



Conférence Permanente
du Développement
Territorial

Formation Atelier de maîtrise

Session 2025

Vers une ville | village à 10 minutes :
Optimisation des territoires à travers la mobilité et
l'infrastructure verte dans le SDC

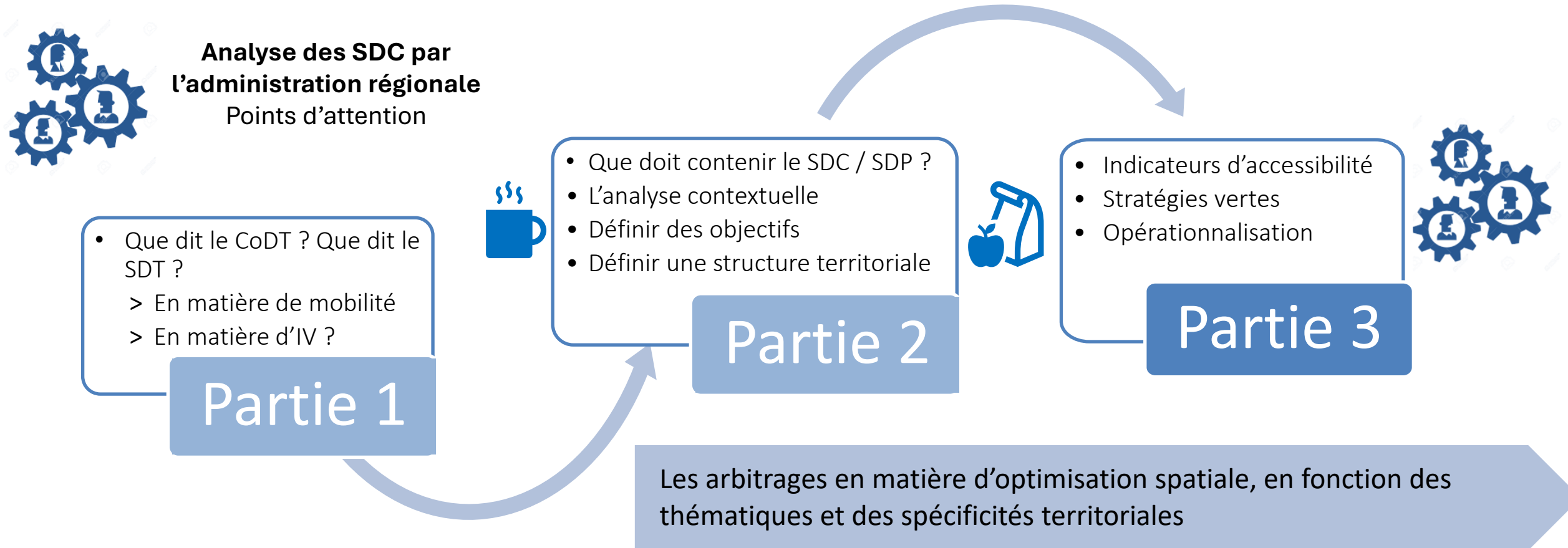
Après-midi



Vers une ville/village à 10 minutes :

Optimisation des territoires à travers la **mobilité** et l'**infrastructure verte** dans le SDC

Organisation de la journée:



Partie 3

En route vers l'opérationnalisation de la ville/du village à 10 minutes

Vers une ville/village à 10 minutes :

Optimisation des territoires à travers la **mobilité** et l'**infrastructure verte** dans le SDC

Contenu de l'après-midi :



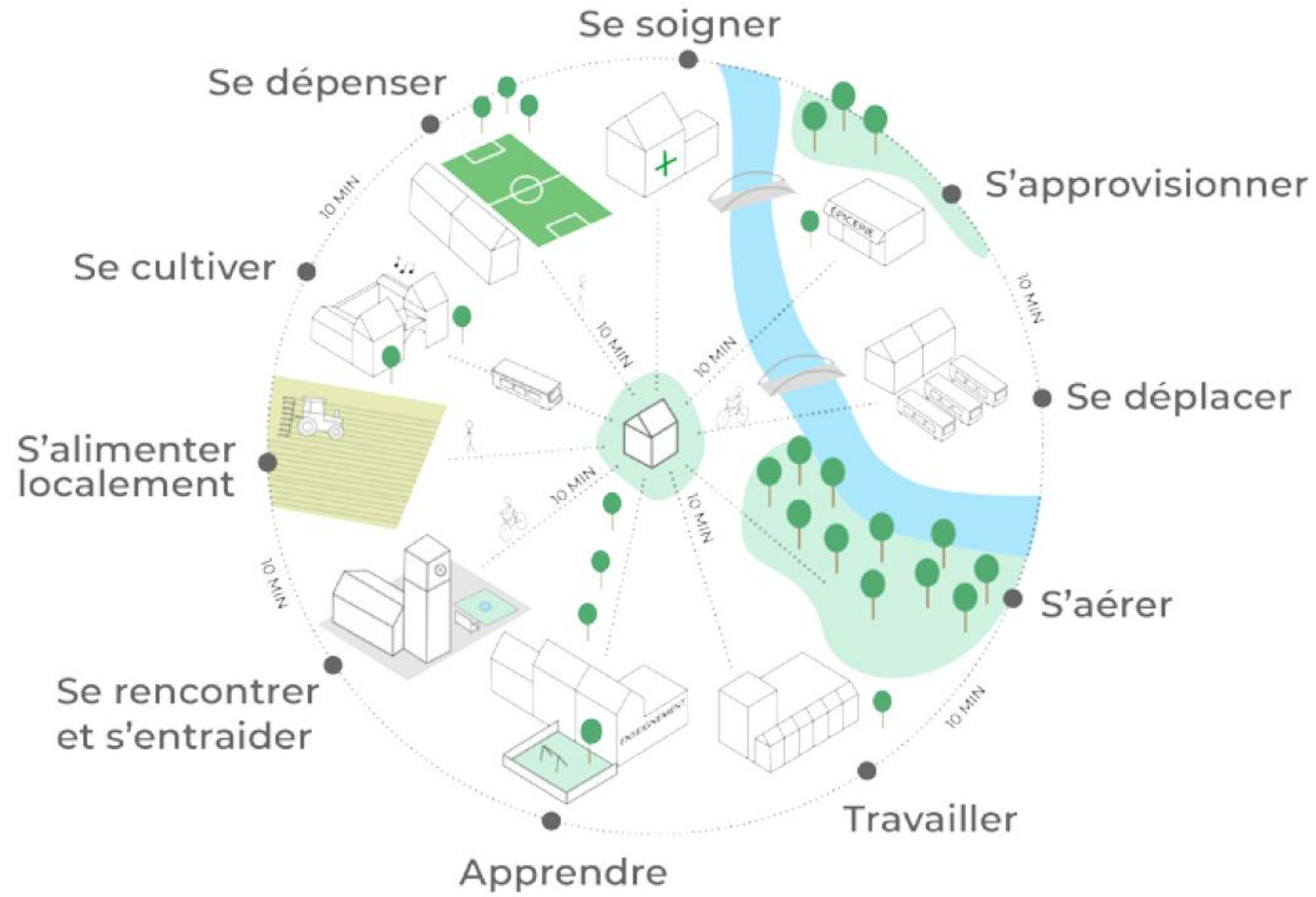
1. Introduction
2. Indicateurs d'accessibilité
3. Stratégies vertes
4. Opérationnalisation
5. Conclusion

Arbitrages nécessaires en matière d'optimisation spatiale, en fonction des thématiques et des spécificités des territoires

En route vers l'opérationnalisation de la ville | village à 10 minutes

1. Introduction

1. Introduction - La ville | le village à 10 minutes



1. Introduction - La ville | le village à 10 minutes



« Ville ou village à 10 minutes »

= Modèle d'aménagement et d'organisation d'une ville ou d'un village permettant **aux habitants et travailleurs** un accès à **moins de 10 minutes à pied (ou à vélo)** aux commodités résidentielles, aux activités commerciales, aux **espaces verts**, à des solutions de **mobilités collectives et/ou partagées** et aux activités tertiaires compatibles avec l'habitat pour que chacun puisse apprendre, travailler, s'approvisionner, s'aérer, se cultiver, se soigner, se déplacer, se dépenser, s'alimenter localement, se rencontrer et s'entraider.

Ce modèle **limite la dépendance à la voiture individuelle** et facilite le développement de mobilités décarbonées et abordables au plus grand nombre.

Concept des centralités

Le renforcement des centralités répond aux principes suivants :

- y concentrer le logement et les activités, commerciales et tertiaires, en densifiant l'urbanisation de manière raisonnée et dans le respect de la qualité de vie ;
- développer une mixité des fonctions ;
- opérationnaliser le concept de « ville ou village à 10 minutes » pour favoriser l'accès aux activités, aux services et aux équipements à pied et à vélo ;
- donner une place importante aux espaces de convivialité et aux espaces verts.

1. Introduction - La ville | le village à 10 minutes

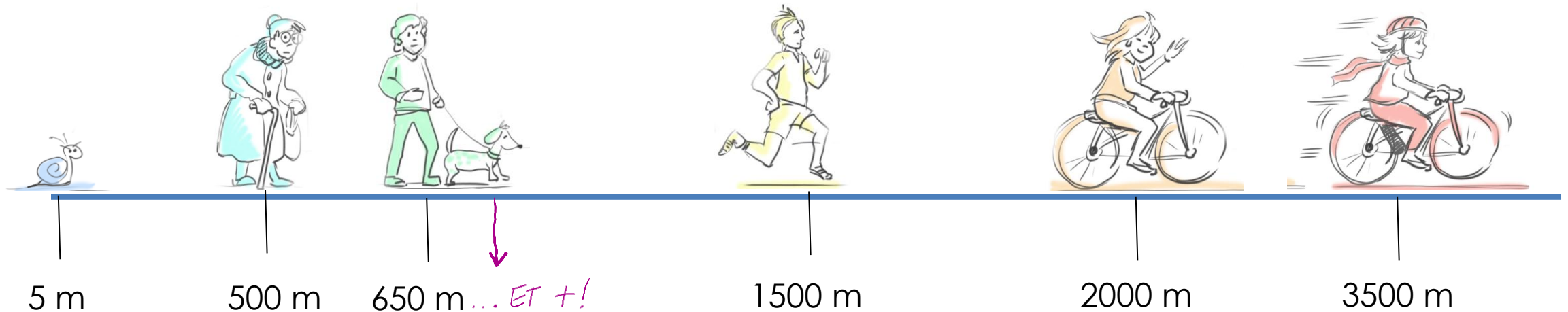
10 minutes ?

LA VILLE À 10MIN... TENIR COMPTE DE L'UTILISATEUR



1. Introduction - La ville | le village à 10 minutes

10 minutes ?



Au-delà de la distance parcourue, la ville ou le village à 10 minutes
repose sur des logiques de **proximité** fondées sur le temps
que l'utilisateur est prêt à consentir pour des déplacements actifs réguliers, soit 10 minutes

1. Introduction - La ville | le village à 10 minutes



La ville/village à 10 minutes
implique **la qualité du cadre de vie**



LA DISTANCE PEUT SEMBLER RELATIVE SI LE PARCOURS EST ANIMÉ

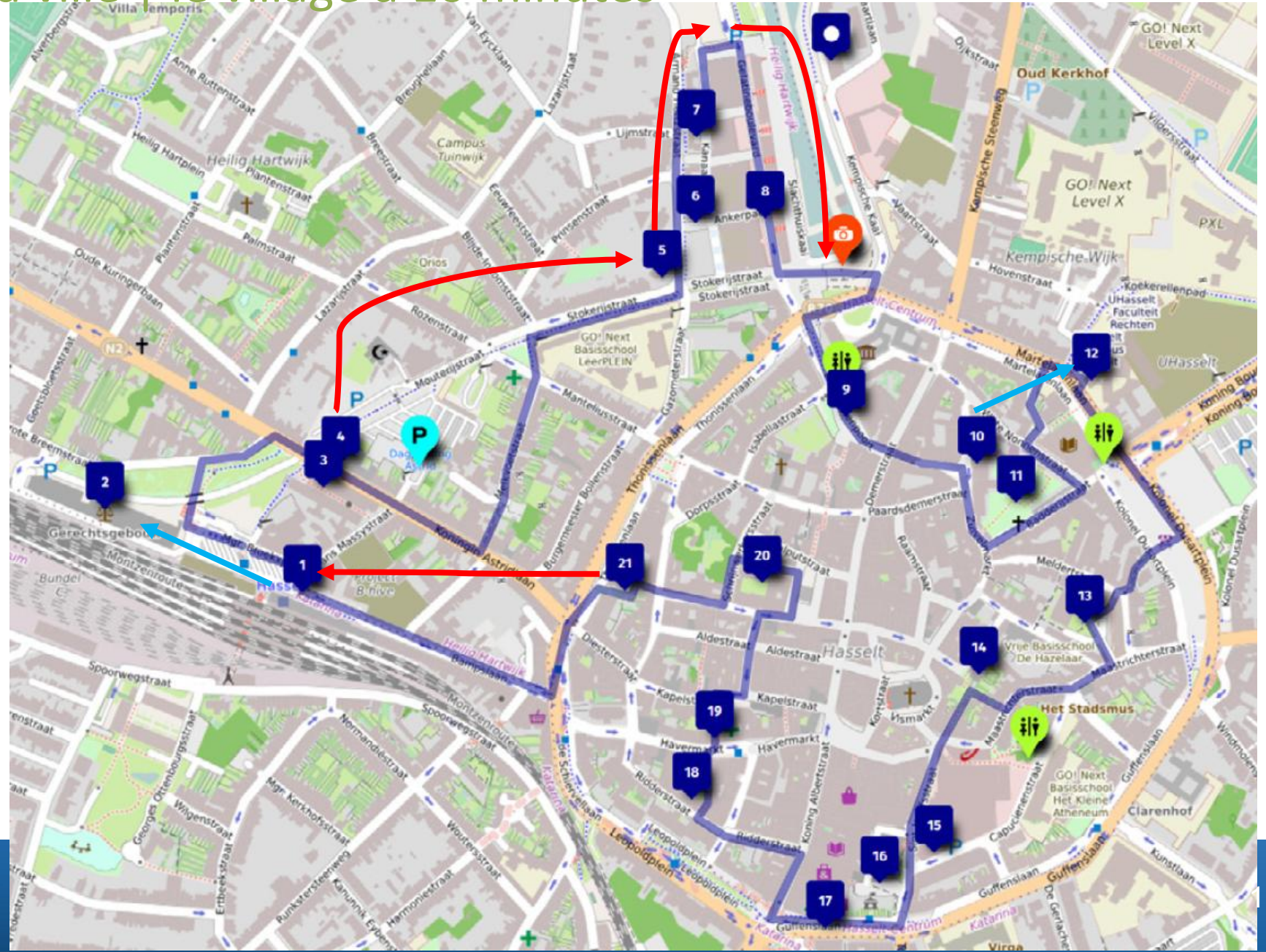
1. Introduction - La ville | le village à 10 minutes

10 minutes ?

Le cas d'Hasselt

→ 10 minutes à pied
(+/- 700m)

→ 5 minutes à pied
(+/- 350m)



1. Introduction - La ville | le village à 10 minutes

10 minutes ?

