

**CONTRIBUTION AU RAPPORT FINAL  
SUBVENTION 2010-2011  
Octobre 2011**

**VOLUME ANNEXE**

**DIAGNOSTIC TERRITORIAL DE LA WALLONIE EN VUE DE  
L'ACTUALISATION DU SDER**

EXPERTISE EN APPUI

Stratégies des régions frontalières





**Responsable scientifique**

Pour le Lepur-ULg : Jean-Marc Lambotte

**Chercheurs**

Pour le Lepur-ULg : Franco Girolimetto et Zoé Lejeune.

## RAPPEL DES OBJECTIFS DE LA MISSION

La CPDT « examinera les enjeux pour la Wallonie des documents de planification stratégique établis dans les territoires voisins et des développements en cours chez nos voisins (hors planification territoriale) au regard des conséquences qu'ils ont déjà ou pourraient avoir à terme sur le territoire wallon (via son expertise veille stratégique régions frontalières) à l'instar de l'expertise Quatropôle » (point 2.1.3. du Cahier des Charges de la CPDT 2010-2011 – Annexe à l'arrêté de subvention CPDT 2010-2011).

## APERÇU GENERAL DU DEROULEMENT DES TRAVAUX

Cette note vise à faire un état des lieux des recherches menées dans le cadre de cette expertise en appui. Nous aborderons six points sur lesquels notre travail s'est axé durant la présente subvention :

1. La contribution de l'expertise en appui sur les stratégies des régions frontalières de la Wallonie au diagnostic territorial du SDER : Approches spatiales – La Wallonie : contexte européen, transfrontalier et sous-régional (Annexe 1) ;
2. L'analyse du projet de Plan urbain des déplacements de Lille Métropole Communauté urbaine, adopté le 2 avril 2010 (Annexe 2) ;
3. Une note de synthèse du dernier rapport relatif au projet Metroborder traitant des régions métropolitaines polycentriques transfrontalières (Annexe 3) ;
4. L'actualisation des données relatives à l'importance des déplacements (entrants et sortants) domicile-travail vis-à-vis des régions frontalières de la Wallonie. Ces chiffres montrant une forte croissance de ces flux depuis 1999, année de l'adoption du SDER, ont été présentés lors d'une communication orale ayant pour titre : « Dépendance à la voiture et déplacements domicile-travail transfrontaliers depuis et vers la Wallonie ». Cet exposé a été réalisé le 15 février 2011 lors d'un *workshop* tenu à Liège et organisé par l'Université de la Grande Région. Le support de cette présentation orale est transmis ci-joint (Annexe 4).

Cet exposé met clairement en avant la forte croissance de ces flux transrégionaux et transfrontaliers. Les 211.227 travailleurs résidant en Wallonie et travaillant en dehors de ce territoire (Tableau 1) représentent 16,22 % de la population active occupée wallonne. Dans le sens des entrées, les 72.101 travailleurs résidant à l'extérieur du territoire wallon mais y travaillant (Tableau 2) représentent 6,04 % de l'emploi présent en Wallonie. Il met aussi en avance la forte dépendance à la voiture caractérisant ces flux (très faible utilisation des transports en commun suite à la forte dispersion des lieux d'origine et de destination ainsi qu'à une offre déficiente en transport collectif et distances de plus en plus longues suite notamment au phénomène de métropolisation). Il décrit ensuite les intentions en matière d'aménagement du territoire et en matière de transports en commun notamment transfrontaliers au sein des plans stratégiques de trois territoires voisins (Bruxelles, Lille et le Grand-Duché). Il conclut en insistant sur la nécessité d'une stratégie à long terme transfrontalière en matière de transport ferroviaire et de lignes structurantes de bus rapides articulée à une stratégie de développement des pôles d'emploi et des noyaux d'habitat basée de part et d'autre sur le concept des courtes distances (densité + mixité + coordination entre urbanisation et nœuds des TC) ;

5. La comparaison de deux plans relatifs à la mobilité adoptés dans le courant de l'année 2010 en Région de Bruxelles-Capitale (septembre) et au niveau de la Communauté urbaine de Lille-Métropole (avril) (Annexe 5) ;

6. L'analyse de la version définitive de la seconde actualisation du RSV adoptée le 17 décembre 2010 par le Gouvernement flamand. Le texte du projet de cette seconde actualisation avait été étudié dans le cadre de la présente veille durant la subvention 2009-2010 ; la note en question a dès lors été mise à jour en fonction du document définitif adopté par la Région flamande en décembre 2010 (Annexe 6).

## **PRINCIPAUX RESULTATS**

Les différents éléments mis en exergue sont à rechercher dans les différentes annexes produites dans le cadre du présent rapport final.

## **ANNEXES**

Annexe 1 : La contribution de l'expertise en appui sur les stratégies des régions frontalières de la Wallonie au diagnostic territorial du SDER : Approches spatiales – La Wallonie : contexte européen, transfrontalier et sous-régional.

Annexe 2 : L'analyse du projet de Plan urbain des déplacements de Lille Métropole-Communauté urbaine, adopté le 2 avril 2010.

Annexe 3 : La note de synthèse du dernier rapport relatif au projet Metroborder traitant des régions métropolitaines polycentriques transfrontalières.

Annexe 4 : La présentation powerpoint intitulée : « Dépendance à la voiture et déplacements domicile-travail transfrontaliers depuis et vers la Wallonie ». Cet exposé a été réalisé le 15 février 2011 lors d'un Workshop tenu à Liège et organisé par l'Université de la Grande Région.

Annexe 5 : La comparaison des deux plans relatifs à la mobilité adoptés dans le courant de l'année 2010 en Région de Bruxelles-Capitale (septembre) et au niveau de la Communauté urbaine de Lille-Métropole (avril).

Annexe 6 : L'analyse de la version définitive de la seconde actualisation du RSV adoptée le 17 décembre 2010 par le Gouvernement flamand.

## **ANNEXE 1 : LES INTENTIONS DES REGIONS VOISINES EN MATIERE DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL SUSCEPTIBLES D'AVOIR UN IMPACT EN WALLONIE**

De l'analyse des plans stratégiques de développement territorial et des plans de transports adoptés depuis 1999 au sein des territoires voisins, ressortent une série d'intentions susceptibles d'avoir des impacts sur le territoire wallon. Ces volontés exprimées par les régions ou Etats voisins concernent un grand nombre de thématiques différentes.

Les enseignements présentés ici ne tiennent pas compte des premiers documents présentant les réflexions en cours à Bruxelles et en Flandre en vue de l'élaboration de leur futur nouveau plan stratégique de développement territorial (l'Etat des lieux préalable au PRDD et la Vision territoriale métropolitaine à l'horizon 2040 pour Bruxelles ainsi que la *Startnota* relative au prochain Beleidsplan Ruimte en Flandre).

### **1.1 POLITIQUE DES POLES DE COMPETITIVITE, DE LA RECHERCHE ET DE L'INNOVATION**

#### **1.1.1 Quelle dimension territoriale à la politique d'innovation ?**

Le SDER 99 était en avance sur son temps en évoquant l'objectif de "Miser sur la recherche et l'innovation", avant l'adoption de la stratégie de Lisbonne par le Conseil européen de mars 2000. Les différents pays et régions ont intégré cette logique visant à favoriser la recherche et l'innovation via notamment la mise en réseau des divers acteurs de cette innovation présents sur le territoire. Cette évolution a débouché en Wallonie sur la création des pôles de compétitivité dans le cadre du Plan Marshall. Si ce sujet se rapporte essentiellement à la politique économique, il présente toutefois une dimension territoriale qui impose d'en tenir compte lorsque, désormais, une région envisage sa stratégie de développement du territoire. Ainsi, les plans les plus récents (le POL 2006 du Limbourg néerlandais et les SRADT Nord – Pas-de-Calais et Picardie) évoquent de façon explicite leur stratégie en vue de se convertir à une économie de la connaissance et les implications spatiales que cela suppose. Le POL 2006 souligne par ailleurs l'ambition de la Province du Limbourg de « *stimuler la coopération transfrontalière entre les universités, les instituts de recherche et les entreprises de la Province du Limbourg néerlandais et des régions voisines* ».

Quels sont les liens possibles entre les six pôles de compétitivité wallons et ceux des régions voisines ? Pour identifier ces complémentarités ou concurrence, il s'agit de recourir pour certains territoires à d'autres documents que les plans stratégiques de développement territorial tels que le plan flamand *Vlaanderen in actie* (l'équivalent du Plan Marshall wallon) ou les sites internet consacré aux *Kompetenznetze* allemands.

#### **1.1.2 Un potentiel d'innovation considérable à nos portes mais méconnu**

Avant d'identifier des liens éventuels, soulignons que la Wallonie, et plus particulièrement la province de Liège, apparaît comme étant entourée de polarités urbaines où se concentre un potentiel d'innovation considérable à l'échelle européenne et habitué déjà à travailler en réseau au niveau transfrontalier.

Au sein de la *Nota Ruimte* (l'équivalent du SDER pour les Pays-Bas), la partie sud-est des Pays-Bas est reconnue en tant que région d'excellence technologique (*Zuidoost Technologische Topregio*). L'évocation de cette thématique dans le document stratégique d'aménagement du territoire illustre clairement la volonté du Gouvernement de l'époque (juillet 2004), d'intégrer beaucoup plus la dimension économique dans la politique d'aménagement du territoire. Ainsi, Eindhoven, grande ville située au sud-est de la province du Brabant septentrional, berceau d'un des leaders mondiaux de l'électronique (Philips) et voisine du Limbourg y est identifiée en tant que pôle majeur de connaissances (« *brainport* »). Par ailleurs, l'autoroute A2 (notre E25 Amsterdam – Utrecht – Eindhoven – Maastricht) est qualifiée « d'axe du savoir » dans cette même *Nota Ruimte*.

Du côté allemand, sur 106 Kompetenznetze sélectionnés par le Bund, la région d'Aix-la-Chapelle en concentre six à elle seule. La forte concentration de ces centres de compétence à Aix-la-Chapelle est due à la présence dans cette ville de l'une des trois principales écoles d'ingénieurs d'Allemagne, la RWTH (*Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule*). Autour de cette université spécialisée dans l'électricité et la mécanique (notamment automobile) gravitent aussi de nombreux instituts de recherche. Grâce à la présence de la RWTH, la ville d'Aachen et sa région accueillent de nombreux centres de recherche de multinationales. Alors qu'elle ne représente que 1,5 % de la population d'Allemagne, la région d'Aix-la-Chapelle concentrerait 10 % des scientifiques du pays.

Tant du côté néerlandais que du côté allemand, on met en avant la volonté d'intensifier les collaborations transfrontalières existantes entre le sud des Pays-Bas et la région d'Aix-la-Chapelle. Le POL 2006 fait référence à ce sujet au projet de développement d'une région d'excellence technologique au sein du *triangle Eindhoven – Louvain – Aix-la-Chapelle* (projet ELAT<sup>1</sup>), qui n'inclut pas l'agglomération de Liège, ni aucune ville wallonne.

### **1.1.3 Liens entre les pôles de compétitivité wallons et ceux des territoires voisins**

De nombreuses similitudes existent entre les secteurs d'activités retenus dans le cadre des six pôles de compétitivité wallons et ceux choisis par les régions voisines. Ceci permet d'envisager de fructueuses collaborations transfrontalières afin, pour certains domaines, d'atteindre une masse critique d'acteurs susceptible d'amplifier plus encore les dynamiques d'innovation.

Le pôle wallon des sciences du vivant est le pôle qui a le plus d'homologues dans les régions voisines. Le Nord – Pas-de-Calais, Bruxelles, le Limbourg néerlandais et la région d'Aix-la-Chapelle sont des territoires qui ont retenu ce domaine comme pôle de compétitivité. Si la Flandre n'a pas repris le secteur des biotechnologies parmi ses dix *Competentiepolen*, le document *Vlaanderen in actie* évoque le centre de recherche stratégique VIB (*Vlaams Instituut voor Biotechnologie*).

Un second pôle de compétitivité, ayant de nombreux homologues dans les régions voisines, est le pôle agroalimentaire. Ce secteur a été retenu dans le choix des pôles des territoires suivants : la Flandre, le Limbourg néerlandais, le Nord – Pas-de-Calais et surtout les Régions de Picardie et de Champagne-Ardenne (via leur pôle à vocation mondiale Industries et agro-ressources).

---

<sup>1</sup> Voir le site [www.elat.org](http://www.elat.org)

En matière de transport et de logistique, la Flandre a retenu parmi ses *Competentiepolen* le *Vlaams Instituut voor de Logistiek*. Dans le Nord – Pas-de-Calais, le pôle à vocation mondiale *I-Trans* axé sur le secteur ferroviaire a été sélectionné grâce à la concentration dans la région de Valenciennes de deux grands constructeurs de matériel ferroviaire adapté à la grande vitesse, Alstom et Bombardier. Parmi les cinq pôles d'envergure nationale retenus pour la Région Nord – Pas-de-Calais figurent en outre le pôle Distributique. Ce dernier, centré sur Roubaix, regroupe la vente par correspondance et la grande distribution.

Le pôle wallon consacré à l'ingénierie mécanique peut aussi développer des liens avec des pôles de régions voisines centrés sur des domaines en partie similaires. Ainsi, sont concernées la Flandre avec le pôle *Flanders' Mechatronics* et la région d'Aix-la-Chapelle avec le réseau de compétence PROTECA actif dans les techniques de production (prototypage, modélisation...). Le pôle wallon ingénierie mécanique pourrait également nouer des collaborations par delà la frontière française avec le pôle *I-Trans* (Alstom étant par exemple présent des deux côtés de la frontière). Notons qu'Alstom Charleroi produit une partie des composantes électroniques de nombreux trains à grande vitesse.

Le sixième et dernier pôle de compétitivité wallon Greenwin, centré sur les technologies environnementales, peut trouver des équivalents dans les régions flamande et de Bruxelles-Capitale. De plus, le Limbourg néerlandais a choisi de centrer un de ses cinq clusters de force sur les technologies liées aux économies d'énergie et aux énergies renouvelables.

Aucune des régions qui entourent la Wallonie n'a sélectionné le secteur aéronautique et spatial comme pôle de sa politique d'innovation. On pourrait toutefois imaginer créer des liens entre une partie du pôle aérospatial wallon et celui retenu par la Région flamande dans le domaine des Systèmes d'Information Géographique (*l'Incubatiepunt Geo-Informatie*). Des liens avec la région d'Aix-la-Chapelle pourraient aussi être tissés vis-à-vis du réseau de compétence *PhotonAix e.V. – Competence Network for Optical Technologies and Systems in Aachen*. Ce dernier pôle est actif dans l'optique et les lasers.

## 1.2 LOGISTIQUE

La logistique figure en bonne place dans tous les plans des régions voisines. Quasi tous font le constat du bon positionnement de leur région par rapport aux zones principales de concentration de la population et du pouvoir d'achat en Europe et vis-à-vis des grands ports maritimes, en particulier ceux de Rotterdam et d'Anvers. On peut en déduire que la concurrence est rude pour accueillir l'activité logistique.

De plus, les régions qui disposent de ports maritimes (la Flandre et le Nord – Pas-de-Calais) affichent leur volonté d'élargir l'hinterland de ces derniers et de renforcer les liens, qu'ils soient fluviaux ou ferroviaires, entre port et hinterland. Ce souhait peut être illustré par les projets du canal à grand gabarit Seine-Nord en France, de corridors ferroviaires *Ijzeren Rijn* depuis Anvers et Zeebrugge et Magistrale Eco-fret depuis les ports de Calais et Dunkerque. Le renforcement des liens entre la Wallonie et ces divers ports maritimes permettrait de capter une partie de l'activité logistique qui devrait être attirée par cette proximité afin de desservir l'Europe du Nord-Ouest ces prochaines années.

### 1.3 AEROPORTS

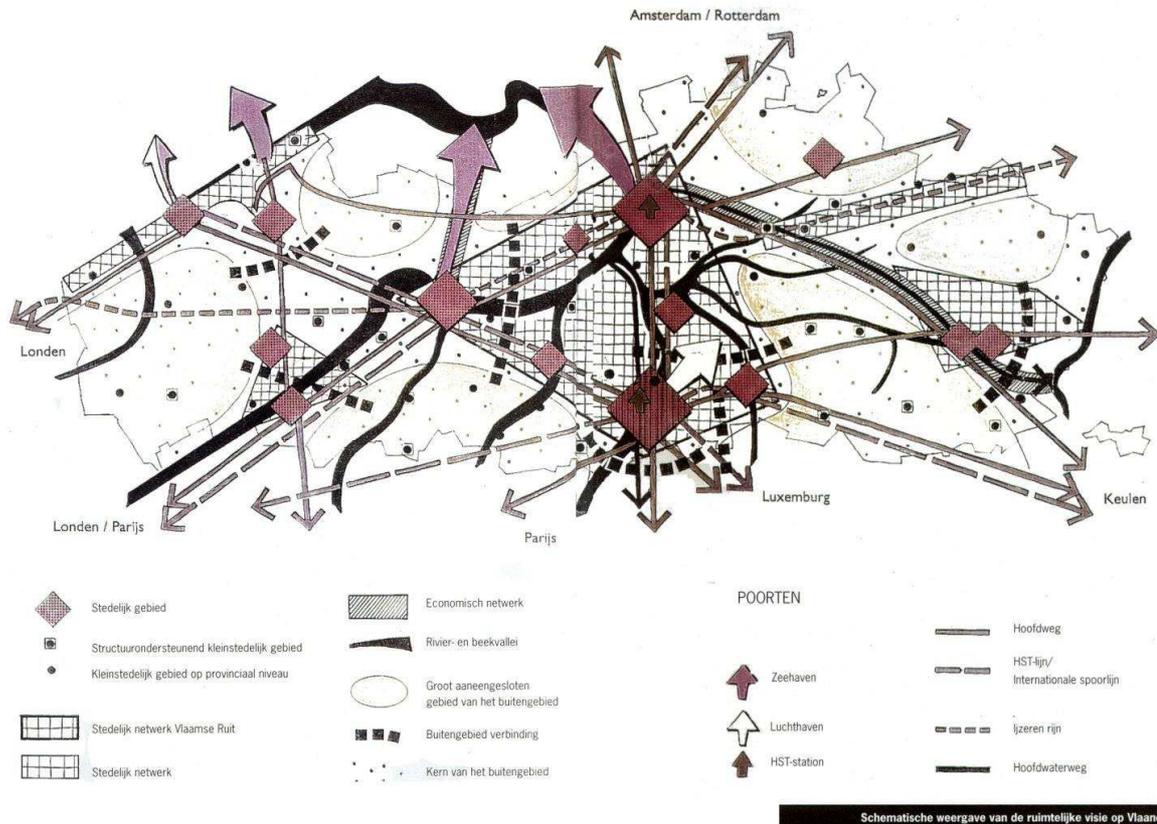
Chacune des régions voisines a la volonté de développer le (ou les) aéroport(s) desservant son territoire et de (mieux) le(s) connecter au réseau de chemin de fer en vue d'assurer cette croissance du trafic tout en minimisant les impacts négatifs sur l'environnement. Ces ambitions concernent à la fois des aéroports généralistes (comme ceux de Zaventem, du Findel au Grand-Duché, de Cologne/Bonn et de Düsseldorf), des aéroports spécialisés dans le low cost (Beauvais en Picardie et Francfort Hahn en Rhénanie Palatinat) et ceux spécialisés dans le fret (Vatry en Champagne). A ce sujet, les plans stratégiques du Limbourg néerlandais et du Nord-Pas-de-Calais sont toutefois moins ambitieux. La concurrence est donc rude entre toutes ces infrastructures dont le rayonnement est en général suprarégional. Néanmoins, le Brussels South Charleroi Airport présente de sérieux atouts en termes d'accessibilité pour capter la clientèle résidant dans certains territoires voisins, en particulier dans le Nord-Pas-de-Calais et en Flandre. Les aéroports concurrents du Liège Airport pour le fret ferroviaire ne sont pour leur part guère présents dans les régions voisines et, lorsque des aéroports généralistes des régions voisines ont une activité fret importante (Luxembourg, Bruxelles et Cologne-Bonn), celle-ci est en général limitée par des normes relatives aux bruits nocturnes. Les principaux concurrents du Liège Airport sont donc les quatre principaux aéroports des pays voisins (Roissy-Charles de Gaulle, Londres-Heathrow, Francfort et Amsterdam-Schiphol).

### 1.4 GRANDES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Dans le domaine des grandes infrastructures de transport, quelques projets des régions voisines sont susceptibles d'avoir des impacts en Wallonie. En France, le canal à grand gabarit Seine – Nord devrait permettre un report modal sur les trafics allant du bassin parisien ou du Nord-Pas-de-Calais vers les grands ports de l'Europe du Nord-Ouest (Anvers et Rotterdam) via l'Escaut ou vers la Ruhr via la Meuse. Pour profiter de ce report modal et de l'activité logistique que cette infrastructure peut réussir à attirer en Wallonie, il convient toutefois d'adapter les principales voies d'eau wallonnes au gabarit des futurs bateaux susceptibles de l'utiliser (dragage, rehaussement de ponts, construction de nouvelles écluses...) (cf. Secteur Transport).

En matière ferroviaire, en dehors du RER et de l'axe Bruxelles-Namur-Luxembourg-Strasbourg-Bâle (ex-projet Eurocap-Rail), peu de projets concrets à caractère transfrontalier sont évoqués dans les plans stratégiques des régions voisines. Toutefois, le Limbourg néerlandais insiste sur sa liaison avec Bruxelles via Liège-Guillemins. Pour sa part, la Région Champagne-Ardenne soutient le projet de réouverture de la ligne Givet-Dinant afin de relier Reims et Charleville à Namur. Pour le transport ferroviaire de marchandises, les régions flamande et du Nord-Pas-De-Calais soutiennent chacune un projet de corridor à longue distance au départ des grands ports de la Mer du Nord vers la partie est de l'Europe du Nord-Ouest : la Magistrale Eco fret en France (ligne Dunkerque-Lille-Valenciennes-Charleville-Thionville) et le projet *Ijzeren Rijn* en Flandre (ligne Zeebrugge-Gand-Anvers-Neerpelt-Roermond-Mönchengladbach-Ruhr). Ces projets voisins risquent d'attirer à eux le trafic ferroviaire de marchandises Est-Ouest circulant (ou susceptible de circuler) à travers le territoire wallon sur cet axe et l'activité logistique pouvant s'y associer. La ligne de Montzen circulant au nord de la province de Liège est à cet égard directement impactée par ce second projet.

**Carte 1** : Vision spatiale schématique issue du *Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen* avec ses portes (ports maritimes, aéroports et gares TGV) et ses principales infrastructures de transport (dont le Rhin d'acier – *Ijzeren Rijn*).



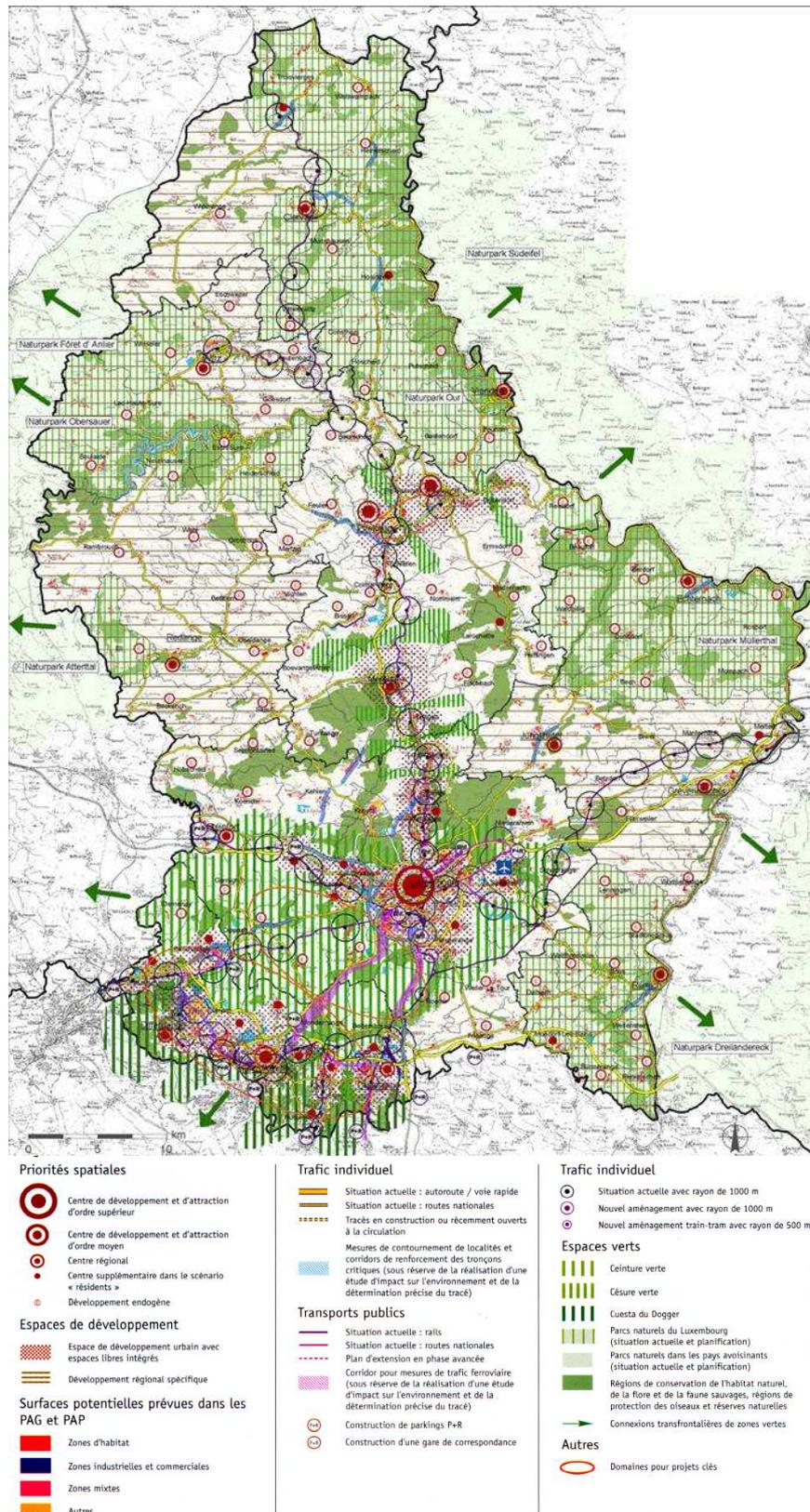
Source : Vlaamse Gewest, 1997, Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen.

En matière de nouvelles autoroutes à caractère transfrontalier, les régions voisines ne se montrent plus guère volontaristes. Néanmoins, la Région Champagne-Ardenne se déclare en faveur de la mise à gabarit autoroutier de l'axe de l'E420 Charleroi–Charleville-Reims. En Rhénanie-Palatinat, le Plan de développement du Land mentionne l'extension prochaine de l'autoroute E42 (devant à terme relier la Wallonie à Francfort) entre l'aéroport de Francfort-Hahn et Wittlich (croisement entre l'axe venant de Verviers et Prüm et de l'axe Luxembourg-Trèves-Coblence). Ce nouveau tronçon pourrait orienter une partie des habitants de la Grande Région habitués à prendre un avion low cost à l'aéroport de Charleroi vers son concurrent allemand. Au Grand-Duché, la finalisation prochaine des travaux de l'Autoroute du Nord entre le Kirchberg et Diekirch risque d'accroître fortement le trafic le long de cet axe de l'E421 (notamment pour les poids lourds reliant le Luxembourg au Nord-ouest de l'Allemagne). Dès lors, côté belge, sur la N62 entre Saint-Vith et la frontière luxembourgeoise, la charge de trafic risque de devenir excessive par rapport au contexte local.

## **1.5 REPORT MODAL EN FAVEUR DES ALTERNATIVES A LA VOITURE VIA LES POLITIQUES D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, D'OFFRE EN TRANSPORTS EN COMMUN ET DE STATIONNEMENT**

Au travers de leur plan stratégique de développement territorial ou de mobilité, plusieurs territoires voisins se sont fixés des objectifs quantitatifs à atteindre à un certain horizon à propos de la part des transports en commun (porter celle-ci à 25 % sur l'ensemble du Grand-Duché, à 50 % chez les navetteurs entrants en Région de Bruxelles-Capitale, à 25 % concernant le trafic d'échange entre la Communauté urbaine de Lille Métropole et les territoires voisins). Pour ce faire, elles ambitionnent en premier lieu, par l'aménagement du territoire, de mieux coordonner l'urbanisation et l'offre en transport en commun et ainsi maîtriser la demande de mobilité. D'autre part, il s'agit de travailler sur l'offre de transports via le développement des alternatives à la voiture et la limitation de l'offre en stationnement là où les transports en commun sont performants en termes de fréquence. Pour atteindre leurs objectifs, ces territoires voisins ont choisi de s'appliquer à eux-mêmes des mesures volontaristes. Toutefois, sachant qu'une partie significative des flux qui les concernent a pour origine ou/et destination un lieu situé au-delà de la frontière, ils envisagent de coordonner tout ou partie de ces mesures avec les territoires voisins ou *a minima* d'assurer une concertation sur ces problématiques.

**Carte 2 : Concept intégré du développement spatial et des transports du Grand-Duché de Luxembourg**



Source : Ministère de l'Intérieur, 2005, IVL..

En matière d'aménagement du territoire, ces plans préconisent de concentrer l'urbanisation aux abords des stations des transports collectifs en site propre et de mettre la bonne entreprise au bon endroit (mise en adéquation du profil de mobilité des entreprises et du profil d'accessibilité des lieux). Si l'application de ce type d'intention s'arrête en général à la frontière et ne débouche pas sur une coopération transfrontalière, la Région de Bruxelles-Capitale prend position pour une politique cohérente à ce sujet de part et d'autre des limites régionales. Ainsi, dans la partie de son plan IRIS 2 consacrée aux mesures d'accompagnement du RER, elle entend, en concertation avec les deux autres Régions, « aménager le territoire pour favoriser la densité des centres urbains périphériques et encourager l'implantation des logements et des bureaux près des pôles multimodaux ».

En matière de stationnement, les divers plans suggèrent de limiter l'offre en parking au lieu de travail là où la desserte par les transports en commun est efficace. Ils préconisent aussi de reporter au maximum le parking pour les navetteurs transfrontaliers / transrégionaux automobilistes le plus à l'amont possible aux abords de la frontière (dans le cas luxembourgeois et lillois) ou même au-delà de celle-ci (dans le cas Bruxellois). Ainsi, en matière de P+R (park and ride), la volonté de la Région est de réfléchir à cette question en collaboration avec les deux autres régions pour la construction de ces parkings. Par rapport à la limitation de l'offre en parking associée aux immeubles de bureaux et aux autres immeubles à vocation résidentielle ou économique, c'est à nouveau la Région de Bruxelles-Capitale qui se montre la plus volontariste avec son découpage du territoire régional en trois types de zones au sein desquelles s'appliquent des normes d'autant plus restrictives que l'accessibilité en transport en commun est performante. A nouveau, parmi les mesures d'accompagnement au développement du RER, la Région de Bruxelles-Capitale suggère de « réduire l'offre de longue durée de stationnement dans les quartiers administratifs aux abords des gares de toute la zone RER ». Cette mesure vise dès lors les Régions wallonne et flamande.

En matière d'offre en transports en commun, ces plans se montrent souvent assez volontaires en vue d'accroître les capacités du réseau desservant l'intérieur de ces territoires. Il s'agit de faire face à l'imminent problème de saturation de ce dernier au vu du rythme de croissance des trafics connu depuis la fin des années 1990. Si, sur les axes les plus chargés au sein de ces territoires, il est envisagé de passer soit à du bus à haut niveau de service, à du tram, à du métro, voire à du métro automatisé, y compris pour des axes de rocade, les intentions à propos de l'offre transrégionale / transfrontalière sont par contre peu précises comme signalé à propos des grandes infrastructures de transport. Néanmoins, il est à chaque fois préconisé à ce propos (y compris par le Limbourg néerlandais) une coopération transfrontalière / transrégionale en vue notamment de mieux assurer l'intermodalité.

## 1.6 LOGEMENT

Plusieurs territoires voisins ambitionnent d'assurer une forte compacité à leurs nouveaux développements résidentiels. De ce fait, en Flandre, aux Pays-Bas et au Grand-Duché, on limite la quantité de terrains disponibles pour l'habitat car il y en a assez au regard des densités préconisées (cf. 500-600 m<sup>2</sup> par logement en milieu rural et 300-400 m<sup>2</sup> en milieu urbain en Flandre). Or, dans le même temps, malgré des intentions parfois volontaristes à ce propos, ces territoires évitent de se doter d'outils de politique foncière visant à lutter contre la rétention foncière pour faire en sorte que demande et offre puissent atteindre un équilibre optimal. Ceci engendre une forte pression foncière en régulière croissance et, en conséquence, d'importants différentiels de prix de part et d'autre de la frontière. Les ménages de ces territoires sont de ce fait incités à venir s'installer massivement en Wallonie. Le solde migratoire avec les régions voisines est la source principale de la croissance démographique wallonne (cf. Défi démographique). Ce surcroît de demande caractérisée par des revenus souvent supérieurs à la moyenne wallonne génère à proximité des frontières nord et est de la Wallonie une forte inflation des prix du foncier et de l'immobilier, ce qui y rend difficile l'accès au logement pour les populations aux revenus moyens ou faibles.

De plus, en 2010, lors de la seconde révision partielle du *Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen*, confrontée au même problème, la Région flamande a tenté de faciliter l'accès au logement pour la population locale de certaines communes de son territoire via l'adoption du décret *Wonen in eigen streek*. Par cette mesure, la Flandre conditionne l'acquisition d'un terrain à bâtir au sein des zones d'extension d'habitat à l'existence d'un lien suffisant entre le candidat acquéreur et la commune concernée. Cette mesure, appliquée au sein de 69 communes dont une trentaine situées autour de Bruxelles et de Leuven, devrait réorienter une partie significative de la demande en logement, surtout celle des populations non néerlandophones, vers d'autres communes, dont celles du Brabant wallon. Cela devrait y accroître plus encore la pression foncière.

## 1.7 ZONES D'ACTIVITES ECONOMIQUES

La Région flamande, le Limbourg néerlandais et le Grand-Duché de Luxembourg se veulent assez généreux dans la quantité de nouveaux hectares à affecter à l'activité économique. Les régions françaises et les Länder allemands sont moins explicites à ce propos. Il apparaît toutefois qu'entre les intentions expansionnistes souvent affichées dans ce domaine et la réalité, il existe une grande différence. Les régions voisines éprouvent parfois de grandes difficultés pour rendre les quantités d'ha nécessaires au vu de leurs prévisions. Cela s'explique par les multiples contraintes à prendre en compte pour trouver les terrains adéquats dans le contexte d'une urbanisation souvent très dense, par la longueur des multiples procédures nécessaires aux modifications planologiques et à la mise en œuvre et par les réactions parfois hostiles des populations riveraines. A nos frontières, seul le territoire français (hors Communauté urbaine de Lille Métropole) et, secondairement, le nord du Grand-Duché offrent de grandes facilités à ce propos grâce à leur faible densité. Vu le rythme lent auquel certains territoires voisins arrivent à dédicacer de nouveaux hectares à l'activité économique et vu le problème du vieillissement des ZAE commercialisées depuis plusieurs décennies, la Flandre et les Pays-Bas mettent désormais fortement l'accent sur la redensification et le recyclage de ces dernières. Un important travail de survey est mené à ce propos et des fonds publics importants sont désormais consacrés à cette politique plutôt qu'à celle visant à créer de nouvelles ZAE. Ces politiques se heurtent toutefois à de difficiles obstacles présents aussi en Wallonie : l'impossibilité d'exproprier une entreprise pour permettre à l'installation d'une autre, le faible coût du foncier pratiqué dans les nouvelles ZAE limitant la rentabilité d'opérations de recyclage, les problèmes de pollution des sols...

Au niveau des impacts sur le territoire wallon, il convient donc de distinguer la situation au nord et au sud du sillon. La partie nord du territoire wallon peut bénéficier régulièrement de l'installation d'entreprises issues de territoires voisins et attirées par une disponibilité « généreuse » en terrains, ce qui permet d'éviter d'y brader leur prix et rend possible l'application de conditions de plus en plus volontaristes quant à une gestion parcimonieuse de la ressource foncière. A ce sujet, il reste en effet encore de la marge vu que la densité d'emploi dans les parcs d'activité wallon est bien plus faible que celle caractérisant la plupart de nos voisins (cf. secteur Activités économiques et industrielles). Dans la partie sud, il est par contre beaucoup plus difficile d'attirer des investisseurs exogènes au territoire wallon ce qui oblige d'y maintenir des prix du terrain à un niveau plancher et d'avoir des exigences assez minimales vis-à-vis de la gestion parcimonieuse du sol.

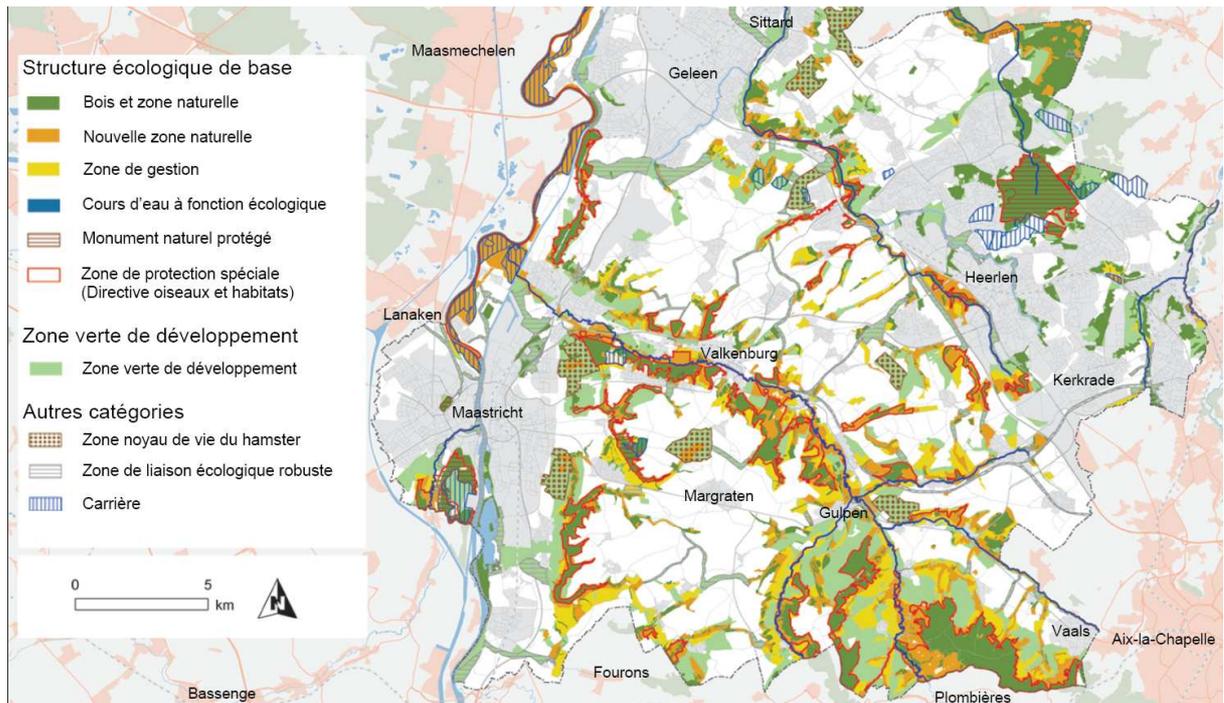
Nous avons par ailleurs à apprendre de l'expérience des néerlandais et des flamands dans la redensification et le recyclage des anciennes ZAE si nous voulons éviter d'être confrontés d'ici peu à un manque d'attractivité lié à une dégradation de la qualité de celles-ci.

## 1.8 EAU ET BIODIVERSITE

Plusieurs Etats voisins situés à l'aval sur des cours d'eau issus ou traversant la Wallonie et qui utilisent l'eau de nos cours d'eau (Luxembourg avec la Sûre, Pays-Bas avec la Meuse) expriment leur volonté que la protection de cette ressource commune soit assurée de part et d'autre des frontières. Pour limiter les impacts des inondations, certains plans préconisent aussi de renforcer la coopération transfrontalière.

La préservation du patrimoine naturel est une préoccupation très présente dans l'ensemble des plans analysés. Tous les schémas stratégiques des régions voisines développent un concept de réseau vert au travers de la mise en place de liaisons écologiques entre les différents sites naturels à protéger afin d'éviter le morcellement des sites à haut potentiel écologique. L'objectif global est de protéger, voire de renforcer la biodiversité dans la lignée du projet européen de réseau Natura 2000. La confrontation entre la cartographie de ces projets de trame verte (ou structure écologique) et celle existante en Wallonie concernant le potentiel écologique met en évidence les continuums possibles à assurer (protéger voire réaménager) pour éviter que la biodiversité n'ait à souffrir de l'existence de frontières administratives.

**Carte 3** : Réseau écologique proposé pour la partie sud du Limbourg néerlandais dans le cadre du Plan stratégique provincial de développement territorial (le POL 2006)



Source : Provincie Limburg, 2006, Provinciaal Omgevingsplan 2006.

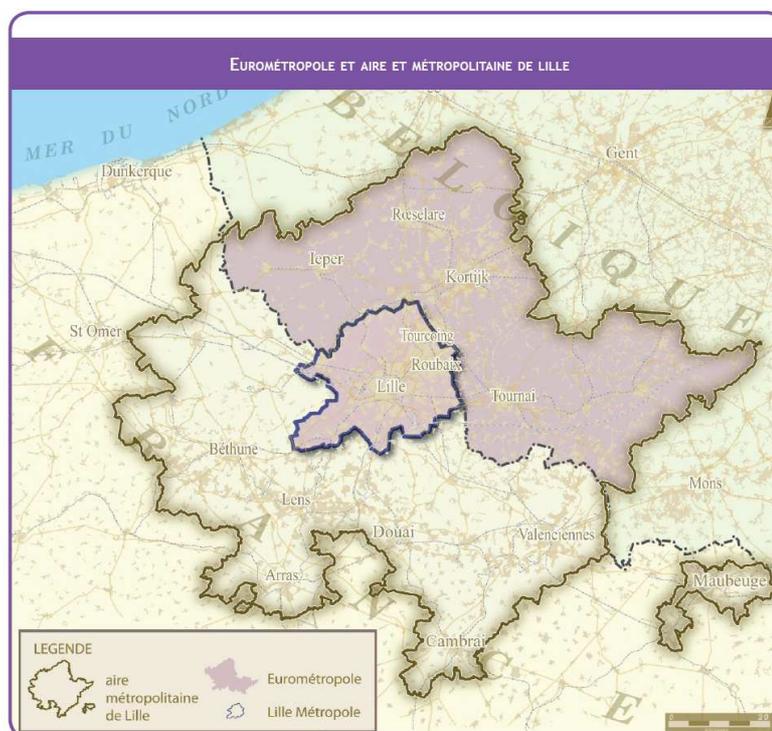
## ANNEXE 2 : ANALYSE PDU LMCU<sup>1</sup>

### INTRODUCTION

La note relative au plan des déplacements urbains de Lille Métropole Communauté urbaine 2010 que nous réalisons dans le cadre de la Veille stratégies des régions frontalières de la Wallonie se décompose en deux parties principales : la première identifie les projets (infrastructures, réseaux, etc.) susceptibles d'avoir un impact sur la Région wallonne ; la seconde identifie, quant à elle, les éléments intéressants développés dans le cadre de ce document. Cette note ne se veut bien sûr pas exhaustive au vu des délais dont nous disposons pour la réaliser mais tente de mettre l'accent sur les éléments les plus pertinents pour la Wallonie.

Le plan des déplacements urbains de Lille Métropole arrêté le 2 avril 2010 est actuellement soumis à la consultation. Ce projet n'est pas le premier pas dans la démarche de la Métropole lilloise en matière de déplacements urbains puisqu'il vient mettre à jour une première version de PDU adopté en 2000. Le nouveau document ambitionne dès lors d'intégrer à la première version de nouveaux enjeux tels que le développement durable et au système de transport métropolitain qui s'illustrent notamment au travers de lois Grenelle, des politiques en matière d'énergies, etc. En effet, une évaluation du PDU de 2000 a été menée en 2005 ; ses conclusions mettent en exergue une série d'orientations dont la nécessité d'intégrer le stationnement non seulement automobile mais également des vélos, les micro-PDU, une vision au-delà des frontières de la Communauté urbaine,... (p. 13). Se dégage dès lors l'idée d'une Métropole durable, en proposant des objectifs à l'horizon 2020 (p. 22).

Figure 1 : Eurométropole et aire métropolitaine de Lille



<sup>1</sup> Auteurs : Jean-Marc Lambotte (Pilote) et Zoé Lejeune (Chercheur).

**Source** : Projet de PDU 2010, p. 11.

Le périmètre retenu pour le PDU de Lille Métropole est le périmètre administratif de Lille Métropole Communauté urbaine (LMCU), à savoir le territoire délimité en bleu foncé sur la carte ci-dessous.

Cependant, le projet mentionne que « *les orientations proposées sont à articuler en continuité avec les autres démarches de réflexions intégrant la planification de l'aménagement du territoire et des déplacements à une échelle supra-communautaire, notamment au niveau de l'Aire métropolitaine, dans ses composantes belge et française* » (p.11).

Les grands objectifs poursuivis dans le cadre de la démarche menée par LMCU sont :

**Ce second document Projet de PDU 2010 décrit le cœur du projet de PDU 2010. Il expose et détaille les objectifs généraux et chiffrés sur lesquels le projet est ancré. Il décrit la politique de déplacements souhaitée par Lille Métropole pour les années à venir, politique qui s'inscrit dans la logique d'une Métropole durable pour le 21ème siècle. Il détaille enfin les 170 actions et préconisations concrètes proposées à horizon 2020 en matière de mobilité selon 6 axes :**

- 1) Ville intense et mobilité
- 2) Réseaux de transports collectifs
- 3) Partage de la rue et modes alternatifs
- 4) Transport de marchandises
- 5) Environnement, santé et sécurité des personnes
- 6) Mise en œuvre, suivi et évaluation

*Une esquisse de programmation et une estimation financière des actions concluent ce document. Enfin, 4 schémas directeurs, annexés au projet, détaillent les prescriptions territoriales selon 4 thèmes (réseaux de transports collectifs structurants, itinéraires cyclables, hiérarchisation des réseaux viaires, modération des vitesses).*

**Source** : projet de PDU 2010, p. 3.

(De ces 6 axes, sont retenus 6 grands objectifs :

1. une politique des déplacements qui contribue au dynamisme et au rayonnement métropolitain (intégrant notamment les territoires voisins) ;
2. un développement urbain équilibré (urbanité intense, mixité sociale, mixité des fonctions) ;
3. un droit à la mobilité pour tous ;
4. une accessibilité des territoires qui favorise les modes de déplacements les moins polluants ;
5. un espace public partagé et de qualité ;
6. des ambitions fortes pour l'environnement et la santé.)

L'élaboration d'un PDU a été rendue obligatoire pour les agglomérations de plus de 100.000 habitants en France par la LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie) du 30 décembre 1996.

De plus, le projet de PDU actuel contient en annexe une évaluation des incidences environnementales, comme cela est requis par la directive 2001/42/CE relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement. Le projet de PDU réfléchit dans ce cadre aux impacts combinés des progrès technologiques et de la diminution de la circulation routière pour atteindre un objectif de réduction de l'ordre de 35 à 40% des émissions de GES à l'horizon 2020 (par rapport à 2006) (p.28). D'autres éléments sont également étudiés tels que le bruit, sur lesquels nous ne nous attarderons pas.

Précisons tout de suite que le projet de PDU 2010 apporte essentiellement des idées intéressantes dont la Région wallonne pourrait s'inspirer. Peu d'éléments auront un impact direct sur le territoire wallon.

## **IMPRESSION GÉNÉRALE CONCERNANT LE DOCUMENT**

A plusieurs reprises dans le projet de PDU est mentionnée la nécessité d'allier politique de mobilité/des déplacements à la politique de l'aménagement du territoire et d'urbanisme. Cet objectif fait d'ailleurs du PDU de Lille Métropole un document ambitieux, par rapport à de nombreux documents étudiés précédemment dans le cadre de la présente veille et traitant de la question des transports ou de la mobilité.

Ce sont également les concepts de « ville intense » et de « ville des courtes distances » qui sont largement développés dans le cadre de ce document, ce qui confirme une volonté de prendre en considération l'aménagement du territoire dans la logique de la mobilité poursuivie.

## **RAPPEL DE LA HIÉRARCHIE ET DE L'INSERTION DU PDU DANS LES DOCUMENTS FRANÇAIS**

Actuellement, un SDDU (Schéma directeur de développement et d'urbanisme – de Lille Métropole) est le principal document en matière d'aménagement du territoire pour la métropole lilloise, à l'horizon 2015. Celui-ci sera amené à être remplacé par un SCoT, qui devrait être adopté en 2013-2014 (p. 10)<sup>2</sup>. Dans ce cadre, le projet mentionne que « *la révision du PDU revêt donc une dimension particulière puisque la politique de déplacements et les orientations qui y sont discutées constitueront la base des orientations stratégiques de la politique des déplacements et de ses imbrications avec le développement, l'urbanisme et l'aménagement du territoire métropolitain dans le cadre du SCoT* » (p. 10).

Le projet de plan des déplacements urbains doit également être compatible avec d'autres documents tels que le Plan régional de la qualité de l'air.

Enfin, le PLU (Plan local d'urbanisme) est le seul document qui est contraignant d'un point de vue juridique, et qui devra intégrer les stratégies et objectifs promus par le PDU.

## **1. LES ENJEUX ET IMPACTS POUR LA WALLONIE**

A plusieurs reprises dans le document, la question d'une coopération avec les territoires voisins belges est mentionnée. Les modalités plus concrètes de cette coopération ne sont cependant que peu explicitées.

---

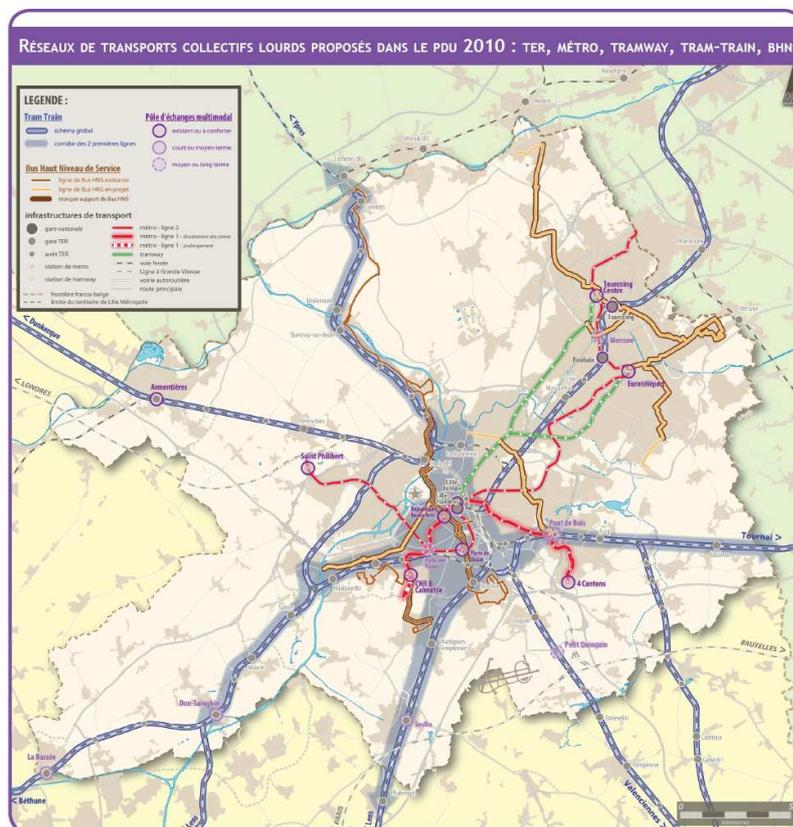
<sup>2</sup> Les pages de référence mentionnées dans la présente analyse sont relatives au projet de PDU 2010 dans sa version complète.

## 1.1 LES TRANSPORTS EN COMMUN

Le projet de PDU propose de s'appuyer de manière forte sur le réseau ferré. Dans ce cadre, le développement de liaisons ferrées transfrontalières semi-directes avec la Belgique est prévu, notamment vers Tournai. Le développement des voies ferrées avec la Belgique est prévu, notamment dans le cadre de l'Eurométropole, « *les liaisons rapides et cadencées entre la Métropole, Courtrai et Tournai sont à améliorer à la fois pour satisfaire la demande quotidienne des usagers de l'Eurométropole, effacer les effets de frontières encore trop présents et susciter le transfert modal vers le fer* » (p.50). Le PDU mentionne également des négociations entre SNCB et SNCF relatives à la tarification frontalière. « *Il s'agira d'améliorer l'accès de nos voisins wallons et flamands au réseau à grande vitesse par le biais des gares lilloises* ».

Un réseau de tram-train sera mis en œuvre à moyen terme, et ce en « *anticipant de futures extensions vers la Belgique (Comines et Tournai)* » (p.51), notamment un corridor nord-sud de Seclin à Comines voire Comines-Belgique et un corridor ouest-est de Don-Sainghain, voire La Bassée, à Baisieux, voire Tournai.

**Figure 2** : Réseaux de TC lourds proposés dans le PDU 2010



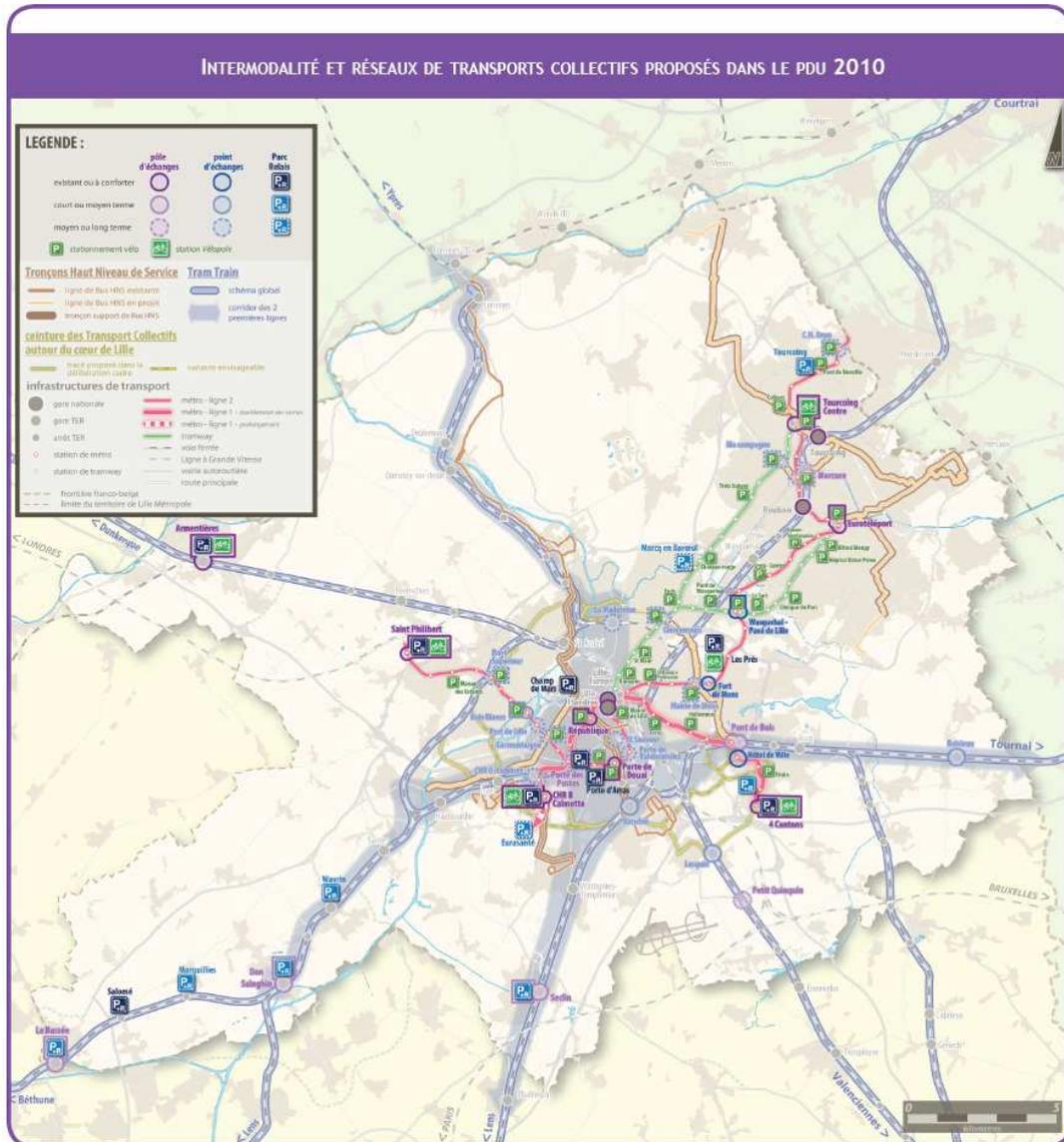
Source : projet de PDU 2010, p. 55.

Ce schéma identifie clairement les deux corridors bus prévus, notamment celui vers Tournai.

## 1.2 LES PARCS-RELAIS

Le PDU évoque la création de parcs-relais et ce notamment en concertation avec le voisin belge. La carte ci-dessous montre les parcs-relais et les parkings vélos situés à proximité de la Belgique :

Figure 3 : Intermodalité et réseaux de transports collectifs proposés dans le PDU 2010



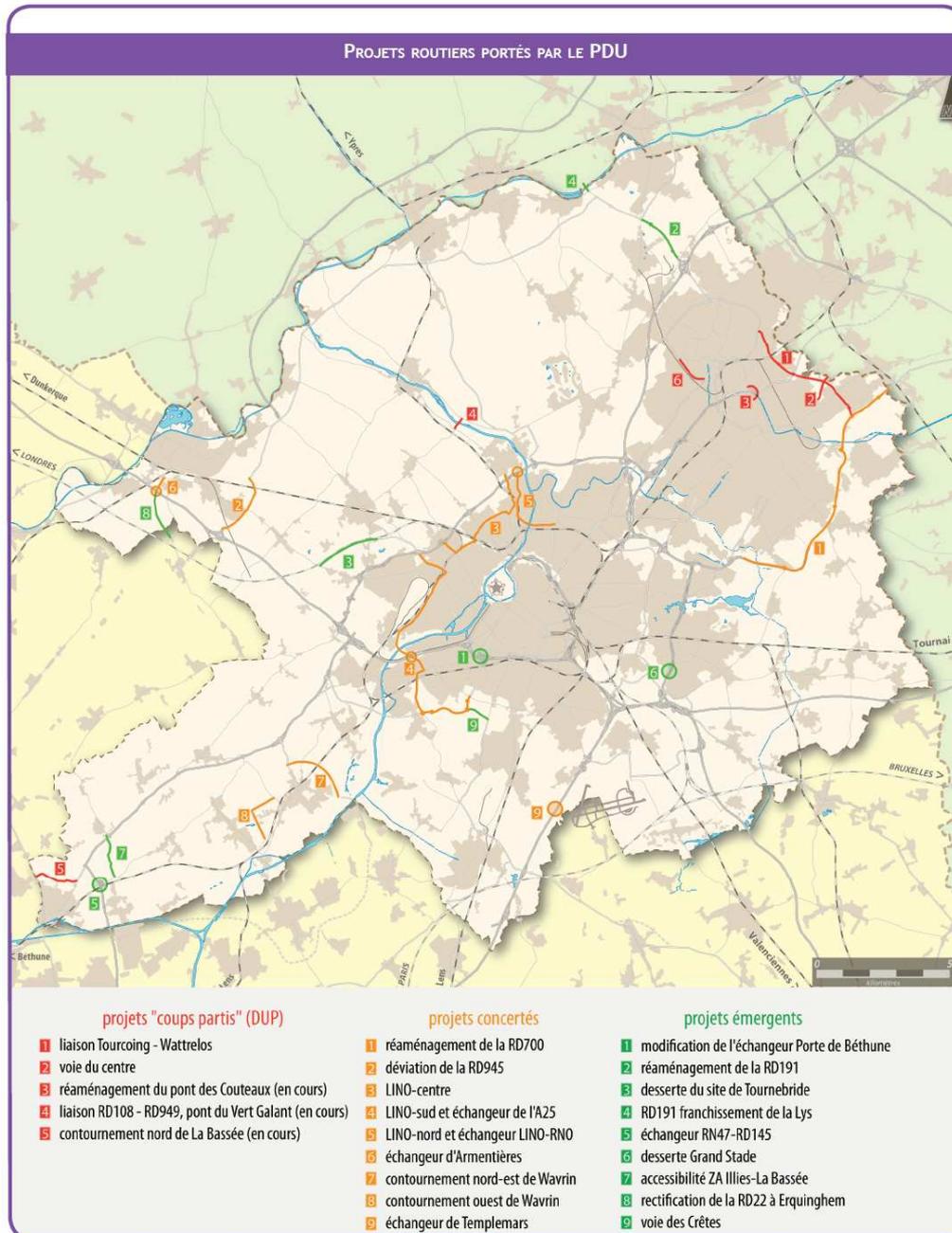
Source : Projet de PDU 2010, p. 65.

Parmi les parcs-relais prévus en amont du territoire communautaire (à mettre en œuvre en collaboration avec mes partenaires institutionnels concernés), le plan mentionne à court ou moyen terme, la création d'un parc-relai à la gare de Froyennes, en accès depuis l'autoroute A8 en Belgique et un parc-relai à Tournai Ouest III, en accès depuis l'autoroute A8 en Belgique : « ce projet dépend de la création d'un point d'arrêt ferroviaire à créer (train ou tram-train) dans le cadre du développement de la zone économique de Tournai Ouest » (p. 67).

### 1.3 PROJETS POUR LE RÉSEAU ROUTIER

Le projet va strictement limiter les nouveaux projets routiers : « *aucun nouveau projet d'infrastructure ayant pour objectif d'augmenter les capacités d'écoulement du réseau routier* » (p. 74). Les projets retenus devront donc satisfaire à un ensemble de conditions (voir p. 74 du projet). Dans cette optique, une série de projets routiers pourraient être remis en questions, tels que la liaison autoroutière Amiens Lille Belgique dont l'abandon a été affirmé par les services de l'Etat (en misant dès lors sur de grands projets alternatifs – Canal Seine Nord, autoroute ferroviaire, etc.),...

**Figure 4 :** Projets routiers portés par le PDU



Source : Projet de PDU 2010, p. 75.

Le projet de PDU mentionne finalement que « *Lille Métropole proposera à ses partenaires institutionnels de réfléchir à la construction à terme d'un plan de mobilité de l'Aire Métropolitaine sur les versants français et belges dans le cadre de l'Aire métropolitaine* » (p.138) et « *à la création d'une Conférence permanente de la mobilité de l'Aire métropolitaine* » (p.139).

## 2. LES « BONNES PRATIQUES »

### 2.1 SCÉNARIOS ET PROSPECTIVE À LONG TERME

Au-delà de l'horizon principal de réflexion qu'est 2020, le PDU se lance également dans l'analyse du très long terme (2050), prenant en compte une double logique « plan climat » et « crise énergétique » et tentant d'en prévoir les conséquences en termes de mobilité. Pour ce faire, le projet de PDU propose deux scénarios à l'horizon 2020 : un scénario dit volontariste (1) prévoyant des actions d'envergure et un scénario (2) extrêmement volontariste prévoyant quant à lui des « *investissements massifs* » et « *des contraintes fortes sur l'automobile* » (p. 25).

