ailleurs, une sobriété d'aménagement s'impose.

4.4 SYNTHÈSE DES ENJEUX DES CONTEXTES ET DES TYPES

4.4.1 Contextes territoriaux

Territoires	Enjeux
Centres des villes et des bourgs en bâti continu	<ul style="list-style-type: none"> - Prendre en considération l'intensité des usages de l'espace public inhérente au contexte densément bâti, densément habité et fréquenté par de nombreux usagers ; - Considérer la diversité et la concentration des activités au sein et aux abords de l'espace public ; - Mailler les parcours, augmenter la connectivité entre les quartiers, réduire les ruptures et les barrières ; - Viser le partage de l'espace public ; - Envisager la mobilité et le stationnement à l'échelle des quartiers ; - Éviter l'encombrement de l'espace public ; - Intégrer les espaces verts et la verdurisation.
Premières extensions des villes et des bourgs en bâti semi continu	<ul style="list-style-type: none"> - Assurer des transitions qualitatives entre espace privé et espace public, notamment en matière d'accompagnement paysager et de limitation des vitesses ; - Limiter les effets de rupture liés aux axes de plus forte fréquentation automobile ; - Envisager le partage équilibré de l'espace public et assurer la sécurité des usagers ; - Créer des espaces de rencontre et de séjour ; - Garantir des voies d'accès à la ville et inter quartiers qualitatives ; - Profiter d'opérations immobilières d'envergure pour tisser un réseau d'espaces publics qualitatifs.
Dernières extensions des villes et des bourgs en bâti discontinu	<ul style="list-style-type: none"> - Permettre à tous les usagers une circulation sécurisée sur le réseau ; - Accroître le partage de l'espace public en bonne cohérence avec le contexte et la nature des circulations ; - Assurer l'accessibilité aux modes doux aux arrêts de transports en commun, aux espaces de covoiturage, aux équipements de proximité... ; - Créer des espaces de séjour et de rencontre ; - Renforcer la continuité et le maillage des parcours ; - Qualifier les zones de recul des parcelles en visant une homogénéité du traitement des limites entre le domaine privé et public ; - Créer une scénographie paysagère.
Entrées des villes et des bourgs	<ul style="list-style-type: none"> - Gérer les flux en garantissant l'accessibilité et la sécurité de tous ; - Éviter la surcharge visuelle et lumineuse ; - Marquer les entrées des villes, concevoir des séquences paysagères ; - Améliorer la lisibilité en travaillant sur le lien entre espaces publics, espaces accessibles au public et espaces privés ; - Garantir l'accessibilité sécurisée et confortable des points intermodaux ; - Garantir une présence végétale et limiter l'imperméabilité des sols.
Ensembles bâtis homo- gènes	<ul style="list-style-type: none"> - Assurer la gestion et l'animation des espaces publics existants ; - Aménager la transition entre espace public et espace privé ; - Renforcer la continuité des parcours et leur sécurité pour tous ; - Renforcer la vocation de séjour et de rencontre ; - Gérer le stationnement encombrant les rues et les autres espaces non pensés initialement à cette fin.

4.4.2 Typologies

Type	Enjeux
Rue	<ul style="list-style-type: none"> - Lien de proximité et d'interaction forte avec l'habitat ; - Accessibilité, lisibilité et cohabitation des équipements, services et commerces ; - Élément principal du cadre de vie : ambiance, identité et ancrage local ; - Fonction de séjour : enjeu important de sécurité et de cohabitation ; - Multiplication des modes de déplacement : partage modal de plus en plus affirmé ; - Support de la marche : confort et fluidité du parcours ; - Stationnement : équilibre avec les autres composantes de l'espace public ; - Aménagement de zones d'échanges et installation d'équipements liés aux mesures alternatives à l'autosolisme ; - Trafic de transit et augmentation du trafic lié à la densification des quartiers.
Axe structurant	<ul style="list-style-type: none"> - Perméabilité de l'axe à renforcer et connectivité des quartiers ; - Lien avec les affectations aux abords et cadrage par le bâti ; - Présence intense de l'automobile à réguler au profit de la sécurité et d'une multimodalité à accroître ; - Séquences visuelles et paysagères à scénographier ; - Grande visibilité - porteur d'identité et d'attractivité du territoire.
Place	<ul style="list-style-type: none"> - Adéquation des activités vis-à-vis du caractère historique, symbolique et identitaire de la place ; - Activation de l'espace public en respect de la fonction résidentielle riveraine ; - Ambiance du lieu assurée par la qualité architecturale, la valorisation patrimoniale, la mise en lumière, les plantations... mais aussi par la qualité des enseignes ; - Séjour à prioriser sur la circulation et le stationnement en fonction du contexte fonctionnel et de l'intensité de la pression automobile ; - Nouveaux besoins en équipements et gestion accrue des flux inhérents aux évolutions sur les pratiques de mobilité.
Sentier	<ul style="list-style-type: none"> - Opportunité de renforcer le maillage et la continuité des réseaux ; - Confort de déplacement et sécurité des cheminements encourageant leur utilisation quotidienne ; - Dimensionnement adéquat en vue de limiter des conflits d'usages liés à une pratique 'utilitaire' ou davantage axée sur la balade ; - Fonction de séjour à calibrer en respect de la privacité ; - Support de liaisons écologiques ; - Élément constitutif du paysage intérieur des quartiers et des villages.
Croisement	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagement routier à réconcilier avec le contexte urbanistique et naturel : coutures urbanistiques, séquences paysagères et valeur de repère, continuités écologiques, inclusion d'une fonction de séjour ; - Lisibilité et continuité des cheminements. Perméabilité des tissus et hiérarchie des espaces ; - Sécurité et respect mutuel des usagers, partage équilibré de l'espace ; - Gestion des traversées ; - Profusion visuelle peu qualifiante à éviter au profit d'une sobriété.

Villages	<ul style="list-style-type: none">- Réduire le transit automobile et sa vitesse ;- Garantir un meilleur partage de l'espace public et la sécurité de tous les usagers ;- Mettre en valeur les lieux de séjour et de rencontre, notamment les places de village ;- Désencombrer l'espace public ;- Mailler les réseaux et assurer la continuité des parcours piétons et cyclistes ;- Assurer le cheminement des modes doux aux équipements de proximité, aux arrêts de transports en commun, aux espaces de covoiturage... ;- Concevoir les aménagements dans le respect des caractéristiques morphologiques et paysagères locales ;- Garantir un traitement homogène et d'ensemble des zones de recul et pas-de-porte ;- Encourager une activation de l'espace public tout en garantissant la quiétude résidentielle.
Zones d'activités économiques	<ul style="list-style-type: none">- Renforcer le maillage au sein de la zone et avec les zones résidentielles et les arrêts de transport en commun ;- Organiser des zones propices à l'aménagement de nœuds de transports ;- Améliorer la lisibilité de l'espace public en travaillant sur le lien entre espaces publics, espaces accessibles au public et espaces privés ;- Travailler sur la qualité spatiale des lieux grâce aux aménagements paysagers ;- Eviter la surcharge visuelle et lumineuse de l'espace public, y compris via les enseignes et publicités installées dans l'espace privé.

5. AMBITIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROCESSUS POUR UN ESPACE PUBLIC DE QUALITE

Le concept 'ambition' s'énonce comme un idéal à viser, une aspiration vers l'aménagement rêvé du lieu concerné. Utiliser ce concept implique de prendre en considération le système de décision. En effet, tout aménagement d'espace public induit des choix à poser, des décisions à prendre en fonction des contraintes multiples : particularités physiques ou spatiales du lieu, motivations et pressions des acteurs en présence, budget, ou encore la nécessité d'agir en urgence ; à tout le moins de prendre en compte diverses temporalités du projet... etc. Les décisions en matière d'aménagement sont généralement à prendre en plusieurs étapes, en prenant en compte les spécificités des lieux et les exigences de différents acteurs. Le concept 'ambition' vise dès lors à garantir la continuité dans les différentes étapes décisionnelles, et à tracer un « fil rouge » - ou boussole- dans le projet.

Le concept 'ambition' s'éloigne des « règles d'aménagement imposées » pour préférer des principes et des axes directeurs qui motivent à maintenir l'approche globale de projet et assumer la transversalité des secteurs. Nous retiendrons dès lors que :

Définir, décrire et structurer des ambitions permet de définir l'idéal visé pour l'aménagement d'un espace public donné ; cet idéal devant constituer un référent pour l'ensemble des actions et décisions à prendre pour concevoir, aménager et gérer un espace public.

Les ambitions ont été structurées en deux volets.

Un premier volet traite des ambitions en matière d'aménagement. Il définit les principes pour l'aménagement d'un espace public de qualité en déclinant 4 axes.

- Maillage et configuration
- Partage et usages
- Écosystème
- Identité, attractivité et bien-être

Le deuxième volet traite des ambitions en matière de processus. Il décrit trois clefs de réussite pour un processus intégré :

- Transversalité et interdisciplinarité
- Transparence et gouvernance
- Coordination et coproduction

5.1 AMBITIONS EN MATIERE D'AMENAGEMENT

5.1.1 Maillage et configuration



- 1.Connectivité et continuité
- 2.Structure spatiale
- 3.Morphologie et configuration
- 4.Lisibilité et statut

Mots clefs

Hiérarchie, lisibilité, spécialisation, connectivité, continuité, ancrage, configuration statut, structure



Ambition 1. Connectivité et continuité

Un espace public s'inscrit dans un ensemble plus large et constitue un maillon d'un réseau d'espaces publics. L'aménagement doit renforcer les continuités et augmenter la connectivité entre les espaces publics adjacents via des cheminements, des vues, des alignements ou encore des revêtements de sols... Une logique d'ensemble doit guider les choix d'aménagement à mener afin d'assurer l'ancrage de l'espace public.

L'aménagement doit limiter les obstacles physiques et visuels.

Exemples :

une piste cyclable, un piétonnier, le réseau de voiries d'un quartier ou d'un village.

Les études de cas :

Les espaces publics conçus à Tournai, Verviers et Marche sont exemplaires en matière de connectivité et d'ancrage recherchés.

Ambition 2. Structure spatiale

L'aménagement d'un espace public doit concourir à renforcer la structure spatiale d'une entité territoriale.

L'aménagement doit composer un espace structuré en s'appuyant sur les caractéristiques physiques, le contexte fonctionnel et les flux induits.

Exemples :

les espaces diffus et organiques dans certains cœurs de village et quartiers, les lotissements en cul de sac..

Les études de cas :

L'exemple de Seraing montre le défi d'initier une nouvelle structure spatiale porteuse pour tout le noyau urbain.

Les études de cas de Tilff et de Bossière illustrent la volonté de structurer l'espace public.

Le cas de Onhaye montre que le contexte fonctionnel de l'espace est déterminant dans l'aménagement.

Ambition 3. Morphologie et configuration

L'espace public est délimité, configuré et défini par un cadre, souvent bâti, mais pas exclusivement.

Les caractéristiques physiques, dimensionnelles, architecturales ou paysagères spécifiant ce cadre influencent la spatialité et l'ambiance du lieu. Elles donnent des indications pour son aménagement. Le lien tridimensionnel entre l'espace public et ses abords ne peut être évacué au profit d'une seule vision en plan.

L'espace public n'est pas l'espace résiduel du bâti. Au contraire, il doit être au cœur de la (re)composition des projets d'urbanisation.



Exemples :

opération en rénovation urbaine, restructuration des zones industrielles, nouvelles urbanisations

Les études de cas :

Les espaces publics de Marchienne-au-Pont ou encore de Bossière, Tournai et de Tiff montrent le lien étroit entre le contexte bâti et l'aménagement de l'espace public.

Ambition 4. Lisibilité et statut

L'aménagement apporte une **lisibilité** à l'espace public :

- en composant des **parcours** clairs, simples et fluides ;
- en rendant évidents les accès aux équipements accueillant le public ;
- en structurant, en hiérarchisant les divers espaces ;
- en distinguant le statut des espaces publics ou privés, en assurant la transition adéquate entre les uns et les autres, et en aménageant les espaces intermédiaires, le cas échéant.

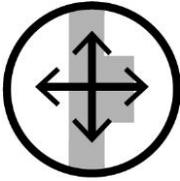
Exemples :

Aménagements aux abords d'équipements, frontage dans les quartiers résidentiels denses

Les études de cas :

L'exemple de Onhaye révèle l'attention apportée à la transition public-privé. L'exemple de Seraing montre la volonté de mettre en place une fluidité dans les parcours.

5.1.2 Partage et usages



- 5. Partage modal
- 6. Transport et livraison des biens
- 7. Non-discrimination
- 8. Activation interne et des abords
- 9. Stationnement
- 10. Eco-mobilité



Mots clefs
 modes actifs, spécialisation, accessibilité, activation, dynamique et attractivité économique, flexibilité, réversibilité, frontage, stationnement, nœud inter-modal, signalétique, livraison, marche, espace partagé, PMR

Ambition 5. Partage modal

L'aménagement doit prioriser les modes actifs ; le principe 'STOP' constituant l'objectif à viser. Ce principe implique une hiérarchisation des modes de déplacements au sein des espaces publics en priorisant respectivement les besoins :

1. des piétons (stappers),
2. des cyclistes (trappers),
3. des transports publics (openbaar vervoer),
4. des automobilistes (privé vervoer).

La mise en œuvre de cette ambition doit tenir compte de la spécialisation de l'espace public. Celle-ci détermine la(les) fonction(s) dominante(s) attribuée(s) à l'espace public donné (déplacement, desserte, séjour), ainsi que leur degré de mixité et d'intensité en fonction du contexte.

Exemples
 reconfiguration des traversées d'agglomération, de rues et places des quartiers

Les études de cas

Le cas de Marche illustre l'ambition du partage modal de l'espace public. La traversée d'agglomération est repensée fondamentalement dans cet esprit. Il en est de même pour Charleroi RN53.

Le cas de Bossière est un exemple rural illustrant l'ambition du partage modal qui a ici pris place sous forme d'un espace homogène où les voies de circulation ne sont pas différenciées.

Le projet de Namur vise quant à lui la mise en place d'un espace partagé.

Ambition 6. Transport et livraison de biens

L'aménagement de l'espace public assure les conditions de transport et de livraison des biens en garantissant :

- L'accès, un dimensionnement minimal et une performance constructive pour les véhicules de transport (camions, camionnette, vélo-transporteurs...). L'accessibilité des camions doit être arbitrée selon la spécialisation de l'espace public donné ;
- Les zones de livraison bien localisées, en nombre suffisant et disposant d'une signalétique pertinente.

Exemples
 centres urbains et ruraux

Les études de cas

L'aménagement de Tilff illustre une prise en compte de cette ambition. L'exemple de Namur montre quant à lui l'importance de considérer cette dimension dans les aménagements.

Ambition 7. Non-discrimination



L'aménagement de l'espace public doit assurer l'accessibilité et la libre circulation aux PMR : personnes présentant un handicap au déplacement, personnes âgées ou encore enfants en bas âge... La pente, les revêtements de sol ou encore le mobilier et l'équipement assurent cette accessibilité et la libre circulation.

L'aménagement de l'espace public ne peut pas être discriminatoire vis-à-vis de certains groupes-cibles ou certains âges. Les zones dédiées à un groupe ne sont pas exclusivement destinées au public ciblé.

La réflexion qui accompagne la conception d'un aménagement d'espace public et la définition des mesures de gestion doivent prendre en compte les usages « marginaux » ; par exemple la mendicité. Avec les acteurs concernés, il convient de trouver un juste équilibre qui garantisse la convivialité, l'inclusion et la sécurité pour chaque personne.

Exemples

accès at abords des équipements, traversées d'axe, aménagement d'espaces de jeux



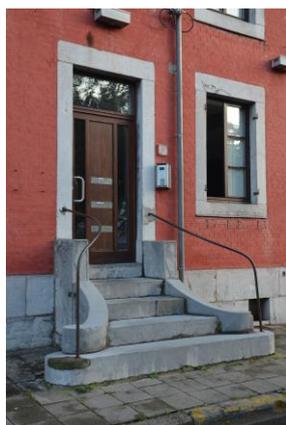
Les études de cas

Les espaces publics aménagés à Seraing ou à Namur ont été attentifs à permettre la circulation aisée des PMR

Définition :

L'activation interne –intrinsèque- de l'espace public concerne les activités et usages induits par l'aménagement réalisé sur le dit espace public (son design, son mobilier et équipements, les fonctions de déplacement ou de séjour qui se déroulent sur cet espace...). Une zone de jeux ou des bancs placés sur un espace public en sont un bon exemple.

L'activation externe – extrinsèque- renvoie aux éléments extérieurs, riverains de l'espace public qui participent à l'animation de l'espace public et impliquent des usages spécifiques. Les terrasses horeca sont un bel exemple d'activation extrinsèque/par les abords

**Ambition 8. Activation interne et des abords**

L'aménagement de l'espace public contribue à dynamiser le lieu, renforce son attractivité résidentielle, économique et touristique et participe au /soutient le vivre-ensemble.

L'activation de l'espace public est liée tant aux usages induits par les aménagements réalisés qu'aux activités présentes aux abords (horeca, immeuble résidentiel, proximité d'une école...). L'interaction entre l'espace public aménagé et ses abords est plus ou moins intense selon les cas. Elle conditionne les usages et l'appropriation de l'espace public. Par exemple, la présence d'une terrasse horeca jouera un rôle déterminant sur l'activation d'un espace public.

Dans l'aménagement d'un espace public, une attention particulière doit être apportée au 'frontage' et à la qualité de la transition public-privé que celui-ci suppose. Dans certains cas, l'accueil et l'ouverture guideront l'aménagement du frontage (rue commerçante et espace central d'un village, parvis); dans d'autres, c'est la privacité, l'intimité et le caractère convivial qui constitueront les critères d'aménagement (ex : pas de porte dans une rue résidentielle, zone de recul).

L'activation d'un espace public -et dès lors des usages présents sur ce lieu et son aménagement- doit être définie au regard des besoins exprimés. Ce travail de définition sera toutefois toujours partiel et en constante évolution. L'aménagement doit pouvoir aisément être adapté aux nouveaux besoins.

L'aménagement d'un espace public doit assurer la flexibilité des usages dans l'espace et dans le temps, et favoriser une multiplicité d'appropriations ; tout en encourageant le respect entre usagers. L'espace public n'induit pas d'usages 'figés'. Il constitue un espace de(s) liberté(s) et de citoyenneté.

Exemples

aménagement de place, aménagement de rues résidentielles

Les études de cas

Namur, Tournai, Tilff montrent différents contextes où l'activation de l'espace public constitue un levier essentiel de leur aménagement.

Ambition 9. Stationnement

Tout espace public dédié au stationnement doit prévoir une offre en stationnement multimodal : stationnement automobile et vélo, tant individuel que partagé, bus et car, camion, le cas échéant, trottinette... La répartition de l'offre (nombre, type, localisation) dépend du contexte et de l'ensemble des ambitions exprimées pour ce lieu.

En matière de stationnement automobile, l'aménagement de l'espace public doit veiller à :

- Faire correspondre les besoins en stationnement au contexte fonctionnel du lieu et aux objectifs régionaux en matière de répartition modale ;
- Réfléchir (diagnostic et objectif) et concevoir (concept et réalisation) le stationnement automobile en considérant le contexte élargi de l'espace public concerné par l'aménagement. L'accessibilité piétonne à l'isochrone cinq minutes constitue un référent utile à la réflexion ;
- Considérer une multiplicité d'usages de l'espace dédié au stationnement. En effet, l'espace public de stationnement automobile peut aussi être un maillon du réseau inter-quartiers par exemple ;
- Assurer la qualité des parcours des différents usagers de l'espace public ;
- Permettre la réversibilité du stationnement en fonction des nouveaux besoins.

Exemples

aménagement de places, gestion du stationnement en centre-ville

Les études de cas

Tilff montre qu'une réflexion sur un périmètre plus large a ici permis de libérer la place du stationnement car un espace riverain à absorber la demande en stationnement. L'exemple de Tournai tente à montrer quant à lui que libérer l'espace public du stationnement dans les rues commerçantes reste difficile et requière des alternatives probantes à proximité directe.

Ambition 10. Eco-mobilité

L'espace public est un incubateur de pratiques innovantes en matière de mobilité durable. Dans cet esprit, l'aménagement de l'espace public doit rencontrer les ambitions suivantes:

L'espace public doit encourager la pratique de la marche en veillant au confort du déplacement, à la sécurité (objective et subjective), à la continuité des parcours ou encore à l'intérêt visuel, à l'attrait du parcours et au plaisir du cheminement proposé ;

L'espace public doit être un vecteur incitant à la pratique du vélo et encourageant les modes actifs alternatifs (trottinettes électriques, hoverboard...) en assurant la qualité des parcours et des équipements (signalétique, lumière, stationnement...) ainsi que la sécurité des usagers. Un bon aménagement prévoit un juste partage modal de l'espace ainsi que la sécurité des usagers.

Les nœuds multimodaux (gares de trains / bus, arrêts de bus...) constituent des espaces publics amenés à se réinventer à la lumière des défis de la mobilité durable.

Les nœuds multimodaux rassemblent une série d'équipements propres à la fonction de mobilité et peuvent aussi accueillir des équipements liés aux services connexes (commerces et services).

L'aménagement de ces espaces demande tout particulièrement de :

- Hiérarchiser les circulations et les espaces ;
- Rassembler les équipements, désencombrer l'espace ;
- Adopter une signalétique lisible; la sobriété étant le meilleur garant de la lisibilité ;
- Veiller au confort de transfert intermodal (visibilité des parcours, informations des temps d'attente, équipements...);
- Concevoir la fonction d'attente avec soin (qualité, confort et sécurité). Ces espaces d'attente sont également à considérer comme des espaces de rencontre, voire de travail.



*Exemples :
aménagement de sentiers, de voies cyclables, de nœuds intermodaux ...*

*Les études de cas
Marche est un bon exemple démontrant la volonté de mettre en place et développer une mobilité durable sur un axe qui, à priori, ne s'y prête pas forcément.*

5.1.3 Ecosystème



- 11. Topographie révélée
- 12. Gestion des eaux pluviales
- 13. Cadre naturel et végétal
- 14. Facteurs climatiques
- 15. Protection environnementale
- 16. Durabilité des matériaux

Mots clefs

topographie, eaux pluviales, inondations, climat, maillage écologique, faune et flore, temporisation, infiltration, matériaux, paysage, ensoleillement, bruit, vent, énergie, pollution

Ambition 11. Topographie révélée

L'aménagement de l'espace public révèle la topographie des lieux et tire parti de la géographie : pentes, points de vue en promontoire, fond de vallée, bord de cours d'eau....

Exemples

espaces en pente, espaces linéaires et points de vue

Les études de cas

l'aménagement de la berge de Vesdre à Verviers (cour Fisher) tire parti du dénivelé pour créer un espace de rassemblement alliant convivialité, rapport à l'eau et ludicité



Ambition 12. Gestion des eaux pluviales

L'aménagement de l'espace public doit rencontrer cinq ambitions en matière de gestion des eaux pluviales:

Protéger :

- Les espaces, les personnes et les biens des inondations ;
- Des pollutions aux hydrocarbures et autres substances ;
- Les personnes des averses (lorsque la situation le requiert).

Gérer :

- L'aménagement de l'espace public optimise l'infiltration : réduction des surfaces imperméables, utilisation de matériaux filtrants ;
- L'aménagement de l'espace public permet de réduire le ruissellement et peut opportunément intégrer une zone d'immersion temporaire ;
- L'aménagement de l'espace public prévoit un dimensionnement adéquat des infrastructures afin d'assurer l'écoulement des eaux pluviales, en tenant compte des spécificités des réseaux en amont et en aval.

Rendre visible :

- Les « chemins de l'eau » (rendus visibles) peuvent révéler la géographie du lieu, être explorés pour le jeu ou devenir un support de parcours... ;
- L'eau dans l'espace public souligne les origines du lieu et ses aspects symboliques; c'est généralement le cas des fontaines et pompes à eau.

Participer à l'écosystème

- La présence de l'eau dans l'espace public est une ressource pour la faune et la flore et se révèle également un atout climatique en apportant la fraîcheur.

Equiper en eau :

- L'espace public est équipé d'un accès à l'eau, libre pour tous (fontaine d'eau), et utile pour son entretien.

Les études de cas

Les cas de Verviers et Seraing révèlent une prise en compte du facteur 'eau'. L'eau est ici explorée dans la dimension symbolique et ludique.



Ambition 13. Cadre naturel et végétal

Le cadre naturel et la végétation au sein de l'espace public doit :

Contribuer au **maillage écologique** :

L'aménagement de l'espace public renforce le maillage écologique existant, voire crée une liaison écologique ;

Constituer un **habitat pour la faune** :

Le choix des essences, l'implantation et les mesures de gestion de l'espace public encouragent l'accueil faunistique ;

Assurer une **fonction environnementale** :

Le végétal joue un rôle déterminant dans l'ensoleillement, la temporisation des eaux pluviales, la qualité de l'air ou encore la temporisation sonore.

Garantir l'**adéquation vis-à-vis des usages** :

Le choix des essences, l'implantation et les mesures de gestion doivent être définis en tenant compte des usages de l'espace et de l'éventuel caractère agressif du milieu (notamment à cause des pollutions)

Etre conçu en tenant compte de l'**entretien et la gestion qu'il nécessite** :

Le choix des essences est réaliste vis-à-vis des ressources humaines et techniques à disposition pour la gestion.

Les espaces publics s'inscrivent dans un mode de gestion différenciée.

Exemples :

tous les espaces publics sont potentiellement concernés : plantations en voirie, plantations sur une place, haies, végétalisation de façades....

Les études de cas :

Les cas de Verviers, Tournai et Seraing montrent un intérêt pour intégrer le végétal dans le contexte urbain à la fois pour leur vocation paysagère et environnementale.

Ambition 14. Durabilité des matériaux

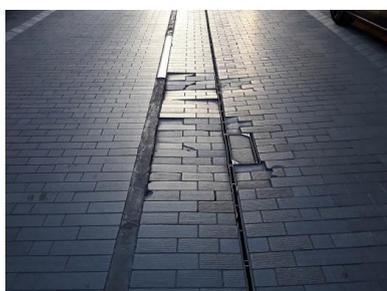
Les matériaux doivent être choisis pour leur durabilité. On veillera ainsi à trouver le bon équilibre entre le coût et le cycle de vie du matériau choisi, sa longévité. On veillera également à sélectionner des matériaux présentant une faible énergie grise. L'emploi de matériaux locaux est dès lors souhaité.

Les études de cas

L'exemple de Tournai montre un choix de matériaux inopportun en terme de robustesse et longévité

Exemples

espaces publics de forte fréquentation automobile et espaces riverains



Ambition 15. Facteurs climatiques et efficacité énergétique

Outre la gestion des eaux pluviales, la prise en compte des facteurs climatiques contribue à la qualité de l'espace public. Ainsi, l'aménagement de l'espace public doit :

- Agencer des zones d'ombre et offrir des zones d'exposition au soleil. Cette ambition se conçoit en lien avec les activités dans et aux abords de l'espace public ;
- Contribuer à la lutte contre les îlots de chaleur ;
- Protéger des vents forts, des courants d'air et tourbillons ;
- L'aménagement de l'espace public doit optimiser l'efficacité énergétique, notamment au niveau de l'éclairage public (choix des sources).



Exemples :

Les grands espaces sont généralement soumis à une exposition forte au soleil et au vent.

Les études de cas :

Les cas de Verviers démontre une attention portée à l'efficacité énergétique de l'éclairage public

Ambition 16. Protection contre les nuisances sonores, les pollutions atmosphériques et la surexposition lumineuse

L'aménagement de l'espace public doit assurer une protection vis-à-vis des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique.

Les nuisances sonores proviennent de la circulation motorisée et des activités dans et aux abords de l'espace public. Créer des coupures sonores, utiliser des matériaux spécifiquement conçus à cet effet ou encore prévoir une végétation particulière constituent des mesures d'aménagement pour temporiser cette nuisance.

La pollution atmosphérique peut quant à elle être temporisée - partiellement - par la végétation. L'aménagement tâchera d'éloigner des sources de pollution les zones de repos et de jeux d'enfants. Des mesures limitant la circulation motorisée peuvent quant à elles jouer favorablement sur la réduction des émissions.

L'aménagement de l'espace public doit limiter la surexposition lumineuse, notamment vis-à-vis de la fonction résidentielle et de la quiétude faunique.

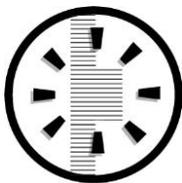
La pollution atmosphérique peut quant à elle être temporisée -partiellement- par la végétation. L'aménagement tâchera d'éloigner les zones de repos et de jeux d'enfants des sources de pollution. Des mesures de circulation peuvent quant à elles jouer favorablement en matière de réduction d'émissions.

Exemples : espaces publics de forte fréquentation automobile et espaces riverains

Les études de cas

Les cas de Seraing ou Verviers réservent de larges zones dédiées principalement aux piétons et contribuent de ce fait à créer un environnement sain pour les usagers des espaces publics

5.1.4 Identité, attractivité et bien-être



- 17. Paysage bâti et non bâti
- 18. Histoire et symbolique du lieu
- 19. Sobriété et efficacité
- 20. Bien-être et confort
- 21. Créativité et innovation
- 22. Eco-responsabilité et éco-citoyenneté

Mots clefs

paysage, séquences, histoire, symbolique, art, couleurs, textures, lumière, quiétude, sécurité, âge, mobilier, signalétique, convivialité, appropriation, ludicité, culture, sobriété, désencombrement, intimité



Ambition 17. Paysage bâti et non bâti

L'aménagement de l'espace public tire parti des paysages bâtis et non bâtis et participe à leur qualification.

Il met en scène les vues, crée ou valorise des séquences paysagères qualifiant le cheminement dans l'espace public. Ainsi, il crée ou valorise des perspectives sur des éléments ponctuels structurants et des ensembles bâtis présentant une cohérence urbanistique et architecturale.

L'aménagement accompagne le cheminement en créant la diversité, l'originalité des vues et en cultivant la découverte qui résulte des contrastes entre vues ouvertes et fermées, entre cheminement dynamique et statique, ou encore entre un cadrage et des vues panoramiques...

L'aménagement façonne le paysage du lieu au travers des éléments naturels et de la végétation, en tirant parti de la présence d'une rivière ou d'un plan d'eau, d'un arbre remarquable, en soulignant une allée arborée, un relief...

Exemples :

Ambiance, paysages nocturnes. Mise en lumière de bâtiments à valeur patrimoniale, équipements publics, cheminements.

Les études de cas

Les exemples de Marche et de Onhaye montrent l'attention paysagère qualifiant la traversée d'agglomération ou de village. La végétation y joue un rôle non négligeable.

Ambition 18. Histoire et symbolique du lieu

L'aménagement des espaces publics raconte l'histoire du lieu. Il doit mettre en valeur le patrimoine.

L'aménagement des espaces publics porte une valeur symbolique. Les éléments naturels tels que l'eau, les matériaux et le mobilier, les œuvres d'art, les couleurs... sont autant de moyens pour révéler et porter une valeur symbolique et évocatrice.

Exemples

Les places sont souvent des lieux révélant l'histoire d'une localité. Mais les rues, sentiers... sont également porteurs.

Ambition 19. Sobriété, cohérence et efficacité des aménagements, des équipements, du mobilier et de mise en lumière

La sobriété, la cohérence d'ensemble et l'efficacité doivent guider la conception et l'aménagement des espaces publics. Ces trois critères devant être déclinés tant dans le dessin global que dans les choix de mobiliers, d'équipements, de matériaux, de végétation, de mise en lumière... ou encore les modes de gestion.

Les matériaux doivent être choisis en considérant :

- Leur qualité de confort et de sécurité. Ils permettent la circulation aisée et sécurisée des PMR ;
- Leur robustesse et leur facilité d'entretien, en adéquation avec les usages : réactions aux salissures, résistance au lavage, au vandalisme, usures...;
- Leur qualité esthétique. Les teintes et textures créent la cohérence et l'intégration au lieu.

Dans certains cas, ils révèlent l'histoire du lieu et l'ancrage régional.



Les équipements et le mobilier de l'espace public (mobilier de séjour, d'attente, poubelles, équipements techniques et poteaux, signalétique, publicité...) doivent être choisis, conçus et mis en œuvre dans le respect des principes fondamentaux de sobriété, cohérence d'ensemble et d'efficacité.

Leur emprise et leur implantation dans l'espace public assurent leur visibilité adéquate, à moduler en fonction de leur nature et de leur utilisation, voire de la valeur symbolique qu'on leur accorde (un banc peut par exemple devenir le mobilier / point central d'un espace).

Les mobiliers de séjour et d'attente sont choisis en considérant leur confort, leur valeur esthétique, leur facilité d'entretien et de remplacement, leur robustesse vis-à-vis des usages du lieu.

L'approche qualitative en matière de mise en lumière de l'espace public doit assurer, au travers des principes fondamentaux de sobriété, de cohérence d'ensemble et d'efficacité :

- La sécurité ;
- Le respect de l'intimité résidentielle et de la quiétude faunique ;
- Une ambiance nocturne adaptée à la vocation du lieu, pouvant être de type intimiste, ou à contrario plus fonctionnaliste/pas-sante.

La mise en valeur justifiée d'un monument participe à l'ambiance générale du lieu.

Les études de cas

Les espaces publics de Tournai illustrent une attention portée sur la qualité du mobilier ou encore la mise en lumière. Le cas de Namur illustre par contre un manque de cohérence d'ensemble et d'efficacité.



Ambition 20. Bien-être et confort

L'espace public doit être aménagé pour favoriser le bien-être et le confort des usagers.

Cette ambition doit être rencontrée au travers de divers aspects de l'espace public, dont:

- Considérer l'espace public comme complément du logement. L'intensité de ce rapport est d'autant plus grande dans les quartiers denses où l'espace privé est limité. Toutefois, cette considération ne doit pas mener à la privatisation de l'espace public ;
- Assurer les conditions de confort pour le déplacement et le séjour des piétons (largeur de passage, conditions de sécurité et quiétude, adéquation du mobilier...);
- Veiller à l'entretien régulier et à la propreté des aménagements et du mobilier ;
- Offrir un contact à la nature (végétation, eau, lumière, sonorités, couleurs...);
- Considérer l'espace public comme vecteur de santé au travers de la marche ou encore de la présence végétale et aquatique.



Exemples :

Les espaces publics au sein des quartiers résidentiels doivent jouer un rôle complémentaire par rapport au logement. L'ancrage et le lien avec la nature sont partout essentiels, et seront particulièrement importants pour gérer les transitions entre zones urbanisées et non urbanisées.

Les études de cas

Le cas de Tournai illustre cette volonté de rapport renouvelé avec les éléments naturels. Les 'salons urbains' en bordure d'Escaut constituent des espaces où les conditions de confort de séjour sont rencontrées.



Ambition 21. Créativité et innovation

L'espace public est vecteur de créativité et d'innovation.

L'aménagement invite à explorer et interpréter les usages pour accroître la convivialité et participer au bien-être dans l'espace public.

Il facilite l'intégration des modes actifs novateurs.

La poésie, la ludicité et la créativité s'expriment de manière pondérée, au service de la convivialité, de l'identité et de l'attractivité du lieu.

Exemples

Les places constituent généralement des espaces où la créativité et l'innovation s'expriment plus aisément. Cela n'exclut pas pour autant d'autres espaces publics.

Les études de cas

Les cas de Verviers -cour Fisher - et de Seraing sont de bonnes illustrations du travail d'innovation e de créativité .

Ambition 22. Eco-responsabilité et éco-citoyenneté

L'aménagement de l'espace public encourage l'éco-responsabilité et l'(éco)citoyenneté.

Les initiatives qui y sont organisées encourageant la conscience environnementale et le civisme (telles que les poubelles per- mettant le tri sélectif, les potagers, les incroyables comestibles, les bibliothèques de rue...) participent à la convivialité, l'identité et l'attractivité des lieux.

Exemples

Les initiatives de type potager citoyen, incroyables comestibles ou bibliothèques de rue s'initient dans tout type d'espace public en milieu urbanisé.

5.2 LES AMBITIONS EN MATIERE DE PROCESSUS



- 23. Transversalité et interdisciplinarité
- 24. Transparence et gouvernance
- 25. Coordination et coproduction

Mots clefs

transversalité, interdisciplinarité, budget, concertation, consultation, co-production, participation, continuité, approche sectorielle, mode de financement, appui, acteurs, porteur de projet, méthode, évaluation

Ambition 23. Transversalité et interdisciplinarité

Le processus de projet vise la conception, la réalisation et la gestion des espaces publics. Il convient d'assurer une transversalité et une interdisciplinarité des compétences et des approches.

Ainsi, cette ambition se rencontre :

- En décloisonnant et en assurant la coopération entre services administratifs et techniques, au travers de réunions de projet sous l'égide d'un porteur ou au travers de la création de cellules mixtes de projet par exemple ;
- En dépassant les approches sectorielles imposées par les outils et les sources de financement ;
- En définissant le projet tant sur le volet de la planification, du développement que de la gestion. Ce travail permet d'assurer la transversalité des approches et la cohérence des actions ;
- En mobilisant les structures d'appui et de suivi : au niveau régional par exemple ou via le recours à une expertise extérieure ;
- En favorisant, en organisant les liens avec les autres actions publiques et privées.