Le cas d'Hasselt

= rendre la marche, le vélo et les transports en commun plus attractifs



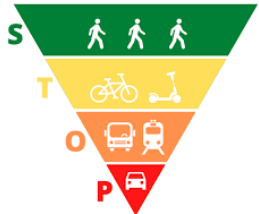
En route vers l'opérationnalisation
de la ville | village
à 10 minutes

2. Indicateurs d'accessibilité

I. Dispositions relatives à l'optimisation spatiale

Maitrise de la mobilité

- ✓ Sont analysées les dispositions relatives
 - ✓ à l'accessibilité aux TC dans les centralités
 - ✓ au développement de la mobilité active, en particulier dans les centralités, et entre les centralités et les cœurs excentrés
- ✓ Critères
 - ✓ en centralité, l'accès à moins de 10 minutes (15 minutes) à pied à une offre en TC actuelle ou projetée disposant d'une desserte suffisante ou, à défaut, à des solutions de mobilités collectives ou partagées
 - ✓ Structurer le territoire et les mobilités en fonction des centralités, le cas échéant des cœurs excentrés, et des lieux intermodaux pour limiter les besoins en déplacement et favoriser les modes actifs (SA4.M7)
 - ✓ Définir des mesures pour améliorer la qualité des espaces publics, et en particulier les voiries, en appliquant le principe « STOP » (SA4.M7)
 - ✓ Coordonner le SDC avec le PC(I)M (SA4.M6)
 - ✓ Définir des mesures pour gérer le stationnement, le covoiturage, la recharge des véhicules électriques... (SA4.M7)



2. Indicateurs d'accessibilité

Des outils pour opérationnaliser le concept de ville | village à 10 minutes :

- Isochrone ou rayon ? Le temps ou la distance ?
- Le mobiscore – chaînon manquant entre l'aménagement du territoire et la mobilité
- Des outils en ligne pour cartographier les isochrones
- Exemples d'applications de la ville à 10 minutes
- Lien avec les commodités de base de l'IWEPS et les centralités SDT

Pourquoi connaître ces indicateurs ?

- *Pour comprendre les méthodes d'élaboration de votre SDC, comprendre le périmètre de vos centralités,*
- *Pour argumenter les permis, les écarts...;*
- *Pour vérifier l'accessibilité d'un nouvel équipement ;*
- *Pour argumenter auprès des élus...*

2. Indicateurs d'accessibilité

Des outils pour opérationnaliser le concept de ville | village à 10 minutes

Isochrone ou rayon ? Le temps ou la distance ?



- Les **isochrones** définissent un espace-temps (exemple : 10 minutes à pied) alors que les **rayons** ou « buffers » définissent une distance à vol d'oiseau (exemple : rayon de 700 mètres).
- L'isochrone tient compte du réseau viaire existant (ou le cas échéant des éléments de projet à intégrer) ; le maillage est lié au moyen de transport choisi. Par exemple, il intègre les sentiers si on considère les déplacements piétons.
- Son calcul nécessite une compétence en analyse spatiale SIG, mais il est plus performant pour intégrer la notion de ville/village à 10 minutes.
- Son usage s'est démocratisé depuis quelques années grâce au développement de produits opensource : OpenStreetMap (OSM), QGIS + sites internet (voir après).
- CPDT : plusieurs études basées sur isochrones : cartes d'accessibilité 2005, expertise hôpitaux...

2. Indicateurs d'accessibilité

Des outils pour opérationnaliser le concept de ville | village à 10 minutes

Le mobiscore



Le mobiscore

Un chaînon manquant entre l'aménagement du territoire et la mobilité.

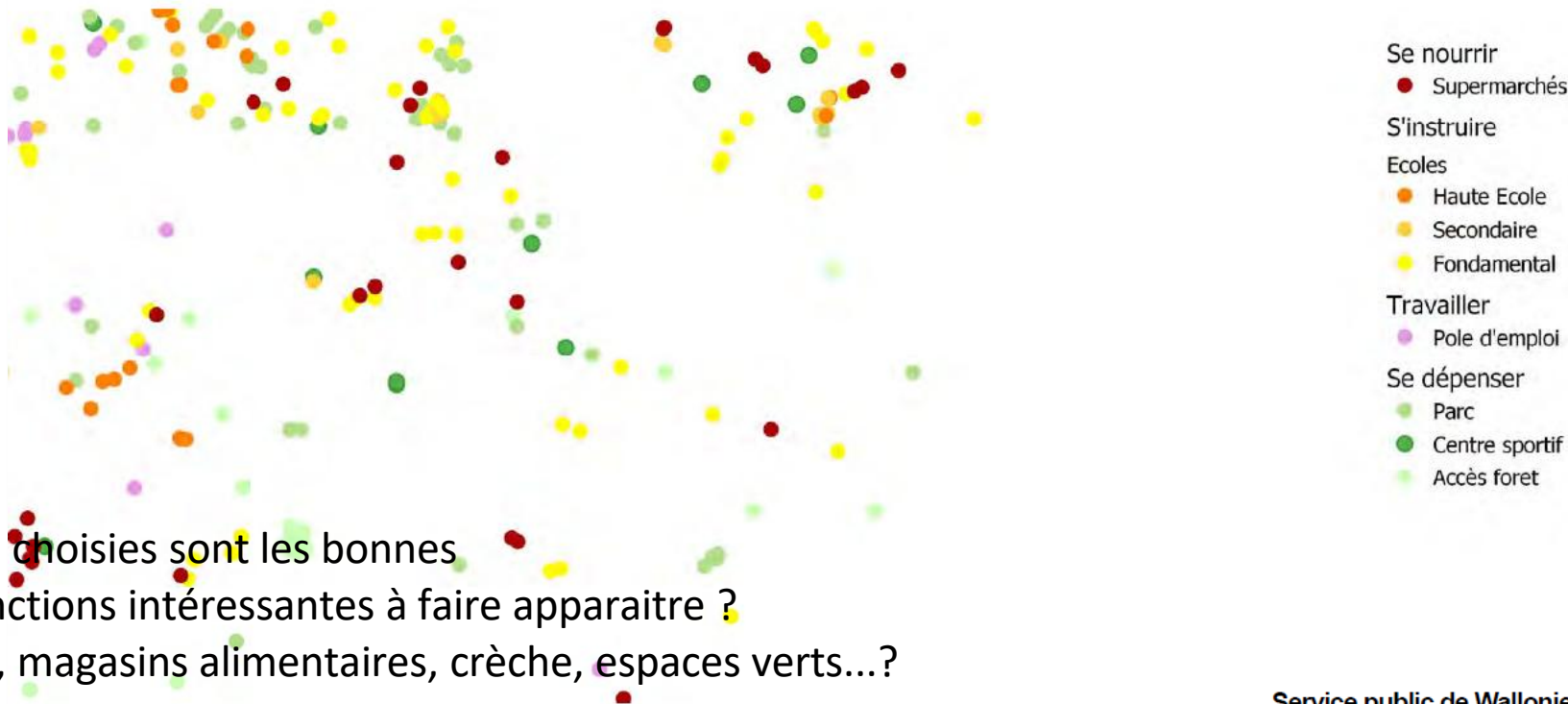
*Les slides suivantes sont
extraites d'une
présentation du SPW-MI
au webinaire de l'UVCW
« (Re)penser les
politiques de mobilité de
votre commune au
regard du SDT et du
SDC »
du 19/12/2024*

2. Indicateurs d'accessibilité

Des outils pour opérationnaliser le concept de ville | village à 10 minutes

Le mobiscore

1. Recenser les fonctions



Remarque :

Voir si les fonctions choisies sont les bonnes

Quelles sont les fonctions intéressantes à faire apparaître ?

Pharmacies, écoles, magasins alimentaires, crèche, espaces verts...?

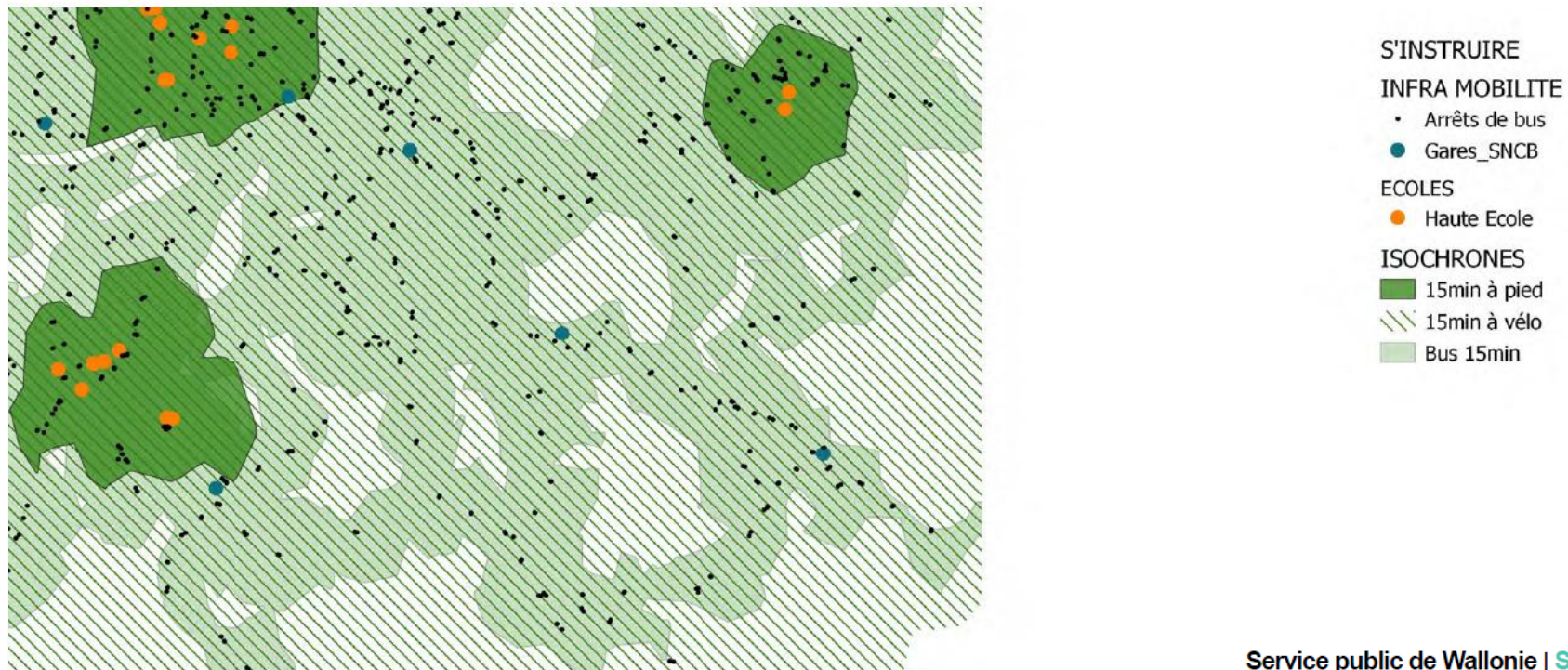
Service public de Wallonie | SPW Mobilité et Infrastructures

2. Indicateurs d'accessibilité

Des outils pour opérationnaliser le concept de ville | village à 10 minutes

Le mobiscore

2. Générer des isochrones par élément



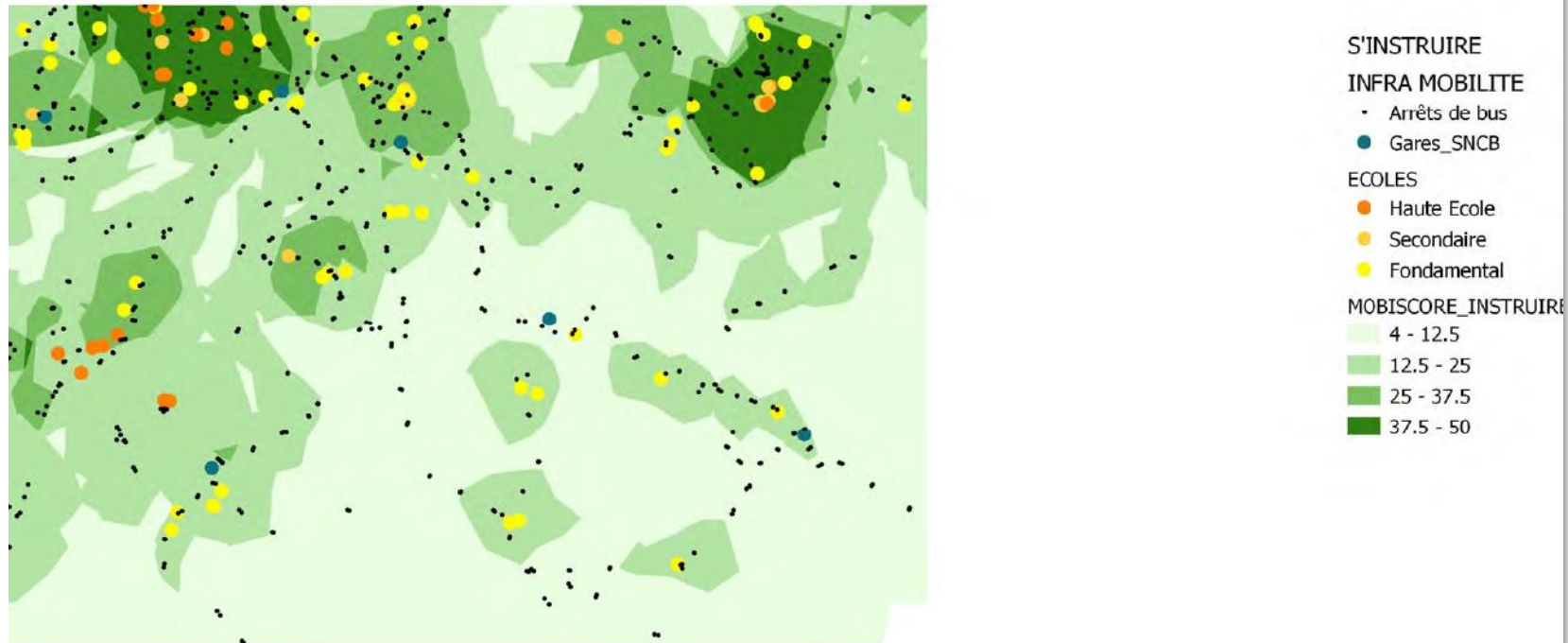
Service public de Wallonie | [SPW Mobilité et Infrastructures](#)

2. Indicateurs d'accessibilité

Des outils pour opérationnaliser le concept de ville | village à 10 minutes

Le mobiscore

3. Compiler les isochrones par thématique



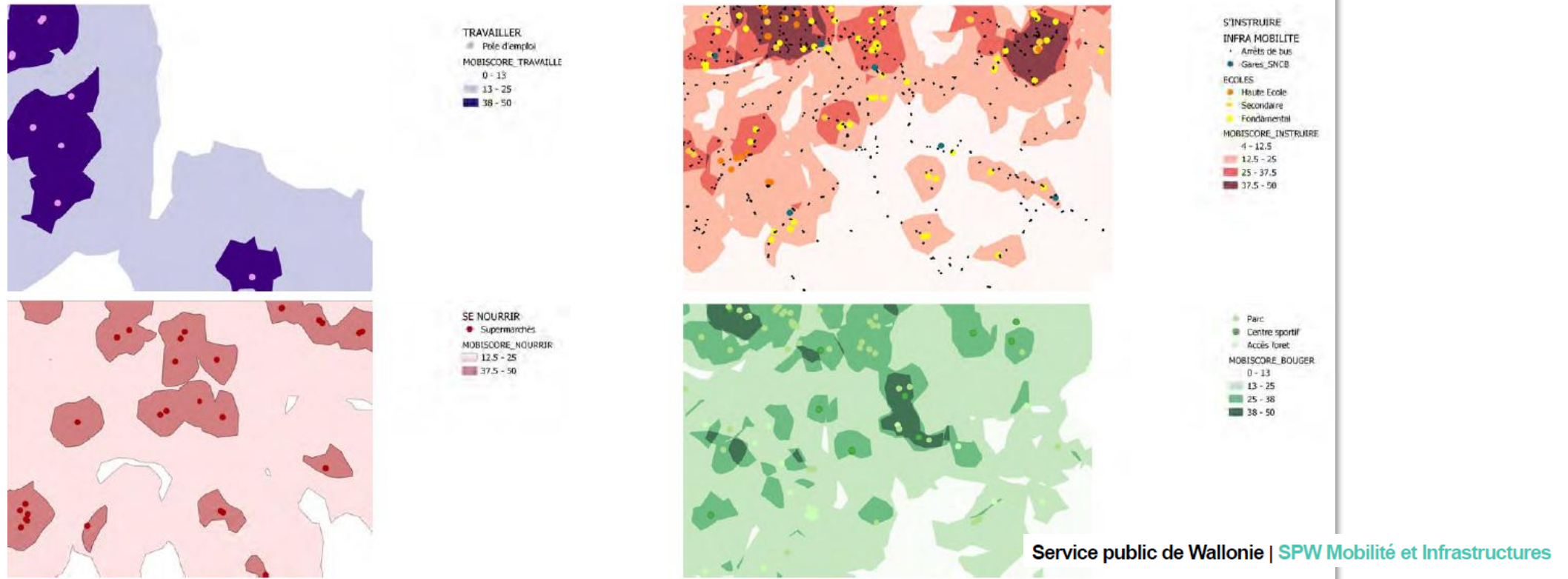
Service public de Wallonie | SPW Mobilité et Infrastructures