Figure 5 : Objectifs de mobilité et parts modales

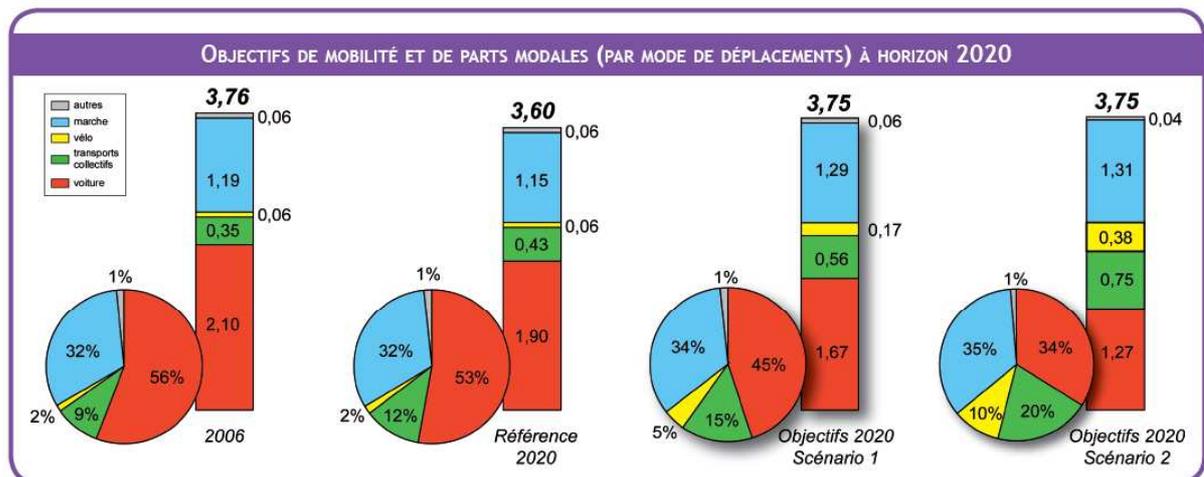


Tableau 1 : Objectifs en terme de parts modales selon les scénarios établis par le projet de PDU

MOBILITES	Situation 2006	Référence 2020	Objectif 2020 scénario 1	Objectif 2020 scénario 2
Voiture	2,10	1,90	1,67	1,27
Transports collectifs	0,35	0,43	0,56	0,75
Vélo	0,06	0,06	0,17	0,38
Marche	1,19	1,15	1,29	1,31
Autres	0,06	0,06	0,06	0,04
TOTAL	3,76	3,60	3,75	3,75

PARTS MODALES	Situation 2006	Référence 2020	Objectif 2020 scénario 1	Objectif 2020 scénario 2
Voiture	56%	53%	45%	34%
Transports collectifs	9%	12%	15%	20%
Vélo	2%	2%	5%	10%
Marche	32%	32%	34%	35%
Autres	1%	1%	1%	1%
TOTAL	100%	100%	100%	100%

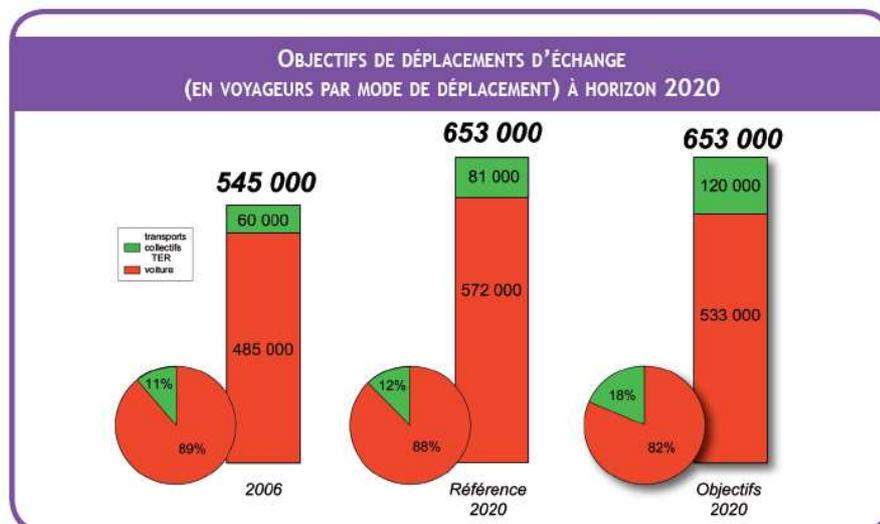
Source : Projet de PDU 2010, p. 25.

## 2.2 ECHELLES DE RÉFLEXION

Le projet de PDU ne se limite pas à réfléchir à la mobilité urbaine au sein de la Métropole lilloise mais intègre également les déplacements d'échange de personnes ainsi que les déplacements de transit et de marchandises. C'est donc une vision globale et intégrée de la problématique des déplacements qui est développée dans ce document.

C'est notamment dans le cadre de la réflexion menée sur les déplacements d'échanges que les territoires frontaliers limitrophes seront pensés. Dans ce cadre, un report modal de 18% pour les transports collectifs est prévu par le projet de PDU à l'horizon 2020. Le projet précise en outre que « *ils interpellent des actions en matière d'organisation des déplacements, mais aussi de maîtrise de l'occupation des sols et des phénomènes de péri-urbanisation sur les territoires limitrophes de la métropole lilloise* » (p.26).

Figure 6 : Objectifs de déplacements d'échange à l'horizon 2020



Source : Projet de PDU 2010, p. 26.

Des objectifs chiffrés sont prévus par le projet en termes de déplacements d'échanges :

1. « *augmentation des voyageurs en échange de 20% entre 2006 et 2020,*
2. *doublément du trafic voyageurs ferré à horizon 2020,*
3. *stabilisation du trafic en voiture jusqu'en 2015, puis baisse de 5% entre 2015 et 2020, avec un taux d'occupation des véhicules accru avec 1,6 voyageur par voiture en 2020 » (p. 26).*

En ce qui concerne les déplacements de transit, l'objectif est une stabilisation du trafic routier de transit au niveau de 2006 (p. 27). Un objectif de stabilisation des mouvements de véhicules est également prévu pour le transport de marchandises.

## **2.3 ARTICULER POLITIQUE DE MOBILITÉ ET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET D'URBANISME**

Cet objectif fondamental est consacré à plusieurs endroits du document, et tout particulièrement, dans l'Axe 1 : Promouvoir un déplacement et des formes urbaines durables. Celui-ci s'illustre notamment au travers du concept de « ville intense » qui vise à « *construire la ville de demain, dans les cœurs urbains denses et en dehors, mixte socialement et dans ses fonctions (habitat, services, équipements publics, activités économiques, etc.), économe en espace, en énergie et en émission de gaz à effet de serre. En conséquence, c'est une ville en lien avec tous les systèmes de transports, qui intègre tous les modes de déplacements, qui limite les déplacements motorisés individuels et valorise l'usage des modes alternatifs à la voiture » (p. 34). D'où est également développé le concept de « villes éco-mobiles ».*

Ce sont dès lors de politiques et des objectifs en matière de densité, d'intensité urbaine adaptée, de maîtrise de l'usage de la voiture, etc. qui seront développés dans le document.

## **2.4 LE CONCEPT DE DIVAT**

Le DIVAT (Disque de Valorisation des Axes de Transport) constitue l'un des concepts les plus intéressants du projet de PDU 2010. En effet, il correspond à « *un disque de 500 mètres de rayon centré sur une station de transports collectifs en site propre de type métro, tramway, train ou bus à haut niveau de service » (p. 37). L'objectif poursuivi par le PDU via ce concept est de promouvoir les développements urbains au sein des DIVAT identifiés, à savoir des lieux où la politique de la ville intense sera développée de manière spécifique.*

Le projet poursuit « *les DIVAT se distinguent selon la qualité et le niveau de service de l'axe de transports collectifs dont ils dépendent, mais également en fonction des particularités territoriales dans lesquels ils s'inscrivent ».* Il identifie dès lors trois types de DIVAT.

**Tableau 2** : Hiérarchisation des DIVAT

HIÉRARCHISATION DES DIVAT		
Qualité et niveau de l'offre de service TC	Type de DIVAT concerné	
DIVAT de niveau 1	<b>DIVAT Métro</b> <b>DIVAT Tramway</b> <b>DIVAT tram-train "urbain"</b>	<i>Offre : au moins 150 passages par jour dans les 2 sens confondus</i> <i>Offre : au moins 150 passages par jour dans les 2 sens confondus</i>
DIVAT de niveau 2	<b>DIVAT TER plus</b> <b>DIVAT tram-train "suburbain"</b> <b>DIVAT BHNS "urbain"</b>	<i>Offre : au moins 30 passages par jour dans les 2 sens confondus</i> <i>Offre : au moins 60 passages par jour dans les 2 sens confondus</i> <i>Offre : au moins 200 passages par jour dans les 2 sens confondus</i>
DIVAT de niveau 3	<b>DIVAT TER</b> <b>DIVAT BHNS "suburbain"</b>	<i>Offre : entre 10 et 30 passages par jour dans les 2 sens confondus</i> <i>Offre : entre 50 et 200 passages par jour dans les 2 sens confondus</i>

Source : Projet de PDU 2010, p. 38.

Tableau 3 : Objectifs de densité dans les DIVAT

OBJECTIFS DE DENSITÉ DANS LES DIVAT	
<b>DIVAT de niveau 1</b> <i>(métro, tramway, tram-train "urbain")</i>	<b>DIVAT de niveau 2 et 3</b> <i>(autres)</i>
<i>Objectif de densité brute supérieure à 70 logements par hectare pour toute nouvelle construction à usage d'habitat</i>	<i>Objectif de densité brute supérieure à 35 logements par hectare pour toute nouvelle construction à usage d'habitat</i>
<i>Objectif de densité supérieure à 1,5 (COS) pour les immeubles de bureaux et à 1 pour les autres activités économiques</i>	<i>Objectif de densité supérieure à 1 (COS) pour les immeubles de bureaux et à 0,5 pour les autres activités économiques</i>

Source : Projet de PDU 2010, p. 38.

Ce sera au PLU (plan local d'urbanisme) de définir des règles permettant de mettre en œuvre les orientations du PDU en la matière. Il est à remarquer que des PVALT (périmètres de valorisation des axes lourds de transports) *existent « déjà dans le PLU depuis 2004 avec des règles urbaines qui leur sont propres »* (p.38).

Le PDU prévoit donc des densités minimales dans les DIVAT « *pour toute nouvelle construction à vocation résidentielle et d'activités économiques (bureaux, tertiaires)* » ainsi qu'une politique foncière adaptée, des normes de stationnement (cf. point 2.11 ci-après), des itinéraires piétons et cyclistes et finalement la contractualisation entre acteurs de l'aménagement et des transports publics.

Le concept d'éco-quartier est développé dans le document (p. 41) et s'articule au concept de DIVAT puisqu'un éco-quartier doit se situer dans le périmètre d'un DIVAT.

Nous avons testé les critères relatifs à la fréquence des transports en commun et à la densité brute en logements proposés par le projet de PDU pour les DIVAT au territoire wallon. Pour ce faire, nous avons eu recours aux données relatives à la desserte en bus et en train recueillies en vue de l'élaboration des cartes d'accessibilité et aux données de logements par parcelle fournies par le cadastre à destination de l'expertise commerce. Nous avons produit un couple de cartes sur base de ce test pour chacun des trois territoires suivants :

1. le Hainaut occidental ;
2. la région liégeoise ;
3. l'ensemble de la Wallonie.

Pour la qualité de la desserte en train, nous avons distingué les gares desservies par moins de 30 passages par jour et plus de 30 passages par jour. Pour la qualité de la desserte en transports en commun urbains et vicinaux, nous avons pris en compte différents niveaux de fréquence, dont ceux retenus pour les 3 niveaux de DIVAT. La fréquence comptabilisée pour chaque arrêt est celle obtenue en additionnant les 2 sens de circulation et l'ensemble des lignes s'y arrêtant. Nous n'avons toutefois pas distingué l'offre en tram (métro de Charleroi), en métro (arrêt CH Dron sur la ligne de métro 2 de Lille situé à côté du poste frontière du Risquons-Tout à Mouscron), en Bus à Haut Niveau de Service (absence de BHNS en Région wallonne) et en bus classique.

Pour la densité brute de logements, nous avons appliqué au territoire wallon une grille de pixels d'une maille de 100 m sur 100 m. Pour chaque pixel contenant au minimum 5 logements, une indication du nombre de logements qu'il comporte est fournie.

Au vu des cartes ainsi obtenues et sur base des acquis des travaux du thème 2.B. « Structuration du territoire et émissions de gaz à effet de serre » et des cartes d'accessibilité, nous trouvons utile d'émettre les commentaires suivants :

- les seuils en termes de fréquence des TC proposés par le projet de PDU nous paraissent pertinents concernant les BHNS et les trams. De même, la prise en compte d'un rayon de 500 m autour des arrêts de bus et de tram nous semble pertinente. En ce qui concerne le métro, les distances moyennes entre stations habituellement prescrites dans la littérature est de 700 m ;
- les BHNS offrent une meilleure qualité de service en termes de rapidité, ponctualité et capacité que les bus classiques. Pour une même fréquence de desserte, les BHNS permettent d'obtenir une fréquentation bien supérieure à des bus classiques. Pour compenser cette moindre qualité des bus circulant partout en Région wallonne (surtout en termes de rapidité en cas d'absence de site propre), il est nécessaire de disposer d'une fréquence de passage bien supérieure pour obtenir la même fréquentation qu'avec des BHNS. Nous avons dès lors distingué en plus des seuils de 50 et 200 passages de bus par jour proposés dans le projet de PDU des seuils de 75 et 300 passages par jour. Que l'on retienne les seuils de 50 et 200 bus par jour ou de 75 et 300 bus par jour, de nombreuses grandes villes et villes de taille moyenne disposent de fréquences supérieures aux seuils proposés. Selon les cartes d'accessibilité, à une fréquence de 50 bus par jour correspond en moyenne une part modale de 4% au lieu de résidence et de 3,8% au lieu de travail. A une fréquence de 200 bus par jour correspond en moyenne une part modale de 9% au lieu de résidence (sauf au centre des villes où une réduction locale de la part modale est constatée) et de 6,5% au lieu de travail ;
- l'utilisation du seul seuil de 30 passages par jour pour les trains nous paraît ne pas refléter dans le cas wallon une correcte hiérarchie des stations de chemin de fer. Il nous paraît utile d'opérer, contrairement à ce qui est proposé par le projet de PDU,

une distinction entre les gares régionales (desservies par des trains IC) et les gares locales (desservies par les seuls trains locaux ou interrégionaux correspondants au TER français). De même, la prise en compte d'un rayon de 500 m autour des gares nous paraît une distance réductrice ; une distance de 700m, à l'instar du métro, nous paraît plus pertinente. La zone de chalandise pédestre autour d'une gare de train, en raison de la rapidité plus importante de ce mode de transport, est supérieure à celle autour d'un arrêt de bus ;

les densités brutes minimales de logements prescrites par le projet de PDU 2010 (à savoir 70 logements par hectare pour les DIVAT 1 et 35 logements par hectare pour les DIVAT 2 et 3) nous paraissent quelque peu irréalistes ; ces densités n'étant en réalité présentes que dans les sites très urbains en Région wallonne. Par contre, si les densités envisagées sont nettes, les objectifs minimaux proposés par le projet nous paraissent dès lors beaucoup plus réalistes.

## 2.5 LE MICRO-PDU

Le micro-PDU consiste en une déclinaison locale et territoriale de la politique de mobilité contenue dans le PDU (p. 40). « *Les retours d'expérience sur les études micro-PDU ont confirmé l'intérêt du concept tout en suggérant de l'ajuster aux différents contextes locaux qui caractérisent la métropole lilloise* ». Dans ce cadre, le projet de PDU identifie quatre type de micro-PDU :

1. micro-PDU de secteur (pour répondre à une problématique étendue sur tout le territoire métropolitain) ;
2. micro-PDU de quartier ;
3. micro-PDU d'un équipement, public et/ou privé, qui génère des déplacements ;
4. volet micro-PDU en accompagnement d'un projet de développement économique.

## 2.6 LES TRANSPORTS EN COMMUN

Le projet de PDU 2010 reprend l'idée déjà développée dans la version de 2000 de BHNS (bus à haut niveau de service). L'objectif est donc d'établir une hiérarchie entre BHNS et lignes de bus « standards », en définissant des critères de performance de ces BHNS.

**Figure 7** : Caractéristiques des BHNS

#### CARACTÉRISTIQUES DES BHNS

*L'objectif du réseau de BHNS de Lille Métropole est de s'inscrire en complément des transports en site propre lourds constitués par les réseaux existants et futurs de métro, tramway, TER et tram-train. Il s'appuie sur les tracés des principales lignes de bus du réseau actuel et sera notamment caractérisé à terme par :*

- *un tracé et une lisibilité d'itinéraire optimisés,*
- *une part d'aménagement en site propre très importante,*
- *une priorité aux feux effective sur la quasi-totalité des carrefours traversés,*
- *des distances inter-stations supérieures à 300 mètres minimum avec une distance moyenne supérieure à 400 mètres,*
- *des quais surélevés permettant une accessibilité de plain-pied sur tous les arrêts,*
- *une vitesse commerciale élevée supérieure à 18 kilomètres par heure en milieu urbain,*
- *des fréquences de 4 à 8 minutes aux heures de pointe et 10 à 20 minutes en heure creuse,*
- *une amplitude importante : de 5h30 à 24h30,*
- *un matériel roulant et des points d'arrêts spécifiques avec des éléments de confort et de services supérieurs.*

**Source :** projet de PDU 2010, p. 54.

Trois catégories de lignes de bus « classiques » sont également identifiées : principales, de proximité et services spécialisés adaptés (p. 58).

Un projet de billettique intégrée est également avancé par le projet de PDU 2010, à mettre en place d'ici 2011. Cette intégration tarifaire « *devra naturellement être élargie aux territoires frontaliers connexes dans le cadre de l'Eurométropole* » (p.62). Le projet de carte Mobib (actuellement développé par la STIB<sup>3</sup>) pourrait permettre le développement d'une telle intégration entre réseaux français et belges.

## 2.7 LES PÔLES D'ÉCHANGES

Le PDU identifie, p. 63, deux types de pôles d'échanges de voyageurs : les PEM (pôles d'échanges multimodaux), qui sont les interfaces clefs comprenant au moins un mode lourd structurant<sup>4</sup>, et le PE (les pôles d'échanges stratégiques).

## 2.8 LE VÉLO

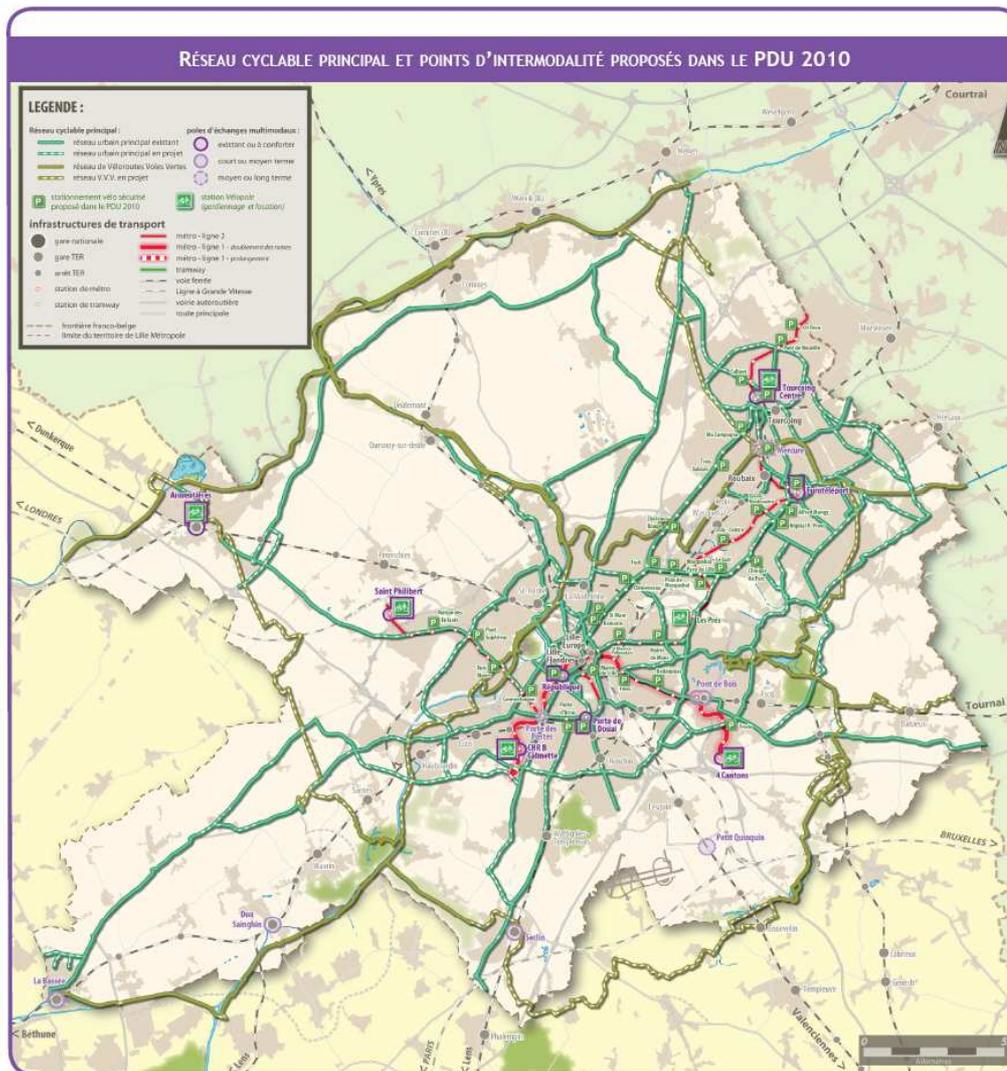
### 2.8.1 Réseau

Deux types de réseaux cyclables sont à développer : urbain et véloroutes/voies vertes (VVV). Les réseaux que le PDU ambitionne de développer ou créer devront de manière logique avoir une continuité sur le territoire wallon, notamment un projet de VVV vers Tournai.

**Figure 8 :** Réseau cyclable principal et points d'intermodalité proposés dans le PDU 2010

<sup>3</sup> <http://www.stib.be/mobib.html>.

<sup>4</sup> Train, métro, tram ou train-tram.



Source : Projet de PDU 2010, p. 95.

## 2.8.2 Stationnement

Le PDU précise à ce sujet que « *il sera créé un nombre de places de stationnement vélos au moins équivalent au nombre de places de stationnement créées pour les voitures* ». Le projet poursuit avec un objectif « *de 20 à 40 places toutes les 2 à 3 stations de métro et de tramway [...] chaque gare ou arrêt TER inclus dans un DIVAT proposera également ce service* » (p. 64). Des parkings à vélo d'envergure seront également à prévoir dans les quatre grandes gares à vocation nationale (p. 96).

Au-delà d'une politique en matière de stationnement public pour les vélos, le projet de PDU propose d'encourager la création d'espaces de stationnement sur l'espace privé. A ce sujet, le projet propose « *une à plusieurs places de stationnement dédiées au vélo par habitation, à moduler en fonction de la taille des logements, et jusqu'à une place pour 4 emplois concernant les bureaux et activités tertiaires* » (p. 96).

**Tableau 4 :** PLU : nouvelles normes de stationnement pour les vélos proposées dans le PDU 2010

<b>PLU : NOUVELLES NORMES DE STATIONNEMENT POUR LES VÉLOS PROPOSÉES DANS LE PDU 2010</b>	
<i>pour toute nouvelle construction à usage d'habitat</i>	<i>pour toute nouvelle construction de bureaux ou d'activités tertiaires</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>il sera exigé la création d'un espace de stationnement d'une surface minimale de 5 m<sup>2</sup>, avec 1,5 m<sup>2</sup> supplémentaires par logement de type T1 ou T2, et 3 m<sup>2</sup> supplémentaires par logement de type T3 ou plus</i></li> <li>• <i>les lieux de stationnement proposés seront également caractérisés par :</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>une accessibilité depuis les emprises publiques et les voies par un cheminement praticable sans discontinuité</i></li> <li>- <i>une localisation au plus près de l'entrée principale</i></li> <li>- <i>l'espace de stationnement sera clos et couvert</i></li> <li>- <i>l'espace de stationnement devra disposer de dispositifs « d'ancrage » / « d'attache » des vélos pour les immeubles et logements collectifs</i></li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>il sera exigé la création d'un espace de stationnement d'une surface minimale de 5 m<sup>2</sup>, avec 1,5 m<sup>2</sup> supplémentaires par tranche de 80 m<sup>2</sup> de SHON supplémentaires</i></li> <li>• <i>les lieux de stationnement proposés seront également caractérisés par :</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>une accessibilité depuis les emprises publiques et les voies par un cheminement praticable sans discontinuité</i></li> <li>- <i>une localisation au plus près de l'entrée principale</i></li> <li>- <i>l'espace de stationnement sera clos et couvert</i></li> <li>- <i>l'espace de stationnement devra disposer de dispositifs « d'ancrage » / « d'attache » des vélos pour les immeubles et logements collectifs</i></li> </ul> </li> </ul>

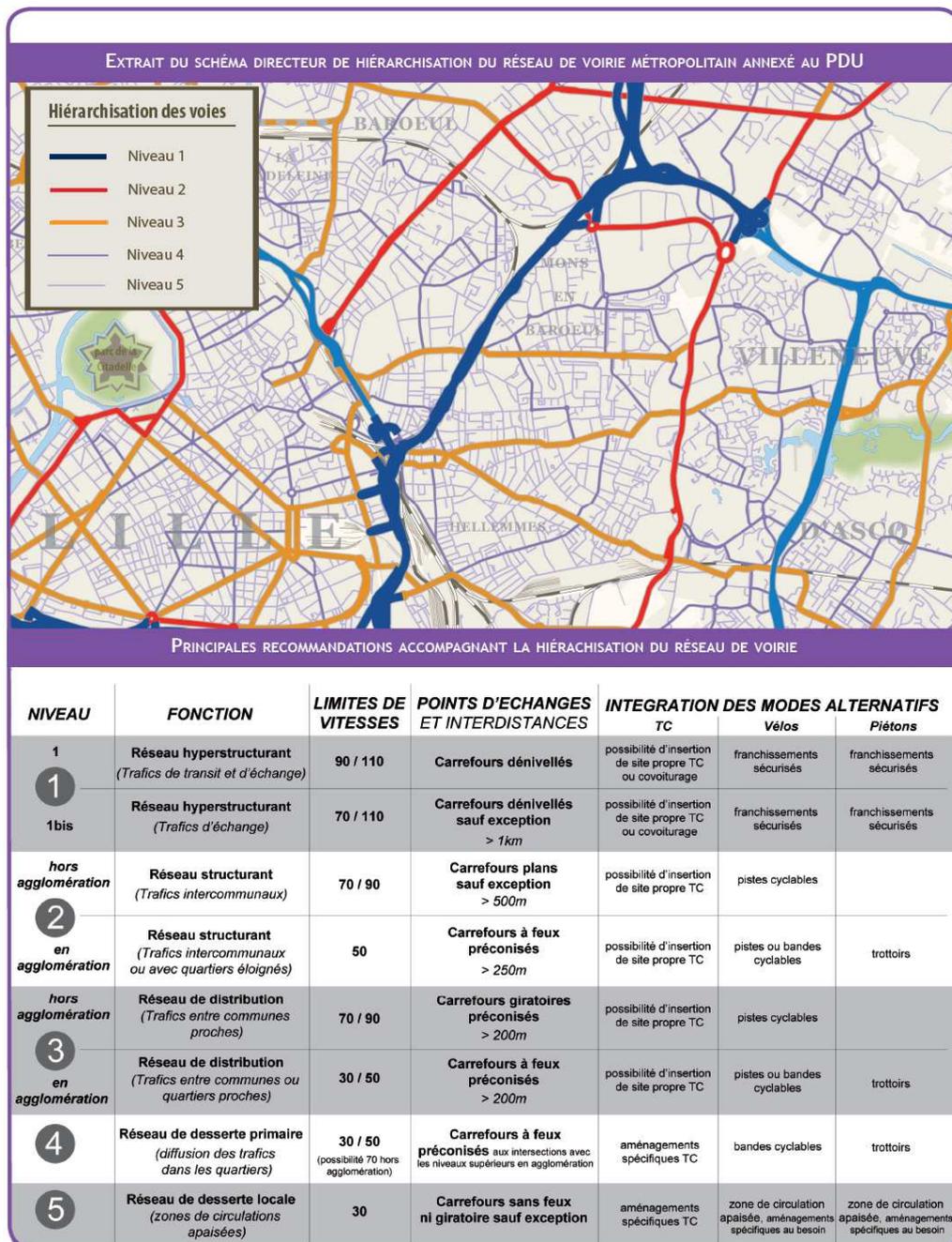
**Source :** Projet de PDU 2010, p. 96.

## 2.9 LE RÉSEAU ROUTIER

Le PDU instaure une hiérarchie au sein du réseau routier métropolitain, assurant une clarification des fonctions de chaque catégorie ainsi établie. Cinq niveaux fonctionnels sont ainsi déterminés, pour le réseau existant ainsi que projeté (p. 76) :

- niveau 1 (et 1bis) : hyperstructurant ;
- niveau 2 : structurant ;
- niveau 3 : distribution ;
- niveau 4 : desserte primaire ;
- niveau 5 : desserte locale.

**Figure 9 :** Extrait du schéma directeur de hiérarchisation du réseau de voirie métropolitain annexé au PDU



Source : Projet de PDU 2010, p. 77.

Cette hiérarchisation du réseau est couplée à une politique de modération des vitesses permettant de réduire les nuisances environnementales ainsi que de contribuer à la mixité des usages sur les voies de desserte fine du territoire. Cette politique est également combinée à une politique de « partage équitable de l'espace » prévoyant 50% max. d'emprise dédiée à l'automobile et 50% au min. de l'emprise dédiée à d'autres modes de déplacements, à la végétalisation, etc.

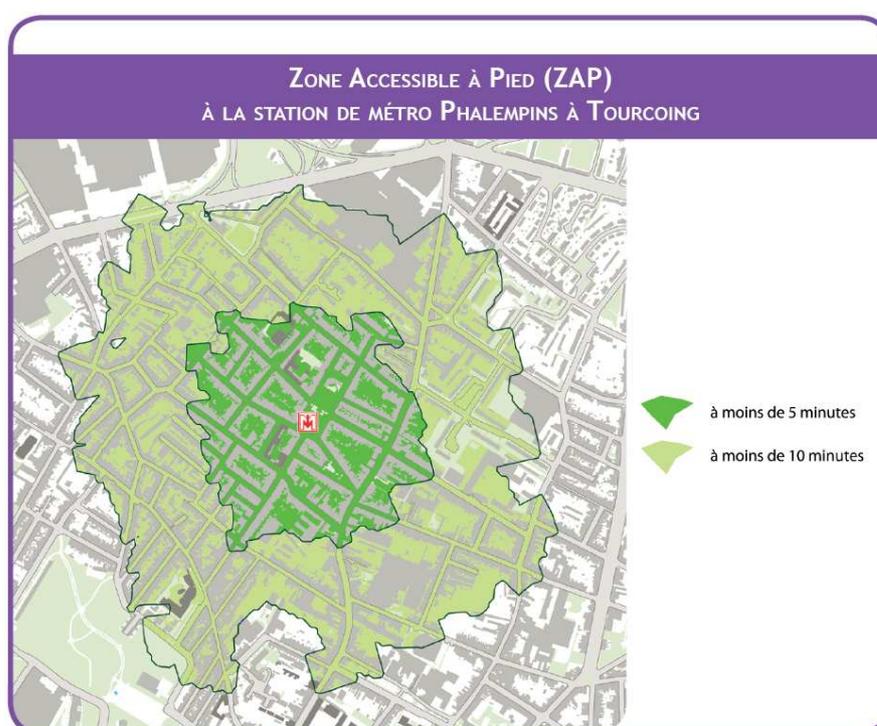
## 2.10 LA MARCHÉ À PIED

Toute une série de mesures visant à faciliter la marche à pied seront intégrées dans les procédures d'aménagement urbain (p. 85).

Dans cette optique, 2400 km de voiries seront aménagés en « zones de circulation apaisée » (zones 30km/h,...). D'autres normes sont définies, p. 86, comme la largeur des trottoirs d'au moins 2 m, dont au moins 1,5 m sans obstacle.

Dans le même objectif d'amélioration de la « marchabilité du territoire », Lille Métropole a créé un système ZAP : zone accessible à pied, qui permet « de mesurer le niveau d'accessibilité piétonne de stations de transports collectifs du réseau lourd ou de tout autre point de centralité urbaine » (p.88). Cet outil devra notamment être appliqué à tous les DIVAT et également intégrer les notions de mixité, de sécurité, de connectivité, etc.

Figure 10 : Exemple de ZAP



Source : Projet de PDU 2010, p. 88.

## 2.11 STATIONNEMENT AUTOMOBILE

Le premier principe à prendre en considération selon le PDU est d'optimiser les espaces déjà existants avant d'envisager toute nouvelle offre (p. 100).

La réglementation relative au stationnement automobile sur l'espace privé se trouve à l'article 12 du PLU. Celle-ci, comme nous l'avons exposé précédemment dans le cadre de la présente veille, constitue un élément potentiellement déterminant des politiques de mobilité. La nouveauté principale apportée par le PDU est de proposer de « modifier le PLU en introduisant des normes maximales de stationnement automobile à réaliser pour toute nouvelle construction de bureaux et d'activités tertiaires dans les DIVAT de niveau 1 » (p.101).

**Figure 11** : Les normes de stationnement automobile proposées par le PDU 2010 au sein des DIVAT de niveau 1



Source : Projet de PDU 2010, p. 101.

Certaines modalités plus précises de la réglementation du stationnement automobile doivent toujours être déterminées.

Afin d'assurer l'effectivité de ces mesures, le projet PDU envisage la création d'une police de stationnement à l'échelle communautaire (p.104).

## 2.12 LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

En ce qui concerne l'aménagement de sites logistiques urbains, le projet de PDU identifie trois niveaux de réflexion : le quartier, la rue (point d'accueil des marchandises) ; la ville, le centre ville (sites logistiques urbains de proximité) ; l'agglomération (plates-formes multimodales).

Dans le cadre de la réflexion menée sur le transport de marchandises, le projet prévoit d'adapter la localisation des zones d'activités économiques par rapport aux infrastructures de transports existantes ou à venir (p. 114). Il faut ainsi lier choix de l'implantation de certaines entreprises sur des ZAE avec le profil d'accessibilité de l'entreprise (pour les marchandises et les personnes). Le projet de plan promeut donc une autre manière de concevoir la localisation (adéquation avec bassins de vie) et l'accessibilité des zones d'activités économiques (en lien avec les réseaux existants).

Finalement, le stationnement réservé à la livraison ou au chargement de marchandises (p.117) :

- exigence d'une zone de chargement, de décharge et de manutention pour les commerces dont la surface hors œuvre nette (SHON) est supérieure à 300 m<sup>2</sup> ;

ratio de 100 m<sup>2</sup> alloués à une aire de livraison par tranche de 6000 m<sup>2</sup> de SHON sur le terrain d'assiette de l'activité pour les nouvelles constructions de bureaux ou d'activités tertiaires. Annexe IV : Déplacements domicile-travail vis-à-vis des régions frontalières de la Wallonie.

## ANNEXE 3 : METROBORDER

### INTRODUCTION GENERALE

Le « *Draft final report* » du projet METROBORDER, qui fait l'objet de la présente note, constitue le second document que l'équipe de l'expertise « plans stratégiques des régions frontalières » analyse cette année. En effet, un premier rapport intermédiaire a été étudié au début du mois de mars 2010.

Nous avons identifié trois éléments qui distinguent ces deux documents et indiquent le sens dans lequel le travail a progressé au cours de ces 8 derniers mois :

1. Le premier document était structuré selon une division en quatre « WP » (des *work packages*), à savoir des étapes pour le développement du projet Metroborder (analyse générale au niveau européen, étude de cas, élaboration d'une stratégie et activités de diffusion). Ce découpage ne structure cependant plus le *draft* du rapport final ;
2. L'objectif principal de la démarche METROBORDER consistait, selon le premier document intermédiaire étudié, à définir une stratégie, un mode de gouvernance pour les CBPMR (*Cross-border Polycentric Metropolitan Regions*) de manière générale. L'ébauche de stratégie présentée dans le rapport final (*draft*) se centre essentiellement sur les deux régions qui ont été analysées de manière plus approfondies, à savoir le Rhin Supérieur et la Grande Région et n'ouvre pas réellement de perspectives à plus large échelle ;
3. Le présent document aborde une série de thèmes généralement en deux temps (même si cela dépend des sujets) : tout d'abord, un aperçu général au niveau européen et, ensuite, l'application aux deux cas d'étude proposés.

Deux concepts centraux sont au cœur du projet Metroborder. Ils méritent d'être rappelés brièvement dans le cadre de la présente note :

- Métropolisation : ce concept renvoie à la concentration des développements de certaines fonctions motrices du développement économique dans des territoires urbains de grande taille. Vue à une certaine échelle, cette métropolisation peut impliquer plusieurs pôles qui sont mis en réseau. Dans le cadre de Metroborder, ce sont des métropoles transnationales qui sont envisagées. A l'instar du programme ESPON, cette étude se centre essentiellement sur une perspective économique et les indicateurs du marché du travail ;

Le polycentrisme est, quant à lui, lié à un débat sur l'échelle à considérer : européenne (macro), interrégionale (meso), intra-régionale (micro) ou intra-urbaine. Même si toutes ces échelles peuvent être pertinentes, l'échelle retenue est l'intra-régionale.

### GLOSSAIRE

- **CBPMR** : Région métropolitaine polycentrique transfrontalière (ou *Cross-border Polycentric Metropolitan Region*) : selon ESPON (2010), il s'agit d'une construction politique basée sur des accords transfrontaliers et qui considère l'existence de frontières nationales comme une ressource pour accroître les interactions au niveau local et l'assise du centre métropolitain au sein de réseaux globaux.

- **FUA** : aire urbaine fonctionnelle : zone urbaine définie par sa zone de navettage et calculée au niveau communal. Elle est constituée d'une ou plusieurs MUA's et des zones environnantes au sein desquelles 10 % au moins de la population active effectuent des navettes au sein des MUA's.
- **MUA** : aire urbaine morphologique, définie par ESPON comme un ensemble aggloméré d'unités administratives locales qui ont une densité de population supérieure à 650 hab./km<sup>2</sup> (cf. rapport final ESPON 1.4.3) . Dans certains cas, les zones environnantes qui n'atteignent pas cette densité mais qui regroupent plus de 20.000 habitants sont reprises.
- **GECT** : groupement européen de coopération territoriale (ou *European Group of Territorial Cooperation*) : le GECT est un nouvel instrument juridique européen destiné à faciliter et promouvoir la coopération transfrontalière, transnationale et interrégionale. Contrairement aux structures qui régissaient ce type de coopération avant 2007, le GECT est une entité juridique qui permet aux autorités régionales et locales ainsi qu'aux autres organismes publics de différents États membres, de mettre en place des groupements de coopération ayant une personnalité juridique. Un GECT ou membre d'un GECT peut être : les États membres régionaux, les associations d'autorités locales ou tout autre organisme public. Le GECT est unique en ce sens qu'il permet aux autorités publiques des différents États de mettre en place une équipe et de fournir des services communs, sans exiger un préalable accord international qui devrait être signé et ratifié par les parlements nationaux. Les États membres doivent néanmoins accepter la participation de membres potentiels dans leurs pays respectifs. La loi applicable pour l'interprétation et l'application de la Convention est celle de l'État membre dans lequel le siège officiel du GECT est situé.
- **GaWC** : réseau de recherche des Villes Mondiales et de la Globalisation (ou *Globalization and World City research network*). Situé dans le département de Géographie de l'Université de Loughborough, ce réseau de recherche se concentre sur les relations extérieures des villes du monde. Bien que la littérature mondiale/globale sur les villes est fondée sur l'existence de transactions dans le monde entier, la plupart des efforts de recherche ont été consacrés à l'étude des structures internes des villes et des analyses comparatives. Les relations entre les villes ont par contre souvent été négligées par les chercheurs des villes du monde. Ce réseau de recherche a été mis en place pour aider à remédier à cette situation.

## 1. RAPPORT PRINCIPAL

### 1.1 INTRODUCTION

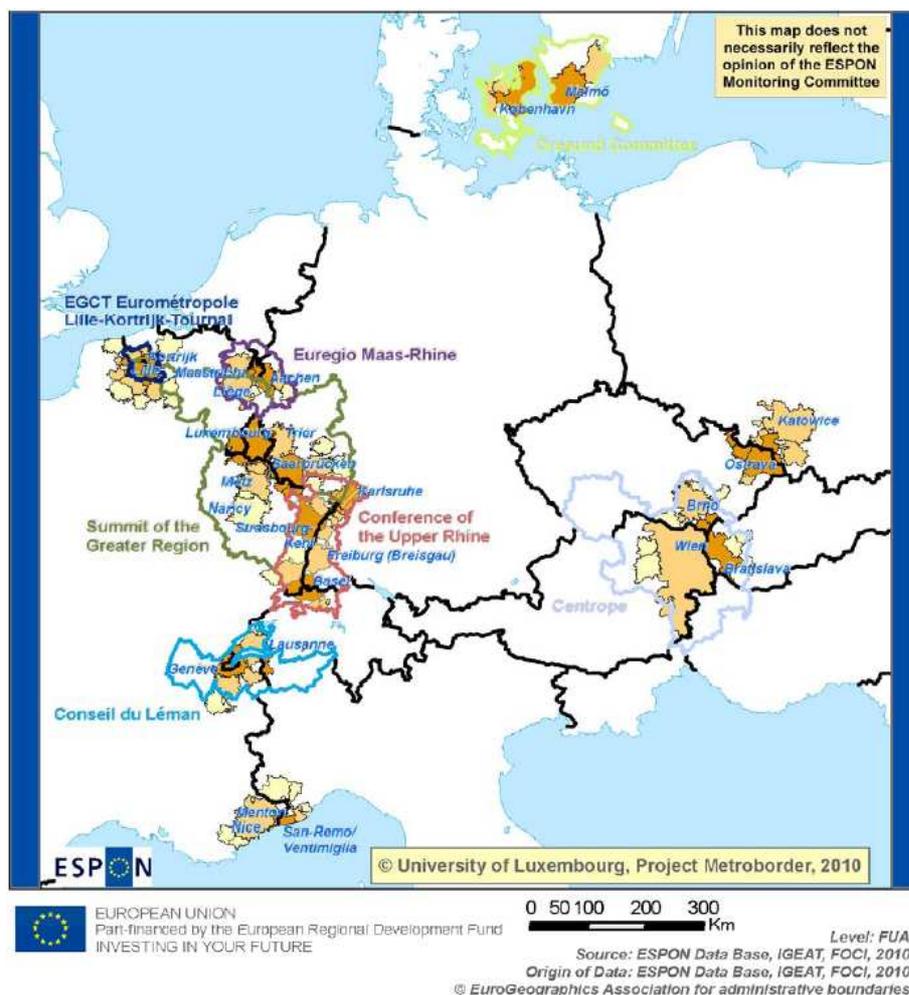
Le projet METROBORDER a pour objectif l'étude des CBPMR's en analysant leur positionnement externe et leur organisation interne par leurs dimensions fonctionnelles et institutionnelles (la gouvernance transfrontalière de ces espaces). Le projet se décompose en quatre phases : analyse au niveau européen – étude de deux cas – définition d'une stratégie – diffusion.

## 1.2 CONFIGURATION SPATIALE DES CBPMR'S

### 1.2.1 Echelle européenne

Dans un premier temps, le contexte spatial des CBPMR's a été cartographié (voir carte 1) sur base des Zones Urbaines Fonctionnelles (*Functional Urban Area - FUA*) dont la délimitation est associée au seuil de 10 % de la population active reprise dans les navetteurs. Ces zones sont ensuite analysées dans leur contexte régional aux niveaux de leur intégration fonctionnelle et de la coopération transfrontalière.

Carte 1 : les FUA des CBPMR's



- 'Functional Urban Areas' (FUA)
- Core FUA
  - Neighboring FUA of the core FUA
  - Surrounding FUA of the neighboring FUA
  - National borders

ESPON 2010

On a constaté au fil des ans que ces CBPMR's ont largement profité de l'ouverture des frontières mais restent liées à l'histoire de l'Europe (au sens large).

### **1.2.2 La Grande Région**

Les deux FUA sont :

- Luxembourg : reprenant les villes de Luxembourg, Esch-sur-Alzette et Arlon ;
- Saarbrücken,

auxquelles s'ajoutent des FUA secondaires (Thionville, Metz, Trèves).

### **1.2.3 Le Rhin Supérieur**

Autour des FUA de Bâle et Strasbourg/Kehl, viennent se greffer ceux de Haguenau, Fribourg, Mulhouse/Thann. Tous ces FUA sont proches de la frontière et la polycentralité est essentiellement linéaire.

## **1.3 LE POSITIONNEMENT METROPOLITAIN**

### **1.3.1 L'approche de la qualité métropolitaine**

Un des principaux indicateurs de la qualité métropolitaine est de dimension économique ; il mesure le degré de concentration des fonctions de contrôle de l'économie de la métropole.

### **1.3.2 La perspective globale**

La meilleure approche de la métropolisation, à l'échelle globale, est le GaWC (*Globalization and World City research network*) qui contrôle l'évolution globale des zones métropolitaines et qui est basé sur des indicateurs économiques<sup>1</sup>. Cet indicateur porte sur 160 villes dans le monde et montre que certaines d'entre elles jouent un rôle au niveau global.

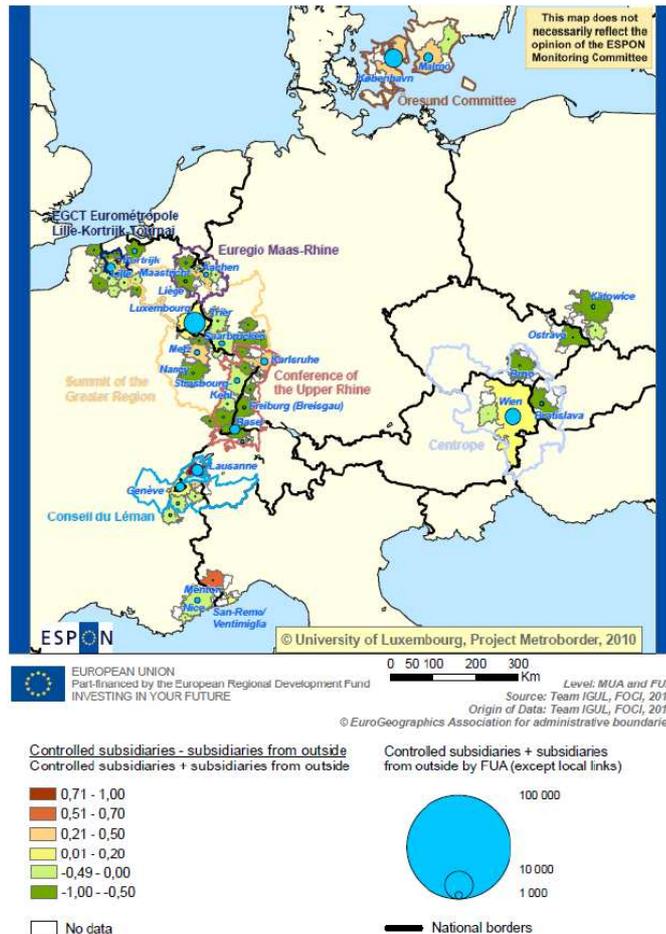
### **1.3.3 Les CBPMR's en tant que nœuds économiques**

La mesure de l'activité économique (basée sur la présence des 3.000 sociétés du top business) montre que Copenhague, Luxembourg et Vienne ont un degré relativement développé de visibilité (voir carte 2) ; quant au contrôle économique, Genève, Vienne et Copenhague ressortent par une forte présence de sièges sociaux.

**Carte 2** : Le contrôle économique dans les CBPMR's

---

<sup>1</sup> Cf. <http://www.lboro.ac.uk/gawc>

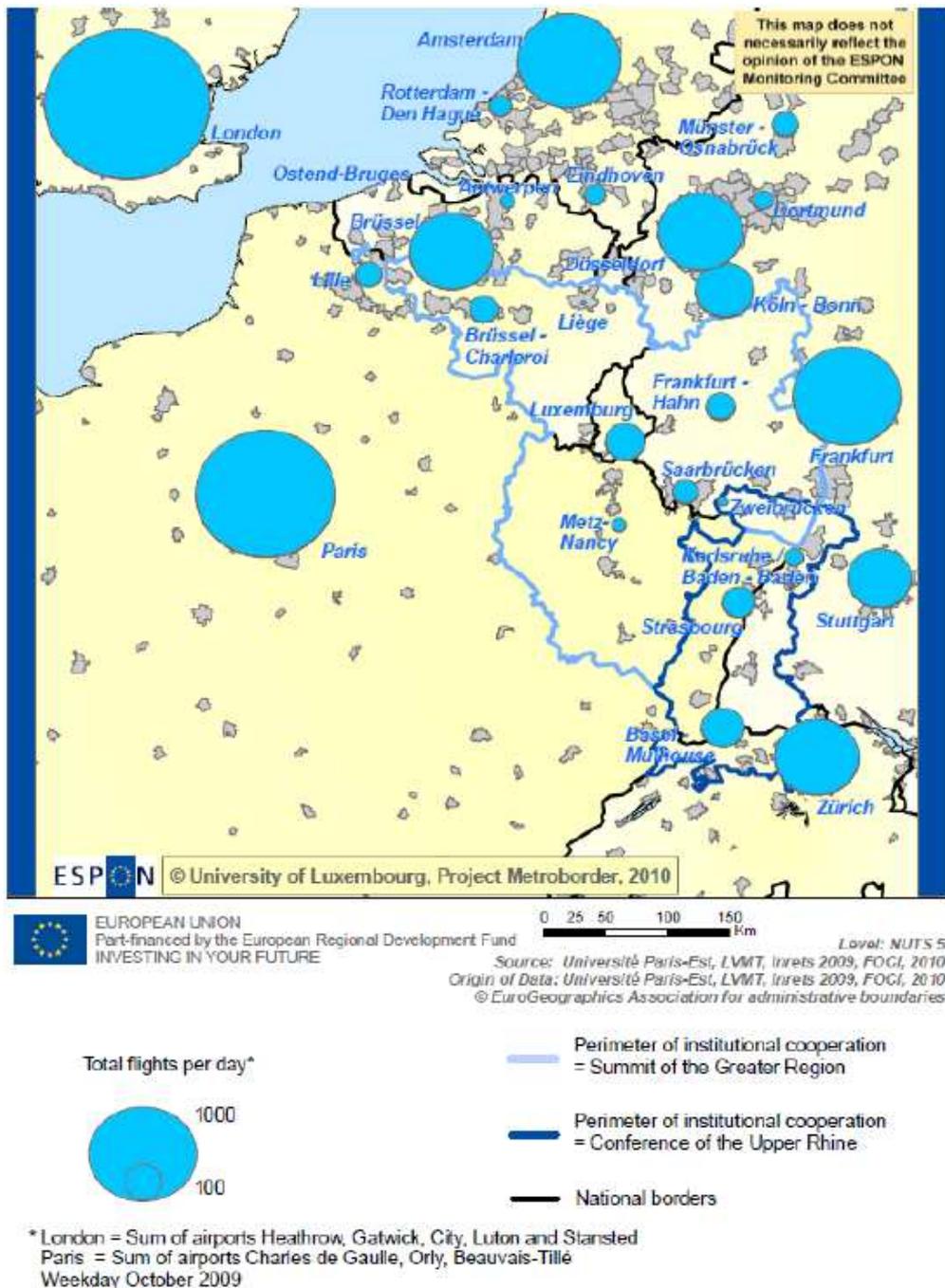


Source : ESPON 2010.

### 1.3.4 L'accessibilité métropolitaine

L'accessibilité par la voie aérienne est un bon indicateur du degré d'interconnexion (nombre de vols passagers) entre les flux globaux et transnationaux. La carte 3 montre une diversité impressionnante de petits aéroports qui offrent des connexions alternatives aux aéroports principaux, avec des procédures de check-in/-out beaucoup plus rapides. Liège Airport ne correspond qu'à un cercle de taille très réduite alors que l'indicateur annoncé dans la légende est celui du nombre de vols car il ne prend pas en compte des vols sans passager.

**Carte 3 :** Nombre de vols par jour et aéroports pour les deux cas d'étude et leurs environs



Source : ESPON 2010.

### 1.3.5 Résumé

Le point de départ des réflexions était que les CBPMR's sont localisés dans l'ombre des régions métropolitaines bien établies (Randstad, Rhin-Ruhr, Francfort-Rhin-Main, Zürich, Milan et Paris). Ce point de vue est jusqu'à un certain degré confirmé par les diverses approches utilisées pour évaluer la position de ces espaces transfrontaliers dans la hiérarchie des régions métropolitaines. Le poids démographique ou la connectivité montrent une certaine vulnérabilité en termes de degré de qualité métropolitaines : la « masse critique » est un challenge pour beaucoup de CBPMR's.

En ce qui concerne la polycentralité, on constate que certaines CBPMR's sont constituées d'une série de centres démographiques ou morphologiques de même niveau mais cela ne remet pas en cause la polycentralité car le fonctionnement global dépend plus des interdépendances et de l'intégration intrarégionale.

L'étude de la qualité métropolitaine des CBPMR's est cependant encore incomplète, vu le manque de statistiques transfrontalières.

## 1.4 L'INTEGRATION FONCTIONNELLE DANS LES CBPMR'S

### 1.4.1 L'intégration transfrontalière

Le processus d'intégration spatiale est basé sur l'existence d'interactions (économiques, culturelles, politiques, migratoires, etc.) entre des espaces séparés par des frontières mais il faut compléter l'analyse en considérant la possible convergence des territoires.

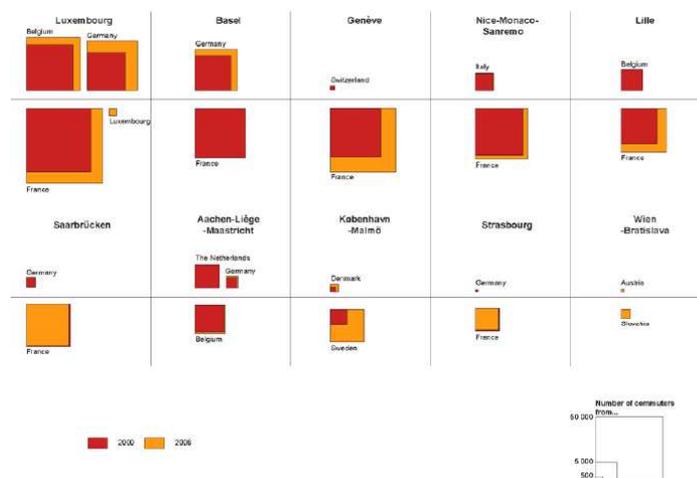
Dans cette étude, l'intégration transfrontalière est définie comme un processus de développement des interactions entre les différents acteurs situés de chaque côté de la frontière, avec une attention particulière aux aspects de convergence. Les deux mots-clés sont donc interaction et convergence.

### 1.4.2 Les mouvements pendulaires transfrontaliers

#### 1.4.2.1 Aperçu européen

La figure 1 illustre le contexte européen dans ce domaine. Luxembourg, avec ses 127.000 mouvements en 2006 vient largement en tête, devant Bâle (49.000), Genève (47.500) ou encore Nice-Monaco-Sanremo (34.000), tandis que Strasbourg (6.000) et Vienne-Bratislava (1.000) viennent en queue de peloton.

**Figure 1** : Mouvements pendulaires transfrontaliers dans les métropoles, en 2000 et 2006



Source : ESPON 2010

Dans la plupart des cas, la distribution des travailleurs transfrontaliers par pays d'origine est fort asymétrique. Cela est particulièrement vrai pour Luxembourg, Bâle, Genève, Nice ou encore Saarbrücken où plus de 90 % des flux ne se font que dans une direction. Deux exceptions sont à relever : Lille et Aix-Liège-Maastricht.

### 1.4.2.2 Les mouvements pendulaires dans la Grande Région

L'emploi de haute technologie et à forte intensité de savoir représente une proportion de plus en plus élevée de l'emploi au Luxembourg (de 29,2 % en 1994 à 36,2 % en 2008). Ces travailleurs habitent essentiellement dans les centres urbains luxembourgeois, français (Thionville, Metz), belges (Arlon) et allemands (Trier) et cela, malgré le passé industriel de cette région.

### 1.4.3 Synthèse des indicateurs d'intégration fonctionnelle

L'intégration fonctionnelle doit être considérée dans le contexte de la cohésion territoriale (conditions de vie équivalentes, équilibre territorial, prospérité conjointe). Elle a été analysée au travers des « interactions » par les indicateurs de mouvements pendulaires, transport public, etc., par la « convergence » et d'autres types d'indicateurs (cf. figure 2).

**Figure 2** : Indicateur de synthèse des interactions et convergence transfrontalières

Cross-border metropolitan areas	Interactions		Convergence	
	Cross-border commuters	Cross-border public transport	Similarity of GDP per capita	Residents' citizenship
Luxembourg	5	5	1	5
Saarbrücken	3	3	5	2
Basel	4	4	2	3
Strasbourg	1	1	5	1
Genève	4	4	2	4
Aachen-Liege-Maastricht	2	2	4	5
Lille	3	1	5	3
Nice-Monaco-San Remo	3	2	2	3
København-Malmö	2	4	4	2
Vienna-Bratislava	1	5	3	1
Katowice-Ostrava	No Data	1	5	No Data

1= very weak, 2 = weak, 3 = moderate, 4 = strong, 5 = very strong.

Source : ESPON 2010

Bien que les données fournissent une variété de figures, une certaine tendance peut être observée avec une grande différence dans le PIB par région, corrélée à une forte intégration fonctionnelle ; les places économiques puissantes étant à l'origine de fortes interactions transfrontalières. Dans cette optique, la Grande Région jouit d'une position remarquable, avec des interactions importantes.

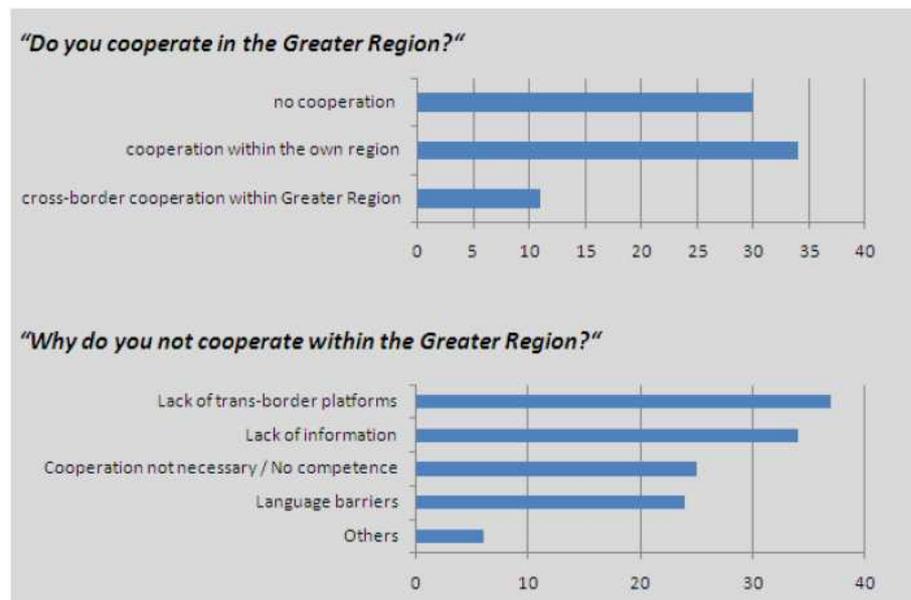
## 1.4.4 L'intégration transfrontalière de l'économie

### 1.4.4.1 L'exemple de l'industrie automobile dans la Grande Région

Cette industrie est relativement importante partout dans cette région. Une enquête postale menée auprès de 650 entreprises, complétée par l'interview d'experts, a montré que le degré d'activité transfrontalière est faible : moins de 15 % des entreprises collaborent avec des partenaires transfrontaliers alors que 45 % collaborent avec des partenaires de leur propre région. L'industrie automobile peut être considérée comme un conglomérat de 5 régions distinctes plutôt que comme une « région automobile » intégrée (figure 3). Les raisons évoquées pour expliquer ce phénomène sont diverses : certaines filiales évoquent l'impossibilité de développer une coopération régionale, problème de langue, attitudes protectionnistes.

Une solution à ce problème est la création d'une plateforme commune afin d'accroître la coopération transfrontalière (organisation de meetings, liens internet, etc.).

**Figure 3 :** Challenges pour une coopération transfrontalière interrégionale dans la Grande Région



Source : ESPON 2010.

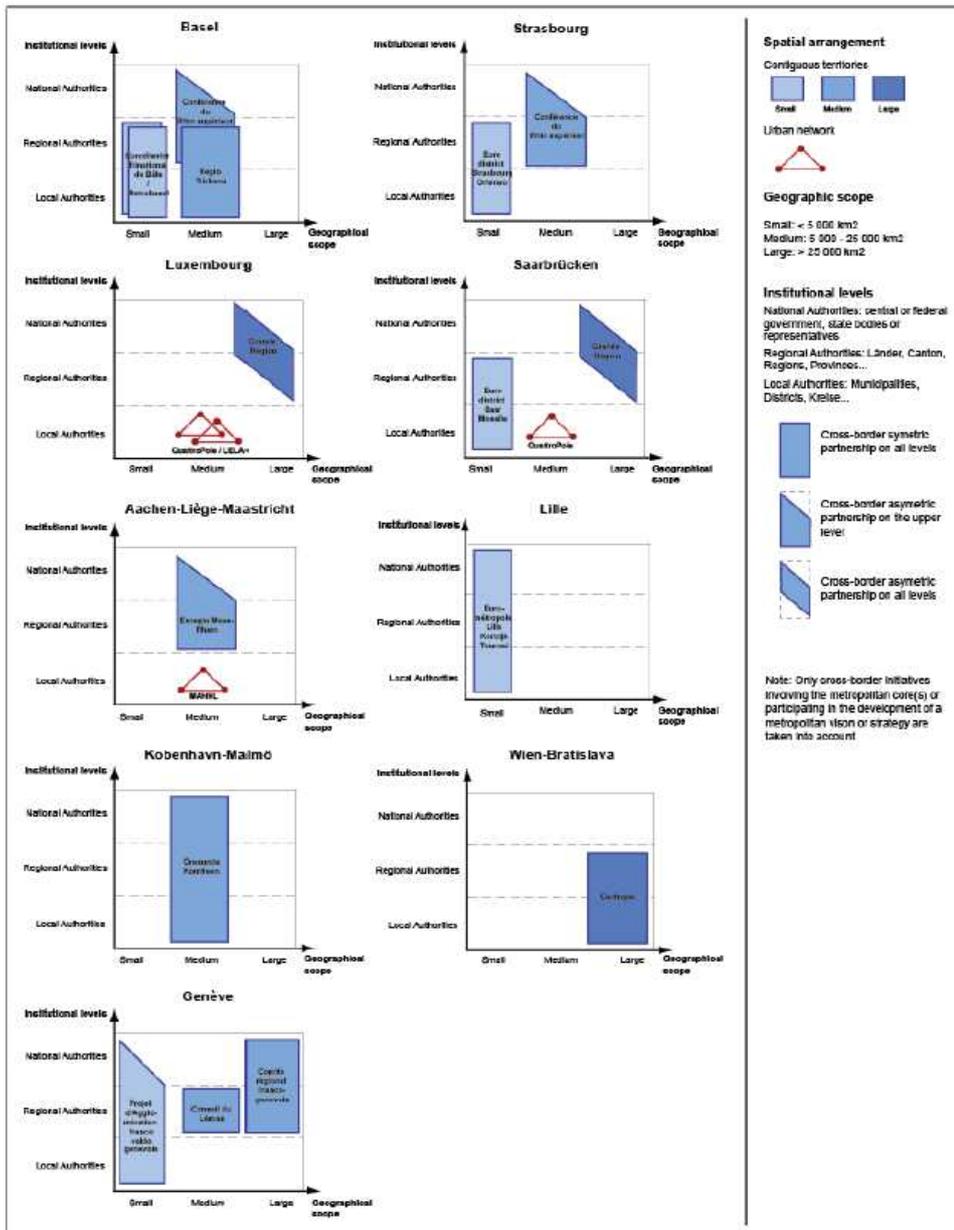
## 1.5 LA GOUVERNANCE DES CBPMR'S

### 1.5.1 Aperçu au niveau européen

La gouvernance est liée aux aspects institutionnels, au-delà du niveau gouvernemental. Elle traite des relations de pouvoir dans un cadre multi-niveaux en lien avec des questions territoriales.

La figure 4 illustre la diversité des gouvernances au niveau européen en comparant les échelles géographiques (axe X) et les niveaux institutionnels – hiérarchie politique (axe Y). De ce fait, les stratégies de gouvernance sont essentiellement basées sur des accords régionaux.

Figure 4 : Cartographie institutionnelle des CBPMR's



Source : ESPON 2010.

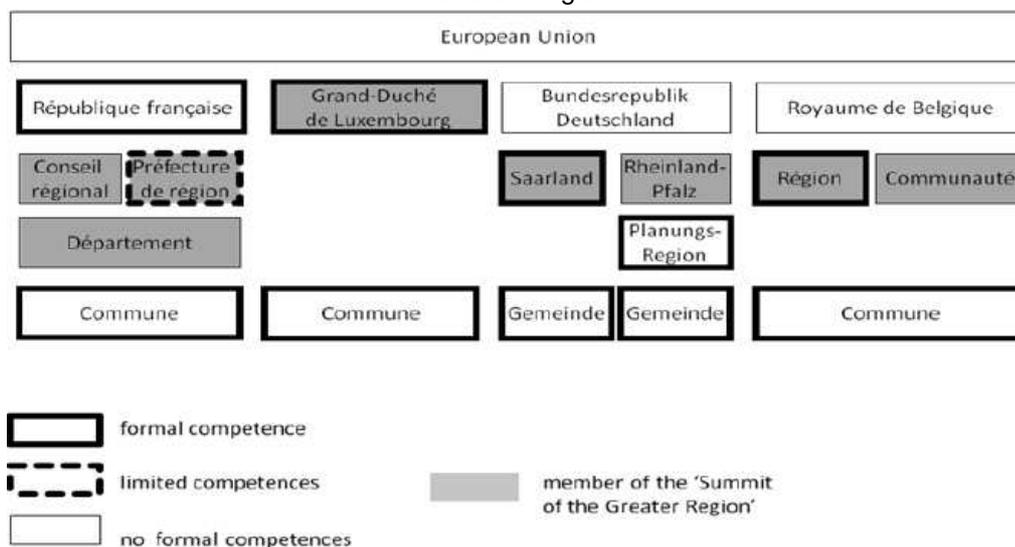
### 1.5.2 Stratégie de la gouvernance

Dans la Grande Région, la volonté politique d'établir un projet métropolitain existe et est corroborée par l'avis des experts consultés dans le cadre du projet METROBORDER. Cette volonté se traduit par deux axes d'action :

- l'institutionnalisation : réflexion et amélioration des structures existantes par rapport à la « sous-institutionnalisation actuelle » ;
- la concrétisation : élaboration conceptuelle des ambitions, amélioration de la coopération actuelle et développement de projets concrets avec une forte dimension symbolique.