Exemples :

réunion commune de projet, outil de stratégie et planification alliant projets immobiliers et création d'espaces publics...

Les études de cas

- *la cellule architecture de la FWB a accompagné la Commune dans la mise en place d'un concours*
- *l'aménagement du boulevard de Marche est balisé et soutenu par les outils de stratégie territoriale de la Commune ; les développements immobiliers aux abords participent d'une même stratégie de revalorisation d'entrée et de traversée de ville.*

Ambition 24. Transparence et bonne gouvernance

L'ambition visant la transparence et la gouvernance du processus de projet d'espace public depuis sa conception, sa réalisation, jusqu'à sa gestion se décline selon trois axes :

- Garantir la transparence du processus, notamment en matière de calendrier, de décisions et d'allocation des ressources financières.
- Garantir la transparence quant au mode participatif choisi. La participation citoyenne peut prendre différentes formes : informer, consulter, concerter, coproduire. Le choix du mode participatif doit être opportun vis-à-vis du contexte du projet (calendrier, capacité à porter...), et être communiqué avec honnêteté et justesse.
- Evaluer, capter et gérer le budget en continu :
 - o Evaluer et gérer le budget en amont, en parallèle de la conception et de la réalisation, en considérant l'ensemble des coûts directs et indirects sur le court et long terme ;
 - o Capter le budget en mobilisant les différentes sources en connaissance des conditions assorties.

Exemples

Les outils de communication multimédias sont de précieux atouts pour assurer l'information et organiser la consultation ou la concertation.

Les études de cas

La ville de Verviers assure une information actualisée et transparente sur les étapes du projet.

Ambition 25. Coordination et coproduction

La coordination et la coproduction sont des éléments clef pour la réussite du projet d'espace public, depuis sa conception, jusqu'à sa gestion.

Cette ambition invite à :

- Identifier le pilote -ou porteur- de projet ;
- Le rôle et la mission du pilote est de coordonner en continu les actions nécessaires à la mise en œuvre du projet. Il assure la continuité du processus, le maintien du concept du projet ou encore la transversalité. Pour remplir pleinement son rôle de référent permanent, il doit disposer des moyens nécessaires en termes de temps et de marge de manœuvre. Le pilotage peut prendre différentes formes selon les contextes : agent communal, couple agent-élu, structure mixte commune-région... La clarté des rôles sera garante d'efficacité ;
- Définir en amont et ajuster le processus de projet ;
- Cela concerne entre autres l'identification des acteurs pertinents, des expertises nécessaires, la définition des étapes clefs et moments décisionnels, la définition du mode participatif requis et les moyens de communication autour du projet, le suivi budgétaire...
- Le pilote a un rôle déterminant dans cette tâche de définition et de suivi ;
- Considérer la définition de la programmation fonctionnelle et le concept de projet comme un moment clef du processus de projet
- Il est important que la programmation et le concept de projet soient confrontés et confortés par les acteurs de l'espace public (citoyens, gestionnaires...) ; quelle que soit la méthode choisie à cette fin ;
- Mobiliser les gestionnaires de l'espace public dans le processus de conception.
- Il est essentiel d'intégrer cette dimension dès la conception, tant au niveau technique que budgétaire.
- Evaluer et ajuster les méthodes, les aménagements et les modes de gestion.

Les études de cas :

ERIGES assure le pilotage des projets d'aménagement en cours dans ville de Seraing. Elle constitue le levier indispensable de mise en œuvre de du masterplan.

Niveau d'ambition

Ambitions à rencontrer prioritairement

la rue



- 1. Connectivité et continuité | 4. Lisibilité et statut
- 5. Partage modal | 8. Activation interne et des abords | 9. Stationnement
- 15. Facteurs climatiques et efficacité énergétique | 16. Nuisances sonores, pollution atmosphérique et surexposition lumineuse
- 17. Paysage bâti et non bâti | 20. Bien-être et confort

l'axe structurant



- 2. Structure spatiale | 3. Morphologie et configuration
- 5. Partage modal | 8. Activation interne et des abords | 10. Eco-mobilité
- 16. Nuisances sonores, pollution atmosphérique et surexposition lumineuse
- 17. Paysage bâti et non bâti

la place



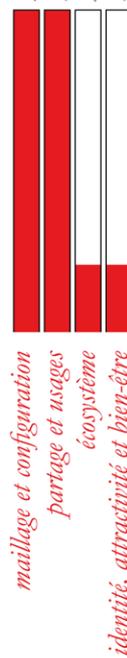
- 2. Structure spatiale | 3. Morphologie et configuration
- 8. Activation interne et des abords | 7. Non-discrimination
- 13. Cadre naturel et végétal | 14. Durabilité des matériaux | 15. Facteurs climatiques et efficacité énergétique
- 18. Histoire et symbolique du lieu | 19. Sobriété, cohérence et efficacité | 20. Bien-être et confort

le sentier



- 1. Connectivité et continuité | 2. Structure spatiale
- 7. Non-discrimination
- 13. Cadre naturel et végétal
- 20. Bien-être et confort | 22. Eco-responsabilité et éco-citoyenneté

le croisement



- 1. Connectivité et continuité | 4. Lisibilité et statut
- 5. Partage modal | 8. Activation interne et des abords
- 16. Nuisances sonores, pollution atmosphérique et surexposition lumineuse
- 17. Paysage bâti et non bâti | 19. Sobriété, cohérence et efficacité

6. PROCESSUS ET OUTILS

Le guide des espaces publics est réalisé suite à un constat posé dans le schéma de développement territorial concernant la qualité variable des espaces publics en Région wallonne. Ce guide est destiné à tout acteur impliqué dans l'aménagement de ces espaces. Plus particulièrement, il vise à sensibiliser les techniciens et les maîtres d'ouvrage à un processus de conception négocié. Le guide prend appui sur les défis et expose les ambitions pour un aménagement et un processus de qualité. Un volet du guide propose d'identifier les étapes du processus de conception, réalisation et mise en œuvre en pointant les éléments clefs pour mener à bien le projet.

Le guide a vocation de s'appliquer à différents contextes morphologiques, à différents types d'espaces publics ; de l'axe structurant à la Grand-Place en passant par le sentier... Il ne s'agit pas d'un processus « idéal » à suivre à la lettre. Il vise au contraire à prendre en compte une diversité de situations et à moduler chaque étape selon les caractéristiques spatiales, les outils et acteurs en présence ou encore selon les choix posés quant à la participation citoyenne.... Chaque étape est un moment repère du processus. Il revient aux porteurs du projet (concepteurs, décideurs...) de les moduler selon le contexte. La typologie permet de rendre compte de la diversité des contextes morphologiques. Les outils et sources de financement rendent compte quant à eux de la multiplicité des acteurs impliqués dans la conception des espaces publics en Région wallonne et des possibilités en matière de financement.

Le guide des espaces publics est constitué de plusieurs volets. Il a pour vocation d'émettre des recommandations sur le processus de conception, de réalisation et de suivi de mise en œuvre de ces projets. Le guide adopte -à ce stade- comme porte d'entrée principale la Commune ; ce choix repose sur le fait que la Commune est la principale destinataire des subventions et aides financières structurelles⁶².

Dans un **premier volet**, le processus de conception de réalisation et de suivi de mise en œuvre de projet d'espace public est séquencé en **9 étapes** :

1. L'impulsion
2. Le choix de la méthodologie
3. Le diagnostic
4. La programmation
5. La conception
6. Le permis
7. La réalisation
8. L'entretien, la gestion et l'animation
9. L'évaluation

Les étapes du processus sont analysées selon un canevas :

- **Objectifs / Définition** : en quoi consiste l'étape ?
- **Périmètre** : sur quel périmètre porte l'étape ? Sont clairement distingués le périmètre d'étude et le périmètre d'intervention et les actions à y mener.
- **Types de situation rencontrée** (liste non exhaustive) permettant d'illustrer en quoi consiste l'étape.
- **Acteurs impliqués**
- **La participation citoyenne** :
La participation citoyenne peut être de type bottom up (venant du « terrain ») ou top down (mise en œuvre par des organes institutionnels). En Région wallonne, la participation a été intégrée à de nombreux outils et constitue une condition d'éligibilité pour certaines sources de financement. Elle doit être considérée comme partie intégrante du processus. Quatre étapes successives sont distinguées.

⁶² Toutefois, la volonté est de ne pas restreindre le guide au seul usage des communes et d'énoncer des outils et sources de financement agissant à d'autres échelles de territoire et d'autres acteurs.

Information	Renseigner les tenants et aboutissants d'un projet d'espace public sous forme de présentations orales, de brochures, articles, site internet... et via l'accès à certains documents (enquête publique).
Consultation	Recueillir l'avis et les remarques des citoyens sous forme d'avis préalable à une prise de décision ou lors de débats, les citoyens ont la possibilité de transmettre à l'autorité compétente leurs avis et remarques
Concertation	Etablir des espaces de rencontre et de discussions sur le fond du projet entre les pouvoirs publics et les citoyens.
Co-construction	Associer les citoyens au processus de conception tout en maintenant le pouvoir de décision dans le chef des pouvoirs publics

Le pouvoir public peut limiter la participation à l'information et la consultation telle que prévue par une enquête publique. Tous les contextes de réaménagement de l'espace public ne nécessitent effectivement pas de mettre en place une concertation, voire une co-construction.

- **Boîte à outils** : des adresses utiles, des guides techniques ou référentiels...
- **Références** : illustrations par cas d'espaces publics en Région wallonne (ou extérieur) instructifs sur l'étape du processus en tant que tel

Dans chaque partie, on développe également une série « d'astuces » et de « pièges à éviter ». Selon les étapes, un focus est développé sur le budget, le cahier des charges et/ou le mode de passation.

Le **second volet** de ce chapitre est consacré aux outils et sources de financement.

Les outils développés ici sont les suivants :

Outils de gouvernance :

- Le Programme stratégique transversal
- La Perspective de développement urbain

Outils stratégiques :

- Le Plan communal de mobilité
- Le Schéma de développement communal
- Le Schéma d'orientation local
- Le Schéma de développement commercial
- L'agenda 21

Outils opérationnels et de financement :

- Le Plan Communal de Développement Rural
- La Rénovation urbaine
- La Revitalisation Urbaine
- Le Plan communal de développement de la nature
- Les Plans d'Investissements Communaux
- Les sites à réaménager
- Les périmètres de remembrement urbain
- Les Fonds FEDER

Ces outils couvrent des sources de financement structurelles. Ils sont cadrés par le CoDT et d'autres instruments légaux. Ce sont des cadres de financement historiques en Région wallonne.

- Les appels à projets
- Conditions et charges d'urbanisme

Les fiches 'outils' renseignent :

- Une présentation de l'outil

- Un focus sur la prise en charge des espaces publics : ces espaces ne sont pas l'objet direct de l'outil mentionné. Ils sont intégrés dans une démarche macro. Les fiches processus viennent compléter les dispositifs mis en place avec un focus sur l'aménagement de l'espace public.
- La temporalité : durée
- Les acteurs spécifiquement impliqués dans la conception des outils⁶³
- Le financement : enveloppe budgétaire, hauteur des subventions et conditions d'éligibilité.
- Processus : pour situer l'outil par rapport au processus de conception des espaces publics
- Boîte à outils : des guides, la législation...

Le petit lexique du processus de conception de l'espace public :

- Périmètre
 - o Périmètre de réflexion : périmètre large, global permettant de saisir le contexte viaire, fonctionnel, bâti et paysager dans lequel s'insère le projet et ainsi d'appréhender au mieux les conséquences du projet de réaménagement.
 - o Périmètre de d'étude : périmètre spécifiquement concerné par le projet de réaménagement, avec le contexte proche pour assurer l'intégration et la continuité de l'aménagement par rapport au contexte existant
 - o Périmètre de d'intervention : périmètre où les travaux sont effectués
- Propriétaire / gestionnaire
 - o Le gestionnaire : soit la Commune soit la Région
 - o Le propriétaire : personne physique ou morale dont relève la propriété de l'assiette de l'espace public
- ETP : unité de mesure de temps de travail ; par extension d'une charge de travail, d'une capacité de travail ou de production.

⁶³ le(s) porteur(s) de projet peuvent juger utile d'associer d'autres compétences dans le processus de conception de l'espace public lors d'une ou plusieurs étape(s) .

6.1 LES ETAPES DU PROCESSUS DE CONCEPTION ET DE MISE EN ŒUVRE DES ESPACES PUBLICS

Remarque : Le vadémécum développe ces différentes étapes de manière plus opérationnelle que ci-dessous. Les acteurs sollicités, les outils à mobiliser, le financement ainsi que quelques astuces pour la complétude du cahier des charges et des références y sont énoncés afin d'aider la Commune à conduire efficacement un projet d'aménagement d'espace public

6.1.1 Impulsion

Définition

L'impulsion désigne l'élément déclencheur du processus et le moment où une réflexion est engagée sur un ou plusieurs espaces publics. Il s'agit soit d'une remise en question d'un ou plusieurs aménagements existants soit de la création d'un nouvel espace public. Ce premier temps du processus de conception d'un espace public peut être informel et/ou institutionnalisé.

Périmètre

L'impulsion peut générer une focalisation sur certaines problématiques, certains lieux, voire certains aménagements spécifiques. Il est nécessaire dès cette étape de dézoomer afin de prendre en considération le contexte environnant et d'appréhender ainsi le périmètre de réflexion pertinent du projet.

Types d'impulsion

Différentes situations peuvent générer une réflexion vers le réaménagement d'un espace public :

- **BOTTOM UP** : des citoyens dénoncent une situation problématique auprès de l'administration et/ou des élus politiques, ou ils expriment un besoin en terme d'aménagements, voire un projet positif.
- **OUTIL STRATEGIQUE** : Un constat problématique mis en évidence dans le cadre d'un document stratégique de planification tel qu'un Plan Communal de Mobilité, un schéma de développement communal...
- **ECONOMIQUE** : un promoteur a pour objectif de développer un lotissement. Ce projet est une opportunité de doter d'un espace public le quartier dans lequel le projet s'insère.
- **OPPORTUNITE DE FINANCEMENT** : les appels à projets et autres subventions sont pour des acteurs comme les Communes un incitant à développer des projets afin d'obtenir ces financements.



Lorsqu'un appel à projet avec un subsidie à la clé est une opportunité de réaliser l'aménagement d'un espace public, deux aspects doivent être pris en compte. Tout d'abord, le calendrier parfois serré ne permet pas nécessairement un processus de conception négocié et abouti, notamment au niveau de la consultation des experts et des usagers de l'espace public. Ensuite, les conditions d'éligibilité qui amènent certains à sous-estimer certaines problématiques.

- ...

Ou encore un mixte de ces différentes hypothèses.

Acteurs

Le type d'impulsion peut impliquer un outil (*fiches outils) et une procédure de conception spécifiques ainsi que le choix d'impliquer des acteurs plutôt que d'autres. En effet, une impulsion de type bottom up entraîne idéalement la mise en place d'un processus de participation citoyenne. Ces éléments devront être pris en compte dans le choix de la méthodologie (*étape 2).

Références :

Des impulsions dites « institutionnelles »

A Seraing, le déclin de l'industrie sidérurgique a constitué l'impulsion vers l'élaboration d'un master plan sous l'égide du pouvoir politique communal ; cet outil de stratégie urbanistique a pour objectif le redéploiement socio-économique de la Commune.

A Charleroi, le projet de réaménagement de la RN53 a été porté par le gouvernement wallon et la Ville de Charleroi...

A Marche en Famenne, le bourgmestre a impulsé une vision volontariste de l'aménagement du territoire communal et une capacité de mobilisation des budgets nécessaires à la concrétisation de cette vision.

Mise en place d'une plateforme de consultation numérique

La Ville de Wavre a fait appel à une société spécialisée dans le domaine numérique pour la création d'une plateforme de consultation informatisée. Les citoyens ont dès lors la possibilité d'émettre des propositions d'actions, soumises aux votes des autres citoyens et à un comité rassemblant élus et agents communaux. Wavre a également mis en place un budget participatif de 50.000€ pour l'aménagement d'aires de jeux.

! Une plate-forme en ligne n'est cependant pas la « panacée » en matière de démocratie participative. C'est un canal attractif pour la consultation de citoyens. Néanmoins, elle ne confère aucune légitimité en terme de représentativité et elle ne garantit pas que les répondants soient des usagers de l'espace public visé. En outre, la consultation des citoyens doit être accompagnée par une étape préalable d'information.

Une opportunité de financement

A Tournai, la stratégie de rénovation des espaces publics centraux se met en œuvre au fur et à mesure de l'acquisition de subsides FEDER. Les projets reposent sur trois idées directrices : la limitation de la circulation automobile ; la valorisation des éléments majeurs (cathédrale et beffroi) et la qualification d'une séquence spécifique (place de Lille - Grand-Place - place Saint-Pierre - quais) ; une séquence qui sera prochainement prolongée jusqu'à la gare de Tournai.

Boîte à outils

Guides :

- Démocratie participative. Recueil de fiches-outils pour les décideurs locaux. Mouvement communal, Hors série Décembre 2018.
Disponible en ligne : http://www.uvcw.be/no_index/actualite/7772-8335850811811121201804555295007151638.pdf
- Vade-Mecum de la Démocratie participative à destination des pouvoirs locaux, DGO5 Pouvoirs Locaux, 2008. Disponible en ligne : https://pouvoirslocaux.wallonie.be/jahia/webdav/site/dgpl/shared/Circulaires/Institutions/VD_Mtexte.pdf
- **Méthodes participatives**. Un guide pour l'utilisateur, une publication de la Fondation Roi Baudouin, 2006. Disponible en ligne : <https://www.kbs-frb.be/fr/Virtual-Library/2006/294864>
- La **participation** des citoyens à la vie communale : enjeux et pratiques, Conférence Permanente du Développement Territorial, 2003. Disponible en ligne : <https://cpdt.wallonie.be/sites/default/files/pdf/plaquette3.pdf>

Témoignage :

- Stéphanie Deneef, responsable du service travaux de la Ville de Nivelles, à propos de la Grand-Place de Nivelles, Vidéo réalisée par la Maison de l'Urbanisme, 2016 : https://www.youtube.com/watch?v=5-Px_EvB65M&list=PLSLRvACZR58aVVHOGM-S1a5m28c0VT82S&index=13

6.1.2 Choix de la méthodologie

Objectifs / Définition

Le choix et la définition de la méthodologie constituent une démarche à entamer rapidement après l'impulsion, voire concomitamment à celle-ci et ce, en amont du processus de conception de l'espace public. Cette démarche se poursuit jusqu'à la phase de programmation et de conception incluses. Des ajustements pourront également intervenir dans les phases ultérieures de la conception et de la réalisation.

Poser un choix méthodologique consiste à fixer les fondements du processus de conception de l'espace public, de son diagnostic à sa mise en œuvre et à sa pérennisation. Ce choix se construit au fur et à mesure que les informations sont affinées et permettent de prendre des décisions. La démarche vise plus particulièrement à :

- Fixer le degré de participation citoyenne accompagnant le projet en cohérence avec les conditions d'éligibilité du financement, les spécificités de l'impulsion (mouvement citoyen ...) et la volonté politique.
- Identifier les compétences nécessaires à la réalisation du diagnostic sur base des enjeux mis en exergue lors de l'impulsion et également à la conception et la mise en œuvre du projet sur base des besoins et des ambitions identifiées par le diagnostic et la programmation.
- Identifier les outils et les sources de financement pour garantir le montage administratif et financier du projet, durant les étapes de programmation et de conception.
- Déterminer la faisabilité du projet en croisant les ambitions et les sources de financement.
- Esquisser dans les grandes lignes le calendrier du processus de conception, du diagnostic à la réalisation, et les moments forts en terme décisionnel.



La procédure de conception du projet peut être fortement cadrée par l'outil et la source de financement choisis. En conséquence, ceux-ci doivent être identifiés en amont : en répondant aux exigences et à la philosophie de l'outil et de la source de financement, les porteurs de projet évitent de devoir ajuster un projet en cours de processus.

Types de choix méthodologiques

Les situations ci-après sont renseignées à titre d'illustration.

- Dans le cas où l'impulsion a été donnée de par l'implication de citoyens, le processus de conception de l'espace public prévoit à minima la consultation de ceux-ci, voire la co-production.



Participation citoyenne

- *Informer et consulter sont des minimas quel que soit les spécificités de l'impulsion. Ce minima est d'ailleurs garanti par la loi (enquête publique). Reste à déterminer si l'enquête publique n'intervient pas trop tard dans le processus.*
- *Ouvrir le processus à d'autres citoyens que ceux qui se sont manifestés peut-être utile pour obtenir une idée plus circonstanciée des problématiques soulevées par quelques citoyens.*
- Un enjeu de mobilité peut nécessiter de procéder à des aménagements conséquents des espaces publics. La Commune dispose-t-elle d'un plan communal de mobilité ? Cet aménagement est susceptible d'avoir des conséquences sur d'autres quartiers, d'où la nécessité de disposer d'informations macro avant de procéder à l'étude du projet. Recourir à un PCM subsidié par la Région impose de consulter la population lors des différentes phases d'élaboration.
- L'attractivité du centre-ville décline. Le réaménagement de l'espace public doit être accompagné de leviers d'activation pour la redynamisation urbaine. Une procédure de revitalisation urbaine permet par exemple d'associer des acteurs privés à la réactivation des lieux tandis que le pouvoir public prend en charge le réaménagement de l'espace public.
- En outre, « Wallonie commerce » est sollicité pour son expertise en matière de développement commercial par le biais d'un audit (AMCV) et la mise en place de commerces éphémères.



Financement :

Une source de financement ne suffit pas à garantir la réalisation complète d'un projet. En effet, les sources de financement sont systématiquement conditionnées à la participation financière du pouvoir local (min. 10%) Il est donc nécessaire de prospecter au niveau des aides structurelles et appels à projets. Certains financements sont exclusifs, d'autres peuvent être assortis mais sur des objets bien définis.

Acteurs impliqués

Le choix de la méthodologie est établi par les acteurs porteurs du projet. Au niveau communal, un tandem élu politique / agent administratif prend en charge le suivi du projet de A à Z, de l'impulsion à la gestion de l'espace public réalisé, et ce, que l'espace public relève de la responsabilité de la Commune ou de la Région. Dans le cas d'un espace public régional cependant, un porteur de projet est également désigné au sein de l'administration régionale.



Un tandem politique/administratif travaillant main dans la main est un gage de réussite.

Ces porteurs du projet remplissent différentes missions tout au long du processus de conception :

- Assurer le suivi du projet et son élaboration dans leur champ d'action respectif.
- Garantir la transparence et la transmission des bonnes informations aux acteurs concernés.
- Garantir la transversalité du processus et la coordination entre les différents services en interne de l'administration et du collège.
- Trancher les décisions, et ce en tenant compte des recommandations émises par les experts et autres acteurs sollicités.
- Présenter et demander validation des différentes étapes du processus au Conseil communal.

Les porteurs du projet peuvent s'adjoindre les compétences d'experts dans le choix de la méthodologie. Ils pourront notamment compter sur les directions générales opérationnelles en charge des outils et sources de financement (*fiches outils).



Indépendamment du gestionnaire de l'espace public, l'assiette de cet espace peut relever de la propriété de différents acteurs tels que la SNCB, Infrabel, une province, une agence régionale indépendante de l'administration, une intercommunales, les TEC... Ces propriétaires doivent être identifiés en amont dans le cadre du choix de la méthodologie : ils devront être consultés, voire associés au diagnostic et à la conception du projet.

Participation citoyenne

La participation citoyenne est appréhendée au plus tôt par l'information et la consultation des citoyens. Il n'est pas rare que des projets capotent lorsque les citoyens sont sollicités tardivement sur ceux-ci et font part de leurs griefs dans le cadre des enquêtes publiques ou sur recours devant le Gouvernement wallon, voire le Conseil d'Etat. La participation est à envisager selon l'ampleur et le contexte du projet de réaménagement et relève d'un choix politique.

Différents outils et structures de participation citoyenne sont déjà mises en œuvre dans les Communes wallonnes : les commissions consultatives de l'aménagement du territoire et de la mobilité (CCATM), l'agenda 21, les conseils consultatifs des aînés... Il revient aux porteurs de projet de déterminer les structures qui pourraient être valorisées dans le cadre du processus de conception de l'espace public. Par exemple, si l'accessibilité PMR de l'espace public est particulièrement problématique, il convient de mobiliser le conseil consultatif des aînés).



CCATM :

Cette commission composée de citoyens et de représentants politiques peut être amenée à se prononcer sur le projet de réaménagement d'un espace public. Son avis n'est pas contraignant mais doit néanmoins être pris en considération dans la motivation pour la délivrance du permis d'urbanisme. Il est donc opportun de la solliciter durant le processus de conception, et ce indépendamment d'un processus de participation citoyenne ouvert à une plus large population.

Les porteurs du projet peuvent également mobiliser plus particulièrement certains publics selon les fonctions représentées dans l'espace public (les commerces, les écoles et autres équipements publics, des bureaux, des sociétés de services...). Le réaménagement de l'espace public impacte le quotidien de celles-ci. Un accompagnement spécifique de ce type d'acteurs permettra également de prendre en considération leurs besoins et leur potentielle participation au projet.

Focus « cahier des charges »

Lorsque la méthodologie adoptée est contrainte par un outil de financement, il est important de mentionner cet outil, ainsi que la méthodologie imposée, dans le cahier des charges pour l'élaboration du diagnostic et la conception du projet. C'est par exemple le cas du plan communal de mobilité (élaboration du diagnostic, participation citoyenne...) pour lequel la DGO2 renseigne un cahier des charges type.

Lorsque l'aménagement de l'espace public n'est pas cadré par un outil de financement imposant une méthodologie propre, le cahier des charges peut préciser les éléments de la méthodologie à appliquer selon l'état d'avancement de la démarche (acteurs à consulter ou intégrer, organisation de la participation citoyenne ...).

Lorsque les besoins et les ambitions mis en exergue par le diagnostic nécessitent le concours d'une équipe pluridisciplinaire, le cahier des charges doit préciser les compétences requises (compétences ou expérience en participation, urbanisme, paysagisme, mobilité, économie, ...). Attention toutefois à ce que la taille de l'équipe recherchée reste cohérente avec l'ampleur du projet.

Références :

Un outil pour cadrer la méthodologie

La place de Bossière, à Gembloux, a récemment été aménagée dans le cadre d'un PCDR (voir fiches outils). Le PCDR est réglementé par une méthodologie propre, intégrant notamment les différentes étapes de participation et de validation.

Un acteur spécifiquement chargé de la recherche de financement et du montage des projets

Dans le cadre du réaménagement du centre-ville de Seraing, ERIGES a été spécifiquement chargé de la recherche de financements.

Boîtes à outils



Fiches outils : voir volet 2 du guide des espaces publics

Documentation

- Législation
 - o Code du développement territorial
 - o Code de la démocratie locale et de la décentralisation
- Guide
 - o Guide de programmation, Les Editions Lille Métropole, 2013. Disponible en ligne : <http://www.lillemetropole.fr/files/live/sites/lmcpu/files/docs/KIOSQUE/Maison-Edition/EPV/Guide-programmation-espace-public-2013.pdf>
 - o La démarche et la conduite de projet, in *Charte des espaces publics*, Les Editions Lille Métropole, 2013. Disponible en ligne : http://www.lillemetropole.fr/files/live/sites/lmcpu/files/docs/KIOSQUE/Maison-Edition/EPV/Charte-espaces-public-LilleMetropole_nov2013.pdf

6.1.3 Diagnostic

Objectifs / Définition



Le diagnostic proprement dit est précédé par la réalisation d'un état des lieux

L'état des lieux vise à collecter et analyser les informations disponibles sur le lieu concerné. Ce relevé a un double objectif :

- dresser un inventaire des informations utiles et synthétiser ces informations afin de préparer au mieux les premières réunions pour l'élaboration du diagnostic ;
- pointer les informations manquantes nécessaires pour appréhender les défis spécifiques à l'espace public concerné.

Le diagnostic est une photographie de l'état existant. Il aboutit à :

- une analyse de l'espace public dans ses spécificités (spatial, fonctionnel, mobilité...)
- l'identification des atouts, des contraintes et du potentiel des espaces étudiés en termes de spatialité et d'usages ainsi que les défis.
- l'objectivation des besoins.



Une équipe de projet interdisciplinaire :

Selon les défis identifiés dans le cadre du diagnostic, les porteurs du projet auront la possibilité d'identifier les compétences nécessaires à la conception proprement dite du projet de réaménagement de l'espace public. Ces compétences figureront idéalement dans la composition du bureau d'études ou de l'équipe interne à l'administration en charge de la conception de l'espace public.

Périmètre

Partant d'un large périmètre de réflexion, le diagnostic a notamment pour objectif de fixer les limites du périmètre d'étude. Il permet d'appréhender les périmètres dans lesquels les interventions seront concentrées et les lieux impactés par le projet de réaménagement.

Types de diagnostic

L'impulsion renseigne des problématiques dont les caractéristiques vont orienter le type de diagnostic. Si un problème de sécurité se pose, on se dirigera vers l'élaboration d'un diagnostic mobilité, voire d'un plan communal de mobilité si la Commune ne dispose pas d'une vue macro. Le bureau d'études en charge du diagnostic devra néanmoins rester attentif aux autres dimensions de l'espace public et dépasser le caractère sectoriel de l'outil en s'adjoignant, si nécessaire, les compétences d'experts spécifiques (environnement, développement commercial, paysage...).

Acteurs

Les porteurs du projet prennent en charge l'élaboration de l'état des lieux. Pour ce faire, ils procèdent à la consultation :

- Des différents outils stratégiques existants et autres sources d'information (*boîte à outils)
- Des services internes à la Commune pour compléter l'état des lieux et déterminer si d'autres projets sont susceptibles de concerner les lieux visés. Pour ce faire, le responsable administratif peut consulter le Programme stratégique transversal de sa Commune (*fiches outils)
- Des directions territoriales de la DGO1 lorsque l'espace public est située sur voirie régionale, voire également la direction générale opérationnelle en charge des infrastructures routières.

L'administration compétente désigne un bureau d'études (ou un service interne) pour réaliser les missions suivantes :

- la finalisation de l'état des lieux et le diagnostic
- l'organisation et la coordination du comité de suivi du diagnostic, composé des représentants des administrations régionales et directions territoriales selon les enjeux ainsi que des institutions extérieures telles que les TEC, la SNCB...
- la consultation des opérateurs tels que le GRACQ, ProVélo, Sentiers.be, les associations PMR, l'ASBL Garance ... selon les enjeux (liste non exhaustive).

Participation citoyenne

La prise en compte des usagers de l'espace public est essentielle. La participation citoyenne est un outil pour comprendre les pratiques, de cerner au mieux les problématiques et les enjeux d'un espace public. Il revient aux porteurs du projet et au bureau d'études de déterminer le degré de participation à mettre en œuvre (à minima l'information et la consultation).



Le processus de conception d'un espace public est long. La durée peut impacter le dynamisme du processus de participation et l'entrain des citoyens. Pour (ré)enclencher une dynamique, les porteurs de projet peuvent recourir à certaines techniques participatives telles que la prise en charge d'une animation dans l'espace public, d'un aménagement temporaire (bacs potagers...) et autres actions (peindre ou dessiner sur un bâtiment situé dans l'espace public...)

Focus « cahier des charges »

Les enjeux identifiés dans les premières étapes du processus de conception de l'espace public sont repris distinctement dans le cahier des charges pour sélectionner le bureau d'études en charge de la réalisation du diagnostic. Le périmètre d'intervention et le périmètre d'études sont annexés à l'appel d'offre, ainsi que les éventuelles modalités de modification de ces périmètres.

Références :

Diagnosics dans le cadre d'un plan communal de développement rural.

Le réaménagement de la place de Bossière, à Gembloux, a été effectué dans le cadre d'un PCDR. Cet outil comprend une phase de diagnostic à l'échelle de la Commune, ainsi que des diagnostics spécifiques aux thématiques prioritaires et au sein des différentes fiches-projets.

Diagnostic participatif

Dans le cadre du festival 'mai-tallurgie' organisé à Marchienne-au-Pont, une balade avec un panel de citoyens et acteurs du quartier a été réalisée. Ce 'diagnostic en marchant' proposait un exercice visant à resituer des photos historiques du lieu. Cet exercice a permis de comprendre les transformations des lieux et décoder de cette façon le fonctionnement des espaces, les ruptures et chancres présents.

Expertise

A Charleroi, dans le cadre du réaménagement de la RN53, la SRWT, en charge de la conception du projet, la SRWT, en charge de la conception du projet, a engagé un consortium pour la réalisation d'une étude spécifique au tronçon concerné et ainsi approfondir les données disponibles dans les différents outils stratégiques dont la Commune était déjà dotée. En outre, le consortium s'est adjoint les compétences d'une paysagiste à la demande du Bouwmeester.

Diagnostic dans le cadre d'un master plan

A Tournai, sur le plateau de la gare et la rue Royale, le projet d'aménagement du plateau de la gare et de la rue Royale (reliant la gare au centre historique de Tournai), actuellement en cours (2018) de conception et bénéficiant d'un financement FEDER, est consécutif à la réalisation d'un master plan concernant les propriétés de la SNCB, les quartiers situés de part et d'autre de la gare et comprenant l'aménagement d'une ZACC. Ce master plan comprend dès lors un diagnostic (et une programmation) à une échelle élargie. Aussi, le processus de conception en cours comprend un diagnostic à l'échelle des espaces publics à aménager et de leurs quartiers et impliquant les citoyens et quelques publics spécifiques (commerçants, associations, ...). Ce diagnostic est notamment réalisé sous forme de réunions, de visites commentées, d'ateliers participatifs, ...

Boîte à outils

Check list pour l'état des lieux :

- Outils stratégiques supra-communaux ; Schéma de Développement du Territoire, les outils provinciaux (selon les provinces : plan de mobilité, politique de développement durable...)

- Outils stratégiques communaux: le Programme stratégique transversal, Plan Communal de Mobilité, schéma de développement communal, schéma de développement commercial, ...
- Autres sources d'information ;
 - o Projets et demandes de permis d'urbanisme en cours
 - o Les rapports de police
 - o Inventaire patrimonial en Wallonie
 - o IWEPS – WALSTAT Indicateurs statistiques sur les accidents et les victimes de la circulation.
 - o Cartographie des accidents de la circulation (accessible aux zones de polices, Communes et aux agents de la DGO1) – DGO1
 - o Impétrants
 - o ...

Guides

- Un règlement complémentaire de circulation routière, Quand ? Comment ?, Cémathèque n°35, juillet 2012.
- Plus spécifiquement en rapport avec le défi de sécurité : Agir ensemble sur le **sentiment d'insécurité**, Forum Belge pour la Prévention et la Sécurité Urbaine asbl, 2009.
- Disponible en ligne : <https://www.urbansecurity.be/-Agir-ensemble-sur-le-sentiment-d->
- Usages d'aujourd'hui et de demain : vivre l'espace public, Grenoble Alpe Métropole. Disponible en ligne : https://www.lametro.fr/cms_viewFile.php?idtf=2413&path=Espaces-publics-Fiche-7.pdf
- Comment prendre en compte le transport des marchandises quand on élabore et qu'on met en œuvre un plan communal de mobilité, Les manuels du MET, Editions SPW, 2003

6.1.4 Programmation

Objectifs / Définition

Cette étape vise à établir une feuille de route reprenant les défis identifiés dans le cadre du diagnostic et les ambitions en matière d'aménagement déclinées en 4 volets ::

- Maillage et configuration
- Partage & usage
- Ecosystème
- Identité, attractivité et bien-être



La définition de ces ambitions constitue la « boussole » permettant aux porteurs du projet de garder le cap tout au long du processus de conception de l'espace public jusqu'à sa réalisation. Cette boussole est également applicable après la mise en œuvre dans l'entretien et l'animation de l'espace public. La programmation a pour objectif de rappeler les éléments fondamentaux guidant le réaménagement de l'espace public. Le document de programmation est concerté et partagé.

La programmation vient préciser le choix de la méthodologie du projet. Selon les ambitions poursuivies, certains outils et sources de financement peuvent être plus pertinents que d'autres. La méthodologie permet d'évaluer la faisabilité du projet selon la programmation fixée et d'en préciser le calendrier.

! *La faisabilité du projet doit anticiper les coûts liés à l'entretien et à l'animation de l'espace public une fois ce dernier réalisé.*

Les coûts d'entretien comprennent également le remplacement du mobilier et des revêtements. Si le projet intègre des matériaux particuliers et/ou un mobilier créé pour ce projet, il est important de constituer un stock de ceux-ci de telle manière que l'homogénéité des lieux soit conservée en cas de remplacement.

Les démarches de choix de la méthodologie et de programmation aboutissent chacune à la production d'un document de synthèse. Ceux-ci sont à valider par le Conseil communal avant d'être idéalement insérés dans le cahier des charges du marché de services, et ce afin que le bureau d'études soit au mieux informé des ambitions visées projet.