2. Indicateurs d'accessibilité

Des outils pour opérationnaliser le concept de ville | village à 10 minutes

Le mobiscore

4. Croiser les thématiques

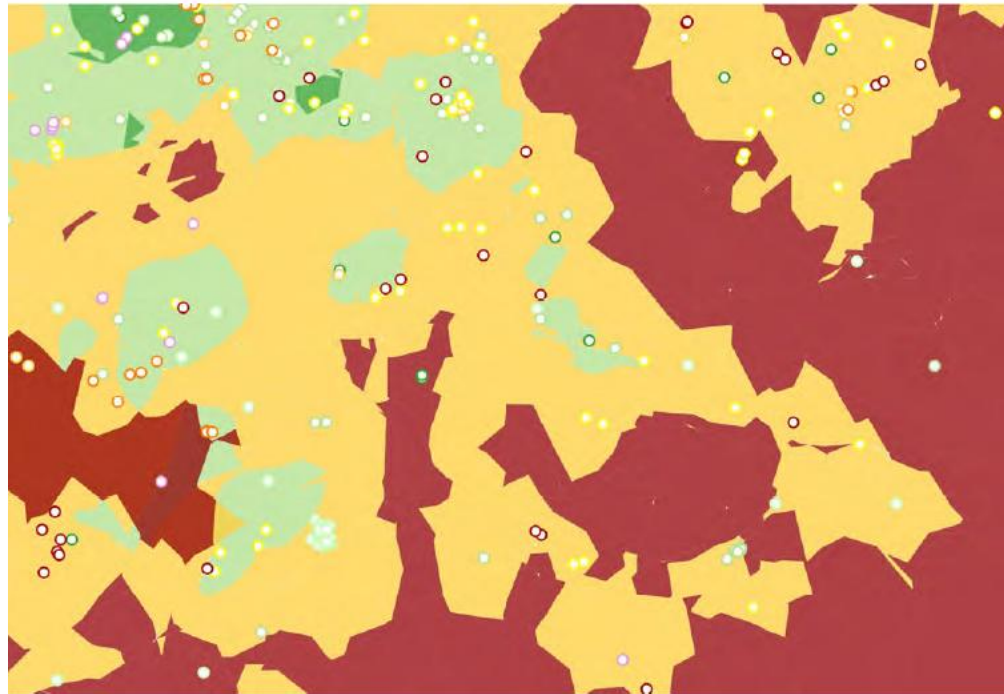


2. Indicateurs d'accessibilité

Des outils pour opérationnaliser le concept de ville | village à 10 minutes

Le mobiscore

5. Carte Mobiscore



SE NOURRIR
○ Supermarchés

S'INSTRUIRE

ECOLE

○ Haute Ecole
○ Secondaire
○ Fondamental

TRAVAILLER

○ Pole d'emploi

SE DEPENSER

○ Parc
○ Centre sportif
○ Accès forêt

MOBISCORE

■ 0 - 10
■ 10 - 20
■ 20 - 30
■ 30 - 40

Service public de Wallonie | [SPW Mobilité et Infrastructures](#)

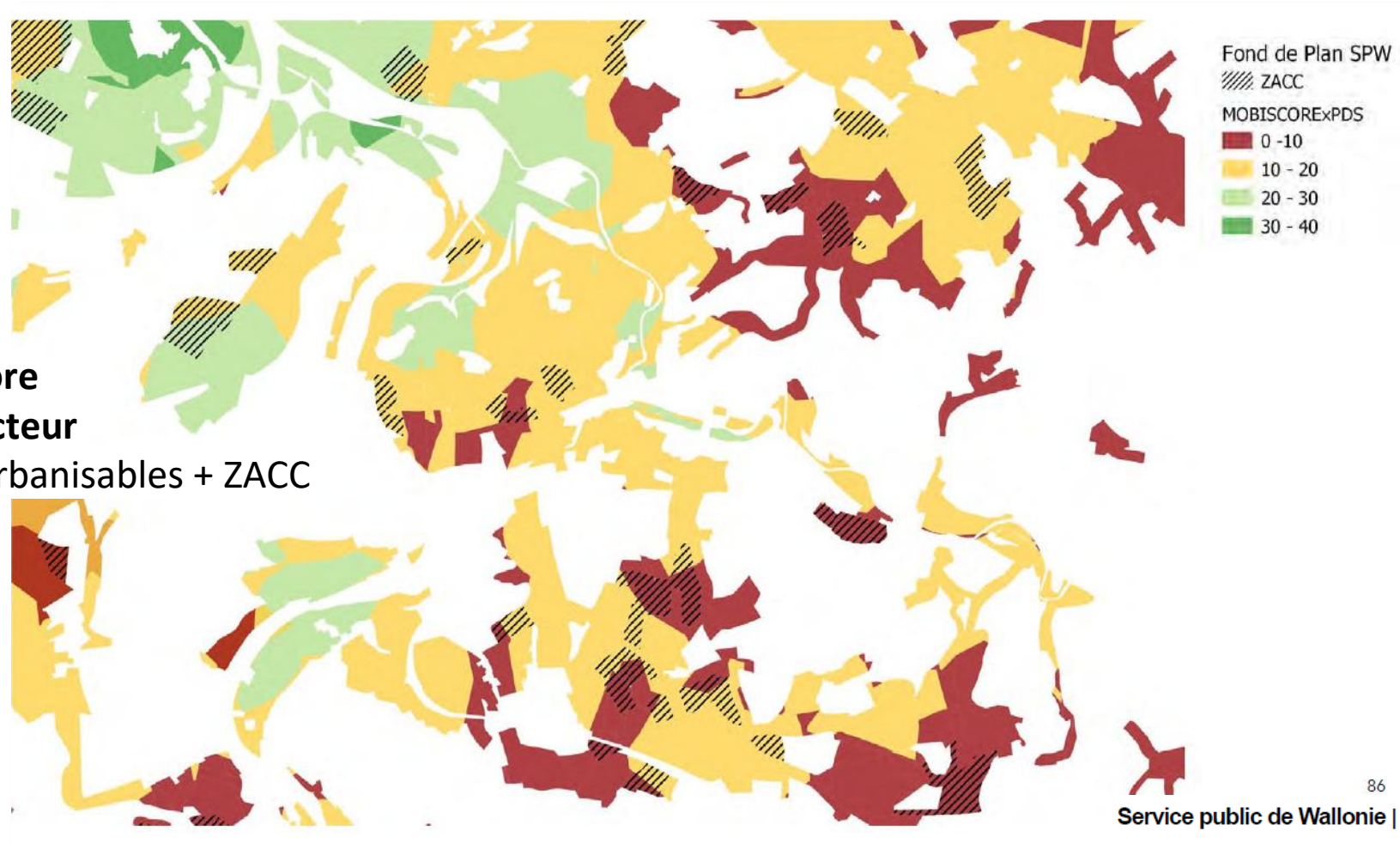
2. Indicateurs d'accessibilité

Des outils pour opérationnaliser le concept de ville | village à 10 minutes

Le mobiscore

Croiser le mobiscore
avec le plan de secteur

Exemple : Zones urbanisables + ZACC

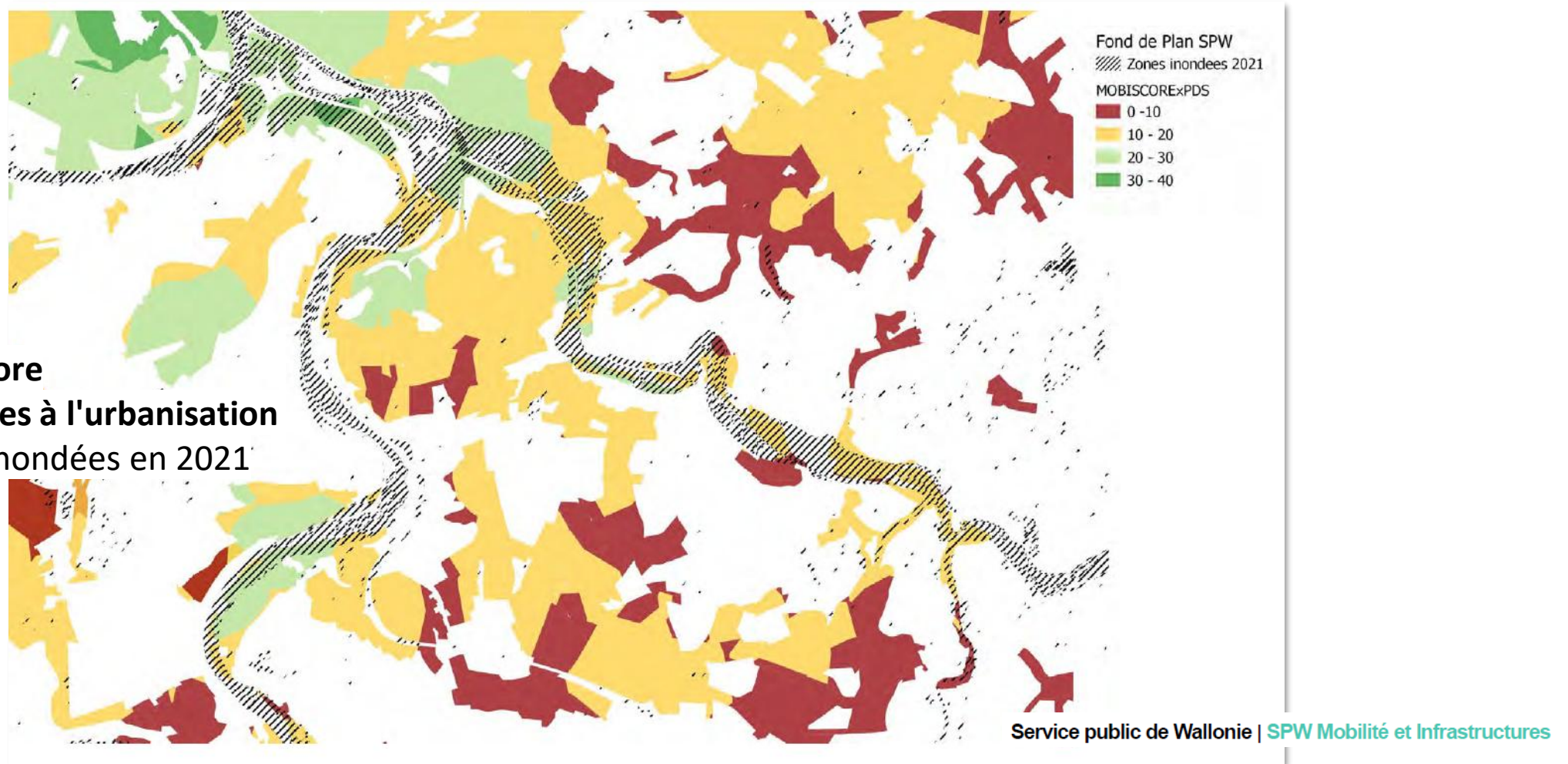


2. Indicateurs d'accessibilité

Des outils pour opérationnaliser le concept de ville | village à 10 minutes

Le mobiscore

**Croiser le mobiscore
avec les contraintes à l'urbanisation**
Exemple : Zones inondées en 2021



2. Indicateurs d'accessibilité

Des outils pour opérationnaliser le concept de ville | village à 10 minutes

Le mobiscore



Croiser le mobiscore avec la densité de population

Améliorer la mobilité par exemple :

- Investir dans la mobilité partagée
- Implanter de nouvelles fonctions

Investissement en faveur des modes actifs, assurer un accès sécurisé aux services de base

Mobiscore

Limiter l'urbanisation dans les zones peu denses à forte dépendance à la voiture individuelle

Densité

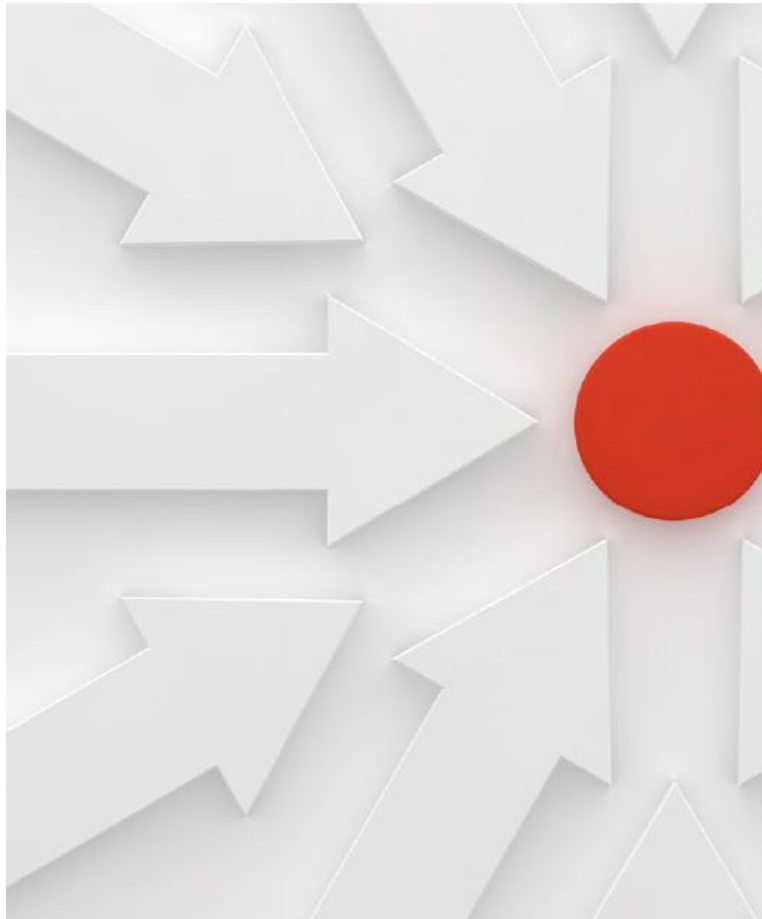
Densifier les zones peu denses où les alternatives à la voiture individuelle sont efficaces

Service public de Wallonie | [SPW Mobilité et Infrastructures](#)

2. Indicateurs d'accessibilité

Des outils pour opérationnaliser le concept de ville | village à 10 minutes

Le mobiscore



Le mobiscore pour cibler la stratégie

- Favoriser l'urbanisation dans les zones à mobiscore élevé
- Récupérer de la place pour les modes actifs dans les zones où le mobiscore est élevé
- Justifier l'implantation de voitures partagées dans des zones denses à mobiscore faible
- Autoriser un nombre restreint d'emplacement de parkings dans les zones à mobiscore élevé
- Aider une ADL ou l'administration à implanter les services sur le territoire de la commune pour combler des lacunes
- ...