Les principaux obstacles à la mise en place d'une telle gouvernance sont liés aux niveaux de pouvoir différents selon les pays (cf. figure 5) et une des solutions réside dans la mise en place d'institutions suprarégionales (cf. projet « Observation Territoriale »).

**Figure 5 :** Cartographie institutionnelle des compétences pour une planification spatiale dans la Grande Région



Source : ESPON 2010.

De manière générale, les problèmes qui peuvent surgir dans la mise en place d'une gouvernance au niveau des CBPMR's sont au nombre de quatre :

- le manque d'adéquation entre les niveaux de pouvoir entre les régions frontalières ;
- le succès d'une telle gouvernance est intimement liée à une prospérité économique conjointe qui ne se fera que via une coopération transrégionale ;
- le rôle du niveau communal (municipal) est très important ;
- l'implication de la société civile est fondamentale aussi, tant du point de vue politique que démographique.

## 1.6 CONCLUSIONS POUR LA GRANDE REGION

### 1.6.1 De la recherche à l'action politique

Sont repris ici les éléments cruciaux pour la mise en place d'une stratégie au niveau des CBPMR's et plus particulièrement pour la Grande Région, en mettant l'accent sur l'évidence territoriale et la vision politique.

### 1.6.2 Synthèse de la situation de la Grande Région

La Grande Région est typiquement une CBPMR avec une densité inégalée de frontières nationales et un degré élevé d'intégration transfrontalière, combinant assise polycentrique et une surface métropolitaine significative.

Cette région se caractérise par ses points forts et faibles. Parmi les points forts, on peut citer son rôle en tant que région métropolitaine significative au sein de l'Europe, particulièrement aux niveaux économique, commercial et culturel. Cet avantage est combiné à un degré remarquable d'intégration transfrontalière et fonctionnelle qui la place comme le « laboratoire de l'Europe » dans ce domaine.

Les points faibles se retrouvent principalement dans la « masse critique » à atteindre en termes d'agglomérations urbaines et de fonctions métropolitaines. L'extension territoriale de son périmètre de coopération ne compense pas la faible taille de ses villes constitutives. En ce qui concerne la gouvernance, le caractère purement intergouvernemental et fortement institutionnalisé doit être renforcé.

La configuration spatiale est particulièrement sensible au sein de la Grande Région car elle n'est pas le résultat d'une réflexion politique explicite mais provient d'une « juxtaposition » des institutions impliquées dans la coopération régionale, chacune venant avec son territoire, ce qui a abouti à un énorme territoire commun. L'énergie politique à mettre en œuvre pour définir un périmètre plus adéquat est énorme d'autant plus qu'il dépend des ambitions politiques affichées et des couches d'informations traitées :

- *Functional Urban Areas (FUA)* : la Grande Région en possède 2 (Luxembourg et Saarbrücken) avec une dimension transfrontalière ; dans cette structure bipolaire, Luxembourg joue plus le rôle de métropole économique et Saarbrücken le rôle de centre démographique ; ces deux pôles constituent l'espace central de la CBPMR ;
- les villes centrales de la CBPMR : la structure polycentrique peut se décomposer en 4 niveaux qui reprend 1) l'importance économique de Luxembourg, 2) la taille démographique, l'importance politique (*Landeshauptstadt*) de Saarbrücken, 3) les centres urbains des FUA voisins et 4) les centres des FUA avoisinants (Kaiserslautern) ;
- le focus international : le périmètre institutionnel représente l'espace considéré par 45 % des experts comme particulièrement important ;
- les corridors métropolitains : ils tiennent compte des infrastructures existantes et mettent en évidence la bonne qualité de la connexion avec Paris, alors que celles vers Bruxelles, la Rhénanie et Strasbourg-Bâle ne sont pas adaptées ;
- les CBPMR's avoisinants et autres métropoles : la situation spatiale de la Grande Région ne peut être comprise sans tenir compte des métropoles voisines. Elle est en effet entourée de métropoles nationales (Bruxelles et Francfort/vallée du Rhin) et de trois métropoles transfrontalières (Lille, Aachen-Liège-Maastricht et Strasbourg-Kehl).

La coopération transfrontalière a débuté dans la région dans les années 1970, ce qui a permis de mettre en place une forte coopération interrégionale mais les niveaux de pouvoir différents en ont jusqu'ici limité le développement optimal ; les points essentiels soulevés par ce projet au niveau de la gouvernance sont les suivants :

- les experts de tous les pays sont d'accord pour affirmer que la coopération doit se concentrer sur l'espace central de la métropole ;
- les priorités en termes politiques sont clairement définies (transport, planification spatiale, R&D) ;
- le niveau actuel de coopération (EGTC – *European Grouping of Territorial Cooperation*) peut être considéré comme un tremplin important vers une gouvernance qui renforcera les structures actuelles.

Les futures options stratégiques doivent ainsi reprendre :

- la vision d'une « métropole économique » afin d'explorer les futures synergies et natures complémentaires afin d'assurer une prospérité transfrontalière ;
- la vision du « laboratoire de l'Europe » qui met en évidence le potentiel international et multiculturel de la Grande Région dans deux sphères :

- la société civile : les résidents doivent être impliqués dans la dynamique transfrontalière ;
- la sphère politique afin de trouver une solution aux discordances institutionnelles actuelles ;
- la vision « région mobile et accessible » afin d'améliorer la problématique des transports et faciliter la mobilité professionnelle.

Les actions spécifiques à mener doivent inclure une réflexion en termes de gouvernance (institutionnalisation) et un ensemble d'actions concrètes au niveau de la coopération transfrontalière (concrétisation). Quelques exemples d'actions sont donnés ci-après :

- mise en place d'une « plateforme automobile » ;
- renforcement de l'« observatoire territorial » afin d'homogénéiser les données statistiques des différentes régions ;
- développement d'une GECT politiquement forte ;
- mise en place d'un marketing territorial, en termes de stratégie et de visibilité /symbolique ;
- définition d'un schéma de mobilité pour résoudre les goulots actuels.

## 2. RESUME

### 2.1 PARTIE ANALYTIQUE

#### 2.1.1 Cartographie des CBPMR's

Le projet METROBORDER a pour objectif la cartographie des régions polycentriques métropolitaines transfrontalières (CBPMR *Cross-Border Polycentric Regions*), une meilleure compréhension de leur fonctionnement et l'exploration de pistes pour une meilleure exploitation de leurs potentiels.

Les CBPMR's sont ainsi définis comme des constructions politiques basées sur des accords transfrontaliers tout en considérant l'existence de frontières nationales comme une ressource afin d'augmenter les interactions au niveau local et l'intégration des centres métropolitains dans des réseaux globaux. Les initiatives politiques régionales peuvent être initiées à différentes échelles géographiques afin d'augmenter le potentiel de polycentralité morphologique et fonctionnelle.

#### 2.1.2 La dimension métropolitaine

La plupart de ces régions sont situées à proximité des grandes zones métropolitaines connues (Randstad, Rhin-Ruhr, Francfort-Rhin-Main, Zürich, etc.). La qualité métropolitaine varie d'une région à l'autre et certains paramètres (démographie, connectivité) montrent une certaine vulnérabilité de la qualité métropolitaine.

#### 2.1.3 Intégration fonctionnelle

Une série d'indicateurs ont été définis pour mesurer l'intégration fonctionnelle des CBPMR's (navettes transfrontalières, transport public, PIB/habitant, citoyenneté des résidents). Les résultats montrent que la présence d'un moteur économique, centre financier international (Luxembourg, Genève, Monaco) et/ou centre high-tech, est un facteur crucial expliquant l'intensité de l'emploi transfrontalier en Europe.

### **2.1.4 Gouvernance**

L'analyse de la gouvernance et de l'intégration institutionnelle a montré une grande diversité, que ce soit au niveau territorial ou à celui de la forme de gouvernance.

### **2.1.5 Conclusions pour les cas d'étude**

Deux régions ont été étudiées en détail, le Rhin supérieur et la Grande Région.

La grande Région (cf. carte 1) montre une polycentralité morphologique et démographique qui est à la base du fonctionnement de la région, avec une structure bipolaire (Luxembourg et Saarbrücken) complétée par une série de centres secondaires. Elle se caractérise par une remarquable intégration fonctionnelle. La taille des centres urbains contraste avec la visibilité de la métropole au niveau européen. Le renforcement de ce potentiel (transports, planification spatiale et gouvernance renforcée) est à l'ordre du jour.

Le Rhin supérieur montre aussi une évidente polycentralité (Bâle, Strasbourg avec une extension, Karlsruhe). La disposition spatiale est plutôt linéaire (cf. carte 2). Le challenge dans ce cas-ci est le renforcement de la gouvernance transfrontalière et la concrétisation de son projet métropolitain (transport et planning spatial).

## **2.2 OPTIONS POUR LE DEVELOPPEMENT POLITIQUE**

Les CBPMR's analysées diffèrent par leurs caractéristiques spatiales et leurs formes de coopération mais pratiquement toutes les régions ont initié des projets métropolitains qui traduisent un large consensus politique en accord avec la politique européenne.

## **2.3 NECESSITE D'ANALYSES/RECHERCHES COMPLEMENTAIRES**

Malgré une coopération transfrontalière en Europe de plusieurs décennies, la situation actuelle de récolte des données n'est pas encore satisfaisante du fait de contextes statistique et administratif variés, particulièrement du point de vue économique (manque de cohérence transfrontalière) et par manque de références temporelles (pas d'évolution dans le temps possible à l'heure actuelle).

## **ANNEXE 4 : DEPENDANCE A LA VOITURE ET DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL TRANSFRONTALIERS DEPUIS ET VERS LA WALLONIE**

Jean-Marc Lambotte

Lepur – Université de Liège

Article soumis dans ouvrage consacré aux déplacements domicile-travail dans le cadre de la Grande Région (suite au *workshop* 4 organisé le 15/02/2011 à Liège – Université de la Grande Région).

De nombreux éléments repris dans cet article se basent sur des recherches financées par la Région wallonne dans le cadre de la Conférence Permanente du Développement Territorial (<http://cpdt.wallonie.be>).

### **RESUME**

La limitation des trafics routiers et de la dépendance automobile correspond à un objectif stratégique pour les autorités de nombreux pays et régions. Dans ce cadre, les aménageurs mettent en avant le projet de la « ville compacte écomobile », visant à canaliser les développements de l'urbanisation sur des sites accessibles par les alternatives à la voiture. Face au fort développement des mobilités quotidiennes internationales et transrégionales, cet article analyse une thématique encore peu prospectée par la recherche en aménagement, celle de la ville compacte écomobile en contexte transfrontalier. Nos travaux se sont focalisés sur la Wallonie et ses régions avoisinantes, en nous basant sur une analyse des plans stratégiques d'aménagement du territoire. Cet exercice montre combien la concurrence entre régions et la difficile organisation des transports publics qui caractérisent les espaces transfrontaliers complexifient l'endiguement de l'urbanisation et la limitation de la dépendance automobile. Face aux défis énergétique et climatique, il devient urgent de collaborer afin de maîtriser cette croissance des flux transfrontaliers et ses impacts environnementaux. Cette nécessaire collaboration transfrontalière implique à la fois de renforcer l'offre en transports en commun transfrontaliers et de localiser au mieux activités économiques et logements de part et d'autre des frontières de façon à limiter les distances parcourues et à promouvoir l'usage des alternatives à la voiture.

## INTRODUCTION

De nombreux travaux relèvent que l'étalement urbain qui caractérise les agglomérations européennes depuis maintenant plusieurs décennies s'inscrit dans un processus de recomposition spatiale induit par l'usage banalisé de l'automobile (Newman P. et M. Kenworthy, 1996 ; Wiel M., 1999). Alors que l'enjeu des gaz à effet de serre commence à être pris très au sérieux par les opinions publiques, il devient évident que l'étalement urbain porte en son sein les germes de sérieuses atteintes à la durabilité. Il est de plus en plus reconnu que limiter les externalités des trafics routiers et la dépendance automobile passe par un aménagement du territoire qui endigue l'urbanisation et canalise les extensions de la ville sur des sites suffisamment accessibles par les alternatives à la voiture – tant d'ailleurs en matière d'activités économiques que de logements (Meurs H. et B. van Wee, 2004).

Lors des dernières années, les recherches sur les pratiques de mobilité et la forme des villes ont fortement influencé le débat entre aménageurs, qui s'est progressivement orienté vers la conception d'un modèle urbain qui limite la dépendance à l'automobile sans pour autant porter atteinte à la qualité du cadre de vie des citoyens (Dupuy G., 2006 ; Fouchier V., 1999). Sur ce sujet, la littérature technique met régulièrement en avant quelques pays qui combinent une panoplie différenciée de dispositifs en vue d'assurer la cohérence entre la planification spatiale et la politique des transports. Ce sont les pays rhénans (Suisse, Allemagne, Pays-Bas) et nordiques (Danemark, Suède) qui sont ainsi souvent pris en exemple. A travers le modèle de la ville compacte « écomobile », les caractéristiques recherchées pour le développement de l'urbanisation sont surtout les suivantes :

- la densité (car l'espace accessible sans voiture est une ressource rare qu'il faut valoriser au mieux) ;
- la mixité des fonctions (on parlera toutefois de mixité raisonnée car toutes les fonctions ne sont pas compatibles entre elles) ;
- une organisation polycentrique et concentrée autour de nœuds bien desservis par les transports en commun ;
- une grande qualité des réalisations et de la verdurisation, afin de conjuguer la compacité à la qualité du cadre de vie.

Face au développement sans précédent des mobilités quotidiennes internationales et transrégionales, la recherche présentée dans cet article vise à analyser une thématique encore très peu prospectée par la recherche en aménagement, celle de la ville compacte écomobile en contexte transfrontalier. Nos travaux se sont focalisés sur les espaces transfrontaliers qui concernent la Wallonie et l'hypothèse qui a guidé nos investigations est que la multiplication des collaborations transfrontalières y est un préalable si l'on tient à mettre en place des organisations urbaines qui limitent notre dépendance à l'automobile.

L'article est structuré en quatre chapitres. A la suite de cette introduction, nous présentons au chapitre 2 une analyse évolutive des déplacements domicile - travail entre la Wallonie et les régions qui l'entourent. Il ressort clairement de cet exercice que les flux transfrontaliers et transrégionaux sont en forte augmentation. Au chapitre 3, l'article développe une analyse des orientations relatives à la maîtrise de la demande de mobilité au travers des politiques d'aménagement du territoire et de transport sur base des intentions contenues au sein des plans stratégiques de développement territorial et de mobilité de trois territoires voisins de la Wallonie. Pour finir, une série de conclusions seront tirées tenant compte du grand écart existant entre les intentions et leur concrétisation.

# **1. LES DEPLACEMENTS DOMICILE - TRAVAIL ENTRE LA WALLONIE ET LES REGIONS AVOISINANTES**

## **1.1 EVOLUTION DES FLUX**

Les données synthétisées dans le tableau 1 confirment que les déplacements domicile - travail entre la Wallonie et les régions qui l'avoisinent sont en augmentation en ce début de vingt-et-unième siècle. Plus précisément, les flux sortants sont en très forte progression (surtout vers le Grand-duché et vers la Flandre ainsi que, en valeur relative, vers les Pays-Bas). Bien que d'ampleur plus réduite, les flux entrants connaissent également une croissance soutenue (surtout en provenance du territoire français, de Bruxelles et, en valeur relative, d'Allemagne). Ces évolutions sont liées sans conteste à l'intégration européenne qui, à l'échelle du continent, s'accompagne de l'affaiblissement du rôle des frontières étatiques. Par ailleurs, pour le contexte spatial investigué, cette tendance générale est amplifiée par la concomitance entre, d'un côté, la difficulté de l'économie wallonne à créer suffisamment d'emplois et, d'un autre côté, la proximité de métropoles et villes moyennes en développement soutenu (surtout Bruxelles et Luxembourg-Ville, mais également Aix-la-Chapelle et, secondairement, Maastricht).

**Tableau 1** : Evolution des déplacements domicile - travail entre la Wallonie et les régions avoisinantes

	Flux sortants			
	1999	2009	Evolution 1999-2009	
			en val. absolue	en val. relative
Bruxelles	123.038	123.608	+570	+ 0,46%
Flandre	32.861	42.513	+9.652	+ 29,37%
Pays-Bas	399	1.405	+1.006	+ 252,13%
Allemagne	4.217	4.850	+ 633	+ 15,01%
G-D Luxembourg	19.522	34.132	+14.610	+ 74,84%
France	4.503	4.719	+ 216	+ 4,80%
<i>sous-total régions belges voisines</i>	<i>155.899</i>	<i>166.121</i>	<i>+ 10.222</i>	<i>+ 6,56%</i>
<i>sous-total pays voisins</i>	<i>28.641</i>	<i>45.106</i>	<i>+ 16.465</i>	<i>+ 57,49%</i>
Total	184.540	211.227	+ 26.687	+ 14,46%
	Flux entrants			
	1999	2009	Evolution 1999-2009	
			en val. absolue	en val. relative
Bruxelles	13.443	18.073	+ 4.630	+ 34,44%
Flandre	22.840	24.529	+ 1.689	+ 7,39%
Pays-Bas	221	194	-27	-12,22%
Allemagne	352	708	+ 356	+ 101,14%
G-D Luxembourg	323	324	+ 1	+ 0,31%
France	13.002	28.273	+ 15.271	+ 117,45%
<i>sous-total régions belges voisines</i>	<i>36.283</i>	<i>42.602</i>	<i>+ 6.319</i>	<i>+ 17,42%</i>
<i>sous-total pays voisins</i>	<i>13.898</i>	<i>29.499</i>	<i>+ 15.601</i>	<i>+ 112,25%</i>
Total	50.181	72.101	+ 21.920	+ 43,68%

**Source** : INASTI et SPF Economie DGSIE – Enquête sur les forces de travail, 1999 et 2009

Actuellement, les résidents wallons qui travaillent en dehors du territoire régional sont au nombre de 211 227. Ils représentent ainsi 16,22 % des travailleurs wallons au lieu de résidence. Les résidents des régions extérieures qui travaillent en Wallonie forment un contingent de 72 101 travailleurs, soit 6,04 % de l'emploi wallon au lieu d'activité. Ces quelques chiffres montrent combien le phénomène des navettes transfrontalières est devenu un fait majeur impliquant une grande interdépendance entre les territoires.

S'il est possible de suivre année après année l'évolution relative à ces chiffres globaux au niveau régional, l'évolution de la distribution de ces flux transfrontaliers et transrégionaux au niveau communal s'avère plus complexe. Pour l'ensemble des flux sortants de Wallonie et pour les flux entrants issus de Flandre et de Bruxelles, les recensements de la population fournissent à ce sujet une information précise. Cette source d'informations est cependant assez ancienne désormais et ne peut plus faire l'objet d'une actualisation (les deux derniers recensements sur le territoire belge ont eu lieu en 1991 et 2001 tandis qu'il a été décidé au niveau fédéral belge qu'il n'y en aurait plus à l'avenir). Désormais, il convient d'exploiter les données de la sécurité sociale de chaque pays pour avoir une information pertinente vis-à-vis de cette distribution et de son évolution.

Les cartes 1 et 2 portent respectivement sur la part des actifs wallons travaillant en dehors du territoire régional en 2001 et sur l'évolution relative de cette variable entre 1991 et 2001. Il ressort de la carte 2 que les tendances évolutives différencient la bordure de la frontière française du reste du territoire régional. En effet, alors que les flux dirigés vers la France se tassent, on observe à l'inverse une progression des autres flux sortants. La baisse sensible du nombre de belges actifs en France – et, corollairement, la forte augmentation du nombre de français actifs en Belgique – s'explique par un différentiel de salaire brut pratiqué de part et d'autre de la frontière et, surtout, par une fiscalité plus lourde en Belgique qu'en France (sauf pour les français soumis en France à l'impôt de solidarité sur la fortune). Par ailleurs, la stagnation des flux vers la France est également à mettre en lien avec la convention franco-belge préventive à la double imposition des travailleurs frontaliers, convention ayant fait l'objet le 12 décembre 2008 d'un avenant. Contrairement à la situation valable pour les trois autres pays frontaliers à la Belgique, où l'imposition se fait au lieu de travail, la convention franco-belge de 1964 prévoyait jusqu'à sa révision récente que les travailleurs transfrontaliers étaient imposables au lieu de résidence.

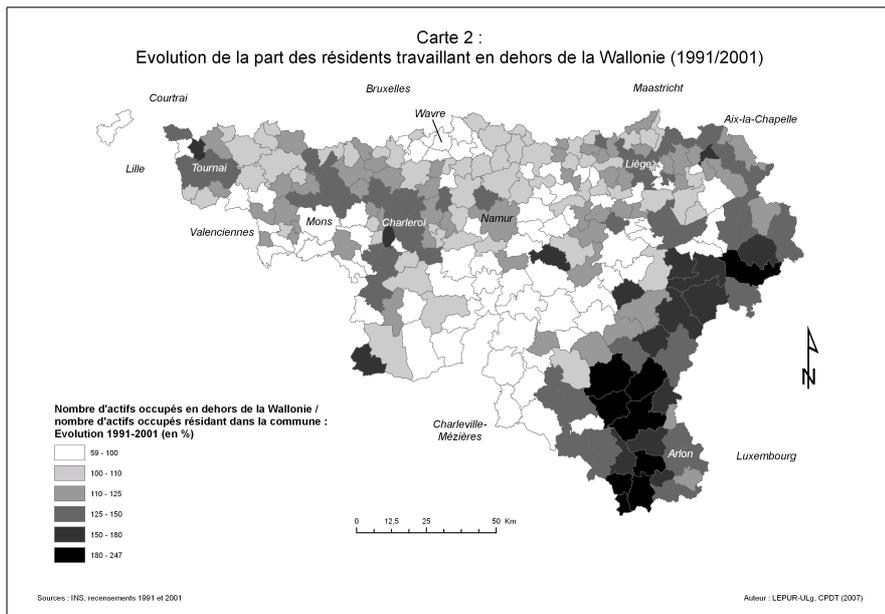
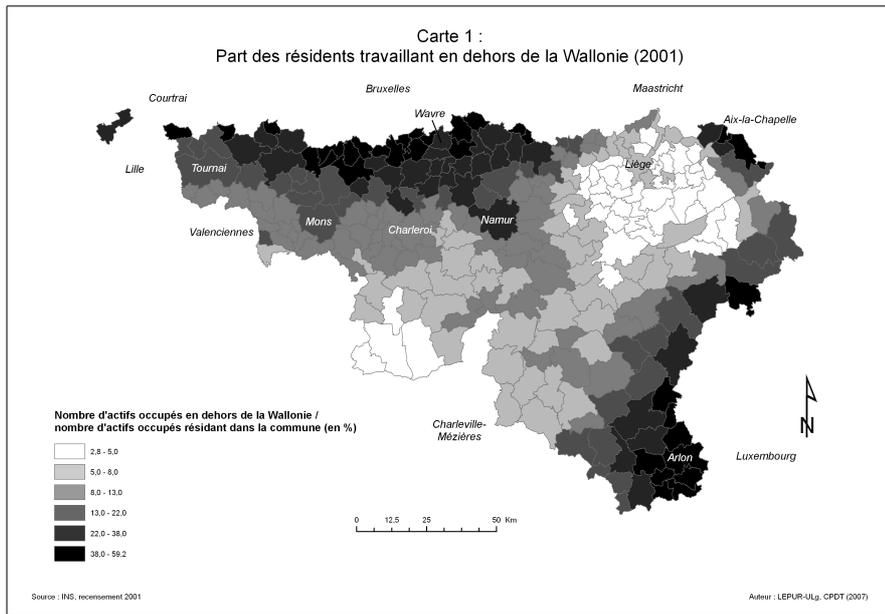
Il ressort clairement de la carte 2 que la croissance des flux sortants ne se concentre plus à proximité immédiate des frontières. Vis-à-vis du Grand-duché de Luxembourg, le mouvement de croissance de l'emploi transfrontalier est à la fois quantitativement très important et spatialement très diffus. Des croissances très importantes sont ainsi observées au sein de communes situées à plus de 30 kilomètres de la frontière grand-ducale. Une diffusion spatiale du phénomène des flux transfrontaliers est également observée le long de la frontière allemande, dans un rayon d'au moins 20 kilomètres. A ce propos, observons que ce ne sont pas les communes les plus proches d'Aix-la-Chapelle (extrémité N-E de la Wallonie) qui connaissent les plus fortes hausses, mais bien des communes de « seconde couronne ».

Pour l'espace sous orbite bruxelloise, les phénomènes sont plus complexes que la croissance spatialement diffuse observée à proximité des frontières allemande et grand-ducale. Il est ici intéressant de relever que la Région de Bruxelles-Capitale recrute des migrants alternants au sein de l'ensemble des communes wallonnes (et d'ailleurs également au sein de l'ensemble des communes flamandes). Il ressort de la carte 2 que des communes très proches de Bruxelles se caractérisent par une diminution des flux sortants, c'est-à-dire en réalité des flux vers Bruxelles et vers sa périphérie flamande. Cette tendance s'observe sur un espace centré sur Wavre et Ottignies – Louvain-la-Neuve, où l'on assiste à un développement économique important. Ceci résulte de l'extension du pôle universitaire de Louvain-la-Neuve, de la croissance d'entreprises orientées vers les hautes technologies (dont GlaxoSmithKline Biologicals), du développement de grands parcs d'activités (par exemple Wavre-Nord) et également du succès de parcs d'affaires récemment installés dans cette périphérie sud de Bruxelles. Qu'il s'agisse de transferts en provenance directe du territoire de Bruxelles ou d'autres formes de développement, cette zone connaît une expansion qui est indissociable de la dynamique métropolitaine bruxelloise. En plus lointaine périphérie bruxelloise, une seconde couronne connaît une légère croissance du nombre de travailleurs occupés en dehors des frontières régionales. Pour retrouver une croissance forte, il faut s'éloigner de 30 ou 40 kilomètres de Bruxelles, et dépasser les frontières du Brabant wallon pour atteindre le Hainaut et la province de Namur (Silly, Soignies, Seneffe, Pont-à-Celles, Les Bons Villers, Sombreffe, La Bruyère).

Au sein des deux principales agglomérations wallonnes de Liège et de Charleroi, la proportion de navetteurs transfrontaliers demeure relativement limitée. Entre 1991 et 2001, la progression est toutefois assez soutenue. Cette évolution s'explique par la pénurie en offres d'emplois et, en relation directe avec le processus de métropolisation, par le recentrage de nombreuses activités de commandement et de services aux entreprises vers la métropole bruxelloise élargie aux Brabant wallon et Brabant flamand.

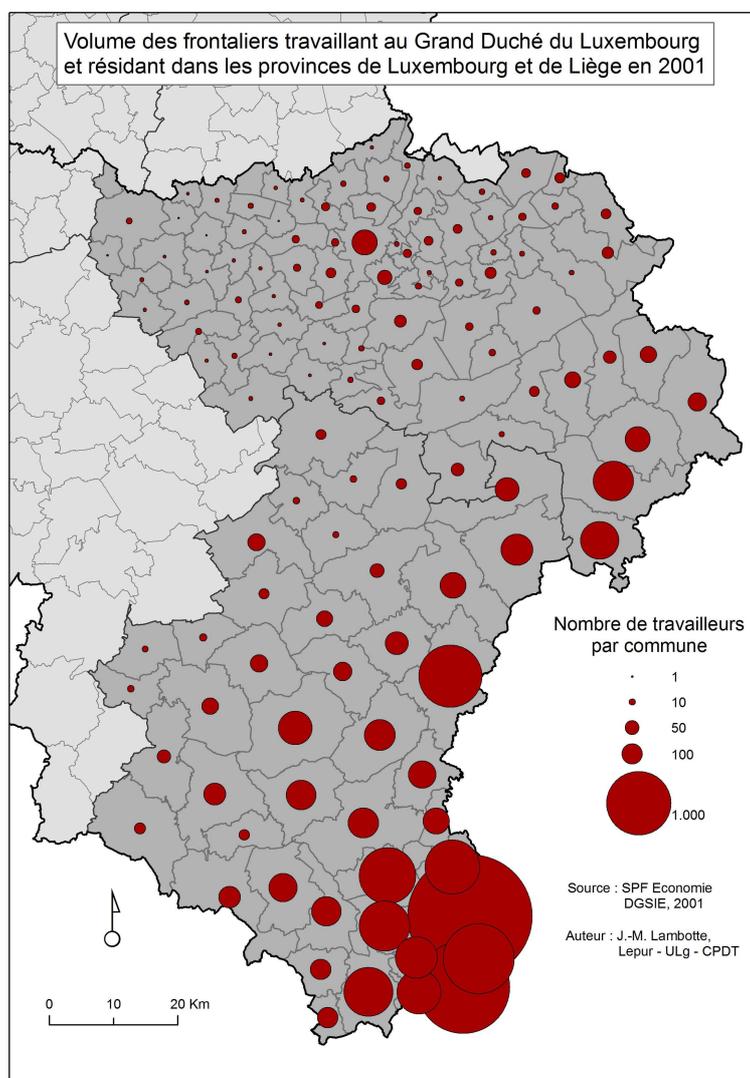
La croissance des flux transfrontaliers est assez généralisée le long de la frontière avec la Flandre, à l'exception toutefois de Comines (de par la baisse des navettes vers la France) et du centre du Brabant wallon (en raison du développement économique commenté ci-dessus). La progression le long de la frontière linguistique concerne une zone d'approximativement 20 kilomètres, dont l'épaisseur apparaît particulièrement consistante dans l'ouest de la Wallonie. A propos des navettes vers la Flandre, il est bien connu que cette situation résulte pour partie de l'emménagement en Wallonie de familles flamandes désireuses de profiter d'un marché du logement moins tendu. Par ailleurs, l'attractivité de la Flandre pour les travailleurs wallons est également indissociable du développement de la périphérie bruxelloise, et en particulier de l'expansion observée aux alentours de l'aéroport de Zaventem. Entre 1991 et 2005, ce sont ici près d'un million de m<sup>2</sup> de bureaux qui ont été construits dans les environs de cet aéroport, en vue notamment d'accueillir l'essentiel du développement métropolitain de la nouvelle économie (dont la quasi totalité des opérateurs de téléphonie mobile présente en Belgique et les quatre grands bureaux d'audit internationaux). Si ces parcs d'affaires périphériques générant d'importants flux transrégionaux sont massivement implantés autour de l'aéroport national, ils sont également présents, dans une moindre mesure, au centre du Brabant wallon comme signalé ci-dessus. Dans ces deux cas, ils s'inscrivent chacun dans une complète ou quasi complète dépendance à la voiture au vu de leur localisation à l'écart des principaux nœuds des réseaux de transport en commun.

Concernant les flux dirigés vers les Pays-Bas, seuls les abords immédiats de la frontière avec ce pays sont concernés de façon significative par la navette transfrontalière. Cette faible diffusion spatiale s'explique par le caractère récent et modéré de l'arrivée des ménages néerlandais sur le marché immobilier wallon. En effet, jusqu'à 2001, leur installation en Wallonie se concentrait dans les villages les plus proches de la frontière néerlandaise, y engendrant une pression foncière et immobilière forte, mais spatialement très limitée. De plus, la barrière de la langue et de la culture a longtemps limité fortement la quantité de wallons cherchant et ayant du travail aux Pays-Bas. Comme l'a montré le tableau 1, cet aspect négligeable des flux transfrontaliers entre Wallonie et Pays-Bas est en train de s'estomper rapidement (principalement suite à l'arrivée massive de néerlandais dans les communes voisines de la frontière mais aussi à Liège et dans la partie Nord de l'Ardenne).

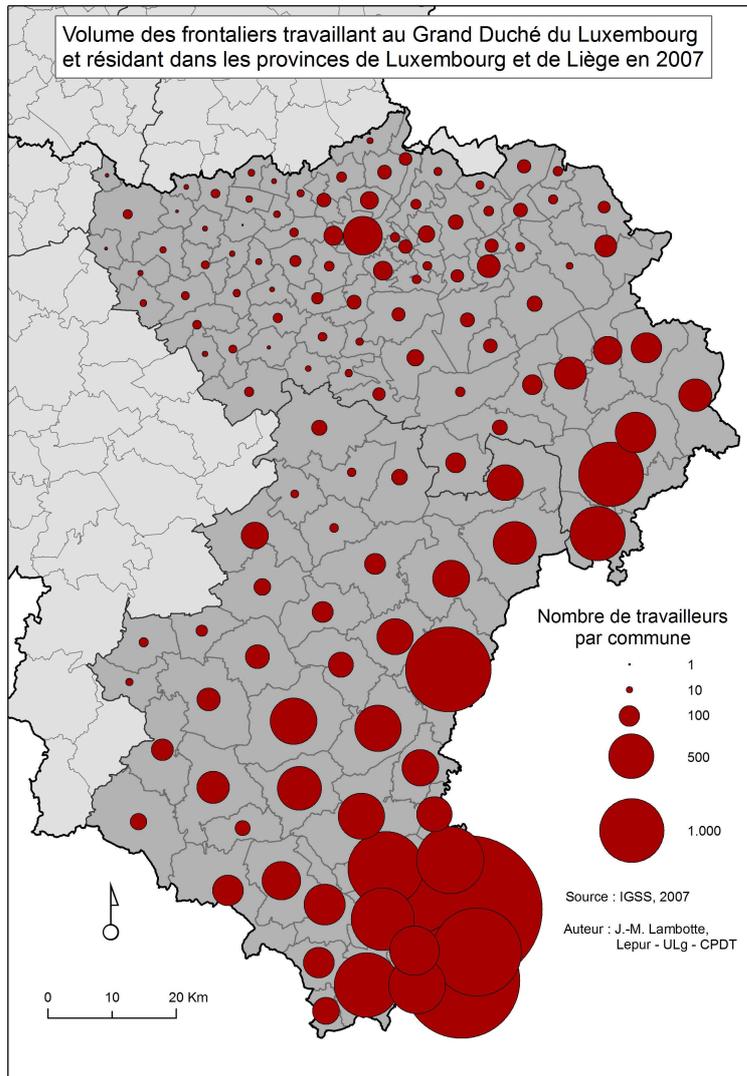


Depuis 2001, les données des divers organismes nationaux en charge de la sécurité sociale doivent être utilisées pour traiter ce sujet. L'analyse de l'évolution du flux de travailleurs transfrontaliers issus de chaque commune des provinces de Luxembourg et de Liège et travaillant au Grand-Duché (cartes 3 à 5) permet de constater que la croissance considérable qu'a connu ce dernier entre 2001 et 2007 n'est pas du tout homogène. En valeur relative, les cinq communes belges les plus proches de la capitale du Grand-Duché sont parmi les communes ayant connu les croissances les plus faibles concernant cette navette transfrontalière (tout en dépassant les 40 % de croissance à Arlon, là où cette croissance a été la plus faible durant cette période). Plus on s'éloigne de la Ville de Luxembourg et, de façon générale, de la frontière belgo-luxembourgeoise, plus cette croissance relative devient importante. Bien que partant d'assez bas dans de nombreuses communes (cf. carte 3), ces flux sont devenus tout à fait significatifs en valeur absolue notamment dans un rayon de 50 à 80 km de Luxembourg-Ville et dans un rayon de 20 à 50 km du reste de la frontière (cf. carte 4).

Carte 3 :

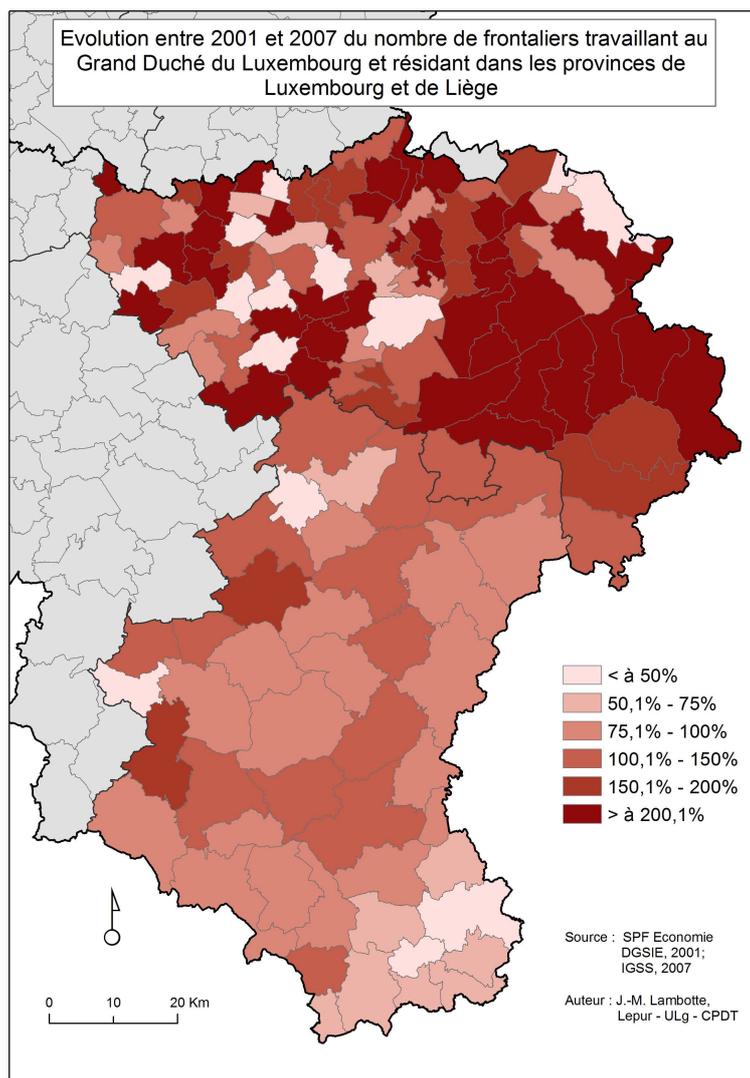


Carte 4 :



Au vu de la carte 5, il apparaît qu'entre 2001 et 2007, la Province de Liège, en particulier sa partie Est (l'arrondissement de Verviers) concentre la plupart des communes marquées par un doublement, voire un triplement des flux transfrontaliers dirigés vers le Grand-Duché.

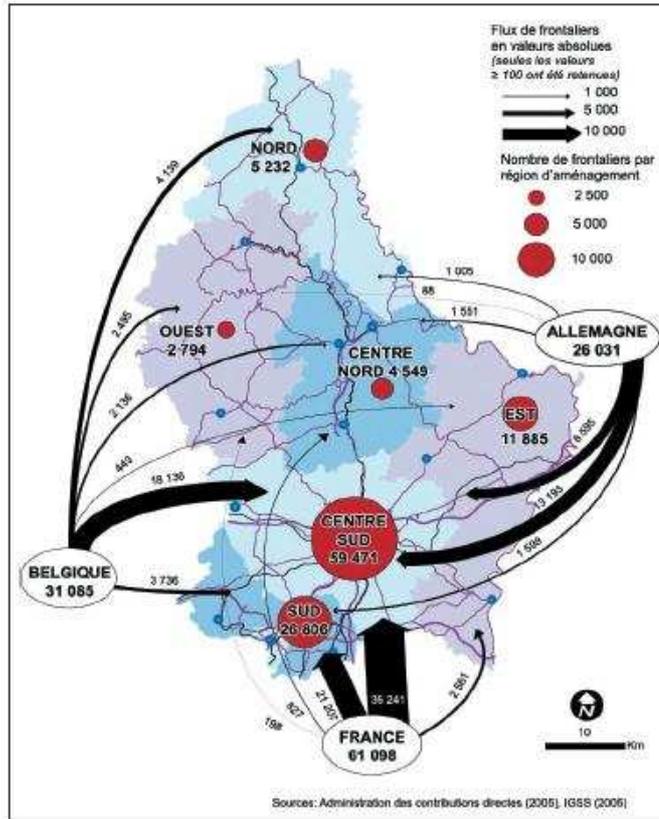
Carte 5 :



Cette croissance très forte de l'emploi transfrontalier du côté belge de cette frontière trouve son corolaire côté grand-ducal dans la partie nord de ce pays. En effet, en observant la distribution au niveau du découpage régional interne au Grand-Duché concernant l'évolution des flux transfrontaliers issus de Belgique entre 2002 et 2005 (CEPS-INSTEAD – Geode, 2008), le flux dirigé vers la partie Nord du Luxembourg apparaît comme le seul flux en forte croissance en provenance du territoire belge (cartes 6 et 7). Cette forte croissance des flux depuis la Province de Liège vers la partie Nord du Grand-Duché s'explique pour partie par d'importants développements commerciaux dans cette région durant cette période le long de l'axe routier N7 – E421 à côté de la frontière (shopping centers Knauf à Schmiede, Massen à Weiswampach...) et par le transfert d'entreprises d'origine liégeoise vers les parcs d'activités économiques ou les petits centres urbains de cette partie du Grand-Duché. Ce transfert d'entreprises lié à la recherche d'un abaissement de la charge fiscale concerne divers secteurs d'activités tels que le transport/logistique, la construction, les services à la personne/aux entreprises... Il est rendu possible dans cette partie nord du Grand-Duché par l'importance des disponibilités foncières qui y sont encore présentes et par le prix raisonnable du foncier et de l'immobilier dans cette région peu peuplée et à l'écart de la Ville de Luxembourg.

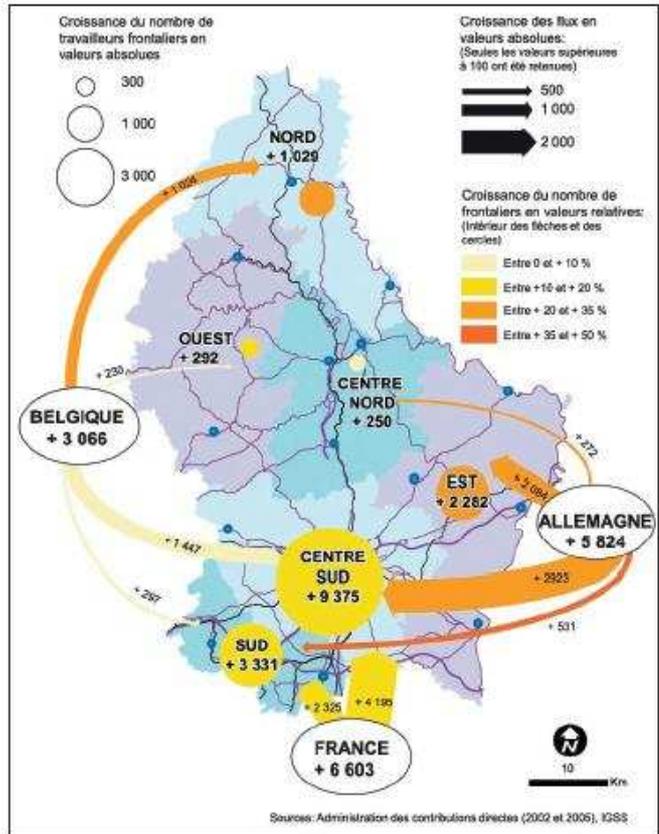
Flux estimés de travailleurs frontaliers à destination du Luxembourg en 2005

Carte 6 :



Evolution des flux de travailleurs frontaliers à destination du Luxembourg entre 2002 et 2005

Carte 7 :

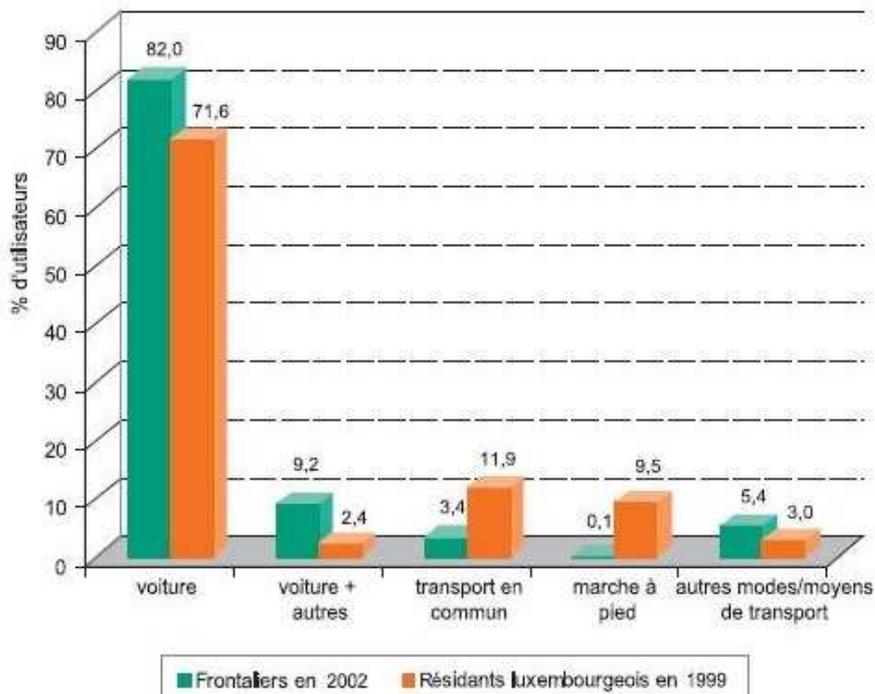


En conclusion, les flux transfrontaliers / transrégionaux sortants et entrants du territoire wallon sont à la fois en forte croissance et marqués à la fois par une distanciation croissante des lieux de résidence et de travail ainsi que par une proportion croissante de flux dont l'origine et la destination sont périphériques par rapport aux centres urbains et par rapport à l'offre ferroviaire. Ces caractéristiques sont particulièrement visibles dans les contextes métropolitains comme aux abords de Bruxelles et de Luxembourg. Il s'agit là de zones où la demande foncière et immobilière pour le logement et les activités économiques excède les disponibilités réellement mises sur le marché, ce qui engendre de forts différentiels de prix dans ce domaine en fonction de l'éloignement au centre de ces régions métropolitaines.

## 1.2 LES CHOIX MODAUX

En raison de son importance économique et fiscale, le sujet des flux de travailleurs transfrontaliers est relativement bien documenté, grâce à des statistiques régulières et précises. Par contre, les choix modaux liés à ces mobilités n'ont encore fait l'objet que d'un nombre très limité d'études, car ils sont en réalité très difficilement analysables (Denert O. *et al.*, 2006 ; Gerber P. et Ramm M., 2003). Pour le contexte spatial investigué, il est notable que l'usage de l'automobile prédomine largement sur les autres modes de déplacements (cf. Figure 1).

**Figure 1** : Modes de transports des actifs travaillant au Luxembourg



**Source** : Gerber P. et Ramm M., 2003.

De plus, si l'on excepte les flux dirigés vers Bruxelles, cette domination de l'automobile est en général encore plus forte pour ces flux transfrontaliers / transrégionaux que pour les flux internes à chaque région / pays. Ceci s'explique tout d'abord parce que les déplacements étudiés ne sont qu'exceptionnellement réalisés sur de courtes distances, c'est-à-dire des distances rendant possible l'utilisation des modes doux (la marche ou le vélo) en tant que mode principal de déplacement.

Concernant la répartition modale relative à ce type de flux, en plus de la quasi absence de l'usage des modes doux en tant que mode principal, il faut noter que les transports en commun (TC) ne jouent un rôle tout à fait significatif que pour autant que le lieu de travail soit situé aux abords des principales gares des grands centres urbains. Dans une moindre mesure, les quartiers péri-centraux des grandes villes bien desservis par des bus ou par d'autres TC urbains à forte fréquence ainsi que les abords de gares secondaires des villes moyennes ou à la périphérie des grandes villes permettent au chemin de fer ou aux bus rapides de jouer un rôle mineur. Lorsque l'emploi est excentré par rapport à cette offre ferroviaire ou aux arrêts des lignes de bus rapides transfrontalières ou des lignes urbaines à forte fréquence, la dépendance à la voiture devient quasi-totale pour ce type de flux.

Remarquons aussi que, dans ce choix modal, n'intervient pas uniquement la localisation du lieu d'emploi. La localisation du lieu de résidence de l'autre côté de la frontière joue également un rôle puissant. A nouveau, la proximité entre logement et gare de départ est un facteur important favorisant l'usage du train en particulier lorsque, du côté du lieu de travail, sa localisation nécessite de recourir à au moins une correspondance ou implique l'usage d'une ligne à faible fréquence. Toutefois, cette proximité entre résidence et gare de départ est un facteur moins limitant par rapport à l'usage des transports en commun que la distance séparant nœud des transports en commun et lieu de travail vu la possibilité d'utiliser la voiture pour se rendre à la gare de départ depuis son domicile. Ainsi, comme l'atteste la figure 1, parmi les travailleurs transfrontaliers belges, français et allemands utilisant les transports en commun pour se rendre à leur lieu de travail au Luxembourg, 70 % combinent en fait la voiture et le transport en commun (Gerber P. et Ramm M., 2003).

Pour favoriser cet accès en voiture aux réseaux de TC, les collectivités locales et les entreprises ferroviaires travaillant en contexte transfrontalier métropolitain sont contraints vu la dispersion de l'habitat d'investir des sommes conséquentes dans l'accroissement de l'offre en P+R, notamment aux abords des stations de chemin de fer et de certains terminus des lignes de bus urbaines, en particulier autour de la dernière station de chemin de fer avant la frontière au sein du territoire qui concentre l'emploi. Par rapport à cette politique, on peut d'ailleurs s'interroger, comme l'a fait Frenay P. (2001), s'il n'est pas préférable aux abords de ces nœuds des TC de densifier l'urbanisation plutôt que d'accroître la capacité des P+R.

Dans le contexte des flux transfrontaliers et des flux entre Flandre et Wallonie, un problème spécifique existe. Il s'agit de la faiblesse particulière de l'offre en transport en commun transfrontalière au regard de l'importance des flux domicile-travail transfrontaliers / transrégionaux. Ceci trouve son origine dans plusieurs causes (cf. Denert O. *et al.*, 2002, pp. 111-117 ; MOT, 2006). Parmi celles-ci, outre cette faible articulation entre les projets de transport et l'aménagement du territoire évoquée ci-dessus, on constate que ces flux transfrontaliers sont souvent dominés largement par des flux domicile-travail mais qu'ils souffrent de faiblesses pour les autres motifs de déplacements. En particulier, le motif domicile-école tient souvent une place particulièrement faible, voire négligeable dans les flux transfrontaliers. Ce manque de public scolaire réduit considérablement la fréquentation des transports en commun transfrontaliers. Même si les flux liés au motifs achats sont également souvent très présents en contexte transfrontaliers, ils contribuent peu à l'usage des transports en commun vu à la fois que ce mode est peu compatible avec le transport de lourdes charges et que l'offre commerciale fréquentée massivement par les clients transfrontaliers prennent généralement la forme de grandes surfaces et centres commerciaux périphériques. De plus, ces flux sont souvent très déséquilibrés entre les deux sens de circulation, ce qui génère un surcroît de déficit d'exploitation par rapport aux lignes classiques même si cette problématique intervient sur la plupart des lignes de transport public.

En outre, sur le plan sociologique, les flux transfrontaliers concernent massivement des emplois métropolitains, lesquels sont souvent associés à de hauts salaires et, dans une proportion importante, à l'octroi d'une voiture de société en contrepartie d'une certaine flexibilité au niveau notamment des horaires. Ceci concourt aussi à limiter le potentiel concernant l'usage des transports en commun même lorsque l'offre existe.

A côté de ces difficultés liées aux caractéristiques des flux transfrontaliers, il existe des difficultés organisationnelles en matière de coopération entre des opérateurs ayant des modes et procédures de fonctionnement divergentes de part et d'autre des frontières. La répartition des déficits d'exploitation entre opérateurs est à ce propos un point délicat à négocier. De même, il existe souvent des difficultés d'interopérabilité ferroviaire engendrant des coûts supplémentaires au niveau du matériel. De plus, il existe, surtout en matière de chemin de fer, un problème d'adéquation entre la rapidité de l'évolution de ces flux transfrontaliers et la longueur du processus nécessaire pour l'ouverture/la réouverture d'une ligne transfrontalière (études, décisions, travaux d'infrastructures, achat du matériel de transport...). Même si les bus rapides sont une réponse possible qui peut être en phase avec l'évolution de la demande dans un délai court, cette solution souffre souvent d'une vitesse commerciale peu performante durant les heures de pointe lorsqu'ils ne peuvent bénéficier de sites propres.

## **2. LES PLANS STRATEGIQUES D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE OU DE TRANSPORTS DES TERRITOIRES VOISINS DE LA WALLONIE ET LA MAITRISE DE LA DEPENDANCE AUTOMOBILE**

Comme nous l'avons évoqué en introduction générale, il est manifeste que les pratiques de mobilité dépendent de la forme des villes. En outre, il est également manifeste qu'une limitation à long terme de la dépendance automobile passe par un aménagement du territoire qui canalise les extensions urbaines sur des sites suffisamment accessibles par ses alternatives. Sur ce sujet, il ressort du chapitre précédent sur les navettes de travail entre la Wallonie et ses régions avoisinantes que la conjonction de l'étalement urbain (c'est-à-dire la dispersion spatiale des lieux de résidence et d'activité) et de la faible offre en transport en commun rend les déplacements transfrontaliers très dépendants de la voiture individuelle.

Dans la suite de l'article, nous présentons une analyse des orientations politiques visant à améliorer cette situation et à limiter la dépendance automobile à la fois par un renforcement de l'offre transfrontalière / transrégionale en transports en commun et par une meilleure cohérence entre l'aménagement du territoire et la politique des transports. Cet exercice a été réalisé au travers l'analyse des documents stratégiques d'aménagement du territoire et/ou de mobilité suivants :

- Pour la Région de Bruxelles-Capitale, le Plan Régional de Développement (PRD) de 2002 et le Plan de mobilité Iris 2 de 2010 ;
- Pour le Grand-Duché du Luxembourg, le Programme Directeur d'Aménagement du Territoire (PDAT) de 2002 et ses compléments, le concept intégré des transports et du développement spatial (*Integratives Verkhers- und Landesentwicklungskonzept* – IVL - 2003) et les projets de plans directeurs sectoriels transport, logement et ZAE (2009-2010) ;
- Pour le territoire de Lille Métropole Communauté urbaine (LMCU), le projet de Plan de Déplacement urbain (PDU) de 2010.

Dans le cadre de cet article, nous nous centrerons sur les principaux points communs existants au niveau des intentions entre ces différents documents stratégiques.

A ce propos, les plans stratégiques analysés pour ces trois territoires fixent des objectifs quantitatifs volontaristes. Ainsi, à Bruxelles, l'intention du Plan IRIS 2 est de diminuer de 20 % le trafic routier d'ici 2018 circulant au sein de ce territoire urbain dense. Pour ce faire, il s'agit notamment de porter la part des transports en commun à 50 % chez les navetteurs entrants en Région de Bruxelles-Capitale. Au Grand-Duché de Luxembourg, le PDAT et l'IVL ont pour ambition de relever la part des transports collectifs (TC) à 25 % d'ici 2020 (contre 13 % en 2002). Au niveau de la Communauté urbaine de Lille, l'objectif est d'atteindre une part modale de 25 % pour les TC concernant le trafic d'échange.

Dans ces trois territoires, pour atteindre ces objectifs, il est envisagé d'investir dans le renforcement des fréquences et du maillage de l'offre en TC tant celle interne à ces territoires que l'offre transfrontalière / transrégionale. Toutefois, cette politique s'accompagne d'intentions plus ou moins précises visant, par une politique d'aménagement du territoire, à mettre la bonne fonction au bon endroit afin de limiter la demande de mobilité.

## **2.1 LES INTENTIONS RELATIVES A L'AT**

Au niveau des intentions relatives à l'aménagement du territoire, quatre grandes intentions sont assez explicitement formulées dans les documents des trois régions :

- la concentration des activités spatialement intensives à proximité des nœuds des transports en commun ;
- la densité ;
- la mixité des fonctions ;
- la concentration déconcentrée (ou le polycentrisme)

La première des quatre intentions communes s'inspire clairement de la politique ABC initiée par l'Etat néerlandais à l'occasion de sa quatrième note sur l'aménagement du territoire à la fin des années 80 et visant à mettre en concordance le profil de mobilité des activités avec le profil d'accessibilité des lieux (Jonkhof J., 1996 ; Fouchier V., 1999). Il s'agit donc de mettre les entreprises les plus intensives spatialement et générant à la fois peu de trafic de marchandises et peu de nuisances (telles que le bureau – Profil A) près des gares et autres nœuds des transports en commun en site propre (TCSP). Il s'agit aussi de concentrer un maximum d'activités moyennement intensives au niveau spatial et générant peu de nuisances (profil B) là où existent des disponibilités foncières ou des friches bénéficiant d'une desserte fréquente par les TC.

En général, le bureau est explicitement visé par cette intention tandis que le reste des entreprises compatibles avec l'habitat ne fait pas l'objet d'intentions très précises. Suite aux problèmes Nimby, au manque de disponibilités foncières, aux coûts des terrains en milieu urbain, à l'obsolescence des vieux immeubles voués à l'activité et à la concurrence avec le logement suite à la mode des lofts, ces activités ont en effet ces deux dernières décennies tendance à s'installer de plus en plus au sein des zones d'activités périphériques. En dehors de quelques rares projets volontaristes de reconversion mixte de quartiers industriels urbains (cf. Projet de l'Union entre Roubaix et Tourcoing, projets de reconversion des quartiers de la gare de Wiltz ou de Mersch...), la principale intention concernant ce type d'entreprise consiste à insister sur la nécessité d'une desserte performante des actuels et futurs parcs d'activités. De ce fait, contrairement à ce qui se pratique aux Pays-Bas où l'activité et la résidence sont souvent imbriquées moyennant un petit dispositif d'isolement (Lambotte J.-M. et al., 2008), le manque de précision quant à la bonne localisation de ces ZAE destinées aux activités compatibles avec l'habitat vis-à-vis des centres urbains et des quartiers résidentiels proches et quant à la qualité de leur desserte par les TC autorise une séparation croissante entre résidences et activités. Ce manque d'attention portée à la mixité raisonnée des fonctions met en difficulté les sociétés de transport en commun en vue de mettre en place une desserte efficace de ces ZAE pour un déficit d'exploitation raisonnable.

Notons que, dans son Plan IRIS 2, la Région de Bruxelles-Capitale prône la concentration des bureaux dans les quartiers des gares au sein de toute la zone RER, ce qui implique aussi l'application de cette mesure dans le Brabant flamand et le Brabant wallon et donc la coopération volontaire des deux autres régions.

Concernant la densité, le projet de PDU de LMCU fournit à ce propos des objectifs quantitatifs volontaristes concernant le logement aux abords des axes desservis par des transports en commun lourds. Aucun des documents évoqués ne donne à ce sujet d'intention précise vis-à-vis des implantations d'activités économiques.

C'est à propos de la mixité des fonctions que les intentions sont en général les moins explicites. Pourtant, la mixité des fonctions favorise très fortement l'usage des modes lents pour les déplacements de proximité. Même si les documents luxembourgeois évoquent le concept de la ville des courtes distances, ils ne la promeuvent pas de façon explicite suite à une approche encore fort sectorialisée (ZAE d'une part, logement et transport d'autre part). Il ne s'agit pas d'articuler comme aux Pays-Bas et dans certaines villes allemandes les développements résidentiels et l'offre en commerces et services de proximité de façon telle que presque 100 % des logements disposent d'une offre en commerces et services de proximité à moins de 400 ou 500 m. De plus, l'adjonction de quartiers d'habitat et des zones d'activités économiques à courte distance des centres urbains est une condition quasi sine qua non pour permettre la mise en place d'une desserte performante en transport en commun sans générer d'importants déficits d'exploitation.

La concentration déconcentrée ou polycentrisme s'illustre très explicitement par l'intention grand-ducale de concentrer l'urbanisation au sein d'une quinzaine de polarités réparties à travers le territoire national, les centres de développement et d'attraction (CDA). Il s'agit de polarités qui concentrent les services à la population riveraine et bénéficient (ou doivent à l'avenir bénéficier) d'une offre en transport en commun performante tant pour les déplacements intra-urbains et ceux réalisés entre l'urbain et sa proche périphérie que pour les déplacements interurbains, voire transfrontaliers. En milieu urbain, ce polycentrisme s'illustre aussi par la volonté bruxelloise de concentrer les développements urbains des deux prochaines décennies au sein d'un nombre limité de zones leviers dont il convient de renforcer l'offre en TCSP, à l'image des quartiers de Tour & Taxis, Heysel, Schaerbeek-Josaphat, Delta, Reyers, et à terme, Schaerbeek-Formation.

## 2.2 LES INTENTIONS RELATIVES AU TRANSPORT

Dans les trois territoires étudiés, des intentions volontaristes sont énoncées afin d'accroître l'offre des transports en commun urbain, en particulier des TC lourds comme le métro, le tram ou les bus à haut niveau de service (BHNS). Cet accroissement de l'offre est en général motivé par le souhait d'un report modal en faveur de ces TC au détriment de la voiture tant pour la population urbaine que pour les utilisateurs de la ville (pour le travail, les achats...) résidant pour une part plus ou moins large au-delà des frontières nationales/régionales. Outre l'accroissement de la capacité des réseaux pour faire face à la croissance du trafic approchant souvent un rythme de 5 % par an durant la dernière décennie, ces investissements visent aussi à dynamiser les vitesses commerciales (via la mise en site propre des réseaux de tram, de bus afin de passer à du tram et du bus à haut niveau de service).

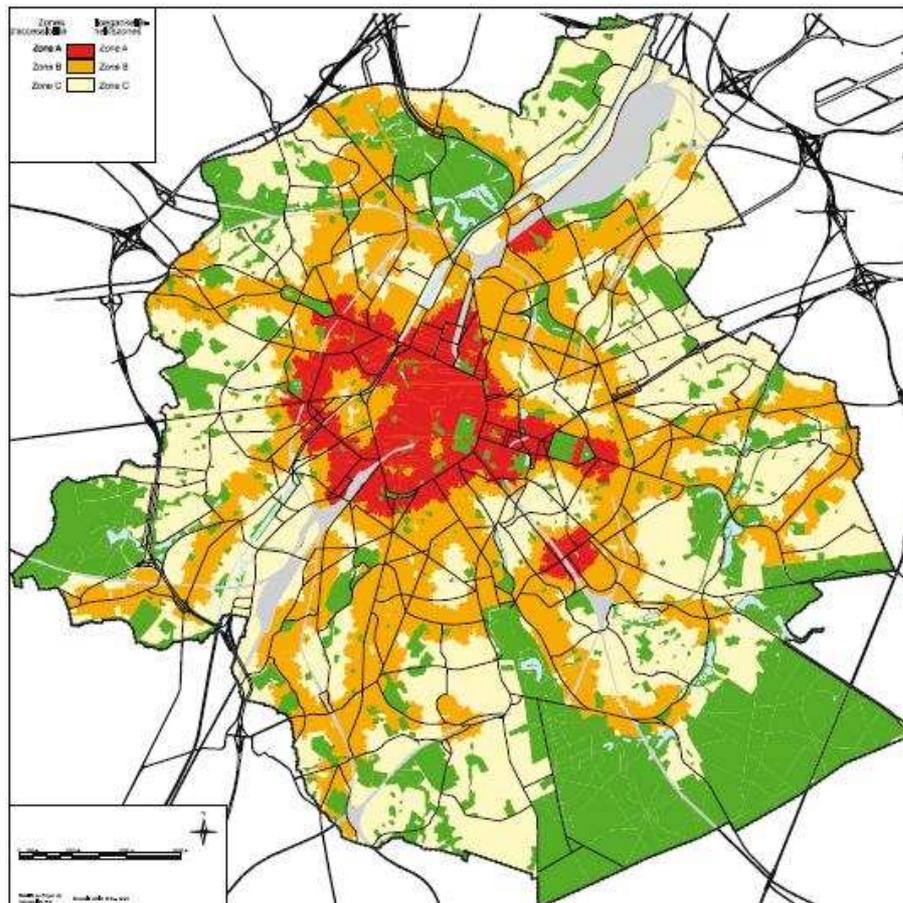
Notons que les travaux envisagés visent tout autant à accroître les capacités des TC lourds sur les tronçons les plus chargés qu'à étendre l'offre de TC lourds en des lieux actuellement peu ou moyennement desservis. De plus, cette extension des TC lourds est envisagée tant pour accroître le maillage du réseau urbain et ainsi décharger les axes de ce dernier les plus engorgés que pour desservir de façon plus efficiente les zones devant prochainement être urbanisées / densifiées. Cette conjonction entre nouvelle offre lourde en TC et nouvelle urbanisation dense s'illustre dans la capitale grand-ducale sur l'axe Gare de Cessange – Quartier de la gare de Luxembourg – Centre ville – quartier du Kirchberg. Elle se rencontre aussi dans la métropole lilloise dans le quartier de l'Union à cheval sur Roubaix, Tourcoing et Wattlelos ou en Région de Bruxelles-Capitale sur l'axe de la Moyenne Ceinture passant via les zones leviers Josaphat, Reyers et Delta.