Le temps du projet n'est pas nécessairement celui du mandat politique. Les élections entraînent un gel des projets et certains peuvent être abandonnés ou remis en question par une nouvelle majorité politique. La programmation est donc idéalement partagée par l'ensemble du Conseil communal, et ce afin de favoriser le bon déroulement du processus de conception et de réalisation de l'espace public.

Périmètre et budget

Le périmètre d'études est fixé. Un schéma rend compte des options en matière d'aménagement.



L'accès aux financements est généralement soumis à des conditions d'éligibilité. Parmi ces conditions, le caractère non cumulable. Certains financements ne sont pas cumulables sur un seul et même périmètre. Cela nécessite de bien distinguer quel financement intervient sur quelle partie du périmètre et sur quels objets (mobilier type poubelle...).

Acteurs

La programmation est un document concerté établi par les porteurs du projet, en collaboration avec les acteurs impliqués dans l'élaboration du diagnostic.

Afin d'anticiper les coûts liés à l'entretien et à l'animation de l'espace public, les porteurs du projet se concerteront avec le service des travaux publics ainsi que ceux des festivités et du développement commercial (ADL, service de dynamique urbaine...)

Le Conseil communal valide le document.

Participation citoyenne

Cette phase peut être assortie d'un volet participation citoyenne. Il est à minima nécessaire d'informer les usagers de l'espace public sur les ambitions poursuivies. La consultation et la co-construction peuvent être envisagées. Dans ce cas, il est conseillé de consulter ou d'associer les citoyens dès l'élaboration du diagnostic.

Boîte à outils

Guides techniques

- Un outil pour définir et évaluer la programmation : Guide métropolitain des espaces publics et de la voirie (Grenoble Alpes Métropole 2017)
- Disponible en ligne : https://www.lametro.fr/cms_viewFile.php?idtf=2423&path=Espaces-publics-Fiche-17.pdf

Pour aller plus loin :

- Pyblik, le guide des espaces publics bruxellois
- Guide de la programmation (Lille Métropole, 2013)
- Charte des espaces publics (Lille Métropole)
- Vade-mecum de la rénovation et de la revitalisation urbaines (SPW, CREAT)
- Espaces publics : une des clés pour un cadre de vie de qualité (IEW, 2018)

Références

A **Seraing**, la Commune a procédé à l'élaboration d'un master plan. Celui-ci constitue une « boussole » pour le réaménagement du centre-ville et le redéploiement socioéconomique de la région. Le master plan a reçu l'adhésion de l'ensemble du conseil communal. Il a en outre fait l'objet d'un processus participatif.

A **Hasselt**, la commune a procédé au réaménagement du Kapermolenpark en développant un volet participatif. Une plateforme participative numérique a été mise en œuvre pour récolter les idées des usagers. Les usagers avaient en outre la possibilité de voter pour ou contre les propositions formulées par la ville avec des experts (wifi, espaces verts, espaces jeux...).

6.1.5 Conception

Objectifs /Définition

Lors de la phase de conception, la proposition d'aménagement de l'espace public est établie par l'auteur de projet, en cohérence avec les ambitions définies dans la phase de programmation.

La conception d'un espace public se structure généralement en trois grandes étapes : l'esquisse, l'avant-projet et le projet. Cette phase est ponctuée de présentations et de discussions régulières avec le comité de suivi du projet dont le but est d'orienter la proposition, de veiller à ce que les ambitions visées par le projet soient atteintes et que les besoins soient rencontrés. Ce comité a le rôle de valider l'esquisse, l'avant-projet et le projet.

Dans certains cas, l'auteur de projet procède par l'établissement de scénarios d'aménagement. Chacun de ces scénarios peut alors faire l'objet d'une analyse, de type AFOM par exemple (Atouts, Faiblesses, Opportunités, Menaces).

Elle aboutit à:

- La réalisation de plans et vues en coupes de l'aménagement de l'espace public. Ces plans doivent au moins comporter quelques perspectives permettant de se rendre compte des vues d'un usager lambda dans l'espace public.
- L'établissement d'une charte urbanistique relative aux matériaux, revêtements et mobiliers tels que des bancs, luminaires... Cette charte est établie en concertation avec le service travaux chargé de l'entretien et des autres institutions pertinentes (ORES...).

Périmètre

Le périmètre d'intervention est définitivement fixé.

Les sites devant faire l'objet de mesures complémentaires pour garantir l'efficacité des aménagements principaux sont déterminés.

Acteurs

Le comité de suivi

Ce comité est composé des porteurs de projet, de l'auteur de projet, des experts et autres acteurs impliqués dans la gestion ou les usages de l'espace public. Il se peut que la composition du comité de pilotage soit sensiblement similaire à celui du comité ayant suivi l'élaboration du diagnostic, certains outils couvrant l'ensemble de ces étapes. Ce comité se réunit régulièrement (en moyenne 1x/mois) pour assurer le suivi des travaux du bureau d'études.



Lors de la première réunion, les porteurs de projet doivent veiller à présenter la programmation, le rôle et l'expertise attendus de chaque membre du comité de pilotage et les étapes du processus de conception qui seront mises en œuvre. Des informations claires et précises sont un prérequis indispensable à une bonne poursuite du processus.

Acteurs à intégrer dans le comité de suivi

Les porteurs de projet et le bureau d'études sollicitent différents acteurs dans le cadre de la conception. Il leur revient de distinguer les acteurs à inclure dans les comités de suivi et les acteurs à consulter ponctuellement selon les avancées du projet, parmi :

- L'autorité en charge de statuer (généralement le fonctionnaire délégué) sur les demandes de permis d'urbanisme est à minima consultée. Le CoDT prévoit la tenue d'une réunion de projet pour les demandes de permis d'urbanisme dont les modalités sont précisées à l'article D.IV.31.
- Les services administratifs communaux selon les spécificités du projet : mobilité, environnement, urbanisme, l'agence de développement local... et surtout travaux publics.
- Les services administratifs de la Région wallonne et autres institutions de droit public
 - o Dans le cadre d'un financement via un outil réglementé par l'administration régionale, le service compétent.
 - o Certaines directions du SPW- telles que
 - La Direction en charge de la sécurité routière (DGO1) réalise des audits de sécurité conformément aux critères établis par le Décret du 22 décembre 2010.

- La Direction ne prend pas position sur les propositions de scénarios d'aménagement mais remet un avis circonstancié sur chacune.
- la Direction des aménagements paysagers (DGO1)
 - la Direction en charge des déplacements doux et des partenariats communaux.
 - la Direction du développement rural au sein de la DGO3 dispose d'une expertise forte en milieu rural
 - ...
- Parmi les institutions de droit public, les TEC sont un acteur pivot de l'aménagement des espaces publics et doivent être pris en considération pour garantir le passage des bus et l'aménagement des arrêts.
- Les opérateurs (Atingo, Sentiers.be, Gracq ...) selon leur domaine d'expertise.
 - Les associations de la société civile telles que les associations de commerçants, les comités de quartier...
 - Les structures citoyennes institutionnalisées telles que les CCATM, le conseil consultatif des aînés...

Participation citoyenne

Le degré de participation citoyenne doit avoir été fixé dans le cadre du choix de la méthodologie. Les porteurs du projet ont trois possibilités :

- Ne pas solliciter les citoyens en raison de la faible emprise du projet par exemple...
- Informer et consulter la population au fur et à mesure des avancées du projet dans le cadre de présentations publiques, par exemple.
- Associer la population à la conception des espaces publics par la concertation, voire la co-production. Les citoyens, les porteurs du projet et le bureau d'études s'accordent en vue d'un projet commun. Les autorités publiques gardent le droit de décision.
- Si une concertation est mise en place, les citoyens doivent avoir été à minima informés et consultés préalablement. Le processus est trop avancé pour impliquer des citoyens si un minimum d'information n'a pas été communiquée auparavant.



Des aménagements temporaires dans l'espace public avant de procéder à la concrétisation d'aménagements permanents peuvent être prévus.

Le caractère temporaire de ces aménagements est un outil inclusif permettant d'évaluer leur pertinence avant de les rendre définitif. Il s'agit d'organiser un aménagement « test », réversible afin d'observer l'appropriation des lieux par les usagers et d'adapter l'aménagement selon leurs retours. Cet outil permet d'inclure trois types d'acteurs dans la conception du projet :

- les usagers
- les acteurs en charge de la gestion de l'espace public et de son animation
- les acteurs en charge de l'entretien

De manière générale, le processus de conception d'un espace public est long. Il peut s'écouler plusieurs mois, voire plusieurs années avant d'atteindre la phase de permis et la réalisation du projet. En conséquence, les usages et besoins peuvent sensiblement évoluer. C'est pourquoi il est conseillé de tenir un minimum informés les citoyens.



*Des **occupations temporaires** des lieux jusqu'à la concrétisation du projet peuvent être également prévues.*

Les occupations temporaires n'ont pas la même vocation que les aménagements temporaires. Elles consistent à associer la population, des associations, des entreprises et commerces à la dynamisation de l'espace public avant les chantiers (voire également pendant selon le phasage). L'occupation est donc précaire ; il est donc nécessaire d'avoir une communication transparente sur la durée de cette occupation et les modalités.

Focus « cahier des charges » et budget

La phase de conception débute avec la sélection d'un bureau d'études auteur de projet (à moins que le bureau d'études en charge du diagnostic ne prolonge la mission). Cette sélection est réalisée via un appel à auteur de projet (marché public de services ou MP services et travaux). Parmi les critères de sélection, la production d'une note méthodologique exposant les points structurants du projet est à minima requise pour s'assurer de la bonne compréhension des ambitions. Un schéma permettant de s'assurer de la vision de l'auteur de projet. Est généralement demandée.

Les clauses techniques du cahier des charges reprennent entre autres les informations suivantes :

- contextualisation et définition des objectifs recherchés et de la programmation du projet si celle-ci est définie préalablement ou le cas échéant, les modalités pour établir cette programmation
- le périmètre d'études et le périmètre d'intervention sont définis, ainsi que les éventuelles modalités de modification de ces périmètres.
- Les documents et niveaux de précision attendus
- le rythme des réunions du comité de suivi et sa composition
- les modalités de décision et de révision
- les mesures de faisabilité et de suivi budgétaire du projet

Références

Aménagement temporaire en vue d'un aménagement permanent :

L'Association pour le Management des Centres-Villes (AMCV) a été mandatée en Angleterre pour le réaménagement d'un parc fermé en un espace public ouvert. L'association a organisé successivement différents aménagements temporaires pour mettre tous les acteurs, dont les citoyens, d'accord sur un aménagement définitif.

La participation citoyenne, une pierre d'achoppement dans la conception du projet

A Charleroi, le processus de conception du réaménagement de la RN53 est entre autre mis à mal par une forte opposition citoyenne. La commune et la Région, toutes deux porteuses de ce projet, n'ont pas organisé de séances publiques en vue d'informer les habitants et usagers de l'espace public des défis et des ambitions portées par les pouvoirs publics en matière de sécurisation, d'écosystème et de santé.

La transversalité et la coordination assurée par un bureau d'études

A Onhaye, le bureau d'études a pris en charge la conception proprement dit du projet ainsi que l'organisation du comité de suivi et les séances d'information à destination de la population. L'auteur de projet a assuré la synthèse entre une analyse du contexte, ses dynamiques et la technicité que requiert un aménagement (aspects de mobilité et aspects construction).

Boite à outils

Guides techniques :

- Processus et ambitions: guide des espaces publics bruxellois Pyblik , 2107
- Méthodologie : « L'AFOM : de l'autoévaluation à l'élaboration du Programme Stratégique Transversal », Editions Politeia s.a. dans la collection « Les indispensables des pouvoirs locaux », 2013.
- Participation citoyenne : Les occupations précaires, Guide juridique et pratique, Perspective Brussels, novembre 2018.
- Aménagements – mobilité :
 - o Cémathèques (Publications de la DGO2 – Disponible en ligne
 - o Pour un meilleur partage de l'espace public : les nouveaux réflexes. (Grenoble Alpes Métropole 2017). Disponible en ligne ; https://www.lametro.fr/cms_viewFile.php?idtf=2422&path=Espaces-publics-Fiche-16.pdf

-
- Le Guide des traversées piétonnes, Editions SPW - DGO1, 2011. Disponible en ligne : <http://routes.wallonie.be/download.do?action=2&shortId=4412&comment=T%E9l%E9charger%20%ABGuide%20des%20travers%E9es%20pi%E9tonnes%BB>
 - Sécurithèque (à venir) – DGO1 – Direction de la sécurité des infrastructures routières
 - Publications de l'IBSR - Sécurithèque
 - Environnement/Espaces verts
 - Le végétal dans l'espace public, Les éditions Lille Métropole, 2013. Disponible : <http://www.lillemetropole.fr/files/live/sites/lmcp/files/docs/KIOSQUE/Maison-Edition/EPV/Guide-vegetal-espace-public-2013.pdf>
 - Développement commercial : Publications de l'AMCV
 - Partager la ville, Genre et espace public en Belgique francophone, M. SACCO & D. PATERNOTTE (sous la dir.), Editions Academia, 2018.

6.1.6 Permis

Objectifs / Définition

Cette étape vise à obtenir les autorisations pour la réalisation du projet. Elle nécessite la constitution d'un dossier de demande de permis d'urbanisme.

Le projet soumis à permis d'urbanisme est préalablement validé par le comité de suivi du projet et par le Conseil communal. Si des modifications sont demandées au terme de la procédure de délivrance du permis d'urbanisme (délivrance sous conditions...), il est opportun, selon les objets visés, de solliciter l'avis du comité de suivi de projet (les acteurs impliqués préalablement dans la conception du projet), voire la population pour autant que celle-ci ait été spécifiquement associée au projet.

Acteurs

Le bureau d'études établit le dossier pour la demande de permis d'urbanisme. La demande de permis est introduite par la commune ou par l'institution responsable selon les spécificités du projet (la SRWT, la Région...) Le fonctionnaire délégué examine la demande et délivre le permis d'urbanisme

La législation prévoit la consultation de certaines instances administratives selon les modalités prévues aux articles D.IV.35 et R.IV.35-1., qui auront été à minima informées et consultées préalablement lors de la conception du projet de réaménagement.

Elle prévoit également des mesures particulières de publicité selon les modalités prévues aux articles D.IV.40. et suivants. Parmi ces mesures, l'organisation d'une enquête publique durant laquelle les usagers sont amenés à faire part de leurs remarques. Dans les communes dotées d'une CCATM, celle-ci remet un avis sur le projet.

Boîte à outils

Législation :

- CoDT

6.1.7 Réalisation

Objectifs

Cette étape consiste à organiser la mise en œuvre du projet d'espace public et à assurer un suivi continu de l'état d'avancement ainsi que d'assurer l'information des usagers de l'espace public des contraintes liées à la pratique des lieux.

Périmètre

Le périmètre d'intervention est balisé en vue du chantier.

Acteurs

Les porteurs de projet sollicitent différents acteurs et exécutent différentes missions lors de cette phase réalisation :

- Avec l'auteur de projet :
 - o Conception et suivi précis du métré
 - o Ils présentent la programmation à l'entrepreneur en charge de la réalisation du chantier afin de s'assurer de sa compréhension des ambitions, des différents aspects techniques du réaménagement ainsi que le planning à respecter. Ils en sont les garants
 - o il suivent l'état d'avancement, effectuent ou valident les ajustements et choix à faire au cours du chantier et restent les garants du respect des ambitions visées par le projet. Le bureau d'études s'assure de la conformité au métré et respect des clauses techniques du marché de travaux.
- En ce qui concerne la communication vis-à-vis des citoyens :
 - o Ils s'assurent que le calendrier des travaux et qu'un plan de circulation soit communiqué aux usagers de l'espace public selon la réglementation en la matière. La signalisation ad hoc est placée.
 - o Les coordonnées d'une personne de contact au sein de l'administration sont renseignées sur chaque outil de communication.
 - o Le service en charge de la communication est mobilisé et les informations sont transmises par les canaux les plus pertinents. Une communication spécifique aux commerçants, écoles... peut également être réalisée.



Focus mode de passation du marché et « cahier des charges »

Sur le plan juridique, il existe deux modes de passation d'un marché : la procédure ouverte (à toutes les entreprises) et restreinte (prise de contact avec quelques entreprises sélectionnées par les porteurs de projet. Les porteurs de projet doivent mentionner des critères d'attribution et les pondérer ; ces critères sont le prix, les critères environnementaux, la possession d'un label de qualité....

Sur le plan du processus de conception de l'espace public, il est conseillé d'inscrire les éléments de la programmation dans le cahier des charges ; ils seront repris lors de la réception des travaux pour évaluer la réalisation des travaux.

A la clôture du projet, il peut être demandé à l'auteur de projet et à l'entrepreneur de remettre des plans 'as-built'. Ces plans reflètent la situation exacte des aménagements tels qu'ils ont été effectivement réalisés et par conséquent les éventuelles différences par rapport à ce qui était prévu dans la demande de permis d'urbanisme. Cela peut être mentionné dans le cahier des charges.

Références

De la programmation à la réalisation, l'importance de rappeler les ambitions du projet

La place de l'ange à Namur est le premier espace public en Région wallonne à avoir fait l'objet d'un aménagement de type 'espace partagé'. Un cheminement avait été dessiné pour aider les personnes mal voyantes à s'orienter dans cet espace. L'entrepreneur a réalisé une bordure similaire à celle d'un trottoir. Cet aménagement a eu pour conséquence que deux ambitions n'ont pu être rencontrées :

- garantir l'accessibilité de l'espace public aux PMR
- créer un espace public sans ségrégation des usagers de par un espace public partagé, puisque la bordure simulant un trottoir, l'espace public est vécu comme une rue « traditionnelle ».

Des contraintes liées au calendrier du chantier

A Esneux, une partie des travaux de réaménagement de la place du Roi Albert du village de Tilff a été réalisé durant un hiver particulièrement froid. La pose des pavés a été mise à mal par le gel. Le service travaux doit régulièrement intervenir pour changer certains joints.

Des matériaux locaux

La Place du Roi Albert a été aménagée par le biais d'un subside conditionné à l'utilisation de pierres de la région et au recours aux services d'un artisan-artiste. A cela s'ajoute également le fait que l'entrepreneur devait s'adjoindre les services d'une personne en formation. A noter que le projet date d'il y a une vingtaine d'année et que la législation en vigueur en matière de marchés publics a évolué développant de nouveaux mécanismes pour l'élaboration des cahiers des charges.

De l'importance de communiquer durant les chantiers

A Verviers, vu l'ampleur du projet de réaménagement du centre-ville (durée, emprise et localisation en centre-ville), au sein de la Ville, un partenariat entre le Département technique et le Service communication a été mis en place afin de communiquer au mieux sur celui-ci, sur les répercussions qu'il aura sur la mobilité (déviation, stationnement, ...) et sur l'avancement du chantier futur. La Ville a donc développé plusieurs dispositifs d'information vis-à-vis des commerçants qui seront particulièrement impactés, mais également vis-à-vis des riverains et différents usagers du centre-ville : soirées d'information, expositions à l'Hôtel de Ville et dans l'espace public, site internet dédié au projet, ... Pour assurer ces différentes tâches de communication, un agent a été spécifiquement engagé à temps plein par la Ville.

Boîte à outils

Législation et réglementation

- Cahier des charges type Qualiroutes
- Disponible en ligne : http://qc.spw.wallonie.be/fr/qualiroutes/index_cctquali.html
- Réglementation des marchés publics
 - o Conseils et aides sur le site de la Fédération Wallonie-Bruxelles : <http://marchespublics.cfwb.be/fr/informations-generales/bases-legales/reglementation-marches-publics/index.html>
 - o Lois du 17 juin 2016 relatives aux marchés publics et aux contrats de concession ainsi que leurs arrêtés d'exécution (entrée en vigueur le 30 juin 2017)
- Matériaux
 - o ASBL Pierres & Marbre Wallonie : <http://www.pmw-marchespublics.be/>
 - o Site internet (publications) : <http://www.pierresetmarbres.be/>
 - o Focus sur un cahier des charges type : <http://www.pmw-marchespublics.be/>
 - o Projet européen INTERREG V-A France -Wallonie-Vlaanderen « Objectif Blue stone » : <http://objectifbluestone.eu/>
 - o Circulaire relative à l'insertion de critères environnementaux dans les marchés publics relatifs à l'utilisation de pierres et roches ornementales :

http://marchespublics.cfwb.be/servlet/Repository/annexe-1_circulaire-pierres-bleues.pdf?ID=30041&saveFile=true

- CHOISIR LES MATERIAUX DE REVETEMENT DE SOL EN FONCTION DE LEUR IMPACT ENVIRONNEMENTAL, IBGE, Disponible en ligne : http://document.environnement.brussels/opac_css/electfile/IF_QDurables_MAT01.PDF?langtype=2060

Guides

- Pourquoi & Comment - Mieux accompagner les chantiers dans les quartiers commerçants à Bruxelles, une publication d'ATRIUM disponible en ligne : https://share.atrium.brussels/share/s/P_BihhKfQoa_KPs_xSj1A

6.1.8 Entretien, gestion et animation

Objectifs

Le réaménagement d'un espace public ne suffit pas seul à sa « réussite ». En effet, trois actions sont nécessaires pour en garantir la pérennité

- L'entretien : propreté, entretien équipements et lutte active contre dégradation, entretien du végétal. Les dégradations ou accumulations de déchets peuvent amener une image négative.
- La gestion : mesures d'activation permanente de l'EP : gestion des terrasses, organisation des marchés hebdomadaires, mesures routières de circulation et de stationnement...
- Évènementiel : mesures d'activation temporaires et exceptionnelles de l'EP : fête... des leviers d'activation sont nécessaires pour amener les usagers à s'approprier les lieux, et ce d'autant plus si le processus de conception n'a pas fait l'objet d'un volet de participation citoyenne.

Acteurs

La gestion et l'entretien de l'espace public nécessite de collaborer avec différents acteurs, qui s'approprient eux-mêmes l'espace public. Les porteurs du projet accompagnent la mise en place des nouveaux usages.

Les acteurs impliqués dans l'entretien, la gestion et l'animation sont

- La police et/ou les gardiens de la paix afin d'accompagner et de sensibiliser à court terme les usagers aux nouvelles règles et usages dans l'espace public, tout comme au fonctionnement stationnement.
- Le service des travaux publics (espaces verts...), afin d'assurer la propreté des lieux, l'entretien des aménagements et leur remplacement en cas de dommage, conformément à la charte urbanistique des lieux.
- Les services (festivités...) et associations (scout, commerçants...) compétents pour l'animation des lieux.

Les activités organisées sur l'espace public bénéficient idéalement aux habitants et usagers des environs et participent ainsi à son intégration dans le contexte bâti préexistant. Le fait d'avoir organisé préalablement des aménagements et/ou des occupations temporaires facilitent l'appropriation de l'espace public par les citoyens et donc leur participation aux futures animations organisées.

Focus « cahier des charges »

Pour faciliter la gestion et l'entretien, il peut être demandé à l'auteur de projet de remettre des documents relatifs à l'utilisation, à la gestion et à l'entretien de l'espace public (plans 'as-built', scénarios d'occupation, catalogue de mobilier de références, fiches techniques des équipements ...).

Boîte à outils

- Législation : CoDT

Références

A **Nivelles**, la Grand-Place a été inaugurée en 2011. Ce réaménagement a rendu plus agréable la tenue de certaines festivités telles que le Carnaval. Il a également permis de nouvelles animations et organisations événementielles tels que les food truck (tous les mercredis en juillet) et l'installation du Cube de Viva for life.

6.1.9 Evaluation

Objectifs

L'évaluation consiste à déterminer si le projet de réaménagement de l'espace public constitue une réponse adéquate aux défis qui ont prévalu et met en œuvre les ambitions conférées au projet. Une évaluation comprend idéalement 7 points d'attention :

- 1. mise en œuvre et ajustements adéquats en respect des ambitions
- 2. Appropriations multiples, co-habitation, flexibilité
- 3. Sécurité effective et sentiment de sécurité
- 4. Porteur d'animation, de dynamisme, d'attractivité et d'identité locale
- 5. Durabilité (dans le sens vitesse de dégradation ou vieillissement)
- 6. Durabilité au sens écologique (trame Verte et bleu, énergie)
- 7. adéquation au budget et mesures de gestion/entretien



L'évaluation est un processus continu. Elle devrait idéalement être organisée à court terme afin de corriger les éventuels défauts ou éléments qui n'auraient pas été pris en considération dans l'aménagement de l'espace public. Ensuite, des évaluations à moyen et long terme permettrait de rendre compte de l'appropriation de l'espace public par les usagers.

L'évaluation peut conclure à la nécessité de réaliser des ajustements pour répondre aux ambitions.

Périmètre

L'évaluation porte sur le périmètre d'intervention ainsi que le périmètre de réflexion pour appréhender les impacts des aménagements aux alentours de l'espace public réaménagé.

Acteurs

Les porteurs du projet sollicitent les différents acteurs impliqués dans le processus de conception ainsi que les services communaux et les autres organismes impliqués dans l'entretien, la gestion et l'animation de l'espace public.



Solliciter l'avis des citoyens. Installer une boîte aux lettres dans l'espace public pour recueillir le ressenti des usagers, voire, dans une configuration « smart cities », une plate-forme en ligne pour s'exprimer.

Boîte à outils

Instruments d'évaluation :

- Les comptages ; ils sont utiles à deux niveaux
 - o Pour comparer la fréquentation de différents espaces publics et pouvoir situer la fréquentation celui étudié sur une échelle de référence.
 - o Pour évaluer l'impact du réaménagement (comptages avant et après travaux) et l'impact des animations (comptages avant et après animations).
- Les témoignages visuels tels que des photos, des films... dans le triple objectif de
 - o rendre compte du chemin parcouru.
 - o garder une trace des enjeux et défis auquel le projet a voulu répondre à long terme. Un visuel vaut toujours plus que des mots. Ces éléments pourront utilement illustrer la programmation.
 - o d'observer les usages dans l'espace public avant et après le réaménagement.



Guide technique :

- o Evaluation d'un aménagement. Quelles pratiques ? Quelle méthodologie ?, le CeMatelier, Notes méthodologiques, n°6, 2016. Disponible en ligne : <http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Conseiller%20en%20mobilit%C3%A9/cematelier/Evaluation%20d'un%20am%C3%A9nagement.pdf>

- Site internet de l'AMCV : l'AMCV a mis au point certains guides réservés à ses membres. Contactez l'ADL ou le service de développement commercial / dynamique urbaine ... de votre commune pour plus d'informations

Références

L'évaluation intégrée au plan communal de développement rural

Le décret réglant les prévoit un volet évaluation. Les critères pris en considération sont définis préalablement à la réalisation des nouveaux aménagements (dans les fiches projets). Ces critères concernent, d'une part, les objectifs visés (est-ce que le projet rencontre les ambitions portées par les pouvoirs publics ?) et, d'autre part, les critères plus techniques (fréquentation de l'espace public, ...).

Place de l'Ange à Namur : Contre-exemple : les ajustements s'éloignent des ambitions de base...

Les modifications successives qui ont été apportées à l'espace y ont laissé des traces : une multiplication du mobilier et un changement constant des règles qui les rend plus difficilement compréhensibles. Ces évolutions ont altéré la cohérence de l'aménagement. Or, une simplicité d'aménagement favorise la lisibilité et la fonctionnalité de l'espace public.

6.2 LES OUTILS MOBILISABLES POUR LA CONCEPTION ET LE FINANCEMENT DES ESPACES PUBLICS

Différents outils guidant la conception et permettant la mise en œuvre d'aménagements d'espaces publics sont listés et décrits dans ce chapitre. Bien que cette liste ne soit pas exhaustive, elle montre la diversité des outils existants. Si la majorité d'entre eux ne sont pas prioritairement dédiés à l'aménagement d'espaces publics, on constate qu'ils constituent néanmoins des leviers indispensables pour concrétiser les projets.

Plusieurs outils peuvent être combinés sur un même espace. Ceci permet de capter les atouts de chacun au profit du projet d'aménagement d'espace public.

Le choix du(des) outil(s) à mobiliser se fait aussi en fonction des outils existants sur le territoire et dans les mains des services et décideurs. On veillera, dans ce cadre, à éviter de disperser les sources de financement.

6.2.1 Outils de gouvernance

6.2.1.1 *Le programme stratégique transversal*

Présentation

Le Programme stratégique transversal (PST) est un outil de programmation qui traduit la politique communale en objectifs opérationnels. Cet outil de gouvernance locale remplace le programme de politique générale initialement mis en place par le Code de la démocratie locale et de la décentralisation (Art L1123-27). Il ne s'agit pas d'un outil de financement.

Depuis 2018, chaque commune doit intégrer cet outil dans ses pratiques et remettre son PST à la Région dans les 9 mois qui suivent l'installation du Collège Communal (6 mois pour les communes ayant déjà mis en place un PST).

Le PST peut comporter des objectifs pour la qualification des espaces publics de la commune, voire des actions spécifiques pour certains espaces.

Temporalité

Le PST est établi pour une mandature communale, soit 6 ans. Il est évalué à mi-mandat ; des adaptations peuvent être intégrées selon l'état d'avancement des objectifs.

Contenu

Le PST s'articule en deux volets :

- Le **volet interne** se compose d'un état des lieux des ressources humaines au sein de la commune ;
- Le **volet externe** concerne le développement de la politique communale. Il synthétise les ambitions de la majorité communale sur l'ensemble de ses compétences (mobilité, travaux, environnement...) et développe les actions que la commune s'engage à réaliser. Ce volet du PST constitue la feuille de route de l'administration communale pour les 6 années de législature.

Concrètement, le volet externe du PST se compose de trois parties :

- Un état des lieux des besoins et des enjeux. Cette partie consiste à identifier dans les grandes lignes les caractéristiques de la commune à partir des données et informations existantes. Il ne s'agit pas d'un diagnostic : si un diagnostic est nécessaire pour approfondir certaines thématiques, il doit être spécifié comme tel dans les objectifs et actions du PST ;
- Une stratégie avec la définition des objectifs stratégiques et une priorisation des axes d'intervention ;
- Un programme d'actions, complété par une première approche budgétaire.

Acteurs

Les élus politiques sont tenus de réaliser ce plan avec le concours du directeur général, qui prend en charge l'opérationnalisation de la politique communale.

Le volet externe du PST peut être renforcé par la constitution d'un comité de direction rassemblant le directeur général, le directeur financier et les membres du personnel représentant les différents services de la commune. Ce comité aura pour mission le suivi de la mise en œuvre des actions et l'identification des responsables de projets. Il a pour avantage de décloisonner les services : il permettra en effet aux différents responsables de service de faire passer les informations d'un service à l'autre et de se coordonner. Les différentes politiques sectorielles sont ainsi fédérées, un des objectifs majeurs poursuivis par le PST.

Le PST est publié sur le site internet de la Commune afin d'en permettre une large diffusion.

Espaces publics

Le PST doit renseigner le projet de (ré)aménagement de l'espace public ainsi que les différentes étapes nécessaires à son élaboration (diagnostic, participation citoyenne...), les porteurs de projets et les services communaux impliqués (*fiches processus). C'est également dans ce document que doivent être mentionnés le ou les outils (stratégiques ou opérationnels) qui seront mobilisés pour l'aménagement de l'espace public. Par exemple, si le réaménagement d'un espace public nécessite un financement via la rénovation urbaine, l'élaboration de cet outil devra être renseignée comme action à réaliser.

Le PST impose des ambitions de processus (transversalité et de coordination au sein des pouvoirs publics et autres institutions impliquées) qui sont à appliquer dans le projet de (ré)aménagement d'espace public.

Financement

Le PST ne dispose pas de budget qui lui soit dédié. Cependant, le PST est lié au Plan d'investissement communal et surtout à la Perspective de développement urbain (voir infra). A travers ces outils, il est possible d'obtenir des fonds pour la réalisation d'espaces publics.

Boîte à outils



SPW Intérieur et Action sociale - pst.pouvoirslocaux@spw.wallonie.be

Guides :

- Programme stratégique transversal, Guide méthodologique, SPW Editions, 2018. Disponible en ligne : <http://pouvoirslocaux.wallonie.be/pst/outils/Guide%20methodologique%20PST.pdf>
- Site internet « Programme stratégique transversal », Pouvoirs Locaux : <http://pouvoirslocaux.wallonie.be/pst/index.html>
- Le Programme stratégique transversal communal (PST), Une démarche stratégique pour les villes et communes, Revue Mouvement communal, Mensuel n°863, Décembre 2011, Hors-série.

Références

- Les PST des 24 communes ayant testé l'outil de 2012 à 2018 sont disponibles sur le site des Pouvoirs locaux : http://pouvoirslocaux.wallonie.be/pst/outils_pst.html

6.2.1.2 Perspective de développement urbain

Présentation

La perspective de développement urbain est un outil stratégique et opérationnel et s'inscrit, tel un chapitre, dans les PST.

Pour sept grandes villes wallonnes, l'adoption d'une PDU est obligatoire. Il s'agit de Charleroi, Liège, La Louvière, Mons, Mouscron, Seraing et Verviers. Elles ont en commun de compter une population supérieure à 50.000 habitants et un revenu moyen inférieur à celui de la moyenne régionale. L'encadrement de ces sept villes est lié à la politique des Grandes Villes menée par la Région Wallonne. Cet outil est également ouvert aux autres villes sans constituer, pour elles, une obligation.

La PDU renseigne au minimum :

- Un diagnostic / une mise en contexte ;
- Une définition des grandes ambitions et sa traduction spatialisée ;
- Un plan d'actions.
- La participation citoyenne n'est pas obligatoire, mais certaines villes ont décidé d'élaborer leur PDU en y impliquant les citoyens.

Espaces publics

Parmi les sept objectifs visés par la PDU, les espaces publics sont spécifiquement repris. « Offrir un réseau d'espaces publics attractifs, en ce compris d'espaces verts¹ » participe en effet à développer qualitativement le cadre de vie urbain.

Acteurs

La procédure d'adoption de la PDU est celle du PST puisqu'elle y est intégrée.

- Le Conseil communal remet un projet de PST/PDU au Collège qui l'envoie au Pôle Aménagement du Territoire.
- Le Pôle Aménagement du Territoire donne un avis sur le projet et le transmet au Gouvernement.
- Le Gouvernement wallon approuve ou refuse le projet de PST/ PDU.

Financement

Un budget global de 13 millions est à répartir entre les sept villes. L'approbation par le Gouvernement de la PDU d'une ville donne droit à ce financement régional. La répartition de l'enveloppe entre les communes se fait comme ceci : le subside se calcule selon le nombre d'habitants de la commune pour 75 % de l'enveloppe, le quart restant se base sur le revenu net par habitant.

Attention, si une ville ne remet pas sa PDU ou est recalée par le Pôle Aménagement du Territoire, elle ne peut bénéficier du subside « Politique des Grandes Villes ». L'accès à d'autres sources de financement (rénovation, revitalisation ...) n'est pas concerné par ces sanctions.

Boîte à outils

- Les villes bénéficient de l'appui de l'Université de Liège au travers de l'organisation d'ateliers de co-construction de ce plan.
- Arrêté du Gouvernement wallon relatif à la perspective de développement urbain - 8 novembre 2018, SPW, http://www.etaamb.be/fr/ar-rete-du-gouvernement-wallon-du-08-novembre-2018_n2018206194.html
- Site internet de la plateforme : www.plateforme-villes-wallonie.be

6.2.2 Outils stratégiques

6.2.2.1 Plan (communal) de mobilité

Présentation

Les plans de mobilité peuvent être établis à différentes échelles. Les communes ont en effet la possibilité d'élaborer un plan communal de mobilité (PCM) ou un plan intercommunal de mobilité (PICM), soit un plan de mobilité commun à deux, voire plus de communes.

Le PCM est ici principalement visé. Il est destiné à « organiser et à améliorer l'accessibilité aux lieux de vie et d'activités, tant pour les personnes que pour les marchandises, dans un souci de développement durable ». Il vise plus particulièrement :

- « L'organisation des éléments structurants des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité aux lieux de vie et d'activités à l'échelle de la commune ;
- La réalisation d'un développement territorial cohérent en matière de mobilité, notamment par la recherche d'une adéquation entre les profils d'accessibilité des sites disponibles et les profils de mobilité des activités et services en développement¹ »

Espaces publics

Le plan communal de mobilité vise spécifiquement les espaces publics, que ce soient les (grand)places, les axes structurants, les rues ou les sentiers.

Le PCM prévoit de répondre à deux défis :

- La sécurité (Art. 24§2–Décret relatif à la mobilité et à l'accessibilité locale) ;
- La qualité de vie et la convivialité par le biais d'« une diminution des nuisances liées à la mobilité » (Art.12.§3).

Les ambitions poursuivies dans le cadre de l'élaboration d'un PCM sont liées au partage des espaces publics, à leur structuration et leur lisibilité. Le PCM permet également d'appréhender à l'échelle communale des problématiques spécifiques telles que le transport et la livraison des marchandises, le stationnement, les aménagements PMR...