Service public de Wallonie | [SPW Mobilité et Infrastructures](#)

2. Indicateurs d'accessibilité

Des outils pour opérationnaliser le concept de ville | village à 10 minutes

Le mobiscore



Le mobiscore pour informer le citoyen

Le recensement des services et des mobipôles stratégiques permet de communiquer, par quartier, sur l'offre disponible en termes de fonctions, d'activités et de solutions de mobilités alternatives à la voiture individuelle.

Un citoyen sera donc au courant de la présence de, par exemple :

- une école primaire à moins de 10 min à vélo
- un supermarché à moins de 10 min à pied
- une gare permettant de rejoindre la ville la plus proche en 30 min et avec une amplitude suffisante permettant d'aller au cinéma, de manger au restaurant ou d'aller voir un spectacle en soirée
- un pôle d'emploi à 15 min en bus
- une initiative de covoiturage dans le quartier
- ...

Ces informations peuvent clairement aider certains ménages à se passer d'une voiture.

Service public de Wallonie | [SPW Mobilité et Infrastructures](#)

2. Indicateurs d'accessibilité

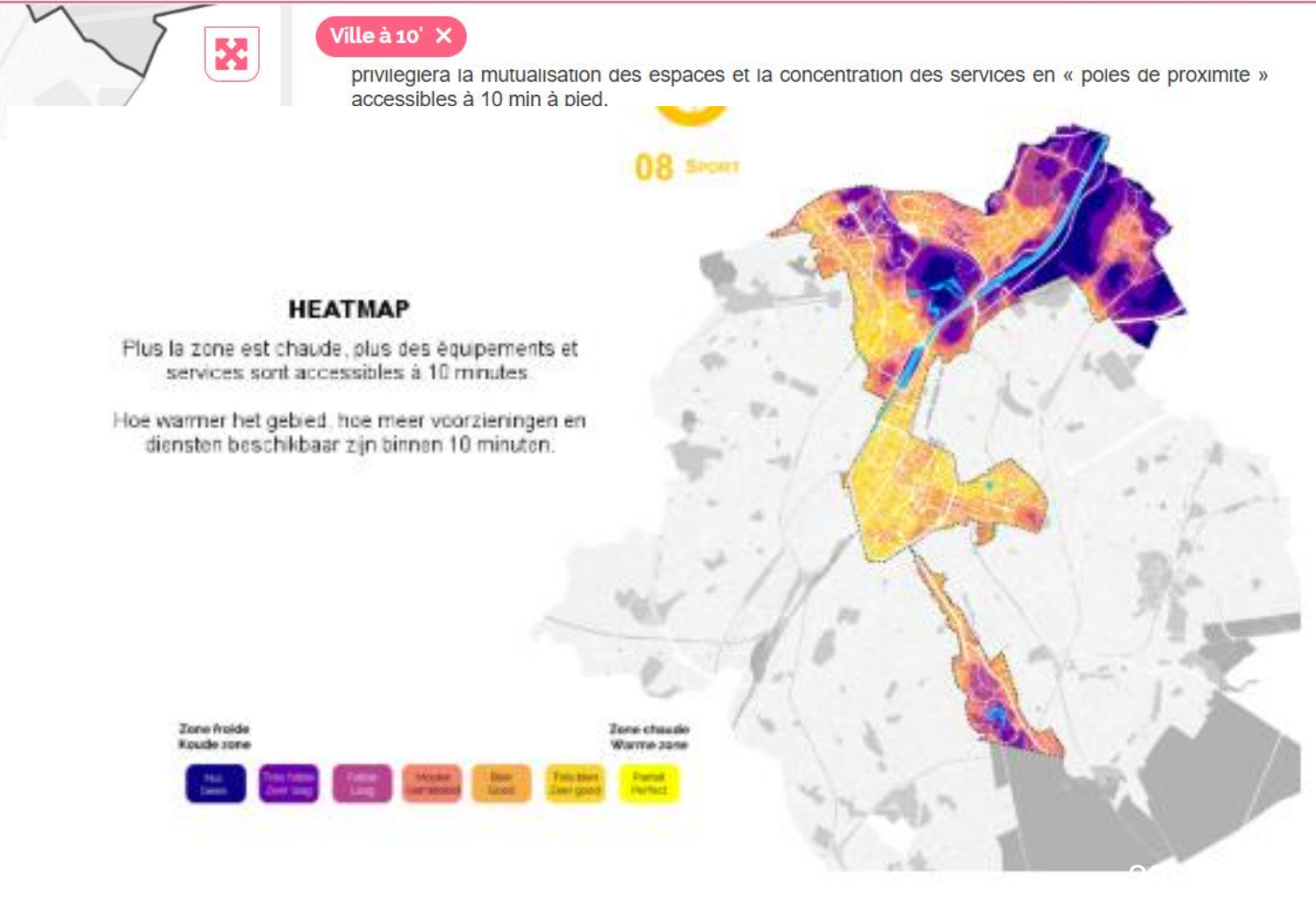
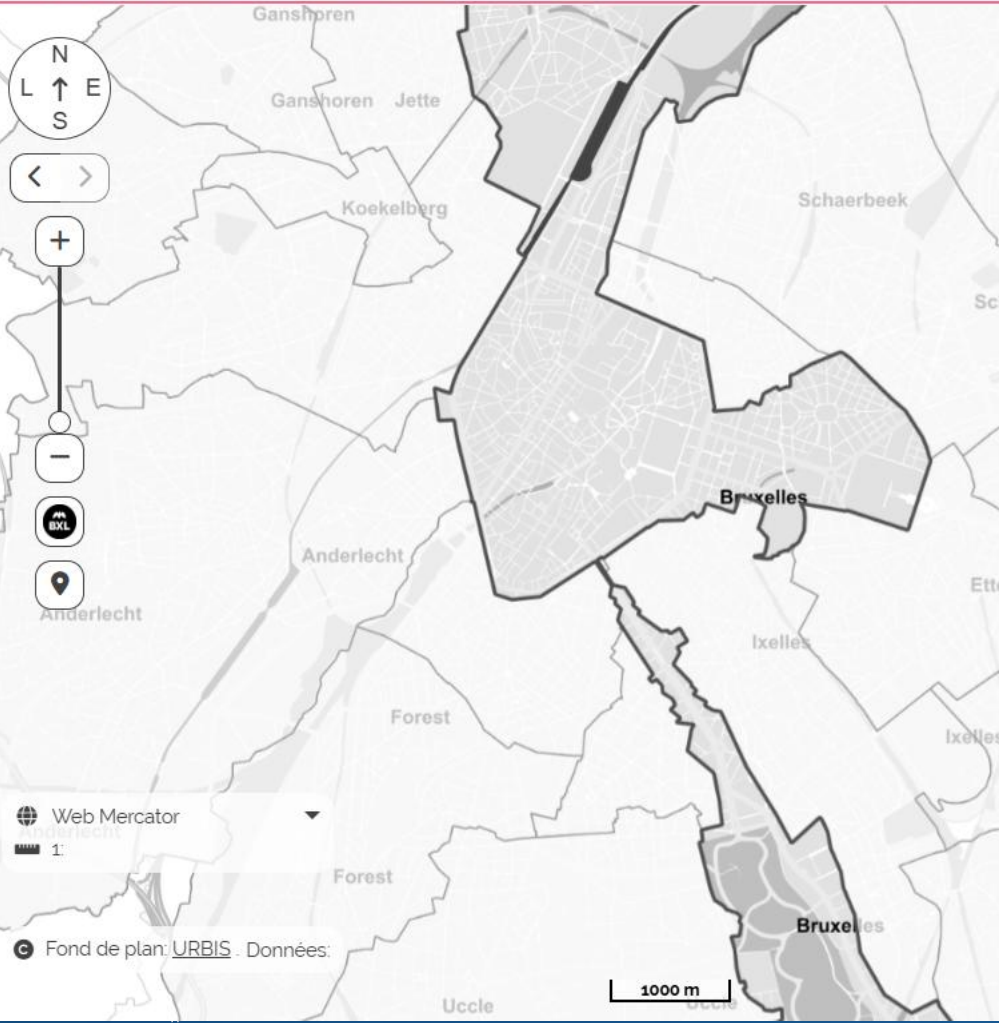
Des outils pour opérationnaliser le concept de ville | village à 10 minutes

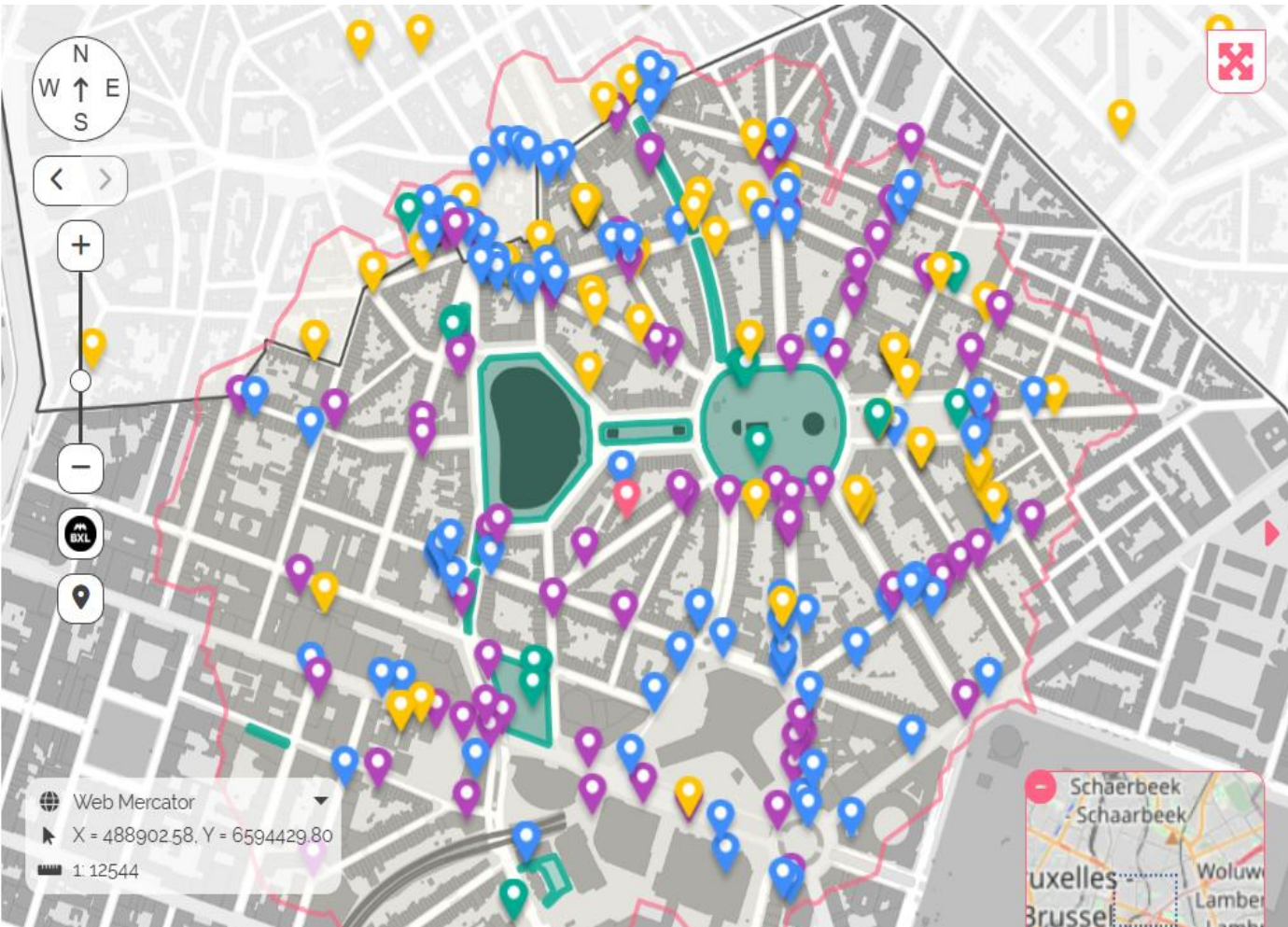
Isochrone ou rayon ? Le temps ou la distance ?



Exemples d'application de mobiscopes :

- Ville de Bruxelles – ville à 10 minutes
- Région flamande - mobiscore





Ville à 10' X



Voici les résultats de la Ville à 10 minutes pour l'endroit choisi : X: 150838.28 - Y: 170598.48



Vous avez accès à **45** types d'équipements et services de proximité sur les 72 intégrés dans l'outil. Cela correspond pour l'endroit choisi à **247** équipements et services.

Les équipements et services suivants sont accessibles à pied à proximité :

- ✓ Bulle à verre
- ✓ Espace de séjour
- ✓ Espace vert : Meso
- ✓ Espace vert : Micro
- ✓ Potager collectif
- ✓ Plaine de jeux



🌐 Web Mercator
📏 X = 491516.15, Y = 6585902.52
📏 1'

© Fond de plan: [URBIS](#) . Données:



Ville à 10' ✕

🔄 LANCER UNE NOUVELLE RECHERCHE



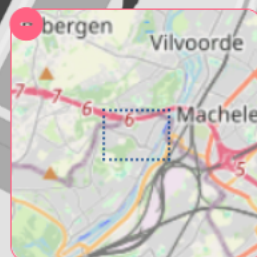
Voici les résultats de la Ville à 10 minutes pour l'endroit choisi : X: 152361.38 - Y: 177702.01

Total Très faible	Environnement et cadre de vie Bien	Vivre ensemble Très faible	Économie résidentielle Très faible	Mobilité Très faible

Vous avez accès à **5** types d'équipements et services de proximité sur les 72 intégrés dans l'outil.
Cela correspond pour l'endroit choisi à **10** équipements et services.

Les équipements et services suivants sont accessibles à pied à proximité :

- ✓ Espace vert : Macro
- ✓ Bulle à verre
- ✓ Point poste ou point relais



MOBISCORE

Woning zoeken?
Mobiscore checken!

Calculer Mobiscore

À propos de Mobiscore

Vie privée

Contact

3051 Oud-Heverlee Leuvenestraat 82

Enlever

6,0 / 10

Les emplacements à 5 km à la ronde obtiennent en moyenne un score moins bon

**Transport en commun**

Offre raisonnable

**Éducation**

Très difficile d'accès à pied ou à vélo

**Commerces & services**

Raisonnement accessible à pied ou à vélo

**Loisirs, sports et culture**

Difficile d'accès à pied ou à vélo

**Santé et soins**

Difficile d'accès à pied ou à vélo



Impact sur l'environnement

Plus d'infos

Comparer avec un autre lieu

Entrez une adresse et découvrez le Mobiscore du quartier

Quels sont les équipements inclus ?