Par rapport à l'offre en transport en commun transrégionale / transfrontalière, ces plans ne sont en général guère précis sur leurs intentions. Ces documents n'ayant pas un caractère transrégional ou transfrontalier, il est normal qu'ils ne soient pas très volontaristes à ce propos. Dans les trois territoires étudiés, ils soutiennent toutefois l'idée globale que l'offre transrégionale / transfrontalière doit être renforcée mais n'évoquent guère de projets concrets sauf ceux qui sont en cours de réalisation (comme les travaux du RER autour de Bruxelles).

Deux autres intentions formulées dans ces plans et touchant fortement les navetteurs transfrontaliers concernent le stationnement des automobiles. Il s'agit, d'une part, des normes de parking restrictives au niveau des projets de construction / rénovation d'immeubles (notamment voués aux bureaux) variant selon la qualité de l'accessibilité en transport en commun et, d'autre part, de la politique des P+R.

Concernant les normes de stationnement liées aux constructions, s'inspirant largement de la politique néerlandaise ABC, la Région de Bruxelles-Capitale est de loin la plus volontariste. Depuis le 3 janvier 2007, les emplacements de parking hors voirie sont déterminés par le Règlement régional d'urbanismes (RRU). Il définit des normes de construction de parking pour les bureaux et pour les logements sur base de l'accessibilité en transports publics. Trois zones sont ainsi distinguées (A, B et C) (voir carte 8). En matière de normes maximales de places de parking associées à de grands projets de bureaux, les valeurs suivantes sont d'application :

- Zone A (en rouge) : 1 emplacement/200 m<sup>2</sup> (soit l'équivalent de 8 travailleurs) ;
- Zone B (en jaune) : 1 emplacement/100 m<sup>2</sup> (soit l'équivalent de 4 travailleurs) ;
- Zone C (en beige) : 1 emplacement/60 m<sup>2</sup> (soit l'équivalent de 2,4 travailleurs).

**Carte 8** : Délimitation des zones A, B et C du Titre 8 du RRU de la Région de Bruxelles-Capitale

**Source** : Règlement régional d'urbanisme, Moniteur belge du 19/12/2006.

Notons que, dans son Plan IRIS 2, la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) se montre encore plus volontariste en cherchant à réduire ou à reconverter l'offre en stationnement en ouvrage existante excédentaire par rapport aux normes du RRU. Elle propose en effet de rationaliser le nombre de places de stationnement dans les bâtiments et installations privées, hors résidentiel, en s'appuyant sur les dispositifs légaux d'autorisation d'exploitation, les permis d'environnement. Les permis d'environnement définiront les emplacements excédentaires, à convertir en d'autres affectations, ou à mettre à disposition des habitants/riverains en manque de capacité de stationnement. À défaut, ces emplacements excédentaires pourraient être taxés. De plus, toujours dans son Plan IRIS 2, la RBC prône la réduction de l'offre de longue durée de stationnement dans les quartiers administratifs aux abords des gares de toute la zone RER, ce qui implique une coopération entre les trois régions du pays et ainsi éviter une politique du moins disant qui soit défavorable aux objectifs de concentrer le bureau aux abords des gares et d'y favoriser le report modal.

Par rapport à cette limitation de l'offre en parking dans les lieux bien desservis en TC, la métropole lilloise se montre aussi volontariste dans son projet de PDU mais préconise des normes moins sévères qu'à Bruxelles et limite l'application de ces normes à un périmètre plus restreint (Lambotte J.-M. et *al.*, 2011). Au sujet de cette politique susceptible d'avoir un grand impact sur les choix modaux des navetteurs frontaliers, les documents luxembourgeois sont fort silencieux (mis à part une courte mention dans le Programme Directeur d'aménagement du territoire). Ils laissent donc les communes libres d'appliquer une politique laxiste à ce propos.

Concernant les emplacements P+R, les trois territoires étudiés se rejoignent en cherchant à renforcer l'offre en question et en orientant au maximum cette nouvelle offre du centre des pôles urbains. Tant dans la métropole lilloise qu'au Grand-Duché, on prône le développement de cette offre à proximité immédiate des frontières du territoire national / métropolitain. Vu le contexte restreint et densément urbanisé de la Région de Bruxelles-Capitale, celle-ci préconise de créer une offre en P+R restreinte en son sein aux abords du ring autoroutier et des terminus de certaines lignes de TCSP. Plus encore, elle suggère de reporter au maximum cette offre auprès des gares de Flandre et de Wallonie.

## **CONCLUSION : DES INTENTIONS A LEUR MISE EN ŒUVRE**

Sur base de l'évaluation de la mise en œuvre de l'IVL réalisée au Grand-Duché en 2008, on peut tirer comme conclusion le fait que les bonnes intentions des plans stratégiques en matière de développement territorial et de transport ont du mal à se concrétiser vis-à-vis de l'enjeu de la maîtrise de la demande de mobilité en contexte transfrontalier (CEPS/INSTEAD- Département GEODE, 2008). De façon synthétique, ce document émet le constat d'un manque d'application de la logique du polycentrisme voulu au travers du système des CDA (moindre développement de l'urbanisation, en particulier résidentielle, dans les pôles qu'en dehors) et de celle de la ville des courtes distances (forte croissance de l'urbanisation sous une forme monofonctionnelle et déconnectées des réseaux de transports en commun). En effet, tandis que la mise en œuvre des disponibilités foncières situées là où l'urbanisation devrait s'orienter préférentiellement est lente, on constate la poursuite de la dispersion de celle-ci en des lieux relativement peu denses et forts dépendants de l'automobile.

Plusieurs explications sont émises pour expliquer cette difficulté à mettre en conformité les actes avec les intentions dans le cadre de cette évaluation. Elles méritent d'être ici signalées :

- l'absence d'outil de politique foncière adéquat pour lutter contre la rétention foncière des terrains situés au bon endroit ;
- le manque d'appropriation des intentions par les autorités locales (concertation verticale top-down et bottom-up) ;
- le manque de transversalité (concertation horizontale entre l'aménagement du territoire et les autres politiques sectorielles : transport, ZAE, logement...)
- la concurrence transfrontalière / transcommunale (qui pousse à abandonner une attitude volontariste à ce sujet afin d'éviter que le territoire voisin n'en tire profit s'il se montre peu regardant) ;
- les problèmes du Nimby par rapport aux projets conformes au concept de la ville des courtes distances (donc impliquant de la densité et / ou de la mixité des fonctions) ;
- la surabondance foncière en des lieux totalement dépendants de la voiture comme les communes rurales, surtout celles situées au nord du pays.

Ces constats ou critiques exprimés pour le contexte grand-ducal sont selon nous tout à fait transposable au contexte wallon et à d'autres contextes frontaliers. Malgré de lourds investissements dans les transports en commun notamment transrégionaux, il faut constater que la part modale de ces derniers ne progresse que très lentement vu la poursuite concomitante d'une forte croissance des flux de déplacements automobiles à laquelle les flux transfrontaliers contribuent pour une part de plus en plus significative. En effet, nous avons montré combien cette croissance des flux transfrontaliers s'inscrit dans une distanciation de plus en plus forte entre lieux de résidence et de travail. De plus, ces flux s'inscrivent aussi dans une forte dépendance à la voiture du fait de la forte déconnexion de la nouvelle urbanisation de part et d'autre des frontières des nœuds des transports en commun.

A l'heure où la Commission européenne lance la concertation en vue de l'adoption de sa Feuille de route vers une économie compétitive à faible intensité de carbone à l'horizon 2050 contenant des objectifs de réduction des émissions de GES de 80 à 95 % d'ici 2050 par rapport au niveau de 1990 tous secteurs d'activité confondus (-54 à - 67 % dans le secteur des transports), il devient urgent de maîtriser ces évolutions. Or, les prévisions démographiques par rapport à ces contextes métropolitains transfrontaliers nous incitent à croire qu'à l'opposé des intentions de la Commission, les flux transfrontaliers à longue distance devraient croître encore dans de fortes proportions à l'avenir. A moins de mener rapidement une politique volontariste d'aménagement du territoire de part et d'autre des frontières visant à passer de la théorie à la pratique vis-à-vis de cette logique polycentrique et du concept des courtes distances, les besoins de mobilité automobile devraient encore à coup sûr fortement se renforcer dans les années à venir.

En se basant sur les prévisions démographiques officielles belges et luxembourgeoises (Bureau fédéral du Plan, 2007 ; STATEC, 2010), on peut constater qu'il faut s'attendre, dans les cinq prochaines décennies à une forte croissance démographique qui aura tendance à concerner particulièrement les contextes métropolitains dans son acception très large, c'est-à-dire dans un cadre transfrontalier / transrégional.

**Tableau 2** : Prévisions démographiques 2010 – 2060 dans les contextes métropolitains transfrontaliers / transrégionaux luxembourgeois et bruxellois

	Population en 2010	Population en 2060	Evolution 2010-2060
<b>Grand-Duché de Luxembourg</b>	<b>502 066</b>	<b>774 782</b>	<b>+ 54,3 %</b>
Arr. Bastogne	45 061	61 173	+ 35,8 %
Arr. Arlon	57 850	75 243	+ 30,1%
Arr. Virton	52 037	69 298	+ 33,2 %
Arr. Neufchâteau	59 861	81 028	+ 35,4 %
Arr. Verviers	280 203	333 478	+ 19 %
<b>Région de Bruxelles-Capitale</b>	<b>1 089 538</b>	<b>1 331 806</b>	<b>+ 22,2 %</b>
Brabant flamand	1 076 924	1 299 694	+ 20,7%
Brabant wallon	375 515	498 851	+ 32,8%
Arr. Ath	83 752	105 435	+ 25,9 %
Arr. Soignies	183 169	240 864	+ 31,5 %
Arr. Namur	301 472	386 371	+ 28,2 %
Arr. Waremme	75 588	105 889	+ 40,1 %
Arr. Huy	107 832	138 845	+ 28,8 %

**Source** : Bureau fédéral du Plan, 2007 ; STATEC, 2010

Ainsi, d'ici 2060, le STAEC prévoit une croissance de la population de 54 % par rapport à 2010. Au vu de la distribution des disponibilités foncières au sein des plans d'affectation du sol au sein de ce pays (CEPS/INSTEAD - Département GEODE, 2008), il est probable qu'en valeur relative, cette croissance de population soit beaucoup plus soutenue à plus de 20 km de la Ville de Luxembourg qu'en son sein. Dans le territoire belge, les différents arrondissements proches de la frontière grand-ducale doivent s'attendre à une très forte croissance de la population d'ici 2060. Notons qu'ici aussi, avec ses 30,1 % de croissance, ce n'est pas l'arrondissement d'Arlon, proche de la Ville de Luxembourg (entre 15 et 35 km) qui devrait connaître la plus forte progression. Il s'agira plutôt des arrondissements situés à plus de 50 km du cœur de cet espace métropolitain transfrontalier (Bastogne + 35,8 %, Neufchâteau + 35,4 %).

Dans le contexte métropolitain bruxellois élargi, une même logique de forte croissance démographique accentuée en lointaine périphérie est également attendue. Tandis que l'augmentation de la population devrait être modérée dans les années à venir à Bruxelles et dans le Brabant flamand (respectivement + 22,2 et + 20,7 %), celle de sa lointaine périphérie devrait être beaucoup plus conséquente. Ainsi, le Brabant wallon devrait connaître d'ici 2060 une croissance démographique de 32,8 %. Au vu de la distribution des disponibilités foncières au sein de cette province, cette urbanisation nouvelle devrait sans doute beaucoup plus s'orienter vers les communes situées à l'Est de ce territoire à l'écart des axes ferroviaires que vers les communes bénéficiant du futur RER. De plus, tout autant que le Brabant wallon, ce sont tous les arrondissements qui le voient à l'ouest, au sud et à l'est et sont situés entre 35 et 75 km de Bruxelles qui devraient connaître une forte croissance démographique (jusqu'à + 40,1 % à Waremme).

Au vu de ces prévisions, il est fort probable que les déplacements transfrontaliers/transrégionaux de plus de 50 km continuent à connaître une rapide progression durant les prochaines décennies. En conséquence, il existe une forte divergence entre les objectifs qui s'imposent aux collectivités de cette partie du nord-ouest européen pour limiter les émissions de GES conformément aux recommandations du GIEC et cette évolution probable des flux transfrontaliers à longue distance.

Si cette croissance démographique métropolitaine de part et d'autre des frontières peut être perçue comme un gigantesque problème aggravant fortement l'ampleur des défis énergétique et climatique pour nos territoires, elle peut aussi être une opportunité en vue d'un redéploiement futur de l'offre ferroviaire transfrontalière. Pour cela, il serait nécessaire d'initier une stratégie transfrontalière afin de mener une politique de redéploiement de l'offre ferroviaire transfrontalière et celle des autres TC structurants articulée à une politique d'aménagement du territoire combinant logique polycentrique et logique de la ville des courtes distances.

## BIBLIOGRAPHIE

- CEPS/INSTEAD - Département GEODE (2008). *Suivi du développement territorial du Luxembourg à la lumière des objectifs IVL*, Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire - DATer, Luxembourg, 49 p.
- Commission européenne (2011). *Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au comité des régions - Feuille de route vers une économie compétitive à faible intensité de carbone à l'horizon 2050*, COM(2011) 112 final, Bruxelles, le 8.3.2011, 17 p.
- Denert O., Dubois E., Schneider F., (sous la direction de) Houbert J. (2002). *Les transports publics transfrontaliers de voyageurs, Mission Opérationnelle Transfrontalière*, Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.
- Dupuy G. (2006). *La dépendance à l'égard de l'automobile*, Le point sur, Transport, recherche, innovation, PREDIT, La documentation française
- Fouchier V. (1999). *Maîtriser l'étalement urbain : Une première évaluation des politiques menées dans quatre pays (Angleterre, Norvège, Pays Bas, Hong Kong)*, 2001 Plus, n°49, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, DRAST.
- Frenay P. (2001). « P+R versus urbanisation autour des nœuds de transports publics », in : *Transport, environnement, circulation* . pp 20-29.
- Geurs, KT and van Wee, B (2006). « Ex-Post Evaluation of Thirty Years of Compact Urban Development in the Netherlands », in : *Urban Studies* 43(1), 139-160.
- Gerber P. et Ramm M. (2003). *Les déplacements domicile - travail des frontaliers du bassin de main d'œuvre luxembourgeois en 2002*, Population et Territoire n°1, CEPS-INSTEAD, STATEC, IGSS, Differdange/Luxembourg
- Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (2002). *Plan régional de développement*, 12 septembre 2002.
- Halleux J.-M. et Lambotte J.-M. (2006). « Comment maîtriser la demande en mobilité et limiter la dépendance automobile par l'aménagement du territoire ? », in : *Les Cahiers du CEPESS « La mobilité »*, n°2006/1, pp. 23-43.
- Jonkhof J. (1996). *Maîtriser la mobilité par la localisation des activités : la politique de l'ABC aux Pays Bas*, in : *Cahiers de l'IAURIF*, n°114-115, pp. 111-119
- Lambotte J.-M. et Rouchet H. (2008). « Le Provinciaal Omgevingsplan 2006 du Limbourg néerlandais et ses ambitions transfrontalières », in : *Territoire(s) wallon(s)*, n°2, CPDT, pp. 35-42
- Lambotte J.-M., Rouchet H. et Halleux J.-M.. (2010). « Maîtriser la dépendance automobile par l'aménagement du territoire en contexte transfrontalier. Le cas de la Wallonie », in : *Mosella*, Tome XXXII n°1-4 - 2007, Actes du colloque Frontières et aménagement, Metz, Université Paul Verlaine, pp. 135-152.
- Lambotte J.-M., Girolimetto F. et Lejeune Z (2011). *Comparaison du projet de Plan urbain des déplacements de Lille-Métropole et du Plan Iris 2 de la Région de Bruxelles-Capitale*, Annexe V de l'Etat d'avancement de l'expertise en appui Plans stratégiques des régions frontalières, CPDT, Lepur-ULg, 63 p.
- Lille Métropole Communauté urbaine (2010). *Plan de déplacements urbains 2010*, Projet de PDU 2010.

- Ministère de l'Intérieur du Grand-Duché de Luxembourg (2003). *Programme Directeur d'Aménagement du Territoire*.
- MOT (2006). *Les transports transfrontaliers de voyageurs*, Les cahiers de la MOT, n°6, 20 p.
- Newman P. et Kenworthy J.R. (1996). « The land use - transport connection. An overview », in : *Land Use Policy*, Vol. 13, n°1, pp. 1-22.
- Région de Bruxelles-Capitale (2010). *Iris 2 : Plan de mobilité*, Bruxelles, 78 p.
- Wiel M. (1999). *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville*.

## **ANNEXE 5 : COMPARAISON DU PROJET DE PLAN URBAIN DES DEPLACEMENTS DE LILLE-METROPOLE ET DU PLAN IRIS 2 DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE**

### **INTRODUCTION**

L'objectif du présent document est d'analyser, dans une perspective comparative, les plans stratégiques relatifs à la mobilité adoptés ou en cours d'adoption en 2010 par deux métropoles voisines du territoire wallon. En effet, la Communauté urbaine Lille Métropole a actualisé la première version du PDU (plan des déplacements urbains) datant de 2000 en arrêtant un projet de révision ; la Région de Bruxelles-Capitale a, quant à elle, achevé la révision du Plan Iris (1) des déplacements, datant de 1998, en adoptant en septembre 2010 le Plan Iris 2.

A travers cette comparaison, l'équipe de recherche tente à la fois :

- de mettre en évidence les convergences et les divergences entre les intentions de ces deux plans stratégiques ;
- de pointer les impacts potentiels de ces intentions sur le comportement des navetteurs transfrontaliers ou transrégionaux au départ ou à destination du territoire wallon ;
- d'identifier les intentions qui impliquent une concertation voire une coopération avec les autorités wallonnes.

### **MISE EN GARDE**

Avant d'entamer l'analyse plus approfondie des deux documents, il faut préciser que même si ces deux plans ont été adoptés (provisoirement pour le PDU) dans le courant de l'année 2010 (avril pour le projet de PDU, septembre pour le Plan Iris 2) et qu'ils visent tous deux à trouver une réponse aux enjeux liés à la mobilité sur leur territoire (métropolitain), ces deux territoires présentent aussi certaines différences.

En effet, le niveau de pouvoir compétent pour élaborer de tels documents n'est pas la même. D'un côté, le PDU est élaboré à l'échelon d'une Communauté urbaine, forme la plus aboutie de supra-communalité en France (la Communauté urbaine de Lille rassemble 85 communes couvrant la quasi-totalité de l'agglomération – excepté Mouscron, situé en territoire belge, et des polarités voisines proches (Armentières, Comines, etc.) et des communes rurales proches). La Région de Bruxelles-Capitale constitue, quant à elle, une entité fédérée à part entière au sein de l'Etat fédéral belge avec des pouvoirs plus étendus sur un territoire formé par les 19 communes centrales de l'agglomération (centre de l'espace métropolitain bruxellois).

La Communauté urbaine de Lille détient les compétences suivantes (pertinentes pour notre analyse) : transports collectifs urbains (aménagement et gestion des bus, métro et tramway, exploitation du réseau), voirie et signalisation (création et entretien de la voirie communautaire, aménagement des centres-villes et des zones 30), parcs de stationnement et urbanisme. La Région de Bruxelles-Capitale est, quant à elle, compétente pour l'aménagement du territoire et le transport. Les compétences de ces deux entités sont donc relativement similaires.

En ce qui concerne le contexte dans lequel ces deux documents ont été élaboré : d'une part, le Plan Iris 2 s'intègre dans la dynamique lancée par la Région de Bruxelles-Capitale dans le cadre de la 3<sup>ème</sup> révision de son PRD(D) (Plan Régional de Développement Durable) et, d'autre part, le PDU est un préalable à l'élaboration d'un SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) pour la Métropole lilloise amené à remplacer le SDDU (Schéma directeur de développement et d'urbanisme, adopté en 2002). Ces deux dynamiques s'avèrent dès lors relativement similaires.

Les compétences de ces deux entités ainsi que le contexte dans lequel s'élabore l'actualisation de leur plan des déplacements justifient l'intérêt d'une comparaison entre les intentions et objectifs que se donnent respectivement la Région de Bruxelles-Capitale et Lille Métropole Communauté urbaine en matière de mobilité.

## STRUCTURE DE LA NOTE

La comparaison de ces deux documents sera réalisée en trois étapes principales :

1. Dans un premier temps, nous présenterons de manière générale ces deux plans (principaux objectifs, force juridique, etc.) ;
2. Dans un second temps, les intentions pour chaque thématique ou sous-thématique seront explicitées. Nous avons dans ce cadre identifié sept rubriques
  - L'articulation entre aménagement du territoire, urbanisme et mobilité ;
  - Les transports collectifs ;
  - Les modes actifs ;
  - Le réseau routier et le stationnement automobile ;
  - Le transport de marchandises ;
  - Le bruit et l'environnement ;
  - La sécurité.
3. Finalement, nous synthétiserons ces informations via notamment un tableau récapitulatif commentant les différentes thématiques abordées dans une approche comparative.

## 1. PRÉSENTATION DES DEUX PLANS

Le projet de **plan des déplacements urbains de Lille Métropole**, arrêté le 2 avril 2010, a été soumis à enquête publique à la fin de l'année 2010. Ce projet n'est pas le premier pas dans la démarche de la Métropole lilloise en matière de déplacements urbains puisqu'il vient mettre à jour une première version de PDU adopté en 2000. Le nouveau document ambitionne dès lors d'intégrer à la première version de nouveaux enjeux tels que le développement durable et un système de transport métropolitain, qui impliquent notamment la prise en compte des lois Grenelle, des politiques en matière d'énergie, etc. La préparation de ce nouveau document a été précédée d'une évaluation du PDU de 2000 durant l'année 2005 ; les conclusions de celle-ci mettent en exergue une série d'orientations dont la nécessité d'intégrer le stationnement non seulement automobile mais également des vélos, les micro-PDU, une vision au-delà des frontières de la Communauté urbaine,... (p. 13). Se dégage dès lors l'idée d'une Métropole durable, en proposant des objectifs à l'horizon 2020 (p. 22).

Les grands objectifs poursuivis dans le cadre de la démarche menée par LMCU sont :

**Ce second document Projet de PDU 2010 décrit le cœur du projet de PDU 2010. Il expose et détaille les objectifs généraux et chiffrés sur lesquels le projet est ancré. Il décrit la politique de déplacements souhaitée par Lille Métropole pour les années à venir, politique qui s'inscrit dans la logique d'une Métropole durable pour le 21ème siècle. Il détaille enfin les 170 actions et préconisations concrètes proposées à horizon 2020 en matière de mobilité selon 6 axes :**

- 1) Ville intense et mobilité
- 2) Réseaux de transports collectifs
- 3) Partage de la rue et modes alternatifs
- 4) Transport de marchandises
- 5) Environnement, santé et sécurité des personnes
- 6) Mise en œuvre, suivi et évaluation

*Une esquisse de programmation et une estimation financière des actions concluent ce document. Enfin, 4 schémas directeurs, annexés au projet, détaillent les prescriptions territoriales selon 4 thèmes (réseaux de transports collectifs structurants, itinéraires cyclables, hiérarchisation des réseaux viaires, modération des vitesses).*

**Source :** projet de PDU 2010, p. 3.

L'élaboration d'un PDU a été rendue obligatoire pour les agglomérations de plus de 100.000 habitants en France par la LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie) du 30 décembre 1996.

De plus, le projet de PDU actuel contient en annexe une évaluation des incidences environnementales, comme cela est requis par la directive 2001/42/CE relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement. Le projet de PDU réfléchit dans ce cadre aux impacts combinés des progrès technologiques et de la diminution de la circulation routière pour atteindre un objectif de réduction de l'ordre de 35 à 40% des émissions de GES à l'horizon 2020 (par rapport à 2006) (p.28). D'autres éléments sont également étudiés tels que le bruit.

**Le Plan Iris 2** a, quant à lui, pour objectif de mettre à jour le Plan Iris 1 adopté en 1998 par la Région de Bruxelles Capitale afin de décongestionner la capitale et de réduire la part de la voiture dans les transports. Une première version de ce projet de Plan Iris 2 a été élaborée en 2008 sous la responsabilité du ministre Pascal Smet (Sp.a). Le Plan Iris 2 a ensuite été remanié à l'occasion de la sortie du gouvernement bruxellois des socialistes flamands en 2009 et de l'arrivée au poste de Secrétaire d'Etat à la Mobilité de l'écologiste flamand Bruno de Lille. La dernière version du Plan Iris 2 (parfois dénommée Iris 2.vert) a finalement été adoptée le 9 septembre 2010 par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

## 1.1 FORCE JURIDIQUE ET ARTICULATION AVEC LE DOCUMENT STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

En ce qui concerne la Région de Bruxelles-Capitale, le Plan Iris 2 n'est pas un document réglementaire ; il s'impose cependant aux autorités publiques : administrations régionales et communales (p. 6). De plus, le principal document stratégique d'aménagement du territoire pour la Région de Bruxelles-Capitale, le PRD (Plan régional de développement), fait actuellement l'objet d'un processus de révision, dont le timing est relativement similaire à celui lancé par la Région wallonne en vue de l'actualisation du SDER. La Région de Bruxelles Capitale, au travers de son Agence de développement territorial (ADT), a décidé de réviser de manière globale le Plan régional de développement adopté en 2002, équivalent au SDER et de lui donner une nouvelle dénomination : Plan Régional de Développement Durable (PRDD), dont une première version devrait être disponible au début de 2012. Actuellement, après la diffusion d'une déclaration d'intention de modification totale du PRD, la Région en est toujours au stade du diagnostic préalable. Certains éléments peuvent déjà être mis en avant concernant la méthodologie de cette révision : une approche participative *bottom-up*, la volonté de soumettre le projet à une étude d'incidences environnementales (contrairement aux précédents projets de PRD) et de définir des objectifs précis permettant d'évaluer le plan.

A l'échelle de la Métropole lilloise, il existe actuellement un SDDU (Schéma directeur de développement et d'urbanisme) qui constitue le principal document stratégique en matière d'aménagement du territoire à l'horizon 2015. Celui-ci sera amené à être remplacé par un SCoT (schéma de cohérence territoriale), qui devrait être adopté en 2013-2014 (p. 10)<sup>1</sup>. Dans ce cadre, le document mentionne que « *la révision du PDU revêt donc une dimension particulière puisque la politique de déplacements et les orientations qui y sont discutées constitueront la base des orientations stratégiques de la politique des déplacements et de ses imbrications avec le développement, l'urbanisme et l'aménagement du territoire métropolitain dans le cadre du SCoT* » (p. 10). Le projet de plan des déplacements urbains doit également être compatible avec d'autres documents tels que le Plan régional de la qualité de l'air. Enfin, le PLU (Plan local d'urbanisme) est le seul document qui est contraignant d'un point de vue juridique. Lors de ses prochaines modifications, celles-ci devront intégrer les stratégies et objectifs promus par le PDU.

## 1.2 LES PRINCIPAUX OBJECTIFS DE CES DEUX PLANS

### 1.2.1 Les objectifs du PDU de Lille

L'enjeu majeur du PDU 2010 est de tendre vers une mobilité durable, économe de déplacements automobiles, qui s'appuie sur le concept de « Ville intense » et qui contribue au dynamisme et au rayonnement de Lille Métropole. Il se traduit dès lors par six objectifs principaux :

- une politique de déplacements qui contribue au dynamisme et au rayonnement métropolitain : rapprochement des lieux de vie et des lieux d'activités, développement des échanges entre la Métropole et les territoires qui l'entourent dans une gouvernance commune au niveau des transports ;
- un développement urbain équilibré axé sur une urbanité intense avec mixité sociale, mixité des fonctions et développement des services de proximité, construit autour des modes de déplacements structurants (transports collectifs) ;

---

<sup>1</sup> Les pages de référence mentionnées dans la présente analyse sont relatives respectivement au projet de PDU 2010 dans sa version complète et au Plan Iris 2 dans sa version définitive.

- un droit à la mobilité pour tous : liberté de déplacement, accessibilité à tous dans un environnement correctement aménagé et sécurisé ;
- une accessibilité des territoires qui favorise les modes de déplacements les moins polluants, basée sur la subsidiarité (bon mode de déplacement pour la bonne échelle) et qui optimise le développement des emplois et activités ;
- un espace public partagé et de qualité favorisant les mixités urbaine, sociale et d'usages, pour promouvoir la ville des courtes distances, les modes doux et les transports collectifs ;
- des ambitions fortes pour l'environnement et la santé publique améliorant le cadre de vie et contribuant à réduire les dépenses d'énergie et les émissions des GES.

La traduction chiffrée de ces objectifs doit tenir compte du long terme (« penser 2050 pour construire 2020 ») dans une double logique, une logique « plan climat » qui vise à une réduction importante des circulations et des rejets des GES et une logique d'anticipation d'une crise énergétique à l'origine d'une augmentation du coût des carburants.

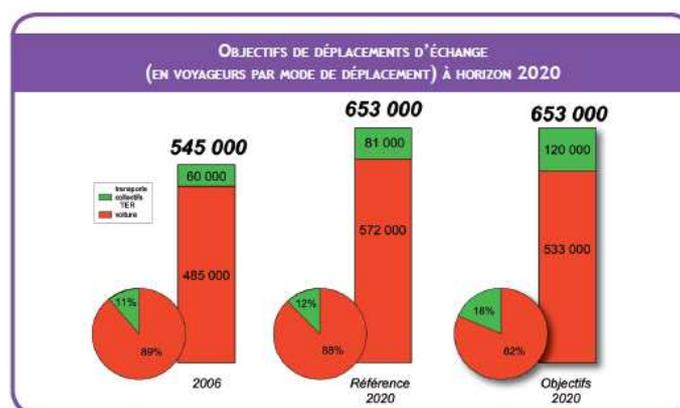
#### 1.42.2.1.1 Les objectifs pour les déplacements internes à la Métropole

Un objectif fort des prochaines années est le maintien de la mobilité à son niveau actuel, c'est-à-dire 3,75 déplacements par jour ouvrable et par habitant de la Métropole et un report modal en faveur des transports en commun et de la mobilité douce. Pour l'atteindre deux scénarii sont proposés dont un extrêmement volontariste qui demande le développement rapide des transports collectifs et des modes doux et la mise en application tout aussi rapide de la « ville des courtes distances ».

#### 1.2.1.2 Les déplacements d'échange de personnes à l'horizon 2020

Deux modes de déplacement interviennent principalement : la voiture et le Train Express Régional (TER).

**Figure 1** : Déplacements d'échange à l'horizon 2020



Source : PDU, p. 26.

Les objectifs présentés à la Figure 1 imposent la mise en place de politiques de déplacements volontaires et coordonnées entre les partenaires institutionnels en charge des transports et de l'aménagement du territoire. Deux grandes clés pour atteindre les objectifs sont l'accroissement de l'offre ferroviaire (TER) et un renforcement de l'intermodalité. On prévoit ainsi une augmentation des voyageurs en échange de 20 % entre 2006 et 2020 tous modes confondus. Pour ce faire, il est envisagé un doublement du trafic voyageurs ferré à l'horizon 2020 et une stabilisation du trafic voiture jusqu'en 2015 suivie d'une baisse de 5 % entre 2015 et 2020.

#### 1.42.2.1.2 Les déplacements de marchandises à l'horizon 2020

Le premier objectif consistera en une meilleure connaissance des flux et filières logistiques à l'échelle métropolitaine. Actuellement, la part du trafic marchandises représente 10 % des kilomètres parcourus dans la Métropole avec une contribution des modes routiers de 84 %. Les objectifs du PDU seront la stabilisation des mouvements de véhicules routiers et l'accroissement des flux de marchandises qui sera absorbé par un transfert vers des modes de déplacements alternatifs et une optimisation du taux de remplissage des véhicules routiers utilisés.

#### 1.42.2.1.3 Les objectifs environnementaux et sociaux

- la sécurité des déplacements : d'ici 2020, 0 tué et blessé grave pour les usagers vulnérables (piétons et cyclistes) ;
- la pollution de l'air et les rejets de GES : leur réduction doit aller de pair avec un objectif de mobilité maîtrisé en ce qui concerne les véhicules particuliers motorisés et une intégration des progrès technologiques (réductions de 40 à 80 % selon le polluant et de 35 à 40 % pour les GES).

L'étude se base sur les données datant de 2001 et tient compte des évolutions jusqu'en 2006.

### 1.2.2 Quelques objectifs chiffrés d'Iris 2

Par rapport à Iris 1, diverses mesures complémentaires ont pour objectifs la réduction de 20 % du trafic à l'horizon 2015, une augmentation de 31 % de la part des transports publics et une part modale de 20 % pour les déplacements mécanisés à vélo.

Au niveau du bruit, ces mesures devraient permettre une diminution de 40 % du nombre d'habitants exposés à un niveau global de bruit  $L_{den}^2$  de minimum 55 dB(A).

#### 1.2.2.1 Les objectifs en matière de mobilité dans Iris 2

La politique de mobilité doit être considérée comme un facteur de développement car elle conditionne l'évolution environnementale, économique et sociale de la Région de Bruxelles-Capitale. A l'horizon 2018, la Région doit pouvoir garantir une qualité de vie à ses habitants et usagers ; dans ce contexte, la qualité de l'air doit répondre aux objectifs européens (en matière de microparticules et de dioxydes d'azote) et les émissions de CO<sub>2</sub> par le transport doivent s'inscrire dans la tendance européenne, avec une réduction de 30 % entre 1990 et 2020.

Le Plan Iris 2 à l'horizon 2018 peut se synthétiser comme suit :

- maîtrise de la demande de mobilité par l'adoption de mesures qui en réduisent structurellement les besoins :
  - o aménagement du territoire : densification sur des pôles accessibles par les transports publics et les modes actifs ;
  - o fiscalité : migration des mécanismes de voiture de société vers des mesures intégrant les enjeux de la mobilité durable (billettique donnant accès à l'ensemble des modes de déplacement alternatifs) ;
  - o mise en place de moyens de substitution aux éléments qui génèrent ces besoins de mobilité (e-gouvernement, télétravail, etc.) ;

---

<sup>2</sup> L'indice  $L_{den}$  correspond à des niveaux de bruit > 55 dB(A) sur une moyenne de 24 h pondérée, c'est-à-dire le seuil à partir duquel le bruit est susceptible de nuire à la santé.

- tarification « intelligente » afin de rationaliser l'usage de la voiture et des poids lourds ;
- valorisation des modes durables avec priorisation de modes alternatifs à la voiture (modes actifs et transports publics) ;
- renforcement du transfert modal et, corolairement, réduction de la charge du trafic :
  - service de haut niveau des transports publics (tram, bus) par une priorité de ces modes par rapport à la voiture au niveau de la circulation en surface ;
  - augmentation des capacités du métro sur les zones saturées ;
  - rationalisation des capacités routières afin de réduire la charge du trafic de 6 à 10 % à l'horizon 2015 et 20 % à l'horizon 2018 ;
- renforcement des alternatives via le transfert modal :
  - mesures pour un déplacement « naturel » des piétons ;
  - 100 % des voiries doivent être cyclables en 2018 ;
  - valorisation du réseau des transports publics, augmentation de l'offre souterraine ;
  - renforcement du rôle du rail (RER, meilleure coordination entre STIB, De Lijn, les TEC et la SNCB) ;
  - transfert modal au niveau du transport des marchandises : renforcement de la voie d'eau et du rail pour l'acheminement des biens et encadrement des poids lourds.

### **1.2.2.2 Les constats**

Les tendances actuelles, à l'horizon 2015, si aucune nouvelle politique n'est mise en œuvre, sont inquiétantes :

- augmentation tendancielle du nombre de déplacements quotidiens ;
- augmentation de l'intensité du trafic (+ 6 % en 2015 par rapport à 2001) ;
- la part dominante de la voiture (3 déplacements sur 5) ;
- la prépondérance de la route pour le transport des marchandises (78 % du tonnage en 2001).

Les déplacements en voiture ne cessent d'augmenter ; entre 1991 et 2001, ceux-ci ont connu une croissance de 8 % pour la tranche 7-9h et, d'ici 2015, la situation sera encore pire avec un déplacement des problèmes de congestion vers le réseau local et les quartiers résidentiels, insuffisamment protégés. En outre, la saturation des voiries handicape les transports publics par la diminution de la vitesse de déplacement moyenne, estimée à 32 %.

L'offre des transports publics ne répond plus correctement aux nouvelles demandes, notamment durant les heures creuses, le soir et la nuit, tandis que la croissance de la clientèle (+ 79 % sur le réseau de la STIB entre 1999 et 2008) n'est pas toujours « digérée » correctement.

## 2. COMPARAISON DES INTENTIONS SPÉCIFIQUES AUX PRINCIPALES THÉMATIQUES

### 2.1 ARTICULATION ENTRE AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET MOBILITÉ

#### 2.1.1 Le Plan Iris 2 de la Région de Bruxelles-Capitale

Le Plan Iris 1 de 1998 intégrait notamment « *le développement économique et urbanistique de la Région comme de son hinterland* »<sup>3</sup> et avait pour Axe premier : « *l'aménagement cohérent du territoire* ».

Pour l'élaboration du Plan Iris 2, trois scénarios volontaristes ont été définis à l'horizon 2015 pour la mobilité à Bruxelles. Ces différents scénarios envisagent la question de l'articulation entre aménagement du territoire et mobilité mais également la thématique du stationnement. Le scénario 3, retenu, propose notamment la définition d'une politique d'AT basée sur l'accessibilité en transports publics, la gestion du stationnement dans le Pentagone, la Couronne et la 2<sup>ème</sup> Couronne, l'extension de la capacité des parkings de transit, etc.

« *Toute action en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme, d'environnement, de développement économique, d'emploi, de logement, de politique sociale, intra-bruxelloise et extra-bruxelloise influence le domaine de la mobilité* »<sup>4</sup>. Le Plan Iris 2 poursuit en affirmant que « *l'implantation des activités ne se décrète pas sans vérifier l'accessibilité, la ville s'articule autour de la densification des pôles garantissant la meilleure desserte par les modes les plus adaptés et les plus durables. La ville se pense notamment à partir de l'accessibilité la plus durable* ». Le plan prévoit notamment qu'à l'horizon 2018, la RBC développe les transports publics, « *première priorité des pouvoirs publics bruxellois [articulés] sur base d'un principe d'organisation de l'aménagement urbain* ».

Le plan poursuit : « *Le premier levier est la politique d'aménagement du territoire. Le choix de l'implantation des activités et des fonctions détermine directement les moyens en mobilité et les modes de déplacement* »<sup>5</sup>.

Le plan prévoit également que la mise en place du RER se fait en concertation avec les deux régions voisines, notamment afin « *d'aménager le territoire pour favoriser la densité des centres urbains périphériques et encourager l'implantation près des pôles multimodaux* »<sup>6</sup>.

Le Plan Iris 2 affirme que « *la proximité garantit une accessibilité optimale. Ce principe doit servir de fil rouge dans la politique de la Région bruxelloise en matière d'aménagement du territoire et plus particulièrement dans le cadre du futur plan régional de développement durable* »<sup>7</sup>. De la sorte, Iris 2 s'inscrit dans la logique de la ville des courtes distances impliquant densité et mixité des fonctions.

---

<sup>3</sup> Plan Iris 2, p. 4.

<sup>4</sup> Plan Iris 2, p. 18.

<sup>5</sup> Plan Iris 2, p. 19.

<sup>6</sup> Plan Iris 2, p. 41.

<sup>7</sup> Plan Iris 2, p. 51.

Le point 6 des « Actions de mise en œuvre » s'intitule « Accorder mobilité et aménagement du territoire ». Cependant, le plan, qui n'accorde qu'un peu plus d'une page pour traiter de cette importante problématique, ne fait qu'énoncer quelques principes généraux : « *la mixité urbaine est source de mobilité active puisqu'elle rapproche services et commerces des habitants* » ou « *la mobilité durable est intimement liée à la politique d'aménagement du territoire* » (p. 64), « *la densification des activités sur les nœuds intermodaux constitue le principe à atteindre* » ou encore « *la politique d'aménagement du territoire doit intégrer le critère d'accessibilité au cœur des choix d'implantation* ». A ce propos, nous pouvons relever l'avis de Hubert, Dobruszkes et Macharis (2010) qui critiquent le peu de prise en considération de l'imbrication entre mobilité et aménagement du territoire dans le texte de la première version du Plan Iris 2 (qui n'a presque pas été modifié) : « *symptomatique de cette situation, la priorité 6 'accorder mobilité et aménagement du territoire' du Plan Iris 2 tient en deux pages et en reste à des considérations très générales* »<sup>8 9</sup>. L'Axe 1 du Plan Iris 1 était pourtant consacré à « l'aménagement cohérent du territoire ».

Toutefois, le Plan Iris 2, dans l'optique d'une meilleure maîtrise de l'(auto)mobilité, mise sur la proximité, comme gage d'une meilleure accessibilité. La Région envisage dès lors des mesures fiscales pour encourager la proximité ; le Plan Iris 2 envisage notamment une remise en question du système fiscal relatif aux voitures de société actuel car il va à l'encontre des objectifs poursuivis par la Région en termes de mobilité. La Région voudrait ainsi encourager les entreprises à remplacer ce système par « *une intervention dans les coûts de logement situés en RBC à proximité du lieu de travail. La Région examinera également d'éventuelles mesures foncières qui favorisent la densification* »<sup>10</sup>, sans apporter plus de précision à ce sujet pour l'instant. La Région wallonne est dès lors concernée par de telles mesures susceptibles d'avoir d'importants effets positifs et négatifs pour sa population et ses nuisances environnementales.

Au-delà de la confirmation des choix entérinés par Iris 1, le Plan Iris 2 prévoit toutefois de traiter les projets d'aménagement du territoire en synergie avec le Plan régional de mobilité. « *La Région réalisera en 2010 une carte d'accessibilité en préparation du Plan Régional de Développement Durable. Cette carte a pour objectif d'évaluer les pertinences de localisation de nouveaux projets [...] les critères pris en compte seront l'accessibilité piétonne et à vélo et pour les transports publics, le maillage (effet réseau), la durée d'accès et la fréquence tant en heures de pointe qu'en heures creuses. Pour les densifications ultérieures [...], il faut viser au minimum une répartition modale de 50% en transports publics, 20% en deux roues et 30% en voiture individuelle* »<sup>11</sup>. Le Plan Iris 2 prévoit en outre de modifier le cadre législatif d'urbanisme pour intégrer les enjeux de mobilité aux commissions de concertation et des exigences pour le stationnement des vélos.

Le PRDD, en cours d'élaboration et amené à remplacer l'actuel Plan régional de développement de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC), devra prendre en considération la logique du Plan Iris 2 et assurer la cohérence entre aménagement du territoire, urbanisme et mobilité<sup>12</sup>. Au niveau des schémas mais aussi des permis, le Plan Iris 2 suggère d'intégrer les objectifs de mobilité identifiés dans ces documents.

---

<sup>8</sup> LEJEUNE Z. et LAMBOTTE J.-M., Rapport septembre 2010, Veille stratégique des régions frontalières, Subvention 2009-2010, p. 48.

<sup>9</sup> HUBERT M., DOBRUSZKES F. et MACHARIS C., « Etats généraux de Bruxelles. La mobilité à, de, vers et autour de Bruxelles », in *Brussels Studies*, Note n°1, 5 janvier 2008, p. 5.

<sup>10</sup> Ibid, p. 5.

<sup>11</sup> Plan Iris 2, p. 65.

<sup>12</sup> Plan Iris 2, p 72.

### 2.1.2 Le PDU de Lille Métropole Communauté urbaine

La loi SRU (Solidarité et renouvellement urbain) du 13 décembre 2000 prône une meilleure cohérence entre politiques de déplacements et d'urbanisme.

L'objectif d'allier aménagement du territoire et mobilité est consacré à plusieurs endroits du projet de PDU et, tout particulièrement, dans l'Axe 1 : *Ville intense et mobilité : promouvoir un déplacement et des formes urbaines durables*. Il s'illustre notamment au travers du concept de « ville intense » qui vise à « *construire la ville de demain, dans les cœurs urbains denses et en dehors, mixte socialement et dans ses fonctions (habitat, services, équipements publics, activités économiques, etc.), économe en espace, en énergie et en émission de gaz à effet de serre. En conséquence, c'est une ville en lien avec tous les systèmes de transports, qui intègre tous les modes de déplacements, qui limite les déplacements motorisés individuels et valorise l'usage des modes alternatifs à la voiture* » (p. 34). D'où est également développé le concept de « villes éco-mobiles ».

Le PDU rappelle en outre son rôle de « *base des orientations stratégiques de la politique de déplacements et de ses imbrications avec le développement, l'urbanisme et l'aménagement du territoire métropolitain dans le cadre du SCoT* » qui doit être actualisé en 2013 ou 2014<sup>13</sup>. En effet, le PDU doit être en conformité avec les documents d'aménagement du territoire que sont actuellement le SDDU (Schéma directeur de développement et d'urbanisme de Lille-Métropole) et, d'ici peu, le SCoT. Cette articulation entre aménagement du territoire et mobilité est à nouveau confirmée, p. 14 : « *le PDU révisé servira de cadre à l'ensemble des actions engagées par Lille Métropole, voire par ses partenaires en matière d'infrastructures de transports, mais également de gestion de la mobilité et d'articulation entre urbanisme et déplacements* ». Une des principales orientations du document consiste d'ailleurs à « *aménager le territoire pour réduire la dépendance à l'automobile* »<sup>14</sup>.

Ce sont dès lors des politiques et des objectifs en matière de densité, d'intensité urbaine adaptée, de maîtrise de l'usage de la voiture, etc. qui sont développés dans le document. En effet, le concept de ville intense doit être mis en œuvre afin de tendre « *vers une ville des courtes distances* » et de développer la « *marchabilité* » du territoire.

---

<sup>13</sup> PDU, p. 10.

<sup>14</sup> PDU, p. 15.

## RÉSUMÉ

### 1 - Faire la ville intense articulée avec l'ensemble du système de déplacements

- 1.1 Articuler systématiquement politiques urbaines et politiques de mobilité par le développement de conceptions urbaines uniques. Elles contribueront ainsi à un urbanisme qui supporte et génère des déplacements raisonnés et économes en énergies fossiles
- 1.2 Mettre en œuvre des opérations urbaines qui favorisent intrinsèquement le développement des mobilités alternatives en privilégiant :
  - une intensité urbaine d'emplois et d'habitants
  - une mixité et une diversité des fonctions urbaines
  - un maillage des réseaux adapté à la pratique des mobilités alternatives
  - des principes et solutions adaptés aux différents contextes et territoires métropolitains
- 1.3 Tendre vers le respect de la concomitance de la mise en service des réseaux de déplacements avec l'arrivée des usagers qui fréquenteront les futurs sites stratégiques de développement, ou a minima prendre les dispositions utiles pour les préserver à terme
- 1.4 Intégrer politiques de mobilité et de développement économique notamment par une localisation des sites économiques adaptée aux réseaux de déplacements existants et projetés, et qui tienne compte des types d'activités attendues sur les sites et des conditions de desserte nécessaires aux activités
- 1.5 Appliquer le principe de la Ville intense pour l'aménagement des sites économiques, en favorisant notamment la mixité des fonctions urbaines, économiques, résidentielles, de services et d'équipements, en atteignant des densités adaptées et en minimisant l'espace foncier consommé pour une desserte en transports collectifs efficace
- 1.6 Privilégier une réponse multimodale et adaptée aux motifs de déplacements exprimés sur les sites de développement économique, existants et futurs
- 1.7 Contribuer à une politique de mobilité en prise directe avec la logique d'urbanisme commercial, en veillant à prendre en compte les besoins de mobilité des biens et des personnes tout en y apportant des solutions résolument alternatives à l'usage des modes routiers et en aménageant des futurs sites commerciaux avec une mixité fonctionnelle affirmée et une conception qui limitent l'espace foncier consommé

### 2 - Les réseaux de transports collectifs lourds comme supports et vecteurs du développement urbain

- 2.1 Valoriser les axes de transports collectifs en site propre existants au sein des Disques de Valorisation des Axes de Transport (DIVAT) :
  - hiérarchiser les DIVAT selon la qualité et le niveau de service de leur desserte en transports collectifs (niveaux 1 à 3),
  - privilégier les développements urbains projetés sur les territoires directement à proximité des axes de transports collectifs lourds existants ou projetés, arrêts de métro, tramway, gare ou bus à haut niveau de service,

- proposer dans le futur SCOT et dans le PLU des prescriptions urbaines particulières à distinguer selon les DIVAT de niveaux 1, 2 et 3 en appliquant notamment pour toutes nouvelles constructions résidentielles et économiques des objectifs de densités minimales différenciés :
    - dans les DIVAT de niveau 1 : au moins 70 logements/hectare pour toutes nouvelles constructions à usage d'habitat et des COS supérieurs à 1,5 pour les immeubles de bureaux et 1 pour les autres activités économiques
    - dans les DIVAT de niveaux 2 et 3 : au moins 35 logements/hectare pour toutes nouvelles constructions à usage d'habitat et des COS supérieurs à 1 pour les immeubles de bureaux et 0,5 pour les autres activités économiques
  - proposer des normes de stationnement spécifiques pour les véhicules motorisés au sein des DIVAT concernant les nouvelles constructions de bureaux et d'activités tertiaires (cf axe 3)
  - formaliser une stratégie foncière et d'aménagement urbain propre aux DIVAT,
  - aménager des itinéraires piétons et cyclables depuis et vers les stations de transports collectifs courts, accessibles pour tous, confortables et sécurisés.
- 2.2 Développer des contrats d'axes ou de DIVAT dans un cadre spécifique, ou en articulation avec les contrats de territoire pour mettre en relation les synergies conjointes à trouver entre un réseau de transports collectifs lourds existant ou à venir et l'intensité urbaine à y associer
- 2.3 Valoriser le potentiel de développement urbain et ferroviaire permis par les emprises ferroviaires en collaboration avec RFF et la SNCF grâce à des mesures de protection du patrimoine ferroviaire existant, et la réalisation d'aménagements urbains articulés avec le domaine ferroviaire

Face à la prédominance du mode routier pour répondre aux besoins de mobilité des activités et des acteurs économiques, le projet de PDU tente de promouvoir une nouvelle approche pour l'implantation géographique et dès lors pour l'accessibilité de ces activités. Le PDU encourage « *une évolution de la manière de concevoir, de localiser et de mettre en œuvre l'aménagement et la desserte des espaces qui supportent le développement économique local* »<sup>15</sup> et ce notamment en adéquation avec les bassins de vie de la métropole et au-delà. Le projet prévoit dès lors de prendre en compte le type d'activités ainsi que les conditions de desserte de l'activité.

Finalement, le PDU reconnaît que « *les pôles d'activités économiques sont un pan à part entière de la Ville durable et à ce titre, leur aménagement s'attachera à favoriser la mixité fonctionnelle* »<sup>16</sup> (fonctions économiques, résidentielles, de services, d'équipements).

Le PDU prévoit en outre de développer la pédagogie, l'exemplarité et la communication sur l'articulation entre ces deux composantes.

<sup>15</sup> PDU, p. 35.

<sup>16</sup> PDU, p. 36.

Finalement, la question de l'articulation entre aménagement du territoire et mobilité est abordée dans une réflexion sur le long terme : coordination avec les territoires voisins dont la Belgique, coopération des différents acteurs institutionnels compétents en matière de transports et d'aménagement du territoire à une échelle élargie, etc.<sup>17</sup>. Pour rappel, la question de la collaboration avec les territoires voisins soulevée par le PDU de Lille rejoint une intention du SDER : l'élaboration d'un schéma transfrontalier dans chacune des aires métropolitaines. « *La prise en compte du contexte suprarégional met en évidence la nécessité pour la Wallonie de participer aux quatre aires métropolitaines qui la jouxtent et qui ponctuent les deux eurocorridors qui la traversent ou pourraient la traverser* »<sup>18</sup>. Le SDER poursuit : « *La partie wallonne de chacune des \*aires métropolitaines transfrontalières qui concernent la Wallonie est reprise dans le SDER comme aire de coopération suprarégionale appelant des mesures spécifiques de développement, notamment l'élaboration d'un \*schéma de développement* »<sup>19</sup> (ce schéma étant entendu au sens large comme un document d'orientation stratégique).

### 2.1.2.1 Le concept de DIVAT

Le DIVAT (Disque de Valorisation des Axes de Transport) constitue l'un des concepts les plus intéressants du projet de PDU 2010. Il correspond à « *un disque de 500 mètres de rayon centré sur une station de transports collectifs en site propre de type métro, tramway, train ou bus à haut niveau de service* » (p. 37). L'objectif poursuivi par le PDU via ce concept est de promouvoir les développements urbains denses au sein des DIVAT identifiés, à savoir des lieux où la politique de la ville intense sera développée de manière spécifique.

Le projet poursuit : « *les DIVAT se distinguent selon la qualité et le niveau de service de l'axe de transports collectifs dont ils dépendent, mais également en fonction des particularités territoriales dans lesquels ils s'inscrivent* ». Il identifie dès lors trois types de DIVAT.

**Tableau 1** : Hiérarchisation des DIVAT

HIÉRARCHISATION DES DIVAT		
Qualité et niveau de l'offre de service TC	Type de DIVAT concerné	
DIVAT de niveau 1	<b>DIVAT Métro</b> <b>DIVAT Tramway</b> <b>DIVAT tram-train "urbain"</b>	<i>Offre : au moins 150 passages par jour dans les 2 sens confondus</i> <i>Offre : au moins 150 passages par jour dans les 2 sens confondus</i>
DIVAT de niveau 2	<b>DIVAT TER plus</b> <b>DIVAT tram-train "suburbain"</b> <b>DIVAT BHNS "urbain"</b>	<i>Offre : au moins 30 passages par jour dans les 2 sens confondus</i> <i>Offre : au moins 60 passages par jour dans les 2 sens confondus</i> <i>Offre : au moins 200 passages par jour dans les 2 sens confondus</i>
DIVAT de niveau 3	<b>DIVAT TER</b> <b>DIVAT BHNS "suburbain"</b>	<i>Offre : entre 10 et 30 passages par jour dans les 2 sens confondus</i> <i>Offre : entre 50 et 200 passages par jour dans les 2 sens confondus</i>

<sup>17</sup> PDU, p. 138.

<sup>18</sup> SDER, p. 104.

<sup>19</sup> SDER, p. A.6.

Source : Projet de PDU 2010, p. 38.

**Tableau 2** : Objectifs de densité dans les DIVAT

OBJECTIFS DE DENSITÉ DANS LES DIVAT	
DIVAT de niveau 1 <i>(métro, tramway, tram-train "urbain")</i>	DIVAT de niveau 2 et 3 <i>(autres)</i>
<i>Objectif de densité brute supérieure à 70 logements par hectare pour toute nouvelle construction à usage d'habitat</i>	<i>Objectif de densité brute supérieure à 35 logements par hectare pour toute nouvelle construction à usage d'habitat</i>
<i>Objectif de densité supérieure à 1,5 (COS) pour les immeubles de bureaux et à 1 pour les autres activités économiques</i>	<i>Objectif de densité supérieure à 1 (COS) pour les immeubles de bureaux et à 0,5 pour les autres activités économiques</i>

Source : Projet de PDU 2010, p. 38.

Ce sera au PLU (plan local d'urbanisme) de définir des règles permettant de mettre en œuvre les orientations du PDU en la matière. Il est à remarquer que des PVALT (périmètres de valorisation des axes lourds de transports) *existent « déjà dans le PLU depuis 2004 avec des règles urbaines qui leur sont propres »* (p. 38).

Dans les DIVAT, Le PDU prévoit donc des densités minimales *« pour toute nouvelle construction à vocation résidentielle et d'activités économiques (bureaux, tertiaires) »* ainsi qu'une politique foncière adaptée, des normes de stationnement, des itinéraires piétons et cyclistes et finalement la contractualisation entre acteurs de l'aménagement et des transports publics.

Le concept d'éco-quartier est développé dans le document (p. 41) et s'articule au concept de DIVAT puisqu'un éco-quartier doit se situer dans le périmètre d'un DIVAT.

Nous avons testé les critères relatifs à la fréquence des transports en commun et à la densité brute en logements proposés par le projet de PDU pour les DIVAT au territoire wallon. Pour ce faire, nous avons eu recours aux données relatives à la desserte en bus et en train recueillies en vue de l'élaboration des cartes d'accessibilité et aux données de logements par parcelle fournies par le cadastre à destination de l'expertise commerce. Nous avons produit un couple de cartes sur base de ce test pour chacun des trois territoires suivants :

1. le Hainaut occidental ;
2. la région liégeoise ;
3. l'ensemble de la Wallonie.

Pour la qualité de la desserte en train, nous avons distingué les gares desservies par moins de 30 passages par jour et plus de 30 passages par jour. Pour la qualité de la desserte en transports en commun urbains et vicinaux, nous avons pris en compte différents niveaux de fréquence, dont ceux retenus pour les 3 niveaux de DIVAT. La fréquence comptabilisée pour chaque arrêt est celle obtenue en additionnant les 2 sens de circulation et l'ensemble des lignes s'y arrêtant. Nous n'avons toutefois pas distingué l'offre en tram (métro de Charleroi), en métro (arrêt CH Dron sur la ligne de métro 2 de Lille situé à côté du poste frontière du Risquons-Tout à Mouscron), en Bus à Haut Niveau de Service (absence de BHNS en Région wallonne) et en bus classique.

Pour la densité brute de logements, nous avons appliqué au territoire wallon une grille de pixels d'une maille de 100 m sur 100 m. Pour chaque pixel contenant au minimum 5 logements, une indication du nombre de logements qu'il comporte est fournie.

Au vu des cartes ainsi obtenues (cartes 1, 2 et 3) et sur base des acquis des travaux du thème 2.B. « Structuration du territoire et émissions de gaz à effet de serre » et des cartes d'accessibilité, nous pouvons émettre les commentaires suivants :

- les seuils en termes de fréquence des TC proposés par le projet de PDU nous paraissent pertinents concernant les BHNS et les trams. De même, la prise en compte d'un rayon de 500 m autour des arrêts de bus et de tram nous semble pertinente. En ce qui concerne le métro, les distances moyennes entre stations habituellement prescrites dans la littérature est de 700 m ;
- les BHNS offrent une meilleure qualité de service en termes de rapidité, ponctualité et capacité que les bus classiques. Pour une même fréquence de desserte, les BHNS permettent d'obtenir une fréquentation bien supérieure à des bus classiques. Pour compenser cette moindre qualité des bus circulant partout en Région wallonne (surtout en termes de rapidité en cas d'absence de site propre), il est nécessaire de disposer d'une fréquence de passage bien supérieure pour obtenir la même fréquentation qu'avec des BHNS. Nous avons dès lors distingué en plus des seuils de 50 et 200 passages de bus par jour proposés dans le projet de PDU des seuils de 75 et 300 passages par jour. Que l'on retienne les seuils de 50 et 200 bus par jour ou de 75 et 300 bus par jour, de nombreuses grandes villes et villes wallonnes de taille moyenne disposent de fréquences supérieures aux seuils proposés. Selon les cartes d'accessibilité, à une fréquence de 50 bus par jour correspond en moyenne une part modale de 4% au lieu de résidence et de 3,8% au lieu de travail. A une fréquence de 200 bus par jour correspond en moyenne une part modale de 9% au lieu de résidence (sauf au centre des villes où une réduction locale de la part modale est constatée) et de 6,5% au lieu de travail ;
- l'utilisation du seul seuil de 30 passages par jour pour les trains nous paraît ne pas refléter dans le cas wallon une correcte hiérarchie des stations de chemin de fer. Il nous paraît utile d'opérer, contrairement à ce qui est proposé par le projet de PDU, une distinction entre les gares régionales (desservies par des trains IC) et les gares locales (desservies par les seuls trains locaux ou interrégionaux correspondants aux TER français). De même, la prise en compte d'un rayon de 500 m autour des gares nous paraît une distance réductrice ; une distance de 700m, à l'instar du métro, nous paraît plus pertinente. La zone de chalandise pédestre autour d'une gare de train, en raison de la rapidité plus importante de ce mode de transport, est supérieure à celle autour d'un arrêt de bus ;
- les densités brutes minimales de logements prescrites par le projet de PDU 2010 (à savoir 70 logements par hectare pour les DIVAT 1 et 35 logements par hectare pour les DIVAT 2 et 3) nous paraissent quelque peu irréalistes ; ces densités n'étant en réalité présentes que dans les sites très urbains en Région wallonne. Par contre, si les densités envisagées sont nettes, les objectifs minimaux proposés par le projet nous paraissent dès lors beaucoup plus réalistes. De plus, ces densités brutes particulièrement élevées prescrites par le projet de PDU risquent de s'opposer soit au logement individuel, soit à une mixité des fonctions ;
- la classification des DIVAT en trois types selon la fréquence de passages des moyens de transports collectifs n'a, selon nous, pas la richesse et la précision que peut apporter une classification de la qualité de la desserte telle qu'elle est mesurée aujourd'hui en Suisse. Le rôle particulier des quartiers centraux autour de la gare principale (des gares principales dans le cas de Lille) n'est pas suffisamment souligné par le concept de DIVAT. Ceci nous semble constituer un manque, particulièrement vis-à-vis de la spatialisation des normes de stationnement (cf. chapitre 2.4.2 ci-après). De plus, en dehors des DIVAT de type 1, l'absence généralisée de normes nous paraît dangereuse vu les effets pervers liés à la

juxtaposition entre des lieux où les normes sont sévères et des lieux où il n'y a pas de normes.

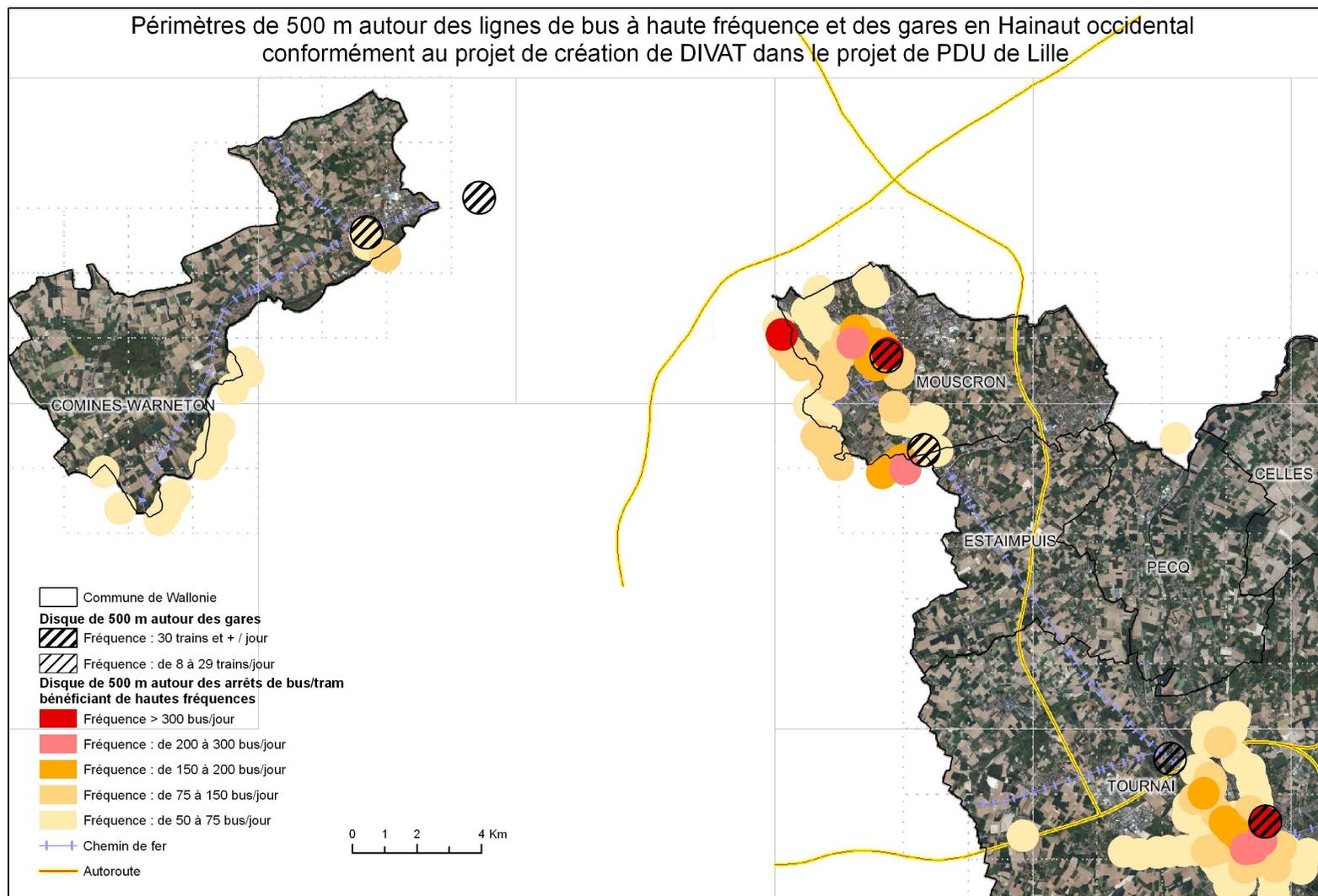
En Suisse, par contre, depuis 2008-2009, une cartographie fine de la qualité de la desserte est développée pour l'ensemble du territoire. Celle-ci permet de visualiser et d'analyser l'adéquation entre la distribution de la population et des emplois par rapport à la qualité de cette desserte. En tout point du territoire suisse, il est désormais possible de déterminer la classe de desserte de transports en commun<sup>20</sup>.