Sur le plan du processus, le PCM est un document stratégique structuré en trois étapes : le diagnostic, la programmation et l'élaboration d'une esquisse, voire la définition des concepts (espace partagé...) d'aménagement de l'espace public. Il se distingue par :

- La multiplicité des acteurs mis autour de la table en matière de mobilité, accessibilité... ;
- L'élaboration de fiches projets et la priorisation des axes d'intervention.

Enfin, le PCM prévoit une évaluation des aménagements réalisés.

Acteurs

Le PCM est établi à l'initiative du Conseil communal. La mise en place de cet outil mobilise :

- La commune : L'échevin en charge de la mobilité et le conseiller en mobilité (CeM) sont chargés du suivi du PCM ;
- L'auteur de projet agréé ;
- La Direction de la planification de la mobilité (SPW Mobilité et Infrastructures) ;
- Le Gouvernement wallon ;
- La Commission de suivi, rassemblant les administrations ayant en charge les autoroutes et routes ; les transports ; les pouvoirs locaux ; l'aménagement du territoire (le fonctionnaire délégué et la ou les sociétés de transport en commun couvrant la commune considérée) ;
- La CCATM : elle remet un avis sur les trois phases de l'élaboration d'un PCM : le diagnostic, la définition des objectifs et le plan d'action.

Financement

Subventions accordées par la Région wallonne dans les limites du budget disponible :

- 75 % des honoraires de l'auteur de projet ou de la charge du personnel communal si le PCM est étudié en interne sont subsidiés.

- Une subvention complémentaire (max 75%) peut être octroyée à une commune pour des prestations liées au PCM ; il s'agit d'étudier plus spécifiquement certains aménagements et certains espaces publics. Cette subvention peut également servir à financer un processus de concertation en lien avec le PCM.

Conditions d'éligibilité :

- L'existence d'une commission consultative en aménagement du territoire (CCATM) ou, le cas échéant, d'une commission locale de développement rural (CLDR) ;
- L'engagement d'un conseiller en mobilité (CeM) au sein de l'administration communale.

Financements et soutiens supplémentaires : si la commune dispose déjà d'un PCM ou d'un Plan de déplacements scolaires, elle peut obtenir une aide complémentaire (75% du coût de l'étude) pour favoriser la convivialité entre les différents modes de transports, promouvoir les modes doux et la sécurité routière.

Le SPW Secrétariat général fournit une expertise par le biais de son département de la Coordination des fonds structurels qui assure la coordination des projets mobilité financés par les fonds FEDER, Interreg et Leader.

Boîte à outils

Formation : Formation des conseillers en mobilité (CeM)

Législation et documents de références :

- Décret relatif à la mobilité et à l'accessibilité locale du 1er avril 2004
- Outils supra-communaux : la Stratégie Régionale de Mobilité, les plans provinciaux de mobilité et les plans de mobilité des communes voisines.

Guides :

- Le Plan communal de mobilité : un état des lieux, Cémathèque n°27, Editions SPW, mai 2009.
- Conseiller en mobilité : une formation, une fonction, un métier, Cémathèque n°28, Editions SPW, juillet 2009.

6.2.2.2 Schéma de développement (pluri)communal

Présentation

Le schéma de développement communal définit « la stratégie territoriale pour l'ensemble du territoire communal sur la base d'une analyse contextuelle, à l'échelle du territoire communal ». Son objectif est de lutter contre l'étalement urbain et promouvoir une utilisation rationnelle du territoire et des ressources, développer le milieu socio-économique et l'attractivité territoriale, promouvoir une gestion qualitative du cadre de vie et, enfin, maîtriser la mobilité. Ce document a valeur indicative.

Espaces publics

Le SDC définit une stratégie territoriale pour l'ensemble du territoire communal. Il identifie des principes de mise en œuvre des objectifs de développement territorial ainsi que des mesures de gestion et de programmation relatives à la structure territoriale. Le SDC apporte donc une vision d'ensemble de la structure du territoire, notamment le réseau viaire eu égard aux perspectives de développement de l'urbanisation entre autres. Outre la vision globale et prospective, un SDC peut pointer des espaces publics dont le (ré)aménagement constitue un levier d'action pour restructurer, consolider ou développer un quartier.

Acteurs

Le SDC est établi à l'initiative du Conseil communal et approuvé par le Gouvernement. La mise en place de cet outil mobilise :

- La Commune : son échevin en charge de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme et le conseiller en aménagement du territoire et de l'urbanisme (CATU),
- L'auteur de projet agréé,

- La Direction de l'aménagement local (SPW Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie),
- Le Gouvernement wallon,
- La CCATM, si elle existe.

Il est soumis à une enquête publique.

Financement

Les subventions sont accordées par la Région wallonne dans les limites du budget disponible. Cette subvention couvre au maximum 60 % des honoraires (TVAC) de l'auteur de projet pour l'élaboration ou la révision totale du schéma de développement. Elle est limitée à un montant maximum de 60.000 € pour l'élaboration ou la révision totale du schéma et à 20.000 € pour une révision partielle.

Boîte à outils

- Formation : Formation des conseillers en aménagement du territoire et de l'urbanisme
- Guide sur la procédure : <http://lampspw.wallonie.be/dgo4/tinymvc/apps/amenagement/views/documents/directions/dal/sdc/ta-bleau-procedure-sdc.pdf>

6.2.2.3 Schéma d'orientation local

Présentation

Le schéma d'orientation local détermine, pour une partie du territoire communal, les objectifs d'aménagement du territoire et d'urbanisme (CoDT D.II.1.1). Il y précise les options prises dans le schéma de développement (pluri)communal. A plus grande échelle, la zone d'enjeu communal (ZEC) remplit les mêmes fonctions qu'un SOL. La présentation de ce dernier est donc également valable pour une ZEC.

Espaces publics

Le SOL comporte une carte d'orientation esquissant notamment le réseau viaire et les espaces publics/espaces verts. Il peut également comporter des indications relatives aux espaces publics.

Il détermine les éléments guidant l'urbanisation –ou le cas échéant la protection- d'une zone délimitée ; généralement de l'ordre du quartier. Son degré de définition permet de poser les principaux jalons pour concevoir la structure, la configuration, la connectivité, l'intégration aux trames vertes et bleues ou encore l'activation d'un espace public à concevoir ou réaménager.

Certains SOL peuvent cadrer assez précisément une urbanisation et s'élaborer en parallèle d'un projet porté par un développeur. Des charges d'urbanisme, notamment en vue d'aménager un espace public, peuvent opportunément être réfléchies à ce stade et assurer une opérationnalisation d'ensemble.

Acteurs

Le SOL est établi à l'initiative du Conseil communal et approuvé par le Gouvernement. La mise en place de cet outil mobilise a minima :

- La Commune : son échevin en charge de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme et le conseiller en aménagement du territoire et de l'urbanisme (CATU),
- L'auteur de projet agréé,
- La Direction de l'aménagement local (SPW Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie),
- La CCATM,
- Le Gouvernement wallon.

Financement

Une subvention d'un montant équivalent à 60% des honoraires de l'auteur de projet (TVAC) peut être octroyée aux communes pour l'élaboration ou la révision totale d'un schéma d'orientation local et limitée à un montant maximum de 24.000 euros pour l'élaboration ou la révision totale et de 10.000 euros pour une révision partielle du schéma.

Boîte à outils

- Formation : Formation des conseillers en aménagement du territoire et de l'urbanisme
- Guide sur la procédure : <http://lampspw.wallonie.be/dgo4/tinymvc/apps/amenagement/views/documents/directions/dal/sol/ta-bleau-procedure-sol.pdf>

6.2.2.4 Schéma de développement commercial

Présentation

Depuis novembre 2014, la Wallonie s'est dotée d'un schéma régional de développement commercial (SRDC). Quelques mois plus tard, le décret du 5 février 2015 relatif aux implantations commerciales vient préciser la manière dont les communes peuvent se doter, elles aussi, d'un schéma de développement commercial¹.

Le SRDC vise à analyser et orienter à court et moyen termes le développement de l'offre commerciale sur l'ensemble du territoire wallon. Le schéma communal de développement commercial doit s'inscrire dans ces indications.

Les SCDC ont valeur indicative, ils servent à définir l'organisation de l'armature commerciale au sein de la commune et la stratégie de complémentarité vis-à-vis des pôles extérieurs. Pour ce faire, ils sont composés, a minima, d'un inventaire de la situation existante, d'options et recommandations de développement commercial pour partie ou l'ensemble du territoire communal, d'une programmation de la mise en œuvre de ces recommandations, ainsi que d'un volet environnemental, des objectifs poursuivis en matière de délivrance des permis d'implantations commerciales et des incidences probables.

Il est possible d'élaborer un schéma de développement commercial pluricommunal.

Espaces publics

Les SCDC prennent en considération autant les flux de circulation (et donc les voiries) que le contexte spatial et environnemental dans lequel se développe le commerce. En effet, la qualité du cadre bâti, de l'accessibilité multimodale, des cheminements... sont autant de paramètres susceptibles d'influencer positivement ou négativement le développement commercial.

Acteurs

- Le Conseil communal vote la réalisation d'un SCDC, désigne l'auteur de projet, valide le projet de schéma et organise l'enquête publique liée à celui-ci.
- Un auteur de projet agréé (par la Commission d'agrément d'auteur de schémas commerciaux) peut être désigné pour le SCDC et/ ou pour le rapport sur les incidences environnementales (RIE).
- Le Gouvernement wallon met à l'étude le projet de schéma auprès des instances consultatives. Sur base de leurs avis, il approuve ou refuse celui-ci.
- Les instances consultatives sont, au sein de l'administration wallonne, l'Observatoire du commerce (DG06), la direction des Implantations commerciales et son fonctionnaire des installations commerciales (FIC), le fonctionnaire délégué. La CCATM lorsqu'elle existe remet également un avis.
- La Commission d'agrément d'auteur de schémas commerciaux agréée les porteurs de projet souhaitant se charger d'un SCDC.

Les SCDC sont soumis à enquête publique.

Financement

L'élaboration des SCDC n'est pas subsidiée par la Région wallonne. Cependant, l'élaboration de SCDC pluricommunaux permet de partager les frais entre plusieurs communes.

Boîte à outils

- Formation : Formation en Conseiller en Développement commercial (Co-DEC) donnée par la Direction des Implantations Commerciales du SPW. Contacts : codec.dgo6@spw.wallonie.be
- Décret du 5 février 2015 disponible sur : <https://wallex.wallonie.be/index.php?doc=29135&rev=30726-18245>

- Schéma Régional de Développement Commercial : https://www.wallonie.be/sites/wallonie/files/publications/srdc_web.pdf

6.2.2.5 Agenda 21

Présentation

L'Agenda 21 consiste en un programme d'actions visant l'amélioration du cadre de vie à l'échelle communale. Ce programme est conçu dans une perspective de développement durable. Constitué d'un diagnostic faisant le point sur les volets économiques, sociaux et environnementaux, il propose un plan stratégique à moyen terme, un programme d'actions concrètes ainsi que les méthodes d'évaluation de ces dernières pour répondre aux besoins identifiés.

Espaces publics

L'Agenda 21 regroupe une série d'actions concrètes. Ces dernières peuvent concerner l'espace public : veiller à son accessibilité, à sa propreté, à accueillir des projets locaux de développement durable...

Acteurs

- Les citoyens : L'Agenda 21 se veut particulièrement participatif. Les citoyens sont donc consultés sur l'avant-projet et le projet adopté par la commune.
- La commune : Le Conseil communal est à l'initiative et approuve le projet d'Agenda 21. Le Collège se charge de la bonne exécution des différentes phases des projets.
- La Région wallonne : elle rend un avis consultatif sur le projet d'Agenda 21 avant son approbation.

Financement

Il n'y a pas de financement spécifiquement prévu pour la mise en place d'un Agenda 21. Par contre, la subvention pour l'engagement d'un conseiller en environnement est notamment conditionnée à la mise en œuvre d'un Agenda 21.

Processus

Comme les PCDR, l'Agenda 21 fait la part belle à la participation citoyenne. Les citoyens sont appelés à participer à l'élaboration de l'Agenda 21 avec les autorités communales. La participation peut s'organiser, a minima, à travers l'information et la sensibilisation. Mais on peut prévoir des mécanismes de consultation et coproduction plus poussés. Les appels à projets citoyens en sont un exemple.

Les communes souhaitent parfois regrouper leurs ambitions dans un seul plan. Etant donné qu'il s'agit d'un plan stratégique à moyen terme, l'Agenda 21 peut être couplé au PCDR ou au SDC. Le PCDR peut même faire office d'Agenda 21.

Boîte à outils

Formation d'éco-conseiller : Institut Eco-Conseil, www.eco-conseil.be

Guides :

- H. BARTHE BASTALLE et P. FONTAINE, « L'Agenda 21 local en Wallonie, principaux résultats d'une enquête au niveau communal », CPDT, https://cpdt.wallonie.be/sites/default/files/publications/pdf/10.l-agenda_21_local_en_wallonie.pdf
- V. POROT, « Mettre en œuvre un Agenda 21 local dans sa commune. Guide de bonnes pratiques inspirées d'expériences en Belgique et en Tunisie », Eco-Conseiller, <http://www.eco-conseil.be/wp-content/uploads/2013/07/Agenda-21.pdf>

6.2.3 Outils opérationnels

6.2.3.1 Plan communal de développement rural

Présentation

Le programme communal de développement rural vise le développement et la réalisation d'actions coordonnées et transversales, en faveur de la revitalisation et de la restauration du territoire communal ou d'une partie de celui-ci, et de l'amélioration des conditions de vie des habitants du point de vue économique, social et culturel. Concrètement, il s'agit d'un document fixant la stratégie de développement rural, conçue dans une démarche participative de développement durable (Art13. Décret du 11 avril 2014).

Espaces publics

Des subventions peuvent être accordées pour des projets d'aménagement et de création d'espaces publics, pour la protection, l'amélioration et la mise en valeur du cadre et du milieu de vie en ce compris le patrimoine bâti et naturel. Le projet d'espace public est intégré dans une approche globale, analytique, prospective et partagée.

La démarche participative inhérente à l'outil PCDR permet d'évaluer les besoins et de définir une programmation des espaces publics partagée et portée par les usagers. Celle-ci est généralement une opportunité pour amener un débat citoyen sur l'aménagement, l'attractivité et le développement du territoire, le vivre ensemble ou encore la gestion de l'espace public

Temporalité

Un PCDR finalisé et approuvé par le Ministre en charge du développement rural, est validé pour une durée maximale de 10 ans. Le PCDR fixe des priorités parmi les projets proposés / subsidiés.

Acteurs

Sept acteurs interviennent dans l'élaboration d'un PCDR, de manière concertée :

- La commune : c'est suite à la décision du Conseil communal de mener une Opération de développement rural, que le Collège sollicite un auteur de projet pour l'élaboration d'un programme à soumettre au Gouvernement wallon ;
- Le Pôle Aménagement du Territoire examine les programmes communaux de développement rural ;
- Le Gouvernement wallon : il approuve ou non les PCDR sur base de l'avis du Pôle Aménagement du Territoire (ex- CRAT) ;
- Un auteur de projet + également un organisme accompagnateur. La commune peut solliciter auprès du Gouvernement l'aide d'un organisme accompagnateur dont les activités sont financées par la Région wallonne :
 - o la Société de promotion économique pour l'Est de la Belgique (FWG) ;
 - o le Groupement Régional Économique Ourthe-Vesdre-Amblève (GREOVA) ;
 - o la Fondation rurale de Wallonie (FRW) pour les autres communes.
- La Commune peut s'engager dans une démarche de développement rural sans le concours de cet organisme : le cas échéant, le bureau d'études prend en charge la mission d'accompagnement ;
- La Direction du développement rural (SPW Agriculture, Ressources naturelles et Environnement). Elle est responsable de l'accompagnement des opérations de développement rural et de la gestion des subventions ;
- En matière de participation citoyenne, la population et la Commission locale de développement rural sont toutes deux associées à la démarche de développement rural. La Commission locale de développement rural est composée de 10 à 30 personnes représentant les composantes politique, économique, socio-professionnelle et culturelle de la commune. Si la commune est dotée d'une CCATM, les deux commissions peuvent être rassemblées.

Financement

Enveloppe budgétaire annuelle : 14 millions d'euros

Subventions accordées par la Région wallonne dans les limites du budget disponible :

- Projets communaux : concernant les places publiques et les voiries, 60 % de subsides (pour le reste 80%) ;
- Projets trans-communaux : 90%.

Toute subvention de plus de 250.000€ nécessite l'accord du Gouvernement wallon. Les subventions concernent également le financement des auteurs de projet.

Conditions d'éligibilité :

- Le financement n'est accessible qu'aux communes rurales, semi-rurales ou aux régies communales autonomes dans des communes rurales ou semi-rurales.
- Le subside ne peut porter que sur les investissements sur des propriétés communales.
- Les projets répondent aux objectifs du développement durable.
- La mise en place d'une Commission locale de développement rural (participation citoyenne).

La subvention n'est pas exclusive : la recherche de financements complémentaires est conseillée, pour autant que les financements soient associés et non juxtaposés sur un seul et même objet/périmètre. C'est une des missions de l'organisme accompagnateur et du bureau d'études.

Processus

En ce qui concerne le processus, le PCDR se caractérise par :

- Le caractère négocié et partagé de la démarche ;
- Le fait de porter sur l'ensemble du processus de conception de l'espace public, de l'impulsion à l'évaluation ;
- La participation citoyenne pouvant aller de l'information à la co- production (Art. 4 et suivants du Décret du 11 avril 2014).

Boîte à outils

Guides

- La pratique du développement rural, SPW Editions, 2017. Disponible en ligne : <https://agriculture.wallonie.be/documents/20182/38855/VERSION+FINALE+WEB+-+Broch++Prat++Devel++rural.pdf/93fd9be7-b185-4130-ab0b-b875ca6bb567>
- Les espaces publics villageois, comment bien les aménager dans le cadre d'une opération de développement rural ?, Les Cahiers de la Fondation Rurale de Wallonie, Tome 8, 2009. Disponible en ligne : <https://www.frw.be/uploads/7/8/3/9/78394446/ct8.pdf>

Législation

- Décret du 11 avril 2014 relatif au développement rural (Arrêté d'exécution du 12 juin 2014)
- Circulaire 2015/01 relative au Programme communal de développement rural (PCDR) : modalités pour le lancement d'un PCDR.

6.2.3.2 Opération de rénovation urbaine

Présentation

L'opération de rénovation urbaine est une action d'aménagement globale et concertée, d'initiative communale, qui vise à restructurer, assainir ou réhabiliter un périmètre urbain de manière à y favoriser le maintien ou le développement de la population locale et à promouvoir sa fonction sociale, économique et culturelle dans le respect de ses caractéristiques culturelles et architecturales propres (Art. D.V.14, CoDT).

Espaces publics

Le CoDT ne cite pas expressément le réaménagement des espaces publics dans les objectifs poursuivis par la rénovation urbaine. Cependant, l'outil ayant pour vocation de restructurer et réhabiliter un périmètre défini, au travers d'actions orientées vers l'habitat prioritairement, il intègre d'emblée dans sa réflexion l'aménagement des espaces publics ainsi que des espaces verts. L'objectif de maintien de la population locale est intimement lié à la qualité du logement et du cadre de vie des quartiers. L'espace public est un levier pour poursuivre et concrétiser cet objectif.

Une opération de rénovation urbaine permet d'agir sur l'aménagement des espaces publics au travers de subsides accordés sur base d'un schéma d'aménagement d'ensemble. En outre, les expropriations pour cause d'intérêt public sont permises dans le périmètre concerné par la rénovation urbaine. Cet instrument est à garder en tête lorsque le pouvoir communal souhaite valoriser un espace public.

Au travers du subside accordé pour un conseiller en rénovation urbaine, l'outil s'avère également une opportunité pour renforcer le portage communal du projet et assurer la cohérence d'intervention

Temporalité

Le schéma directeur de rénovation urbaine fixe la stratégie, la composition spatiale, la programmation et détermine au travers de fiches projets les aménagements à réaliser à court, moyen et long terme (15 ans au maximum).

Acteurs

Les acteurs impliqués dans une opération de rénovation urbaine sont :

- La commune, qui se lance dans une opération de rénovation sur base d'une décision du Conseil communal. Elle a la possibilité d'engager un conseiller en rénovation urbaine dont le salaire est pris en charge par la Région (+/- l'équivalent d'un mi-temps) ;
- Un auteur de projet désigné par la commune ;
- La Direction de l'Aménagement opérationnel (DAO-SPW Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie), qui assure le suivi de la conception du projet, contrôle la délivrance des subventions, remet avis au fur et à mesure des avancées du projet et accorde les permis via le fonctionnaire délégué ;
- Le Pôle Aménagement du Territoire donne un avis sur le dossier de rénovation urbaine (périmètre, programme, calendrier) ;
- La commission locale de rénovation urbaine, composée de citoyens, de représentants de la commune, de la CCATM le cas échéant, des sociétés de logement de service public...

Financement

Enveloppe budgétaire :

La Région libère des budgets pour soutenir les opérations de rénovations et de revitalisations urbaines. Pour donner une idée des enveloppes octroyées, 6,5 millions € étaient débloqués pour 12 projets fin 2017. L'année suivante 15,2 millions € étaient débloqués pour 27 projets. Ainsi, on peut considérer que la moyenne des subsides accordés par projet tourne autour des 500 000 €.

Montant – Subventions accordées par la Région :

- 80% du montant des travaux de création, d'amélioration d'espaces verts (les squares, les parcs et les jardins accessibles au public et dans lesquels l'élément végétal est prédominant) et d'espaces de convivialité (les places et les espaces publics ouverts affectés à des fins de rencontre et de loisirs réservés aux modes de déplacement doux et dont l'aménagement est particulièrement qualitatif).
- 60% du montant des travaux de création ou d'amélioration des équipements collectifs:
- « Équipements collectifs » : les voiries, les trottoirs, les pistes cyclables, les passerelles piétonnes, les places, les galeries de jonction réservées aux circulations lentes, les parkings de sur-face intégrés à l'espace public.
- 90% du montant des acquisitions et travaux en vue de la création ou l'amélioration d'espaces verts, de l'infrastructure de proximité et d'espaces de convivialité – dans les zones d'initiatives privilégiées visées (Art.D.V.15 du CoDT).

L'engagement d'un conseiller en rénovation urbaine est subventionné à hauteur de 25.000€ par an.

Conditions d'éligibilité :

Une opération de rénovation urbaine peut être initiée dans différents contextes. Le caractère urbain n'est pas clairement établi et les propositions de périmètres sont examinées au cas par cas. Depuis plus de 30 ans de politiques urbaines, les opérations de rénovation urbaine ont été réalisées aussi bien dans de grandes agglomérations que dans des villages.

Processus

Une opération de rénovation urbaine met l'accent sur :

- Le diagnostic avec une attention portée sur :
 - o Le périmètre de réflexion, largement plus étendu que les limites de la zone d'intervention et qui fera l'objet d'un arrêté de reconnaissance validé par la Région.
 - o Les aspects socio-économiques
- La participation citoyenne.
- Le programme, c'est-à-dire l'ensemble des aménagements à réaliser et le calendrier.

Références

Convivialité et activation de l'espace public

La Commune de Neufchâteau a réalisé le réaménagement de la Grand Place et des voiries adjacentes pour rendre le centre-ville aux usagers faibles et améliorer l'attractivité des abords des commerces. Le projet comportait également des aménagements favorables aux modes doux et une nouvelle gestion du stationnement.

Partages et usages

La Commune de Chimay avait comme ambition forte d'aboutir à une répartition modale de l'espace public privilégiant les modes doux. Un espace de rencontre a été réfléchi de manière à prioriser le piéton.

Boîte à outils

Formation :

- Formation : Financée par le SPW Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie, une formation est organisée par l'UVCW à destination des porteurs de projet.

Législation

- Législation : CoDT, art. D.V.14, D.V.17 et D.V.19 : http://lampspw.wal-lonie.be/dgo4/tinymvc/apps/amenagement/views/documents/juridique/codt/CoDT_Fr.pdf

6.2.3.3 Opération de revitalisation urbaine

Présentation

L'opération de revitalisation urbaine est une action visant, à l'intérieur d'un périmètre défini, l'amélioration et le développement intégré de l'habitat, en ce compris les fonctions de commerce et de service, par la mise en œuvre de conventions associant la commune et le secteur privé (Art.D.V.13 du CoDT).

Cet outil peut intervenir en complément d'une opération de rénovation urbaine.

Espaces publics

Les textes légaux sont explicites quant à la portée de la revitalisation urbaine sur l'aménagement de l'espace public. L'art.D.V.13 du CoDT cite :

- L'équipement ou l'aménagement en voirie ;
- L'aménagement d'espaces verts ;
- L'équipement urbain à usage collectif.

Un partenariat public-privé organise selon une répartition proportionnelle la prise en charge des aménagements de l'espace public par le public et l'intervention du privé pour le logement, voire également pour d'autres fonctions.

Par ce mécanisme de partenariat, la revitalisation urbaine s'avère un outil particulièrement intéressant pour mener des projets combinant le développement immobilier et l'aménagement des espaces publics adjacents en assurant une cohérence d'aménagement et des calendriers d'intervention.

Temporalité

La revitalisation urbaine est une opération plus ciblée et ponctuelle. Elle s'inscrit sur le court et moyen terme.

Acteurs

Les acteurs impliqués dans une opération de revitalisation urbaine sont

- La commune s'engage dans une opération de revitalisation urbaine sur base d'une décision du Conseil communal. Elle peut mobiliser son conseiller en rénovation urbaine. Elle signe un accord de partenariat avec le secteur privé. Ce dernier investit dans le logement, tandis que la commune se concentre sur l'aménagement de l'espace public ;
- Un auteur de projets désigné par la commune ;
- Des opérateurs privés : la revitalisation urbaine se distingue par le principe d'un partenariat entre les pouvoirs publics et des développeurs privés pour valoriser leurs investissements mutuels ;
- La Direction de l'aménagement opérationnel (DAO - SPW Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie) assure le suivi de la conception du projet, contrôle la délivrance des subventions et remet avis au fur et à mesure des avancées du projet ;
- Le Pôle Aménagement du Territoire donne un avis sur le dossier de revitalisation urbaine (périmètre, programme, calendrier) ;
- Le Gouvernement wallon statue sur le dossier de revitalisation urbaine
- Une cellule de coordination provinciale : « Chaque cellule a pour mission d'assurer la coordination entre les investissements que la Région consent ou les subventions qu'elle octroie sur le domaine public régional ou communal, dans un périmètre de revitalisation et à proximité de celui-ci » (CoDT art. R.V.13-3).
- Le fonctionnaire délégué, qui délivre le permis.
- La commission locale de rénovation urbaine, si elle existe, peut remplacer la CCATM. Elle est composée de citoyens, de représentants de la commune, de la CCATM le cas échéant, des sociétés de logement de service public, ...

Financement

Le subside accordé par la Région wallonne est plafonné à 1.250.000 €.

Pour chaque euro investi par la Région, la ou les personnes physiques ou morales de droit privé investissent au moins deux euros dont un dans une ou plusieurs actions en relation avec la transformation ou la création de logements.

L'accès au financement n'est pas soumis à des conditions d'éligibilité spécifiques. Un examen du dossier de revitalisation sur le fond et la forme est effectué par la DAO et le Pôle Aménagement du Territoire.

Référence

Combiner revitalisation et rénovation urbaine

Le quartier du centre d'Ath a fait l'objet d'une opération de rénovation urbaine dans laquelle était intégrée une opération de revitalisation urbaine. Celle-ci a permis d'impliquer différents promoteurs dont les investissements ont abouti à la création de 60 logements. Les pouvoirs publics ont pris en charge la requalification de l'espace public en insérant le stationnement dans un parking souterrain.

Boîte à outils

Formation :

- Financée par le SPW Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie, une formation est organisée par l'Union des Villes et des Communes wallonnes à destination des porteurs de projet.

Législation :

- CoDT art. D.V.13, D.V.17 jusque D.V.20 : http://lampspw.wallonie.be/dgo4/tinymvc/apps/amenagement/views/documents/juridique/codt/CoDT_Fr.pdf

6.2.3.4 Plan communal de développement de la nature

Présentation

Le Plan Communal de Développement de la Nature (PCDN) a pour objectif de maintenir, développer et restaurer la biodiversité au niveau communal. Il vise la prise en compte de la nature sur le territoire communal en intégrant le développement durable, économique et social. Les acteurs locaux sont impliqués dans son élaboration, au travers d'un diagnostic du réseau écologique et de la définition d'une vision du développement de la nature consignée dans une charte. Le PCDN dresse une série d'actions à mener. Il contient également un volet sensibilisation.

Il ne fait l'objet d'aucun cadre réglementaire ou légal.

Espaces publics

Le PCDN est une opportunité pour réfléchir à l'aménagement et la gestion écologique des espaces publics, établir un programme d'actions et concrétiser des aménagements en faveur du développement de la nature : fauchage tardif, gestion durable de pièces d'eau, réhabilitation de sentiers... Son volet de sensibilisation est également une opportunité de réflexion sur l'intégration de la nature dans l'espace public, son appropriation et ses modes de gestion.

Bien que l'ampleur des subsides soit faible, le PCDN peut s'avérer un levier intéressant pour concrétiser des aménagements, souvent en complément d'autres sources de financement.

Acteurs

Le PCDN est un partenariat entre différents acteurs locaux :

- La Commune et ses services administratifs (travaux, environnement, énergie...);
- Des institutions telles que le Contrat de rivière;
- Des citoyens et le milieu associatif.

La Commune, par le biais d'une décision du Conseil communal, initie la démarche et présente sa candidature à la Région wallonne. Elle établit un partenariat avec des acteurs locaux, surtout ceux concernés par la thématique « nature ». Elle lance un appel d'offre pour désigner un auteur de projet. Elle encadre le processus et finance une partie de sa réalisation. Elle s'occupe d'organiser la concertation entre tous les partenaires, dans le cadre de groupes de travail ou de réunions plénières.

La commune peut recourir à l'expertise de la Fondation rurale de Wallonie.

Financement

Dans la limite des disponibilités budgétaires, la Région wallonne accorde une subvention à la commune à hauteur de 3.500€ pour le processus d'élaboration du PCDN (réunions...) et de 5.000€/an pour la concrétisation des projets.

Processus

Le PCDN comprend un volet participatif ambitieux. Le diagnostic et le programme d'actions sont concertés et partagés entre tous les acteurs : ils sont repris dans une charte signée par la Région wallonne, les élus et les membres du PCDN. Cette charte reprend les fiches actions que la commune s'engage à réaliser.

Boîte à outils

Législation : néant. Il n'existe pas de base légale pour l'élaboration d'un PCDN. La Région wallonne a initié en 1999 les plans de développement de l'environnement et de la nature via un décret qui n'a jamais fait l'objet d'arrêtés d'exécution.

Formulaire de demande de subsides : <http://biodiversite.wallonie.be/fr/pcdn.html?IDC=3158>

Guides :

- La Fondation rurale de Wallonie renseigne aux communes qui se lancent dans une démarche PCDN deux guides : un document publié par la Fondation rurale de Wallonie en 1995 et un document reprenant les étapes principales d'un PCDN.
- Elle a également mis en ligne « le cabinet des curiosités » et une carte reprenant les initiatives mises en œuvre dans le cadre des PCDN.
- Cabinet des curiosités : https://www.frw.be/pcdn_curiosites.html

- Carte des initiatives : <https://uploads.knightlab.com/storymapsjs/be-5d1cc44f7fba5fcd19013d39b02458/projets-pcdn/draft.html>

6.2.3.5 Plan d'investissement communal

Présentation

Le plan d'investissement communal est un programme triennal visant l'objectivation, la simplification et l'accélération des subventions allouées aux communes en matière de travaux publics. Il est lié au PST. La Région wallonne a instauré un droit de tirage qui consiste à réserver à chaque commune pour une période déterminée une dotation dans laquelle elle peut puiser le financement nécessaire à la réalisation de certains travaux et investissements.

Le processus débute par une « réunion plénière d'avant-projet » : « la réunion au stade de l'esquisse « crayon » en présence de toute personne susceptible d'apporter une aide à la conception du projet et ayant pour but de garantir la qualité des projets et la sécurité des travaux et d'éviter, sauf cas de force majeure, tous nouveaux travaux endéans les deux ans sur le périmètre de l'investissement considéré » (Art. L3342-1).

Le PIC 2019-2021 est orienté pour appréhender les défis de la convivialité, de l'accessibilité et de la sécurité. Les ambitions sont notamment d'améliorer la qualité du cadre de vie des usagers de l'espace public et de promouvoir une mobilité durable (Circulaire du 15 octobre 2018).

Espaces publics

En vertu de l'article L3341-1 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation (CDLD), *les subventions visées par le présent titre sont réservées aux acquisitions et aux travaux, en ce compris les études, les essais préalable et ceux nécessaires à leur contrôle, énumérés ci-après :*

- a) la création, l'aménagement et l'entretien extraordinaire des voiries publiques, dont l'assiette appartient à un pouvoir public, y compris les accessoires, tels que le mobilier urbain, la signalisation, les plantations et les œuvres d'art créées pour l'occasion;*
- b) la création et l'aménagement des parkings établis sur le domaine public, pour autant que ces travaux respectent le plan communal de mobilité, s'il existe et est approuvé.*

(...)

Temporalité

Le droit de tirage est organisé sur la durée d'une mandature communale, en deux programmations de trois ans chacune. La commune a ainsi la possibilité d'adapter les objectifs et actions prévues au PST.

Acteurs

- La Commune : via son échevin des travaux publics et le service administratif en charge de cette matière.
- La Société Publique de la Gestion des Eaux (SPGE) dont l'accord sur les plans présentés pour les projets de voirie est nécessaire pour bénéficier du financement.
- L'administration régionale – SPW Mobilité et Infrastructures.

Financement

En préambule, il convient de rappeler que les sources de financement sont systématiquement conditionnées à la participation financière du pouvoir local (min. 10%). La commune devra toujours financer sur fonds propres au moins une partie de son projet sur l'espace public.

Enveloppe budgétaire : 45 millions d'euros

Financement complémentaire : 20 millions d'euros pour la période de 2019-2024 par le biais du Plan wallon d'Investissement.

Subventions accordées par la Région wallonne dans les limites du budget disponible :

- 60% des travaux subsidiés (contre 50% pour la programmation de 2013-2018).
- Sont également pris en considération :
 - Les frais d'études limités à :

- 5% du montant des travaux subsidiables dans l'hypothèse de l'intervention d'un auteur de projet privé;
- 3% du montant des travaux subsidiables dans l'hypothèse où la commune est son propre auteur de projets.
- Les frais d'essais limités à 5% du montant des travaux subsidiables.

Conditions d'éligibilité :

- Accord de la SPGE sur les plans ;
- Si la commune dispose d'un PCM approuvé, l'avant-projet motive les éventuels écarts à ce plan ;
- Pas d'application à la région de langue allemande.

Le droit de tirage est accordé à chaque commune selon la répartition suivante :

- 1/3 de l'enveloppe en fonction du Fonds des communes ;
- 2/3 de l'enveloppe en fonction du km de voiries communales, du nombre d'habitants et du revenu moyen par habitant.

Boîte à outils :

Législation :

- Décret du 03 octobre 2018 modifiant le Décret du 06 avril 2014 (adaptations suite à la première mise en place du droit de tirage sur la mandature communale de 2013 à 2018)
- Décret du 06 avril 2014 modifiant les dispositions du Code de la démocratie locale et de la décentralisation relatives aux subventions à certains investissements d'intérêt public et établissant un Fonds Régional pour les Investissements Communaux.

6.2.3.6 Site à réaménager

Présentation

Les sites à réaménager (SAR) étaient anciennement repris sous les appellations SAED (sites d'activité économique désaffectés) et SAER (sites d'activité économique à réhabiliter). L'objectif poursuivi par les autorités régionales est de se doter d'outils permettant d'agir sur des sites dont le maintien en l'état est contraire au bon aménagement des lieux ou constitue une déstructuration du tissu urbanisé. S'il s'agit pour bon nombre de friches industrielles, les SAR peuvent aussi concerner d'autres contextes urbains ou ruraux.

L'outil SAR donne accès à des subsides en vue du réaménagement du site déterminé

Espaces publics

Le subside attribué au travers du SAR permet de réhabiliter le site, par exemple au travers d'une dépollution, de démolitions et ouvre la voie à une restructuration complète du site dont la création et l'aménagement d'espaces publics.

Acteurs

Des acteurs publics ou privés peuvent être impliqués dans un projet de SAR. En effet, l'initiative est généralement laissée au secteur public (région, communes, intercommunales, ...), mais les particuliers propriétaires ou titulaires d'un droit réel sur un site peuvent également être porteurs d'un SAR.

Financement

Le Gouvernement peut accorder une subvention pour les études préalables ainsi que pour les actes et travaux liés à la réhabilitation d'un SAR. En outre, le droit de préemption s'applique sur les biens immobiliers au sein des SAR. Les organismes publics concernés peuvent donc y prétendre.