Le Mobiscore prend en compte les équipements dans 5 catégories :

1. **transports en commun** : Toutes les gares SNCB sont incluses dans le calcul, ainsi que tous les arrêts de tram, de métro et de pré-métro de De Lijn et de la STIB. En ce qui concerne les bus De Lijn, seuls les arrêts où vous n'avez pas à attendre plus de 30 minutes pour un bus pendant les heures creuses ont été sélectionnés.
2. **Éducation** : enseignement préscolaire, primaire et secondaire
3. **commerces et services** : boulangeries, boucheries, commerces alimentaires, restaurants, cafés, magasins de vêtements, magasins de bricolage, bureaux de banque et d'assurance, bureaux de poste et points, mairies et tribunaux
4. **Loisirs, sports et culture** : bibliothèques, centres culturels, cinémas, théâtres, salles de concert, installations sportives, piscines, parcs publics, domaines provinciaux et réserves naturelles
5. **santé et soins** : médecins, dentistes, pharmaciens, services de santé mentale, hôpitaux, garderies, établissements pour personnes âgées, O.C.M.W. et centres de services locaux

Comment le Mobiscore est-il calculé ?

Sur la base d'une adresse, on détermine la proximité d'un lieu de résidence avec des installations telles que les magasins, les écoles, les gares, les arrêts de bus et de tramway. Cela prend en compte :

- la fréquence moyenne des déplacements d'un Fleming dans des établissements spécifiques
- la distance par rapport à des installations spécifiques dans la région
- les moyens de transport utilisés en fonction du comportement moyen de déplacement des Flamands
- l'impact environnemental des moyens de transport utilisés

En premier lieu, vous verrez un **score global**. Plus ce score est élevé, meilleur est le score du quartier par rapport à un autre quartier. Cela signifie que vous pouvez rejoindre plus facilement les installations de ce quartier à vélo ou à pied, et que l'impact environnemental de vos trajets est probablement plus faible qu'à une adresse avec un score inférieur.

En plus de la note globale, une **sous-note** relative est également attribuée à chaque catégorie d'installations (très bon, bon, passable, mauvais, très mauvais). Par exemple : le sous-score « passable » dans la catégorie « éducation » signifie que 1 site sur 3 obtient un score inférieur et 1 sur 3 un meilleur score.

2. Indicateurs d'accessibilité

Des outils pour opérationnaliser le concept de ville | village à 10 minutes

Isochrone ou rayon ? Le temps ou la distance ?



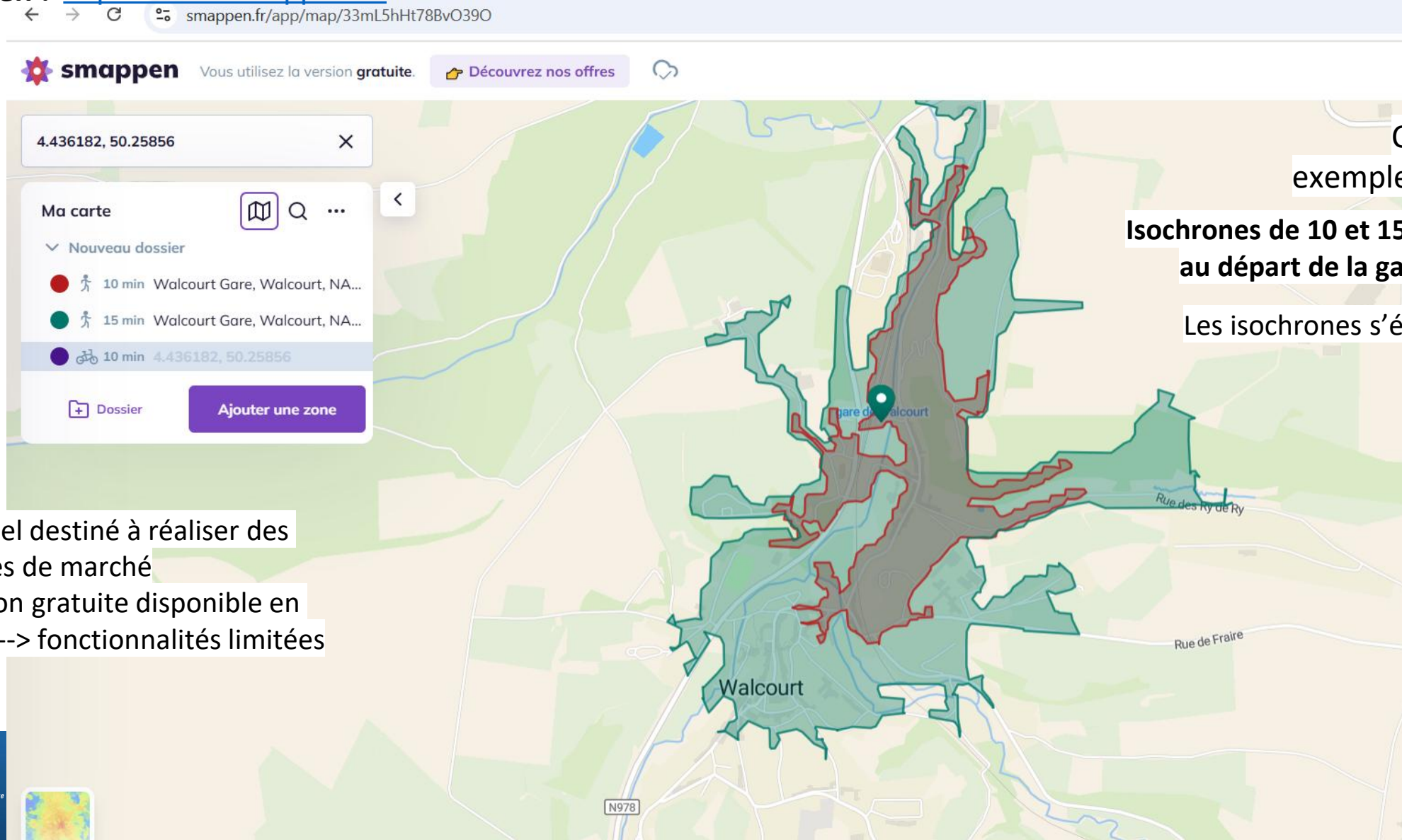
Outils en ligne pour cartographier les isochrones :

- **Smappen** : logiciel destiné à réaliser des études de marché - Version gratuite disponible en ligne – fonctionnalités limitées
- **Openrouteservice** : données opensource, basées sur Openstreetmap

2. Indicateurs d'accessibilité

Des outils en ligne pour cartographier les isochrones :

Smappen : <https://www.smappen.fr/>



Cartographie :
exemple de Walcourt

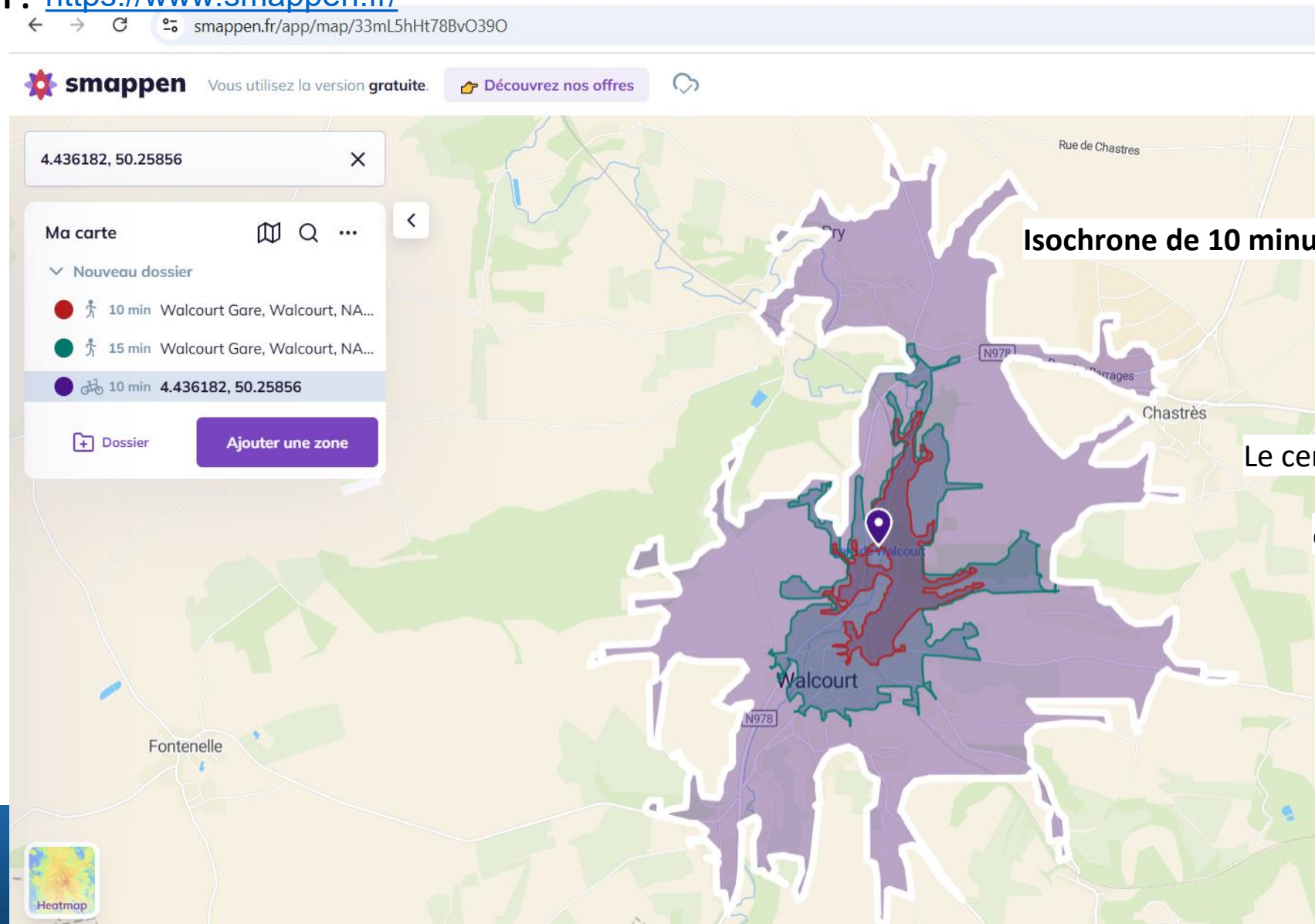
**Isochrones de 10 et 15 minutes à pied
au départ de la gare de Walcourt.**

Les isochrones s'étirent le long du
réseau viaire.

- Logiciel destiné à réaliser des études de marché
- Version gratuite disponible en ligne --> fonctionnalités limitées

Des outils en ligne pour cartographier les isochrones :

Smappen : <https://www.smappen.fr/>

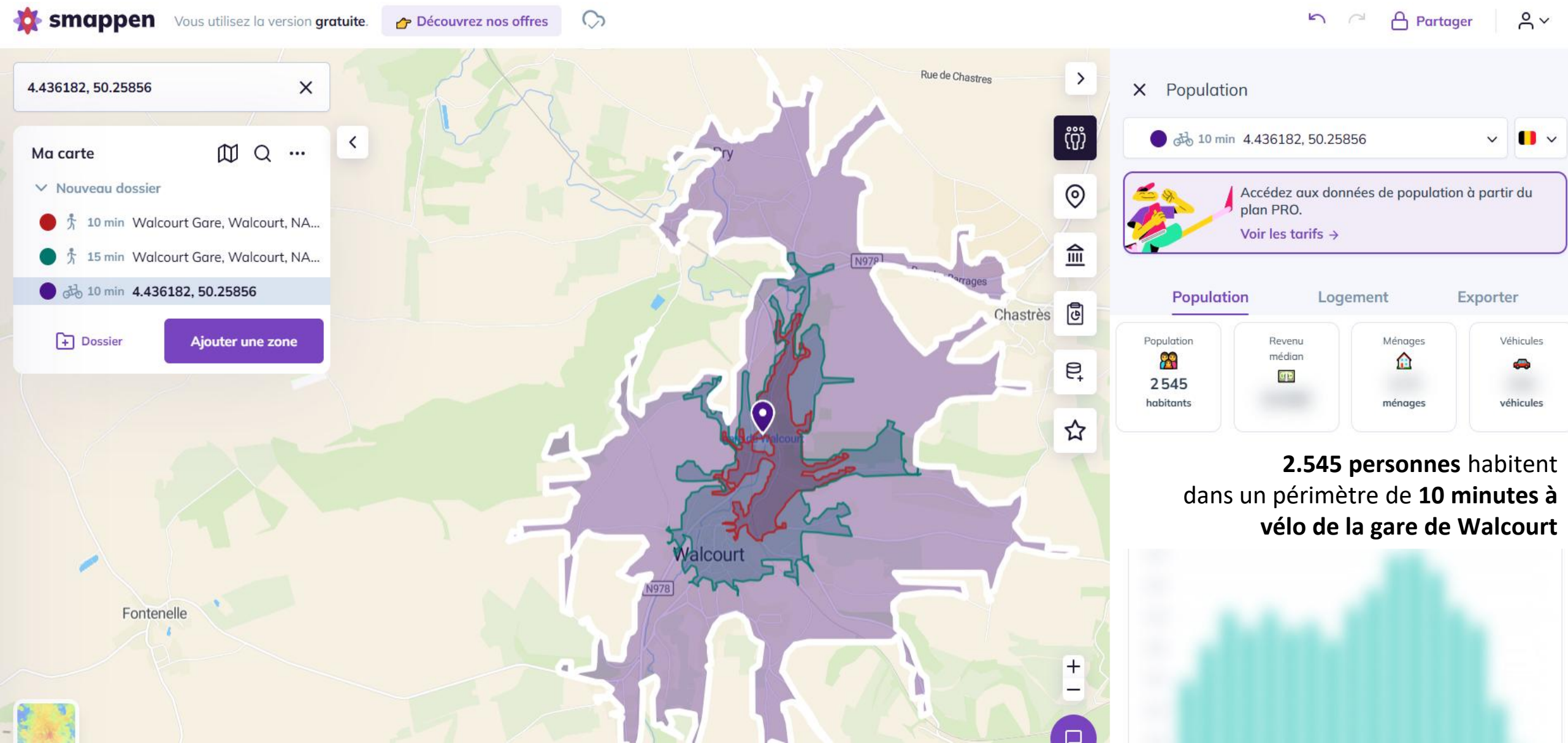


Isochrone de 10 minutes à vélo au départ de la gare

Le centre-ville de Walcourt se trouve entre 10 et 15 minutes à pied et à moins de 10 minutes à vélo de la gare.