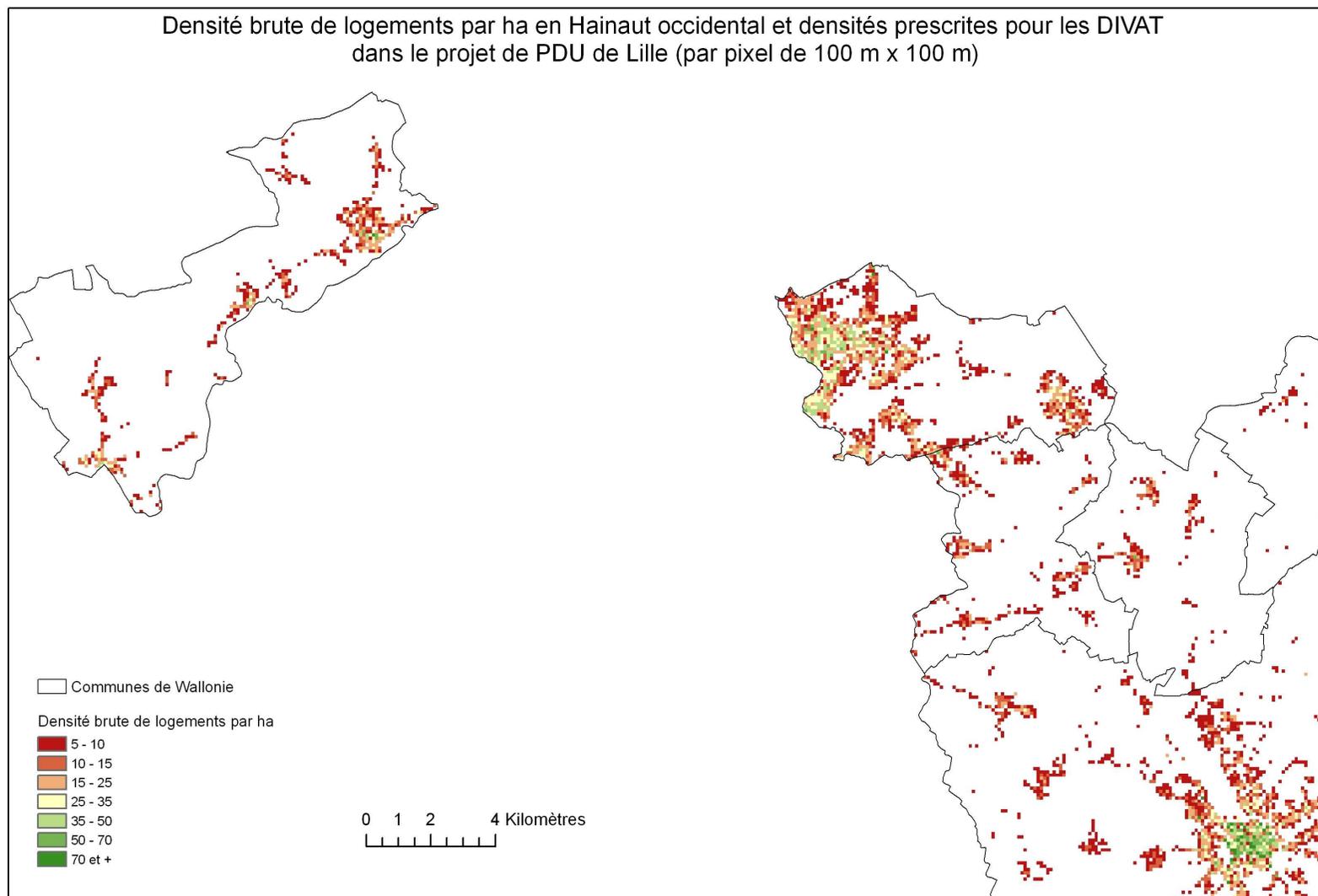
*« Les classes de desserte en transports publics permettent de mesurer la qualité de la desserte d'une zone à partir des arrêts de transports publics. Dans l'aménagement du territoire, cet indicateur est utilisé pour évaluer la qualité de la desserte en transports publics de zones à bâtir. Dans la Statistique suisse des zones à bâtir 2007 (ARE, 2008), on a procédé à une analyse différenciée selon les catégories d'utilisation des zones et les classes de desserte en transports publics. L'analyse s'est faite en fonction des types de zones, des cantons, de la typologie des communes utilisée dans ce domaine et au niveau des communes »<sup>21</sup>.*

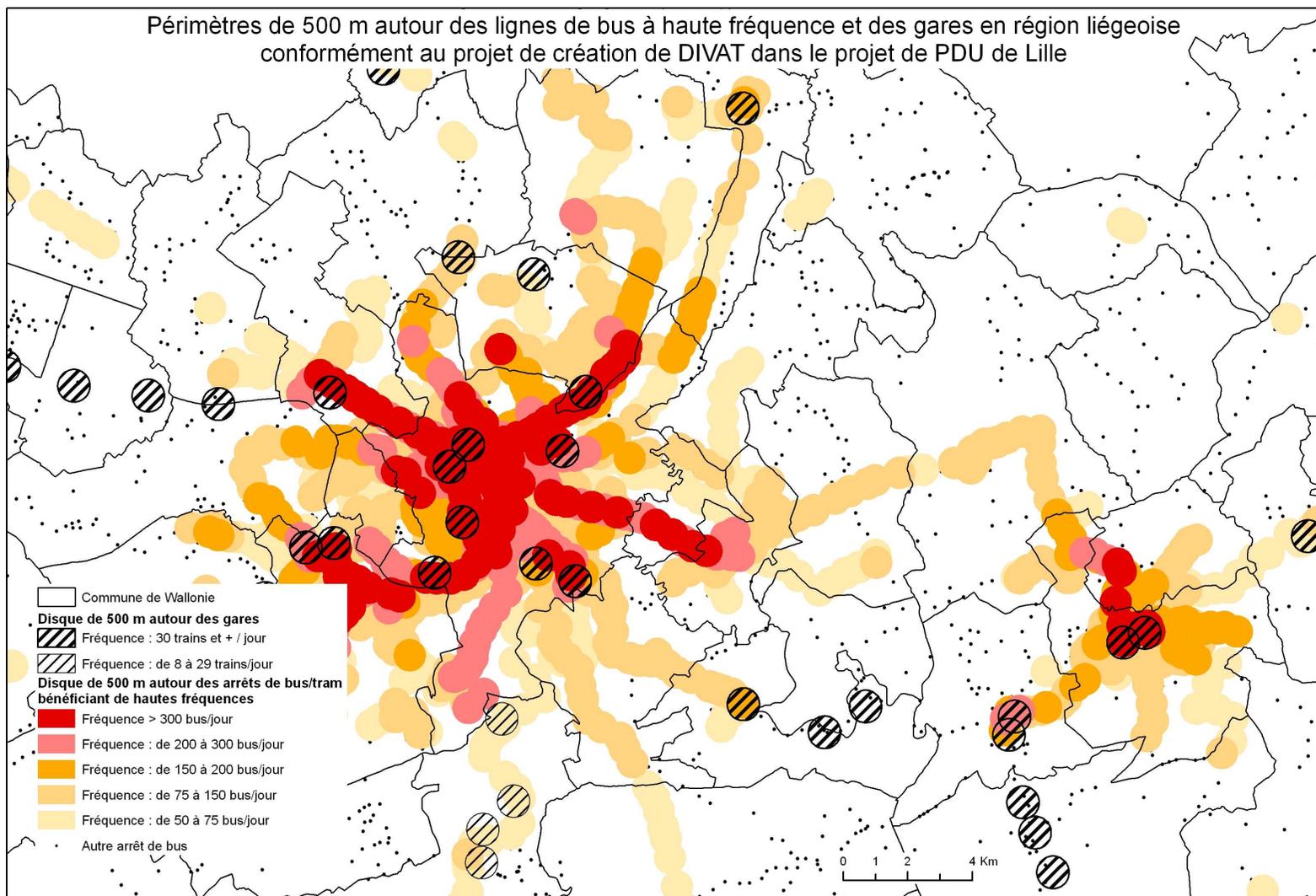
---

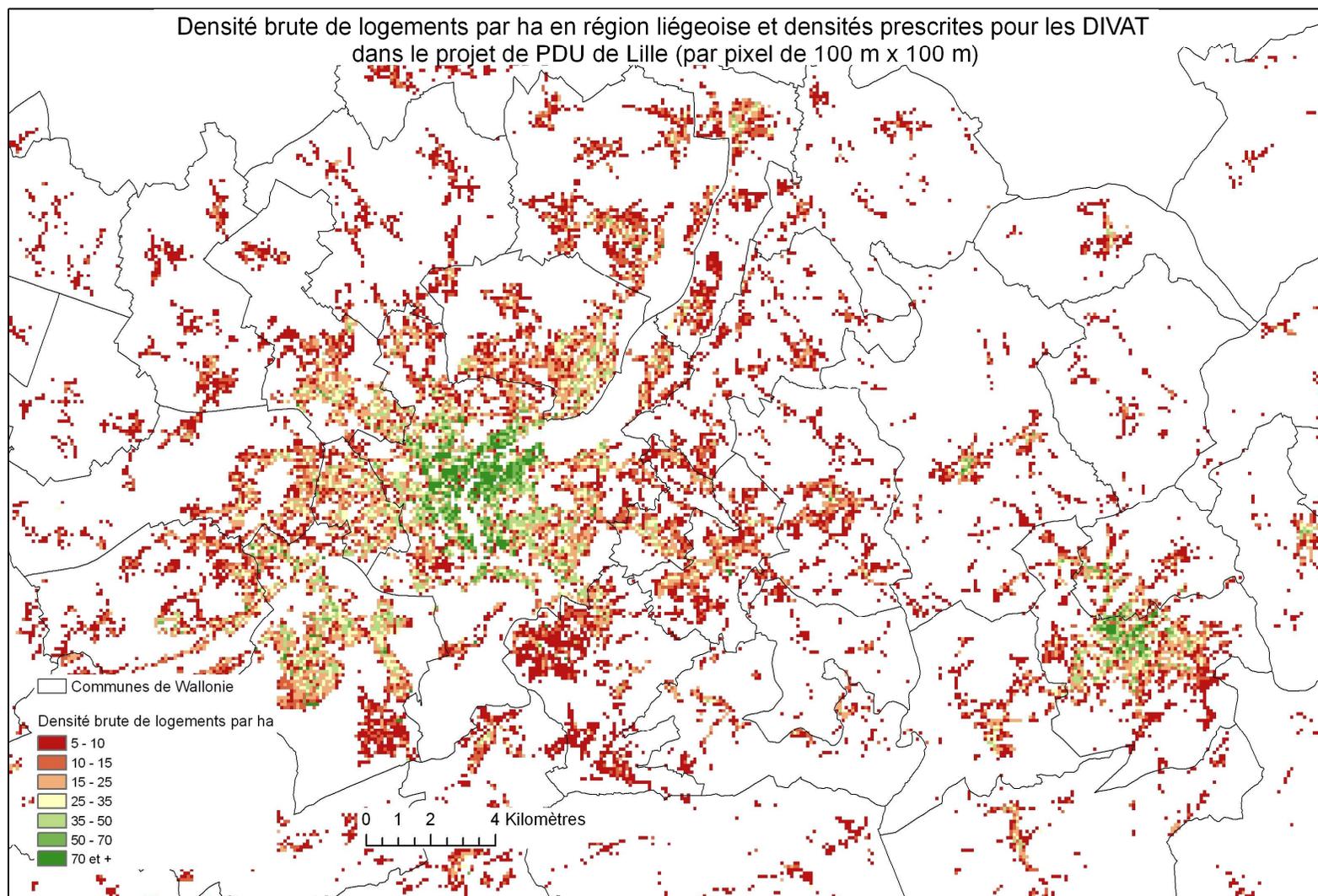
<sup>20</sup> Confédération suisse, Office fédéral du développement territorial, *Desserte et accessibilité en Suisse avec les transports publics et le trafic individuel motorisé*, Rapport de base, juin 2010, consultable en ligne : <http://www.are.admin.ch/themen/verkehr/00256/04271/index.html>, consulté le 13 avril 2011.

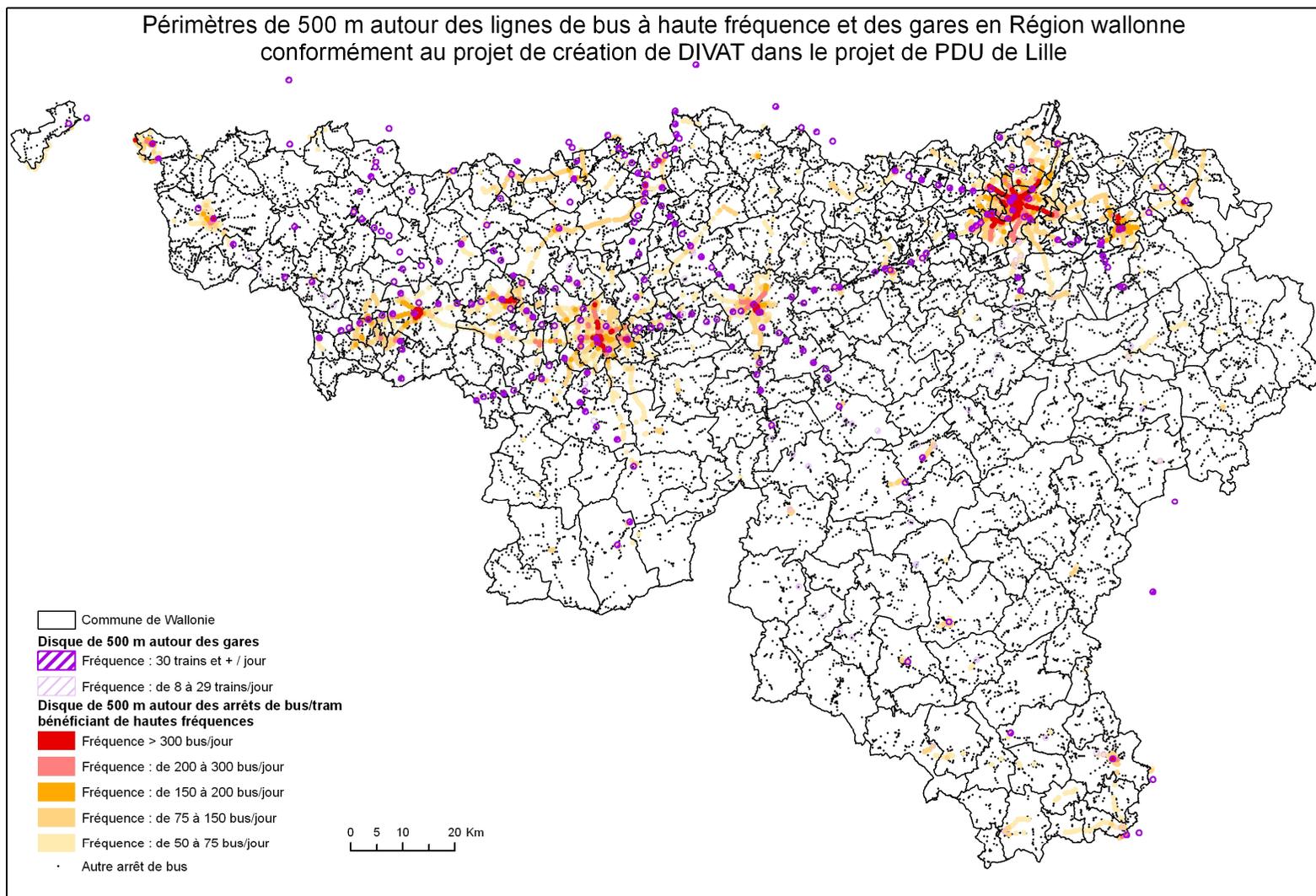
<sup>21</sup> Ibid, p. 9.

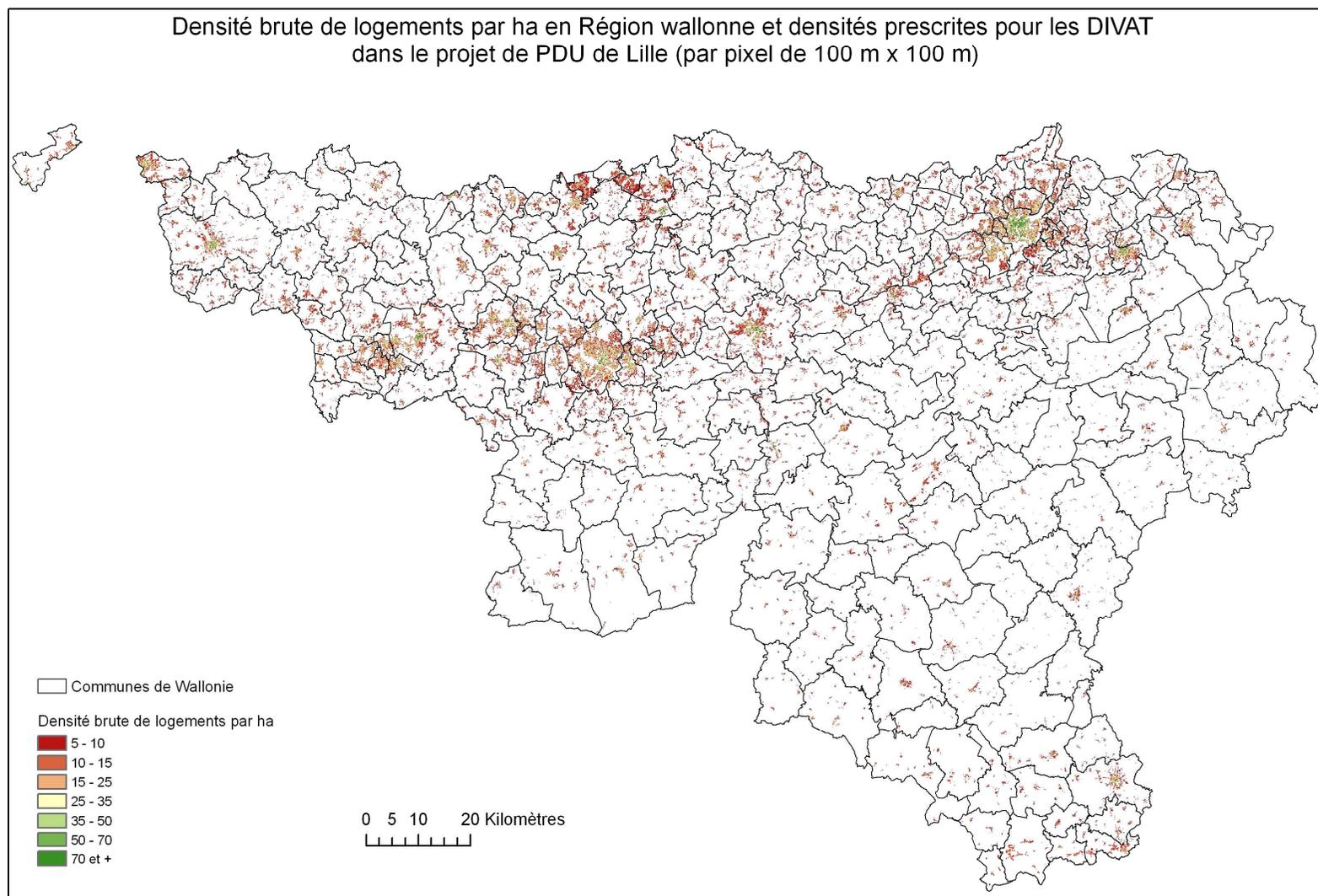












## 2.2 LES TRANSPORTS COLLECTIFS

### 2.2.1 Iris 2

La première priorité est la réalisation pour 2018 de la prolongation du Pré-Métro et du Métro à Schaerbeek et l'étude de la prolongation vers Uccle mais le transport public en surface (bus et trams) n'est pas oublié pour autant car le potentiel de croissance est très élevé en regard des chiffres d'autres grandes capitales (la part de marché des transports publics à Paris et Londres est de 80 %). Outre l'étude de la prolongation du métro vers le sud jusque la station Uccle Calevoet (arrêt du RER sur la ligne Bruxelles-Midi – Waterloo – Braine-l'Alleud – Nivelles), la Plan Iris 2 propose d'étudier le remplacement du tram circulant sur les boulevards de la ceinture moyenne par du métro. Ces deux projets (métro vers Uccle et sur les boulevards) pourraient permettre de favoriser l'accès à une masse importante des navetteurs wallons à leur lieu d'emploi situé au sud et au sud-est de la RBC sans devoir passer par le centre. Pour faire profiter au maximum ces navetteurs wallons de cette future offre en métro lorsqu'elle sera en place (soit bien au-delà de 2018), il s'avère nécessaire que les gares d'Etterbeek et d'Uccle Calevoet soient bien desservies en train depuis la Wallonie. Ceci implique qu'elles ne soient pas uniquement desservies avec une haute fréquence par le RER mais aussi par de trains semi-directs fréquents de type IC ou IR depuis respectivement Charleroi – Luttre – Nivelles et Namur – Gembloux – Ottignies.

#### 2.2.1.1 Focus sur les utilisateurs

L'accent doit être mis sur la convivialité et la facilité d'accès en adoptant les principes suivants :

- préférence aux liaisons directes et limitation des ruptures de charge ;
- offre de service de haut niveau, rapide et régulière ;
- offre Métro renforcée, valorisée et étendue ;
- accessibilité garantie des stations et véhicules ;
- simplicité, lisibilité et compréhension des schémas de ligne et des informations ;
- formules tarifaires transparentes et compréhensibles ;
- transports publics confortables et sûrs.

#### 2.2.1.2 Un réseau efficace et amélioré

##### a) Les axes stratégiques

- optimiser l'exploitation du réseau existant ;
- automatiser le métro et augmenter la capacité du réseau souterrain aux endroits nécessaires (arrivée à saturation du métro entre De Brouckère et Schuman) ;
- prioriser le passage des transports publics de surface (sites propres et/ou protégés) ;
- garantir des ruptures de charge les moins pénalisantes possibles ;
- développer un réseau complet avec des lignes de bus et de tram<sup>22</sup> « à haut niveau de service » ;

---

<sup>22</sup> Dans le contexte bruxellois, les critères d'un tram (THNS) et d'un bus (BHNS) à haut niveau de service sont les suivants : une fréquence toutes les 5 minutes en heures de pointe, toutes les 7 minutes 30 en heures creuses et toutes les 10 minutes en soirée jusque 22h 00; une vitesse moyenne d'au moins 20 km/h ; 90% des services qui respectent l'intervalle en pointe ; accessible aux personnes à mobilité réduite et taux de remplissage < 3 personnes/m'. Pour les autres lignes de tram et de bus, les critères prioritaires sont (en ordre décroissant) : le cadencement sur les troncs communs, la coordinabilité des fréquences avec celles des lignes à haut niveau de service, l'adaptation de l'offre à la demande ; l'offre minimale en creux est de 15' et en soirée de 20'. Ce type d'offre est sans doute l'optimum sur les axes menant au centre des grandes villes wallonnes (Liège, Charleroi, Namur et Mons) les plus chargés du réseau des TEC wallons.

- améliorer les fréquences en heure de pointe ;
- envisager une desserte adaptée à la demande scolaire ;
- faciliter l'intermodalité en améliorant le stationnement des vélos et le balisage pour les piétons ;
- coordonner le réseau avec les autres opérateurs (TEC, De Lijn, SNCB) afin notamment d'éviter toute concurrence.

#### *b) Les actions programmées*

- offre souterraine renforcée : augmentation des capacités et régularité accrue dans la desserte ;
- priorité à la vitesse commerciale des trams et des bus en garantissant des temps de parcours concurrentiels à la voiture individuelle : création de sites protégés, priorité aux carrefours et feux ;
- proposer une offre de haute qualité : acquisition de matériel moderne de première classe, généralisation du matériel de surveillance et intensification de la lutte contre la fraude, facilitation des transferts entre lignes (billettique unique avec la SNCB, les TEC, De Lijn, voire avec d'autres opérateurs internationaux tels que la RATP, le Thalys, etc.) ;
- politique ciblée d'avantages tarifaires : gratuité des titres de transport pour les jeunes scolarisés et des travailleurs (système de tiers payant), socialement ciblée ;
- offre complémentaire adaptée aux avants-soirées, soirées, nuits, week-ends et vacances scolaires mais un inventaire des besoins et les conditions de succès doivent être préalablement établis ;
- offre intégrée avec les vélos et véhicules partagés : intégration tarifaire et billettique entre le vélo et le transport public.

#### **2.2.1.3 Développer une offre de tram**

L'offre de tram complète le réseau Métro en offrant un plus grand contrôle social et un nombre plus important d'arrêts. Le plan VICOM prévoit que 90 % du réseau tram soit sur des sites protégés en 2011 ainsi qu'une optimisation de la complémentarité avec le réseau ferroviaire (dont le RER).

#### **2.2.1.4 Mettre en place des bus à haut niveau de service**

Cette offre viendra compléter le réseau de tram par une amélioration des fréquences, de la capacité et du confort. Le plan VICOM (Vitesse COMmerciale) a défini un objectif de 40 % pour 2011 et 60 % pour 2020 du réseau bus en site protégé. L'introduction de bus peu polluants est requise pour un développement durable de ce mode en ville.

#### **2.2.1.5 Le métro : lui donner les moyens de son potentiel**

Le métro actuel est efficace car il transporte un grand nombre de voyageurs en site propre ; en 10 ans, sa fréquentation a augmenté de 44 % mais il arrive à saturation et un futur développement exige son automatisation (pour permettre d'augmenter la fréquence de passage de 24 rames/heure à 30 ou 35 rames/heure/sens), son extension et l'amélioration de l'offre existante (fréquences, matériel complémentaire...).

L'extension de l'offre actuelle comprend notamment l'intégration de l'axe nord-sud pré-métro dans le réseau métro, accompagné par son extension vers Schaerbeek et, après évaluation, de l'opportunité vers Uccle. Des infrastructures complémentaires sont envisagées, avec un passage intermédiaire par du matériel pré-métro.

### **2.2.1.6 Le RER et ses mesures d'accompagnement**

Le réseau ferroviaire bruxellois doit s'intégrer structurellement dans l'offre globale des transports publics de la Région, en plus de garantir l'accès depuis l'extérieur. La vision du déploiement ferroviaire doit englober la desserte intra-régionale, l'accessibilité depuis la proche périphérie via le RER, l'accessibilité depuis le reste du pays et l'engagement du fédéral à contribuer à réduire les risques d'exode urbain.

Le principe de desserte RER est basé sur quatre dessertes horaires durant les heures de pointe et la moitié de cette fréquence en dehors de ces heures. Par rapport à la Convention du 4 avril 2003 signée à propos du RER par les trois Régions, des mesures d'accompagnement, impliquant le Fédéral et les deux autres Régions, sont suggérées afin d'éviter l'exode urbain vers la périphérie, de faciliter les trajets des Bruxellois qui travaillent en périphérie et de favoriser l'utilisation intra-régionale du réseau.

#### *a) Les actions programmées*

- Etablir une vision ferroviaire régionale : renforcement de l'usage du rail par les Bruxellois et intégration structurelle du rail dans les transports publics de la Région. Une concertation régulière avec la SNCB est souhaitable pour que Bruxelles soit reconnue à part entière dans les investissements de la SNCB ;
- Améliorer l'existant au niveau des fréquences, les correspondances avec la STIB, etc. ;
- Valoriser les haltes ferroviaires : de nouvelles haltes sont envisagées sur le réseau RER par le Plan Iris 2 à l'intérieur de la Région, notamment avec l'exploitation du RER afin d'optimiser l'offre ; la fréquence, quant à elle, devra atteindre au minimum le quart d'heure. Tandis que la RBC comporte 31 haltes actuellement, le projet RER actuel en prévoit 36. Le Plan Iris 2 en recommande 6 de plus. Ce faisant, en souhaitant la multiplication des points d'arrêt au sein du territoire bruxellois, la Région souhaite accroître la qualité de la desserte interne par le RER, au risque de dégrader la vitesse commerciale pour les navetteurs résidant à l'extérieur du territoire des 19 communes. L'intérêt que la RBC compte ainsi faire valoir auprès de la SNCB est sans aucun doute divergent de celui de la population du Brabant wallon et du nord du Hainaut ;
- Soutenir l'offre ferroviaire : la Région doit rationaliser les capacités routières en surface sur les itinéraires où une offre ferroviaire permanente est prévue ;
- Une desserte optimale entre la Région et la proche périphérie : desserte qui passera par une collaboration avec la Région flamande pour étudier les modes d'accès à la périphérie tandis qu'une concertation avec De Lijn et le TEC favorisera une meilleure complémentarité entre les différents réseaux ;
- Optimiser le réseau par le déploiement d'un maximum de gares RER pour améliorer la desserte intra-bruxelloise et la garantie d'une offre IC-IR de qualité vers la Région. Des lignes transrégionales de tram sont également envisagées vers les lieux de concentration de l'emploi en périphérie nord de Bruxelles (Diegem, Zaventem, Wemmel, Grimbergen), soit là où travaillent également plus de 5.000 résidents de Wallonie. Cette intention est à raccrocher à la volonté de la Région flamande dans le cadre de son plan Start (plan de redéploiement de la région de Zaventem) de

- développer l'offre en transports en commun pour parvenir à l'horizon 2020 à une part modale des transports en commun de 40 % ;
- Des mesures d'accompagnement doivent maximiser le report de mode et enrayer l'exode potentiel des Bruxellois :
    - o réduire l'offre de longue durée de stationnement dans les quartiers administratifs aux abords des gares de toute la zone RER (sous-entendu y compris en Régions wallonne et flamande) ;
    - o améliorer le cadre de vie des Bruxellois ;
    - o améliorer l'intermodalité aux abords des gares ;
    - o réduire les capacités routières au niveau des pénétrantes ;
    - o aménager le territoire, en concertation avec les deux autres Régions, pour favoriser la densité des centres urbains périphériques et encourager l'implantation des logements et des bureaux près des gares ;
    - o améliorer l'attractivité de la ville.
  - Une offre intégrée avec les vélos et les véhicules partagés, compléments naturels des transports publics.

### **2.2.1.7 Accessibilité internationale : favoriser les modes de déplacement durables**

Bruxelles est une ville tournée vers l'international et se doit d'offrir les moyens de transport dévolus à son rang. Le Plan Iris 2 insiste sur les principaux modes et accès à la capitale depuis l'étranger :

- l'avion : Bruxelles-National voit passer 16,1 millions de passagers par an ;
- le train et notamment le TGV dont l'attractivité ne cesse d'augmenter (trafic estimé à 8,1 millions de personnes) ; le RER viendra renforcer le rôle de ce mode de transport.

Toutefois, le Plan Iris 2 ignore de la sorte l'importance du Brussels South Airport pour l'accès à Bruxelles. Pour améliorer cette accessibilité, un certain nombre de mesures ont été programmées dans le cadre du PDI (*Plan de Développement International*) :

- renforcement des liaisons ferrées pour relier les capitales et villes principales ;
- amélioration des infrastructures ferroviaires vers Luxembourg et Strasbourg, via les travaux en cours en Wallonie sur la ligne 162 dans le cadre du plan décennal (liaison Bruxelles – Namur – Luxembourg) ;
- mise en service du Diabolo (liaison permettant la desserte de l'aéroport de Zaventem au départ de Louvain, Malines, Anvers et Vilvorde), liaison ferroviaire souterraine entre la gare de l'aéroport et la ligne Schaerbeek-Malines. De plus, l'aéroport devrait d'ici peu bénéficier d'une liaison RER-IC-TGV en 15 minutes depuis la gare du Luxembourg grâce au tunnel Schuman Josaphat. Cette ligne du futur RER devrait permettre aussi aux navetteurs wallons situés le long de la ligne 161 de rejoindre Diegem et Zaventem directement en moins de 30 ou 40 minutes.

L'intermodalité, quant à elle, sera un des aspects privilégiés de la rénovation des cinq grandes gares bruxelloises (zones piétonnes, zones protégées pour les vélos, taxis, bus, etc.).

## 2.2.2 PDU

### 2.2.2.1 Favoriser les transports collectifs pour les échanges avec le territoire métropolitain

#### a) Développer les liaisons ferrées avec les territoires extérieurs limitrophes et éloignés

La Métropole lilloise occupe une situation stratégique au cœur de l'Europe du Nord et du quadrilatère Londres-Paris-Amsterdam-Bruxelles et peut donc profiter du réseau européen à grande vitesse en valorisant le nœud de transports constitué par les deux gares lilloises. Cette situation est symbolisée par Euralille, point d'accès privilégié au réseau à grande vitesse au service des métropolitains et des habitants des territoires voisins (Flandre, Wallonie, etc.). L'accent dans le futur devra être mis sur l'amélioration du fonctionnement et de l'accès aux gares pour tous les modes de déplacement (vélos, kiss&ride, transports publics, piétons).

Pour atteindre les objectifs en matière de déplacements d'échange, à savoir doubler son usage d'ici 2020 (et atteindre ainsi une part modale des transports en commun de 25 %), le réseau TER devra être renforcé au niveau des liaisons intercités pour concurrencer la voiture individuelle. Des gares et points d'arrêts doivent être valorisés pour permettre une diffusion des trafics d'échange ferrés au sein des territoires desservis dans l'optique d'optimiser les temps de déplacement. Ce même travail doit être mené afin de développer les relations ferrées transfrontalières avec les territoires belges (Eurométropole) au moyen de liaisons rapides et cadencées vers Courtrai (donc Mouscron) et Tournai, avec une amélioration de l'accès au réseau à grande vitesse par le biais des gares lilloises. En plus de desservir de façon cadencée la gare de Lille Flandres, les trains intercités et les relations ferrées transfrontalières de proximité sont appelés à desservir un ou deux autres points d'arrêt à vocation intermodale (échange avec le réseau de transport collectif urbain). Sur la ligne vers Mouscron et Courtrai, c'est la gare de Roubaix qui est appelée à jouer ce rôle de pôle intermodal secondaire (cf. desserte par la ligne 2 du métro et desserte future par des lignes BHNS). Sur la ligne vers Tournai, c'est la gare de Pont de Bois à Villeneuve-d'Ascq qui devrait jouer ce rôle (cf. desserte par la ligne 1 du métro et desserte future par la ligne de BHNS Mons-en-Barœul – Villeneuve-d'Ascq).

#### b) La desserte des aéroports

Pour la desserte des aéroports, le PDU privilégie les liaisons avec le monde, les liaisons TGV vers les grands aéroports voisins (Pais, Bruxelles, Amsterdam et Londres). Par contre, comme dans le Plan Iris 2, le PDU reste muet sur la liaison avec l'aéroport de Charleroi. Pourtant, plusieurs dizaines de pourcents de passagers de cet aéroport proviennent de la France et des liaisons quotidiennes en car existent entre Lille et l'aéroport carolorégien.

En ce qui concerne l'accès à l'aéroport de Lille-Lesquin (situé au sud de l'agglomération, le long de l'autoroute A1 Paris – Lille – Bruxelles et de la ligne à grande vitesse vers Paris), le PDU évoque l'existence actuelle d'une liaison en bus, cadencée, depuis la gare de Lille-Europe. Pour le long terme, est envisagée l'ouverture d'un point d'arrêt sur la ligne TER Lille – Valenciennes passant au bout des pistes à l'est. Un système de navettes entre aérogare et station du TER ou d'un éventuel tram/train devrait dans ce cas être prévu pour faciliter ce déplacement dépassant une longueur d'1 km.

### 2.2.2.2 Consolider et développer le réseau « armature » de transports collectifs urbains lourds

Il est symbolisé par le métro automatique et le « Mongy » (tram Lille – Roubaix – Tourcoing) qui transportent près de 70 % de la clientèle du réseau urbain.

*a) Renforcer la colonne vertébrale du transport collectif urbain métropolitain : le réseau de métro et le « Mongy »*

Le métro effectue plus de 90 millions de voyages par an avec une croissance de plus de 5 % entre 2006 et 2009 grâce à son implantation et aux performances du système automatique. La saturation actuelle exige d'agir sur plusieurs points :

- doubler la longueur des rames de la ligne 1 (vers Villeneuve-d'Ascq) pour augmenter leur potentiel ;
- améliorer le service : fréquences plus performantes ;
- prolonger la ligne 1 vers le sud-ouest de Lille pour irriguer de nouvelles zones potentiellement intéressantes.

Le prolongement de la ligne 2 du métro vers Mouscron n'est plus évoqué dans le document.

Le « Mongy » (tramway de la Métropole) a été entièrement rénové en 1994 et sa fréquentation est en forte augmentation (+ 7 % par an entre 2006 et 2009). A long terme, sa prolongation dans la ville de Lille (vers le sud) doit être étudiée afin de proposer des fréquences et des performances plus élevées.

*b) Développer le rôle urbain du train sur le territoire communautaire et l'articuler avec un réseau de transports de surface en site propre de type tram-train ou tramway*

L'agglomération lilloise est structurée par l'étoile ferroviaire convergeant vers la ville et la ceinturant et le transport collectif doit la compléter en définissant une politique de dessertes de l'ensemble des arrêts et en se plaçant dans une optique d'intégration tarifaire.

Pour développer l'usage interne du train, des solutions tram-train ou tramway ferroviaire peuvent être proposées dans les territoires urbains (en site propre) et périurbains (urbanisation maîtrisée autour des axes de transports collectifs performants). Un réseau tram-train est envisagé également vers les territoires limitrophes (Belgique) à l'horizon 2030-2050 avec de nouveaux points d'arrêts potentiels pour compléter le réseau. Deux lignes seront étudiées en priorité : un corridor nord-sud (Seclin à Comines, voire Comines Belgique) et un corridor ouest-est jusque Baiseux, voire Tournai.

*c) Un réseau BHNS structurant qui fait la transition entre modes lourds (train, métro, tramway) et les modes collectifs de proximité (bus urbains et suburbains)*

Le réseau de bus à haut niveau de service (BHNS) est un mode efficace qui permet de structurer les réseaux urbains en introduisant une hiérarchie visible et fonctionnelle par rapport aux lignes classiques (domaine de pertinence proche de celui du tramway) en proposant une offre très performante (vitesse, régularité, fréquences). L'accessibilité de tous les usagers devra être assurée. Ces lignes en site propre en milieu urbain pourront se prolonger pour desservir des secteurs où des aménagements plus légers suffisent. Ce réseau est exploité depuis 2008 et sera complété dans les années à venir. De plus, les lignes BHNS seront différenciées des tronçons car elles pourront être exploitées au-delà desdits tronçons pour desservir des secteurs où les problèmes de circulation et de progression des bus sont moins critiques.

**Tableau 4 : Caractéristiques des BHNS**

### CARACTÉRISTIQUES DES BHNS

*L'objectif du réseau de BHNS de Lille Métropole est de s'inscrire en complément des transports en site propre lourds constitués par les réseaux existants et futurs de métro, tramway, TER et tram-train. Il s'appuie sur les tracés des principales lignes de bus du réseau actuel et sera notamment caractérisé à terme par :*

- *un tracé et une lisibilité d'itinéraire optimisés,*
- *une part d'aménagement en site propre très importante,*
- *une priorité aux feux effective sur la quasi-totalité des carrefours traversés,*
- *des distances inter-stations supérieures à 300 mètres minimum avec une distance moyenne supérieure à 400 mètres,*
- *des quais surélevés permettant une accessibilité de plain-pied sur tous les arrêts,*
- *une vitesse commerciale élevée supérieure à 18 kilomètres par heure en milieu urbain,*
- *des fréquences de 4 à 8 minutes aux heures de pointe et 10 à 20 minutes en heure creuse,*
- *une amplitude importante : de 5h30 à 24h30,*
- *un matériel roulant et des points d'arrêts spécifiques avec des éléments de confort et de services supérieurs.*

Source : Projet de PDU 2010, p. 54

Certaines lignes BHNS présentent un intérêt pour la Belgique :

- ligne Roubaix – Wattrelos dont le terminus est situé à proximité de la gare d'Herseaux ; vu le continuum d'urbanisation du côté belge, cet axe pourrait un jour être prolongé en direction de Dottignies ;
- ligne Marcq-en-Baroeul (Clémenceau) - Villeneuve-d'Ascq (Pont de Bois) : terminus voisin de la station TER sur l'axe Lille – Tournai.

*d) Une vision partagée du réseau de transports collectifs « armature » de Lille Métropole à horizon 2030-2050*

Une vision d'ensemble de l'avenir du réseau armature des transports collectifs et de ses liens avec les réseaux nationaux, régionaux et transfrontaliers à long terme est indispensable à l'horizon 2030-2050 pour définir un réseau global qui intégrera le système de déplacements dans son ensemble, y compris le lien avec l'aménagement et le développement du territoire. Le projet de PDU signale qu'une telle étude est déjà lancée. Il s'agit notamment d'arbitrer sur certains axes, les itinéraires et tracés à privilégier à long terme dans le cadre du développement de Lille Métropole, notamment vers Mouscron.

#### **2.2.2.3 Améliorer les performances des autres modes de transports collectifs alternatifs à la voiture, en complément des réseaux lourds**

*a) Un nouveau plan bus pour muscler l'offre classique complémentaire aux modes lourds*

Le nouveau plan bus servira à améliorer l'offre bus dans les secteurs périurbains et les ZAE et à développer de nouveaux types de services avec une performance accrue. Trois catégories de bus ont été définies : lignes de bus principales (complémentaire au réseau « armature » et BHNS) – lignes de proximité (irrigation fine du territoire) – services spécialisés adaptés.

Ce plan doit en outre intégrer le contournement du cœur lillois (liaisons de périphérie à périphérie et entre pôles d'échange empruntés par les réseaux plus lourds). Comme à la périphérie de Bruxelles, dans le Brabant wallon, à la périphérie de Liège ou de Charleroi, l'intensité des flux de périphérie à périphérie impose désormais de trouver des solutions alternatives à la voiture n'impliquant plus un bordement au centre ville. Lille comme les grandes villes belges et étrangères, est caractérisée en effet par une part sans cesse plus faible de flux radiaux centre – périphérie suite à l'explosion des flux de périphérie à périphérie. Or ces flux, beaucoup plus diffus, posent d'énormes problèmes en termes de desserte en transport en commun afin de concurrencer la voiture (notamment l'absence de capacité foncière pour créer des sites propres).

L'augmentation de la performance passe notamment par l'augmentation de la vitesse commerciale sur l'ensemble du réseau, les secteurs stratégiques et les carrefours clés devront être priorités.

*b) Diversifier les services collectifs complémentaires aux transports collectifs traditionnels dans une logique de service à la mobilité*

Une vision sur l'ensemble des services complémentaires aux transports collectifs classiques doit être élaborée en définissant notamment les potentiels et complémentarités de l'ensemble des solutions du transport collectif (y compris le taxi et le covoiturage) par rapport à l'« autosolisme ».

De nouveaux services innovants peuvent également être proposés tels que la coopération avec les artisans taxis, les taxis collectifs, la mise en place de navettes spécifiques, de lignes de bus express entre certains pôles urbains, etc.

#### **2.2.2.4 Faciliter l'intermodalité et l'accès au réseau de transports collectifs**

*a) L'intermodalité au service des usagers*

D'ici fin 2011, un projet de billettique va être mis en place selon le principe du « tout sans contact » sous forme d'une carte de mobilité qui simplifiera les tarifs et proposera de nouveaux services vers d'autres réseaux (TER, etc.). Des réflexions sont en cours pour une intégration tarifaire plus performante pour tous les transports collectifs, englobant les territoires frontaliers dans le cadre de l'Eurométropole. Ce point implique donc une interopérabilité des systèmes de billettique intégrée belge et français, comme suggéré par le Plan Iris 2.

*b) Aménager les lieux de l'intermodalité*

Le développement de l'intermodalité passe par un meilleur aménagement des lieux de cette intermodalité. Pour ce faire, deux types de pôles sont identifiés : les PEM (Pôles d'Echanges multimodaux : échanges de voyageurs entre plusieurs modes ou lignes de transports collectifs dont au moins un mode lourd structurant de type train, métro, tramway ou tram-train) et les PE (Points d'Echange stratégique, en appui direct du système de transport). Aux abords de ces lieux, les modes doux seront privilégiés et la présence de garages à vélos, systématique.

Les quatre gares nationales (Lille Flandres, Lille Europe, Roubaix et Tourcoing) seront considérées comme des projets urbains majeurs qui sont appelés à proposer des services exceptionnels en matière de mobilité et des accès multimodaux au réseau ferré.

Un réseau de parcs-relais a en outre été identifié afin de proposer un accès au réseau de transports collectifs structurant aux utilisateurs « contraints » de la voiture particulière ; ce sont des espaces de stationnement dont la fonction essentielle est d'accueillir les voitures, deux-roues motorisés et vélos à destination des transports collectifs structurants. Ils seront de préférence situés en dehors des tissus urbains denses et certains, situés en amont du territoire, à proximité des corridors routiers d'entrée dans la Métropole, feront l'objet d'une concertation avec les territoires voisins, belges et français. Vis-à-vis des points d'entrée depuis la Belgique, ces parcs-relais seront situés à la gare d'Armentières, à celle de Tourcoing et à la station de métro 4 Cantons à Villeneuve-d'Ascq.

Un programme d'actions est aussi proposé pour la mise en place de stationnements vélos sécurisés et adaptés au réseau de transports collectifs structurants, avec un nombre d'emplacements au moins égal à celui des voitures individuelles. L'objectif est l'aménagement d'un espace de stationnement vélo sécurisé de 20 à 40 places toutes les 2 ou 3 stations de métro et tram.

*c) L'accès au réseau de transports collectifs et le droit à la mobilité pour tous*

Un réseau de transports publics doit être un élément déterminant de la cohésion sociale au service des métropolitains afin d'assurer à tous des conditions de circulation optimales via des mesures incitatives ciblées à destination des usagers en situation de fragilité, de précarité ou de mobilité réduite.

Ce réseau doit donc être renforcé dans des quartiers relevant de la politique de la ville où sont menées des opérations visant à reconstruire les endroits les plus dégradés. Dans ce cadre, les réflexions sur la gamme tarifaire doivent se poursuivre tout en gardant à l'esprit que la gratuité générale n'est pas viable économiquement<sup>23</sup>.

L'accès à l'information est aussi une action à mener en la matière et le projet de billettique améliorera le confort d'usage des voyageurs. Les mesures d'accompagnement sur l'espace public les plus symboliques et ambitieuses devront concerner le traitement des traversées piétonnes au droit des arrêts de bus ou du tramway.

---

<sup>23</sup> Dans le territoire de la LMCU, l'utilisateur finance actuellement 30 % des dépenses nécessaires au fonctionnement et à l'exploitation du réseau de transports collectifs urbains par l'achat des titres de transport. Ce ratio est assez similaire à celui atteint sur le réseau des TEC wallons.

## 2.3 MODES ACTIFS – MARCHABILITÉ

### 2.3.1 Plan Iris 2

Les modes de transport actifs (marche à pied et vélo) sont d'autant plus appropriés à Bruxelles que la voiture est souvent utilisée pour des déplacements sur de très courtes distances (62,5 % des déplacements en voiture à Bruxelles concernent une distance inférieure à 5 km et 25 % une distance inférieure à 1.000 mètres). C'est pourquoi ces modes sont traités dans la priorité n°1 du Plan Iris 2.

#### 2.3.1.1 La marche au cœur de la ville

A la pointe du matin, 20 % des déplacements se font à pied. La marche est donc un mode de déplacement non négligeable et peut renforcer le tissu social en stimulant la rencontre des individus.

##### a) Le Plan Piéton

Il doit rendre opérationnelles les mesures du plan ; prévu pour être adopté en 2011, il vise notamment :

- l'amélioration de la progression des piétons dans un espace moins segmenté par mode, par l'aménagement des voiries et d'espaces publics ;
- la prise de conscience de l'efficacité de la marche en termes de temps de parcours, de fiabilité, d'effets bénéfiques pour la santé, etc.

##### b) Améliorer l'espace piéton

Le Plan Piéton prendra en compte la notion de « cheminement naturel » (chemin le plus court, traversées dans la continuité des cheminements, traversée d'îlots, etc.).

Dans la mesure du possible, la largeur des trottoirs sera portée de 1,5 m à 2 m ou 2,5 m en fonction de la présence ou non de stationnement. La continuité des trottoirs doit être garantie ainsi que la visibilité du piéton, notamment par des distances de recul suffisantes entre les traversées et les obstacles visuels.

##### c) Des espaces piétons

Dans la vieille ville (certains noyaux commerçants et abords des grandes gares), des piétonniers seront progressivement installés en liaison avec les autres modes durables et les parkings existants. Ces piétonniers autoriseront un accès limité pour les véhicules à moteur selon la période, la nature du déplacement et les performances environnementales du véhicule. Pour l'horizon 2018, la Région a pour objectif l'aménagement de 20 km de zones piétonnes.

Les personnes à mobilité réduite (PMR) ne sont pas oubliées au niveau des bâtiments publics, des gares, des stations de métro et des lignes de surface de la STIB (édition d'un « Vade-mecum personnes à mobilité réduite dans l'espace public »).

L'amélioration du dispositif piéton doit aller de pair avec l'amélioration de l'attractivité des transports publics (arrêts sécurisés, itinéraires d'accès améliorés, etc.).

Tous ces espaces dévolus aux modes actifs doivent en outre être protégés des stationnements irréguliers (mise en place d'un service régional de dépannage des véhicules mal stationnés).

### **2.3.1.2 Le vélo : accélérer l'effet boule de neige**

L'objectif de 20 % des déplacements mécanisés, effectués à vélo, en Région de Bruxelles-Capitale est retenu par le projet de Plan Iris 2 à l'horizon 2020. L'intérêt de ce mode est multiple : moins d'automobilistes, moins d'usagers dans les transports publics, moins de stress et d'isolement par rapport à son environnement direct et moins de maladies cardiovasculaires ou d'excédent de poids.

#### *a) Les axes stratégiques*

Le Plan Vélo 2010-2015 s'articule autour de quatre axes stratégiques :

- *engineering* : infrastructure de haute qualité et très sécurisée ;
- encouragement : communiquer, sensibiliser, promouvoir ;
- éducation : apprendre le bon usage du vélo ;
- enforcement : règles précises, encadrement, contrôle, évaluation.

#### *b) Les actions programmées*

Le Plan Iris 2 prévoit que 100 % des voiries soient cyclables. Des itinéraires cyclables régionaux (ICR) relient déjà différents pôles au sein de la Région en empruntant majoritairement les voiries communales. Iris 2 prévoit de boucler ce réseau par l'aménagement de +/- 200 km de voiries et de créer des liaisons cyclables avec les régions voisines (donc avec le Ravel). Ces itinéraires cyclables transrégionaux vers la Wallonie concernent en fait celui du Canal Bruxelles – Charleroi et trois itinéraires traversant la Forêt de Soignes en direction de Waterloo et de La Hulpe.

D'autres mesures sont prévues, telles que l'aménagement de pistes cyclables, d'espace partagé, le marquage vélo adapté et le placement de zones avancées pour les cyclistes à hauteur des carrefours à feux.

Pour faciliter la progression des vélos malgré le relief, le Plan Iris 2 prévoit de créer 70 km de pistes cyclables longeant des voies ferrées. Quant aux « effets barrières » (grande artère, voie ferrée, tunnel, etc.), le plan prévoit de faciliter la traversée des grands axes de circulation et des tunnels, de créer des traversées de voies ferrées et d'ajouter des passerelles au-dessus du Canal.

Au niveau du stationnement, une offre diversifiée et complète d'emplacements sera implantée près des gares, des arrêts de transport public, des bâtiments publics et des pôles commerciaux. Une offre similaire est envisagée sur le lieu de résidence par des mesures adéquates en matière d'urbanisme.

Un plan de communication permettra de changer la perception du vélo auprès de groupes-cibles par le soutien à des actions de promotion du vélo vers un public spécifique (employés, étudiants), par la force de l'exemple (plan vélo au sein de l'Administration régionale), par la mise en place d'une indemnité vélo pour certains employeurs, etc.

En outre, des formations vélo, notamment pour les jeunes, et la communication de bonnes pratiques (cf. Vade-mecum) permettront de faire entrer le vélo dans les habitudes de déplacement de la Région.

#### *c) Faciliter l'intermodalité et l'accès aux vélos partagés*

Pour encourager l'intermodalité, le vélo peut être utilement complété par les transports publics via :

- la gratuité du transport des vélos dans le métro et les trams à plancher bas ;
- la prise en compte des vélos dans les projets de rénovation des stations de métro ;
- l'intégration du transport des vélos lors de l'achat de nouveaux matériels roulants ;

- l'aménagement d'itinéraires spécifiques d'accès aux transports publics ;
- la possibilité de louer des vélos dans toutes les gares et aux principales stations de métro.

La location automatisée de vélos à l'échelle régionale doit devenir une véritable alternative à la voiture. Pour ce faire, la Région a conclu un marché de concession publique « Villo » qui doit être à la fois étendu à l'ensemble du territoire régional et valorisé dans le cadre des déplacements professionnels et chez les employeurs.

## 2.3.2 PDU

### 2.3.2.1 *Faire de la marche à pied un mode de déplacement à part entière*

#### *a) Des itinéraires piétons maillés, confortables et sécurisés indispensables dans la chaîne de déplacement*

L'urbanisme doit favoriser une ville des courtes distances et conforter les modes doux en favorisant l'accessibilité des services et commerces de proximité, en aménageant les nouveaux quartiers en plaçant les modes doux au cœur du projet.

La mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics doit aussi être intégrée dans les projets urbains (confort, sécurité, lisibilité, aménagement de traversées, espaces de respiration et de repos, etc.).

Afin d'inscrire la marche à pied dans les politiques urbaines, des actions fortes doivent être prises pour le confort de piétons en hiérarchisant le réseau viaire, en modérant la vitesse et en favorisant la sécurité des déplacements (« vision zéro tué et blessé grave » pour les usagers vulnérables : cyclistes et piétons). La hiérarchie du réseau viaire prévoit cinq niveaux fonctionnels en faisant une distinction claire entre les axes urbains structurants et le réseau de desserte locale (niveau 5). Par exemple, le réseau local porte sur 2.400 km de voiries qui seront, à terme, aménagées en « zones de circulation apaisée », dans lesquelles les usages alternatifs seront privilégiés (jeux, échanges, vie sociale, priorités aux plus faibles) tout en gardant la rue ouverte à la voiture, à vitesse réduite (30 km/h).

Le réseau urbain structurant de voirie concerne les niveaux 2 (artères d'agglomération) à 4 (voies inter-quartiers) au sein desquels les flux piétons seront canalisés sur des trottoirs et sur des points de traversée spécifiques. Un partage rééquilibré de la rue doit être proposé en faveur des modes alternatifs à la voiture (réduction à deux fois une bande de circulation aux traversées piétonnes, élargissement des trottoirs, etc.)

#### *b) Améliorer la marchabilité du territoire*

Dans la métropole lilloise, les infrastructures ferroviaires, routières et navigables sont denses et rendent les liaisons piétonnières parfois difficiles, voire inconfortables et dangereuses. De multiples actions doivent rendre la ville accessible, attractive et confortable au piéton en diminuant notamment l'impact des coupures urbaines.

La métropole lilloise a développé un outil de mesure du niveau d'accessibilité piétonne des stations de transport collectif du réseau structurant, la ZAP (Zone Accessible à Pied), qui mesure les effets de l'urbanisation et de ses maillages sur l'accessibilité réelle à pied des stations de transports collectifs lourds (cf. figure 2). Cet outil devra être généralisé et appliqué à l'ensemble des DIVAT afin de participer à un développement urbain cohérent avec le concept de ville intense.

**Figure 2 : Un exemple de ZAP**



Source : LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (2010)

Une vision qualitative des cheminements nécessite cependant d'autres outils qui tiendront compte de la mixité fonctionnelle, de qualité, sécurité et sûreté du réseau.

Les espaces réservés aux piétons (trottoirs notamment) doivent en outre être protégés d'autres usages (mobiliers urbains, poubelles, terrasses de café, etc.) et des opérations de reconquête de ces espaces par les piétons doivent être organisées et une politique volontariste de préservation des espaces de circulation piétonne doit être mise en place.

En matière de stationnement, le PDU vise à redistribuer les espaces au profit des modes doux ou des autres usages urbains (maîtrise du stationnement, système de contrôle efficient).

Les axes « destructurants » pour les modes doux doivent être identifiés avant qu'une démarche de résorption de ces points durs ne soit engagée par la réalisation de nouveaux franchissements ou l'élargissement de ponts.

#### *c) Communiquer sur l'art de se déplacer en ville*

L'objectif est de promouvoir et d'inciter à la ville des « courtes distances » pour la rendre plus abordable par une communication, un accompagnement et une valorisation de l'utilisation de la marche, auprès des différents publics, particulièrement les jeunes, au travers de projets éducatifs.

L'orientation et le repérage des piétons doit aussi faire partie intégrante de la politique de gestion des espaces publics.

### **2.3.2.2 Une ambition métropolitaine pour le vélo**

Un objectif fondamental du PDU est de réaliser en 10 ans une métropole cyclable en multipliant par 5 la part modale du vélo.

#### *a) Renforcer la communication pour faire évoluer l'image du vélo*

La pratique du vélo reste modeste sur le territoire communautaire car son image reste celle d'un moyen de transport dangereux et de loisir. L'objectif est donc d'amener les usagers à considérer le vélo comme un moyen de transport économique, écologique, performant et très concurrentiel vis-à-vis des autres modes pour les distances courtes à moyennes (< 5 km). La communication autour des actions menées à cet effet est donc importante et devra aussi mettre l'accent sur les bienfaits en matière de santé et de préservation de l'environnement, en insistant sur les bonnes pratiques et précautions d'usage.

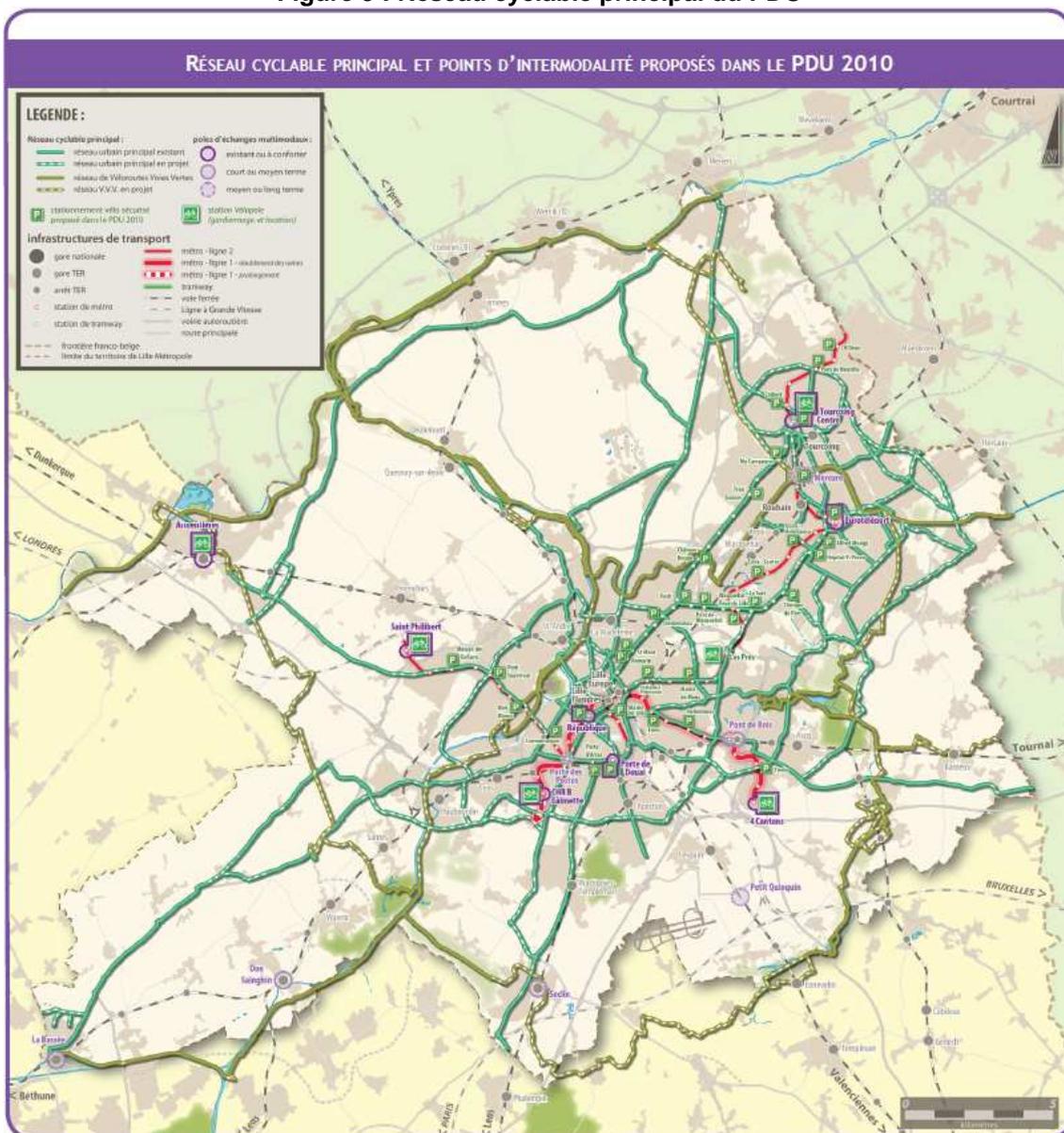
### b) Aménager un réseau continu et sécurisé

Le PDU 2010 propose une vision unifiée de l'ensemble des réseaux cyclables afin d'améliorer la lisibilité, la cohérence du réseau et la sécurité des usagers. Un réseau cyclable principal, formé d'itinéraires continus et maillés sur l'ensemble du territoire de la métropole, a été identifié. Il doit être bientôt mis en œuvre et inclut :

- un réseau « urbain » principal qui assure la continuité des principaux itinéraires (360 km), situés principalement sur les principales pénétrantes urbaines ;
- un réseau de véloroutes et voies vertes (230 km) par l'aménagement des principaux « bords de canaux » et qui serviront de lien entre les espaces naturels du territoire.

L'aménagement de ces deux réseaux offrira un réseau clair et lisible sur près de 600 km (dont 340 km déjà existants). Ce dispositif sera complété par un réseau secondaire d'aménagements cyclables et par des dessertes locales (zones de circulation apaisée) avec une cohabitation harmonieuse et sécurisée entre piétons, cyclistes et véhicules motorisés (600 km d'aménagements de ce type – zones 30, zones de rencontre – sont planifiés d'ici 2020, soit la moitié du réseau local).

Figure 3 : Réseau cyclable principal du PDU



Source : LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (2010)

Les points de passage au sein de ce réseau cyclable vers la Belgique et le RAVeL sont multiples :

- deux points de passage vers Tournai : un le long de la grand-route Lille – Tournai (N7) et un situé entre la gare de Baiseux et Blandain ;
- un le long du Canal de Roubaix (côté français) et du Canal de l'Espierres (RAVeL côté belge) ;
- un entre Wattrelos et Mouscron correspondant au RAVeL de l'ancienne ligne Tourcoing – Wattrelos - Herseaux – Dottignies – Avelgem ;
- un entre Tourcoing et Mouscron entrant en Belgique par la localité de Mont-à-Leu ;
- toute la rive droite de la Lys entre Armentières et Comines, parallèlement au RAVeL, avec les points de passage au niveau des ponts sur la Lys (à Comines, Warneton, Ploegsteert, etc.).

*c) Développer une offre de stationnement adaptée*

La pratique du vélo doit être accompagnée d'une offre en stationnement appropriée à l'origine et à la destination du déplacement. L'accent devra être mis sur une offre adaptée aux besoins des générateurs de déplacements du territoire et les communes devront poursuivre leurs efforts de déploiement du mobilier urbain dédié à ces stationnements confortables.