Boîte à outils

- Le SPW Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie liste et cartographie les SAR. Ils sont disponibles aux adresses suivantes : http://lampspw.wallonie.be/dgo4/site_sar/ et <http://geoportail.wallonie.be/catalogue>

- Dans le CoDT (art. D.V.1. jusque D.V.6 inclu, art. D.V.19, art. D.VI.17): http://lampspw.wallonie.be/dgo4/tinymce/apps/amenagement/views/documents/juridique/codt/CoDT_Fr.pdf

6.2.3.7 Périmètre de remembrement urbain

Présentation

L'ambition poursuivie par les périmètres de remembrement urbain est de promouvoir et faciliter la requalification et le développement de fonctions urbaines. Le mécanisme permet de reconsidérer les limites du domaine public et privé et ainsi permettre une création ou une modification d'espaces publics. Le mécanisme permet une simplification administrative en élargissant le régime d'octroi applicable au sein du périmètre.

Espaces publics

Un projet de remembrement urbain comprend la modification ou la création de voiries et d'espaces publics, ceux-ci étant considérés comme leviers de redynamisation et de revalorisation d'un quartier.

Acteurs

- La commune: le Conseil soumet une proposition de périmètre de remembrement urbain. Si le périmètre est proposé par le fonctionnaire délégué ou le Gouvernement, le Collège remet un avis.
- La CCATM, si elle existe, remet un avis sur le périmètre et le projet de PRU.
- Le SPW Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie, via le fonctionnaire délégué, remet un avis et vérifie la complétude du dossier.
- Le Gouvernement wallon approuve (ou non) le périmètre.

Le projet de PRU est soumis à un RIE et à enquête publique.

Financement

Il n'y a pas de subside prévu pour les opérations de remembrement urbain. Cependant, le droit de préemption et d'expropriation pour cause d'utilité publique sont autorisés dans les périmètres arrêtés pour une opération de remembrement.

Boîte à outils

- A.-F. MARIQUE, Z. LEJEUNE, J.-M. HALLEUX, J. TELLER et Q. MICHEL, « Le remembrement urbain - Notes de recherche », CPDT, mai 2010, <https://orbi.uliege.be/bitstream/2268/66561/1/CPDTNDR12.pdf>
- D. CLAES, « Les périmètres de remembrement urbain (PRU) approuvés en Wallonie : coûts de transaction, formes d'appropriation et modalités d'application », ULiège, 2016, https://matheo.uliege.be/bitstream/2268.2/1592/5/Memoire_PRU_Dorian_Claeys.pdf

6.2.3.8 Fonds FEDER

Présentation

Le Fonds européen de développement régional (FEDER) a pour vocation de renforcer la cohésion économique et sociale dans l'Union européenne en corrigeant les déséquilibres entre ses régions. L'ensemble du territoire wallon peut bénéficier de ce soutien. WalEurope, le FEDER en Wallonie, intervient dans les domaines suivants : la recherche / l'innovation, la formation, l'entreprise / l'économie, la revitalisation urbaine / l'environnement, le tourisme / le patrimoine / la culture.

Espaces publics

Concernant la revitalisation urbaine, WalEurope soutient le développement et l'attrait économique du territoire wallon en renforçant le rôle moteur des pôles urbains et ruraux sur le plan économique, culturel et social. Parmi les trois buts poursuivis : la redynamisation des centres urbains qui passe par l'aménagement des espaces publics.

Acteurs

Les acteurs impliqués dans ce type de projets :

- La Commune
- Le Gouvernement wallon
- L'administration régionale
- Waleurope

Le Gouvernement wallon décide de la répartition des budgets et de l'administration responsable du suivi du projet (SPW Mobilité et Infrastructures - Infrastructures subsidiées, SPW Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie - Aménagement opérationnel...).

Financement

Enveloppe budgétaire : 681 millions d'euros pour 2014-2020.

Répartition budgétaire : 50% financé par l'Europe, 40% par la Région wallonne et 10% par la Commune

Conditions d'éligibilité :

- o avoir un projet en cohérence avec la stratégie européenne pour l'emploi (SEE) ;
- o être un opérateur public.

L'ensemble du territoire wallon peut bénéficier de ce type de financement. Il est toutefois divisé en deux catégories de régions : d'une part les provinces du Hainaut, de Namur, Liège et du Luxembourg dites en transition, d'autre part la province du Brabant wallon.

Processus

Les Fonds FEDER s'inscrivent dans la redynamisation urbaine.

Boîte à outils :

Législation :

- https://ec.europa.eu/belgium/business-and-funding/regional-funding/wallonia_fr
- <http://europe.wallonie.be/node/58>
- http://europe.wallonie.be/sites/default/files/VAD2014-2020_V3.pdf

Pour aller plus loin :

- Vers une politique de la ville en Wallonie, CPDT, juillet 2017. Disponible en ligne : <https://cpdt.wallonie.be/sites/default/files/pdf/ndr71.pdf>

6.2.3.9 Appels à projet

Présentation

Un appel à projets est un outil de financement visant à renforcer, promouvoir, soutenir une politique ou un projet de société. L'autorité responsable de ce projet définit elle-même la problématique, le cadre de l'octroi du financement et les conditions d'éligibilité.

Financement

La hauteur des subsides varie d'un projet à l'autre et des moyens mis à disposition. Les conditions d'éligibilité sont également adaptées selon les objectifs poursuivis.

Acteurs

Les acteurs susceptibles d'émettre des appels à projet pour le financement de l'aménagement des espaces publics :

- Le Gouvernement de la Région wallonne
- Les provinces
- La Fédération Wallonie-Bruxelles
- Les administrations fédérales (SPF Mobilité, Sécurité...)
- La Fondation Roi Baudouin
- ...

Processus

Lorsqu'un appel à projets avec un subside à la clé est une opportunité pour réaliser l'aménagement d'un espace public, deux aspects doivent être pris en compte. Tout d'abord, le calendrier parfois serré qui ne permet pas nécessairement un processus de conception négocié et abouti, notamment au niveau de la consultation des experts et des usagers de l'espace public. Ensuite, les conditions d'éligibilité qui amènent certains à sous-estimer certaines problématiques. Il peut, dès lors, être intéressant de réfléchir à ces deux points avant de lancer la procédure.

Exemple :

Appel à projet Ministre en charge des pouvoirs locaux - Améliorer le cadre de vie des citoyens et augmenter l'attractivité des lieux de centralité des communes (2017)

- Cible : les Communes
- Financement : max 150.000 euros par projet
- Ambitions (critères de sélection des projets) :
 - o Améliorer la convivialité des lieux de centralité
 - o Valoriser la mobilité des modes actifs et l'accessibilité à tous
 - o Redynamiser les activités commerciales
 - o Assurer la propreté des espaces publics

6.2.3.10 Conditions et charges d'urbanisme

Présentation

Les conditions d'urbanisme couvrent les aménagements *nécessaires à la faisabilité ou à l'intégration du projet, l'autorité compétente peut subordonner la délivrance des permis aux charges qu'elle juge utile d'imposer au demandeur dans le respect du principe de proportionnalité* (Art.D.IV.54 CoDT).

Les charges d'urbanisme *consistent en des actes ou travaux imposés au demandeur, à l'exclusion de toute contribution en numéraire, en vue de compenser l'impact que le projet fait peser sur la collectivité au niveau communal. Les impacts positifs du projet sur la collectivité, à savoir sa contribution à rencontrer un besoin d'intérêt général, sont pris en compte pour, le cas échéant, contrebalancer les impacts négatifs* (Art.D.IV.54 CoDT).

Espaces publics

L'aménagement ou le réaménagement de l'espace public peut être financé par le biais d'une condition ou d'une charge d'urbanisme.

Financement

Le financement des espaces publics par le biais d'une charge d'urbanisme doit respecter certains principes (R.IV.54 et suivants) dont

- la proportionnalité entre l'impact du projet et la charge demandée ;
- le caractère raisonnable de la charge.

Une charge proportionnelle consiste en des actes et travaux dont le montant est plus ou moins égal à celui estimé des impacts du projet (balance entre les impacts positifs et négatifs). Cette objectivation des impacts peut être réalisée en fonction de différents critères tels que la localisation du projet, le nombre de personnes accueillies et le trafic généré. En outre, ce montant doit être raisonnable par rapport à l'objet du permis ; on suppose que cela ne doit pas remettre en cause l'équilibre financier du projet.

Processus

Les conditions et charges d'urbanisme sont négociées dans le cadre de la demande d'un permis d'urbanisme. Elles doivent d'ailleurs être strictement mentionnées dans le permis. Inclure une charge d'urbanisme dans le cadre d'un processus de conception d'espace public nécessite une coordination entre les demandeurs du permis, le service urbanisme de la commune et le fonctionnaire délégué.

Boîtes à outils :

Législation

- CoDT art. D.IV.53 et suivant : http://lampspw.wallonie.be/dgo4/ti-nymvc/apps/amenagement/views/documents/juridique/codt/CoDT_Fr.pdf

Guides :

- Les conditions et les charges d'urbanisme, CoDT volume 6, UVCW, 2017.
- CPDT.R.1 Charges d'urbanisme et principe de proportionnalité. Rapports disponibles sur le site de la CPDT : <https://cpdt.wallonie.be/recherches/finalisees/2017/charges-durbanisme-et-principe-de-proportionnalite-r1>

Référence :

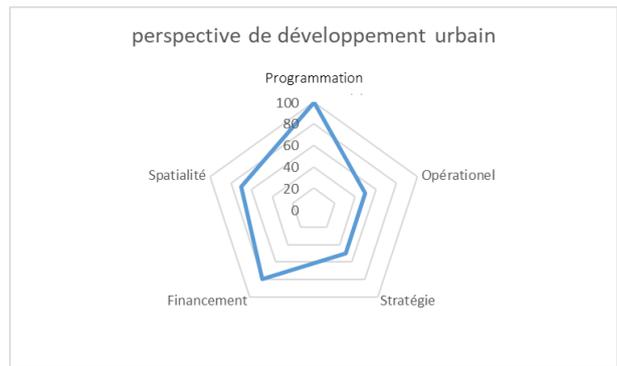
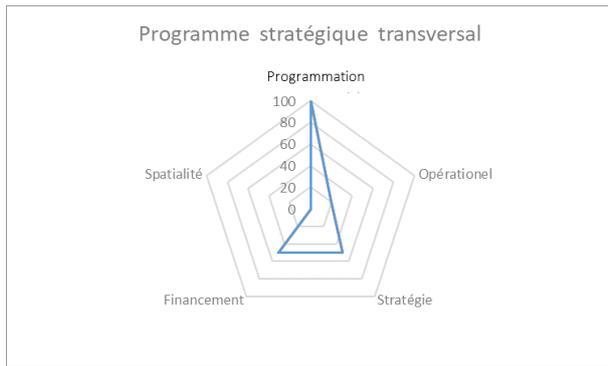
- Note d'orientation de la ville de Namur sur les conditions et charges d'urbanisme : https://www.pavillon-namur.be/sites/default/files/7_-_note_orientation_charges_urbanisme.pdf

6.2.4 Synthèse des outils

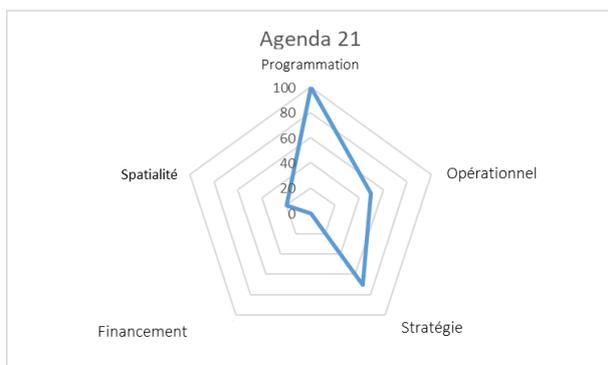
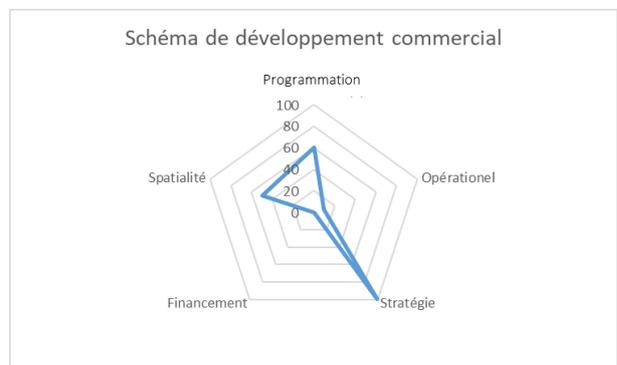
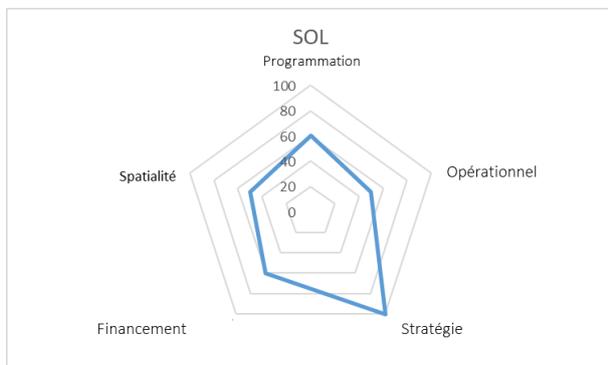
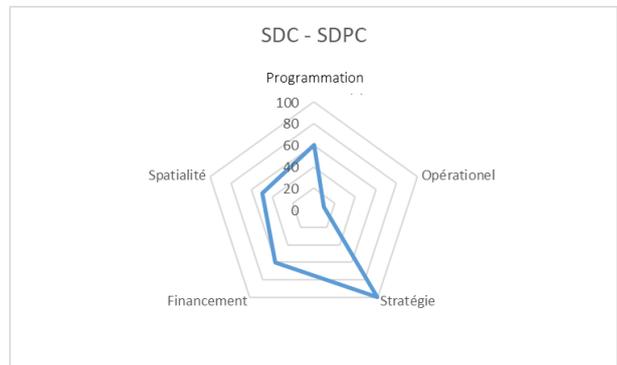
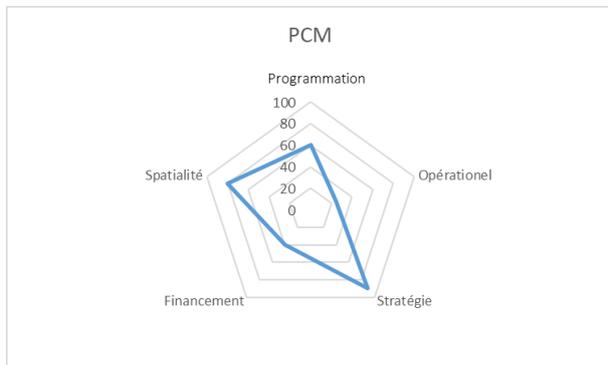
Les schémas de synthèse ci-dessous proposent une lecture schématique comparative des outils ici évalués selon cinq critères. Aucun des outils n'a d'exclusivité sur l'un ou l'autre critère. La visualisation est destinée à orienter le choix de l'un ou l'autre outil en fonction des objectifs ou des besoins.

- La **programmation** fait référence à la vision de politique générale pour le territoire communal. Comparables à une feuille de route pour une mandature, les outils s'inscrivant dans cette dimension synthétisent la vision politique, sans entrer dans les détails pratiques de concrétisation ou de localisation précise de celles-ci.
- La **stratégie** vise la définition de principes et d'objectifs d'organisation spatiale et d'aménagement spécifique à un territoire donné. Tout projet ou aménagement devra s'y conformer, traduire et mettre en oeuvre de façon adéquate et cohérente.
- La **spatialité** concerne la composition spatiale sur un périmètre déterminé, incluant un certain niveau de précision.
- **L'opérationnalisation** renvoie à l'urbanisme opérationnel. Elle vise donc la construction/l'aménagement concret des projets. L'outil opérationnel est souvent en lien direct avec l'outil financier.
- Le **financement** fait référence à la possibilité de capter des financements pour un projet.

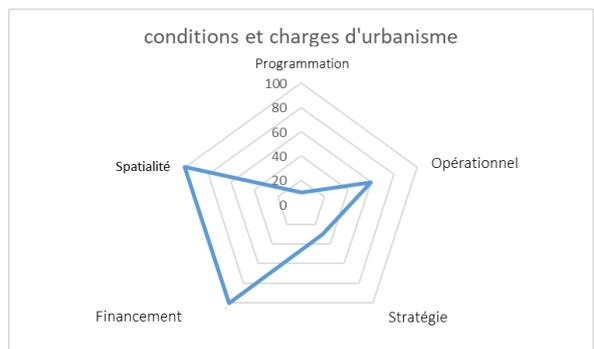
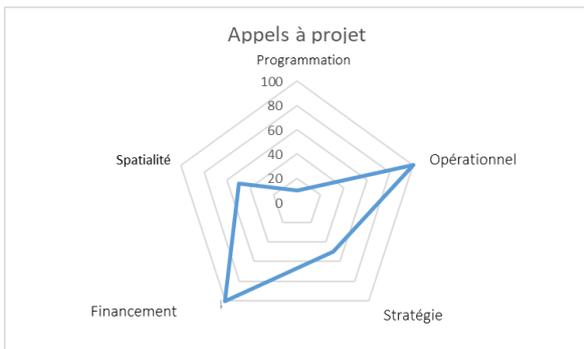
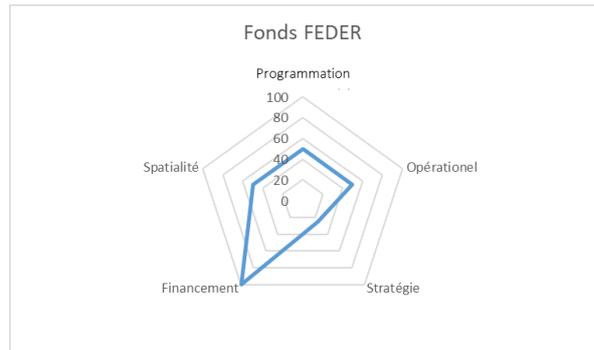
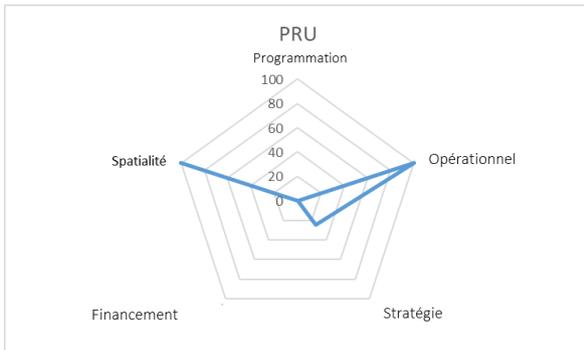
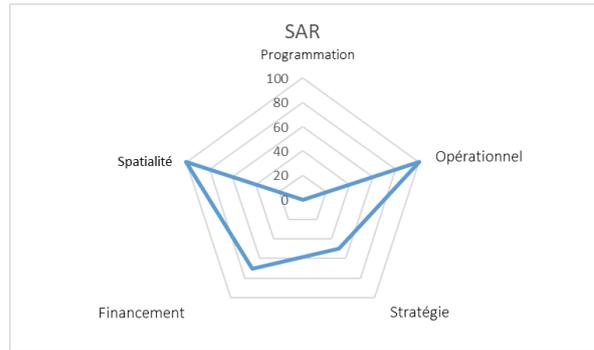
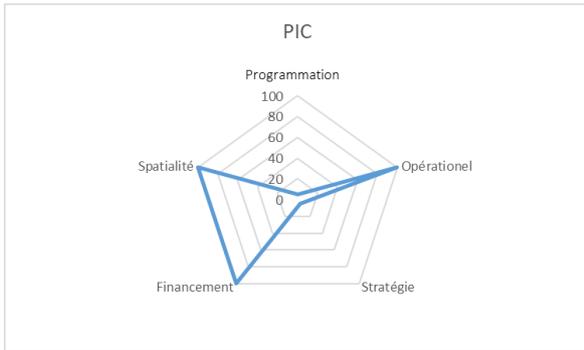
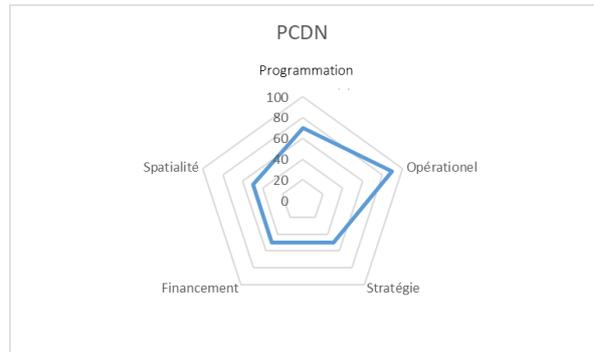
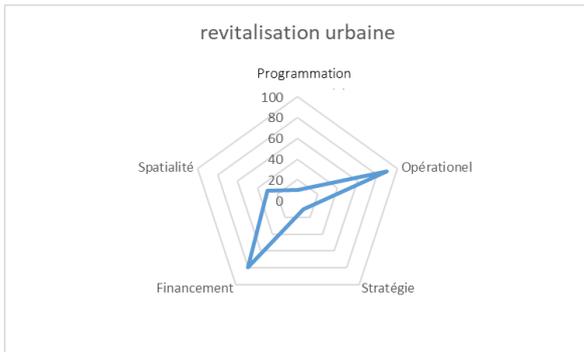
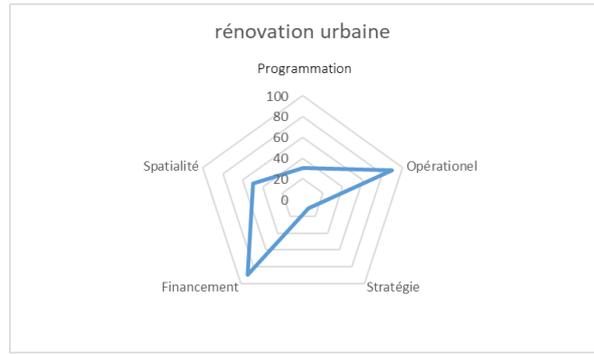
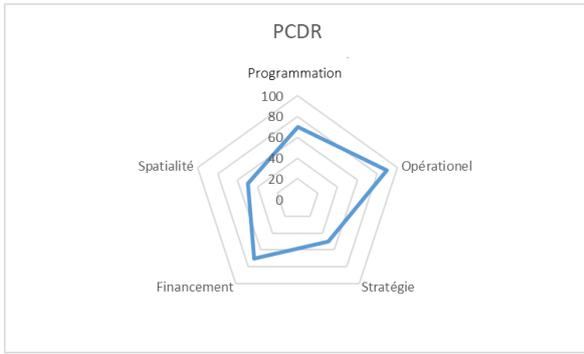
OUTILS DE GOUVERNANCE



OUTILS STRATEGIQUES



OUTILS OPERATIONNELS



Le tableau de synthèse ci-dessous propose une lecture globale des outils identifiant :

- L'**outil et la catégorie** à laquelle il se rapporte prioritairement ;
- Les **principales thématiques** sectorielles abordées par l'outil ;
- Le **degré de participation citoyenne** envisagé dans le cadre de l'élaboration de l'outil. Cette identification ne présage pas et n'exclut en aucun cas une participation qui serait organisée de manière plus conséquente ;
- Le **relais au sein de la Commune**. Il s'agit du relais généralement identifié ; cela n'excluant pas d'autres relais selon l'organisation interne des services communaux ;
- Les **conditions d'éligibilité** de l'outil ;
- Le **degré d'importance** de l'outil, entendu ici son caractère obligatoire, incontournable ou conseillé pour accéder à un financement et/ou pour disposer des éléments utiles à la conception et à la réalisation d'un espace public ;
- La **subvention disponible** pour l'étude et/ou la réalisation de l'aménagement de l'espace public ;
- L'**échelle de référence** de l'outil : micro, intermédiaire et/ou macro.

<i>Catégorie d'outils</i>	<i>Outils</i>	<i>Thématiques principales</i>	<i>Participation citoyenne</i>	<i>Relais au sein de la commune</i>	<i>Conditions d'éligibilité</i>	<i>Importance de l'outil</i>	<i>Subvention</i>		<i>Echelle</i>	
							<i>Etude</i>	<i>Réalisation</i>	<i>Micro</i>	<i>Mcso / intermédiaire</i>
Outils de gouvernance	PST	Transversal	Sans objet	Directeur général	Sans objet (obligation) Obligation pour 7 villes de + de 50.000 habitants	Obligatoire	V			V
	PDU							V		V
Outils stratégiques	PCM	Mobilité - Aménagement du territoire		CeM	CCATM + CeM	Conseillé et incontournable (accès à certains financements)	V			V
	SDC	Aménagement du territoire - Urbanisme + Environnement - Patrimoine / Tourisme - Mobilité - Logement	**		/	Conseillé	V			V
	SOL			CATU			V			V
	SD commercial	Economie - Commerces - Emploi - Urbanisme					V			V
	Agenda 21	Environnement	****	Conseiller en environnement	/	Sans objet : à évaluer selon la nature du projet		V		V
Outils opérationnels et de financement	PCDR	Aménagement du territoire - Urbanisme - Logement - Environnement - Patrimoine - Loisirs - Sport - Culture - Cohésion sociale	***	(Directeur général) + CATU	Communes rurales ou semi rurales / à la discrétion du ministre			V		V
	Rénovation	Aménagement du territoire - Urbanisme - Logement - Patrimoine	***	Conseiller en rénovation urbaine	Sur décision ministérielle (appréciation de la centralité des lieux) Partenariat public privé (P€ privé dont min 1€ dans le logement - 1€ public)		V		V	V
	Revitalisation	Aménagement du territoire - Urbanisme - Logement	/					V		V
	PCDN	Environnement	****	Conseiller en environnement	/		V		V	V
Outils opérationnels et de financement	PIC	Impératifs - Travaux - Mobilité	/	/		Sans objet : à évaluer selon la nature du projet	V			V
	SAR	Urbanisme - Aménagement du territoire - Travaux - Environnement	/	CATU	Soumis à l'approbation du GW	Incontournable	V		V	V
	PRU	Urbanisme - Aménagement du territoire	**	CATU	Soumis à l'approbation du GW	Conseillé			V	
	FEDER	Redéploiement socio-économique	**	/	Etre un opérateur public (BW exclu)		V			V
	Appel à projets	Divers	/	/	Variables selon les appels à projet			V		V
	Charges	Urbanisme - Travaux	/	/	/				V	

7. LES CONSEILLERS EN REGION WALLONNE

7.1 INTRODUCTION

Les travaux menés dans le cadre de la présente recherche « Des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs » permettent de formuler des recommandations dont la formation aux enjeux de l'espace public et la création d'un titre de conseiller en espace public. Cette double recommandation nécessite un état des lieux préalable des différents titres de conseillers et des formations existants en Région wallonne.

Cette note présente l'état des lieux des conseillers actifs de près ou de loin dans l'aménagement des espaces publics.

7.1.1 Cadre et limites

L'état des lieux se base, d'une part, sur des interviews des représentants des institutions impliquées dans l'organisation des formations et des titres de conseillers (UVCW, CPDT, FRW, Institut Eco-Conseil, les différentes administrations régionales, une conseillère en environnement...) et, d'autre part, sur des recherches dans la législation, la réglementation et les renseignements publiés en ligne par les différents acteurs précités.

Un inventaire des différents titres de conseillers et des différentes formations a été réalisé, intégrant ceux et celles qui traitent de près ou de loin des questions d'espace public. Celui-ci se focalise sur les titres et formations accessibles au personnel des administrations et autres organismes publics. N'ont donc pas été prises en compte les formations adressées au secteur privé telles que la formation de mobility manager⁶⁴.

Les limites de cet exercice sont clairement identifiées :

- La liste des conseillers ne prétend pas être exhaustive. Il se peut que certains n'y figurent pas, faute de renseignements ou de personnes ressources ;
- Toutes les données n'ont pu être acquises et/ou validées par une administration ou un responsable de formations :
 - o Ecopasseur : liste réalisée via une recherche internet des communes wallonnes comptant un écopasseur.
 - o Conseiller en accessibilité : ATINGO, organisateur de cette formation, ne dispose pas d'une liste des participants à la formation issus des communes.
 - o La Direction de la Planification de la Mobilité n'a pas communiqué la liste des conseillers en mobilité actifs dans les communes.
- L'exercice réalisé ne permet pas de déterminer dans quelle proportion certaines personnes cumulent différents titres de conseillers. En effet, il est constaté que des représentants de petites communes peuvent porter différentes casquettes (conseiller en mobilité, conseiller en aménagement du territoire et de l'urbanisme...). Les données n'ont pu être acquises que pour les conseillers en aménagement du territoire et urbanisme, ainsi que les agences de développement local.

⁶⁴ La formation de mobility manager est organisée par l'administration régionale en charge de la stratégie de la mobilité. L'inscription est gratuite. La formation est organisée en 6 modules d'une journée pour les personnes en charge de la gestion de la mobilité de l'entreprise.

7.1.2 Les conseillers

Neuf types de conseillers ont été identifiés :

- Les conseillers en aménagement du territoire et urbanisme
- Les conseillers en rénovation urbaine
- Les conseillers en environnement
- Les conseillers en mobilité
- Les conseillers en énergie
- Les écopasseurs
- Les conseillers en accessibilité
- Les « conseillers » impliqués dans le développement commercial
- Les conseillers en logement

Ces différentes catégories de conseillers ont en commun le fait d'être les experts / responsables d'une thématique, d'être un relais entre les acteurs liés à celle-ci (en interne et en externe de la commune) et une personne de référence, de contact et d'information pour les citoyens.

Nous nous focaliserons principalement sur les 5 premiers types de conseillers. Les quatre derniers ne seront pas traités, pour les raisons suivantes :

- Le statut d'**écopasseur**⁶⁵ « vivote ». Compte tenu des informations récoltées, il n'y aurait pas de suivi de la part de l'administration régionale.
- Les **conseillers « impliqués » dans le développement commercial** ; cette catégorie regroupe les agences de développement local (ADL), ainsi que les personnes en charge du développement commercial dont les postes ont été créés par les Communes sous des dénominations qui leur sont propres. Cette catégorie montre l'intérêt des communes pour leur développement commercial et, de manière plus spécifique, pour l'activation des espaces publics dans leurs centres (de villes, de quartiers...).
- Les **conseillers en accessibilité** ; il s'agit d'un titre en lien avec deux formations mises en place par ATINGO et PLAIN-PIED : une formation générale de conseiller en accessibilité et une formation technique spécifique à l'accessibilité des voiries et des espaces publics. Il ne sera pas fait état des caractéristiques de cette formation. En effet, il y a, selon les organisateurs, peu de participants issus des communes et ce n'est pas la Région wallonne qui est à la manœuvre⁶⁶. Il est néanmoins intéressant de relever l'existence de cette formation et sa pertinence pour la prise en compte des personnes à mobilité réduite dans la conception des espaces publics. Il est à noter qu'ATINGO et PLAIN-PIED interviennent dans la formation des conseillers en mobilité lors d'un module théorique et d'un module pratique pour l'accessibilité des voiries et des espaces publics.
- Les **conseillers en logement** : ils n'interviennent pas dans l'aménagement des espaces publics. Néanmoins, les logement et l'espace public sont étroitement liés. Cette catégorie sera présentée succinctement.

65 Source : Union des Villes et des Communes Wallonnes - <http://www.uvcw.be/impressions/toPdf.cfm?urlToPdf=/articles/0,0,0,0,2642.htm>

66 ATINGO et Plain-Pied ont débuté l'organisation de formations en accessibilité à la demande du FOREM et d'ACTIRIS à destination des demandeurs d'emploi. Le système a évolué vers les « chèques formations ». Les employés des petites et moyennes entreprises ont la possibilité d'acheter à 15€ des chèques d'une valeur de 30€ pour se former dans certains domaines dans un centre de formations agréés. Pour plus d'informations sur les chèques formation, voir le site du FOREM : <https://www.leforem.be/entreprises/aides-financieres-cheque-formation.html>

7.2 PRESENTATION ET REPARTITION DES CONSEILLERS

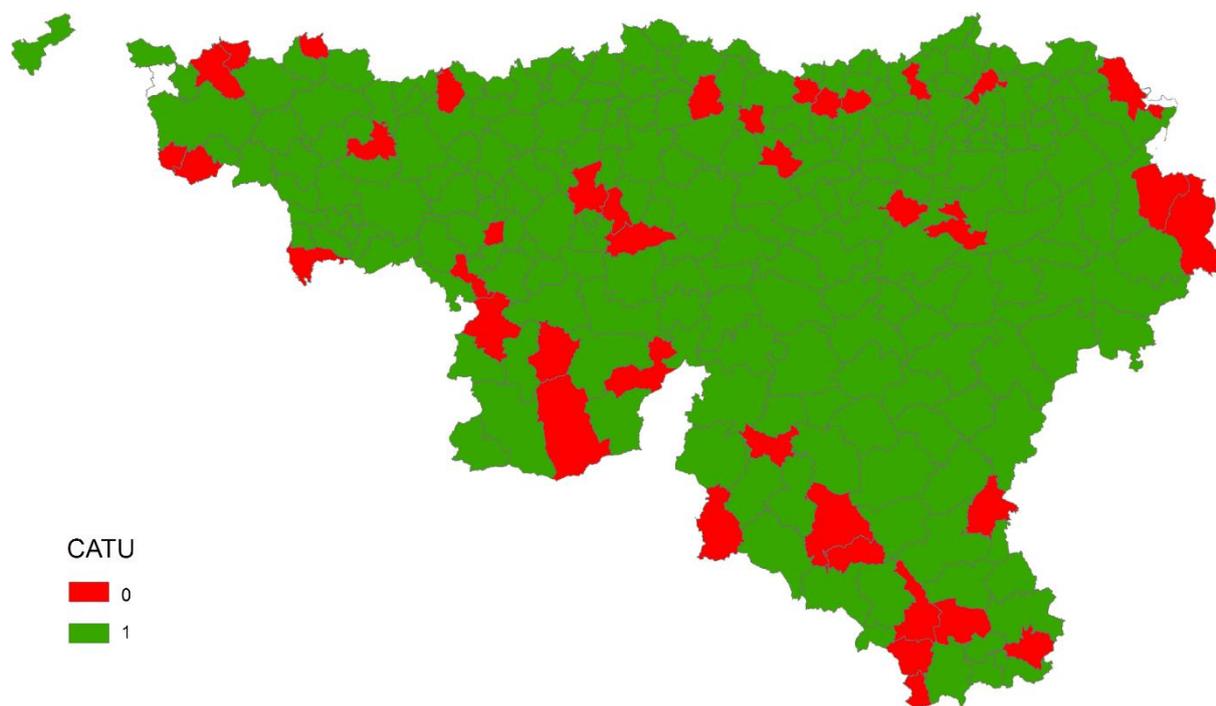
7.2.1 CONSEILLERS EN AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'URBANISME (CATU)

Le CATU assure une mission de conseiller technique auprès des élus, des autres services communaux et des citoyens. Il est impliqué dans la gestion du territoire communal, dans le cadre des objectifs définis par les autorités locales et régionales. Il est généralement chargé d'initier et de suivre les actes et actions du service urbanisme. Ses missions sont cadrées par le Code du Développement Territorial. C'est la personne de contact pour l'administration régionale wallonne (DGO4) et ses directions territoriales (fonctionnaire délégué).

Pour pouvoir accéder au titre de CATU et participer à la formation, le candidat doit disposer d'une formation ou d'une expérience de base telles que prévues par l'article R.I.12-7 §2 du CoDT ;

- 1° soit est titulaire du diplôme de master complémentaire en aménagement du territoire et urbanisme, d'ingénieur civil architecte, d'architecte ou de tout diplôme de niveau universitaire ou de l'enseignement supérieur de type long qui comprend une formation d'au moins dix crédits dans le domaine de l'aménagement du territoire et urbanisme ;
- 2° soit justifie d'une expérience d'au moins sept ans de gestion et de pratique en aménagement du territoire et urbanisme.

Sur 262 communes wallonnes, 222 communes sont dotées d'un CATU, soit 85% des communes de la Région wallonne.