Des outils en ligne pour cartographier les isochrones :

Smappen : <https://www.smappen.fr/>





Ma carte



▼ Nouveau dossier

- 10 min Walcourt Gare, Walcourt, NA...
- 10 min Walcourt École moyenne, W...
- 10 min **poste de Walcourt, Walcour...**

 Dossier

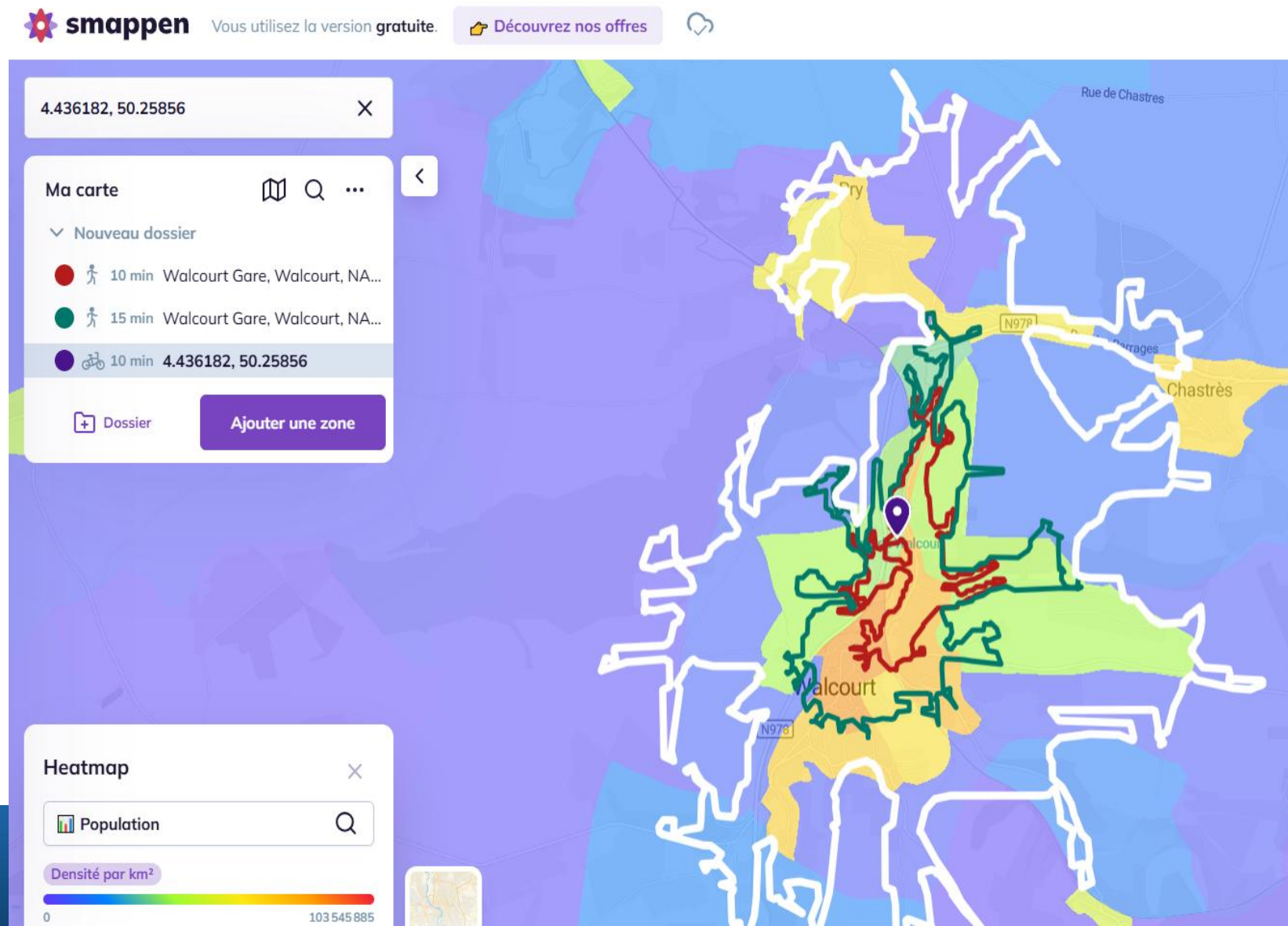
Ajouter une zone



Heatmap

Des outils en ligne pour cartographier les isochrones :

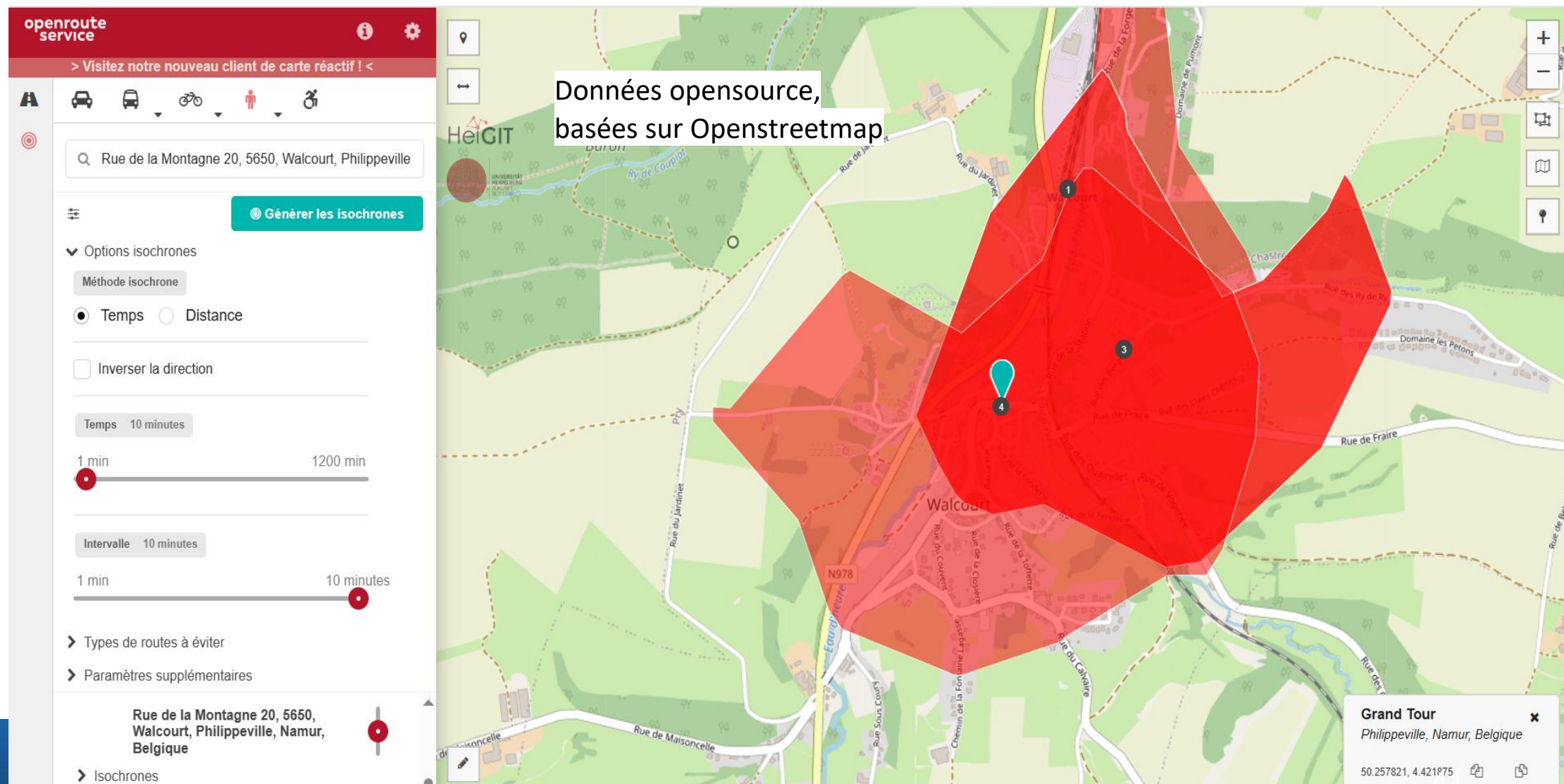
Smappen : <https://www.smappen.fr/>



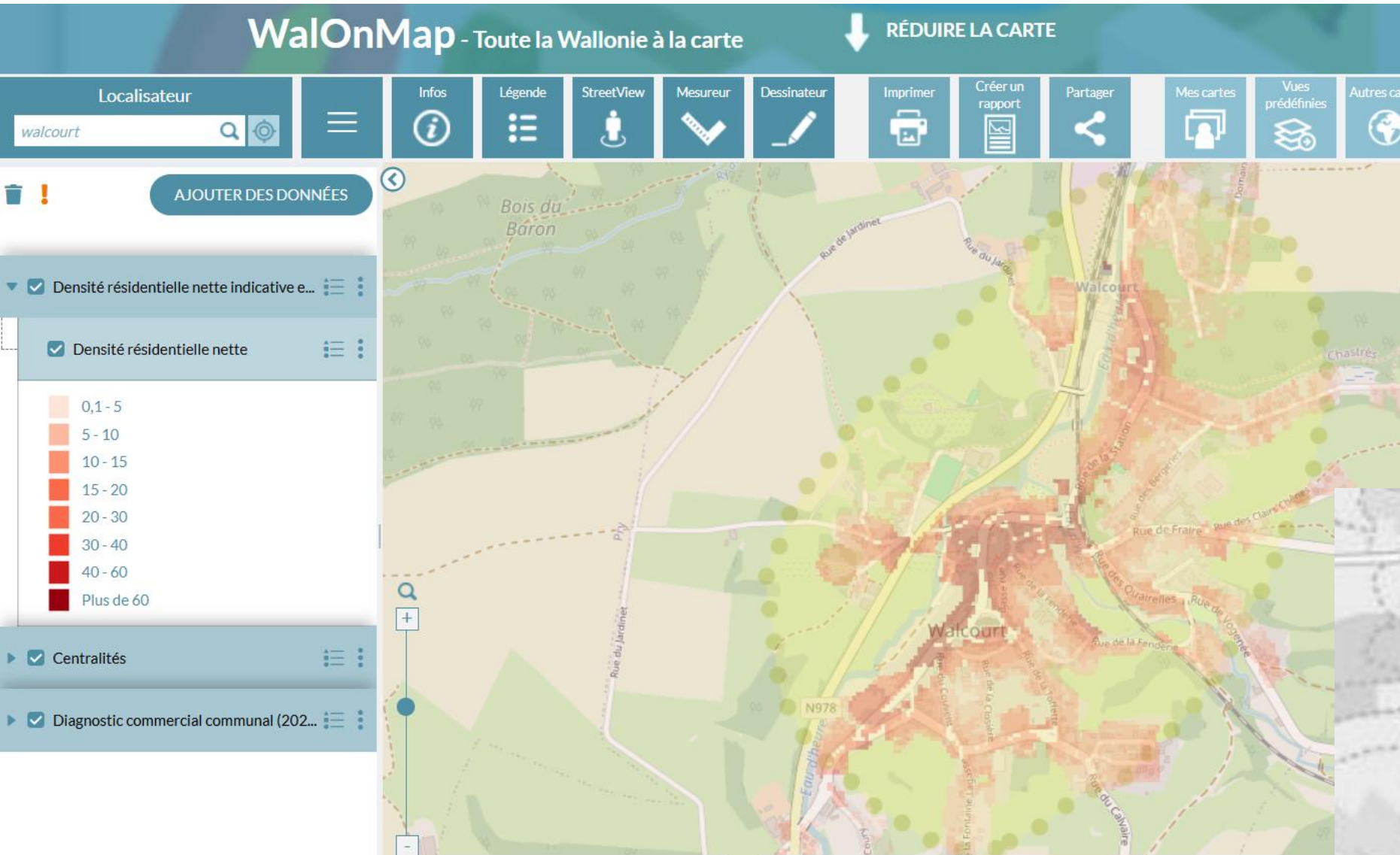
Fond de plan
«Heatmap | Carte de chaleur »
qui représente la **densité de
population**.

Des outils en ligne pour cartographier les isochrones :

Openrouteservice : <https://classic-maps.openrouteservice.org/>



Croiser avec d'autres données



Comparaison avec la densité résidentielle nette indicative (nouvelle couche Walonmap).

Comparaison avec le périmètre commercial
Fiche commerce disponible sur Walonmap



2. Indicateurs d'accessibilité

Quels critères ? Commodités de base de l'IWEPS

Les polarités de base visent à mettre en évidence les **centralités** qui offrent des **services de base ou des services courants à la population**, notamment en matière d'achat de produits alimentaires variés, de santé, de scolarité.

Un service ou produit courant est considéré comme **nécessaire à la vie quotidienne des ménages et engendre des déplacements réguliers**. D'autres services moins courants, mais ayant une **place centrale en tant que service au citoyen**, peuvent également être considérés comme des services de base. C'est pour cette raison qu'ont été considérés les bureaux de poste, les sièges des administrations communales où le public peut venir faire diverses démarches et les centres publics d'action sociale.

Commodités résidentielles de base (SDT)



= Services, commerces et/ou équipements qui visent à satisfaire un ou plusieurs besoins essentiels des habitants à l'échelle locale tout en améliorant leur qualité de vie. Ces commodités désignent généralement les services, équipements et commerces de proximité ainsi que les espaces verts publics.

2. Indicateurs d'accessibilité

Quels critères ? Commodités de base de l'IWEPS

Les services retenus sont les suivants :

- **école fondamentale**, à savoir école maternelle et/ou primaire ;
- **commerce alimentaire** en libre-service de plus de 100 m² de superficie de vente ;
- **pharmacie** ;
- **bureau de poste**. Bpost est tenu, dans ses missions de service public, de conserver au moins un bureau de poste par commune. Les « Points Poste » ne sont pas pris en compte dans l'analyse ;
- **administration communale**. Bien que les administrations communales ne soient pas fréquemment visitées par toutes les personnes habitant la commune, elles constituent généralement un lieu central et symbolique en son sein. En tant que service public destiné à l'ensemble de la population locale, elle devrait jouir d'une bonne accessibilité pour le plus grand nombre de citoyens ;
- **centre public d'action sociale (CPAS)**. En tant que service public destiné aux populations plus précaires, ils devraient jouir d'une bonne accessibilité pour le plus grand nombre de citoyens.

Ces services pris individuellement ne sont pas suffisants pour définir une centralité. Par contre, (...) **leur concentration/ combinaison induit un effet de masse caractérisant une centralité.**

2. Indicateurs d'accessibilité

Quels critères ? Commodités de base de l'IWEPS

La **proximité aux services de base** est un des critères pour délimiter les centralités.

Les deux autres critères sont :

- **La proximité aux transports en commun** (arrêts TEC et SNCB),
- La concentration en logements.

La proximité est mesurée par des distances à vol d'oiseau, pas par des isochrones

→ Forme souvent assez ronde des périmètres de centralités

→ Présence de certains biais : obstacles à la circulation, relief...