Le développement de l'intermodalité doit conduire à :

- des stationnements intégrés dans chaque pôle d'échanges multimodal, point d'échange et parc-relais ;
- des espaces de stationnement sécurisés spécifiques (20 à 40 places) toutes les 2 à 3 stations de métro et de tramway ;
- des espaces de stationnement dans chaque gare et point d'arrêt du réseau ferré ;
- des parkings à vélo d'envergure dans les quatre grandes gares à vocation nationale.

Il est en outre essentiel de proposer des espaces de stationnement à proximité des logements et activités et une attention particulière devra être apportée au stationnement sur les espaces privés au travers du PLU. Des normes réglementaires minimales à respecter sur l'ensemble du territoire doivent appuyer cette politique (prévoir une ou deux places de stationnement vélo par habitation, 1 place pour 4 emplois en ce qui concerne les bureaux et activités tertiaires)

*d) Offrir des services complémentaires aux usagers*

Le principe de location de vélos de courte durée sera proposé sur des points stratégiques (stations de transports collectifs, etc.) et un système de vélos en libre service (VLS) pourrait être envisagé dans les secteurs centraux multifonctionnels.

La location de vélos de longue durée sera envisagée sur certains territoires périurbains ou pour des publics ciblés (étudiants, etc.)

## 2.4 LE RÉSEAU ROUTIER ET LE STATIONNEMENT AUTOMOBILE

### 2.4.1 Le réseau routier

#### 2.4.1.1 Le Plan Iris 2

L'évaluation du Plan Iris montre qu'il n'y a pas de réduction de volume de trafic sans mesures de rationalisation routière et sans valorisation des transports publics. L'objectif de réduction de 20 % en 2018 s'accompagne d'axes stratégiques, initiés lors du Plan Iris 1 :

- spécialisation progressive des voiries en tenant compte des impacts en matière d'accessibilité, de vitesse des transports publics et de congestion par une application souple et progressive ;
- régulation du trafic afin de permettre une cohabitation harmonieuse et sécurisée des différents modes de déplacement (marche, vélo, transport public de surface et automobile) ;
- rationalisation des modes actifs et du cadre de vie, des capacités de circulation, dont les pénétrantes régionales.

Pour cela, diverses actions sont programmées :

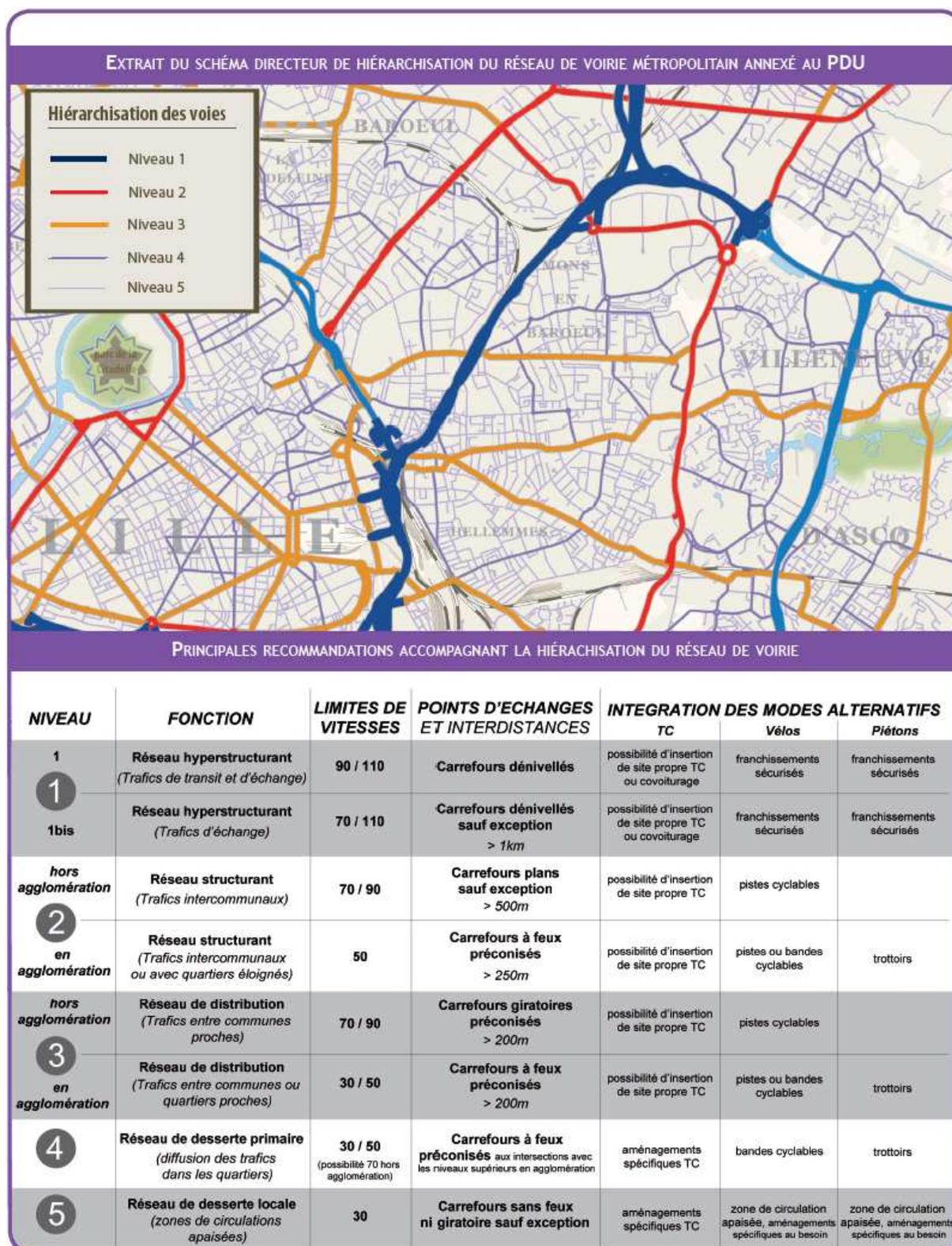
- améliorer la sécurité routière : cf. chapitre 2.7.1 ;
- réduire la limite de vitesse contrôlée : la limite de 30 km/h sera imposée à toutes les voiries locales afin de les rendre propices aux transports publics ;
- garantir le fait que les projets d'aménagement (de places notamment) contribuent à améliorer la circulation des piétons, des cyclistes et des transports publics ;
- faciliter la circulation inter-quartier par la création d'une catégorie particulière de voirie, les collecteurs principaux qui assurent une continuité entre quartiers voisins en évitant le blocage du réseau principal ;
- protéger le réseau local par une réduction du transit (rupture des axes de transit par des infrastructures pour les piétons et les cyclistes ; la RBC fournira des outils d'évaluation, d'assistance, de soutien et de communication pour aider les communes à sensibiliser les acteurs locaux) ;
- réduire l'accès à certaines zones : les zones à basses émissions (déjà mises en place dans certains pays européens) sont des parties de ville où les véhicules sont interdits ou limités sur base de performances environnementales, de période ou autre ;
- optimiser la gestion des feux afin de favoriser le déplacement des piétons (temps verts plus courts mais plus fréquents, meilleur contrôle du nombre de véhicules qui entrent, synchronisation des feux, etc.) ;
- adapter l'aménagement des carrefours : meilleure traversée des piétons et des cyclistes vers les arrêts de transport public, mise en priorité des voiries parcourues par les transports publics, amélioration de la gestion des carrefours complexes ;
- suppression du stationnement en amont des carrefours et création de bandes spécifiques pour tourner à gauche et à droite ;
- adapter les infrastructures locales pour réduire la charge du trafic :
  - o implantation de 6 km de tunnel en différents points critiques de la Région (Meiser, Bois de la Cambre, la Plaine, De Trooz, Charles Quint, etc.) ;

- E40 : réduction des bandes de circulation au profit des bus et véhicules à plusieurs passagers ;
- E411 : réduction des capacités et examen de l'opportunité de supprimer le viaduc Hermann-Debroux ;
- Rationalisation d'axes structurants au profit des modes actifs (Reyers, Petite et Moyenne Ceinture, boulevards du centre) ;
- mettre en place des Plans communaux de mobilité : ils traitent des itinéraires cyclables, des transports publics, des zones 30, de la protection des quartiers du trafic de transit, de la politique en matière d'environnement, du réaménagement des voiries, de la qualité de l'espace public pour les usagers faibles ; l'objectif est en fait la réduction de la charge du trafic et le transfert modal sous la houlette de la RBC ;
- lutter contre le bruit routier : 30 % de la population est exposée à un niveau de bruit considéré comme gênant (+ de 60 dB) émis par la circulation ; le Plan bruit de la Région prévoit des aménagements de voiries pour réduire ce bruit.

#### **2.4.1.2 Le PDU**

Le réseau routier doit être intégré dans le système de transports urbains, en promouvant les modes alternatifs. A ce titre, une étude spécifique a été menée, en collaboration avec les acteurs concernés en tenant compte des territoires limitrophes, y compris belges. Elle a abouti à une hiérarchisation du réseau routier afin de rendre l'usage de la voiture plus efficace. Cinq niveaux fonctionnels ont été identifiés, du plus structurant (niveau 1) jusqu'à la desserte fine du territoire (niveau 5). La Figure 4 illustre et caractérise ces différents niveaux.

**Figure 4 : Hiérarchie du réseau routier du PDU**



Source : LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (2010)

Cette hiérarchie reprend les objectifs suivants :

- replacer les projets routiers dans le cadre global du PDU : le projet de PDU ne portera aucun projet d'infrastructure routière ayant pour objectif d'augmenter les capacités d'écoulement du réseau routier. A ce titre, il propose de remettre en cause certains projets routiers dans le cadre de l'élaboration du SCoT, notamment la liaison autoroutière Amiens – Lille – Belgique dont l'abandon a été confirmé alors que les

itinéraires de contournement seront confortés à l'est (A17 en Belgique) et à l'ouest (N58 en Belgique) ;

- réaliser les projets routiers de contournement, de maillage ou d'accès à certains sites de développement en y intégrant tous les modes de déplacements et en les accompagnant de mesures fortes visant à réduire les nuisances des secteurs urbains délestés ;
- engager des réflexions sur l'évaluation des impacts socio-économiques réels des nouvelles infrastructures routières structurantes sur un territoire avec les acteurs économiques et universitaires compétents ;
- partager une hiérarchisation fonctionnelle du réseau de voirie métropolitain en cinq niveaux avec les gestionnaires de réseau du territoire dans une vision à long terme. Cette hiérarchisation est traduite dans un schéma directeur et dans une grille d'aménagement, qui constituent un cadre général de référence à adapter au contexte local.

La mise en œuvre de cette hiérarchisation doit se faire selon les modalités suivantes :

- développer une politique globale de modération des vitesses, traduite dans un schéma directeur, pour agir sur les émissions polluantes et la sécurité des usagers en :
  - o harmonisant les vitesses sur le réseau structurant dénivelé d'autoroutes et de voies rapides urbaines avec des vitesses réglementaires abaissées à 110 km/h sur les pénétrantes autoroutières et à 90 km/h sur les voies rapides dénivelées du cœur de l'agglomération ;
  - o mettant en œuvre une politique forte de modération des vitesses sur le réseau de desserte locale : 600 kilomètres d'aménagements en zones de circulation apaisée seront réalisés en 10 ans pour atteindre un total de 1200 kilomètres d'ici 2020 ;
- systématiser la prise en compte de la multimodalité dans les projets routiers métropolitains en :
  - o accompagnant les projets d'infrastructures par une méthode d'évaluation multicritères adaptée au PDU, des études d'opportunité aux études opérationnelles ;
  - o intégrant dans chaque nouveau projet routier la possibilité et l'opportunité d'implanter des aménagements en faveur des modes alternatifs ou d'une utilisation différente de l'automobile ;
  - o proposant dans chaque projet de contournement de centre aggloméré ou de déviation des mesures d'aménagement ou de gestion particulière des voiries déviées, pour y apaiser les circulations ;
- intégrer un principe de partage équitable de l'espace dans chaque nouveau projet de « déplacements » ou réaménagement d'espace public avec, au maximum, 50 % de l'emprise dédiée à l'automobile et au minimum 50% dédiées à d'autres usages urbains et aux modes alternatifs. Suivant le même principe, les rues ou avenues à deux voies de circulation par sens réaménagées seront, dans la mesure du possible, transformées en rues à une voie de circulation par sens en allouant les espaces récupérés à d'autres modes de déplacements ou à d'autres usages urbains ;
- engager des réflexions partenariales sur les opportunités et les intérêts des différentes formes de « péages » envisageables sur le territoire de la Métropole, en partenariat avec l'ensemble des acteurs métropolitains et gestionnaires de réseaux de transports du territoire.

L'optimisation des réseaux routiers existants passe par une utilisation différente de l'automobile en raisonnant plus en termes de flux de personnes et non plus en flux de véhicules. Le système ALLEGRO permettra d'équiper le réseau de stations de recueil de données de trafic, de postes d'appel d'urgence, de caméras et de biseaux de rabattement automatique afin de mieux gérer le trafic structurant.

D'autres mesures expérimentales seront étudiées afin de mettre en œuvre une série de mesures d'exploitation expérimentales pour optimiser le fonctionnement du réseau routier structurant (voies réservées aux transports collectifs ou au covoiturage, régulation dynamique des vitesses,...).

Un autre outil d'optimisation du réseau routier existant est la promotion de l'usage collectif de la voiture individuelle, notamment par le biais de services de covoiturage et d'autopartage :

- engager à court terme une étude sur le développement d'un système global de covoiturage à l'échelle de Lille Métropole, voire de l'Aire métropolitaine ;
- accompagner les démarches du Conseil Général du Nord visant à localiser et à créer à court terme une douzaine de parcs de stationnement dédiés au covoiturage en lien avec le territoire de Lille Métropole ;
- encourager la mise en place de dispositifs d'autopartage, en particulier dans les secteurs centraux de l'agglomération, en visant un équilibre économique rapide.

## 2.4.2 Le stationnement automobile

### 2.4.2.1 Le Plan Iris 2

L'Axe IV du Plan Iris 1 prévoyait le développement d'une politique de stationnement : « *le plan entendait maîtriser l'offre de stationnement et diminuer sensiblement les capacités en stationnement de longue durée* »<sup>24</sup> mais cette politique n'a été mise en œuvre que partiellement. Depuis lors, la Région a adopté un Règlement régional d'urbanisme en 2006, qui définit les normes du stationnement automobile sur l'espace privé (Titre VIII : les normes de stationnement en dehors de la voie publique)<sup>25</sup>.

Ce règlement, adopté via un arrêté de Gouvernement en 2006, énonce les règles sur le stationnement automobile en dehors de la voie publique<sup>26</sup>. Inspiré par le système mis en place dans les grandes villes des Pays-bas à la fin des années 80, un système de zonage « A, B, C » a été créé pour le territoire bruxellois, en fonction de la proximité des arrêts de transport en commun et de leur fréquence de passage. La zone A est celle qui offre la meilleure accessibilité en transports en commun, la zone B est bien desservie tandis que la zone C est moyennement ou mal desservie. Notons que le Règlement régional bruxellois prévoit l'adaptation de ce zonage en fonction de l'évolution des infrastructures de transports en commun. Des fréquences minimales de passage de tram, métro ou train sont en outre définies afin de pouvoir assurer à une zone d'être de catégorie A ou B.

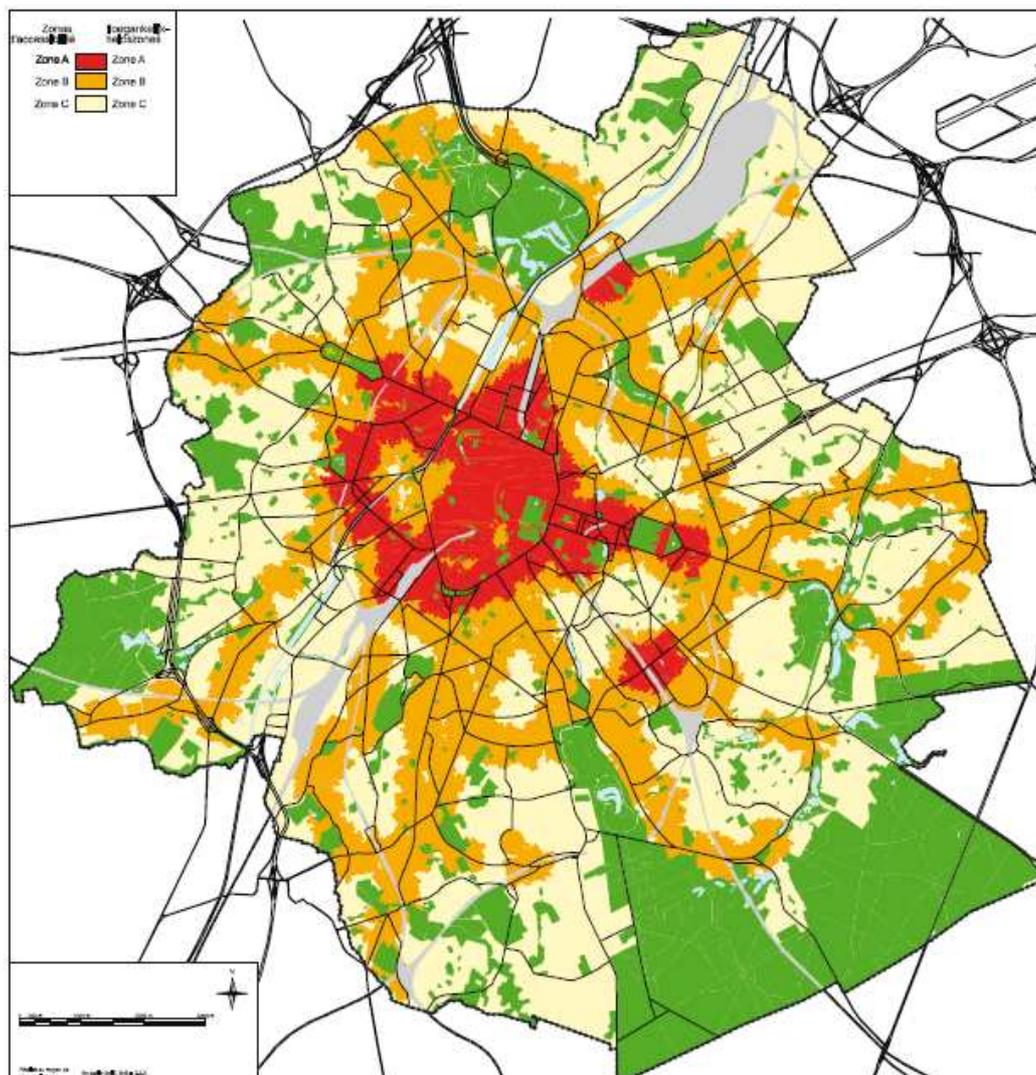
---

<sup>24</sup> Plan Iris 2, p. 8.

<sup>25</sup> Ce règlement est consultable à l'adresse suivante : [http://www.rru.irisnet.be/fr/projet/RRU\\_Titre\\_8\\_FR.pdf](http://www.rru.irisnet.be/fr/projet/RRU_Titre_8_FR.pdf).

<sup>26</sup> Ce règlement s'applique en effet aux parkings privés à l'usage de voitures, situés hors de la voie publique et accessoires à la destination principale d'un immeuble. Article 1<sup>er</sup> du Règlement régional d'urbanisme, Titre VIII.

**Figure 5** : Carte indicative des zones d'accessibilité évoluant parallèlement au développement du réseau de transports en commun.



**Source** : Règlement régional d'urbanisme, Titre VIII les normes de stationnement en dehors de la voie publique, Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 novembre 2006, p. 5.

Suite à cette première distinction entre trois types de zones, est effectuée une seconde distinction en fonction du type d'affectation sur le site étudié :

- logements multiples : 1 emplacement par logement au minimum et 2 au maximum ;
- bureaux/activités de haute technologie ou de production de biens immatériels :
  - o « pour les immeubles situés en zone A et dont la superficie de plancher est inférieure ou égale à 250 m<sup>2</sup> : 2 emplacements de parcage ;
  - o pour les immeubles situés en zone A et dont la superficie de plancher est supérieure à 250 m<sup>2</sup> : 2 emplacements de parcage pour la première tranche de 250 m<sup>2</sup> de superficie de plancher et 1 emplacement de parcage par tranche supplémentaire de 200 m<sup>2</sup> de superficie de plancher ;
  - o pour les immeubles situés en zone B : 1 emplacement de parcage par tranche de 100 m<sup>2</sup> de superficie de plancher ;
  - o pour les immeubles situés en zone C : 1 emplacement de parcage par tranche de 60 m<sup>2</sup> de superficie de plancher ».

- surfaces destinées aux activités artisanales, industrielles, logistique, d'entreposage, ou de production de services matériels, aux commerces, aux commerces de gros, aux grands commerces spécialisés, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public ou aux établissements hôteliers : le nombre d'emplacements est déterminé au cas par cas, en fonction d'une proposition du demandeur du permis ;
- les emplacements pour les livraisons (afin de favoriser le report des opérations de chargement/déchargement hors voirie pour les activités économiques de grande taille, afin de dégager la voie publique et d'assurer la mobilité et la fluidité du trafic – article 18 RRU).

Les règles du RRU sont donc applicables pour toute demande de permis de bâtir pour toute construction neuve ou rénovation lourde. De plus, le Plan Iris 2 prévoit d'utiliser les permis d'environnement (dispositif d'autorisation des activités/exploitation) pour rationaliser le nombre de places de stationnement au sein des immeubles existants<sup>27</sup>. « *Les permis d'environnement définiront les emplacements excédentaires, à convertir en d'autres affectations, ou à mettre à disposition des habitants/riverains en manque de capacité de stationnement* ». C'est également une réduction du nombre de places de stationnement dans les immeubles de bureaux qui est visée, « *voire la taxation des emplacements excédentaires par rapport aux seuils définis par les permis* »<sup>28</sup>.

D'autres mesures sont proposées dans le Plan Iris 2 :

- deux types de parkings d'échange : les parkings de dissuasion en dehors de la Région et les parkings de transit dans la Région. Le Plan Iris 2 constate ainsi qu'il y a un manque de P+R (park and ride) à Bruxelles. La volonté de la Région est donc de reporter le plus en amont possible le stationnement des navetteurs wallons et flamands venant travailler à Bruxelles. Pour ce faire, la Région prévoit de réfléchir à cette question en collaboration avec les deux autres régions pour la construction de ces parkings ;
- création de nouveaux parkings de persuasion, à proximité des axes routiers, afin de favoriser le report modal vers les TC. La tarification de ces parkings sera liée à la proximité au centre de Bruxelles : « *Le prix sera en effet déterminé en fonction du trajet couvert sur le territoire régional : plus on sera près du centre-ville, et plus ce sera cher* »<sup>29</sup>. Des localisations sont déjà proposées par le Plan Iris 2 pour ces parkings. Le plan demande en outre que ces parkings soient financés par l'Etat fédéral ou par les deux autres régions. A nouveau, il est suggéré que ces parkings soient financés par le fédéral ou par les deux autres régions<sup>30</sup>. La Région de Bruxelles-Capitale envisage dès lors une concertation pour ces parkings, afin qu'elle ne subisse pas les conséquences d'un manque de stationnement sur les territoires wallon et flamand.

Suite à un panel d'une trentaine de citoyens bruxellois, sept mesures ont été jugées prioritaires dans le cadre d'Iris 2, dont notamment l'élaboration d'une politique de stationnement cohérente et contraignante pour Bruxelles (p. 13).

Afin « *d'appliquer une politique de stationnement coordonnée et régulatrice* », trois objectifs sont poursuivis :

1. assurer le report modal vers les transports en commun et la mobilité douce ;

---

<sup>27</sup> Plan Iris 2, p. 63.

<sup>28</sup> Plan Iris 2, p. 77.

<sup>29</sup> Plan Iris 2, p. 64.

<sup>30</sup> Plan Iris 2, p. 64.

2. libérer de l'espace en voirie ;
3. assurer l'accessibilité des riverains aux emplacements à proximité de leur domicile.

L'objectif consiste également à donner une cohérence régionale à la politique de stationnement, afin de rendre la voirie à d'autres usages.

En ce qui concerne la politique de stationnement pour la RBC, les principes directeurs établis par le Plan Iris 1 restent valables, à savoir : « *le nombre total d'emplacements en voirie et dans les parkings publics hors voirie ne peut être supérieur au nombre équivalent mesuré en 2004-2005 ; le stationnement de longue durée en voirie sera dissuadé par l'installation d'horodateurs et de zones bleues ; les stationnements à destination des riverains et de courte durée (rotations commerciales) seront privilégiés ; appliquer un tarif progressif en fonction de la durée* »<sup>31</sup>. Le Plan Iris 2 complète toutefois ces principes :

- créer des parkings hors voirie de substitution destinés aux riverains pour compenser les places de stationnement sur l'espace public supprimées au profit des sites propres, pistes cyclables et espaces piétons ;
- étendre à la 2<sup>ème</sup> Couronne la limitation du stationnement de longue durée ;
- assurer un meilleur partage de l'espace public ;
- rendre payant le stationnement en soirée et de nuit sous certaines conditions ;
- réserver des parkings poids lourds, bus et autocars ;
- renforcer le contrôle par les zones de police ;
- adapter le prix de la carte riverains en fonction du nombre de véhicules par unité d'habitation ;
- réfléchir au rechargement des véhicules électriques ;
- trouver des synergies entre différentes occupations, aux différents moments de la journée (cohabitation entre stationnement pour bureaux durant la journée et stationnement riverains pendant la nuit) ;
- augmenter la capacité des parkings de transit pour le trafic entrant afin d'encourager les automobilistes à laisser leur voiture aux portes de Bruxelles et, ce en liaison avec le projet RER. La tarification de ces parkings de transit sera progressive (plus on est proches de Bruxelles, plus le prix sera élevé, sauf dérogations pour les riverains et les usagers des transports en commun).

Le Plan Iris 2 propose un objectif chiffré de réduction de 16% du stationnement en voirie pour 2018<sup>32</sup> ainsi que l'élaboration d'un plan régional de stationnement et la mise en place d'une Agence régionale de stationnement. Il s'agit de mener une politique coordonnée de stationnement couvrant l'ensemble des 19 communes pour mettre fin aux incohérences et effets de bords indésirables des politiques communales actuelles. Afin d'atteindre cet objectif chiffré, le Plan Iris 2 prévoit de développer des mesures alternatives :

- « *Le renforcement de l'offre en transport public et sa qualité ;*
- *La création de parkings hors voirie ;*
- *Le développement accru en voirie de l'offre de véhicules partagés ;*
- *Le parking vélo en voirie ;*
- *L'optimisation de l'usage des parkings publics existants ;*

---

<sup>31</sup> Plan Iris 2, p. 58.

<sup>32</sup> Plan Iris, p. 60.

- *L'usage de parkings de bureaux 'reconvertis' en parkings de résidents* » (p. 60).

Le plan régional de stationnement devra définir :

- « *Le nombre maximal d'emplacements par commune et pour l'ensemble de la Région* ;
- *Le nombre d'emplacements réglementés par zone* ;
- *Le nombre minimal d'emplacements réservés à des utilisateurs spécifiques* ;
- *La signalisation uniforme retenue* » (p. 60).

Les communes élaboreront sur base de ces éléments un plan communal de stationnement. Notamment, trois types de zones seront définis : rouge (stationnement payant pour tous), verte (stationnement payant sauf pour les détenteurs d'une carte octroyant une dérogation) et bleue (stationnement limité à 2h maximum).

Le plan Iris aborde en outre à plusieurs endroits la question du stationnement, en lien avec des problématiques plus spécifiques :

- Comme mesure d'accompagnement au développement du RER, le plan prévoit de « *réduire l'offre de longue durée de stationnement dans les quartiers administratifs aux abords des gares de toute la zone RER* » (p. 41). Cette mesure vise dès lors les Régions wallonne et flamande ;
- « *un guidage efficace vers l'ensemble des parkings de la Région (parkings publics et de transit) pour maximiser le report modal* » (p. 43). Ce guidage vers les parkings du centre-ville sert surtout à réduire la congestion et à libérer l'espace public ;
- « *la suppression du stationnement en amont des carrefours permet de créer des bandes spécifiques permettant de tourner à gauche et à droite* » (p. 48) ;
- Le partage de voitures, comme le service Cambio, permet de réduire le trafic et le stationnement en voirie ;
- L'encadrement du stationnement des autres véhicules, notamment des autocars et poids lourds, via la création d'aires de stationnement spécifiques (p. 62) ;
- Le Plan Iris 2 prévoit également d'organiser le stationnement de longue durée pour les camions, cependant les sites n'ont pas encore été désignés.

Le Plan Iris 2 définit également les missions de l'Agence régionale de stationnement chargée notamment de coordonner l'action des 19 communes dans ce domaine (p. 61).

#### **2.4.2.2 Le projet de PDU**

L'évaluation du PDU de 2000 a permis de mettre en avant dix conclusions principales dont une nous intéresse plus particulièrement dans le cadre de cette analyse : « *le prochain PDU devrait intégrer la question du stationnement autos et/ou vélos qui ressurgit à chaque coin de rue* », élément qui est donc identifié comme un défi important pour la Communauté urbaine.

Le PDU développe de manière approfondie (8 pages) la question du stationnement voiture (pp. 98-106) :

La compétence en matière de stationnement automobile est partagée entre la Communauté urbaine de Lille Métropole et les communes. Le PDU prévoit dès lors d'établir une charte de stationnement avec les communes pour définir une stratégie et une vision communes. Cette collaboration permettra la définition d'une approche globale pour le territoire de la Communauté urbaine en définissant une série de principes directeurs communs. Les objectifs poursuivis devant permettre de rendre l'espace public aux autres modes de déplacements. Cette volonté de définition d'une politique globale n'empêche pas d'adapter les mesures aux spécificités locales au sein de la Métropole<sup>33</sup>. De plus, différentes catégories d'usagers seront établies (résidents, visiteurs, etc.) afin d'adapter l'offre également au public concerné.

Des mesures plus « concrètes » sont également prévues par le PDU. La première concerne l'application de normes en matière de places de stationnement à réaliser sur l'espace privé (logements mais aussi activités), normes qu'il convient d'inscrire dans le PLU (plan local d'urbanisme – article 12) de chaque commune. Le projet de PDU précise à ce sujet qu'il suit de manière générale les orientations de la première version de 2000. Les compléments que le PDU actuel propose concernent les DIVAT (normes maximales de stationnement pour les nouvelles constructions, situées à proximité des arrêts de transports collectifs structurants).

**Figure 6** : PLU, nouvelles normes de stationnement automobile proposées au sein des DIVAT de niveau 1 dans le PDU 2010

**PLU : NOUVELLES NORMES DE STATIONNEMENT AUTOMOBILES PROPOSÉES AU SEIN DES DIVAT DE NIVEAU 1 DANS LE PDU 2010**

DIVAT de niveau 1

(métro, tramway, tram-train "urbain")

pour toute nouvelle construction à usage de bureaux et d'activités tertiaires

• les normes de stationnement automobiles seront des normes maximales avec au plus 1 place de stationnement automobile réalisée pour 100 m<sup>2</sup> de SHON

Source : PDU, p. 101.

Cette norme d'un emplacement par 100 m<sup>2</sup> de surface utile (SHON : surface hors œuvre nette) se rapproche de celle adoptée dans le chapitre 8 du RRU de la Région de Bruxelles-Capitale en zone B. Elle correspond à peu près à un emplacement pour 4 travailleurs (en zone A à Bruxelles, la norme est d'un emplacement pour 250 m<sup>2</sup> de surface utile, ce qui correspond à un emplacement pour 10 travailleurs ; ce qui est beaucoup plus volontariste que ce que préconise le projet de PDU).

« De façon plus générale, les DIVAT de tous niveaux valent pour périmètres à l'intérieur desquels le PLU, lors de sa révision, pourra fixer un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à un usage autre que l'habitation »<sup>34</sup>. De plus, la consommation d'espace pour le stationnement associé aux constructions à vocation économique et commerciale devra être limitée suite à la révision du PLU.

<sup>33</sup> PDU, p. 100.

<sup>34</sup> PDU, p. 102.

Finalement, le PDU propose, comme nous l'avons mentionné précédemment, une approche différenciée en fonction du public concerné : riverains/résidents, actifs/travailleurs et visiteurs :

- Les résidents : il s'agira de privilégier le stationnement sur l'espace privé pour libérer l'espace public pour d'autres usages, de mettre en avant l'importance de la concertation avec la population (ateliers,...) et de « proposer des alternatives aux résidents dans les secteurs réglementés en vue d'autres usagers dans des espaces stratégiques comme des points de centralité et de services, ou des pôles de transports »<sup>35</sup> ;
- Les actifs : l'offre en places de parking sur le lieu de travail est déterminante dans le choix du mode de transport ; l'objectif étant d'assurer le report modal vers les TC ou la mobilité douce via la limitation du stationnement de longue durée dans les lieux les plus stratégiques. Comme alternative, le PDU propose à ce sujet de développer l'offre en parcs-relais et les aires de covoiturage ;
- Les visiteurs : il faudra assurer des possibilités de stationnement adaptées pour de courtes durées dans les secteurs centraux et commerciaux de la Métropole. Cela se traduira notamment par une harmonisation des tarifications et un contrôle de l'application de ces normes. De plus, les espaces de stationnement mis à disposition dans les centres commerciaux sont à calibrer en fonction de la desserte du site en transports collectifs, mais aussi en fonction des enseignes et des types de surfaces de vente présentes sur le site afin de limiter le nombre de places offertes aux clients au strict nécessaire<sup>36</sup>.

Une série de mesures sont évoquées au fil du document en termes de stationnement, tant des voitures que des poids lourds :

1. « En complément des parcs relais [...], des parcs de stationnement à usage mixte seront privilégiés à proximité des arrêts de TEC » ;
2. Des aires de stationnement automobile sont prévues pour favoriser le covoiturage<sup>37</sup> ;
3. La tarification des stationnements dans les secteurs les plus contraints constitue déjà une première forme de péage urbain mobilisable<sup>38</sup> ;
4. Le PDU prévoit également de lutter sévèrement contre le stationnement illicite dégradant l'intérêt général des piétons<sup>39</sup> ;
5. Pour le transport de marchandises, le PDU prévoit le développement d'infrastructures adaptées pour le stationnement de véhicules routiers et les échanges entre modes de déplacements. Il s'agit également de répondre aux besoins de stationnement destinés aux véhicules de livraison dans les secteurs denses et contraints<sup>40</sup> ;
6. Finalement, un Observatoire du stationnement réglementé sera établi sur le territoire de la Communauté urbaine. Il existait déjà entre 2000 et 2006 et devrait être reconduit<sup>41</sup>.

---

<sup>35</sup> PDU, p. 103.

<sup>36</sup> PDU, p. 103.

<sup>37</sup> PDU, p. 82.

<sup>38</sup> PDU, p. 80.

<sup>39</sup> PDU, p. 84.

<sup>40</sup> PDU, pp. 110 et 115-117.

<sup>41</sup> PDU, p. 140.

Le PDU complète ces objectifs par la définition d'autres besoins spécifiques tels que des espaces prévus pour la dépose et la reprise des usagers, l'intégration des besoins liés au tourisme, l'accessibilité des PMR, etc. Comme pour Bruxelles, le PDU propose également d'étudier l'opportunité de proposer des services complémentaires aux usagers, en collaboration avec les exploitants des parcs privés sous utilisés. « *Des opérations de reconquête de parcs privés ou de bailleurs sous-utilisés dans des secteurs d'habitat collectif dense pourront être menées* », tout comme le développement de services de véhicules partagés. « *Des systèmes d'informations multimodales en lien avec les services de stationnement et l'opportunité d'étendre le système de jalonnement dynamique existant à Lille pour les parcs de stationnement de Roubaix et Tourcoing seront étudiés et développés* »<sup>42</sup>.

De plus, un système de contrôle efficace s'avère nécessaire afin de mettre en œuvre l'ensemble de ces objectifs.

---

<sup>42</sup> PDU, p. 105.

## 2.5 TRANSPORT DE MARCHANDISES

### 2.5.1 Plan Iris 2

En Région de Bruxelles-Capitale, plus de 78 % du trafic marchandises se fait par route, 20 % par voie d'eau et 2 % par le rail, avec une progression de 80 % du trafic des camions entre 1990 et 2002. Les évolutions attendues pour le trafic routier sont une relative stagnation du trafic régional (+0,37 %/an), une augmentation du trafic en relation avec la couronne RER (+1,4 %/an) et une forte augmentation du transit longue distance au sens de périphérie à périphérie ou de périphérie au reste du territoire belge ou à l'étranger (+3,85 %/an).

La stratégie globale a pour objectifs :

- de favoriser l'utilisation de la voie d'eau et du rail, d'encourager le transport multimodal ;
- d'optimiser la localisation des entreprises logistiques ;
- d'étudier l'implantation d'un (ou de plusieurs) centre(s) de distribution urbain(s) (CDU) ;
- d'optimiser la place des poids lourds dans l'espace urbain.

#### 2.5.1.1 Les actions programmées

- La distribution urbaine : mise en œuvre d'un CDU sur un lieu accessible par le rail, la voie d'eau et la route tout en étant proche des commerces et des entreprises du centre-ville. Le site de Schaerbeek Formation est ainsi pressenti et une évaluation économique d'un tel équipement est souhaité par le Plan Iris 2 ;
- identification des itinéraires poids lourds : signalisation directionnelle et voirie réservée aux poids lourds à proximité du CDU ;
- rationalisation des livraisons en développant des outils tels qu'un vade-mecum des zones de livraison, une charte de l'utilisation des aires de livraison, des zones de livraison le long de la voirie et des mesures pour le respect et la sanction des espaces de livraison ;
- promotion des voies d'eau : l'objectif pour 2015 est une part modale de 27 % (soit 8,5 millions de T de marchandises chargées et déchargées) en encourageant les liens rail-eau (modernisation des infrastructures ferroviaires de l'avant-port), eau-voirie, en étendant le domaine portuaire le long de la voie d'eau, en renforçant les liaisons avec les grands ports européens sans transbordement, en accentuant le rôle de la voie d'eau pour le transport des déchets entre le sud de Bruxelles et le nord où se trouve l'incinérateur de Neder-over-Hembeek (jusque 40 % du volume total des déchets ménagers non triés) en garantissant que les territoires portuaires soient affectés aux entreprises recourant à l'usage de la voie d'eau et/ou du rail ;
- développement du fret ferroviaire : possibilité de doubler le tonnage en implantant des entreprises logistiques le long des voies ferrées ;
- renforcement de la concertation entre partenaires publics et privés via deux structures aux niveaux bruxellois et national :
  - o au niveau bruxellois, elle examinera particulièrement les questions d'aménagement et de livraison des derniers kilomètres (messageries et

autres systèmes de livraison de petits commerces comme les pharmacies) ainsi que le développement de l'intermodalité ;

- une autre structure au niveau national dressera des pistes en adoptant une vision « grand angle » sur l'ensemble du trajet des marchandises. Sera notamment concernée l'organisation cohérente des transports exceptionnels, en limitant les nuisances pour les populations riveraines et en privilégiant le recours à la voie d'eau et au rail.

## 2.5.2 PDU

### 2.5.2.1 *Des alternatives à la route pour le transport de marchandises en lien avec le territoire métropolitain*

Le transport des marchandises représente près d'un tiers des émissions de GES imputables aux transports terrestres.

#### *a) Vers une stratégie partagée à l'échelle de l'aire métropolitaine*

La situation de Lille Métropole fait de ce territoire une zone majeure de circulation en Europe pour le transport de marchandises. Il est donc essentiel, dans un premier temps, de connaître les flux de marchandises et les filières logistiques sur le territoire ; dans un second temps, est envisagée la définition d'un schéma d'actions à l'échelle métropolitaine pour rationaliser l'usage des modes routiers et favoriser l'utilisation du fret ferroviaire et des voies d'eau. Dans ce cadre, il s'agit de profiter des projets structurants tels que le canal Seine Nord Europe ou le contournement ferroviaire au sud de Lille, maillon de l'autoroute ferroviaire Atlantique nord-sud (c'est-à-dire de la liaison entre Dunkerque et Barcelone/Marseille/Turin via Lille, Charleville, Metz, Dijon et Lyon).

#### *b) Renforcer et développer l'intermodalité pour les marchandises en lien avec le territoire communautaire*

Il s'agit en fait de projets de centres de distribution urbaine. Les plateformes multimodales et les espaces logistiques sont des zones d'échange essentielles où les marchandises peuvent passer aisément d'un mode de transport à l'autre. Les principales plateformes existantes, internes à la Métropole (Centre Régional des Transports à Lesquin, Lomme Délivrance et le Port de Lille) ainsi que la Plateforme Delta 3 à Dourges près de Lens, doivent être optimisées en rentabilisant autant que possible les infrastructures ferroviaires existantes. En complément, le développement de nouveaux centres logistiques urbains de proximité sera étudié, notamment en site urbain car cela permettrait de rationaliser l'acheminement selon le type de marchandise, le type de véhicule et les secteurs géographiques. Les sites de gares secondaires aux nombreuses voies de formation seront favorisés car idéalement situés. Des études approfondies doivent être menées à ce sujet avec RFF (l'équivalent français d'Infrabel) et la SNCF.

#### *c) Mettre en place des réseaux d'infrastructures continus et cohérents en matière de transports de marchandises pour valoriser le potentiel urbain*

La route supporte actuellement 84 % des tonnes-kilomètres de marchandises ; la valorisation des infrastructures ferrées et fluviales est donc essentielle pour offrir une alternative et favoriser le transfert modal dans les années à venir.

Les sillons ferroviaires devront être analysés afin de pouvoir supporter la croissance souhaitée en termes de voyageurs et de marchandises. Le PDU suggère de mener une expertise sur les sillons ferroviaires les plus convoités pour le transport des passagers et de marchandises avec RFF et la SNCF, ce qui conduira éventuellement à augmenter la capacité ferroviaire de certains axes. De tels travaux en site urbain nécessitent des investissements colossaux. Néanmoins, dans les grandes métropoles et à leurs abords, il semble nécessaire, dès aujourd'hui, d'étudier de tels projets à long terme. Il s'agit de la sorte de faire face à la croissance attendue des flux et de répondre aux objectifs en termes de report modal issus des obligations liées à la réduction des émissions de GES pour le long terme (cf. Feuille de route pour une économie pauvre en Carbone en cours de préparation au niveau de l'U.E.). Le problème de la saturation des infrastructures ferroviaires dans et aux abords des grandes villes est sans aucun doute l'un des plus grands défis des prochaines décennies. Il est ainsi prévu, pour les marchandises en transit, un contournement ferroviaire au sud de Lille sur l'axe Dunkerque – Charleville – Metz et une ligne fret transfrontalière entre Dunkerque et Furnes ; ce dernier axe correspond à la branche ouest du projet du « Rhin d'acier » (Ijzeren Rijn), défendu côté flamand par le RSV. Il devrait permettre à une partie du flux de camions allant d'Anvers ou de la Ruhr vers le nord-ouest de la France d'être détournée de la route vers le chemin de fer.

Pour la voie fluviale, à côté d'initiatives spécifiques déjà mises en œuvre, l'arrivée du canal Seine-Nord Europe en 2015 ouvrira de nouvelles perspectives, avec notamment l'augmentation du gabarit (+ de 1.500 T) sur la Lys et la Deûle. A cela s'ajoutent le doublement de l'écluse du Quesnoy et une vision à long terme d'un gabarit de 3.000 T et 7 m de tirant d'eau sous les ponts. Les ponts franco-belges du côté de Comines et de Warneton sont concernés par ce projet.

Cependant, les flux routiers doivent dès à présent être mieux maîtrisés en favorisant le transfert modal vers des modes plus respectueux de l'environnement, mais aussi en organisant les circulations de poids lourds (meilleur remplissage des véhicules, mise en place d'une écotaxe, concentration des poids-lourds sur des axes adaptés selon la hiérarchie fonctionnelle du réseau viaire, réflexion sur les convois exceptionnels et le transport des matières dangereuses).

*d) Intégrer la question des déplacements de marchandises au cœur du développement économique du territoire*

La localisation des activités génératrices de trafics de marchandises devra être définie en fonction des infrastructures de transport et des plateformes multimodales existantes ou à venir. Il s'agit donc d'articuler au mieux le profil de mobilité des entreprises avec le profil d'accessibilité des lieux. Il faut en outre que les zones d'accueil des entreprises soient équipées des embranchements adéquats aux différents réseaux. Quant à la politique de développement économique de la métropole, elle doit soutenir au maximum les filières de production et de distribution locales.

Les embranchements aux réseaux fluviaux et ferroviaires doivent être préservés dans une optique de valorisation à long terme, près des zones d'activités.

### **2.5.2.2 Les livraisons de marchandises en ville**

L'essentiel des marchandises diffusées sur le territoire métropolitain s'inscrivent dans une logique de distribution urbaine ; leur diffusion au sein de l'agglomération doit être organisée afin de réduire au maximum les nuisances. La gestion des livraisons doit donc être efficace et respectueuse du fonctionnement des centres-villes tout en contribuant à leur dynamisme économique.

*a) Partager une vision communautaire en matière de livraisons de marchandises en ville*

Le transport des marchandises dans les centres urbains sont souvent problématiques et la mise en place d'une solution passe par la concertation entre les différents acteurs (transporteurs, acteurs économiques et institutionnels) afin de :

- mettre en œuvre des solutions partagées : une adhésion de l'ensemble des acteurs est indispensable pour une amélioration du système de transport et la livraison de marchandises ; un groupe de travail (« marchandises en ville ») sera créé afin de mener un grand débat sur le sujet qui devrait aboutir à une charte pour formaliser les divers engagements, définir une ligne de conduite, des objectifs communs et des actions à mener en termes d'aménagements et de réglementations nécessaires à la mise en place d'une nouvelle politique ;
- harmoniser les réglementations et les pratiques en matière de gestion des flux et de livraisons : l'hétérogénéité actuelle des réglementations entre les différentes communes du territoire doit faire progressivement place à une réglementation unique de la voirie pour le transport et la livraison des marchandises sur l'ensemble du territoire via un schéma directeur poids lourds ;
- prévoir des réservations d'emprises dédiées aux livraisons dans les espaces publics et privés : les besoins en aires de stationnement et de circulation doivent être anticipés dans tous les projets d'aménagement des espaces public et privé (voiries, espaces privés réservés à la livraison et au chargement).

*b) Expérimenter pour anticiper les évolutions des systèmes et trouver des solutions originales et pérennes*

Le groupe de travail constituera le cadre légal pour ces expérimentations via la promotion d'opérations innovantes dans la gestion du « dernier kilomètre ». Diverses pistes peuvent être suivies :

- mutualisation dans un temps restreint de la journée des espaces de voirie dédiés aux livraisons ;
- développer des aires de livraison de courte durée (15 min.) dans des lieux stratégiques ;
- expérimenter des points d'accueil à proximité des centres-villes ;
- tester un système de gestion dynamique d'aires de stationnement dans les centres-villes ;
- utiliser des sites propres de transports collectifs pour l'acheminement de marchandises spécifiques.

Ces expérimentations doivent se faire dans un souci de préservation de l'environnement, de fonctionnement d'espaces urbains très convoités et doivent être évaluées afin de vérifier leur viabilité économique et le respect des objectifs préalablement définis.

## 2.6 ENVIRONNEMENT, BRUIT ET POLLUTION

### 2.6.1 Le Plan Iris 2

Cette question est évoquée plusieurs fois mais pas toujours de manière très précise/explicite.

En effet, l'augmentation du trafic en Région de Bruxelles-Capitale a des impacts négatifs : émissions de CO<sub>2</sub>, bruit, mauvaise répartition de l'espace public entre les différents usagers, risques d'accident, etc. (p. 11).

Le Plan Iris 2 fait ainsi une série de « constats environnementaux » relatifs aux nuisances pour la qualité de vie des habitants et pour la qualité de l'air et le bruit dans la capitale (p. 15). La qualité de l'air est évoquée, notamment afin de montrer que les normes européennes et internationales ne sont pas respectées par la Région. Le Plan Iris 2 rappelle dès lors les nombreuses normes européennes dans ce domaine (NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, CO<sub>2</sub>,...), les échéances prévues, l'importance du transport comme source de nuisances et les sanctions encourues en cas de non respect. Ces constats impliquent notamment la définition de mesures permettant de réduire le volume de trafic et la pollution de l'air. A défaut, la Région de Bruxelles-Capitale serait exposée à un risque de sanctions de la part des autorités européennes. C'est également la problématique des nuisances sonores, provenant essentiellement du trafic routier (43%), qui est mise en exergue. A ce sujet, la Région de Bruxelles-Capitale s'est dotée d'une carte du bruit conforme à la directive 2002/49/CE<sup>43</sup> au mois de février 2011.

Dans l'optique du développement des transports collectifs à Bruxelles, le plan prévoit d'introduire des bus peu polluants, via notamment le plan « véhicules propres » de la STIB (p. 36). Il est également question de réfléchir à la définition de zones de basses émissions<sup>44</sup>, c'est-à-dire des zones dont l'accès en voiture est soit interdit, soit limité sur base des performances environnementales des véhicules. Le Plan Iris 2 propose également de multiplier et aménager les zones 30 qui, en contribuant non seulement à la réduction de la vitesse mais également à la réduction du trafic de transit, génère une baisse du bruit et un recours accru aux modes actifs et aux transports en commun (par cette mesure, de nouveaux espaces peuvent en effet être dédiés aux modes doux).

Dans le point « Rationaliser, spécialiser et sécuriser le réseau routier », concernant le bruit routier, le plan suggère de mieux intégrer les critères de moindre bruit (p. 50).

En ce qui concerne les véhicules à hautes performances environnementales (p. 55), le plan prévoit des mesures exigeantes pour les véhicules publics, une adaptation du gabarit à l'usage (limitation des SUV) et des mesures pour les taxis (cours d'éco-conduite). Finalement, le plan propose la prise en compte des performances environnementales des véhicules acquis par les entreprises.

---

<sup>43</sup> Directive n°2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, L. 189, J.O.C.E. 18/07/2002, pp. 12-25.

<sup>44</sup> Plan Iris 2, p. 47.

## 2.6.2 PDU

La problématique de la qualité de l'air, de la pollution et du bruit est abordée à plusieurs endroits du PDU. Une politique ambitieuse de modération des vitesses est poursuivie à l'échelle de la métropole, dans le cadre de la hiérarchisation du réseau routier envisagé par le PDU, afin d'agir tant sur les émissions polluantes que sur la sécurité des usagers et le choix modal (recours accru aux modes actifs dans les zones 30). Le PDU parle également de « *système de déplacements durable* » ou « *d'accompagner les acteurs du territoire dans l'éco-mobilité* »<sup>45</sup>.

C'est cependant essentiellement dans l'axe 5, intitulé « Environnement, santé et sécurité des personnes » que le plan énonce toute une série de mesures afin de lutter contre les pollutions diverses :

- La réduction des consommations énergétiques et des impacts des pollutions atmosphériques :
  - o Améliorer les connaissances (Bilan carbone 2009 : presque la moitié des émissions proviennent des transports ; importance des modes routiers,...) ;
  - o Réaliser des opérations expérimentales concernant des secteurs stratégiques et développer et diffuser des technologies innovantes (accès social aux technologies) ;
  - o Démarches exemplaires : énergies propres pour alimenter les transports collectifs, dépenses globales d'énergie du système de transport, attitude exemplaire des pouvoirs publics (Plan des déplacements d'administration : rationalisation du parc automobile, usage de véhicules « propres », renouvellement de la flotte, etc.) ;
  - o Améliorer les systèmes de mobilité (en termes de développement durable) ;
  - o Outils pédagogiques et sensibilisation.
- Réduction des nuisances liées au bruit :
  - o Identifier les secteurs où la population est la plus exposée ;
  - o Etablir un PPBE (plan de prévention du bruit dans l'environnement) dont les orientations stratégiques seraient intégrées dans le PDU et des cartes stratégiques du bruit (obligatoire pour les collectivités de plus de 100.000 habitants en vertu de la directive 2002/49/CE) ;
  - o Mettre en œuvre des actions précises : réduction du trafic routier, politique de modération des vitesses, études sur les points noirs de circulation, etc.
- Etablir une stratégie communautaire et un Observatoire de l'environnement, transversal par rapport aux autres compétences de la Communauté urbaine. Un rapport d'évaluation environnementale est annexé au PDU.

## 2.7 LA SÉCURITÉ

### 2.7.1 Le Plan Iris 2

Les Etats généraux de la sécurité routière en RBC ont prévu, pour 2010, une réduction de 50% des décès et des blessés graves par la mise en place de mesures en quatre volets : infrastructure et aménagement – sensibilisation – éducation – contrôle/sanction afin de changer durablement le comportement des usagers de la route et de sécuriser la circulation.

---

<sup>45</sup> PDU, pp. 119 et 134.

Avant chaque (ré)aménagement de l'infrastructure, un contrôle sera fait afin de déterminer la contribution à l'amélioration de la sécurité routière. On parle ici de mise en place de tronçon de voirie étroit et non rectiligne, de ralentisseur de vitesse, etc.

### 2.7.2 Le PDU

Diverses actions ambitieuses, certaines initiées depuis près de 30 ans, sont prévues dans le Plan Iris 2 :

- pérenniser l'Observatoire des accidents comme outil d'analyse et d'études et engager une politique d'évaluation des aménagements en particulier sous l'angle de la sécurité routière ;
- mettre en place une ligne budgétaire spécifique pour mener à bien les opérations phares en matière de sécurité routière, y compris pour sensibiliser et informer les acteurs concernés et les usagers ;
- se donner les moyens de mettre en œuvre une vision très ambitieuse « zéro tué ou blessé grave pour les usagers vulnérables » à l'horizon 2020 en :
  - o améliorant la connaissance technique en matière de sécurité des déplacements pour les piétons et cyclistes ;
  - o engageant des démarches et actions spécifiques en faveur des piétons et cyclistes sur le territoire métropolitain ;
- réduire l'accidentologie des 2-roues motorisés en améliorant l'état de la connaissance pour définir rapidement un cadre d'actions adapté ;
- travailler à l'amélioration de la sensation de sécurité dans les espaces publics, en accompagnement des politiques de promotion des mobilités douces ;
- sécuriser les passages à niveau en collaboration avec les services compétents (Etat, Conseil Général, RFF, SNCF, communes).

Pour que ces actions soient efficaces, une politique de sensibilisation et de prévention est nécessaire auprès des habitants de la métropole tandis que les acteurs institutionnels concernés par l'aménagement du territoire et la sécurité routière doivent être mobilisés, sensibilisés et formés aux enjeux de la sécurité routière car cette dernière est un thème transversal dont les préoccupations recoupent celles de la qualité de la vie, de l'environnement et de l'aménagement de l'espace public.

Au niveau de la sécurité au sein des stations et des véhicules de transport public, le contrat local de sécurité (signé en 1998 et actif depuis 2002) prévoit le renforcement de la présence humaine avec des agents de prévention identifiables et l'installation d'équipements techniques de supervision et de coordination performants (postes de contrôle, radiocommunications, radiolocalisation des véhicules avec GPS, etc.). Ces mesures doivent être renforcées en maintenant une présence humaine forte et en consolidant les partenariats existants (avec la SNCF notamment) et en favorisant de nouveaux.

### 3. TABLEAU RÉCAPITULATIF - COMPARAISON

Thématiques	Plan Iris 2	Projet de PDU	Commentaires
<b>Généralités</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Adoption définitive en septembre 2010 ;</li> <li>- Niveau de pouvoir : Région (entité fédérée) et compétences ;</li> <li>- Actualisation d'une première version datant de 1998 + perspective du PRDD (2012)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Adoption provisoire en avril 2010 ;</li> <li>- Niveau de pouvoir : Communauté urbaine et compétences ;</li> <li>- Actualisation d'une première version datant de 2000 + perspective de l'adoption d'un SCoT.</li> </ul>	<p>Le projet de PDU devrait être définitivement adopté au début de l'année 2011 (l'enquête publique s'est déroulée du 20 septembre 2010 au 17 novembre 2010).</p>
<b>Aménagement du territoire et mobilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Action 6 « accorder mobilité et aménagement du territoire » (mais moins développé que dans PDU, principes plus généraux) ;</li> <li>- Prévoit le développement de synergies vis-à-vis des documents stratégiques voire réglementaires régissant l'aménagement du territoire :</li> </ul> <p>Lille Métropole Communauté urbaine -&gt; Schéma de développement durable du territoire, SCoT et Plan local d'urbanisme ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mixité urbaine : source de mobilité active (proximité services et commerces des habitants)</li> <li>- Densification des activités sur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le premier axe spécifique traite de la « ville intense et mobilité » ;</li> <li>- Prévoit le développement de synergies vis-à-vis des documents stratégiques voire réglementaires régissant l'aménagement du territoire :</li> </ul> <p>RBC -&gt; Plan régional de développement durable</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- PDU plus précis dans ses intentions à ce sujet : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ développement du concept de ville intense (densité,</li> </ul> </li> </ul>	<p>Le PDU consacre son premier axe à la question de l'articulation entre aménagement du territoire et mobilité. Ce plan traite dès lors de manière beaucoup plus approfondie cet objectif très important. Le Plan Iris 2, même s'il traite également cette question, le fait de manière beaucoup moins centrale et approfondie.</p> <p>De plus, le projet de PDU propose des densités pour le logement, le commerce et les activités économiques dans les DIVAT (de 3 niveaux différents). Le Plan Iris 2 évoque quelques principes tels que la mixité urbaine ou la densification des nœuds intermodaux mais ne rentre cependant pas plus dans les détails.</p>

	<p>les nœuds intermodaux (réduction des distances entre activités/fonctions)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Intégration du critère de l'accessibilité dans les choix d'implantation : accessibilité actuelle et prévue, piétonne, à vélo et pour les transports publics (maillage, durée d'accès, fréquence) afin d'assurer une répartition modale de 50% pour les TC, 20% pour les 2 roues et 30% en voiture individuelle.</li> </ul>	<p>mixité) et de ses implications pour la mobilité ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Concept DIVAT (Disque de Valorisation des Axes de Transport) : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hiérarchisation : 1, 2 et 3 en fonction de la qualité et de l'offre de service TC ;</li> <li>▪ Objectifs de densité : niveau 1 (70 logements par hectare pour habitat et COS supérieur à 1,5 pour bureaux et 1 pour activités économiques) et niveaux 2 et 3 (35 logements/hectare et COS supérieur à 1 pour bureaux et 0,5 pour activités économiques)</li> </ul> </li> </ul>	
--	--	--	--

<b>Transports collectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accessibilité internationale : avion, TGV et RER</li> <li>- Mise en place d'un RER pour une meilleure desserte inter-régionale, en collaboration avec la SNCB</li> <li>- Optimisation et automatisation du métro actuel sur un axe Est-Ouest, remplacement de certaines lignes de tram par le métro sur un axe de rocade et prolongation sur un axe Nord-Sud</li> <li>- Développement du tram en tant que complément du métro</li> <li>- Mise en place de lignes BHNS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Développement des liaisons ferrées : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ avec les territoires limitrophes (doublement de l'usage du TER d'ici 2020) ;</li> <li>▪ pour la desserte des aéroports via le TGV</li> </ul> </li> <li>- Prolongation et renforcement du métro et du « Mongy » (tram de la métropole</li> <li>- Projet d'un réseau tram-train (en prolongement du train dans l'agglomération) notamment vers la Belgique</li> <li>- Extension du réseau de lignes BHNS, transition entre les modes lourds et les modes collectifs de proximité</li> <li>- Nouveau plan bus de contournement de la Métropole, dans les secteurs périurbains et les</li> </ul>	<p>Le PDU insiste sur la nécessité d'une vision partagée du réseau de transports collectifs à l'horizon 2030-2050 articulée avec une réflexions sur l'aménagement du territoire (étude en cours), sur les services complémentaires (y compris le taxi et le covoiturage) et innovants (taxis collectifs, etc.)</p>
<b>Modes actifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Marche à pied : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Plan Piéton (2011) pour améliorer leur progression et une prise de conscience de l'efficacité de la marche</li> <li>▪ Notion de cheminement naturel avec adaptation des</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ZAE Marche à pied : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mise en accessibilité et aménagement de la voirie urbaine pour développer une ville des distances courtes avec des itinéraires piétons maillés, confortables et sécurisés (600 km de voiries assurant la</li> </ul> </li> </ul>	<p>Ces 2 modes actifs sont appelés à jouer un rôle prépondérant dans le Plan Iris 2.</p> <p>Le PDU a pour objectif de réaliser en 10 ans une métropole cyclable en multipliant par 5 la part modale du vélo</p>

	<p>trottoirs, développement de piétonniers, suppression des barrières</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vélo : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Plan Vélo (2010-2015) selon 4 axes (infrastructures, sensibilisation, éducation, enforcement)</li> <li>▪ Finalisation du réseau d'itinéraires cyclables régionaux avec lien vers la périphérie</li> </ul> </li> <li>▪ 100 % des voiries cyclables et intermodalité avec les transports publics (location en libre service + offre de stationnement autour des stations et dans les immeubles)</li> </ul>	<p>desserte fine des quartiers aménagés en zones 30 ou de rencontre)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Développement d'un outil de mesure (ZAP) qui mesure l'accessibilité à pied des stations de transport public</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vélo : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Amélioration de l'image du vélo pour en faire un mode de transport prépondérant pour les courtes distances (&lt; 5 km)</li> <li>▪ Aménagement d'un réseau continu et sécurisé avec un réseau urbain principal de 360 km et un réseau de véloroutes et voies vertes de 230 km en bord de canal avec points de passage vers la Belgique</li> <li>▪ Offre de stationnement suffisante et intermodalité, aux stations de transport public (20 à 40 places toutes les 2 à 3 stations de métro et à chaque station du TER) et à proximité des logements et des activités</li> </ul> </li> </ul>	
--	---	---	--

<p><b>Stationnement automobile</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Stationnement hors voie publique</u> : adoption d'un RRU en 2006 (zonage A, B, C en fonction de la proximité des arrêts de TC et de leur fréquence de passage <u>et</u> en fonction du type d'affectation : logement, bureaux, activités artisanales, industrielles, logistiques, etc.). Là où l'offre est excédentaire, taxe, suppression ou utilisation pour les riverains lors du renouvellement du permis d'environnement ;</li> <li>+ parkings d'échange (parkings de dissuasion et parkings de persuasion) ;</li> <li>- <u>Stationnement sur la voie publique</u> : objectif = réduction de 16% du stationnement en voirie.</li> </ul> <p>Maintien des principes directeurs du Plan Iris 1, auxquels viennent s'ajouter une série de nouveaux principes : création de parkings hors voirie de substitution, extension à la 2<sup>ème</sup> Couronne de la limitation du stationnement longue durée, etc. et définition d'une série de mesures alternatives.</p> <p>=&gt; Plan communal de stationnement à élaborer par les communes sur base du Plan Iris 2.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Stationnement sur l'espace privé</u> : modification de l'article 12 PLU pour intégrer les orientations du PDU + articulation entre stationnement et les DIVAT ;</li> <li>- <u>Stationnement sur la voie publique</u> : compétence partagée communes/Communauté urbaine.</li> </ul> <p>Distinction en fonction du public concerné :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Résidents : privilégier le stationnement sur l'espace privé + les alternatives dans les secteurs réglementés ;</li> <li>▪ Actifs : limitation du stationnement de longue durée dans les lieux stratégiques + développement de parcs-relais et aires de covoiturage ;</li> <li>▪ Visiteurs : offre pour courte durée dans les lieux</li> </ul>	<p>Le Plan Iris 2 est plus ambitieux en termes de stationnement automobile que le projet de PDU car il préconise un nombre de places de parking plus restreint pour les bureaux et activités tertiaires là où la desserte en TC est très performante. Le Plan Iris 2 propose en plus de s'attaquer à l'offre excédentaire en stationnement en ouvrage.</p>
--	--	---	--

		<p>centraux, harmonisation des tarifications.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mesures spécifiques : lutte contre stationnement illicite, création d'un Observatoire du stationnement réglementé, etc.</li> </ul>	
<b>Transport de marchandises</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Encourager la voie d'eau, le rail et le transport multimodal <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Part modale de la voie d'eau pour 2015 : 27 % ;</li> <li>▪ Doublement du tonnage fret ferroviaire ;</li> </ul> </li> <li>- Projet d'au moins un centre de distribution urbain (CDU) : Schaerbeek Formation ;</li> <li>- Renforcement des partenariats public – privé (livraison des derniers kms – intermodalité)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Recherche d'alternatives à la route : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mise en place d'une stratégie partagée par une connaissance approfondie des flux et la définition d'un schéma d'actions favorisant la voie d'eau (canal Seine-Nord Europe) et le fret ferroviaire ;</li> <li>▪ Examen des axes ferroviaires pour identifier comment exploiter au maximum les capacités pour les marchandises et les passagers + comment les renforcer à l'avenir</li> <li>▪ Développement de l'intermodalité via les CDU</li> </ul> </li> <li>- Gestion efficace des livraisons dans les centres-villes : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Concertation entre les différents acteurs pour des solutions partagées</li> </ul> </li> </ul>	<p>Le Plan Iris 2 prévoit une forte progression du transit longue distance (+3,85 % par an) et constate une forte progression (+ de 80 % du trafic routier entre 1990 et 2002)</p> <p>Le PDU prévoit la mise en place d'un groupe de travail (« marchandises en ville ») regroupant les différents acteurs afin d'aboutir à une charte qui formalisera les engagements, définira des objectifs communs et les actions à mener et conduira des expérimentations innovantes dans la gestion du dernier km</p>

<p><b>Environnement, bruit et pollution</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas de point spécifique relatif à cette question mais évocation à plusieurs endroits du document ;</li> <li>- Série de constats environnementaux et rappel des normes européennes dans l'introduction (risques de sanction en cas de non respect des normes) ;</li>   <li>- Plan véhicules propres, zones de basses émissions, zones 30.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Axe 5 : « Environnement, santé et sécurité des personnes » : identification d'une série de domaines et de mesures à prendre : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Réduction des consommations énergétiques et des impacts des pollutions atmosphériques ;</li> <li>▪ Réduction des nuisances liées au bruit ;</li> <li>▪ Stratégie communautaire et Observatoire de l'environnement.</li> </ul> </li> <li>- Politique ambitieuse de modération des vitesses.</li> </ul>	<p>Le PDU évoque de manière plus approfondie cette question puisqu'il y consacre un axe spécifique. Cependant, cette question est développée de manière relativement générale dans les deux documents qui proposent une série de mesures mais rien de très précis, excepté la modération des vitesses.</p>
---	--	---	--

## CONCLUSIONS

Le tableau récapitulatif présenté ci-dessus regroupant de manière synthétique les différentes informations que nous avons pu dégager de la comparaison entre le Plan Iris 2 de la Région de Bruxelles-Capitale et le projet de PDU 2010 de Lille Métropole Communauté urbaine, nous concluons la présente analyse par un aperçu des intentions formulées dans ces deux plans en ce qui concerne :

- d'une part, les coopérations envisagées avec la Région wallonne ;
- d'autre part, les impacts éventuels des intentions retenues sur le territoire wallon.