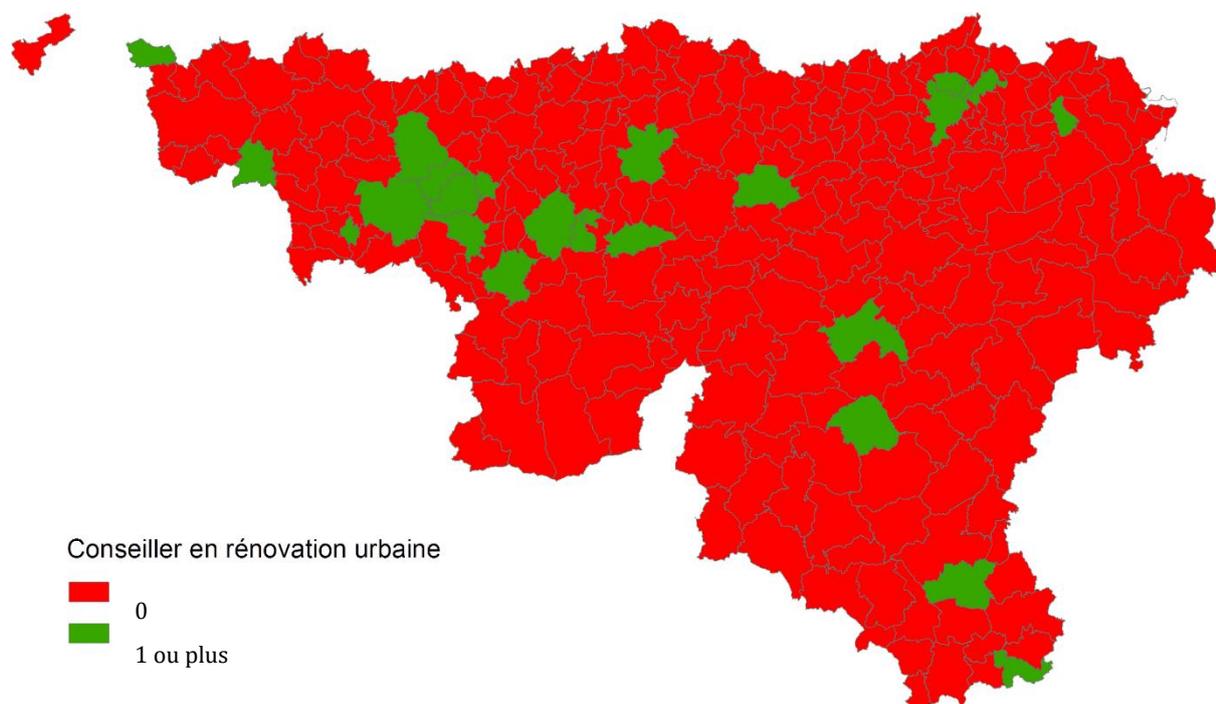


Source : CPDT, 2019

7.2.2 CONSEILLERS EN RENOVATION URBAINE

Le conseiller en rénovation urbaine est « affecté aux missions d'assistance nécessaires à la commune pour la reconnaissance et la gestion de l'opération de rénovation »⁶⁷. Il a pour mission principale d'assurer le suivi et la bonne mise en œuvre du projet de rénovation urbaine. Il prend en charge le suivi technique (rédaction du cahier des charges, encadrement des auteurs de projets, suivi du processus de participation citoyenne...) et administratif (rédactions des conventions, approbation par le Collège, suivi de l'obtention de subsides...) ainsi que le montage du projet.

Sur 262 communes wallonnes, 24 communes sont dotées d'un conseiller en rénovation urbaine, soit 9% des communes de la Région wallonne. Ce titre est directement lié à la mise en œuvre d'une opération de rénovation urbaine.



Source : SPW-DGO4 Direction de l'Aménagement Opérationnel (2019)

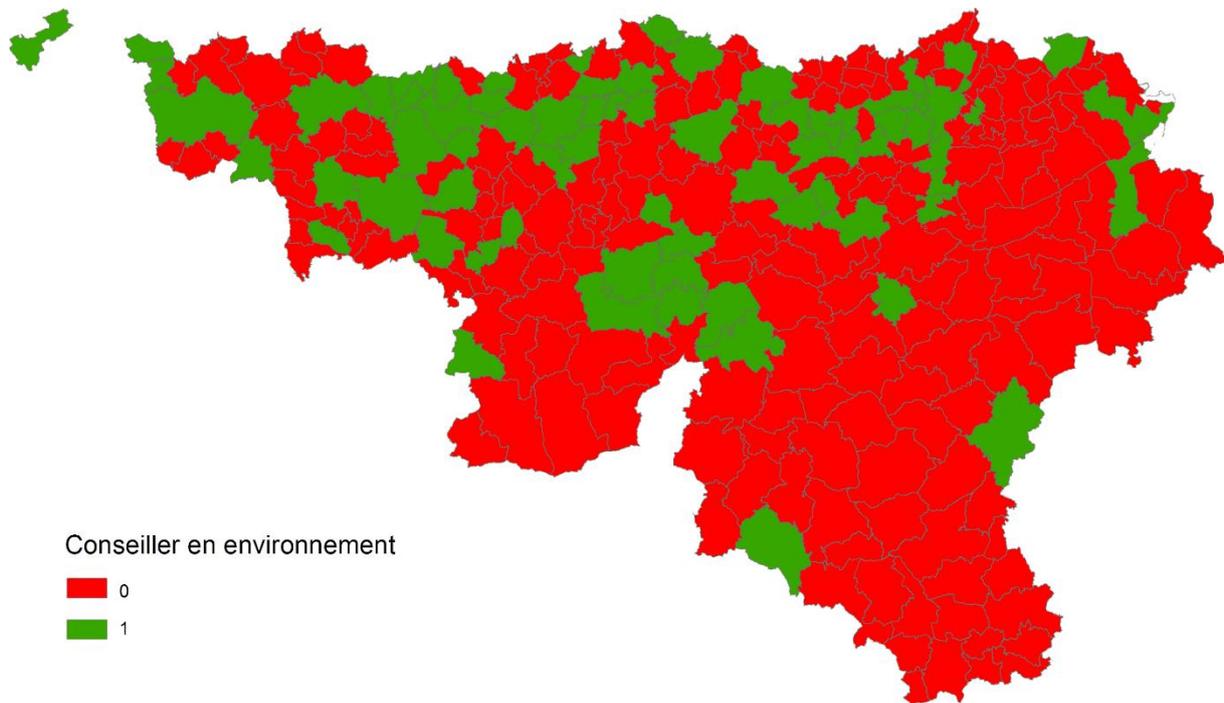
⁶⁷ Art 11 de l'arrêté du Gouvernement wallon relatif à l'octroi par la Région wallonne de subventions pour l'exécution d'opérations de rénovation urbaine – 28 février 2013.

7.2.3 CONSEILLERS EN ENVIRONNEMENT

Pour pouvoir accéder au titre de conseiller en environnement, le candidat doit rencontrer les conditions émises par le décret du 31 mai 2007 relatif à la participation du public en matière d'environnement et l'arrêté du Gouvernement wallon du 20 décembre 2007 portant exécution de ce décret. Ainsi, le conseiller en environnement doit être *titulaire d'un diplôme universitaire de l'enseignement supérieur de type long, complété d'une formation en environnement. Cette formation complémentaire doit comporter au minimum 300 heures dans le domaine de l'environnement avec un contenu pluridisciplinaire portant sur les sciences et techniques relatives à l'environnement et une initiation d'un minimum de 30 heures aux méthodes et techniques de communication et de concertation sociale ou s'il est déjà en place disposer d'une expérience professionnelle en environnement de cinq ans minimum*⁶⁸.

Le conseiller en environnement effectue les missions qui lui sont confiées par l'article R.41-12 du Code de l'Environnement, à savoir :

- *Coordonner les diverses planifications environnementales mises en place au sein de la commune, en ce compris l'agenda 21 local ;*
- *Gérer les dossiers environnementaux en cours dans la commune et constituer un relais dans leur gestion transversale ;*
- *Créer un dialogue avec la population en vue d'assurer la promotion et la mise en œuvre de toute mesure favorable à l'environnement.*



Source : CePeFeDD - Centre permanent de Formation en Environnement pour le Développement durable (SPW-DG03 Direction du développement rural), 2019

⁶⁸ Certaines conditions (méthodes et techniques de communication) pour accéder au titre de conseiller en environnement posent question pour certains acteurs de terrain. En effet, un bio-ingénieur ne pourrait par exemple pas y prétendre sans formation complémentaire en communication, tandis qu'un licencié en psychologie avec une formation complémentaire d'éco-conseiller délivrée par l'institut Eco-conseil pourrait y accéder.

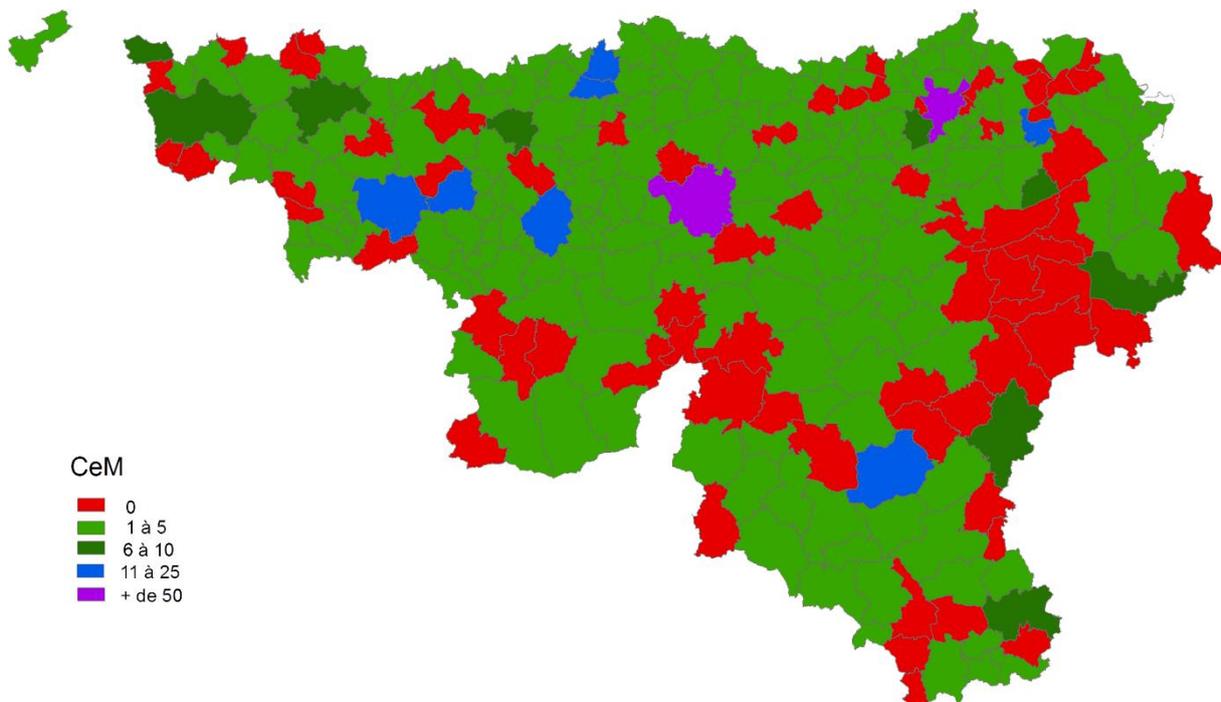
Sur 262 communes wallonnes, 73 communes sont dotées d'un conseiller en environnement, soit 28% des communes de la Région wallonne. Ces conseillers sont peu représentés au sein des administrations communales, surtout celles situées au sud du sillon Sambre et Meuse. Cette absence de conseiller pourrait être compensée par l'implication des directions extérieures du Département de la Nature et des Forêts. Ce département met en œuvre le Code forestier, les lois sur la conservation de la nature, sur les parcs naturels, sur la chasse et sur la pêche en concertation avec les milieux concernés. Les huit directions extérieures sont réparties entre les provinces comme suit :

- Dans la province du Luxembourg : les directions d'Arlon, Dinant, Neufchâteau, Marche-en-Famenne ;
- Dans la province de Liège : Liège et Malmédy ;
- Dans la province du Hainaut : Mons ;
- Dans la province de Namur : Namur.

7.2.4 CONSEILLERS EN MOBILITE

Le conseiller en mobilité (CeM) est un « relais, un lien entre les acteurs concernés par la problématique de la mobilité (responsables politiques, services techniques, associations, usagers...) au sein d'une commune, d'une administration ou d'un autre organisme »⁶⁹. Le Décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales donne une définition très large du CeM, à savoir une personne disposant de compétences en mobilité (Art 2 §6).

En Région wallonne, sur l'ensemble des administrations publiques, on compte, au 09 mai 2018, 729 conseillers en mobilité. Liège et Namur en comptabilisent respectivement 56 et 155, principalement par la présence des administrations régionales en charge de l'aménagement du territoire et de la mobilité. Ensuite, viennent Charleroi (23), Mons (20), Wavre (20), Ottignies-Louvain-la-Neuve (18) et Libramont-Chevigny (14). Le nombre de conseillers dans ces communes peut être expliqué par la présence des directions extérieures liées aux administrations régionales citées précédemment. Les CeM sont également présents dans d'autres organismes tels que les provinces et les intercommunales. Parmi ces 730 CeM, à peu près 270 travaillent au sein de communes, soit 37% de l'ensemble des CeM. On part du postulat que là où des CeM ont été comptabilisés, la commune en compte au moins un.



Source : WALSAT, 01 mai 2018

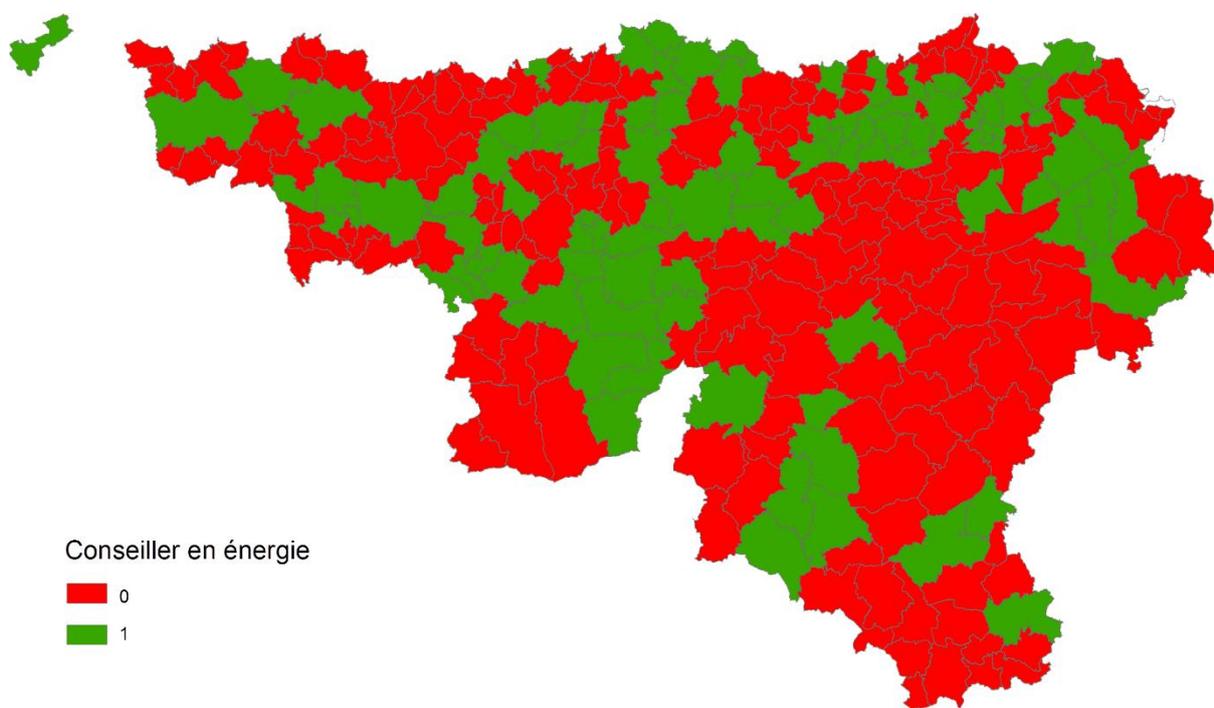
69 Source : Mobilité Wallonie - <http://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-conseiller-en-mobilite.html>

7.2.5 CONSEILLER EN ENERGIE

Le titre de « conseiller en énergie » ne fait pas l'objet d'un texte de loi. Le statut a été mis au point dans le cadre du programme « commune énerg-éthique » lancé le 09 mai 2007 par le Gouvernement wallon pour soutenir les projets mis en œuvre par les communes et les amener à développer une politique énergétique durable à l'échelle de leur territoire. Le Gouvernement wallon a précisé ses objectifs dans une Déclaration de politique régionale 2009-2014⁷⁰.

« Les actions des conseillers en énergie se déclinent selon quatre volets principaux fixés dans la charte de la commune énerg-éthique signée entre la commune et la Région : la maîtrise de la performance énergétique dans les bâtiments communaux ; le contrôle du respect des dispositions du Cwatupe⁷¹ ayant trait à la performance énergétique des bâtiments dans les demandes de permis d'urbanisme ; la sensibilisation du personnel communal à ces deux aspects; l'information en première ligne et la sensibilisation de la population à l'utilisation rationnelle de l'énergie ». ⁷² Les conseillers en énergie ont dans leur champ de compétence la gestion de l'éclairage (patrimoine communal) dans les espaces publics.

Sur 262 communes wallonnes, 95 bénéficient de l'expertise d'un conseiller en énergie, soit 36% des communes de la Région wallonne. Il est à noter que 66 conseillers en énergie se partagent entre plusieurs communes.



Source : Union des Villes et des Communes Wallonnes, 2017.

70 « Au vu des besoins encore non satisfaits, il est proposé d'initier un nouveau plan de création d'emplois APE et/ou PTP dans ces mêmes secteurs mais aussi dans les emplois verts (conseillers énergie dans les pouvoirs locaux, ouvriers ressourceries...) et dans la revitalisation de quartiers (conseillers logement, bricodépanneurs, ouvriers entretiens abords...). » Déclaration de politique régionale 2009-2014, page 75

71 Remplacé par le CoDT

72 Source : DUSQUENNES, Marianne, Conseiller en énergie, un métier d'avenir, une publication de l'Union des Villes et des Communes Wallonnes, n°857, avril 2011.

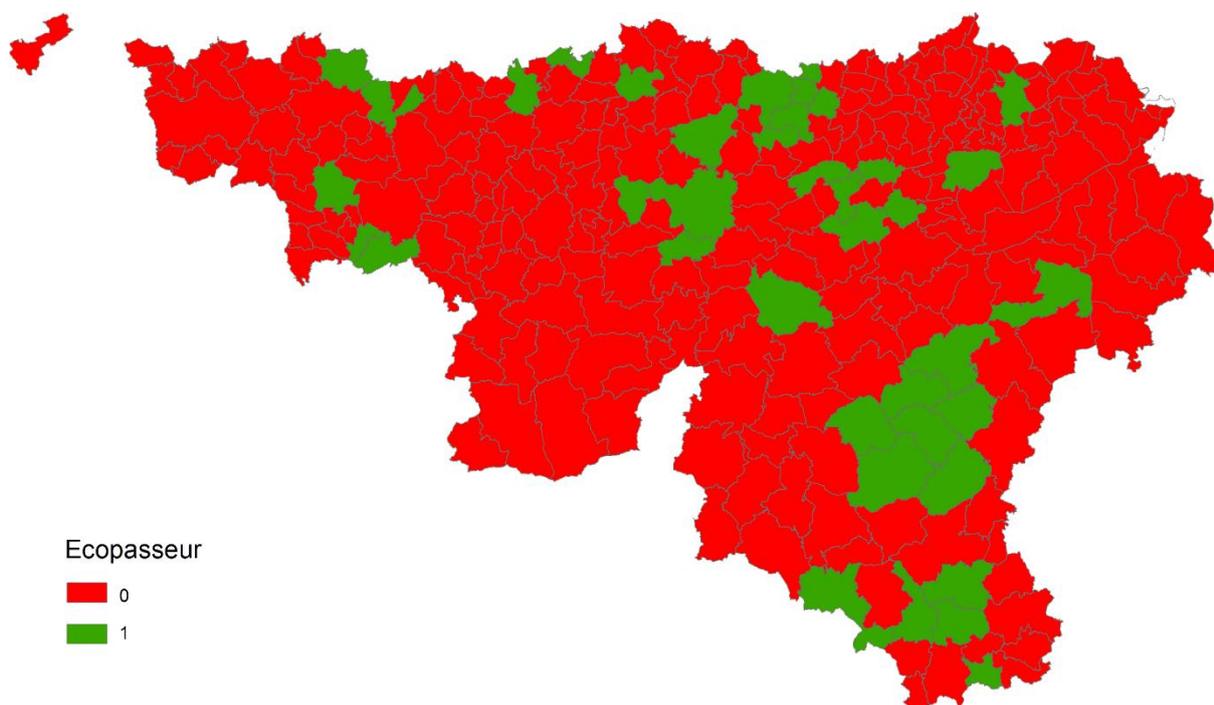
http://www.uvcw.be/no_index/articles-pdf/4000.pdf

7.2.6 ECOPASSEUR

L'écopasseur est l'équivalent d'un conseiller en énergie et en logement. Le titre a été créé en 2012 dans le cadre d'un appel à projet. Seules les communes qui ne comptaient pas de conseillers en logement, en énergie ou de guichet énergie pouvaient poser leur candidature.

Le Plan pluriannuel de l'Alliance Emploi-Environnement prévoyait que les conseillers en énergie et en logement existants reçoivent des missions d'écopasseurs (promouvoir l'Ecopack auprès des ménages⁷³). Pour renforcer le réseau de ces conseillers, un financement pour la création de 53 postes d'écopasseurs (temps plein) a été dégagé⁷⁴. Ce financement était opéré via un système de points APE⁷⁵. Dans les faits, un écopasseur peut se partager entre deux, voire trois communes. De nombreux écopasseurs auraient mis fin à leur mission en raison des difficultés (distance, horaire...).

Sur 262 communes wallonnes, 40 communes seraient dotées d'un écopasseur, soit 15% des communes de la Région wallonne. Ces chiffres n'ont pu être vérifiés.



Source : Recherche en ligne non validée. Informations disponibles sur les sites des communes.

73 L'écopack est un prêt à tempérament à 0 % pour réaliser des travaux économiseurs d'énergie avec préfinancement des primes.
Source : <https://www.swcs.be/formules-de-prets/que-proposons-nous/>

74 Des frais de fonctionnement de 2.500€ par an ont également été budgétisés.

75 Les APE (aides pour l'emploi) sont « des subsides octroyés aux employeurs du secteur non-marchand (socio-culturel, santé, action sociale, éducation et recherche...) situés en Wallonie et qui engagent. Le montant de ces subsides est déterminé en fonction du nombre de points de votre passeport APE. Ces points sont attribués selon votre durée d'inscription comme demandeur d'emploi et votre niveau d'études ». La valeur d'un point APE est de 3.114,85 €. L'aide est accordée pour une durée déterminée de 3 mois minimum et 3 ans maximum pour les pouvoirs locaux. Le nombre de points varie selon différents critères.

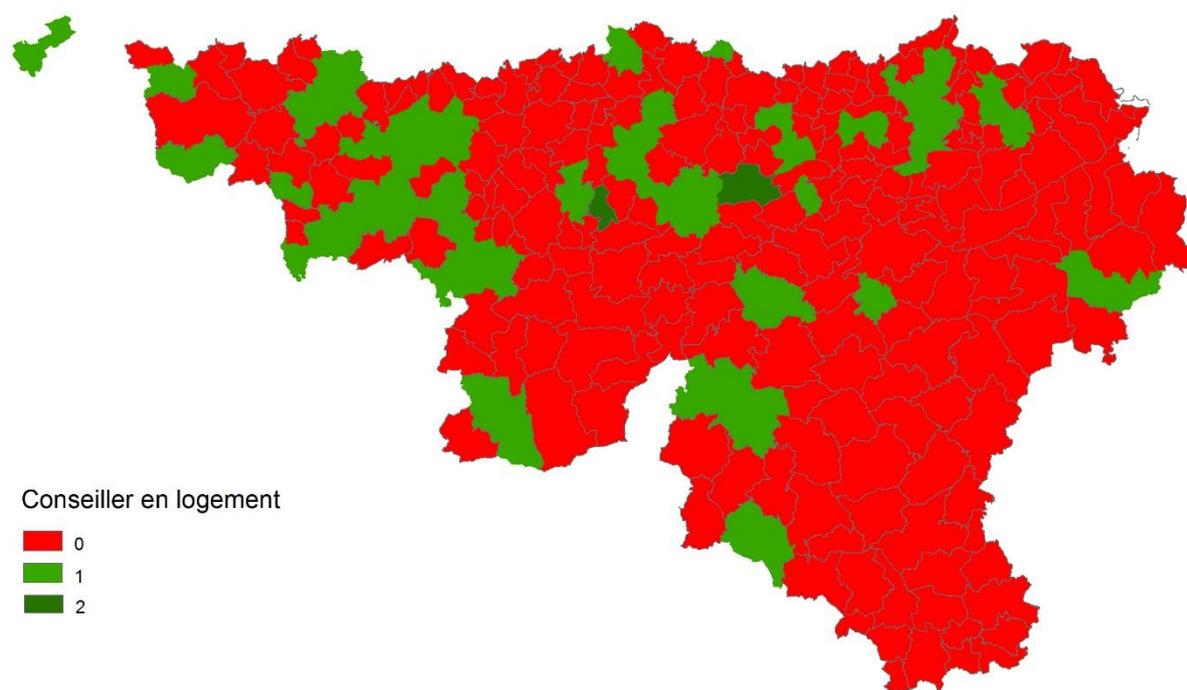
Source : <https://www.leforem.be/particuliers/aides-financieres-aides-promotion-emploi.html>

7.2.7 LES CONSEILLERS EN LOGEMENT

En 2008, les ministres en charge du logement et de l'économie ont adressé aux communes un appel à projet pour l'engagement d'un conseiller en logement. En effet, un certain nombre de devoirs incombant aux communes dans ce domaine, notamment le Plan d'ancrage du logement, le Gouvernement a souhaité accorder à celles-ci des moyens complémentaires. Soixante postes ont ainsi été créés.

Si les conseillers en logement n'interviennent pas directement dans le domaine de l'espace public, ces thématiques sont cependant étroitement liées.

L'appel à projet donne la possibilité aux communes de postuler de manière groupée, ce qui pose question en termes d'efficacité et d'épanouissement professionnel. Pour exemple, les Communes de Ciney, Hamois et Havelange ont publié un appel à candidature pour l'engagement d'un conseiller en logement à mi-temps réparti sur les trois entités⁷⁶.



Source : UVCW, Reporting 2016.

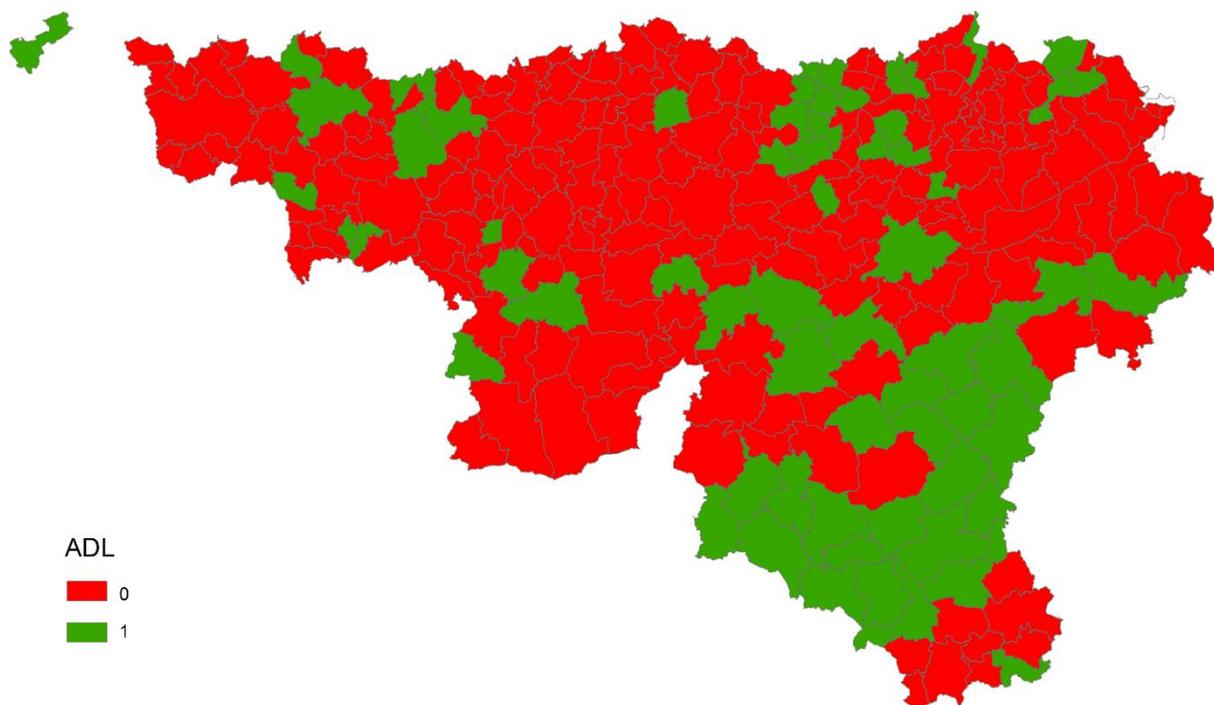
76 Source : UVCW - http://www.uvcw.be/no_index/rh/jobcom/8927205088204262011092952937388791042.pdf

7.2.8 LES « CONSEILLERS » IMPLIQUES DANS LE DEVELOPPEMENT COMMERCIAL

Comme développé précédemment, il a été proposé de rendre compte des acteurs impliqués dans le développement commercial qui ne font pas l'objet d'un réseau structuré ou d'un suivi particulier de l'administration. Ces acteurs participent, dans certains volets de leurs missions, à l'activation des espaces publics par le développement d'activités commerciales, festivités et/ou tout autre animation. Certaines Communes ont mis sur pied des services spécifiques : par exemple, un service de développement commercial à Wavre ou un service de dynamique urbaine à Gembloux (en lien avec la rénovation urbaine). Il n'est pas possible de rendre compte de ces initiatives dans le cadre de la présente recherche.

Outre ces services et/ou postes créés par les Communes pour répondre à des enjeux locaux, la Région wallonne promeut le développement de l'emploi et de l'économie à l'échelle communale par le biais d'agence de développement local (ADL)⁷⁷. Le statut des ADL est réglé par le décret du 25 mars 2004 relatif à l'agrément et à l'octroi des subventions aux agences de développement local⁷⁸. Une ADL ne peut être créée que sur des territoires de moins de 40.000 habitants. Depuis 2015, il n'est plus possible de créer d'ADL. Seules les demandes de renouvellement d'agrément sont analysées par la Direction de l'emploi et des permis de travail. Il y a actuellement 49 agences agréées.

Sur 262 communes wallonnes, 66 communes bénéficient de l'expertise de ce type d'agence, soit 25% des communes de la Région wallonne. Elles sont particulièrement bien présentes dans la province du Luxembourg.



Source : Wallonie Emploi Formation (Janvier 2019)⁷⁹

77 Source : SPW Emploi - <https://emploi.wallonie.be/home/developpement-local/agences-de-developpement-local.html>

78 Arrêté du Gouvernement wallon du 15 février 2007 portant exécution du décret du 25 mars 2004 relatif à l'agrément et à l'octroi de subventions aux agences de développement local.

79 Site web : <https://emploi.wallonie.be/de/home/faq/page-content-inner/faq-list/faq-avec-categories-74.html?print=true>

7.3 LES FORMATIONS

Les cinq titres de conseillers sont en lien avec des formations financées, voire organisées pour certaines d'entre elles, par l'administration régionale. Ces formations sont généralement obligatoires ; elles conditionnent l'accès à certaines sources de financement. Elles permettent surtout aux participants de créer un réseau et d'échanger sur des problématiques communes.

7.3.1 LA FORMATION DES CONSEILLERS EN AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'URBANISME (CATU)

La formation des CATUs est une formation continue organisée depuis 2006. Elle est subventionnée par la Région wallonne et organisée par la Conférence Permanente du Développement Territorial (CPDT). L'organisation et le contenu de la formation sont pris en charge par les chercheurs issus des trois centres de recherche constituant la CPDT (ULB, UCL, ULG). La formation se déroule en 7 jours par année, dont 2 séances plénières d'introduction et de conclusion. Les CATUs ont le choix parmi trois modules liés à des thématiques choisies en concertation avec le Gouvernement wallon et son administration. Chaque module rassemble en moyenne 20 à 25 CATUs. La formation est obligatoire et gratuite pour les fonctionnaires communaux.

En 2019, la formation des CATUs rassemble 222 représentants communaux⁸⁰. Celle-ci est à priori la seule à limiter le nombre de participants à une personne par commune. Le CoDT permet cependant aux communes de former plusieurs CATUs et d'alterner d'une année à l'autre leur participation à la formation.

Les modules de formation portent sur des thématiques en lien avec les champs d'intervention des CATUs (outils urbanistiques, charges d'urbanisme, changements climatiques, paysage...). En 2013, la CPDT a organisé un voyage d'étude en Seine-Maritime consacré à la conception et à la gestion des espaces publics. En 2019, la CPDT organise un module spécifiquement dédiés aux espaces publics dans la continuité de la présente recherche.

7.3.2 LA FORMATION DES CONSEILLERS EN RENOVATION URBAINE

En 2019, 22 communes se sont lancées dans une opération de rénovation urbaine. 27 conseillers en rénovation urbaine ont été désignés pour se charger du suivi de celle-ci (1 conseiller par commune, 3 pour Charleroi et 2 pour Manage). Tous les conseillers en rénovation urbaine subventionnés, ainsi que les agents en charge du suivi d'une opération de rénovation urbaine des 51 communes dans lesquelles un périmètre est reconnu selon les données de la Région wallonne et les connaissances de l'UVCW participent à la formation. En tout, la formation accueille une septantaine de personnes.

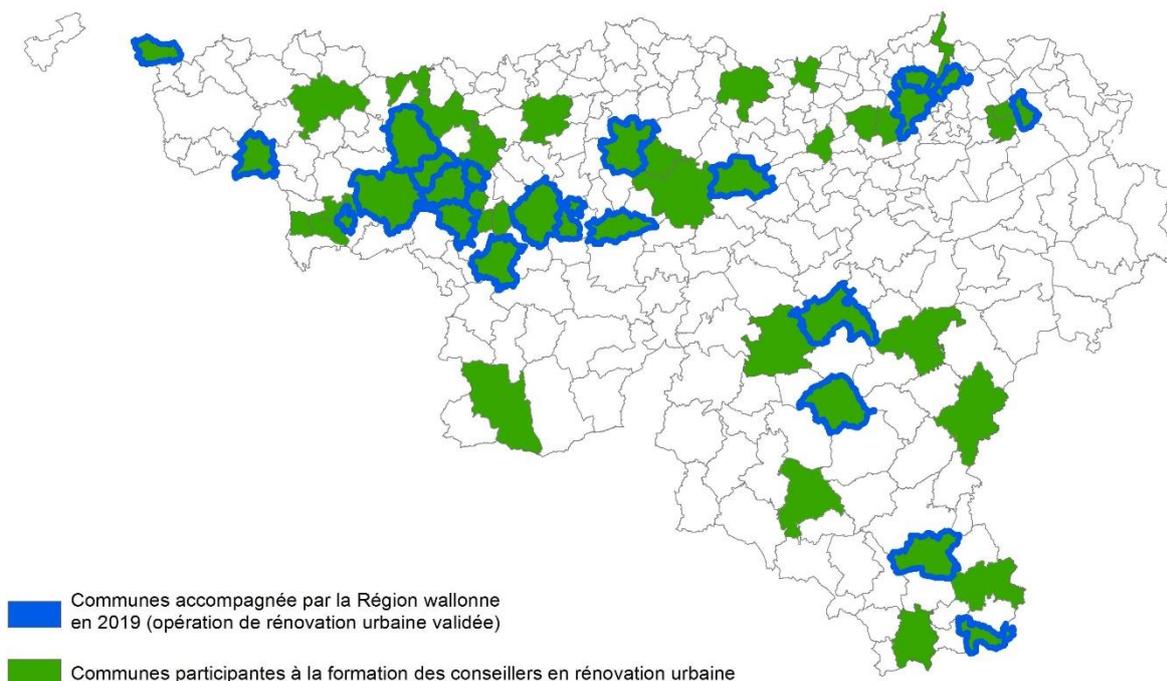
Le 31/08/2019, la reconnaissance de certaines opérations de rénovation urbaine viendra à échéance⁸¹. A priori, tous les conseillers en rénovation urbaine ne pourront plus participer à la formation. L'UVCW engagera des discussions dans le courant de l'année 2019 concernant l'avenir de ces conseillers.

⁸⁰ La formation a été ouverte certaines années à des employés du SPW ou des acteurs du secteur privé (formation payante pour ces derniers).

⁸¹ Informations complémentaires : « la reconnaissance de l'opération et son exécution sont dorénavant limitées à une durée maximale de quinze ans. Passé ce délai, la commune ne pourrait plus prétendre à l'obtention des subsides.

Pour les opérations en cours dont la reconnaissance est intervenue après le 1er septembre 2004, celles-ci sont censées avoir été autorisées pour quinze années. Pour les opérations dont la reconnaissance est intervenue avant cette date, la commune a jusqu'au 31 août 2019 pour réaliser les études, acquérir les biens et mettre en œuvre les projets qui ont fait l'objet d'une convention ou d'un arrêté de subvention approuvés et pour introduire les documents permettant la libération des subsides y afférents. »

Source : Rénovation urbaine: nouvel arrêté et nouvelles échéances, Alexandre PONCHAUT, UVCW, 2013.