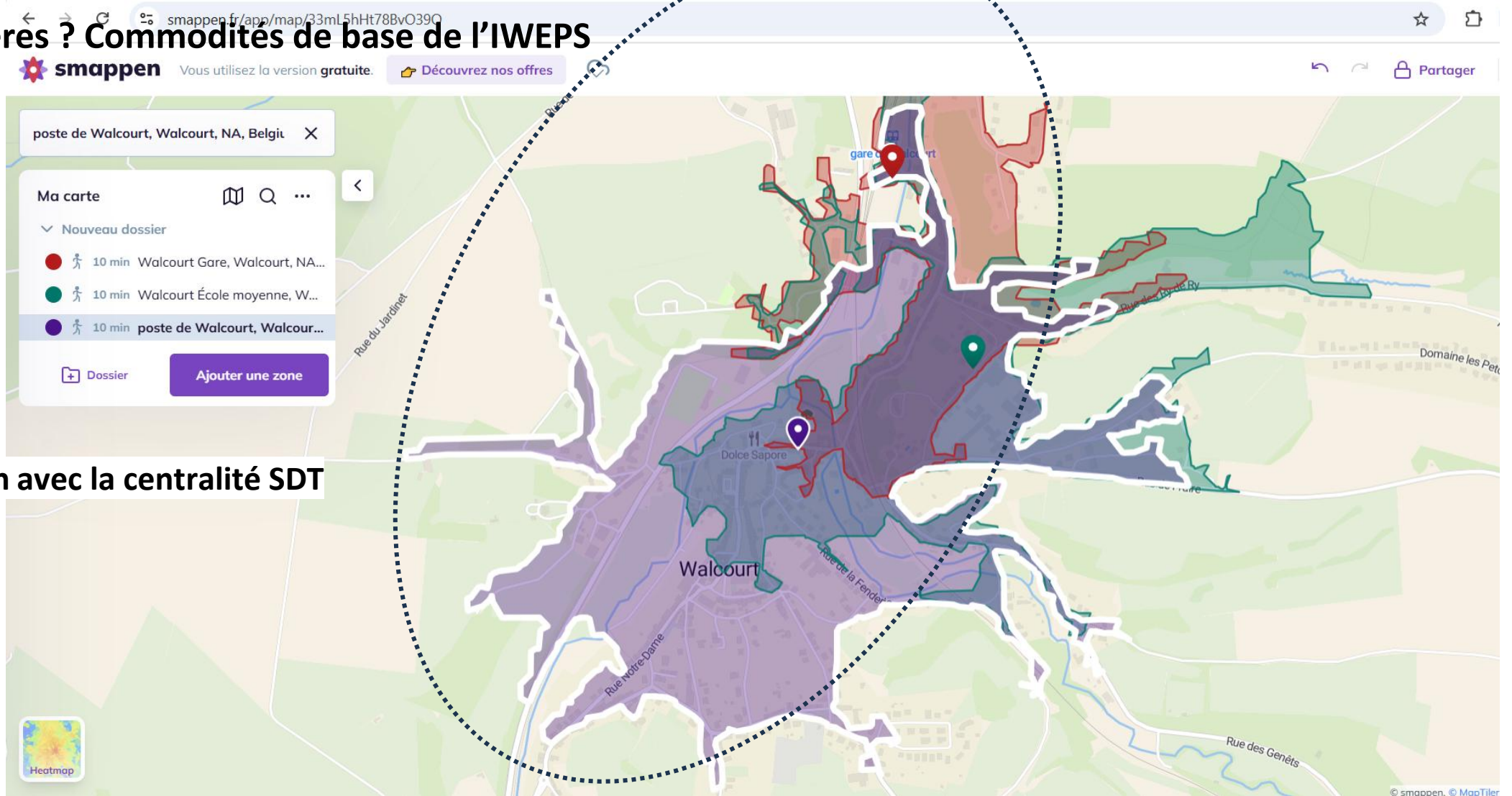
Tableau 2 : Distances retenues en termes de proximité

Critère	Distance	Distance-temps à une vitesse de 4km/h
Proximité aux services	700 m	10'30"
Proximité aux arrêts de bus	700 m	10'30"
Proximité aux gares/points d'arrêt SNCB	1 500-1 000-700 m en fonction du nombre de départs par jour	22'30"-15-10'30"
Concentration en logements ²²	500 m	7'30"

Working paper de l'IWEPS n°32
Les polarités de base – Des balises pour identifier
des centralités urbaines et rurales en Wallonie

2. Indicateurs d'accessibilité

Quels critères ? Commodités de base de l'IWEPS



Comparaison avec la centralité SDT

Avez-vous d'autres exemples d'indicateurs d'accessibilité ?



FICHE-RESSOURCE

Cette fiche vise à recueillir et partager des ressources pertinentes.

* En lien avec :

- ☐ L'infrastructure verte
- ☐ La mobilité durable
- ☐ La stratégie territoriale globale
- ☐ Autre :

📌 Type / nom de la ressource / de l'initiative :

La méthodologie des sociotopes s'intéresse à l'espace tel qu'il est vécu et pratiqué par ses usagers en vue de concilier à la fois les usages d'un espace et la nature en ville.

📍 Lieu / contexte d'application :

Les abords de l'école communale de Thuillies (Thuin)

? Pourquoi est-ce une ressource pertinente ?

En quoi est-elle applicable à un SDC ? Comment tire-t-elle parti du rôle structurant de la mobilité et de l'infrastructure verte dans la définition et la délimitation des centralités, ou de façon plus générale dans la stratégie de structure territoriale ?

Ville à 10 minutes ? Quels SE pour un espace vert donné ?

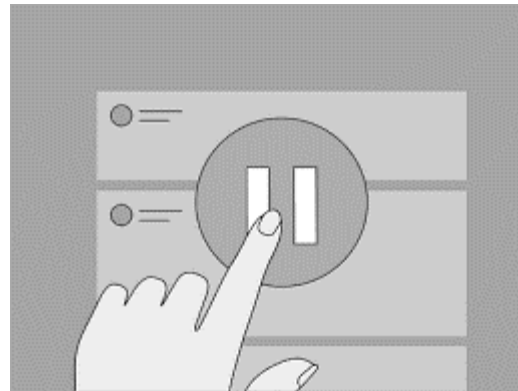
🔗 Où en savoir plus ? (si applicable : Site web, auteur, contact...)

<https://www.tvbuonair.eu/SOCIOTOPE.php>

Vers une ville/village à 10 minutes

Optimisation des territoires à travers la mobilité et l'infrastructure verte dans le SDC

Exercice : la ville à 10 minutes



Exercice : la ville à 10 minutes – le cas de Fosses-la-Ville 15'

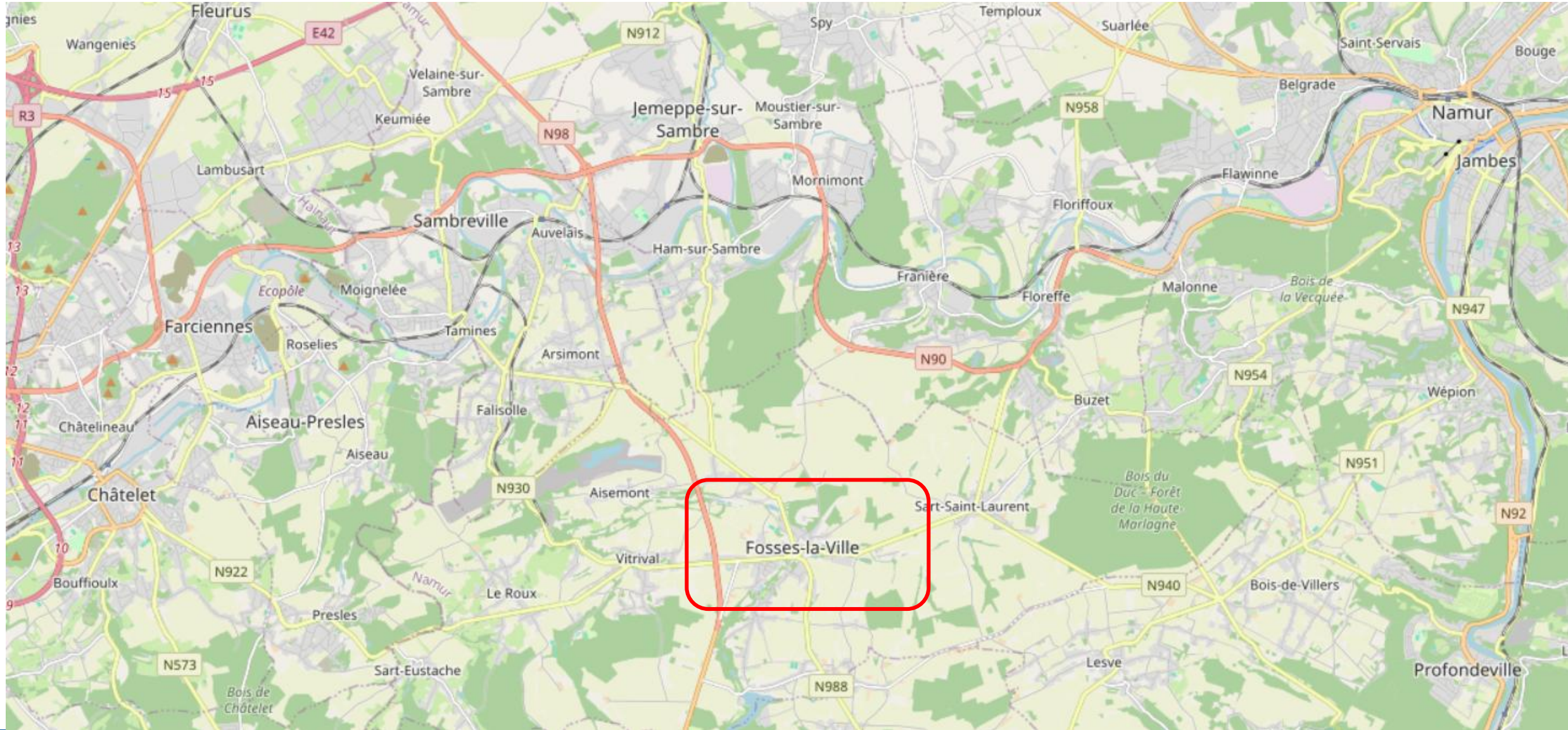


- Faut-il redessiner la centralité ou y a-t-il d'autres options ?
- Comment articuler les différentes fonctions et créer une cohérence territoriale ?
- Quels seraient les autres services/équipements à prendre en compte pour créer un « mobiscore » pertinent ?
- En conclusion : le concept de ville/village à 10 minutes vous semble-t-il pertinent pour affiner les centralités voire en identifier de nouvelles ?

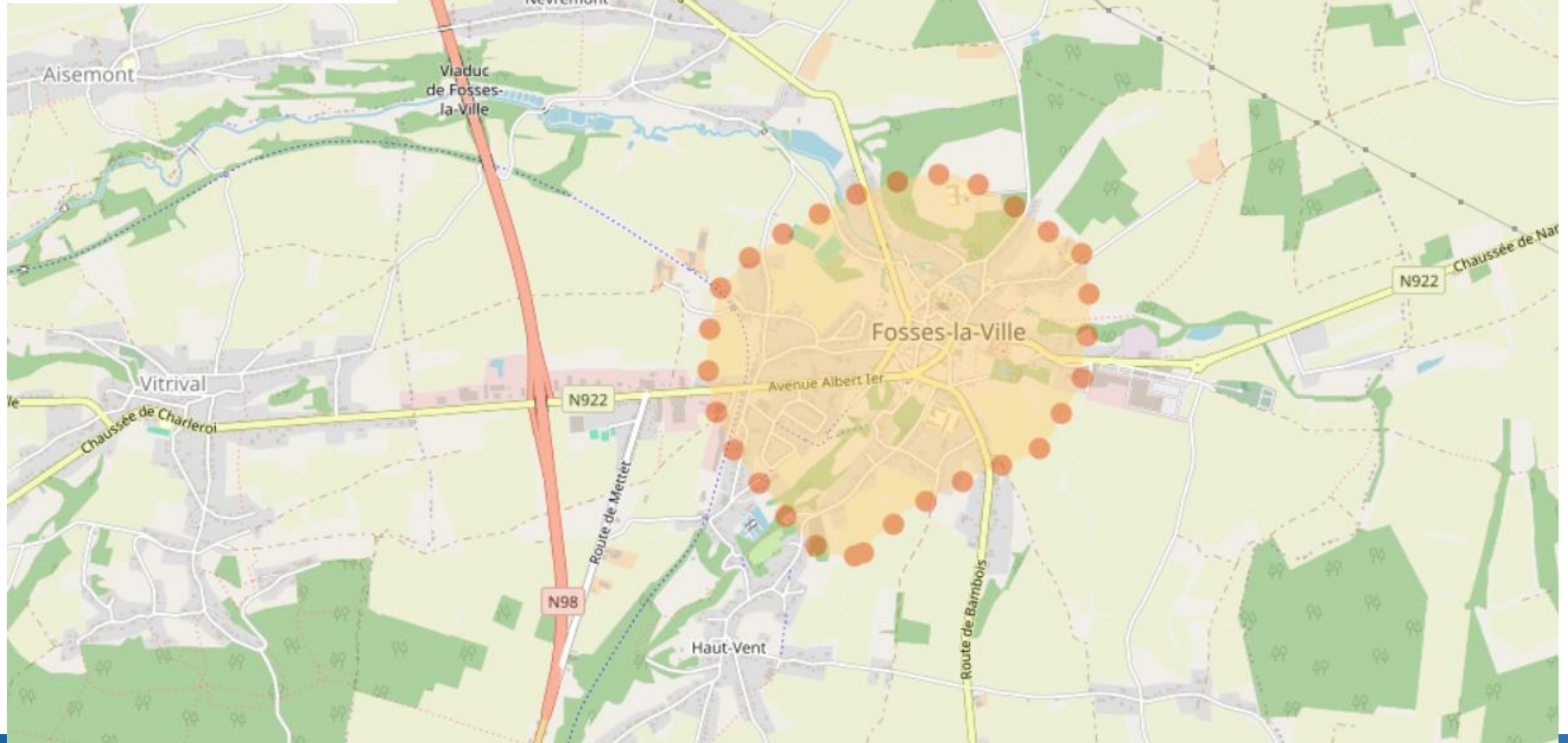
Données disponibles :

- Gares, arrêts du TEC, RAVeL et véloroutes, réseau routier régional
- Centralités SDT
- Densité résidentielle nette
- Plan de secteur
- Implantations commerciales et périmètres commerciaux (fiche sur Walonmap, accès via l'onglet Infos)
- Isochrones sur base d'une sélection de services/équipements.