Le Plan Iris 2 des déplacements prévoit plusieurs mesures qui impliquent les autorités wallonnes :

- la concentration des bureaux dans les quartiers des gares au sein de toute la zone RER, ce qui implique aussi l'application de cette mesure dans le Brabant flamand et le Brabant wallon (coopération) ;
- la réduction de la capacité routière sur les pénétrantes ainsi qu'une réduction du stationnement en voirie et une limitation du stationnement hors voirie ;
- la multiplication des arrêts RER internes à la Région de Bruxelles-Capitale, ce qui conduira à un allongement des trajets pour les habitants de la périphérie ;
- la demande d'augmentation des capacités de stationnement voiture près des gares RER périphériques ;
- la création de parkings d'échange et de persuasion à proximité des axes routiers, avec une tarification différente en fonction de la proximité à Bruxelles – plus on est près, plus c'est cher – (coopération entre les trois régions) ;
- la réduction de l'offre de longue durée de stationnement dans les quartiers administratifs aux abords des gares de toute la zone RER (coopération entre les trois régions).

Le projet de PDU à Lille prévoit quant à lui :

- des trains cadencés vers Mouscron, Courtrai et Tournai ;
- une vision 2050 en ce qui concerne l'offre en transports en commun coordonnée avec l'aménagement du territoire dans un cadre transfrontalier.

Les deux plans de mobilité abordent en outre la question :

- des réseaux d'itinéraires cyclables avec des liens vers l'extérieur de leur territoire ;
- de l'augmentation de l'offre structurante en transports en commun (métro, train, bus à haut niveau de service) et du maillage (liaisons de périphérie à périphérie). ;
- du développement de l'intermodalité aux niveaux des gares et des stations de métro/RER/TER.

## ANNEXE 6 : LA DEUXIEME REVISION ET ACTUALISATION DU RSV

*Document rédigé avec la contribution de Pierre Fontaine (IGEAT-ULB)*

### INTRODUCTION

Le présent document constitue l'analyse finale du processus d'actualisation du RSV – *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen* – dont la dernière version<sup>1</sup> a été adoptée après enquête publique le 18 avril 2011 (et est en vigueur depuis le 2 mai).

Une première analyse de ce document avait été réalisée dans le cadre de la veille stratégique des régions frontalières lors de la subvention 2009-2010 de la CPDT en vue de l'enquête publique menée entre le 10 février et le 11 mai 2010. De plus, en parallèle, des analyses plus sectorielles ont été effectuées par deux équipes de recherche de la CPDT à la demande de l'administration régionale (DG04/DAR) sur les thématiques suivantes : zones d'activités économiques et politique foncière.

Pour rappel, le *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen* (RSV), qui a déjà fait l'objet d'une première révision en 2003, comprend trois grandes parties : une première partie informative, une deuxième partie indicative et enfin une série de dispositions obligatoires (pour les pouvoirs publics).

La présente révision et actualisation partielle du RSV n'apporte pas de modifications majeures à l'esprit et aux objectifs poursuivis par ce plan. Elle apporte cependant, dans certains domaines, des compléments importants, notamment pour la politique foncière et immobilière.

Certains objectifs ou défis sont ainsi identifiés :

- Les objectifs quantitatifs (« comptabilité spatiale ») au niveau des forêts, de la nature et de l'agriculture ne sont pas atteints en 2007 ;
- Pour la récréation, le paquet prévu est presque épuisé : il faut donc prévoir plus d'espace pour la période allant jusqu'à 2012 ;
- Pour l'industrie, l'espace prévu est également exploité au maximum ; une meilleure concordance entre offre et demande doit être privilégiée.

La politique spatiale pour la période 1997-2007 prévoyait un renforcement des zones de concentrations existantes et le maintien des espaces ouverts pour les fonctions essentielles. L'exécution du RSV se fera selon trois pistes : l'exécution du programme d'action, le prolongement du cadre général et le monitoring quantitatif du programme d'action.

L'ambition est de disposer des plans d'exécution spatiale pour les zones bâties dont le processus, prévus dans le RSV, est achevé et plus particulièrement la VSGB – *Vlaamse Strategische Gebied rond Brussel*. Pour Louvain et Hasselt-Genk, de nouvelles initiatives ont été prises et seront poursuivies.

---

<sup>1</sup> Document de référence : *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen : Addendum, Actualisatie en gedeeltelijke herziening van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen 1997 : Richtinggevend gedeelte en bindende bepalingen*, 17/12/2010.

## 1. POURQUOI UNE RÉVISION DU RSV ?

La raison principale de cette seconde actualisation du RSV de 1997 (déjà révisé une première fois en 2003) est qu'il avait pour « horizon » de planification l'année 2007. Les modifications apportées permettent dès lors d'adapter le document jusqu'en 2012, il fera alors l'objet d'une véritable révision complète, en profondeur.

De nouveaux documents relatifs à une vision à long terme de l'aménagement du territoire en Région flamande ont été produits récemment : voir à ce sujet la brochure « Ruimte voor morgen » et la *Startnota van het Beleidsplan Ruimte*<sup>2</sup> qui lance un processus d'élaboration d'un document qui a vocation à remplacer le RSV.

Diverses mesures de mise en œuvre du RSV aux niveaux régional, provincial et communal ont été mises en place depuis son adoption et sa première révision. Le premier constat est que « *divers exercices globaux d'évaluation interne et externe du RSV ont démontré que ce document reste un cadre politique utilisable à court et à moyen terme* »<sup>3</sup>. Suite à une évaluation des réalisations jusqu'à présent et des besoins pour le futur, une adaptation de certaines thématiques du RSV est réalisée, en fonction de « *problèmes actuels et prioritaires* » : logement, emploi, infrastructures linéaires, récréation, espace rural et naturel + agriculture.

Nous allons analyser ce document en regroupant les remarques et les nouveaux objectifs du RSV par thème (parties informative, indicative et obligatoire rassemblées). Cependant, avant cela, nous allons rapidement aborder la question de la modification de la dénomination de la zone flamande autour de Bruxelles.

---

<sup>2</sup> Consultable à l'adresse suivante :  
[http://www2.vlaanderen.be/ruimtelijk/br/publ/BeleidsplanRuimte\\_Brochure\\_RuimteVoorMorgen.pdf](http://www2.vlaanderen.be/ruimtelijk/br/publ/BeleidsplanRuimte_Brochure_RuimteVoorMorgen.pdf)

<sup>3</sup> Complément à l'introduction générale, p. 2.

## 2. LA DÉLIMITATION DE LA VLAAMSE STRATEGISCHE GEBIED ROND BRUSSEL

La zone flamande autour de Bruxelles a changé de dénomination dans la nouvelle version du RSV, « d'urbaine », elle est devenue « stratégique ». Quelle est la raison de cette modification ? Initialement, lors de l'élaboration du RSV dès le milieu des années 1990, trois aires métropolitaines sont identifiées : Anvers, Gand et Bruxelles. Cependant, la Région flamande ne dispose pas de pouvoir sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Quinze communes sont alors identifiées comme faisant partie de cette aire métropolitaine bruxelloise dans le *Vlaams Rand* : Rhode-Saint-Genèse, Linkebeek, Drogenbos, Leeuw-Saint-Pierre, Dilbeek, Asse, Wemmel, Grimbergen, Vilvoorde, Machelen, Zaventem, Kraainem, Wezembeek-Oppem et Tervuren. De nombreuses voix se sont alors élevées, lors de l'enquête publique, pour critiquer la mise en danger du principe de protection de la ceinture verte autour de Bruxelles. Afin de répondre à ces critiques, la Région flamande a retiré les communes de Rhode-Saint-Genèse et Linkebeek et donné le nom de « *Vlaams stedelijk gebied rond Brussel* » (zone urbaine flamande autour de Bruxelles) et a décidé de s'orienter vers une politique d'urbanisation moins poussée et centrée sur la préservation de la ceinture verte et de l'espace ouvert. Un second changement de dénomination a eu lieu en 2009, suite aux discussions et concertations avec les acteurs locaux. Mais ce changement d'appellation est-il purement symbolique ? Dans le cadre du RSV, il est prévu que les nouveaux logements, bureaux et zones d'activités soient prioritairement développés dans les villes, parmi lesquelles Bruxelles. Le VSGB reste malgré le changement d'appellation une zone urbaine. Un des objectifs initiaux de la politique flamande sur la zone urbaine autour de Bruxelles visait à limiter l'urbanisation et la francisation de la périphérie bruxelloise, ce qui est d'ailleurs toujours d'actualité. Après consultation du gouvernement flamand, de la province du Brabant flamand, des communes et des groupes d'intérêt, un nouveau rapport technique concernant cette zone a été élaboré et présenté le 20 février 2009<sup>4</sup>. C'est à cette occasion que le gouvernement flamand a changé la dénomination de cette zone. Ce document a été soumis à 70 acteurs clefs. Ce rapport final, présenté au début de 2009, s'axe sur trois zones : Zaventem (entre Grimbergen et Tervuren), Grand-Bigard – Zellik et la zone sud du canal. Le rapport présente certaines modifications :

- 471 ha supplémentaires seront affectés en terrains d'activités, et ce essentiellement sous forme de reconversion des sites existants ;
- 6.000 nouveaux logements seront créés. Dans ce cadre, le rapport précise qu'un lien avec la commune est requis pour tout acquéreur d'un logement<sup>5</sup>.

Ce rapport final n'a pas de valeur juridique ; il constitue cependant le point de départ du GRUP (plan d'exécution spatiale régional) et de l'évaluation de l'impact sur l'environnement concernant cette zone.

La nouvelle appellation « zone stratégique flamande autour de Bruxelles » est adoptée lors de la présente révision du RSV (il s'agit d'une disposition obligatoire).

Le 15 mai 2009, sur proposition du Ministre Frank Vandenbroucke, vice-ministre président, le gouvernement flamand a approuvé la création d'une plateforme de coordination pour la VSGB. L'objectif de cette plateforme est de coordonner et d'assurer le suivi des politiques spatiales pour cette région, d'assurer la communication des actions menées dans ce cadre, de lancer des études, etc.

---

<sup>4</sup> Voir à ce sujet le site du Vlaams Rand, documentatie centrum : <http://www.docu.vlaamserand.be/hed/webpage.asp?Webpageld=297&MenuId=43>, consulté le 22 mars 2010.

<sup>5</sup> Ibid.

### 3. LES THÉMATIQUES

#### 3.1 LE LOGEMENT

##### 3.1.1 Informative

Au niveau quantitatif, le principe de répartition de 60/40 entre urbain/rural concerne les nouveaux logements complémentaires, présent dans le RSV dès sa version originelle de 1997. Il faut également garantir une offre qualitative de logements en assurant une offre différenciée pour répondre à différents défis : prix du logement, vieillissement de la population, etc.

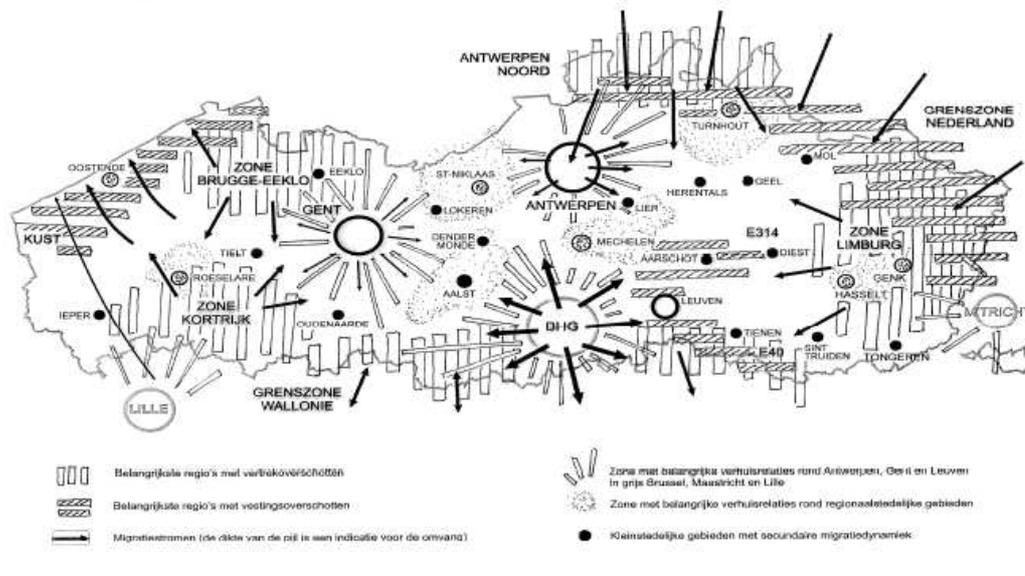
Le RSV avait prévu pour la période 1992-2007 400.000 logements supplémentaires alors que la réalité des chiffres montre une augmentation réelle de 300.000 demandes pour la période 1991-2005.

Une étude récente<sup>6</sup> sur les souhaits au niveau du logement met en évidence des critères de choix qui reprennent des caractéristiques comme le repos et le calme, la position centrale, la présence d'espaces verts, les équipements pour la jeunesse. Quant aux motifs de déménagement, les raisons principales sont : le souhait de devenir propriétaire (20,5 %), les aspects sociodémographiques (séparation, agrandissement de la famille, mise en ménage), un meilleur logement (espace, qualité). En 2005, 74 % des occupants d'un logement en étaient propriétaires contre 69 % en 1991. Les zones urbaines sont surtout appréciées par les jeunes (18-26 ans) et les immigrants.

##### 3.1.1.1 Les régions attractives et l'impact sur le marché immobilier

Dans le cadre de cette partie informative, il est fait le point sur les principaux mouvements résidentiels en Flandre, tant ceux internes à la Flandre que ceux avec les territoires voisins au travers d'une vision schématique.

Figure 2 : Les principaux mouvements de déménagement en Flandre



Source: MINISTERIE VAN VLAAMSE GEMEENSCHAP (2010a)

<sup>6</sup> Kenniscentrum Duurzaam woonbeleid, 2006, Actualisatie van de trendbreuk in de verdeling van de behoefte aan bijkomende woongelegenheden in Vlaanderen: 1991-2005, eindrapport. Exécuté à la demande du Vlaamse Overheidsdepartement RWO.

La Figure 2 met en évidence certains phénomènes :

- les grandes zones urbaines (Anvers, Bruxelles, Gand et Louvain) connaissent une suburbanisation croissante mais ce phénomène est compensé par l'immigration de l'étranger ; les zones urbaines régionales ont généralement leur propre dynamique (Turnhout, Saint-Nicolas, Malines, etc.) tandis que les petites zones urbaines gagnent de plus en plus d'habitants ;
- certaines régions ont leur propre dynamique : la région de Courtaai, par exemple, perd des habitants au profit du reste de la Flandre et de la Wallonie picarde tandis que la périphérie bruxelloise est et ouest connaît un solde positif de plus en plus marqué. Ce solde est également positif pour les communes situées le long de l'E40 et l'E314 ;
- les zones particulières :
  - o la Côte : le solde migratoire est particulièrement positif pour les tranches d'âge 41- 60 ans et + 60 ans. ;
  - o la zone frontalière avec les Pays-Bas : l'afflux en provenance des Pays-Bas semble constant et compense largement le départ des habitants internes ; les prix immobiliers et l'offre attrayante en Flandre en sont les principales raisons ;
  - o la zone frontalière avec la Wallonie : la migration vers la Wallonie est particulièrement marquée au voisinage de la Région de Bruxelles-Capitale mais se manifeste également dans beaucoup d'autres communes frontalières (prix des terrains et du marché immobilier plus bas en Wallonie).

### 3.1.1.2 Analyse des besoins

Selon les prévisions issues du service d'étude du Gouvernement flamand, la population flamande va augmenter (surtout durant les cinq prochaines années) de 2,34 % dans les quinze prochaines années, soit 142.184 habitants de plus. Le nombre de familles connaîtra une progression encore plus marquée (de 220.880 à 261.645 familles en plus entre 2007 à 2022, soit entre + 8,7 et + 10,27 % selon le scénario), phénomène lié à la diminution du nombre de personnes par famille.

Arrondissement / provincie / gewest	Raming van de bevolking in				Prognose aangroei van de bevolking		Index	
	2007	2012	2017	2022	2007-2012	2007-2022	Index 2007-2012	Index 2007-2022
Vlaanderen	6.073.272	6.148.947	6.192.096	6.215.455	75.675	142.184	101,25	102,34

Le RSV part du principe que chaque nouvelle famille doit disposer d'un logement et pour permettre un roulement dans les déménagements, qu'un pourcentage de logements à vendre ou à louer doit toujours être présent sur le marché (il est de 2,9 % pour la Flandre). Selon les scénarii présentés ci-dessus, les besoins en logements varient donc de 227.263 à 269.207 d'ici 2022 (de 89.424 à 115.496 de 2007 à 2012).

### 3.1.1.3 Analyse de l'offre

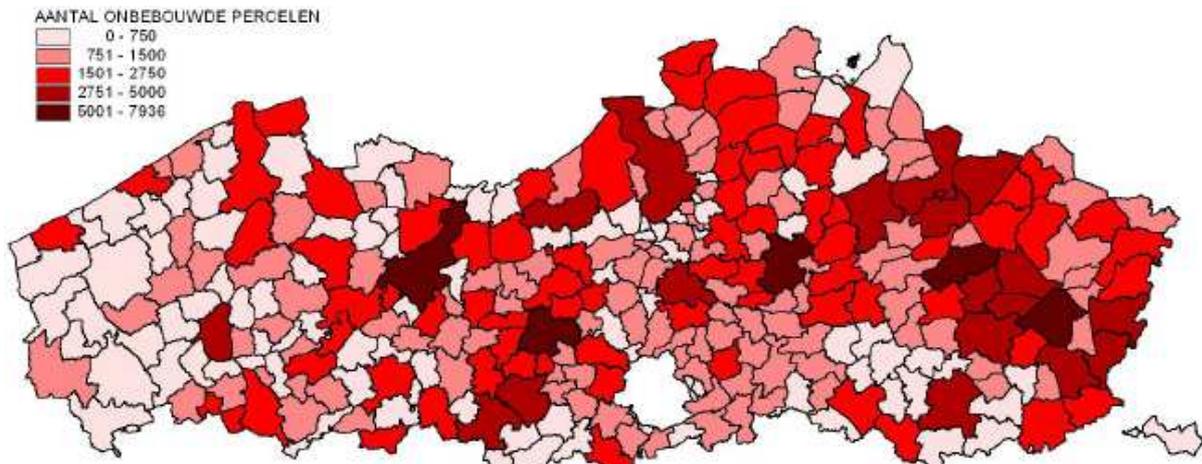
Le ratio prévu de 60%/40% pour la répartition de la nouvelle offre en logement entre les zones urbaines et les zones rurales pour la construction de nouvelles habitations est plus ou moins atteint. 196.000 logements de moyenne ou mauvaise qualité doivent en outre être rénovés/réhabilités d'ici 2011.

L'actualisation des logements à prévoir est de 90.000 à 116.000 unités, ces besoins peuvent cependant être comblés via l'offre foncière existante. L'offre existante, en milieu rural et urbain, est de 227.500 ha. Une analyse démontre que 410.000 parcelles non bâties sont encore disponibles<sup>7</sup>, ce qui permettrait d'offrir entre 800.000 et 910.000 opportunités de logement. La majorité de ces parcelles sont en propriété privée (84 % contre 10 % dans les mains des pouvoirs publics). 60 à 80 % de ces parcelles sont déjà équipées et peuvent être construites dans un délai de 10 ans.

Pour 80 % de ces parcelles, la superficie est inférieure à 2.000 m<sup>2</sup>. En tenant compte de tous les éléments, on estime que 92.000 à 104.000 logements pourront être réalisés pour la période 2007-2012, soit 1/5 des opportunités totales.

Une autre opportunité de logement est offerte par la réutilisation d'immeubles résidentiels vides (estimés au nombre de 10.000 en Flandre) ou par la reconversion de bâtiments et de sites occupés jadis par d'autres fonctions (écoles, usines, etc.) ; cette reconversion est susceptible d'apporter 21.500 nouveaux logements. L'offre en logements varie entre 122.000 et 144.000.

**Figure 3** : Répartition régionale de l'offre de terrains non bâtis en Flandre (par commune)



Source : p. 29 de l'addendum au RSV, version néerlandaise (Departement RWO-Afdeling Ruimtelijke Planning en afdeling Kennis en Informatie, 2008. Toestand per 1/4/2006).

### 3.1.2 Indicative

Les grandes tendances du RSV sont maintenues et le principe de concentration déconcentrée reste d'application. Le ratio de 60/40 – basé sur la répartition de l'offre en logements telle que rencontrée en 1991 – constitue une disposition obligatoire du RSV. Ce ratio participe à la mise en place du principe de la déconcentration concentrée et a permis de créer depuis la fin des années 90 une rupture des tendances récentes (par rapport aux décennies 70 et 80) en termes de localisations des logements complémentaires entre zones urbaines et zones rurales.

<sup>7</sup> Partie informative, p. 5.

Les pronostics pour 2007-2012 proviennent du Service d'étude du Gouvernement flamand concernant les attentes en termes de croissance démographique et d'évolution des ménages. La part des isolés devrait augmenter de 19,5 à 24% d'ici 2012 (contre 4 % pour les autres familles) et implique donc une demande croissante de petits logements. Deux scénarios démographiques sont élaborés selon l'importance de la réduction de la taille des ménages : réduction faible ou importante (calculée pour chaque province), ce qui donne une « *option quantitative en matière d'offre à réaliser en construction de logements jusqu'en 2012* »<sup>8</sup> (qui constitue le cadre de référence pour la planification). Les besoins en logements pour 2007-2012 sont estimés entre 89.424 et 115.496 logements.

### **3.1.2.1 Nuances dans la politique de densification des zones urbaines en relation avec la qualité de l'environnement résidentiel**

La qualité de l'environnement résidentiel est de plus en plus présente dans les souhaits exprimés et la ville ou plus précisément sa banlieue est de plus en plus recherchée.

Dans les noyaux des zones externes (sous-entendu rurales), la densité préconisée par le RSV dès 1997 de 15 habitations/ha reste réaliste et souhaitable. Par contre, dans les zones urbaines, les densités proposées (25 logements/ha en milieu urbain) sont parfois très élevées alors que le besoin en espaces ouverts et espaces verts serait apprécié.

Une attention particulière est donnée à la question de la qualité du logement, afin de nuancer la politique de densification. Le profil le plus recherché est celui de la maison unifamiliale existante en zone urbaine (centre-ville et périphérie urbaine), d'où l'importance des aspects qualitatifs dans les villes : rénovation ; logements abordables ; qualité de la vie en ville, des espaces publics, des espaces verts, etc. Il ne faut pas se cantonner à une vision quantitative et de densité minimale de logements en milieu urbain. La densité permet aussi de maîtriser la mobilité urbaine, objectif affiché du RSV flamand. Elle doit cependant être intelligemment couplée à une réflexion sur la qualité de vie en milieu urbain.

Il faut donc apporter une nuance aux principes précédemment établis :

- 15 habitations/ha en zone rurale : cette densité est maintenue (construction semi-mitoyenne ou mitoyenne) ;
- En zone urbaine, trois aspects (triple critère) sont désormais à prendre en considération et ajoutés à la question de la gestion de la densité<sup>9</sup> :
  1. la densification ;
  2. la dédensification ;
  3. la préservation de certaines zones.

Ces éléments permettent de promouvoir un équilibre pour arriver à la qualité urbaine et donc à un « *ensemble spatial cohérent* », adapté au contexte envisagé.

---

<sup>8</sup> Partie indicative, p. 9.

<sup>9</sup> D'autres critères existaient déjà : concentration du logement et de l'emploi dans les zones urbaines et les noyaux d'habitat en milieu rural, différenciation de la réserve d'habitations, renforcement de la multifonctionnalité par imbrication et efforts pour parvenir à des densités minimales (p. 10 de la partie indicative).

### **3.1.2.2 Politique de différenciation et d'amélioration du stock de logements**

Les tendances démographiques montrent que le groupe des personnes âgées va fortement augmenter dans les prochaines années pour atteindre 25 % de la population en 2022 (20 % actuellement). Dès lors, les souhaits spécifiques de ces populations en termes d'habitat nécessitent une réponse : les différents types de logements adaptés (habitat kangourou, groupé,...), l'offre de soins, les conditions du maintien à domicile, etc. Leur souhait de vivre le plus longtemps possible à domicile de manière indépendante doit être pris en compte car il implique des logements plus petits et une série de services de soin. L'environnement résidentiel est très important pour ce groupe avec une accessibilité importante à toute une série de services annexes.

Les plans communaux de structure spatiale doivent tenir compte de ces besoins et souhaits des personnes âgées. De manière plus générale, pour tenir compte des spécificités de chaque catégorie d'âge, en fonction de leur évolution démographique, le RSV doit prévoir suffisamment de différenciation au niveau des types de logement proposés aux demandeurs. Le stock de logement doit donc afficher une composition différenciée correspondant aux nouvelles tendances démographiques de la population flamande. Ceci exige le développement de nouveaux concepts de logement et d'environnement résidentiel tant au niveau quantitatif (densification) que qualitatif (espaces ouverts).

Cette nécessité d'une offre différenciée (prix, taille, type) est également valable en milieu rural, dans les noyaux.

## **3.2 L'EMPLOI**

### **3.2.1 Impression générale sur l'addendum**

Notre impression générale à propos des précisions apportées par cet addendum concernant les activités économiques est que celles-ci s'inscrivent dans une volonté assez libérale visant à ne pas freiner les développements périphériques des activités économiques. Les enjeux de mobilité durable et de gestion parcimonieuse du sol ne sont ainsi guère mis en avant.

#### **3.2.1.1 Défis et tendances**

Les défis actuels concernent certaines zones de concentration particulière d'activités économiques insuffisamment détectées dans le RSV actuel, la zone de concentration économique de Genk (reconnue en tant que porte économique au niveau flamand), les goulots dans la différenciation opérationnelle des terrains industriels et les pronostics relatifs à la demande d'espace en terrains industriels pour la période 2007-2012.

#### **3.2.1.2 Problèmes liés à la différenciation opérationnelle des terrains industriels**

Pour rester concurrentielle, la Flandre doit mieux harmoniser espace et économie. Les portes et les nœuds économiques en sont les fers de lance, complétés par des entreprises individuelles avec une image et un rayonnement international qui renforce la structure économique flamande.

Pour ce faire, le RSV actuel a élaboré une différenciation dans les terrains industriels en distinguant les terrains régionaux mixtes et spécifiques ainsi que les terrains locaux. Des critères ont été définis pour déterminer quelle entreprise pouvait aller sur quel terrain. Certains de ces critères n'ont pas vraiment pu être opérationnalisés. Le cas des entreprises individuelles n'est pas toujours clair non plus dans le RSV au niveau de leur définition et de leur implantation en dehors des portes et nœuds économiques.

Une attention particulière a été portée à l'environnement que demandent le commerce de détail à grande échelle et les bureaux pour une localisation optimale.

### 3.2.2 Sélection des nœuds et des portes

La sélection des nœuds économiques a posé certains problèmes, notamment liés à la délimitation administrative des limites communales et une quarantaine de goulots sont ainsi apparus dont 16 qui demandent une solution urgente. Ces goulots vont faire l'objet d'une analyse approfondie qui devrait déboucher sur un plan d'exécution spatiale du nœud économique en question.

Cette sélection se fera sur base des recherches et réunions spécifiques afin de résoudre les problèmes apparus en décidant quel développement sera possible sur quel terrain. La priorité sera donnée aux petits terrains urbains et la clé de répartition prévue par le RSV de 1997 entre nœuds économiques (80-85 %) et en dehors des nœuds économiques (15-20 %) sera maintenue. Cela se fera à deux niveaux :

- l'assurance de l'utilisation du potentiel des terrains industriels régionaux ;
- la résolution d'une problématique juridique.

Le projet d'addendum propose de compléter la liste des nœuds économiques au sein desquels 80 à 85% des (nouvelles) zones d'activités doivent se concentrer en ajoutant une nouvelle catégorie de pôle : les nœuds économiques particuliers. Aucun de ces nouveaux nœuds (Brecht, Kampenhout, Zulte-Kruishoutem, Stekene, Zelzalte, Meise...) n'étant proche de la frontière linguistique, ce choix n'est pas particulièrement susceptible d'avoir un impact en Wallonie.

Le rajout de Genk dans la liste des portes du RSV (au même titre que les ports d'Anvers, de Gand, de Zeebrugge et d'Ostende, l'aéroport de Zaventem et la gare TGV d'Anvers-Central) signifie un accroissement potentiel de la concurrence entre cette partie du Limbourg et la région liégeoise vis-à-vis de l'accueil d'entreprises logistiques. En effet, le choix de la porte de Genk comme parc logistique multimodal à vocation internationale se place dans un contexte de relative abondance passée et future en terrains voués à l'activité économique dans la Province du Limbourg (voir point 5 ci-après). Notons aussi que ce choix s'ajoute à celui opéré dès l'adoption du RSV en 1997 de retenir l'ensemble des communes situées le long du canal Albert entre Anvers et Genk en tant que nœuds économiques au sein du réseau économique du Canal Albert.

Le rajout de Genk en tant que porte de la Flandre répond aux principes suivants :

- le rayonnement international du secteur logistique auquel s'ajoute le potentiel multimodal du Limbourg central ;
- le lien avec la zone urbaine régionale Hasselt-Genk, le réseau urbain minier le réseau transfrontalier MHAL (Maastricht, Heerlen, Hasselt-Genk, Aix-la-Chapelle, Liège) et le réseau économique du canal Albert ;
- l'optimisation, l'occupation et la réutilisation du stock de terrains industriels existants.

Toutefois, dans le cadre des principes devant guider la planification de la porte de Genk, il est proposé que l'accent soit mis sur le comblement et la réutilisation des terrains industriels existants (p. 16 de la partie indicative). Cette intention est à relier avec les travaux de l'actuel Thème 1B de la subvention 2009-2010 de la CPDT qui s'est notamment intéressé à la politique de redensification des ZAE en Flandre<sup>10</sup>. Dans ce cadre, il était mis en évidence que le POM Limburg réalise depuis un certain temps une étude poussée du potentiel que représentent les réserves foncières de grande taille non mises en œuvre par les entreprises ainsi que les terrains temporairement ou définitivement non valorisables. Un séminaire consacré aux parcs d'activités durables organisé par le POM Limburg le 7 décembre 2009 a permis au directeur de cette intercommunale de faire le point sur le sujet<sup>11</sup>.

### **3.2.3 Précisions relatives aux bureaux et aux commerces de détail**

Les précisions apportées à propos de la localisation du commerce et des bureaux ne sont guère explicites. La demande de sites professionnels pour le commerce de détail est considérée essentielle pour le développement des zones urbaines. Il est dès lors nécessaire que, pour chaque zone urbaine, les meilleurs sites potentiels soient identifiés, avec une attention particulière à la complémentarité avec le commerce et à l'usage de la marche, à la mobilité durable et à la prévention du développement en ruban.

---

<sup>10</sup> Voir le rapport ci-après : [http://cpdt.wallonie.be/old/Data/recherches/finalisees/subv\\_09-10/TH1/Th1BAnnexe-Synth.pdf](http://cpdt.wallonie.be/old/Data/recherches/finalisees/subv_09-10/TH1/Th1BAnnexe-Synth.pdf).

<sup>11</sup> Le power-point de sa présentation est disponible en ligne à l'adresse : [http://www.pomlimburg.be/files/CMS/1%20Presentatie%20Luc\\_POM%20Limburg.pdf](http://www.pomlimburg.be/files/CMS/1%20Presentatie%20Luc_POM%20Limburg.pdf).

Pour les développements commerciaux périphériques, l'idée défendue est la préférence accordée à des complexes commerciaux structurés (type *retail park* ou centre commercial) plutôt qu'à des enchaînements de magasins le long des principaux axes routiers. Cette intention était déjà présente dans la version de 1997 du RSV et s'inscrit dans une certaine tendance en cours commentée lors de l'expertise commerce : celle du rôle croissant joué par les promoteurs immobiliers dans la production de nouvelles cellules commerciales. Tandis que les alignements de magasins sont le propre de l'autopromotion (un indépendant, une chaîne de magasins construit son propre point de vente sur sa parcelle et l'exploite par la suite), les parcs et centres commerciaux impliquent une dissociation entre promoteurs, investisseurs et exploitants. En termes d'impact paysager, de sécurité routière et de maîtrise des problèmes d'engorgement, cette forme moins spontanée et plus réfléchie des développements commerciaux présente selon nous d'importants avantages. Vu leur localisation préférentielle souvent excentrée, elle n'est toutefois pas sans inconvénients en termes de vitalité urbaine et de dépendance à la voiture quand ces parcs et centres commerciaux abritent ce qui fait le propre de l'offre commerciale de centre-ville : les commerces de vêtements, chaussures, parfums, CD, maroquinerie, bijoux... bref tout le commerce d'achats semi-courants peu pondéreux. Pour les développements de commerces d'achats semi-courants pondéreux, c'est par contre une forme à promouvoir selon nous. Si elles privilégient la forme du parc et du centre commercial, les autorités flamandes ne retiennent par contre pas l'intention, comme nous le suggérons dans le cadre de l'expertise commerce, d'introduire une réglementation relative à une permission de voirie à l'image des dispositions présentes dans le droit luxembourgeois<sup>12</sup>.

Pour le reste, cet addendum prévoit d'analyser les emplacements préférentiels pour chaque type de commerces entre ce qui doit aller dans les centres commerçants préexistants en centre-ville, sur d'anciennes friches industrielles ou en périphérie. Il ne suggère donc nullement l'élaboration prochaine de règles précisant les modalités d'implantation des futurs commerces de détail à l'image de ce que suggère la DPR wallonne via le futur schéma régional de développement commercial.

---

<sup>12</sup> Au Grand-Duché, un réel frein à l'urbanisation en ruban le long des routes de l'Etat s'opère via une loi sur les permissions de voirie. Celle-ci limite les possibilités d'implanter des commerces le long des routes nationales en leur donnant un accès direct<sup>12</sup>. Cette réglementation qui concerne tant les lotissements résidentiels que les zones d'activités a pour but de préserver le rôle principal qu'ont à jouer ces routes nationales, à savoir le transit à grande distance entre les principales localités. Il s'agit donc d'éviter d'ajouter à ces principaux axes de circulation un rôle de desserte locale. Le mélange de ces fonctions très fréquent en Belgique (Flandre et Wallonie) est en effet source de graves problèmes de sécurité routière et de congestion en raison de la multiplication de manœuvres gênantes que cela génère. Tout en limitant la possibilité d'implanter des immeubles donnant directement accès sur les principaux axes routiers, cette réglementation vise à favoriser l'accès aux immeubles implantés à proximité de ces routes nationales via une voirie de desserte commune à plusieurs immeubles.

Le guide d'application de cette loi relative aux permissions de voirie impose l'obligation suivante : « une bande de verdure d'une largeur minimale de 5,00 m est à intercaler entre la voirie de l'Etat et les différents lots d'aménagement de la zone d'activités ». Ce guide prévoit toutefois l'existence d'exceptions à cette règle. « L'acceptation d'accès individuels directs à la voirie de l'Etat pour desservir des établissements implantés dans des zones classées d'activités dans le PAG doit rester exceptionnelle et s'applique principalement aux situations existantes, où des lacunes non occupées se trouvent entre les parcelles d'établissements en place bénéficiant déjà d'un accès individuel direct à la voirie de l'Etat ».

Transposer cette logique dans le droit wallon pourrait être un moyen très utile pour interdire, le long des routes régionales (sauf là où l'on se trouve en agglomération), les accès directs depuis chaque parcelle individuelle. De la sorte, il s'agit de privilégier un accès indirect à ces voiries, commun à plusieurs immeubles. Cela reviendrait à appliquer la forme de parc commercial aux implantations commerciales périphériques.

Une suggestion pourrait être faite aux autorités flamandes en vue de la régionalisation de la compétence relative à la délivrance des permis socio-économiques en vue de garantir une concertation interrégionale concernant les implantations commerciales de grande taille touchant les communes frontalières.

Concernant le bureau, l'addendum prévoit qu'au sein des zones urbaines (au sens agglomération morphologique des principales villes additionnée de quelques terrains périphériques disponibles à l'urbanisation), des espaces soient réservés à des développements de bureaux tant au centre-ville qu'en périphérie. Aucun type d'environnement même les plus dépendants de la voiture semblent désormais ne pouvoir être exclus, même pas les emplacements proches du ring et les environnements résidentiels. L'addendum précise malgré tout que le développement des sites de bureaux en zone urbaine doit tenir compte de l'accessibilité par le transport non motorisé et le transport public. La qualité de la desserte doit être adaptée en fonction de l'échelle de ces emplacements. Ceci semble être un franc recul en arrière par rapport aux ambitions affichées dans le RSV de concentrer ces équipements de bureaux dans les nœuds importants de transport public. Les précisions en question de l'addendum s'insèrent en effet p. 364 de la version du RSV de 2004 dans un point ayant pour titre : « *Kantoren aan knooppunten van openbaar vervoer* » (bureaux dans les nœuds des transports publics). Le paragraphe de ce point précisait à l'époque « *Daarom worden deze voorzieningen zoveel als mogelijk geconcentreerd op belangrijke knooppunten van openbaar vervoer* » (C'est pourquoi ces équipements seront autant que possible concentrés dans les nœuds de transport public). Les nouvelles précisions amènent donc à une interprétation très souple de cette dernière phrase.

De la sorte, on peut considérer que les autorités flamandes ne parviennent toujours pas à remettre en cause le modèle du parc d'affaires périphérique déconnecté des lieux performants en termes de fréquence de desserte. Pourtant, à l'occasion du Plan START (*Strategische Actieplan voor Reconversie en Tewerkstelling voor de luchthavenregio*) adopté par le Gouvernement flamand le 10 décembre 2004 et visant à dessiner une vision du développement futur de l'aéroport et de ses environs à un terme de 20 ans, un objectif ambitieux avait été fixé concernant la mobilité dans cette région. Cette intention consistait à doubler la part modale des transports en commun d'ici 2025 en la portant à 40 %<sup>13</sup>. Pour ce faire, la SNCB met en œuvre, à l'aide d'un préfinancement de la Région flamande, le plan Diabolo. Celui-ci permettra d'ici peu d'intégrer l'aéroport dans le futur réseau RER et d'offrir des liaisons directes vers la station de l'aéroport depuis Anvers et (depuis 2005) à partir de Louvain. De son côté, la Région flamande a augmenté (et compte plus encore à l'avenir accroître) très fortement le maillage et la fréquence des lignes de bus dans cette sous-région (nous reviendrons sur certains de ces éléments dans le point 3.3 consacré aux infrastructures linéaires). En matière de zones d'activités, la Région flamande soutient au travers du Plan START des projets visant, d'une part, la reconversion/densification d'anciens sites d'activités et, d'autre part, la création de nouveaux sites. En matière de renouvellement urbain, on peut citer la zone du canal à Machelen-Vilvorde et le développement d'un nouveau pôle de bureaux à proximité immédiate de l'ancienne aérogare et de la gare SNCB (projet *Airport Village* du groupe Macquaire).

---

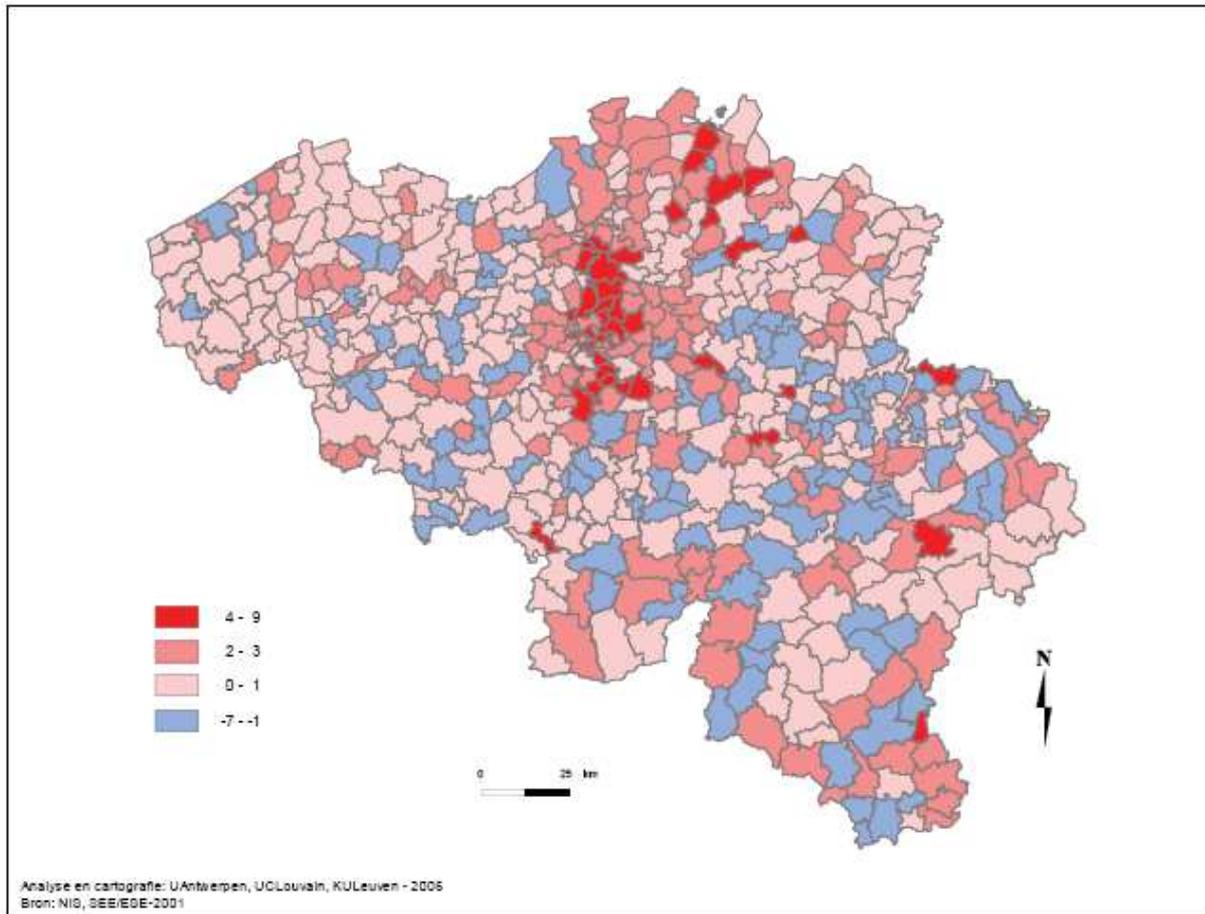
<sup>13</sup> Notons qu'une récente étude de l'Université d'Anvers basée sur les données de l'Enquête socio-économique de 2001 relatives aux déplacements domicile-travail confirme la très forte domination de la voiture dans l'ensemble des sites d'activités économiques situés à la périphérie flamande de Bruxelles. (Source : Verhetsel A., Vanelslander T., Sellekaerts N. (2007) *Onderzoek naar de relatie tussen locatiebeleid en duurzame mobiliteit voor woonwerkverplaatsingen*, UA - Department of transport and regional economics, pp. 86-90 – Disponible sur le site : [http://www.ua.ac.be/main.aspx?c=\\*TPR&n=45124](http://www.ua.ac.be/main.aspx?c=*TPR&n=45124) au n°107)

On comprend qu'au goût des autorités flamandes, se contenter de limiter les bureaux aux abords immédiats des seules gares RER et des quartiers résidentiels qu'ils comportent (Vilvorde, Machelen, Diegem, Zaventem, Brussels Airport et Nossegem au Nord-Est de Bruxelles et Grand-Bigard, Dilbeek et Zellik à l'Ouest) est considéré comme bien trop réducteur. Les freins au développement de pôles de bureaux aux abords immédiats de ces gares sont en effet fort importants : Nimby vu la proximité de l'habitat, dépollution et maîtrise foncière dans les sites de reconversion... Pourtant, de nombreux indicateurs démontrent l'aberration au niveau de la mobilité que constitue le développement d'1,5 millions de m<sup>2</sup> de bureau au cours de ces 25 dernières années en périphérie Nord de Bruxelles, là où ceux-ci sont nettement déconnectés des arrêts du futur réseau RER. Le même raisonnement peut être opéré pour les parcs d'affaires développés en Brabant wallon ou à la périphérie de Namur ou de Liège côté wallon. A propos des indicateurs montrant le caractère non respectueux du développement durable de ce type de développement, voici quelques arguments :

- entre 1991 et 2001, les communes belges où les temps de déplacements liés aux relations domicile-travail vu du point de vue du lieu de travail ont le plus augmenté sont précisément celles qui ont accueilli massivement des développements de bureaux déconnectés d'une offre performante en transport en commun durant cette période (cf carte 1) ;
- une partie significative du trafic et des engorgements constatés sur le ring de Bruxelles, à ses abords et au centre-nord du Brabant wallon aux heures de pointe (7 h - 9 h 30 et 16 h – 18 h 30) est imputable directement au développement de parcs d'affaires dans ces espaces en des lieux situés à l'écart des gares du futur RER ;
- pour garantir l'attractivité de la métropole bruxelloise auprès des investisseurs étrangers, les embouteillages de la périphérie bruxelloise constituent un frein de plus en plus grand qu'il convient de résoudre si l'on veut éviter de voir l'économie belge dans son ensemble stagner, voire régresser (30% de l'économie du pays se concentre en effet dans cette partie centrale de l'ancienne province du Brabant) ;
- les solutions consistant à augmenter de façon considérable l'offre en transport en commun en termes de maillage, de fréquence et de rapidité sans connecter les développements de l'urbanisation et, en particulier, des bureaux aux nœuds de transport collectifs et celles visant à augmenter de façon considérable la capacité des réseaux routiers sont des politiques très coûteuses pour les pouvoirs publics sans guère d'efficacité sur le long terme car elles ne portent pas sur l'origine des problèmes qui eux relèvent essentiellement de choix en matière d'aménagement du territoire...

Dans le cadre d'un fédéralisme de coopération, il nous semble pertinent de proposer aux autorités flamandes qu'une concertation interrégionale puisse avoir lieu sur ce sujet. Il s'agirait d'identifier de façon commune un juste compromis quant à la qualité de la desserte requise pour autoriser à l'avenir des développements de bureaux à la périphérie de Bruxelles. Une réflexion commune aux trois régions sur ce sujet s'impose vu l'importance de cette problématique vis-à-vis des relations domicile-travail entre les trois régions du pays et l'impact que cela a sur les finances des trois régions et de l'Etat fédéral.

**Figure 4** : Evolution 1991-2001 de la durée de déplacements selon la commune de travail (en minutes)



Source : BEELEN M., HALLEUX J.-M., LAMBOTTE J.-M., RIXHON G., THOMAS I., VAN HECKE E. ET VERHETSEL A., 2009, *Le mouvement pendulaire en Belgique - Les déplacements domicile-lieu de travail - Les déplacements domicile-école*, Enquête socio-économique 2001 – Monographies, SPF Economie - Direction générale Statistique et Information économique, p. 74 (disponible à l'adresse : [http://statbel.fgov.be/fr/binaries/Total-Mouvement\\_Pendulaire\\_FR\\_tcm326-92955.pdf](http://statbel.fgov.be/fr/binaries/Total-Mouvement_Pendulaire_FR_tcm326-92955.pdf))

Conformément aux résultats de l'étude du thème 1B sur la gestion des ZAE (subvention 2009-2010), une suggestion à faire à propos de ce compromis serait qu'entre la gare RER la plus proche et le pied du moindre immeuble de bureau envisagé dans le futur, une distance-temps maximale soit adoptée de façon commune par les trois régions : pourquoi pas 20 à 25 minutes tenant compte d'une vitesse de marche de 4 km/h, de la vitesse commerciale effective des bus ou trams à l'heure de pointe et de la moitié du temps d'attente entre deux bus ou deux trams successifs à l'heure de pointe. Cela obligerait chacune des trois régions à une forte coordination entre l'offre des transports en commun et la localisation des bureaux ainsi qu'à investir dans la mise en site propre de nombreuses lignes de bus aux abords des gares RER. Comme dans le cadre de la politique ABC néerlandaise (*ABC locatiebeleid*), cette concertation mériterait également de porter sur les normes en matière de places de stationnement associées aux immeubles de bureaux. Il s'agirait de s'inspirer de la partie du Règlement régional d'urbanisme de Bruxelles-Capitale traitant de ce sujet, en adaptant les normes au contexte de la périphérie Bruxelloise.

Le fait que les développements de bureaux périphériques marquent une pose ces dernières années (en particulier depuis la crise financière de 2008) constitue une opportunité à saisir pour trouver le compromis nécessaire à ce sujet. Par ailleurs, cette concertation pourrait s'appuyer sur le travail de proposition émis par l'ensemble des organisations patronales du pays regroupées dans le cadre de la Business Route 2018 pour la *Brussels Metropolitan Region*<sup>14</sup>.

### 3.2.4 Réponses apportées aux besoins en terrain industriel local et extension des historisch gegroeide bedrijven

Pour les parcs d'activités qui ne figurent pas dans la liste des nœuds économiques, le RSV avait fixé l'objectif de limiter la quantité d'hectares au sein des parcs d'activités à 5 ha par village principal (*hoofddorp*). La révision de 2004 n'avait pas modifié cette intention (cf p. 451). L'addendum prévoit cette fois de faire sauter cette limite de surface (cf pp. 17-18 de la partie indicative). Il précise désormais que « *la mesure de superficie doit être interprétée sur la base du besoin local démontré* ». De plus, il est spécifié que, désormais, « *pour contrer l'éparpillement spatial, on stimule la collaboration intercommunale pour réunir plusieurs terrains industriels locaux sur un seul emplacement répondant aux principes de localisation* ».

La localisation et la disposition des nouveaux terrains industriels locaux doivent tenir compte des principes suivants :

- afin que l'offre soit suffisante, les communes peuvent développer des terrains de plus de 5 ha en dehors des zones urbaines ;
- une bonne connexion doit être présente, de préférence par les transports publics ;
- la zone doit être préférentiellement accolée au noyau villageois ;
- la collaboration intercommunale doit être privilégiée pour éviter la dissémination des terrains.

---

<sup>14</sup> Le document en question est disponible à l'adresse : [www.metropolitanbrussels2018.eu/downloads/BMR%20FR\\_low.pdf](http://www.metropolitanbrussels2018.eu/downloads/BMR%20FR_low.pdf). Voici les idées qui y sont développées concernant les enjeux de mobilité (p. 35) : « *La Business Route 2018 attend des autorités* :

• *Un plan de mobilité interrégional pour la BMR. Le plan doit aborder aussi bien l'accès à la région que la mobilité au sein de la région, et comporter des mesures pour limiter au maximum l'impact environnemental. La multimodalité et une utilisation optimale de l'infrastructure existante sont primordiales.*

• *Un Master Plan interrégional pour l'aménagement du territoire dans la BMR. Les autorités doivent développer une vision à long terme de l'aménagement du territoire de la BMR. Et ce, afin que les entreprises comme les citoyens disposent de l'espace nécessaire à leur développement. Les plans d'aménagement du territoire des trois régions doivent être harmonisés. »*

A côté de la création de nouveaux parcs d'activités (ou l'extension de parcs existants) gérés par les POM ou les autorités (aéro)portuaires, le RSV et son addendum en vue d'une seconde révision prévoient la possibilité d'étendre, voire de relocaliser, des zones d'activités pour des entreprises historiques en croissance (*historisch gegroeide bedrijven*) ou entreprises traditionnelles (dans la version française de l'addendum). Dans sa version de 1997, la quantité de terrains nécessaire à cet usage était estimé à 500 ha d'ici 2007 (pp. 449 et 452). Dans le récent addendum, dans les prévisions pour 2012, c'est à nouveau un total de 500 nouveaux ha qui semble prévu à cet effet (cf. p. 23 de la partie indicative à propos des entreprises en imbrication). Il s'agit d'autoriser une révision du plan de secteur ou l'élaboration d'un BPA (l'équivalent d'un PCA) pour permettre l'extension/le transfert d'entreprises. Notons qu'en Wallonie, de telles extensions ont dû / doivent être menées pour des entreprises en croissance situées en bordure de villages telles que la Laiterie de Chéoux, Thomas & Piron à Our-Paliseul, Hesbaya Frost à Geer, Etablissements Joskin à Soumagne ou Ateliers Poncin à Ocquier. Aucune consigne n'est formulée dans le SDER vis-à-vis de ce type de situations qui posent parfois de sérieux problèmes de compatibilité entre entreprise de grande taille et noyau villageois. Bien que le RSV ne soit guère explicite sur la façon dont il convient d'aborder ce type de dossier, il a au moins le mérite de préciser quel niveau de pouvoir doit avoir la main dans ce type de dossier (la Région, celle-ci pouvant d'autorité réaliser un plan d'exécution spatial). Bien que sous la responsabilité de la Région, ce type de dossier doit être établi en concertation avec la commune et la province.

### 3.2.5 Révision des prévisions chiffrées relatives à la comptabilité spatiale

Le point 3.5 de la partie indicative du RSV vise à « Faciliter un fonds de réserve pour la période 2007-2012 » pour les ZAE ou stock de fer. Ces intentions chiffrées remettent à jour des intentions similaires introduites dans la version 1997 du RSV.

3.400 ha des 4.100 ha prévus dans le RSV pour la période 1994-2007 ont été octroyés aux industries.

Pour la période 2007-2022, trois scénarii ont été retenus (d'après une étude d'IBM<sup>15</sup>) :

**Tableau 1** : Demande de terrains industriels pour les activités économiques

Prognose	Ruimte vraag 2007-2022	Ruimte vraag 2007-2012
Scenario met onstabiele minimumprognose)	4.217 ha	1.680 ha
Scenario 13 met stabiele minimumprognose)	4.686 ha	1.778 ha
Scenario 6 marge (maximum)	6.313 ha	2.607 ha

Source: MINISTERIE VAN VLAAMSE GEMEENSCHAP (2010a).

<sup>15</sup> IBM, STATAP, Universiteit Gent (2005). *Onderzoek naar de evolutie van de ruimtebehoefte voor niet verweefbare bedrijvigheid – Studie in het kader van de evaluatie van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen*. Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, 216 p. (Disponible sur: <http://www2.vlaanderen.be/ruimtelijk/rsv/studies/docs/Ruimtebehoefte%20bedrijvigheid%20IBM.pdf>)

Pour rappel, en 1997, les intentions étaient d'ajouter d'ici 2007 6 964 ha aux 55 000 ha de terrains industriels déjà préexistants. Ces 6 964 ha étaient à ventiler entre les cinq provinces flamandes conformément à la colonne 2 du tableau 3 ci-dessous. A côté d'une situation excédentaire en Province du Limbourg qui nécessitait le déclassement de 532 ha, les besoins estimés à l'époque étaient très conséquents pour les quatre autres provinces (entre 1 350 et 2 927 ha). Au vu de la situation arrêtée en 2007 (3<sup>ème</sup> colonne du tableau 2), un grand écart existe entre le résultat et la situation espérée. Dans les trois provinces les plus densément urbanisées, il n'a été possible de rendre à l'activité qu'un (très) faible pourcentage des terrains envisagés (23 % à Anvers, 13 % en Brabant flamand et 43 % en Flandre orientale). Dans ces trois provinces qui souffraient sans doute déjà en 1997 d'une (grave) pénurie en zones d'activités économiques, la situation ne s'était sans doute guère améliorée depuis lors. Pour expliquer cet écart, le Nimby est clairement évoqué. Une autre explication possible réside dans le fait que les intentions de 1997 étaient surestimées (7 000 ha bruts en 10 ans est à comparer avec les 250 ha bruts par an estimés pour la Région wallonne dans son ensemble dans le cadre de l'expertise ZAE 1 de la CPDT).

**Tableau 2** : Situation des ensembles restants et initiatives de planification potentielles en 2007

Province	Ensemble dans le RSV	Bilan spatial 2007	Restant en 2007	Potentiellement en cours
Anvers	2.927 ha	676 ha	2.251	1.373
Limbourg	-532 ha	-105 ha	-427	657
Flandre orientale	1.715 ha	741 ha	974	790
Brabant flamand	1.350 ha	176 ha	1.174	939
Flandre occidentale	1504 ha	1.851 ha	-347	1148
Total Flandre	6.964 ha	3.339 ha	3.625	4908

**Source** : Actualisation RSV version française, p. 20 (traitement personnel sur la base de la comptabilité spatiale et de la base de données plans d'exécution spatiaux, département RWO (domaine politique de l'aménagement du territoire, de la politique du logement et du patrimoine immobilier)).

A l'opposé, le restockage de nouvelles zones d'activités économiques en Flandre occidentale a été bien au-delà de ce qui était prévu en 1997 (excédent de 347 ha). Dans le Limbourg, le déclassement de ZAE a de son côté été bien moins prononcé que ce qui était envisagé en 1997, ce qui laisse un excédent de 427 ha en 2007.

A côté des modifications planologiques finalisées, le tableau 3 signale un grand nombre d'ha concernant des modifications planologiques potentiellement en cours (dernière colonne).

*In fine*, le Gouvernement flamand (GF) décide au tableau 4 de retenir comme quantité d'espaces à rendre à l'activité économique entre 2007 et 2012 :

- les 471 ha du pronostic minimal ventilés selon les cinq provinces ;
- les 2 251 ha de terrain devant encore être rendus en Province d'Anvers pour atteindre les objectifs fixés en 1997 - + 974 ha en Flandre orientale et 1 174 ha en Brabant flamand - (pour les provinces du Limbourg et de Flandre occidentale, le Gouvernement flamand décide d'ignorer les excédents de terrains mesurés en 2007 par rapport aux prévisions de 1997) ;
- les 657 ha et 1 148 ha de terrain en cours de planification au sein des provinces de Limbourg et de Flandre occidentale.

**Tableau 3 : Répartition provinciale et marge pour les terrains industriels**

Province	Pronostic minimum complémentaire 2007-2012	Engagement à reporter à 2007-2012	Proposition de répartition provinciale 2007-2012	Marge 2007-2012
Anvers	98	2.251	2.349	Indéterminé
Limbourg	282	1.084	1.366 (dont 427 déjà attribués)	Indéterminé
Flandre orientale	5	974	979	Indéterminé
Brabant flamand	20	1.174	1.194	Indéterminé
Flandre occidenta-	67	1.495	1.562 (dont 347 déjà attribués)	Indéterminé
le				
Total Flandre	471	6.978	7.450	Environ 1.400 ha

**Source** : Actualisation du RSV version française, p. 21 (traitements personnels sur la base de « How To advisory », De Toekomstige vraag naar bedrijventerreinen, actualisering van prognoses, Bruxelles, octobre 2006 et l'inventaire GIS VLAO du 1.1.2007 et la base de données plans d'exécution spatiaux, département RWO (domaine politique de l'aménagement du territoire, de la politique du logement et du patrimoine immobilier).

Il prévoit également une réserve de 1 400 ha pour le pronostic maximal. Par rapport aux intentions de 1997, l'addendum en question propose donc l'ajout de 3 070 nouveaux ha (+ la réserve de 1 400 ha), ventilés de la sorte :

- + 1 562 ha en Flandre occidentale ;
- + 1 366 ha au Limbourg ;
- + 98 ha à Anvers ;
- + 20 ha en Brabant flamand ;
- + 5 ha en Flandre orientale.

Dans ces calculs, il n'est pas tenu compte des effets d'une utilisation parcimonieuse du sol malgré la chute conséquente que cette politique pourrait avoir sur les besoins en espace. Il est dès lors établi que la superficie totale, pour la Flandre, pour la catégorie industrie (terrains industriels + ports maritimes) peut passer de 59.600 ha à 66.000 ha avec une marge de 1.400 ha.

On peut en conclure qu'au vu des grandes difficultés rencontrées par les autorités flamandes au sein des trois provinces de Flandre les plus peuplées dans leurs projets de création de nouvelles ZAE, ces autorités envisagent suite à cette seconde révision du RSV de se contenter à peu près de parvenir d'ici 2012 à respecter les intentions du RSV de 1997. Par contre, en province de Limbourg et de Flandre occidentale placées en situation excédentaire en 2007 selon les estimations de la Région flamande, l'intention de rajouter près de 1 400 et près de 1 600 ha a de quoi nous interpeler.

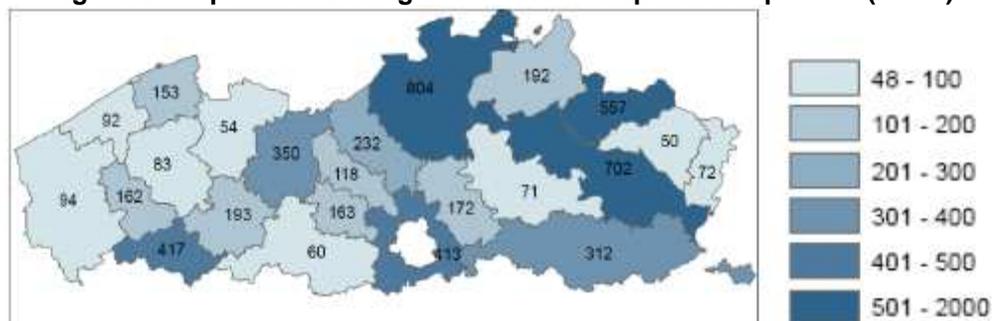
Quels pourraient être les impacts de ces choix en territoire wallon ? Au sud de Bruxelles, il y a fort à parier que le mouvement de transfert d'entreprises en provenance de Bruxelles et du Brabant flamand se poursuive encore fortement dans les années à venir sauf si les autorités flamandes réussissent enfin à finaliser d'un coup un grand nombre des projets dans leurs cartons depuis de nombreuses années et pour lesquels ils se heurtent souvent à du Nimby. La Flandre risque également de ne pouvoir répondre positivement à un certain nombre d'investisseurs étrangers souhaitant s'installer à proximité immédiate de Bruxelles et prévoyant des locaux d'activité de grande envergure autre que du bureau. A condition de ne pas localiser massivement ces entreprises en Wallonie trop près de la frontière linguistique, l'effet de ces mouvements de transfert et d'installation neuve pourrait être grandement bénéfique pour l'emploi wallon (en cas de localisation près de la frontière, on peut penser que l'accroissement de la navette transrégionale devrait limiter l'effet de recul du chômage wallon). Outre le Brabant wallon, les régions de Ath, Mons, La Louvière, Charleroi, Namur et Hannut devraient pouvoir en tirer des avantages à condition que les pénuries de terrains en ZAE soient résolues du côté wallon.

Par contre, dans le Hainaut occidental, il y a fort à parier que l'intense mouvement de transfert d'entreprises depuis notamment la région de Courtrai constaté depuis deux décennies se réduise dans les années à venir. En région liégeoise, là où les transferts en provenance de Flandre n'ont jamais été très nombreux, cette réalité devrait sans doute perdurer. Au contraire, les responsables du PAL et de la SPI+ auront sans doute face à eux une grande concurrence pour l'accueil d'activités logistiques pendant encore de nombreuses années.

### 3.2.5.1 Offre spatiale disponible

Selon un inventaire effectué en 2007, plus de 70 % d'un stock global de 46.000 ha de terrains industriels sont occupés alors que 12 % des parcelles ne sont que partiellement utilisées. On estime l'offre brute disponible pour la période 2007-2012 à 5.518 ha avec des disparités subrégionales importantes.