Source : Listing SPW-DGO4 Direction de l'Aménagement Opérationnel (2019) croisé avec le listing des communes reprises à la formation des conseillers

La formation est organisée par l'Union des Villes et des Communes Wallonnes sur base d'une convention annuelle conclue avec la Région wallonne. La première année, en 2013, l'UVCW a organisé une formation de base de trois jours et des formations continuées. Actuellement, l'UVCW organise deux journées de formation continuée par an. Elle fait appel à des intervenants externes ou internes selon la thématique abordée. Par séance, un cas pratique est généralement présenté ou un atelier est organisé.

Les thématiques sont fonction de l'actualité et des demandes des conseillers (partenariats public-privé et négociation, mécanismes de financement, identité territoriale, politique foncière ...). Une journée de formation a spécifiquement porté sur l'aménagement des espaces publics. D'autres journées ont également abordé cette thématique sous un angle particulier (participation, financement ...). Cette formation est un point de départ particulièrement pertinent pour la constitution d'une culture des espaces publics. Il serait intéressant de valoriser ce titre et les savoirs acquis en dehors des opérations de rénovation urbaine.

7.3.3 LA FORMATION DES CONSEILLERS EN ENVIRONNEMENT

Une fois le titre de conseiller en environnement acquis, la personne s'engage à suivre une formation continue. Le Centre permanent de Formation en Environnement pour le Développement durable, financé par le Ministre wallon de l'Environnement, assure la coordination et l'organisation des formations en environnement. L'institut Eco-Conseil s'occupe du contenu de la formation.

En 2019, la formation rassemble 73 conseillers. Elle a été réduite à une journée de formation obligatoire et gratuite par an contre trois jours par le passé. Avec une seule journée, l'organisation ne permet pas de rencontrer les désidératas de l'ensemble des conseillers. Le Gouvernement wallon a émis le projet d'organiser une formation sous forme d'e-learning ou de MOOC⁸². La formation « traditionnelle » est néanmoins utile pour permettre aux conseillers de se rencontrer et de partager leurs méthodes et outils de travail. Il n'y a pas eu à ce jour de formation portant de près ou de loin sur les espaces publics et la gestion écologique dans ces espaces.

⁸² Massive open online courses

7.3.4 LA FORMATION DES CONSEILLERS EN MOBILITE

La formation de conseiller en mobilité est ouverte aux agents des administrations communales, provinciales et régionales ainsi qu'aux agents des polices locales et fédérale, des sociétés de transport en commun, voire des universités ou des bureaux d'études. La Direction de la planification de la Mobilité organise depuis 1998 des formations à destination des administrations communales et régionales, des sociétés de transport en commun, des associations et des bureaux d'études. La formule a évolué avec le temps. Actuellement, deux formations sont organisées :

- Une formation d'initiation permettant d'appréhender les grands enjeux de la mobilité. Cette formation dure 2 jours, elle est gratuite et ouverte à tous (max 60 personnes) ;
- Une formation de base permettant d'accéder au titre de conseiller en mobilité, organisée sur une année, gratuite et ouverte à tous (max 15 à 18 personnes). Cette formation se compose d'un module d'initiation de deux jours, de sept modules thématiques de deux jours et d'un module d'évaluation des acquis de deux jours. Cette formation n'est accessible qu'aux personnes détentrices d'un diplôme de l'enseignement supérieur. Les participants sont sélectionnés sur base d'un dossier de candidature comprenant un projet/enjeu de mobilité que la personne souhaite/devra traiter dans le cadre de sa fonction et qui requiert des échanges transversaux avec d'autres services communaux et/ou des partenaires privés⁸³.

Les sept modules permettent d'aborder la mobilité piétonne, cyclable, routière, les transports publics, l'intermodalité, le transport des marchandises et la gestion des chantiers. Cette formation porte spécifiquement sur l'aménagement et la gestion des espaces publics du point de vue de la sécurité, du partage, des fonctions de déplacement et d'accessibilité, voire de séjour.

La formation de base est complétée par des modules de formation continue gratuits et non obligatoires sous forme de visites, conférences ... Ainsi, en 2019, la Direction de la planification de la mobilité organise entre autres deux visites techniques : une à Bruxelles consacrée aux aménagements d'espaces publics et une à Marche-en-Famenne sur la politique de mobilité d'une commune rurale.

La continuité sur le long terme est également réalisée par la publication de revues :

- Question de CeM : « Ces fiches font le point au niveau réglementaire, juridique et/ou méthodologique sur des interpellations fréquentes venant des Conseillers en Mobilité ».
- Cémathèques : La CeMathèque est un « dossier thématique trimestriel de 30 à 40 pages qui aborde un sujet unique et l'explore dans le détail. Elle traite ainsi des sujets susceptibles d'apporter un éclairage nouveau sur la problématique de la mobilité et/ou de développer un thème pour lequel il n'existe pas de publications et qui rencontre les besoins des acteurs locaux. »
- Cémaphores : Le CeMaphore est une « publication bimestrielle qui présente de l'information sur l'actualité "mobilité", sur différentes initiatives prises dans le domaine de la mobilité en Région wallonne, en Belgique et à l'étranger, sur la réglementation et ses éventuelles modifications, propose aussi un agenda des événements (manifestations, colloques, journées d'étude, formations.) ainsi que des conseils de lecture ».
- Cem'atelier : Ce sont des « notes méthodologiques issues des formations en atelier qui sont organisées avec les CeM depuis 2003 ».

La formation est la base d'un véritable réseau des conseillers. Ce réseau est renforcé par les différents outils précités. Les conseillers en mobilité bénéficient de l'accompagnement de la Région pour créer des liens et répondre aux interrogations et requêtes des acteurs de terrain. Le fait d'ouvrir la formation aussi bien aux agents communaux qu'à des agents issus de différentes organisations permet aux communes de mobiliser différents leviers d'action.

83 Source : <http://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-conseiller-en-mobilite/devenir-cem.html>

7.3.5 LA FORMATION DES CONSEILLERS EN ENERGIE

La formation de conseiller en énergie⁸⁴ est gratuite et ouverte à ces communes. Cette formation est limitée à aux 66 conseillers actifs dans les communes wallonnes.

La formation de base est organisée par l'Union des Villes et des Communes Wallonnes sur quatre jours permettant de « mettre à niveau » les conseillers en tenant compte de leur niveau de base⁸⁵. L'UVCW organise par ailleurs des formations continuées et des demi-journées de rencontres et d'échanges.

Le contenu de la formation porte sur des sujets tels que la maîtrise de la facture, le recours aux énergies alternatives ... L'éclairage public faisant partie du patrimoine communal et donc du champ de compétences de ces conseillers, ceux-ci ont pu participer à un module de formation sur le sujet. Ce thème est assez ciblé et pourrait être jugé secondaire. Néanmoins, il n'est pas sans conséquence sur la durabilité, le sentiment de sécurité et la qualité (parfois patrimoniales) des espaces publics.

7.3.6 LA FORMATION DES CONSEILLERS EN LOGEMENT

La formation des conseillers en logement n'est plus organisée depuis 2018. Elle était organisée par l'UVCW, sur le même format que la formation des conseillers en rénovation urbaine (journées thématiques, études de cas pratiques, intervention d'experts ...).

7.3.7 AUTRES FORMATIONS

Il n'existe pas de formations pour deux titres :

- Les écopasseurs ;
- Les personnes physiques et morales en charge du développement local n'ont pas de formations attirées. Il est néanmoins à relever que l'Association du Management de Centre-Ville organise des journées de formation à destination des communes pour l'activation des espaces publics des centres-villes⁸⁶.

Les formations de conseillers en accessibilité sont financées sur fonds propre par Atingo. La formation est donc payante. Elle a été créée à la demande du FOREM et d'ACTIRIS pour former des chercheurs d'emploi. Par la suite, ce financement « direct » a été remplacé par un système de chèque formation. Ce système permet aux petites et moyennes entreprises de former leurs employés. Ce système n'est pas ouvert aux employés du service public.

84 Cette formation est à distinguer de la formation certifiante de responsable en énergie organisée par le SPW-DGO4. Celle-ci se concentre sur une utilisation énergétique rationnelle des bâtiments. Un volet est consacré aux questions de mobilité, mais ce dernier est anecdotique dans le cycle de 13 journées de formation. Cette formation est assurée par l'ICEDD. Elle est ouverte au secteur privé et public (communes, provinces, intercommunales ...).

85 Le programme est disponible sur le site de l'Union des Villes et Communes Wallonnes. Voir http://www.uvcw.be/no_index/cdv/canevas-formation-2007-2008.pdf

86 Les thématiques couvrent la gestion de l'espace public, des places éphémères et d'une méthodologie d'activation, à savoir le placemaking. Entre 363 et 850€ par jour pour participer à 1 ou 2 jours de formation selon que l'on soit membre ou non de l'AMCV.

7.3.8 RECAPITULATIF

Titre	Superviseur	Organisateur	Opérateur	Modalité de participation à la formation	Nombre de participants
Conseiller en aménagement du territoire et de l'urbanisme	Gouvernement wallon		CPDT	Obligatoire, gratuite, continue et annuelle (7j/an) Limitée à un représentant par commune	222 (2019)
Conseiller en rénovation urbaine	DGO4 – DAL		UVCW	Obligatoire, gratuite et annuelle, pour autant que l'opération de rénovation soit active.	27 (2019)
Conseiller en mobilité	DGO2	DGO2	ICEDD - TRANSITEC – Espace Mobilité	Une formation de base, obligatoire, gratuite pour les communes (2j/mois sur une année) Modules de formation continue non obligatoires, gratuits (colloques, visites de terrain, conférences)	15 à 18 personnes
Conseiller en environnement	DGO3	CePeFeDD (DGO3)	Institut Eco-Conseil	Formation continue (1j/an), obligatoire, gratuite et annuelle	73
Conseiller en énergie	DGO4		UVCW	Formation de base obligatoire Modules de formation continue obligatoires, gratuits	66
Ecopasseur		/		Pas de formation	/
Agence de développement local (& autres)		/		Pas de formation (exception : AMCV)	
Conseiller en accessibilité		Atingo & Plain-Pied		Formation de base payante à l'initiative d'ATINGO (chèque formation) + modules de formation continue à la demande	/

7.4 LES AIDES A L'ENGAGEMENT D'UN CONSEILLER

A leur propre initiative et demande, les communes et villes peuvent accéder à certaines aides auprès de la Région wallonne pour l'engagement ou la désignation d'une personne au titre de conseiller.

7.4.1 CONSEILLERS EN AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'URBANISME (CATU)

Le poste de CATU est subventionné par la Région wallonne (Art. R.I.12-7, §5 CoDT) à hauteur de :

- 28.000 euros/an¹, si la Commune dispose d'une CCATM, d'un schéma de développement communal ou pluricommunal ou d'un guide communal d'urbanisme
- 22.000€ si la CCATM existe
- 7.500€ si la CCATM n'existe pas.

7.4.2 CONSEILLERS EN RENOVATION URBAINE

La Région wallonne prévoit une subvention de 25.000€/an pour l'engagement et le maintien de l'engagement d'un conseiller en rénovation urbaine (CRU). La condition posée par la Région wallonne est qu'il doit s'agir d'un nouvel engagement : le CRU doit avoir été engagé pour cette fonction.

7.4.3 CONSEILLERS EN ENVIRONNEMENT

Le poste de conseiller en environnement est subventionné par la Région wallonne à hauteur de 18.600€/an², et ce pour autant que :

- Par une délibération, le Conseil communal engage la Commune dans une dynamique visant à disposer d'un Agenda 21 dans les 3 ans suivant la décision d'octroi de la subvention.
- Le conseiller en environnement réalise les missions prévues par le livre 1er du Code de l'environnement.

7.4.4 CONSEILLERS EN MOBILITE

Le poste de conseiller en mobilité n'est pas subventionné par la Région wallonne, à l'exception des postes des CeM actifs dans les grandes villes de plus de 50.000 habitants. Ces villes sont au nombre de neuf : il s'agit de Charleroi, Namur, Liège, Seraing, Verviers, Mons, Tournai, Mouscron, La Louvière. Une circulaire du Gouvernement wallon précise le montant de la subvention.

7.4.5 CONSEILLER EN ENERGIE

Le poste de conseiller en énergie fait l'objet d'un financement de la Région wallonne via le dispositif des aides à la promotion de l'emploi (APE).

7.4.6 ECOPASSEUR

Dans le cadre d'un plan pluriannuel de l'Alliance Emploi-Environnement, les salaires ont été financés jusqu'en 2014 par le Gouvernement wallon par le biais du dispositif APE (8 points) complété de 2.500€ de frais de fonctionnement.

¹ Pour référence, une subvention de 25.000€/an permet de financer un salaire à mi-temps.

² Au départ de 20.000€/an, la subvention a été réduite à 18.600€ par le Gouvernement de la Région wallonne sur la législature actuelle.

7.4.7 CONSEILLERS EN LOGEMENT

L'appel à projet de 2008 prévoyait de financer pendant deux ans un emploi à temps-plein par le système APE.

7.4.8 AGENCES DE DEVELOPPEMENT LOCAL

Une agence de développement local peut percevoir une subvention annuelle de 63.000€ (si engagement de deux personnes de niveau A et de niveau B) ou 58.500 (si engagement de deux personnes de niveau 1 et de niveau C). A cela s'ajoute le fait que des partenaires privés et publics de l'ADL doivent participer à hauteur de 30% de la subvention régionale.

7.5 LES OUTILS ET SUBVENTIONS LIES AU TITRE DE CONSEILLER

7.5.1 CONSEILLERS EN AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'URBANISME (CATU)

Suite à l'adoption du CoDT, le statut de CATU n'ouvre plus la porte à des aides majorées pour le financement d'outils urbanistiques³. Les aides sont accessibles à toutes les communes, que celles-ci bénéficient de l'expertise d'un CATU ou non. Les CATUs bénéficient par contre de modules de formations spécifiquement dédiées à ces outils.

Concernant les subventions accessibles aux communes, on retiendra :

- dans le cas de l'élaboration ou de la révision d'un schéma de développement communal, une subvention à concurrence de maximum 60% des honoraires (TVAC) de l'auteur de projet (limitée à un montant maximum de 60.000€ pour l'élaboration ou la révision totale du schéma et à 20.000€ pour une révision partielle. (Art. D.II.9-10 du CoDT) ;
- dans le cas de l'élaboration ou la révision d'un guide communal d'urbanisme, une subvention d'un montant équivalent à 60% des honoraires (TVAC) de l'auteur de projet (avec un montant maximum de 16.000€ pour l'élaboration ou la révision totale et de 4.000 € pour une révision partielle du document). (art D.III.4-10 du CoDT) ;
- dans le cas de l'élaboration ou la révision d'un schéma d'orientation local, une subvention d'un montant équivalent à 60% des honoraires (TVAC) de l'auteur de projet (limitée à un montant maximum de 24.000 euros pour l'élaboration ou la révision totale et de 10.000 euros pour une révision partielle du schéma). (Art. D.II.11).

En vertu de l'article R.I.12-3 du CoDT, le *Ministre peut octroyer une subvention aux communes pour l'élaboration d'un rapport sur les incidences environnementales relatif à l'élaboration ou la révision totale ou partielle d'un plan ou d'un schéma de développement pluricommunal, d'un schéma de développement communal ou d'un schéma d'orientation local aux conditions reprises dans le 1er paragraphe. Le taux de subvention (60%), les montants maximum et les modalités de perception sont précisés au paragraphe 3 du même article.*

Des subventions sont également prévues par le CoDT (R.I.12-1§1) pour l'élaboration du dossier de base d'une révision du plan de secteur, et ce pour autant que le projet de révision de plan de secteur soit adopté par le Gouvernement. Le taux de subvention (60%), les montants maximum et les modalités de perception sont précisés au paragraphe 3 du même article.

³ C'était le cas sous le Code wallon de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme

7.5.2 CONSEILLERS EN RENOVATION URBAINE

Le poste de conseiller en rénovation urbaine est directement relié à l'opération de rénovation urbaine. Outre la subvention pour l'engagement d'un conseiller, la Région wallonne prévoit une subvention pour la réalisation d'un dossier de rénovation urbaine : cette subvention est de 60% du montant du marché de service relatif à la désignation de l'auteur de projet de ce dossier de rénovation urbaine.

La Région wallonne prévoit également des subventions pour :

- l'acquisition de biens immobiliers ainsi que la création ou l'amélioration d'espaces verts, d'espaces de convivialité et des équipements collectifs ;
- la réalisation de travaux en vue, entre autres, de la création ou l'amélioration d'espaces verts, d'espace de convivialité, des équipements collectifs.

Le taux de subvention varie selon que le périmètre d'intervention de l'opération de rénovation urbaine soit reconnu comme zone d'intérêt prioritaire ou non ((art. D.V.15., §2, 2° et 3° du CoDT)⁴.

7.5.3 CONSEILLERS EN ENVIRONNEMENT

Le conseiller en environnement doit mettre en œuvre l'Agenda 21, mais cet outil n'ouvre pas la voie à une subvention. Il n'existe d'ailleurs pas de cadre légal ou réglementaire pour celui-ci. La Conférence Permanente du Développement Territorial a réalisé une enquête sur l'outil⁵, ainsi qu'une formation à l'attention des mandataires et des agents de la fonction publique (2007).

En outre, on peut supposer que le conseiller en environnement mobilisera ses compétences pour la mise en œuvre d'un plan communal de développement de la nature, même si aucun lien n'existe dans la littérature sur ce point. Dans la limite des disponibilités budgétaires, la Région wallonne subventionne la commune à hauteur de 3.500€ pour le processus d'élaboration du PCDN (réunions...) et de 5.000€/an pour la concrétisation des projets. Cet outil ne fait également l'objet d'aucun cadre légal ou réglementaire.

7.5.4 CONSEILLERS EN MOBILITE

Les communes bénéficiant de l'expertise d'un conseiller en mobilité peuvent solliciter la Région wallonne pour l'obtention d'une subvention à l'élaboration d'un plan communal de mobilité.

Dans les limites du budget disponible, le PCM est financé à hauteur de 75 % des honoraires de l'auteur de projet ou de la charge du personnel communal si le PCM est étudié en interne. Une subvention complémentaire (max 75%) peut être octroyée à une commune pour des prestations liées au PCM ; il s'agit d'étudier plus spécifiquement certains aménagements et certains espaces publics.

Pour accéder à ces subventions, outre l'engagement d'un conseiller en mobilité, la commune doit être dotée d'une commission consultative en aménagement du territoire ou, le cas échéant, d'une commission locale de développement rural.

7.5.5 CONSEILLER EN ENERGIE

Il n'y a à priori pas d'outil spécifique pour les conseillers en énergie qui touchent à la conception et à l'aménagement des espaces publics.

⁴ Sur l'opération de rénovation urbaine : http://lampspw.wallonie.be/dgo4/site_aménagement/site/directions/dao/renovurb

Sur les taux de subvention : <http://lampspw.wallonie.be/dgo4/tinymvc/apps/amenagement/views/documents/directions/dao/renovurb/taux-subventions-renovurb.pdf>

⁵ BARTHE BATSALE, H., FONTAINE, P., « L'Agenda 21 local en Wallonie : principaux résultats d'une enquête au niveau communal », Territoires Wallons, n°1, septembre 2007. La publication est accessible sur le site de la CPDT : https://cpdt.wallonie.be/sites/default/files/publications/pdf/10.l-agenda_21_local_en_wallonie.pdf

7.5.6 CONSEILLERS EN LOGEMENT

Le programme d'ancrage communal du logement est un outil au service des communes pour appliquer leur politique du logement. Ce programme pouvait faire l'objet d'une aide la Région. Les derniers programmes ont été élaborés en 2013 pour la période 2014-2016.

En vertu de l'article 44 du Code wallon du logement, la commune a la possibilité de solliciter certaines aides pour la création de voiries, de l'éclairage public et d'abords.

7.6 CONCLUSIONS

Les éléments analysés permettent de faire ressortir différents constats :

A. Concernant la représentation sur le territoire wallon des différents titres de conseillers, il ressort que :

- **85%** des communes comptent un **conseiller en aménagement du territoire et urbanisme (CATU)** ;
- **74%** des communes comptent un **conseiller en mobilité** ;
- **36%** des communes comptent un **conseiller en énergie** ;
- **26%** des communes comptent un **conseiller en environnement** ;
- **25%** des communes comptent une **agence de développement local** ;
- **23%** des communes comptent un **conseiller en logement** ;
- **19%** des communes comptent un **conseiller en rénovation urbaine** ;
- **15%** des communes comptent un **écopasseur**.

Les titres les mieux représentés sont donc les CATUs ainsi que les CeM. Pour le reste, aucun autre titre ne dépasse la barre des 50% de communes.

Le titre de CATU est particulièrement bien représenté. Cela est sans doute lié au fait que, sous CWATUP, l'engagement d'un CATU était une des conditions pour une commune d'être en régime de décentralisation. En outre, le CWATUP permettrait aux communes avec CATU d'accéder à des taux de subvention plus élevés que celles sans CATU.

B. Les formations organisées par la Région peuvent être distinguées selon différents critères. Par exemple, la régularité et le degré d'investissement demandé :

- Formations continues avec la même implication demandée chaque année telles que la formation des CATUs et celle des conseillers en rénovation urbaine (quoique cette dernière soit limitée à la durée de l'opération de rénovation urbaine) ;
- Formations de base en « one shot » avec possibilité de participer sans obligation à des modules de formation continue.

C. Deux catégories d'outils ont été principalement mobilisés pour créer les titres, ce qui impacte différentes dimensions :

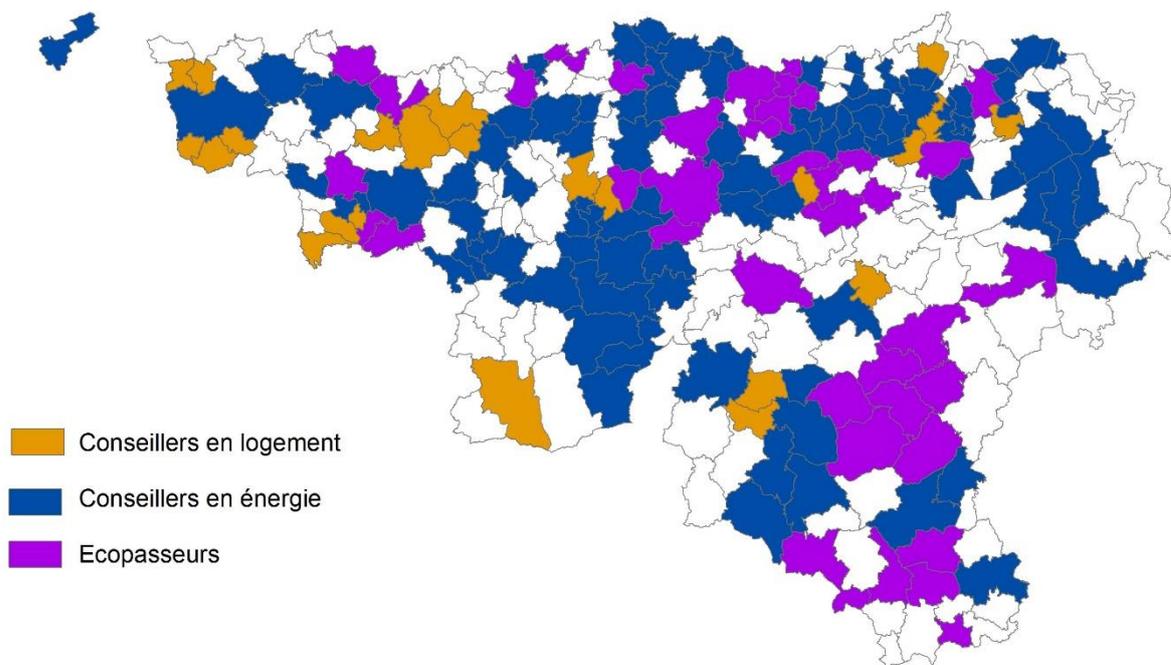
Conseillers en aménagement du territoire et de l'urbanisme	Décret du 20 juillet 2016 – Code du développement territorial
Conseiller en mobilité	Décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales Circulaire ministérielle pour une subvention des CeM dans les neuf grandes villes wallonnes
Conseiller en énergie	Appel à projets ministériel du 09 mai 2007 « Communes énergétiques »
Conseiller en environnement	Décret du 31 mai 2007 relatif à la participation du public en matière d'Environnement - Code de l'Environnement
Agences de développement local	Décret du 25 mars 2004 relatif à l'agrément et à l'octroi des subventions aux agences de développement local
Conseillers en logement	Appel à projets ministériel de 2008
Ecopasseurs	Appel à projets ministériel de 2012
Conseillers en rénovation urbaine	Arrêté ministériel du 28 février 2013

L'adoption d'un **décret**, soit un acte législatif voté par le Parlement wallon, est susceptible d'apporter une sécurité juridique quant à la pérennité du titre.

- L'acte suppose que des budgets soient dégagés sous chaque exécutif pour garantir le financement du titre et des frais de fonctionnement à long terme ;
- L'ensemble des communes ont la possibilité de compter dans leur personnel le conseiller concerné.

Les titres de conseiller en aménagement du territoire et d'urbanisme et de conseiller en environnement sont respectivement repris dans le Code du Développement Territorial et le Code de l'Environnement. Par contre, le titre de conseiller en rénovation urbaine n'est pas repris dans le Code du développement territorial, alors qu'il y est question des opérations de rénovation urbaine. C'est dans un acte du pouvoir exécutif qu'il faut aller chercher les informations, à savoir un arrêté ministériel portant exécution.

Seconde catégorie d'outils, les **appels à projet**. Ceux-ci sont le fait du pouvoir exécutif, soit d'un ou plusieurs ministres selon les cas. Ils permettent le financement d'un nombre de postes clairement définis / limités. L'accès au titre est donc bloqué à la clôture de l'appel à projet. En effet, il n'est aujourd'hui plus possible pour une commune de présenter un candidat au titre de conseiller en énergie ou de conseiller en logement. Pour compenser, le titre d'écopasseur, soit un conseiller en logement et en énergie a été créé. Ces trois catégories de conseillers induisent des réseaux qui ne se parlent pas forcément et qui ne couvrent pas à eux trois l'ensemble de la Région wallonne. Il n'y a pas d'échange d'informations qui ait été institué à l'échelle de la Région wallonne.



Source : UVCW (conseillers en logement et en énergie) – recherche en ligne (écopasseurs)

Pour conclure sur les appels à projet, il est à noter d'une part qu'il est difficile de trouver des informations sur les titres de conseillers. Il n'y a à priori pas d'information disponible sur les sites des différentes administrations régionales wallonnes et il n'y a pas non plus de porteurs administratif ou politique pour représenter ces conseillers. D'autre part, ces appels à projet donnent la possibilité pour des communes d'introduire des candidatures groupées avec une ou plusieurs communes. En résultent des situations qui posent question en termes d'efficacité et de réalité du terrain.

D. La catégorie d'outils mobilisés pour encadrer le titre et la formation de conseillers a différents impacts. Notamment la subvention pour l'engagement d'un conseiller. Les titres cadrés par un acte législatif ont accès des subventions dont le montant est bloqué par le Gouvernement wallon. Les

appels à projets font plutôt usage du système de points APE. Ce système est en cours de révision complète.

En outre, il est à relever que les missions et les compétences des différents conseillers ne sont pas toujours définies. Il n'y a généralement pas de définition propre du titre de conseiller, si ce n'est celui du conseiller en mobilité clairement présenté par la direction administrative en charge du suivi de ce titre et de la formation liée à ce dernier. Concernant les compétences requises pour accéder à ce titre, les formations de base sont clairement renseignées par le CoDT pour le poste de conseiller en aménagement du territoire. Sinon, les autres types de conseillers sont généralement ouverts à différents types de formations de base. Pour certains (CeM, conseillers en énergie...), les administrations régionales en charge du suivi renseignent un certain nombre d'éléments. Pour le reste, ce sont les offres d'emploi publiées par les communes qui permettent de mieux cerner les formations de base et les compétences recherchées, sans pour autant permettre de tirer un bilan global par type de conseillers.

E. Concernant le public de ces formations, il est à relever que les acteurs au premier plan de l'aménagement des espaces publics ne sont pas concernés.

En effet, il avait été constaté dans le cadre des enquêtes de terrain que les bureaux d'études provinciaux, les bureaux d'études des intercommunales et les membres des services travaux sont les acteurs majeurs de l'aménagement des espaces publics wallons. A priori, aucune formation ne permet de toucher ces trois profils, si ce n'est, dans une certaine mesure, la formation des conseillers en mobilité.

F. Enfin, il est constaté que les différents titres et formations organisées en Région wallonne sont peu susceptibles de permettre la constitution d'une culture des espaces publics.

L'espace public est une thématique traitée de manière sectorielle et trop souvent ponctuelle, si ce n'est peut-être dans le cadre de la formation des conseillers en rénovation urbaine et des conseillers en mobilité. Les réseaux sont imperméables ; il n'y a pas d'échange entre les différents types de conseillers qui soient institués. La seule formation susceptible d'assurer de la transversalité et une certaine perméabilité est celle des conseillers en mobilité. Elle brasse différents profils, différents types de services communaux et autres institutions publiques.

8. ENSEIGNEMENTS

La recherche propose enfin une série d'enseignements :

- Issus des analyses des 10 cas d'étude
- Issus des interviews réalisées avec les acteurs de terrain.

8.1 ENSEIGNEMENTS ISSUS DES ETUDES DE CAS

Bossière

- L'outil de développement rural s'avère être un levier financier important pour le réaménagement des espaces publics villageois ;
- Une démarche transversale de type PCDR est intéressante pour aborder l'aménagement d'un espace public dans ses différentes dimensions et mobiliser un panel d'acteurs ;
- La démarche de type PCDR permet et soutient une implication citoyenne depuis le diagnostic jusque la réalisation et la vie effective de l'aménagement ;
- Plusieurs points expliquent la réussite de cet aménagement : pertinence du périmètre ayant induit une approche globale de l'espace, réorganisation de la circulation via la mise en œuvre d'un concept d'espace partagé permettant ici de garantir une meilleure sécurité pour tous, mise en valeur du cadre bâti, sobriété d'intervention, flexibilité d'usages et intégration du mobilier (dont abri bus).

Charleroi

L'exposé du projet de réaménagement de la RN53 nous permet de retenir quelques enseignements

- L'importance de maintenir un même porteur de projet tout au long du processus ;
- L'importance que le porteur de ce type de projet puisse assurer la conception et la mise en œuvre du partage modal ;
- L'intérêt de mobiliser les expertises nécessaires pour valider et encadrer les options prises en matière de mobilité ;
- L'importance du cadrage budgétaire en amont et de son maintien ;
- L'importance de l'implication et du portage par le politique local, tout en considérant que la réussite du projet passe par l'entière collaboration des acteurs présents aux différents niveaux décisionnels ;
- Les changements d'acteurs décisionnels (élection ou autre) constituent un risque certain dans la poursuite du projet selon les objectifs ayant prévalu et guidés sa conception ;
- L'intérêt de profiter de toute opportunité d'aménagement pour penser celui-ci globalement et répondre de manière circonstanciée aux ambitions de maillage, partage, écosystème et attractivité/bien être ;
- L'importance d'informer la population en amont des décisions d'aménagement sur un aménagement afin d'exposer les ambitions et objectifs poursuivis par le projet, recueillir les informations utiles à sa conception et calibrer les aménagements proposés. Une information préalable permet d'augmenter l'adhésion du projet.

Marche-en-Famenne

L'exposé du projet de reconfiguration de la traversée de Marche et l'aménagement d'un boulevard urbain nous permet de dégager quelques enseignements:

- L'aménagement d'une traversée d'agglomération est une opportunité pour accompagner une restructuration urbaine. Dans le cas de Marche en effet, l'aménagement du boulevard est tout autant l'occasion de repenser le profil de la voirie et l'organisation des flux que de restructurer les urbanisations adjacentes qui participent au même titre à la qualité de la traversée de l'agglomération. L'étude du profil et de l'aménagement du tracé est ici un levier pour travailler des coutures urbaines et augmenter la porosité entre les quartiers que les axes de circulation ont fragmentés.
- L'aménagement du boulevard urbain de Marche constitue un exemple riche d'enseignements pour bien d'autres situations similaires en Région Wallonne. Le projet a relevé le défi de reconfigurer un axe de traversée en lui donnant un visage résolument urbain, sans en revoir la vocation de transit et de desserte.
- L'aménagement du boulevard s'accompagne d'une qualification paysagère participant à l'image et l'identité de la ville.
- L'aménagement permet le maillage du RAVeL, apporte à ce réseau une efficacité et une visibilité qui participe à ancrer les alternatives modales dans les pratiques quotidiennes.
- Le projet montre ici également l'intérêt de disposer, en amont, d'outil globaux d'aménagement du territoire et de mobilité permettant de baliser les objectifs pertinents pour l'aménagement des espaces majeurs.
- Le projet d'aménagement du boulevard de Marche montre qu'un projet d'une telle ambition est possible, et ce, en dépit de la complexité de capter les budgets nécessaires et de gérer les différents niveaux décisionnels.

Marchienne-au-Pont

Cette étude de cas apporte des enseignements sur la démarche d'analyse - et par extension de conception de projets- et non sur la pertinence-opportunité d'un aménagement donné. On peut ainsi en retenir :

- L'intérêt d'une analyse de l'espace public in-situ avec les habitants ; permettant des regards croisés et non induits ;
- L'intérêt d'une analyse de l'espace public basée sur une approche historique et de morphogenèse pour décrypter l'organisation et la morphologie des espaces, décoder les ruptures et pointer les repères historiques ;
- L'intérêt d'une analyse de l'espace public libérée de tout objectif d'aménagement déterminé, permettant une libre expression et un échange serein sur les attentes, des besoins, sans la pression ou les enjeux d'ordre politique ;
- L'intérêt d'une démarche aboutissant à la production, installation in situ de mobiliers et autres aménagements temporaires ; celle-ci s'énonce comme un vecteur d'appropriation qualitative des lieux ;
- La nécessité toutefois d'exposer aux participants les limites de l'exercice, éviter les réponses trop rapides -voire caricaturales - à une problématique d'espace public sans initier à la complexité des enjeux et du jeu d'acteurs inhérent. Il est en effet essentiel de repositionner la démarche comme phase amont d'une réflexion sur un espace public, en dehors de tout cadre institutionnel, budgétaire et décisionnel.

Namur

Le cas de Namur nous permet de retenir :

- Un concept fort d'aménagement est valable si les besoins sont pointés de manière pertinente, les objectifs définis adéquatement et traduits avec pragmatisme, partagés et respectés tout au long du processus par les différents acteurs accompagnant le projet ;
- Le suivi du projet par une même personne tout au long du processus permet :
 - o d'assurer la concertation préalable et la transversalité des approches et des services,
 - o de garantir le respect du concept.

- Un regard extérieur dans le moment clef de la définition du concept et de sa traduction en mesures d'aménagement favorise les décisions et la réalisation des objectifs de l'aménagement.
- Une simplicité d'aménagement favorise la lisibilité et la fonctionnalité de l'espace public.

Onhaye

L'exposé du projet de réaménagement de la traversée du village de Onhaye nous permet de retenir quelques enseignements :

- La reconfiguration de l'espace public et la réorganisation du partage modal mis à profit d'une convivialité accrue et d'une identité renforcée du cœur villageois ;
- Un aménagement d'espace public permet de renforcer l'attractivité du village et stimule le dynamisme économique local ;
- Un aménagement d'espace public doit agencer un lien qualitatif entre la sphère publique et privée. La qualité du frontage est essentielle pour participer tant au bien-être résidentiel qu'à l'activation de l'espace public.
- La compétence de l'auteur de projet est un facteur primordial de la réussite du projet. Cette compétence allie les aspects conceptuels, techniques, les aspects liés à la maîtrise du processus et les liens avec les acteurs. Une faculté d'écoute et de pédagogie s'avère également un atout considérable.

Seraing

L'exposé des aménagements des espaces publics élaborés dans le cadre de la mise en œuvre du masterplan de la vallée sérésienne nous permet de retenir quelques enseignements généraux :

- L'espace public est un vecteur important pour concevoir et asseoir le redéploiement d'un territoire. A Seraing en particulier, il permet avant tout de travailler et redorer l'image et l'identité du lieu en misant tant sur l'histoire industrielle que sur une image résolument nouvelle du territoire ;
- L'espace public est un outil de développement, de marketing urbain, d'attractivité et de reconfiguration urbanistique ;
- L'espace public participe amplement à Seraing à la reconquête du cœur urbain comme lieu de référence urbaine et de symbolique collective ;
- Une reconfiguration profonde de l'espace public permet un partage modal repensé en profondeur et une nouvelle organisation, voire une restructuration du maillage viaire ;
- La structure chargée de la mise en œuvre du masterplan constitue un bras de levier permettant d'assurer l'opérationnalité des projets, la captation et la gestion du budget dans les délais optimums ;
- La mise en œuvre d'un projet portant une telle ambition ne peut se faire qu'avec un important appui financier du secteur public –tous niveaux confondus-, le recours aux panel d'outils de financement et la mobilisation de partenariats publics-privés. Une structure expérimentée et outillée est indispensable pour effectuer ces montages de projets ;
- Une approche globale et ambitieuse d'information et de concertation d'un large panel d'utilisateurs potentiels permet de définir les besoins, ajuster la programmation puis d'accompagner la mise en œuvre efficiente du projet dans sa globalité.