Figure 5 : Répartition subrégionale de l'offre spatiale disponible (en ha)

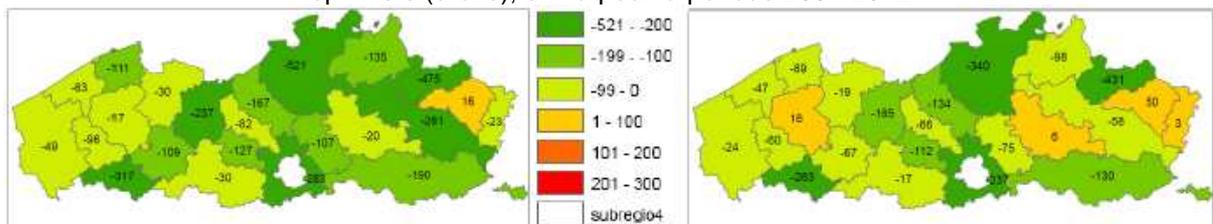


Source: MINISTERIE VAN VLAAMSE GEMEENSCHAP (2010a)

À côté de cette offre disponible, existent des initiatives planologiques pour mettre à disposition des terrains industriels, à concurrence de 4.908 ha pour la période 2007-2012.

### 3.2.5.2 Disparités subrégionales entre l'offre et la demande

Figure 6 : Comparaison entre l'offre et la demande, en fonction d'un scénario pessimiste (gauche) et optimiste (droite), en ha pour la période 2007-2012



Source: MINISTERIE VAN VLAAMSE GEMEENSCHAP (2010a)

Les chiffres positifs (orange et rouge) traduisent une offre insuffisante par rapport à la demande.

### 3.2.6 Gestion parcimonieuse du sol

L'addendum évoque diverses pistes à propos d'outils de politique foncière participant à une gestion parcimonieuse du sol au sein des ZAE.

« Dans le cadre de la réalisation des objectifs en matière d'activité économique, il est également crucial de veiller à ce que les terrains industriels affectés puissent être réalisés aussi rapidement que possible. Dans ce contexte, il est recommandé de compléter le projet de décret relatif à la politique foncière et immobilière par une forte instrumentation visant à l'activation des terrains industriels et des immeubles industriels n'appartenant pas au fonds de réserve d'une entreprise. [...] Les stimuli financiers sont des leviers permettant de développer une politique foncière. L'aménagement du territoire doit par conséquent (aider à) mettre en place des moyens notamment pour réaliser une politique urbaine au niveau flamand et accomplir le principe de l'imbrication sur le terrain. Un exemple de ceci est la prime de comblement pour les petites entreprises dans le cadre de la législation relative à l'expansion économique lors de l'utilisation d'immeubles inoccupés ou de bâtiments industriels dans les zones urbaines ».

Il serait intéressant de se pencher d'ici quelques années sur ces futurs compléments au décret flamand de politique foncière et immobilière relatifs aux zones d'activités économiques.

### 3.3 INFRASTRUCTURES LINÉAIRES

Dans le RSV actuel, le réseau routier est organisé en plusieurs catégories basées sur les fonctions de liaison, de rassemblement et/ou d'accès. Il s'est avéré au cours du temps que certaines sélections devaient être revues, notamment au niveau des routes principales et primaires. On peut citer entre autres le ring d'Anvers, l'A102 entre Merksem et Wommelgem ainsi que la R22 à Zaventem. En ce qui concerne les infrastructures transfrontalières, certaines adaptations sont également mises en avant afin de répondre aux dernières exigences apparues. On peut citer, en relation avec la Wallonie :

- la N42 de Geraardsbergen vers l'A8 : connexion vers le sud de la commune ;
- la demande de liaison de Saint-Trond vers l'E40 ;
- la demande d'un passage au sud du ring de Poperinge (liaison Ypres – Furnes).

#### 3.3.1 Informative

La classification de base n'est pas remise en cause (routes principales, primaires I et II, secondaires et voiries locales) ni le principe du renforcement du désenclavement des portes identifiées dans le RSV. Cependant, « un nombre restreint de points de sélection doivent être ajustés afin de renforcer les potentialités spatiales au niveau flamand »<sup>16</sup>. Une sélection des routes transfrontalières est réalisée ; des problèmes au niveau du transport exceptionnel sont identifiés. Des projets de transports en commun et de chemins de fer doivent être actualisés. Des éclaircissements sont également fournis en ce qui concerne les canalisations électriques.

#### 3.3.2 Indicative

##### 3.3.2.1 Route

Quelques rectifications doivent être apportées au principe de classification des routes flamandes en cinq niveaux pour soutenir la structure spatiale flamande. Une double condition s'impose pour toute modification des routes : 1) se situer dans le contexte d'un processus de planification (comme préparation d'un plan d'exécution spatiale provinciale ou régionale) suffisamment avancé pour la zone concernée et 2) obtenir le soutien des acteurs locaux.

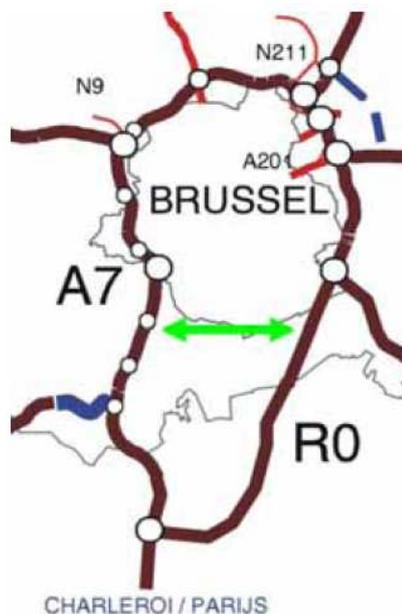
---

<sup>16</sup> Partie informative, p. 7.

Quels nouveaux projets sont susceptibles d'avoir un impact sur la Wallonie ?

- Une concertation est prévue pour l'aménagement du ring Sud autour de Bruxelles ;

**Figure 7** : Aménagement du ring sud autour de Bruxelles entre Ruisbroek et Tervuren



**Source** : Projet d'actualisation du RSV version néerlandophone, p. 81.

- Le prolongement de la A8 au sud de Halle vers Ittre (c'est-à-dire en territoire wallon) ;

**Figure 8** : Schéma du prolongement de la A8 au sud de Halle vers Ittre

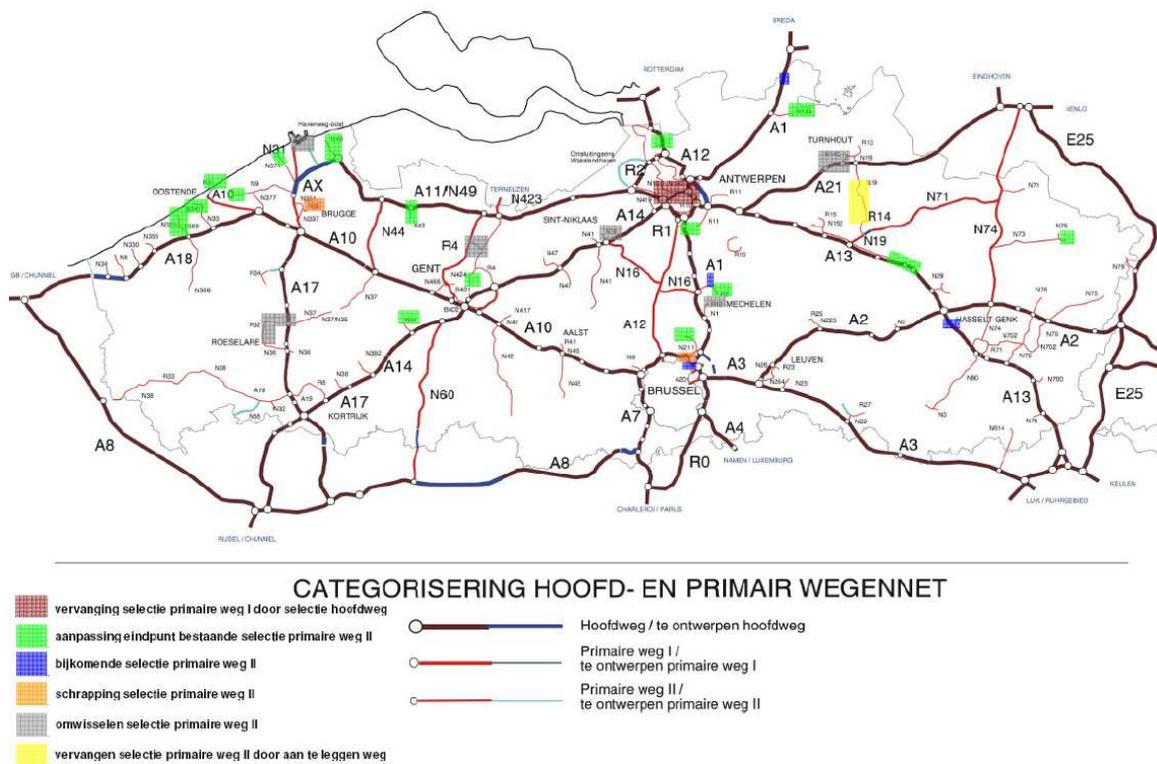


**Source** : Projet d'actualisation du RSV version néerlandophone, p. 81.

- Concertation avec les partenaires transfrontaliers sur l'impact :
  - o Du désenclavement du sud de Geraardsbergen vers la A8 (contournement de Lessines) ;
  - o LAALB (liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique) et le prolongement de la A24 au Nord de la France : projet de doublement de l'autoroute française A1 entre Amiens et l'ouest de la région de Lille et au-delà d'Armentières vers la Belgique (intégration possible de la N58 traversant la commune de Commines dans ce nouvel axe autoroutier).

D'autres alternatives de tracés seront étudiées pour diverses voiries régionales (A12, A1). La Région flamande va en outre initier des discussions avec les partenaires frontaliers sur les impacts qualitatifs et quantitatifs de certaines modifications. L'ensemble des adaptations potentielles sont illustrées à la figure 9.

**Figure 9** : Les principales adaptations du réseau routier principal et primaire



Source: MINISTERIE VAN VLAAMSE GEMEENSCHAP (2010b)

En ce qui concerne le **transport exceptionnel** de marchandises, celui-ci doit au maximum être orienté vers les routes supra-locales qui relient les pôles économiques. Dans ce cadre, il faut garantir une infrastructure routière de qualité et assurer un report maximal vers les modes de transport alternatifs (chemins de fer et/ou voies navigables).

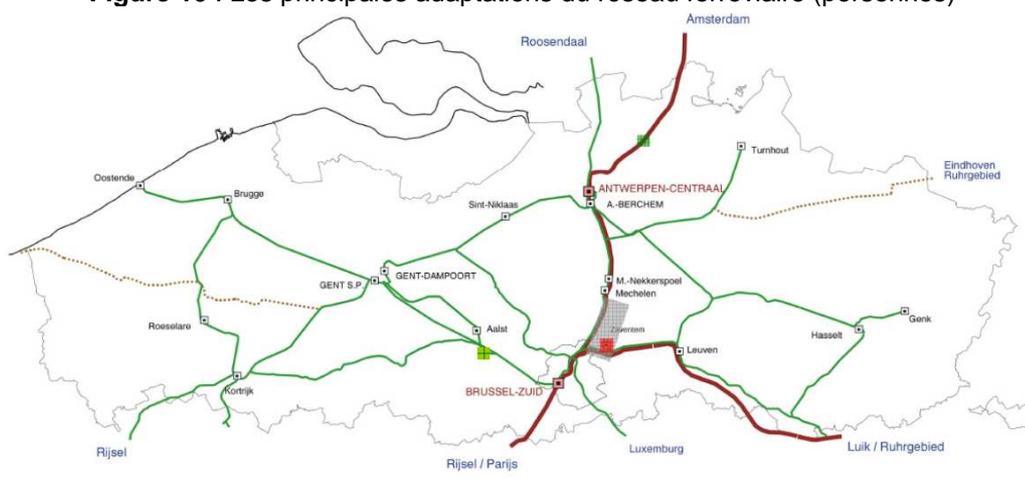
### 3.3.2.2 Chemins de fer

La catégorisation du réseau ferroviaire a pour objectifs le renforcement du réseau et l'amélioration des infrastructures entre les zones urbaines, les portes et les pays voisins. Pour le réseau TGV, il est apparu que l'absence de liaison avec l'aéroport de Zaventem risquait de poser problème<sup>17</sup>.

Une actualisation des projets est réalisée pour le nouvel horizon 2012. En ce qui concerne le transport de personnes, une sélection du réseau principal est réalisée. Certains axes concernent la Wallonie : il s'agit des lignes à grande vitesse Bruxelles-Halle-Tournai-Lille (LGV 1) et Bruxelles-Leuven-Liège (LGV 3).

Quelques projets viennent s'ajouter à l'exécution des projets déjà repris dans le RSV. Ces projets concernent la liaison de la ligne 25 (Bruxelles-Anvers) avec l'aéroport de Zaventem (projet Diabolo). Notons que la gare de l'aéroport national est reprise dans les gares internationales TGV (à côté de Bruxelles-Midi et Anvers-Central).

<sup>17</sup> L'analyse de la situation du réseau des voies navigables ne semble pas poser de problème d'ici 2012.

**Figure 10** : Les principales adaptations du réseau ferroviaire (personnes)

## SELECTIE HOOFDSPOORWEGENNET Personen



Source: MINISTERIE VAN VLAAMSE GEMEENSCHAP (2010b)

### 3.3.2.3 Transport périurbain et collectif dans l'espace rural

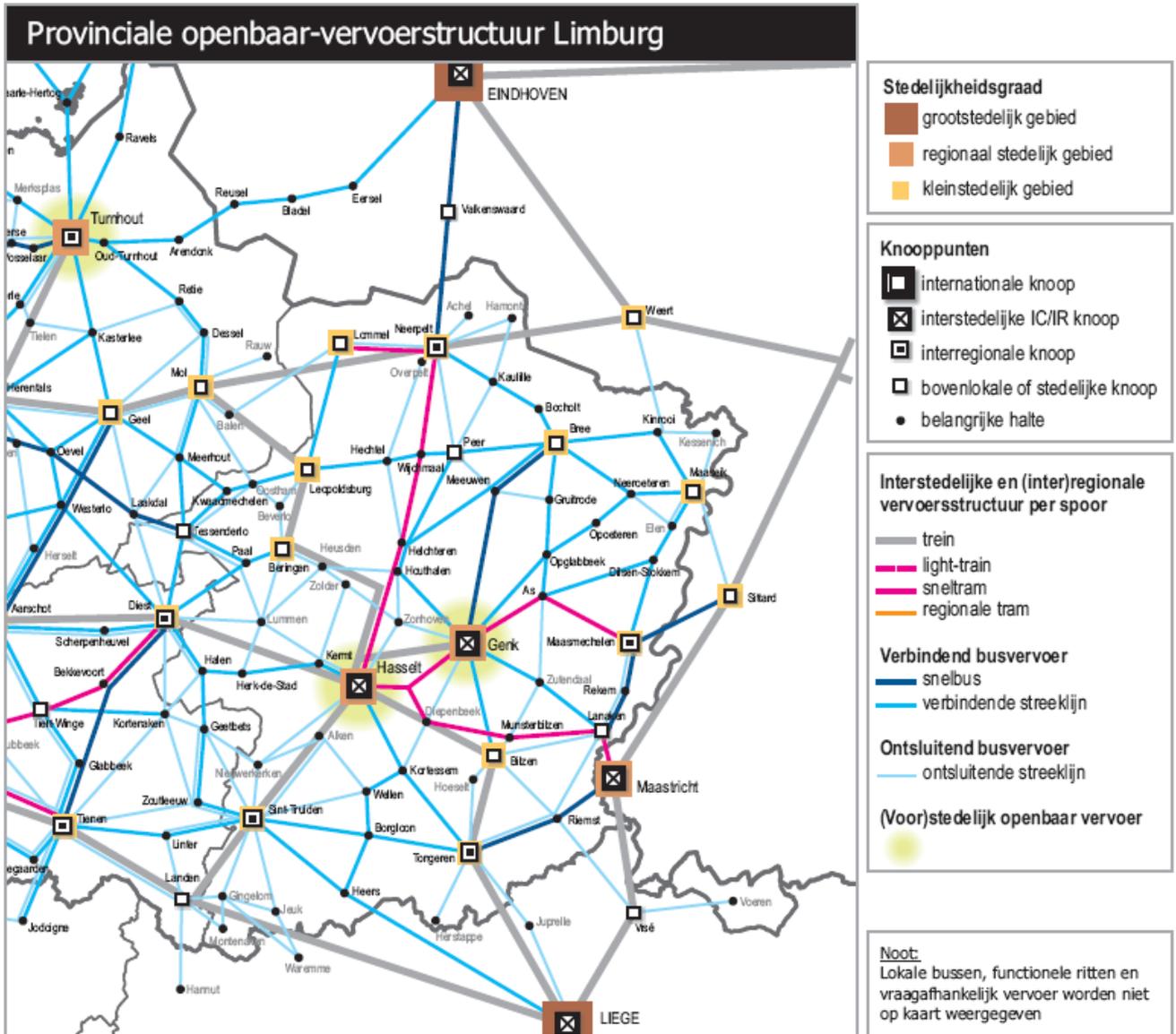
Ces perspectives concernent des projets de transport public d'importance régionale qui sont repris dans la vision de mobilité 2020 de la société De Lijn.

Différents projets sont en cours : Pegasus (dans différentes provinces du nord du pays), Spartacus dans le Limbourg et le plan d'avenir pour la Flandre occidentale.

Nous avons déjà évoqué lors de notre analyse du projet Metroborder (ESPON) le **plan Spartacus** qui vise à améliorer les connexions entre les villes régionales de Genk-Hasselt et les autres villes du Limbourg. Ce projet prévoit de mettre en place une série de lignes de tram rapide, de train et de bus entre ces villes pour des trajets de plus de 10 km. La base de ce projet est le réseau SNCB, auquel sont ajoutées trois voies principales de tram rapide pour connecter cette ville régionale avec Maastricht, Maasmechelen et Neerpelt-Lommel.

Le schéma présenté ci-dessous résume l'ensemble des connexions prévues pour la province du Limbourg flamand dans le cadre du projet Spartacus. Pour 2012, les lignes de bus rapides, la liaison de tram avec Maastricht et le début des travaux pour les deux autres liaisons doivent être réalisés.

Figure 11 : Plan Spartacus (TC province du Limbourg)



Source : [http://www.delijn.be/images/LIM%20OV\\_tcm7-8458.pdf](http://www.delijn.be/images/LIM%20OV_tcm7-8458.pdf)

En ce qui concerne le **losange/diamant flamand**, plusieurs projets sont prévus. L'ensemble de ces projets vise à améliorer la desserte en transports en commun (train, tram et bus + les park&ride), essentiellement dans les villes régionales flamandes.

Pour le RSV, le **RER**, qui implique un dédoublement des voies de chemin de fer existantes, doit prévoir une intégration entre les différents modes de transports afin de présenter une offre complète permettant d'augmenter la part modale des transports en commun dans et autour de la Région de Bruxelles-Capitale. Il est ainsi proposé de compléter le RER de différentes lignes de bus et d'améliorer en particulier la desserte de l'aéroport de Zaventem (en effet, « *le Regionet Brabant-Brussel contient l'élaboration et le renforcement d'un réseau de lignes d'autobus assurant une couverture de 100% vers et depuis la porte économique autour de l'aéroport de Zaventem* »<sup>18</sup>). L'année 2012 constitue l'horizon de plan pour l'exécution de ce réseau intégral autour de Bruxelles. Comme le montre le schéma ci-dessous, diverses lignes concernent directement la Wallonie, notamment, parmi les principales (en termes de fréquence par heure : au moins 4 trains par heure) la ligne bleue qui relie Bruxelles à Halle et ensuite à Tubize, Hennuyères et Braine-le-Comte ; la ligne rose qui, dans un sens, relie Bruxelles à Waterloo, Braine-l'Alleud, Lillois et Nivelles, et dans l'autre sens relie Bruxelles à La Hulpe, Genval, Rixensart, Profondsart, Ottignies et Louvain-la-Neuve ou Céroux-Mousty, Court-Saint-Etienne, Faux, La-Roche et Villers-la-Ville. L'objectif du projet RER est d'augmenter jusqu'à 40% (actuellement 20%) la part des trajets effectués en train vers Bruxelles depuis la « couronne RER »<sup>19</sup>.

Figure 12 : Projet du RER

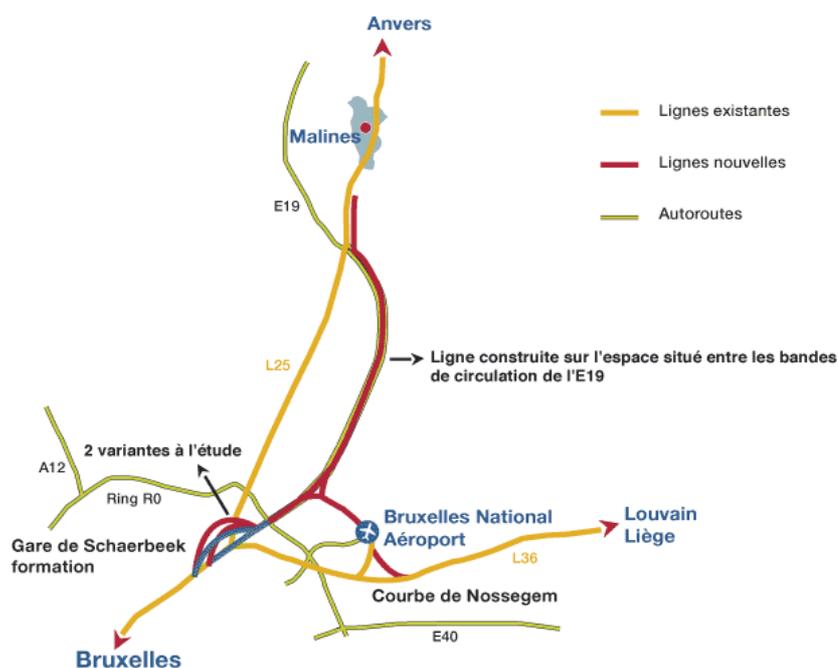


Source : <http://www.b-rail.be/projects/pages/inv07.htm>

<sup>18</sup> Partie indicative, p. 37.

<sup>19</sup> Voir le plan IRIS 2 de la Région de Bruxelles-Capitale et son analyse en Annexe 5.

Le projet visant à améliorer la desserte ferroviaire de l'aéroport de Zaventem s'appelle Diabolo et comprend deux raccordements principaux : vers Anvers et vers Louvain-Liège.

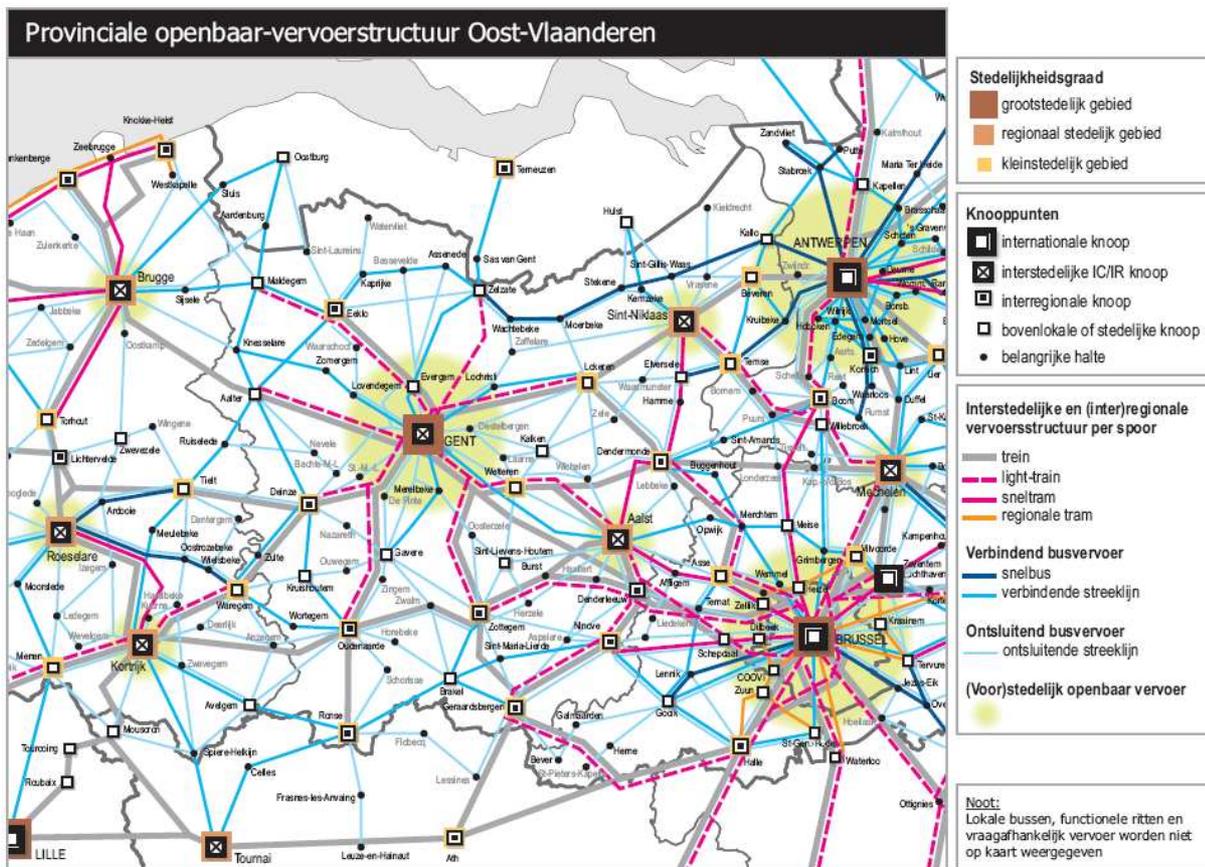
**Figure 13** : Projet Diabolo d'amélioration des lignes ferroviaires vers l'aéroport de Zaventem

Source : <http://www.b-rail.be/projects/pages/inv07.htm>

**Anvers** : le plan Pegasus prévoit un ensemble de projets à réaliser pour 2025, notamment l'extension de certaines lignes de tram. Certains éléments (le « 1<sup>er</sup> gordel ») doivent être réalisés pour 2012, ils concernent essentiellement des liaisons transfrontalières avec les Pays-Bas.

**Gand** : dans le cadre du plan Pegasus pour la Flandre orientale, il a été décidé de déterminer un objectif de réduction de 7% de la circulation automobile dans la région de Gand d'ici 2015 via un système intégrant tram (prolongement des lignes), bus et P&R. Cet objectif est un des seuls nouveaux objectifs chiffrés du RSV.

Figure 14 : Projets TC en Flandre orientale



Source : [http://www.delijn.be/images/Communicatiefiguur%20def%20OVL%20stap%203\\_tcm7-8152.pdf](http://www.delijn.be/images/Communicatiefiguur%20def%20OVL%20stap%203_tcm7-8152.pdf)

Dans l'**espace rural**, il est prévu d'améliorer la mobilité de base et d'y développer les transports en commun (« *au-delà des normes minimales de la mobilité de base* »<sup>20 21</sup>).

Le **Kusttram** et les réseaux de TC en **Flandre occidentale** : différentes nouvelles liaisons et améliorations sont prévues, notamment entre Ypres et Armentières via Ploegsteert sur le territoire de la commune de Comines.

Cette analyse des projets en matière de transport périurbain en Flandre nous permet de remarquer l'absence de lien entre ce volet et les modifications apportées aux volets logement et activités économiques. Il n'y a donc toujours pas de volonté de coordonner fortement l'offre en transport en commun et le développement de l'habitat et des activités économiques. Une exception est toutefois à noter : le projet de la gare de Noorderkempen à Brecht (sur la LGV 2 Anvers-Rotterdam à côté d'une sortie de la E19) à côté de laquelle un grand parc d'activité doit être créé en plus de celui déjà existant (cf. point 3.2).

<sup>20</sup> Partie indicative, p. 39.

<sup>21</sup> A ce sujet, consulter les références suivantes : BONIVER Véronique, DAXHELET Delphine et LAMBOTTE Jean-Marc, « 'Basimobilité' : faut-il suivre l'exemple flamand et assurer une mobilité de base en transports en commun en Wallonie ? », note de recherche de la CPDT, 2005 [http://www.cpkt.be/telechargement/recherches/finalisees/subv\\_04-05/wp/WP-Basimobilit.pdf](http://www.cpkt.be/telechargement/recherches/finalisees/subv_04-05/wp/WP-Basimobilit.pdf) et BONIVER Véronique (2005), « Chapitre 5 : Restructurer les transports en commun », in *Etudes et Documents CPDT 6 : Protocole de Kyoto : aménagement du territoire, mobilité et urbanisme* », pp.62-67.

Par contre, l'on observe un grand volontarisme pour le développement de nouvelles offres de transport en commun performantes autour de Bruxelles, Anvers, Gand, Hasselt-Genk et en Flandre occidentale : piste de trams rapides, utilisation d'anciennes lignes de chemin de fer comme dans le plan Spartacus, etc. Il y a également un volontarisme pour développer des lignes transfrontalières dans le Limbourg (Hasselt-Bilzen-Maastricht, Hasselt - Neerpelt avec éventuellement une prolongation jusque Eindhoven) et en Flandre occidentale (Veurnes-Adinkerke/De Panne, Lille-Ypres, Lille-Menin, Ypres-Poperingue-Hazebrouck et Ypres-Armentières). Par contre, aucune ligne spécifique interrégionale avec la Wallonie n'est évoquée.

### 3.3.2.4 Canalisations et lignes électriques

La Flandre devra atteindre l'objectif belge de 13% d'énergies renouvelables pour 2020.

Les lignes principales de transport d'énergie sont déterminées au niveau flamand. Il est prévu des réservations de bandes pour les canalisations dans les plans d'exécution spatiaux régionaux. L'addendum promet donc le regroupement des lignes à haute tension avec les infrastructures linéaires et le réseau existant. L'objectif est d'éviter les effets négatifs à proximité de telles installations. Des principes sont définis pour ce type de regroupement : la longueur du réseau aérien n'est pas étendue (principe du *stand still*), etc.

De l'espace doit être prévu pour l'implantation de structures de production d'**énergie renouvelable**. « *Un cadre politique spatial sera élaboré pour l'implantation de turbines éoliennes et d'autres formes de production décentralisée d'énergie renouvelable et d'installations d'unités de cogénération* »<sup>22</sup>. Le thème de l'énergie (URE et énergies renouvelables) n'était pas du tout abordé dans les précédentes versions du RSV<sup>23</sup>. Certaines provinces flamandes, dans le cadre de leurs compétences en matière d'aménagement du territoire, ont adopté un plan spécifique sur l'éolien (implantations potentielles). C'est le cas de la province de Flandre orientale qui a adopté un cadre de référence politique définissant les localisations potentielles des éoliennes sur son territoire le 17 juin 2009<sup>24</sup>. C'est le cas également pour la province de Flandre occidentale<sup>25</sup>. La province d'Anvers a aussi prévu un cadre de référence pour optimiser l'implantation des éoliennes sur son territoire et ce prioritairement sur des sites proches des infrastructures existantes : le réseau économique du canal Albert, la E19, le port d'Anvers, etc.<sup>26 27</sup>

## 3.4 TOURISME, RÉCRÉATION ET SPORTS

Le RSV prône une offre qualitative via diverses initiatives telles que les mémorandums sur le golf, la réglementation sur les sports bruyants, etc.

---

<sup>22</sup> Partie indicative, p. 42.

<sup>23</sup> Voir le rapport intermédiaire de la subvention 2007-2008 concernant l'expertise 2 sur les plans stratégiques des régions frontalières, mars 2008, p. 212.

<sup>24</sup> [http://www.oost-vlaanderen.be/public/wonen\\_milieu/energie/windenergie/index.cfm](http://www.oost-vlaanderen.be/public/wonen_milieu/energie/windenergie/index.cfm)

<sup>25</sup> <http://www.west-vlaanderen.be/ondernemen/dib/energie/hernieuwbareenergie/Pages/windenergie.aspx>

<sup>26</sup> [http://www.provant.be/binaries/provinciale\\_screening\\_windturbines\\_tcm7-100454.pdf](http://www.provant.be/binaries/provinciale_screening_windturbines_tcm7-100454.pdf)

<sup>27</sup> [http://www.provant.be/binaries/kaart\\_potentiele\\_inplantingszones\\_windturbines\\_tcm7-100468.pdf](http://www.provant.be/binaries/kaart_potentiele_inplantingszones_windturbines_tcm7-100468.pdf)

### 3.4.1 Informative

Les tendances définies dans le RSV vont s'accroître dans les années à venir avec une augmentation de l'emprise spatiale de ce secteur, une plus grande segmentation et différenciation des activités proposées, une recherche de qualité de vie et un plus grand professionnalisme. Des projets multifonctionnels à grande échelle voient le jour comme la construction de stades de football, de pistes de ski accompagnés d'un programme économique conséquent.

L'analyse de la demande pour la période 2007-2012 a livré les chiffres suivants :

- pour la partie récréative, 850 ha seront affectés aux promenades et aux aires de jeux dans les bois, aux parcs animaliers et d'attraction, aux zones pour hôtels, etc. ;
- les fédérations sportives flamandes ont émis le souhait de disposer de 1.000 ha supplémentaires pour les sports d'eau, de plein air, le tir au clou et les sports équestres ;
- la réglementation sur le sport bruyant demande d'ici 2012 dix terrains supplémentaires (200 ha) ;
- le mémorandum sur le golf prévoit des modifications d'affectation pour une superficie d'environ 1.000 ha ;
- les activités touristiques demandent une superficie supplémentaire de 850 ha.

Quant à l'offre, pour la même période, elle est évaluée à 1.400 ha. Une partie des 19.000 ha actuellement affectés à ce secteur peut entrer en ligne de compte dans la réaffectation (500 ha).

Différentes initiatives politiques ont été réalisées, affectant 900 des 1000 ha prévus : camping, golf, sports bruyants, etc. Un soutien a également été donné aux initiatives communales et provinciales. En effet, l'importance sociale et économique croissante de ces activités est reconnue ainsi que leurs conséquences spatiales. Ces projets sont de plus en plus multifonctionnels et à grande échelle.

Des études sectorielles pour différents domaines ont dès lors été réalisées afin d'évaluer les besoins en espace : la confrontation entre l'offre (1.400 ha) et la demande (entre 3.500 et 4.000 ha) met en évidence la nécessité de prévoir 2.000 à 2.500 hectares supplémentaires d'ici 2012.

### 3.4.2 Indicative

Les principes et objectifs dans le domaine « tourisme, récréation et loisirs » ne sont donc pas remis en cause. Cependant, d'un point de vue quantitatif, des zones sont à prévoir pour la récréation au niveau supra-local. Un espace complémentaire de 2.000 ha est prévu pour 2012, dont 1.000 à 1.500 ha à décider au niveau régional ou provincial et 500 à 1.000 ha pour le niveau communal.

Un concept est mis en avant dans le cadre de la présente actualisation du RSV, celui de la co-utilisation récréative. Il consiste à stimuler l'imbrication des fonctions et à offrir plus d'espace aux loisirs hors des zones récréatives.

Plusieurs thèmes plus précis sont ensuite abordés dans l'addendum :

### 3.4.2.1 Les terrains de golf

Un cadre a été défini en Région flamande pour ce thème : la *Vlaams golfmemorandum*<sup>28</sup> qui définit le cadre du développement de ces terrains. Trois types de terrains de golf sont distingués :

- Compétence régionale : III : 40 ha. au moins ;
- Compétence provinciale : II : 8 à 40 ha. ;
- Compétence communale : I : écoles de golf : 5 ha. au maximum.

Ici encore, le principe de la co-utilisation récréative est mis en avant ; il faut dès lors s'intéresser aux zones en dehors de l'espace de golf au sens strict. Ce principe est donc à prendre en considération pour les nouveaux terrains, mais cette co-utilisation est soumise à un ensemble de conditions :

- « une superficie minimale suffisante (les marges de sécurité doivent être intégrées) ;
- Lorsque l'espace au sein du terrain n'est pas suffisant, la co-utilisation récréative doit également être prévue autour du terrain de golf ;
- Une séparation fonctionnelle entre les différentes activités notamment via un écran vert ;
- L'aménagement multiple ne peut pas se faire aux dépens de l'activité récréative distincte »<sup>29</sup>.

D'autres critères écologiques viennent compléter ceux-ci.

### 3.4.2.2 Les sports bruyants (motorisés)

Ici est privilégié un scénario « minimum », prenant en compte la forte densité de population en Région flamande et les charges environnementales de ce type d'activités. Pour les provinces qui n'ont pas encore d'emplacement pour ce type d'activités, un au minimum doit être prévu (circuit permanent). Ces terrains seront traduits dans les plans soit au niveau régional soit au niveau provincial.

## 3.5 AGRICULTURE, NATURE ET FORÊTS

### 3.5.1 Informatif

Les options globales du RSV peuvent être maintenues dans ces domaines, puisqu'une certaine stabilisation de la fragmentation de l'espace a pu être atteinte. Le milieu naturel voit sa dégradation freinée par la politique spatiale menée (densification des zones bâties, expansion contrôlée des zones d'habitat, etc.).

Les surfaces agricoles se stabilisent autour de 630.000 ha. La production est fortement influencée par des facteurs externes tels que la Politique agricole commune (PAC) ou le commerce international. Pour 2012, une augmentation de la production devrait s'observer dans les sous-secteurs de la pomme de terre, maïs, légumes sous serre et fruits. Par contre, les céréales, les bovins, les poules devraient voir leur production diminuer. Les prévisions jusqu'en 2012 indiquent une stabilité de la superficie agricole tandis qu'une légère augmentation de la demande (0,8 %) devrait se manifester entre 2013 et 2020.

---

<sup>28</sup> <http://www.dirkvanmechelen.be/topics/golfmemorandum.pdf>.

<sup>29</sup> Partie indicative, p. 46.

En ce qui concerne les forêts, la tendance à la diminution des surfaces se maintient malgré un moratoire sur la déforestation.

### 3.5.1.1 Les défis

Les tendances négatives (perte d'espaces ouverts) semblent canalisées et sous contrôle pour la période 1997-2007. La période 2007-2012 sera mise à profit pour mettre en application toute une série de processus de planification spatiale via les plans de planification spatiale de la Région (projet de délimitation des zones). Le problème particulier de diminution des superficies naturelles et forestières doit constituer un point d'attention.

Cependant, les objectifs chiffrés visant à augmenter de 38.000 ha l'espace « nature » et de 10.000 ha les forêts ne sont pas atteints en 2007. « Une délimitation d'environ 12.500 ha supplémentaires de zones naturelles et forestières a été réalisée par le biais de modifications des plans régionaux et de plans d'exécution spatiaux dans la période 1994-2007 »<sup>30</sup>. La présente révision et actualisation du RSV prévoit donc que ces objectifs soient atteints pour le nouvel horizon 2012. Le besoin en terres agricoles est quant à lui constant. Cependant, un transfert est prévu de 750.000 ha vers l'agriculture professionnelle, le projet de révision du RSV n'apporte cependant pas de précisions supplémentaires à ce sujet.

Des propositions de simplifications sont prévues en vue de « la délimitation des zones de la structure naturelle et agricole. Une meilleure harmonisation du décret sur la nature est également possible :

- la répartition quantitative dans le RSV de la mission VEN (réseau écologique flamand) entre GEN (grandes entités naturelles) et GENO (grandes entités naturelles en développement) ;
- l'adéquation entre le RSV et la procédure de délimitation VEN du décret sur la nature ;
- la répartition quantitative des catégories de la comptabilité spatiale 'natuur en reservaat' (nature et réserve), 'bos' (forêts) et 'overig groen' (autres espaces verts) ;
- la relation entre l'affectation et la catégorie de la comptabilité spatiale pour les affectations non vertes désignées comme VEN dans le cadre de la procédure de délimitation du décret sur la nature ;
- la mission de planification pour des zones d'acquisition naturelle au-dessus des zones vertes »<sup>31</sup>.

### 3.5.2 Indicative

Des modifications sont à apporter suite à une harmonisation incorrecte avec le décret sur la nature. Les GEN et GENO constituent le réseau écologique flamand (VEN). Au total, ce sont 125.000 ha de GEN (grandes entités naturelles) et GENO/D (grandes entités naturelles en développement) et 150.000 ha d'imbrication naturelle – dont 80.000 ha en surimpression d'autres zones que nature, forêts et zones vertes (70.000 ha en zone rurale, 10.000 ha en autre zone) – qui sont identifiées (dispositions obligatoires). La superficie de la catégorie « nature » va atteindre 150.000 ha et celle de la « forêt » 53.000 ha.

En 2012, l'affectation « nature, forêts et zones vertes » passera à 237.000 ha : 125.000 « GEN ou GENO » et au moins 203.000 ha pour « nature et forêts » (dispositions obligatoires). La superficie de l'affectation « agriculture » s'élèvera à 750.000 ha en 2012 (disposition obligatoire).

<sup>30</sup> Partie informative, p. 8.

<sup>31</sup> Partie informative, pp.8-9.

### **3.5.2.1 Objectif qualitatif spatial spécifique en relation avec le maintien, le rétablissement et le développement de la connectivité du secteur « nature »**

Une cohérence spatio-fonctionnelle doit être assurée entre le système physique et les éléments structurants de la structure naturelle. Cela signifie que :

- le système physique et les éléments structurants doivent guider les modifications de l'utilisation de l'espace ;
- la cohérence de la structure naturelle doit être sauvegardée dans tous les projets concernant l'habitat, les activités et les infrastructures linéaires.

## **3.6 POLITIQUE FONCIÈRE ET IMMOBILIÈRE<sup>32</sup>**

Cette politique veut favoriser :

- une utilisation efficace du sol par la mise en place de plans adéquats d'aménagement du territoire et l'octroi d'agrément pour la création et l'équipement des parcelles ;
- une influence active sur le marché foncier par l'acquisition de terrains stratégiques, leur équipement correct avant la revente.

Cette politique active sera soutenue par une série d'instruments stimulants (projets d'activation, facilités fiscales, etc.) et contraignants (taxes, contrôles, etc.) et par une note reprenant une partie informative, une visée et un programme d'action (*Plan de politique foncière et immobilière en Flandre*).

Les principaux objectifs (publics) de cette politique sont :

- le soutien du droit au logement (logements sociaux, logements modestes, extension contrôlée des zones d'habitat) ;
- la lutte contre la vacance des bâtiments et logements (enregistrements, accords de rénovation, projets d'activation, stimuli fiscaux) ;
- le redéveloppement des chancres urbains (via les projets d'activation) ;
- la lutte contre les migrations résidentielles liées à un excès de pression foncière par une offre adéquate de logements complémentaires pour la population locale dans les communes connaissant un prix des terrains élevé et une forte migration.

L'utilisation du sol doit répondre aux critères suivants :

- un développement spatial durable ;
- un espace suffisant et une offre de qualité en sols, bâtiments et infrastructures pour le respect des droits économiques, sociaux et culturels de la population ainsi que le droit au logement digne ;
- la concrétisation des opportunités de développement spatial pour les divers secteurs et activités de la communauté ;
- la mise en place de stratégies et d'équipements spatiaux qui favorisent la cohésion sociale ;

---

<sup>32</sup> Toutes les informations qui suivent, exceptée l'énumération ci-dessous, concernant la politique foncière dans le cadre de la seconde actualisation et révision partielle du RSV réalisée en 2010 et 2011, ont été rédigées par Pierre Fontaine (ULB-IGEAT) de l'équipe de recherche sur la politique foncière, subventions CPDT 2009-2010 et 2010-2011.

- la lutte contre la spéculation foncière et immobilière ;
- le développement de projets spatiaux par les acteurs publics, privés et mixtes.

La collaboration entre le public et le privé est souhaitée, notamment au niveau de l'exécution de projets publics par le secteur privé.

La politique foncière conditionne la politique spatiale, notamment au niveau des zones urbaines, au travers de plusieurs éléments :

- stimulant pour la réutilisation ou la réaffectation des terrains et bâtiments ;
- stimulant financier via une politique discriminante positive (mesures fiscales favorisant les investissements, réglementation orientée des subsides, etc.) ;
- mise en place de règles organisationnelles d'instrumentation et de contrôle (revenu cadastral, système d'acquisition facilitée en cas d'expropriation, opérationnalisation de la règle de compensation).

### 3.6.1 Lien entre addendum (2010) et décret de politique foncière et immobilière (2009)<sup>33</sup>

La partie foncière de l'addendum proposé dans le cadre de la révision du RSV est un exposé d'intentions visant à prendre à bras le corps la question foncière en vue d'apporter des solutions à la difficulté qu'ont les autorités flamandes à satisfaire certains des besoins individuels et collectifs.

L'addendum soumis à enquête publique fait directement référence au « décret de politique foncière et immobilière », auquel il renvoie :

*« Le Gouvernement flamand a approuvé le décret relatif à la politique foncière et immobilière en date du 27 mars 2009. Les nouveaux éléments politiques qui en découlent sont repris dans l'addendum. »<sup>34</sup>*

Le Gouvernement établit donc un lien direct entre la proposition de révision du RSV et le décret de politique foncière et immobilière. En toute logique, pour participer à l'enquête publique, il est donc nécessaire d'examiner également le contenu de ce décret.

### 3.6.2 Le contenu du décret de politique foncière et immobilière

Le décret de politique foncière et immobilière **traite essentiellement la question du logement et donc des zones d'habitat.**<sup>35</sup>

---

<sup>33</sup> Les informations ci-après ont été produites par l'équipe de recherche en charge de la politique foncière (Pierre Fontaine – ULB-IGEAT).

<sup>34</sup> Addendum FR, p. 53.

Il consacre également son 6<sup>ème</sup> livre (sur 7) au traitement de la compensation des dégâts en capital mais uniquement dans les cas d'un changement d'affectation de « zone agricole » à « zone verte » :

*« Une compensation de modification de la destination est une compensation régionale, liée aux parcelles, financière et subsidiaire pour les dégâts de capital en conséquence : 1° d'un plan d'exécution spatial régional, provincial et communal qui transforme une zone ressortant de la catégorie « agriculture » en une zone ressortant de la catégorie de zones « réserve et nature », « forêt » ou « autre espace vert » ; 2° d'un plan d'aménagement qui transforme une zone agricole en une zone verte, une forêt ou un parc. »*

**Par contre, le décret de politique foncière et immobilière ne propose aucune mesure concrète pour la gestion du foncier des zones vouées à l'activité économique.** Cependant, l'addendum annonce que le décret devra être complété dans les années à venir sur cette question, comme déjà dit dans le point 3.2.6 (sur la gestion parcimonieuse du sol).

Et plus loin, dans la partie « obligatoire » du RSV :

*« Dispositions obligatoires pour la politique foncière et immobilière.*

*La Région flamande prend des mesures afin de continuer à élaborer de manière décré-tale la politique foncière et immobilière.*

*Dans ce contexte, le décret relatif à la politique foncière et immobilière (2008), qui contient actuellement principalement des mesures de politique foncière et immobilière en rapport avec le logement, est complété avec des initiatives décrétales en matière de politique foncière et immobilière pour l'activité économique, le tourisme, la récréation et les loisirs, l'agriculture, la nature et les forêts, et l'infrastructure linéaire.*

*Chaque domaine politique au sein de la Région flamande fixe au début de la législature un agenda élaboré des réalisations qui, sur la base d'une évaluation et d'un monitoring actifs, donne forme à un plan d'action concret pour atteindre les objectifs qualitatifs et quantitatifs du schéma de structure d'aménagement de la Flandre (RSV). »<sup>36</sup>*

Il sera intéressant et utile pour la politique régionale wallonne d'aménagement du territoire de suivre ces évolutions, notamment dans le cadre des futurs travaux de la CPDT.

---

<sup>35</sup> L'addendum décrit cette problématique sectorielle comme suit, p. 5 : « Les évaluations effectuées démontrent que la politique de l'offre n'a pas de retard et que, globalement, le rapport 60/40 est plus ou moins atteint depuis 2000, tendance perceptible dans toutes les provinces. Le cadre global offert par le RSV en ce qui concerne "espace et logement" reste utilisable. Il résulte d'une analyse approfondie de l'offre que 410.000 parcelles non-bâties sont encore disponibles. En outre, une offre supplémentaire considérable peut être créée en réutilisant des immeubles existants qui ont perdu leur ancienne valeur d'utilisation. Le besoin de rénovation suite au vieillissement progressif du parc des logements actuel est évalué à 196.000 logements de mauvaise et moyenne qualité d'ici 2011. Dans le cadre de cette révision, le besoin en espace pour la période jusqu'à 2012 doit être actualisé. Il faut tenir compte dans ce cadre des tendances en matière de vieillissement, de la composition réduite des familles et de migrations. Une différenciation des missions quantitatives en matière de logement s'imposera. Le décret du 13 mars 2009 sur les soins et le logement et le décret sur la politique foncière et immobilière donnent des impulsions à concrétiser cette différenciation à court terme. L'actualisation du besoin en logements pour la période 2007-2012 génère un besoin de 90.000 à 116.000 logements. Ce besoin peut être comblé au sein de l'offre existante de 227.500 ha, tant dans la zone urbaine que dans l'espace rural. Il est préférable de nuancer la manière dont les densités minimales d'habitation sont traitées dans des zones urbaines, sur la base de la nécessité de pouvoir offrir une offre différenciée de logements. »

<sup>36</sup> ID, p. 64.

Pour en revenir au décret de politique foncière et immobilière, de la lecture que nous en avons faite, nous pouvons dire que deux de ses éléments sont potentiellement susceptibles d'avoir une incidence sur la population et/ou le territoire wallon.

### 3.6.3 La mesure « habiter dans sa propre région »

La mesure « *wonen in eigen streek* » du décret flamand de politique foncière et immobilière (Livre 5, articles 5.1.1. à 5.3.3) a défrayé la chronique en 2010.

Cette mesure innovante illustre bien la volonté du Gouvernement flamand de prendre des mesures juridiques et contraignantes pour accomplir sa tâche foncière, comme elle en exprime clairement le souhait dans le passage suivant du projet d'addendum au RSV :

*« La politique foncière et immobilière tient compte des possibilités sur le plan du partenariat public-privé, ou sur le plan de la réalisation des objectifs publics par des acteurs privés. Pour prouver la réalisation de ces objectifs publics, des instruments juridiques clairs et contraignants sont toutefois nécessaires. »<sup>37</sup>*

Avec cette mesure, une condition particulière est créée dans le cas de la cession de biens localisés en zones d'extension d'habitat (*WUG – woonuitbreidingsgebied*, l'équivalent de nos ZACC)<sup>38</sup> dans les communes à forte pression foncière ou à solde migratoire élevé (interne ou externe).

Les communes flamandes concernées sont celles qui répondent aux critères suivants :

*« Art. 5.1.1. Le Gouvernement établit tous les 3 ans et pour la première fois au cours du mois civil dans lequel ce décret entre en vigueur une liste des communes qui satisfont aux 2 caractéristiques reprises ci-après sur la base des statistiques les plus récentes :*

*1° la commune appartient jusqu'à 40 pour cent aux communes flamandes dans lesquelles le prix moyen des terrains est le plus élevé par mètre carré ;*

*2° la commune appartient :*

*a) soit aux 25 % de communes avec l'intensité de migration interne la plus élevée ;*

*b) soit aux 10 % de communes avec l'intensité de migration externe la plus élevée.*

*La liste, stipulée à l'alinéa premier, est publiée au Moniteur Belge.*

*Pour l'application de l'alinéa premier, nous entendons par « intensité de la migration » : la somme des immigrations et émigrations communales au cours d'une période d'observation, ventilée en :*

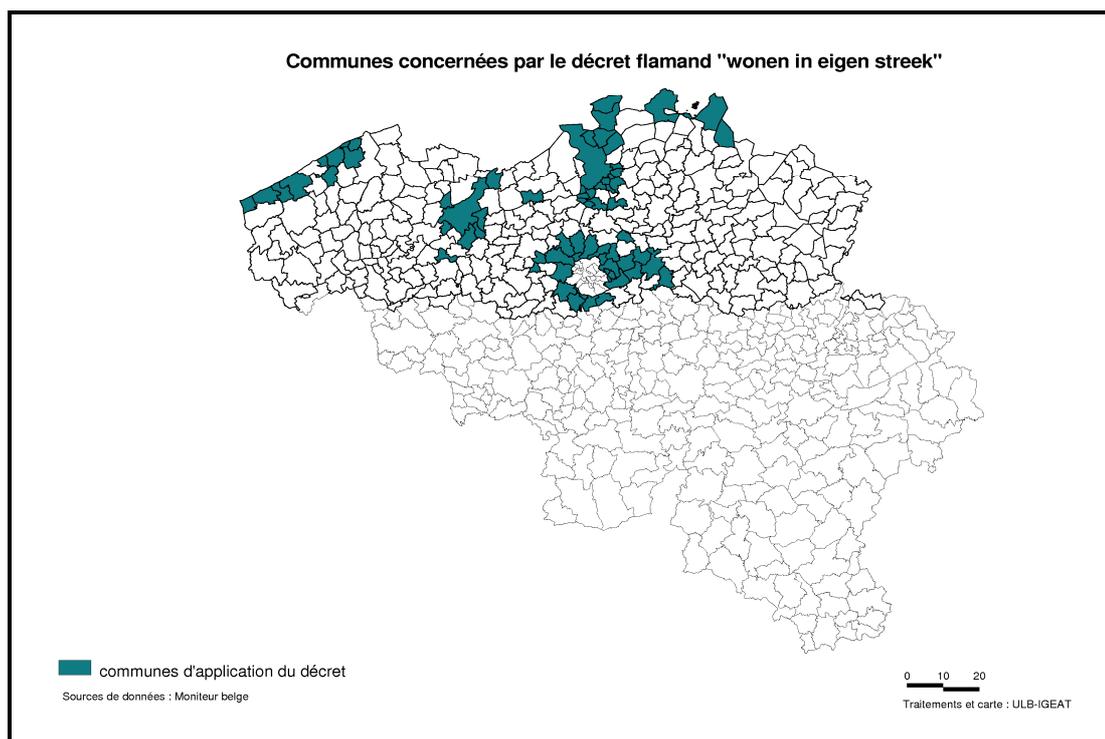
*1° migration interne, faisant référence aux mouvements entre communes en Belgique ;*

*2° migration externe, faisant référence aux mouvements de et vers l'étranger. »*

Les communes où se droit s'applique sont au nombre de 69 (sur 308) et sont localisées sur la carte ci-dessous.

<sup>37</sup> ID, p. 55.

<sup>38</sup> Sur ces ZAD en Flandre, voir l'Atlas des zones d'aménagement différé et le site qui leur est consacré : <http://www2.vlaanderen.be/ruimtelijk/wugatlas/index.html>.



En Flandre, les WUG représentent 12% des superficies du plan de secteur vouées à l'habitat. Au sein des disponibilités encore existantes au sein de ces zones vouées à l'habitat, cette proportion est toutefois bien plus élevée car les WUG n'ont à ce stade été que très partiellement mises en œuvre.

La mesure « habiter dans sa propre région » instaure que toute personne pouvant faire valoir une attache forte à sa commune peut activer un droit prioritaire de cession dans les cas suivants et lorsqu'il s'agit d'un bien situé en WUG :

- vente ;
- location pour plus de 9 ans ;
- location par droit d'emphytéose ou de superficie.

Il s'agit donc en quelque sorte de l'instauration d'un droit de « réquisition » ou de « préemption » accordé aux individus. Ce qui n'est pas rien en termes d'innovation !

Cette attache forte est reconnue par une commission d'appréciation provinciale qui établit le lien suffisant avec la commune sur base des éléments suivants :

*« Article 5.2.1 - § 2. Pour l'application du § 1er, 2<sup>e</sup> alinéa, une personne a un lien suffisant avec la commune si elle satisfait à une ou plusieurs des conditions suivantes :*

*1° avoir été domicilié dans la commune ou dans une commune avoisinante pendant au moins 6 ans de manière ininterrompue, à condition que cette commune soit également reprise sur la liste stipulée à l'art. 5.1.1 ;*

*2° à la date du transfert, réaliser des activités dans la commune, pour autant que ces activités occupent en moyenne au moins la moitié d'une semaine de travail ;*

*3° avoir construit avec la commune un lien professionnel, familial, social ou économique en raison d'une circonstance importante et de longue durée. »*

Le décret a pour but déclaré d'aider des groupes cibles à demeurer dans leur région, et par là de tenter de résoudre certains des problèmes générés par la hausse des prix de l'immobilier acquisitif ou locatif.

Ces problèmes sont également évoqués à deux endroits de l'addendum (partie consacrée au logement et partie politique foncière) :

*« Des problèmes spécifiques requérant de l'attention sont le caractère abordable du logement, en particulier dans des régions spécifiques (la Côte, régions frontalières...) ou dans des régions ayant leur propre dynamique de migration, ainsi que le vieillissement de la population et les effets sociaux de la migration (effet de supplantation de la population locale). Le décret du 27 mars 2009 relatif à la politique foncière et immobilière prévoit des instruments à cet effet. »<sup>39</sup>*

*« La lutte contre l'exclusion sociale par la réservation d'habitations complémentaires pour la population locale dans des zones d'extension d'habitat, notamment dans les communes aux prix élevés pour les terrains à bâtir et une intensité de migration importante. »<sup>40</sup>*

La mesure « *wonen in eigen streek* » est en soi et de manière théorique intéressante si on considère qu'elle vise à lutter contre l'exclusion sociale de la population locale dans les communes sujettes à forte pression foncière. En effet, en Flandre comme ailleurs, là où une forte pression foncière s'exerce, où les prix dépassent les prix moyens du marché, les habitants à revenus moyens ou modestes ou les cellules familiales réduites peuvent éprouver des difficultés à rester sur le territoire de leur commune.

Notons que, en Wallonie, certaines communes agissent pour favoriser le maintien de la population locale. Par exemple lorsque certaines d'entre elles décident, dans le cas de la vente de terrains à bâtir leur appartenant, de réduire le prix de vente en cas de cession à des habitants déjà domiciliés sur le territoire communal.

La mesure « *wonen in eigen streek* » a défrayé la chronique journalistique pour diverses raisons. Parce qu'elle vient après d'autres mesures liées à l'attribution des logements, mesures contestées par les francophones (cas du « Wooncode » qui impose un critère linguistique dans l'attribution des logements sociaux). Mais aussi parce que son champ d'application prêtait à interprétations non désirées : en effet, le texte de loi initial s'appliquait aussi dans le cas des WUG mises en œuvre sans avoir été converties planologiquement en zones d'habitat. Dans ces cas spécifiques, la mesure était aussi appliquée au bâti existant et pas seulement aux parcelles non bâties... Ainsi, la vente ou la location de longue durée d'une maison construite dans une zone de ce type tombait sous l'application de la mesure « *wonen in eigen streek* » et pouvait donc être « préemptée » par ceux qui pouvaient faire valoir une attache forte et durable à la commune. Ce dysfonctionnement a été corrigé et, désormais, la mesure ne s'applique plus dans ces cas.

Relevons aussi que la mesure ne s'applique pas dans certains cas, notamment là où d'autres mesures du décret s'appliquent déjà, ce qui en limite le champ d'application.

D'un point de vue juridique, il est possible que l'Europe juge que la mesure contrevient au droit de s'établir là où on le souhaite.

D'un point de vue opérationnel, aura-t-elle les effets positifs escomptés ? Ne sera-t-elle pas rendue inopérante ou inutile par l'existence de diverses autres mesures (par exemple les charges sociales décrites ci-dessous) ? Ne servira-t-elle pas d'autres objectifs non déclarés, à savoir exclure (les francophones et allochtones des communes flamandes, en particulier celles en périphérie de Bruxelles) plutôt qu'inclure ?

---

<sup>39</sup> Addendum FR, p. 5.

<sup>40</sup> Id, p. 54.

Seule une évaluation (prévue) pourra éventuellement démontrer qu'elle atteint l'objectif annoncé.

Il est probable que ce décret aura des effets collatéraux notamment en territoire wallon suite au report des personnes ne pouvant justifier d'une attache locale sur le reste du territoire et donc le Brabant wallon. Dans cette province, un surcroît de pression foncière risque d'en résulter. Il ne faut toutefois pas surestimer cet effet car ce report peut également s'opérer vers la Région de Bruxelles-Capitale, vers d'autres communes flamandes voire vers l'habitat existant et les parcelles à vendre dans les zones d'habitat des 69 communes concernées.

### 3.6.4 Les charges sociales désormais imposées aux promoteurs immobiliers

Un autre questionnement sur les impacts du décret est celui de l'incidence éventuelle des mesures obligeant désormais les promoteurs immobiliers (privés et publics) mettant en œuvre des projets de plus de 0,5 ha de superficie au sol ou de plus de 10 logements à réserver une part conséquente des lots créés sur ces zones à l'habitat social (de 10 à 40 %) et moyen (de 20 à 40 %).

Ces mesures, décrites dans le Livre 4 du décret de politique foncière et immobilière, sont très intéressantes en soi en termes de politique foncière opérationnelle. Elles ont fait l'objet d'une attention particulière dans le cadre des travaux de la recherche relative à la politique foncière (subvention 2009-2010 de la CPDT).

Cependant, cette seconde mesure forte est susceptible d'avoir quelques effets indirects sur le marché du logement en Wallonie, en particulier dans les communes frontalières.

En effet, elles pourraient - *potentiellement* - inciter des promoteurs exerçant en Flandre à plutôt investir en Wallonie où ces mesures n'existent pas, et à voir des candidats acquéreurs aisés s'orienter vers le marché immobilier wallon, phénomène déjà existant.

Ces « délocalisations » d'investissements pourraient - théoriquement toujours – avoir un effet non souhaitable en termes de pression foncière supplémentaire sur les zones d'habitat de quelques communes (potentiellement) attractives et/ou déjà sous forte pression foncière.

Ce type de mesure pourrait donc avoir un impact négatif pour certaines communes wallonnes, du moins en ce qui concerne la faculté de celles-ci d'offrir à toutes les composantes de la société – et en particulier les « locaux » -, une possibilité de logement. A l'opposé, l'aspect positif pour elles sera de voir augmenter leurs revenus fiscaux.

## 3.7 ESTIMATION DE L'ESPACE À PRÉVOIR

Tableau 4 : estimation de l'espace à prévoir

Bestemmingscategorie	toestand 2007 <sup>18</sup> (in ha)	begrote toestand (in ha)
Wonen	227.500	227.500
Recreatie	19.000	21.000
Natuur	123.000	150.000
Bos	44.000	53.000
Overig groen	34.000	34.000
Landbouw	794.500	750.000
Industrie	59.500	66.000
Overig	58.000	58.000
Totaal	1.359.500	1.359.500

Source : Addendum au RSV, p. 59

## BIBLIOGRAPHIE

MINISTERIE VAN VLAAMSE GEMEENSCHAP (2004). *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen*. Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting, Monumenten en Landschappen, Afdeling Ruimtelijke planning, Bruxelles, 597 p. [http://www.rsv.vlaanderen.be/nl/news/Over\\_RSV/herzieningRSV.html](http://www.rsv.vlaanderen.be/nl/news/Over_RSV/herzieningRSV.html)

MINISTERIE VAN VLAAMSE GEMEENSCHAP (2010a). *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen – Addendum: actualisatie en gedeeltelijke herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen 1997 – Informatief gedeelte*. Vlaamse regering, Bruxelles, 96 p.

MINISTERIE VAN VLAAMSE GEMEENSCHAP (2010b). *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen – Addendum: actualisatie en gedeeltelijke herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen 1997 – Richtinggevend gedeelte en bindende bepalingen*. Vlaamse regering, Bruxelles, 70 p.

Vlaams Rand, documentatie centrum : <http://www.docu.vlaamserand.be/ned/webpage.asp?Webpageld=297&MenuId=43>, consulté le 22 mars 2010.

Kenniscentrum Duurzaam woonbeleid, 2006, Actualisatie van de trendbreuk in de verdeling van de behoefte aan bijkomende woongelegenheden in Vlaanderen: 1991-2005, eindrapport. Exécuté à la demande du Vlaamse Overheiddepartement RWO.

Verhetsel A., Vanelslander T., Sellekaerts N. (2007) *Onderzoek naar de relatie tussen locatiebeleid en duurzame mobiliteit voor woonwerkverplaatsingen*, UA - Department of transport and regional economics, pp. 86-90 – Disponible sur le site : [http://www.ua.ac.be/main.aspx?c=\\*TPR&n=45124](http://www.ua.ac.be/main.aspx?c=*TPR&n=45124) au n°107.

IBM, STATAP, Universiteit Gent (2005). *Onderzoek naar de evolutie van de ruimtebehoefte voor niet verweefbare bedrijvigheid – Studie in het kader van de evaluatie van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen*. Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, 216 p. (disponible sur: <http://www2.vlaanderen.be/ruimtelijk/rsv/studies/docs/Ruimtebehoefte%20bedrijvigheid%20IBM.pdf>)