Tilff

L'exposé de l'aménagement de la place du Roi Albert à Tilff nous permet de retenir quelques enseignements :

- Elargir le périmètre de réflexion peut s'avérer indispensable pour dégager les solutions propices. Ici, la création de la voirie de contournement s'est avérée la solution pour que cet espace public puisse retrouver pleinement sa vocation de place ;
- La maîtrise foncière permet une autonomie d'actions et facilite grandement l'opérationnalité des projets ;

- L'espace public est un facteur essentiel du dynamisme économique et de l'attractivité touristique. Le Ravel et autres réseaux de mobilité douce/active constituent des atouts indéniables pour assurer l'animation de l'espace public ;
- La création d'un mobilier spécifique renforce le caractère identitaire d'un espace public. Toutefois, l'entretien, l'anticipation de leur remplacement doit être anticipé, et donc budgété.
- La simplicité d'aménagement est au service de la lisibilité et de la fonctionnalité ;
- L'aménagement s'inscrit dans une stratégie globale de rénovation, restructuration, embellissement, voire de redéploiement du territoire à mener à court, moyen et long terme ;
- Dégager le stationnement d'un espace public ne peut généralement se faire que si une alternative réaliste et efficace peut se dégager sans un périmètre rapproché.

Tournai

L'exposé de l'aménagement des espaces publics à Tournai enseigne sur :

- L'importance de définir un "fil rouge" et quelques principes d'actions à décliner dans le temps selon les opportunités de projet et de financement ;
- La mobilisation de fonds budgétaires conséquents indispensable pour insuffler une dynamique, impacter le changement et porter une ambition forte de requalification urbaine ;
- L'indispensable réunion du panel d'acteurs pour encadrer un projet d'ampleur, notamment dans le cas d'un noeud intermodal ;
- La qualité d'aménagement passe tant par son dessin que par les choix techniques, notamment en terme de robustesse et de mise en œuvre des matériaux.

Verviers

L'exposé des aménagements des espaces publics proposés pour le centre de Verviers nous permet de dégager quelques enseignements:

- Réaménager les espaces publics centraux d'un cœur de ville demande et impacte l'ensemble des activités œuvrant dans la dynamique urbaine : politique commerciale, d'aménagement, de mobilité, de logement... Avoir une approche globale de redynamisation de quartiers requière de définir un concept générateur. Se doter d'un document en attestant constitue une base, une référence pour l'ensemble des actions sectorielles à mener à court et moyen terme ; quel qu'en soit la clef d'entrée ou le motif. Ici, dans le cas de Verviers, l'étude sur la nouvelle identité du centre-ville avait pour mission de définir cette vision d'avenir. L'aménagement des espaces publics s'y inscrit.
- Le réaménagement d'espaces publics nécessite dans certains cas de se doter au préalable d'un nouveau schéma de circulation. Cette approche sectorielle doit toutefois s'inscrire dans une ambition globale prédéfinie et anticiper les impacts en termes d'aménagement (spatialité, dynamisme commercial, cadre de vie résidentiel...)
- L'aménagement des arrêts de transport en commun –bus- requière une approche multiple combinant technicité (flux, fréquences et dimensionnement), logiques de flux piétons, échange modal, lisibilité spatiale ou encore approche liée au confort d'attente. La technicité ne peut à elle seule rencontrer toutes les ambitions attendues pour la localisation et l'aménagement des arrêts de transport en commun.
- Réinvestir l'espace public invite, dans certains cas, de revoir et augmenter l'emprise de la zone dédiée aux modes doux et actifs. Cette mesure permet d'augmenter les continuités spatiales et la fluidité des déplacements. Elle concourt à renforcer le maillage des espaces publics et doit être cohérente avec la localisation des équipements générateurs des flux.
- Réinvestir l'espace public invite à augmenter le désir de la marche, du plaisir de la balade et participe à la santé physique et mentale.
- L'espace public est un outil de marketing urbain, d'attractivité et de structuration urbanistique.
- Le végétal est un vecteur de qualité et d'attractivité de l'espace public. Souvent vanté dans les projets d'aménagement, il est toutefois essentiel que les choix d'aménagement en matière de végétation soient valablement justifiés eu égard aux conditions physiques et usages du lieu, que la mise en œuvre en soit assurée et que les mesures de gestion soient correctement anticipées.

- L'aménagement de l'espace public constitue une opportunité pour renouer avec les éléments naturels d'un territoire, au travers des vues paysagères, du traitement de la topographie, de l'insertion dans un maillage végétal ou encore de l'ancrage au cours d'eau.
- La multiplicité des acteurs et sources de financement impacte les étapes d'élaboration et de mise en œuvre de projets, en matière de coordination des procédures et de calendriers de chantiers entre autres. Elle induit une diversité de contraintes propres à chaque structure de subsidiation et une approche technico-administrative complexe que le porteur de projet doit assumer.
- La cohérence d'intervention est ici pointée entre des actions fortes sur les icônes urbaines (rénovation du théâtre...) et l'espace public qui assume pleinement son rôle de maillage et de connexion.
- Réinvestir l'espace public de centre-ville invite à repenser la diversité des usages et le séjour dans l'espace public au travers des aspects de séjour, repos, ludicité, déambulation et liberté de parcours...
- Porter un ambitieux programme de rénovation de centre-ville requière d'organiser une information pertinente et continue du projet, tant dans ses phases préalables de conception que les phases de réalisation. Le volet communication nécessite ici le travail d'une personne employée à temps plein sur ce volet.

8.2 ENSEIGNEMENTS ISSUS DES INTERVIEWS REALISEES AVEC LES ACTEURS DE TERRAIN.

La recherche comporte un volet dédié à l'état des lieux des pratiques en Région wallonne. Ce volet a principalement consisté en la rencontre d'acteurs de terrain. Ces interviews étaient essentielles pour saisir le fonctionnement des outils et des procédures mises en œuvre par les administrations communales et régionales dans la conception et l'aménagement des espaces publics.

Deux catégories d'entretiens sont distinguées. D'une part, les entretiens avec les acteurs de terrain au sein de l'administration régionale et autres institutions actives en Région wallonne. Ces personnes ont été interviewées en tant qu'experts dans leur domaine de compétence ainsi que comme responsables du suivi du processus de conception d'espaces publics.

- SPW
 - o La DGO1
 - Le Département Mobilité douce et partenariats communaux
 - Le Département des Infrastructures subsidiées
 - Le Département de la Sécurité des infrastructures routières
 - Le Département des aménagements paysagers
 - o La DGO4 (Direction de l'aménagement opérationnel)
 - o La DGO2 – Direction de la planification de la mobilité
 - o La DGO3 – Direction du développement rural
- La Fondation rurale de Wallonie

D'autre part, la seconde catégorie concerne les entretiens menés pour la rédaction des fiches concernant les cas d'étude. Ces entretiens ont permis de donner la parole à des agents communaux ainsi qu'à des élus locaux.

Les échanges avec ces administrations et acteurs communaux ont également permis de faire ressortir quelques recommandations et enseignements partagés. Ces recommandations, synthétisées en 5 points sont exposées dans les conclusions de ce rapport de recherche.

- Formaliser le principe STOP
- Institutionnaliser l'espace public par le biais d'une cellule « espace public » au sein de l'administration régionale
- Former et sensibiliser
- Instituer un réseau de conseillers – responsables de l'espace public
- Calibrer les financements via appels à projet

9. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

L'aménagement de l'espace public est une opportunité de (re)qualification territoriale souvent rendue possible grâce au levier financier

Plusieurs cas d'étude montrent que le levier financier constitue en effet l'élément déclencheur et la condition pour que l'aménagement puisse se réaliser. Les collectivités locales ne peuvent généralement pas assumer des projets d'espace public d'une certaine ampleur. Cette observation démontre d'une part l'importance de l'action des instances supra locales comme appui à la dynamique de rénovation de l'espace public et d'autre part l'importance d'une efficacité des outils organisant ces modes de financement. Les outils et sources de financement sont par ailleurs multiples et de nature différente. Le large panel d'outils à mobiliser requiert par ailleurs des compétences de mise en place et de gestion de partenariats. La technicité des outils ne peut par contre être au détriment d'un projet global de requalification.

Plusieurs cas d'étude explorés montrent que l'aménagement de l'espace public s'énonce comme véritable levier de requalification urbaine et paysagère. C'est le cas de Seraing par exemple. C'est également le cas de Marche, qui montre que la transformation d'un axe de traversée d'agglomération formant une rupture dans la structure urbaine devient un axe fédérateur grâce à l'aménagement de la voirie en tant que telle, mais également par la stratégie de requalification urbanistique menée sur les abords. L'aménagement de l'espace public est également un important vecteur d'attractivité résidentielle et de dynamisme économique ; les cas de Tilff en est un exemple.

D'autres cas montrent quant à eux que l'aménagement de l'espace public est un vecteur d'urbanité en redéployant des espaces plus amples destinés à la vie publique déployée dans sa diversité, mais également en retravaillant les accroches aux éléments naturels. L'espace public (re)devient, par les éléments naturels, par la marche, un levier pour la santé physique et mentale.

D'autres cas montrent aussi que l'aménagement permet d'augmenter la sécurité ; à considérer au sens large : une meilleure sécurité dans les déplacements par l'attention mutuelle que suggère le partage de l'espace public, par une lisibilité et une ouverture des espaces, par les activités qui se déploient sur l'espace public ou encore par une mise en lumière adéquate.

L'évaluation des besoins est une clef de réussite des projets d'aménagement d'espace public. Elle ne peut se faire de manière déconnectée vis-à-vis de la population.

Plusieurs cas d'étude montrent que l'implication citoyenne soutenue de l'amont à l'aval du projet est un garant pour un aménagement répondant adéquatement aux besoins. L'information constitue le minimal pour une adhésion du projet.

L'importance du diagnostic est ici essentielle pour objectiver les attentes et les besoins et calibrer les aménagements en conséquence. Si certains outils opérationnels permettent de guider cette étape, d'autres situations requièrent de mettre en place ce travail de concertation. Le cas de Seraing montre par exemple que la tenue des 'ateliers urbains' a permis de rassembler en amont de tout projet spécifique un large panel d'acteurs. Le cas de Marchienne-au-Pont montre quant à lui tout l'intérêt d'une démarche déconnectée d'un projet d'aménagement donné et soutenue par une volonté de regards croisés et de 'mettre ensemble'. Enfin, le cas de Verviers nous permet de pointer avec réalisme l'enjeu des moyens humains non négligeables à mobiliser pour permettre une mission d'information et de suivi de projet.

La conduite du projet s'éloigne d'une démarche technico-administrative pour préférer une démarche intégrée de gestion de projet

Plusieurs cas d'étude soulignent l'efficacité du projet conduit par un porteur clairement identifié. Selon les cas, le portage du projet est mené par un attaché d'un service travaux, urbanisme ou mobilité, par le politique, ou encore par une cellule inter-services. Les interviews et rencontres d'acteurs ont permis de libeller quelques principes clefs :

- Le portage du projet doit assurer le caractère multidisciplinaire des projets d'espaces publics. Une conduite intégrée requiert une approche technique, sociologique, spatiale, économiste et environnementale.
- Il s'agira également de faire les liens avec d'autres projets ayant un impact direct ou indirect avec le projet d'aménagement d'espace public donné.
- Le portage de projet requiert un temps et des moyens alloués
- Il est essentiel que la personne-ou les personnes- soient clairement identifiés et restent les mêmes sur la durée du projet. Cette recommandation s'énonce tant dans le chef de la commune que les services régionaux.
- Le portage de projet ne peut s'émanciper du lien efficace et de confiance entre le(s) service(s) dédié(s) et le(s) décideur(s). Le(s) service(s) a(ont) un rôle de conseil et d'aide à la décision.

La gouvernance du projet s'appuie sur la définition des priorités et le cheminement fidèle à la ligne de conduite fixée

Plusieurs cas d'étude montrent l'importance de définir une ligne de conduite sur le moyen-long terme et ainsi ancrer un aménagement donné dans une stratégie plus large de rénovation et/ou de requalification urbanistique. L'espace public peut ainsi pleinement jouer son rôle d'effet d'entraînement. Disposer d'une vision stratégique en amont, actée dans un document est une mesure probante. Dans de nombreux cas cependant, un espace public est aménagé sans ce travail amont. Il sera alors d'autant plus essentiel de définir de manière pertinente les besoins, de donner les priorités ; compte tenu des ressources et en considérant les effets induits d'un aménagement. La définition des priorités et du(des) concept(s) fondamental(aux) d'aménagement devra, pour démontrer sa pertinence sur le long terme, s'appuyer sur une base solide. Les choix à opérer tout au long du processus de conception, de réalisation et de gestion se feront à la lumière des priorités et des concepts définis.

Deux principes fondamentaux d'aménagement : le principe STOP et la prise en compte des temporalités

Formaliser le principe *STOP*⁶

Le principe STOP est un principe fondamental pour le réaménagement des espaces publics wallons. Il ressort en effet des cas d'étude et des rencontres qu'une porte d'entrée principale pour le réaménagement d'un espace public est une reconfiguration modale. En d'autres termes, la mise en œuvre d'un espace public favorable aux modes doux, et plus particulièrement aux piétons, est une condition au développement d'usages autres que le fait de se déplacer, circuler... Parmi ces usages, la possibilité de séjourner dans l'espace public, la ludification... Cette porte d'entrée « mobilité » est d'autant plus centrale que les principales sources de financement permettant le réaménagement des espaces publics en région wallonne relèvent de la compétence des directions générales opérationnelles en charge de la stratégie de mobilité et des infrastructures.

⁶ Pour mémoire, le principe STOP est un paradigme relatif à un aménagement spécifique des espaces publics, appréhendé du point de vue de la mobilité. Il consiste en une (re)configuration de l'espace en prenant tout d'abord en considération les besoins des piétons (stappers), des cyclistes (trappers), des transports publics ensuite (openbaar vervoer) et enfin des automobilistes (privé vervoer). Il implique donc une hiérarchisation des usagers des espaces publics.

En Région wallonne, le principe « STOP » est ... un principe⁷. Il n'a aucune valeur légale. Actuellement, l'administration régionale tend à sensibiliser les concepteurs des espaces publics à ce principe. Les Plans Communaux de Mobilité doivent notamment en tenir compte. Pour ces acteurs, il n'est pas toujours évident de promouvoir et de convaincre de la pertinence de ce paradigme dans le cadre de documents stratégiques ainsi que dans l'aménagement très concret des espaces publics.

En Région wallonne, le principe STOP pourrait également servir de levier à la mise en place de la vision de la mobilité wallonne d'ici 2030, à savoir la vision FAST8. En effet, si les objectifs sont clairement définis en termes de transfert modal, les acteurs de terrains témoignent de la nécessité de disposer d'un outil fort, qui leur permette concrètement de mettre en place les moyens pour atteindre ces objectifs. Idéalement, le principe STOP pourrait être intégré dans un code de la mobilité, un outil juridique et réglementaire demandé par l'administration régionale. En effet, la question du partage de l'espace public d'un point de vue modal est une porte d'entrée structurante vers certains usages (accessibilité et occupation) et ambitions (écosystème, santé, ...). D'où la nécessité de clarifier et rassembler dans un seul et même document les différents textes de lois et réglementations relatives à cette matière (rue scolaire, zone 30, plans de déplacement scolaire, plan communal de mobilité, règlement complémentaire...)

Intégrer les temporalités du projet

Un deuxième principe d'aménagement fondamental pour des espaces publics de qualité en Région Wallonne est d'intégrer, dès l'identification des besoins et l'analyse contextuelle, les temporalités de l'espace public. Celles-ci sont à considérer tant au niveau des usages aux différentes heures, différents jours, différentes saisons... que au niveau de sa capacité d'évoluer, en fonction des usages fluctuants, mais aussi vis-à-vis de la prise en compte de la gestion et l'entretien du projet une fois réalisé.

Des outils en adéquation avec les spécificités des processus de projet d'espace public

L'énoncé des outils mobilisables pour effectuer un aménagement d'espace public montre que le panel est large et qu'une disparité des outils existe en terme de nature, de portée, d'échelle ou encore de récurrence. Il ressort de cette observation trois considérations :

- L'importance de connaître l'éventail des outils existants, leur champ d'application et la manière de les mobiliser.
- L'importance de calibrer les calendriers de certains outils. Sont ici visés certains appels à projets qui mobilisent la formulation d'un projet dans un temps court avec le risque observé d'un projet non abouti, qui n'intègre pas l'ensemble des enjeux et in fine, de médiocre qualité et de faible cohérence.

Les acteurs en charge du suivi et du contrôle des appels à projet constatent en effet que les projets cohérents ont été parfois mis au point antérieurement, dans le cadre d'une réflexion plus large et sont « ressortis des placards » pour répondre à l'appel à projet.

⁷ En Région flamande, le principe STOP a force de loi. Pour le législateur flamand, le principe « STOP » est un outil pour promouvoir la politique de la mobilité, que celle-ci soit régionale ou communale, une politique qui « est axée sur un développement durable de la mobilité [et] qui gère cette dernière pour l'actuelle génération sans pour autant compromettre le respect des besoins des générations futures » (Art3). Ce principe doit être pris en compte « lors de la préparation, la constatation, l'exécution, le suivi et l'évaluation de politique mobilité » (Art. 4 – Décret du 20 mars 2009 relatif à la politique de mobilité). En outre, il est associé au processus de participation citoyenne, puisque le décret précise qu'« il est accordé une participation en temps voulu et de façon efficace aux citoyens lors de la préparation, la constatation, l'exécution, le suivi et l'évaluation de la politique de mobilité » (Art. 4 §2).

⁸ Vision FAST , FAST pour Fluidité, Accessibilité, Santé/sécurité et Transfert Modal

On pourrait ainsi conseiller aux Communes de ne pas attendre l'opportunité d'un financement pour réfléchir au projet d'aménagement d'un espace public donné. Le projet peut être mobilisé dès l'opportunité d'un financement ou de subsides acquis ; il en sera d'ailleurs d'autant plus pertinent. Il est néanmoins à relever que le projet devra être revisité dans son ensemble afin de s'assurer de son adéquation vis-à-vis des aspirations citoyennes, des besoins et des contraintes nouvelles. Une consultation citoyenne pourrait le cas échéant s'avérer nécessaire à cette fin.

- La capacité de combiner divers outils –stratégiques, opérationnels et de financements- , assurer la cohérence d'ensemble, voire initier des partenariats pour mener des projets ambitieux. A cet effet, deux recommandations ressortent des interviews :
 - o Dans les appels à projets, une approche déconnectée vis-à-vis des outils communaux est souvent observée. Pour parer à cela, les conditions d'éligibilité devraient systématiquement recouvrir la prise en compte des outils planologiques et stratégiques dans la motivation de la candidature.
 - o La fragmentation des sources de financement et le nombre d'appels à projet important participent à une complexification du processus de conception des espaces publics. Les acteurs doivent effectivement mobiliser des ressources humaines pour répondre à différents appels à projet et obtenir les subventions nécessaires à la réalisation du projet. Ces différents appels à projet n'ont pas les mêmes conditions d'éligibilité et le même cadre méthodologique. Les financements devraient idéalement être regroupés pour plus de transparence et de lisibilité.

Un réseau de compétences assuré, reconnu et institutionnalisé

L'ampleur des défis que suppose l'espace public, l'énoncé des ambitions, les études de cas ou encore les interviews des acteurs de terrain montrent que mener des projets visant des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs requièrent des compétences spécifiques, interdisciplinaires, voire de management de projet. Aujourd'hui, cette compétence n'est pas reconnue. Les projets d'espaces publics sont menés par différents services, différents champs de compétences. La fragmentation et le manque de transversalité ont été décriés à plusieurs reprises dans cette recherche.

Les recommandations visant à reconnaître une compétence spécifique en matière d'espace public, institutionnaliser une cellule espace public au sein de l'administration régionale et assurer l'animation d'un réseau de compétences s'imposent en conséquence directe des observations menées.

- Institutionnaliser l'espace public par le biais d'une cellule « espace public » au sein de l'administration régionale

Les personnes rencontrées lors des interviews soutiennent qu'un pas important dans l'amélioration de la qualité des espaces publics consisterait à créer une cellule au sein de l'administration, responsable de l'espace public : celle-ci serait chargée de coordonner les prises de position des différentes administrations, à savoir la direction en charge de la mobilité et des infrastructures, la direction en charge de l'aménagement opérationnel (DGO4) mais également la direction générale opérationnelle de l'Agriculture, des Ressources naturelles et de l'Environnement (DGO3), Wallonie Commerces (organisme en charge du développement et du soutien au commerce wallon)... Elle pourrait également se charger de la formation, de la sensibilisation et de l'animation d'un réseau des concepteurs des espaces publics en Région wallonne, en renforçant la transversalité et la pluridisciplinarité.

- Un réseau de conseillers en matière d'espace public

Ces conseillers seraient des personnes chargées des projets d'aménagement de l'espace public au sein des administrations communales/régionales et autres institutions (intercommunale...).

Elles seraient sensibilisées aux multiples dimensions constitutives de ces espaces. La Journée de l'espace public a initié la mise en place d'un tel réseau. Elle permet aux acteurs des administrations communales et régionales de se rencontrer et également de mettre en avant les réalisations positives menées en Région wallonne. Il est à noter qu'un acteur central de l'aménagement des espaces publics manque lors de cette journée : l'élu politique, qui est effectivement au premier plan de l'aménagement des espaces.

Un réseau de conseillers en espace public présente deux avantages :

- Favoriser les échanges d'informations ainsi que des enseignements tirés de leurs propres expériences.
- Disposer de relais au sein des administrations et des autres institutions. Les personnes interviewées, que cela soit les « experts » ou les acteurs rencontrés dans le cadre des cas d'étude, relatent l'avantage d'avoir une personne de contact, étiquetée « conseiller en mobilité », « conseiller en aménagement du territoire », « conseiller en rénovation urbaine », ... au sein d'une commune ou un « Mr./Mme vélo » dans les directions territoriales. Avoir un relais au sein d'une organisation participe à la simplification et à la transparence administrative. Cette personne pourrait en outre s'assurer de faire le lien entre les différents acteurs concernés (travaux, urbanisme, mobilité, environnement, développement commercial, ... et les projets qui de manière générale touchent à l'espace public).

Néanmoins, la création d'un réseau de conseillers en espace public pose question ; c'est un titre supplémentaire parmi d'autres (CeM, CATU, Conseiller en rénovation urbaine...). Le risque est donc de multiplier les titres et les outils avec en conséquence une fragmentation des compétences.

Il pourrait être également approprié de travailler sur un réseau des concepteurs des espaces publics intégrant ces différents réseaux.

Sensibiliser, informer et former à la qualité de l'espace public

Les entretiens réalisés font état d'un manque de connaissance, de transversalité et de culture de l'espace public. Là où les projets ont été concrétisés positivement, c'est généralement pour deux raisons. D'une part, parce qu'une ou plusieurs personnes sont sensibilisées aux questions de l'aménagement : partage de l'espace public, intégration urbanistique et paysagère, accessibilité PMR ... D'autre part, parce qu'un porteur de projet a veillé à rassembler les compétences d'experts nécessaires à la conception du projet et à l'élaboration/le suivi du processus de conception. Former et/ou sensibiliser les acteurs à l'aménagement d'espaces publics de qualité constituerait un facteur d'amélioration de la qualité des projets menés en Région wallonne selon les personnes interviewées.

Il est à relever que la Région wallonne n'est pas dépourvue d'outils de formation et de sensibilisation en la matière. En effet, il existe principalement trois formations organisées en Région wallonne touchant au domaine de l'espace public :

- La formation des conseillers en aménagement du territoire et de l'urbanisme, organisée par la DGO4 et dont le contenu est pris en charge par la Conférence Permanente du Développement Territorial. Les participants prennent part à 7 jours de formation par an et sont tenus de suivre la formation chaque année. Chaque commune n'est autorisée qu'à envoyer un seul CATU. Cette formation est organisée sous forme de modules thématiques ; le spectre des sujets abordés est large (permis, mise en œuvre d'outils opérationnels, mobilité, ...). En 2006, la CPDT a organisé un voyage d'étude en Seine-Maritime consacré à la conception et à la gestion des espaces publics.
- La formation des conseillers en mobilité, organisée par la DGO2 et dont le contenu est pris en charge par l'ICCED, TRANSITEC et ESPACE MOBILITE. Elle s'organise en 8 modules de 2 jours par mois, suivie d'une évaluation des acquis. Il n'y a pas de module spécifiquement dédié aux espaces publics. Le principe STOP est mis en avant et permet d'appréhender des ambitions telles que le partage des espaces publics, la lisibilité, le maillage... La formation sensibilise également au processus de conception d'un plan de communal de mobilité.

- La formation des conseillers en rénovation urbaine, organisée par la DGO4 / DUA et dont le contenu est pris en charge par l'UVCW. Elle permet d'appréhender le processus d'un projet de rénovation et de revitalisation urbaine. En outre, elle met l'accent sur les questions d'activation de l'espace public par le développement de partenariats publics-privés.

Citons, en outre :

- la « Journée wallonne des Espaces publics », qui en est, en 2018, à sa seconde édition, la première journée datant de 2016. Cette journée est organisée par la DGO1 – Département de la Mobilité douce et des Partenariats communaux. Elle rassemble principalement les fonctionnaires régionaux (DGO1-DGO2) et communaux (CATU & CeM).
- les formations de conseillers en environnement dispensées par le Forem et la formation d'éco-conseiller organisée par l'Institut Eco-Conseil

Ces formations permettent d'appréhender l'espace public, mais s'avèrent trop générique ou ponctuelle que pour constituer les fondements d'une culture de l'espace public en Région wallonne. En outre, elles abordent l'espace public sous un angle spécifique ; elles sont elles-mêmes source d'une sectorialisation de l'action dans l'espace public. En conséquence, il serait nécessaire, avant de mettre en place une formation pour l'aménagement des espaces publics d'évaluer les formations organisées en Région wallonne et de créer davantage de synergies.

Ajoutons enfin que ces formations n'impliquent ou ne s'adressent pas nécessairement aux acteurs en première ligne des projets d'aménagement des espaces publics les plus souvent rencontrés que sont les aménagements de rues. En effet, il ressort des entretiens que les principaux acteurs de l'aménagement de ces espaces dans les communes wallonnes sont d'une part les directeurs et membres du service des travaux. Ceux-ci sont les premiers concernés par certaines sources de financement tels que le PIC. On en retrouve quelques représentants dans le cadre de la formation des Conseillers en Mobilité. Les CATU et conseillers en rénovation urbaine sont principalement attachés au service urbanisme. D'autre part, les bureaux d'études des intercommunales et des provinces sont également pointés comme acteurs majeurs de la conception des aménagements des espaces publics. Les communes y ont effectivement recours pour des questions budgétaires et de facilitation administrative. Ainsi, un enjeu majeur de l'amélioration de la qualité des espaces publics en Région wallonne passe par une sensibilisation de ces deux catégories d'acteurs. Les personnes interviewées sont partagées sur les moyens à mettre en œuvre pour toucher ces deux publics. Certains évoquent un système d'agrément des bureaux d'étude. D'autres relèvent que les conditions d'accès à un tel agrément (coût, lourdeur administrative...) pourraient constituer un facteur d'exclusion de bureaux d'études composés de petites équipes.

10. BIBLIOGRAPHIE

RECHERCHES CPDT

HAROU R., FONTAINE P., ROSINSKI Z., *La participation des citoyens à la vie communale : enjeux et pratiques*, plaquette n°3, CPDT, pour le Ministère de la Région wallonne, 2003.

BELLEFONTAINE L., BOTTIEAU V., LEONARD F., MEURIS C., *Eco quartiers*, Rapport de recherche, 2010.

BELLEFONTAINE L., BOTTIEAU V., LEONARD F., MEURIS C., *Eco quartiers*, Note de recherche n°16, 2011.

HAROU R., FONTAINE P., MARISSAL P., VAN HAMME G., *Entre relégation et risques de gentrification : Étude des recompositions territoriales et démographiques des villes wallonnes et de leurs impacts sociaux*, Rapport de recherche, 2013.

HAROU R., *Acceptabilité sociale de la densification des tissus urbanisés - Une enquête en Wallonie*, Note de recherche n°60, 2015.

d'ANDRIMONT C., CALGARO J.-N., de FIJTER A., FONTAINE P., HAROU R., LE FORT B., MICHEL T., de MUYNCK, S., *Densification des tissus urbanisés en Wallonie : Forme, acceptabilité et modalités pour accompagner la mutation des tissus bâtis*, Rapport de recherche, 2014.

LE FORT B., *Les tissus urbanisés wallons – Des fiches pour illustrer leur potentiel de transformation par une densification de qualité*, Note de recherche n°57, 2015

DAGRAIN M, LACROIX G., MAY X., WILMOTTE P.-F., *Politique de la Ville : Dynamisation des cœurs de ville*, Rapport de recherche, 2015.

LITTÉRATURE SCIENTIFIQUE ET DE VULGARISATION

DE HERDE A., VERMEIR G., GODART M.-F., HANIN Y., BOLAND P., RYCHTÁRIKOVÁ M., PONS T., CATIAU E., MARTIN N., MEURIS C., RICHAUD L., *Design and renovation of urban public spaces for sustainable cities - DRUPSSuC*, Bruxelles, 2005.

BATSELE, MORTIER, SCARCEZ, *Manuel de droit administratif*, Bruylant, 2010.

DEMANET Marie, MAJOT Jean-Pierre, *Manuel des espaces publics bruxellois*, Bruxelles, 1995.

DE SCHUTTER Tom, *La voirie et l'espace public : rôles et enjeux*, publication sur l'UVCW, décembre 2005.

PAQUOT Thierry, *L'espace public*, La Découverte, 2009.

REYBURN Stefan, *L'urbanisme favorable à la santé : une revue des connaissances actuelles sur l'obésité et l'environnement bâti*. *Environnement urbain*, Rubrique Note de recherche, volume 4, 2010.

RUELLE C., *Vers une transition durable des quartiers urbains. Formulation d'un modèle d'innovation applicable à la politique des quartiers*, Thèse de doctorat, LEMA-ULg, Université de Liège, 2016

Piétons : sécurité, espace urbain et santé, Rapport de recherche, Forum International des Transports, OCDE, 2012.

Estelle Berger, *La démarche design, entre projet et expérience*, Communication et organisation [En ligne], 46 | 2014, mis en ligne le 01 décembre 2017, consulté le 26 juin 2018.
URL : <http://journals.openedition.org/communicationorganisation/4714> ; DOI : 10.4000/communicationorganisation.4714

Esprit, *Reconquérir l'espace public*, novembre 2012, n° 389, pp. 71-123, éditions Transfaire, Paris

SITES INTERNET

ANLH / Association Nationale pour le Logement des Handicapés

Page consultée : *Personnes handicapées ou personnes à mobilité réduite* : <http://www.anlh.be/aaoutils/aaoutils/fr/ch1/handicap/6-pmr.htm>

Collectivités viables : <http://collectivitesviables.org/>

DGO1 : <http://routes.wallonie.be/struct.jsp?impr=1&chap=3&page=2>

Plan Wallonie Cyclable, DGO2 - <http://mobilite.wallonie.be/home/politiques-de-mobilite/wallonie-cy-clable/le-plan---gouvernance.html>

Guide de l'espace public bruxellois : <http://www.publicspace.brussels/>

pyblik - la culture de l'espace public : <http://www.pyblik.brussels/>

Project for public spaces : www.pps.org

Association Management Centre-Ville : www.amcv.be/index.php

Design trust for public space : <http://designtrust.org/>

Lively cities : lively-cities.eu, consulté en mai 2018

GUIDES PRATIQUES : PUBLICATIONS DE LA REGION WALLONNE ET AUTRES INSTITUTIONS IMPLIQUEES DANS LA GESTION DE L'ESPACE PUBLIC

Rem : la plupart de ces documents sont disponibles en ligne sur les sites des institutions référencées

10.1.1 Déclaration de politique régionale 2009-2014.

10.1.2 DGO1

Guide des traversées piétonnes, SPW – Direction de la Sécurité des Infrastructures routières, Namur, Décembre 2011

Visibilité et Sécurité des abords d'écoles, SPW – Direction de la Sécurité des Infrastructures routières, Namur, Mars 2011

Guide de détermination des limites de vitesse sur le réseau routier, SPW – Direction de la Sécurité des Infrastructures routières, Namur, Juin 2009

Les aménagements cyclables en Wallonie – 1 Quel aménagement choisir ?, Guide méthodologique, IBSR, SPW Éditions, mai 2012

Les aménagements cyclables en Wallonie – 3 Les bandes cyclables suggérées, Guide méthodologique, IBSR, SPW Éditions, décembre 2012

Les aménagements cyclables en Wallonie – 4 Les sites partagés bus-vélo, Guide méthodologique, IBSR, SPW Éditions, février 2013

Marquage et signalisation dans les contresens cyclables – Recommandations pour l'aménagement des sens uniques limités en Région Wallonne, IBSR, SPW Direction générale des pouvoirs locaux

Aménager les espaces publics, Des exemples d'opérations pilotes à l'initiative de la Direction Générale des Pouvoirs Locaux – Division des Infrastructures Routières Subsidiées

Notes Stratégiques, Direction Générale Opérationnelle des Routes et des Bâtiments, SPW Éditions, Version 2, Juin 2015. Disponible en ligne : <http://routes.wallonie.be/ficheFiche.do?action=1&shortId=1388&axeSec=1>

Guides de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous, Les manuels du MET, N°10, octobre 2006

Piéton, usager des lieux publics : un jalonnement pour tous. Le concevoir, le mettre en œuvre et l'entretenir. 2014.

10.1.3 DG02 – Réseau CeM

Mobilité en zone rurale, Cémathèque n°14, SPW Éditions, août 2005.

L'intermodalité dans le transport des personnes, Cémathèque n°15, SPW Éditions, décembre 2005.

Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre, Cémathèque n°19, SPW Éditions, novembre 2006.

Mobilité douce et déplacements quotidiens, Cémathèque n°22, SPW Éditions, septembre 2007.

Mobilité et déplacements domicile-travail, Cémathèque n°29, SPW Éditions, avril 2010.

Déplacements en milieu rural. Quelles alternatives ?, Cémathèque n° 32, SPW Éditions, avril 2011.

Collaborations TEC – gestionnaires de voiries, Cémathèque n°33, SPW Éditions, octobre 2011.

Un règlement complémentaire de circulation routière. Quand ? Comment ?, Cémathèque n°35, SPW Éditions, juillet 2012.

La marche au cœur de la mobilité, Cémathèque n°39, SPW Éditions, juillet 2014.

Une circulation apaisée dans les villes et les villages. Quelle stratégie ? Quels outils ?, Cémathèque n°42, SPW Éditions, juin 2016.

Mobilité des seniors, Cémathèque n°43, SPW Éditions, septembre 2016.

Quelles motorisations demain ?, Cémathèque n°45, SPW Éditions, septembre 2017
CeMatelier n°3 / 2015, SPW Éditions Mobilité.

10.1.4 DGO4

Guide d'urbanisme pour la Wallonie, Ministère de la Région wallonne, Direction générale de l'aménagement du territoire, du logement et du patrimoine, Namur, 2004

10.1.5 Fédération rurale de Wallonie – FRW

Les espaces publics villageois, 2009 (Cahier n°8)

10.1.6 IBSR – Institut VIAS

La zone 30, pour plus de sécurité et de convivialité, 2007.

Une zone de dépose-minute aux abords des écoles, 2008.

Les zones résidentielles et de rencontre ou le partage de l'espace public, dans la sécurité et le respect mutuel, 2013.

De la route à la rue en milieu rural,

De la route à la rue en milieu rural : mobilité et sécurité routière, outils du développement rural, FRW-IBSR, Bruxelles, 1996.

10.1.7 IWEPS

Perspectives de population et de ménages pour les communes wallonnes Avril 2016 Travail réalisé par le Centre de recherche en Démographie de l'UCL à la demande de l'IWEPS. Lien : http://www.wallonie.be/sites/wallonie/files/publications/perspectives_de_population_et_de_menages_pour_les_communes_wallonnes_-_iweeps_-_avril_2016.pdf

10.1.8 Autres référentiels

Les zones résidentielles et de rencontre ou le partage de l'espace public, dans la sécurité et le Cahier de l'accessibilité piétonne, Vade-Mecum Piétons en Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles Mobilité, Juin 2014.

Évaluation économique de la pratique du vélo en Wallonie, à la demande du Service Public de Wallonie, 23 mai 2014.

Aménager les espaces publics, Habitat et Participation asbl, pour le Ministère de la Région wallonne, Louvain-la-Neuve, 1995.

Guide de conception d'espaces publics : Guide pratique pour la conception des espaces publics des quartiers durables, IBGE / Bruxelles Environnement, disponible en ligne (consulté en février 2018) : <https://environnement.brussels/thematiques/ville-durable/urbanisme/la-boite-outils-pour-le-developpement-de-quartiers-durables-2>

Méthodes – Guide de programmation, Les cahiers de l'atelier des espaces publics de Lille Métropole, Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, 2006.

LEGISLATION

Code de la route

Code de la rue, IBSR