Fosses-la-Ville: centre commercial situé en dehors de la centralité urbaine

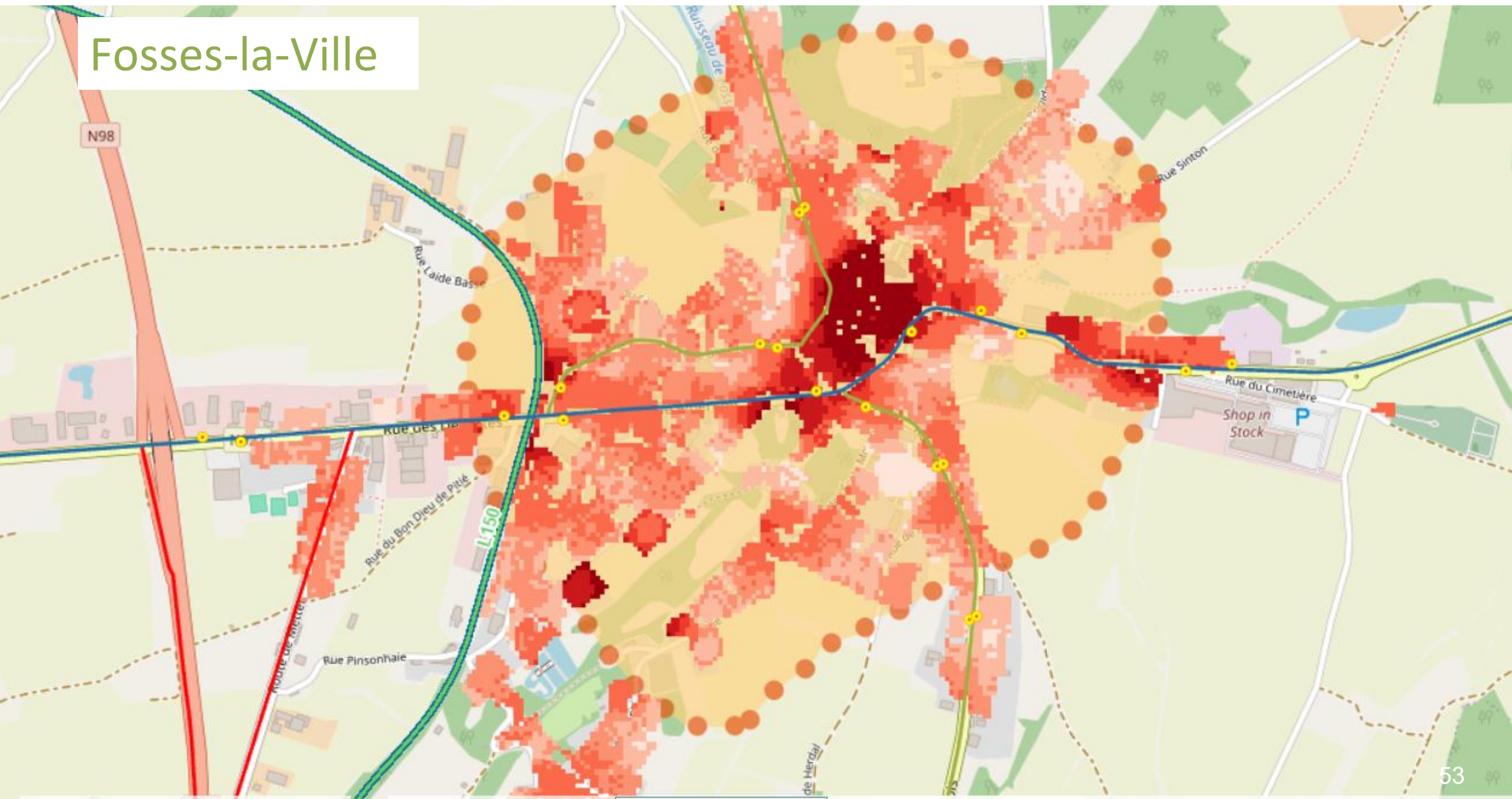


Fosses-la-Ville

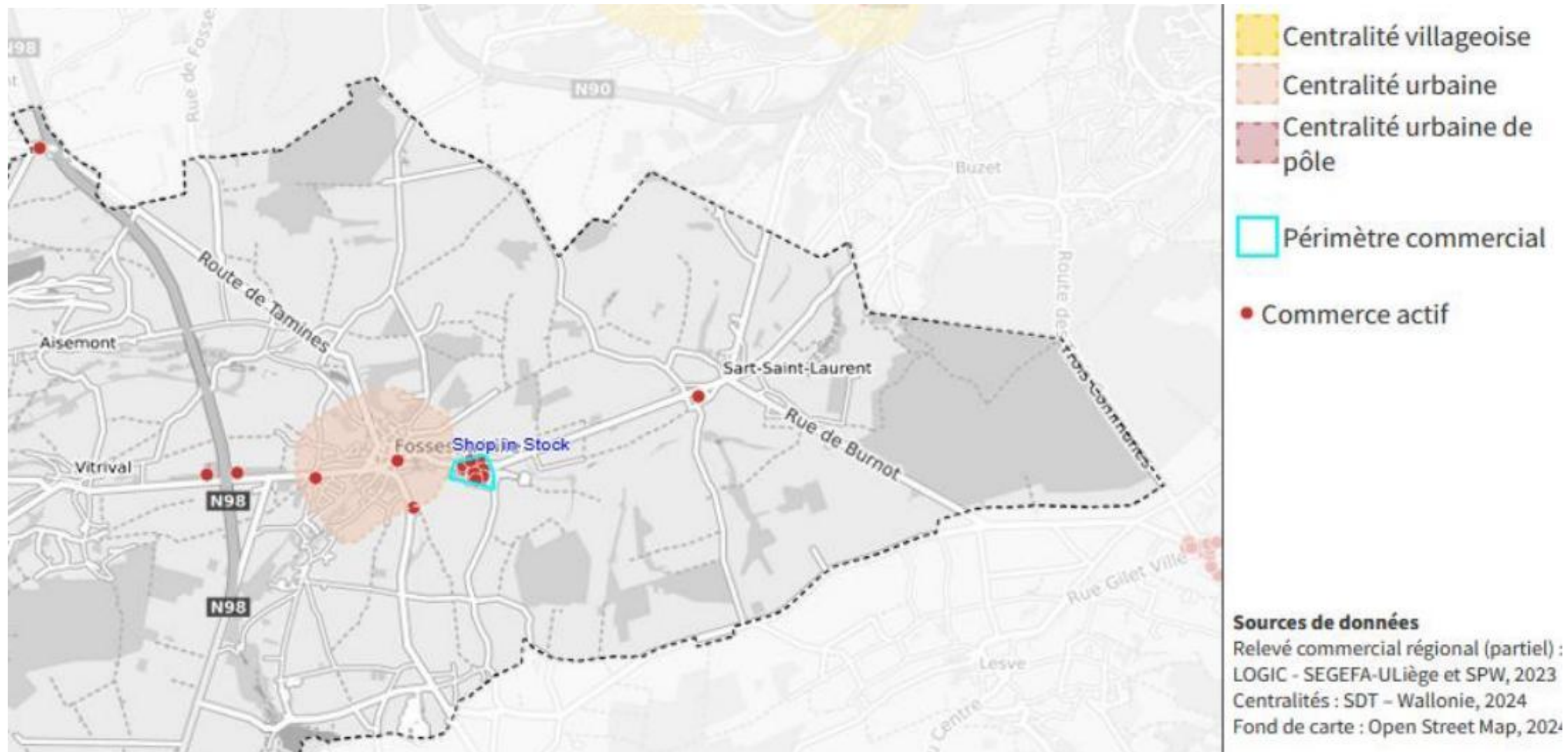


Fosses-la-Ville

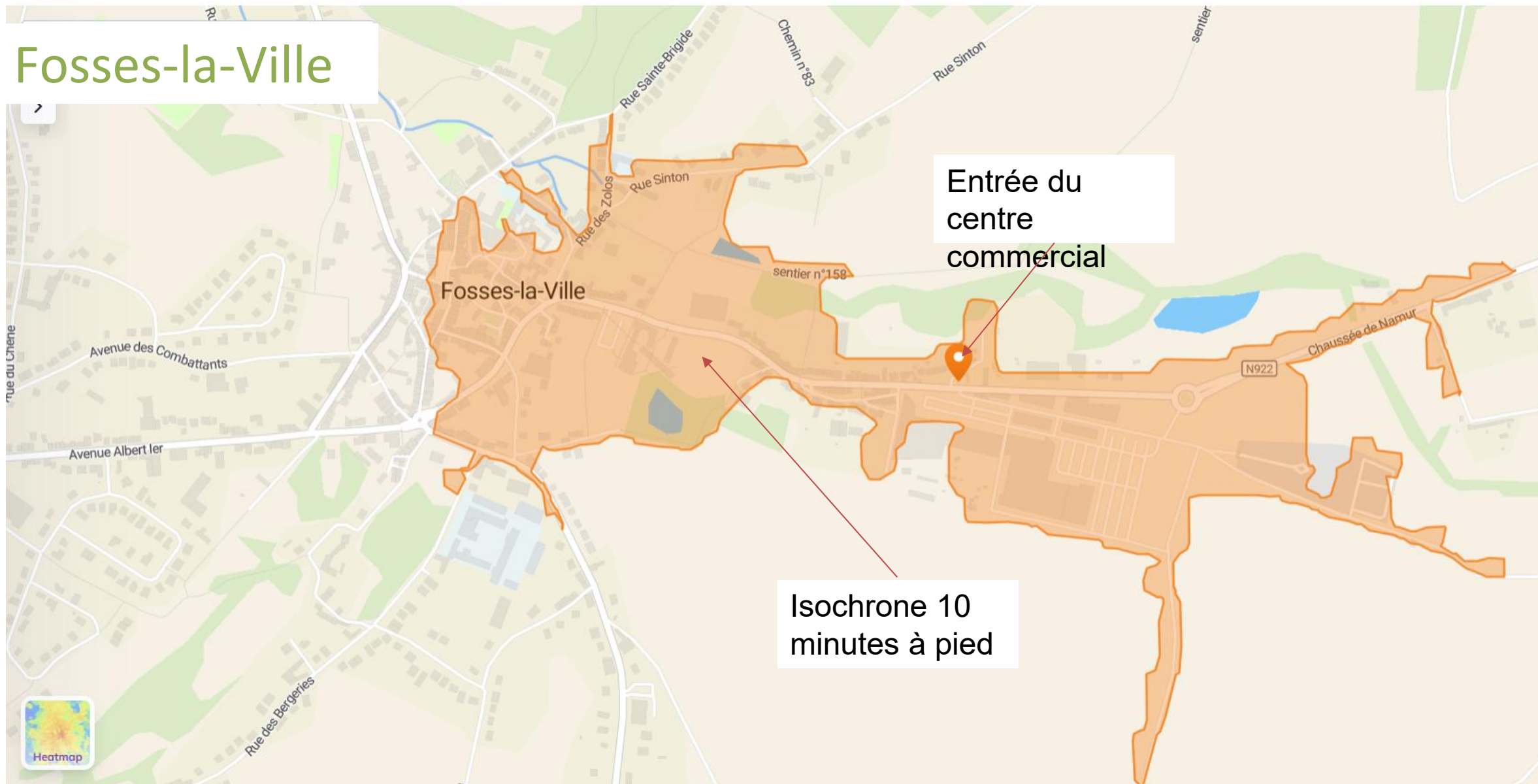
Fosses-la-Ville



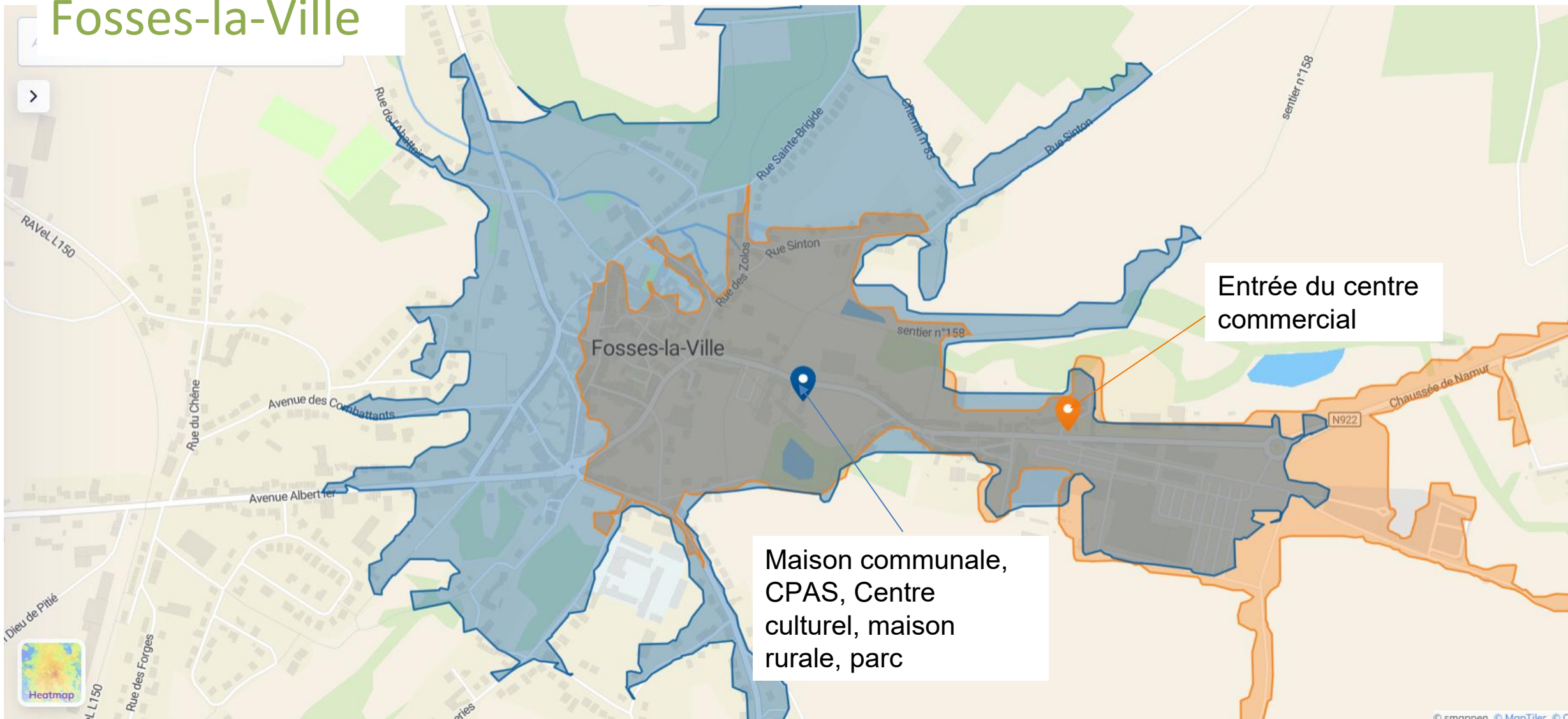
Fosses-la-Ville



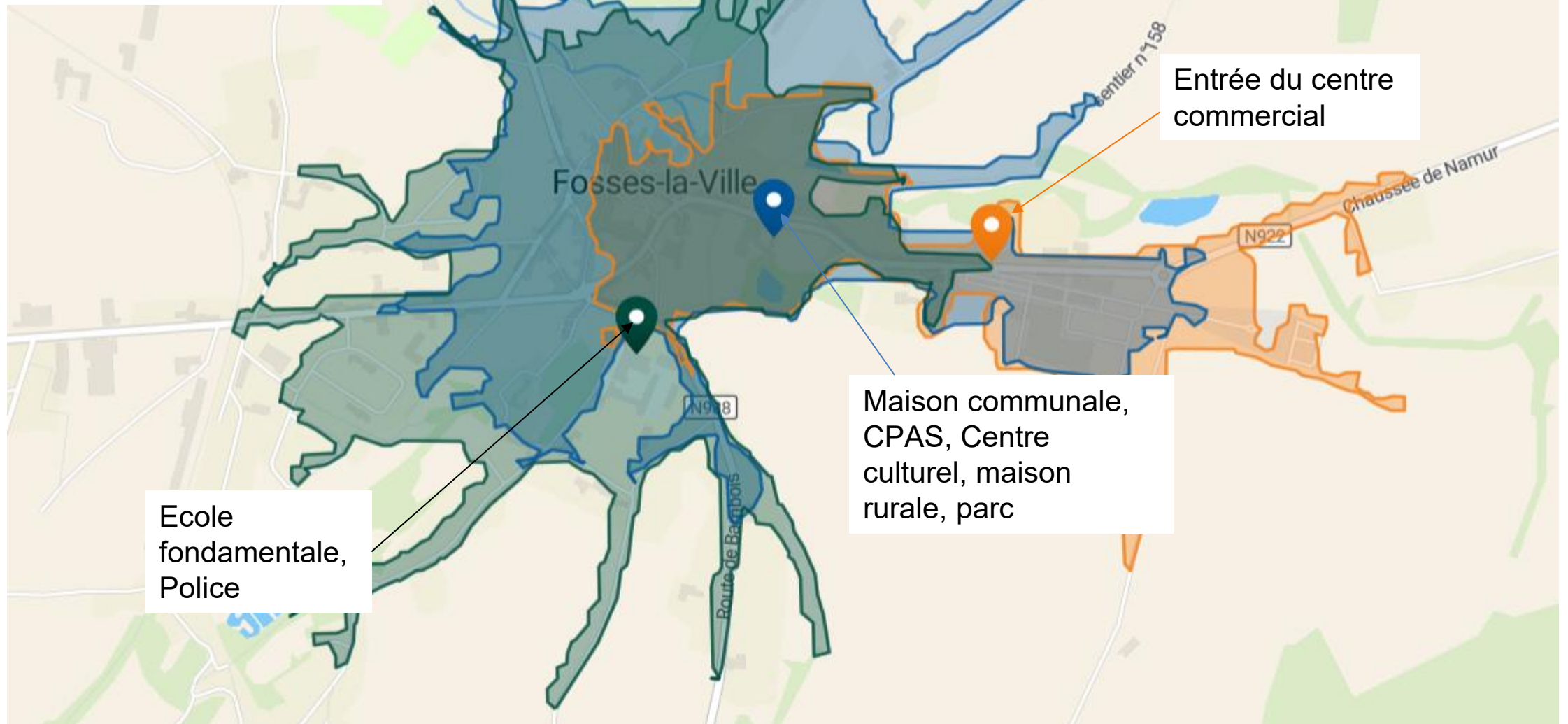
Fosses-la-Ville



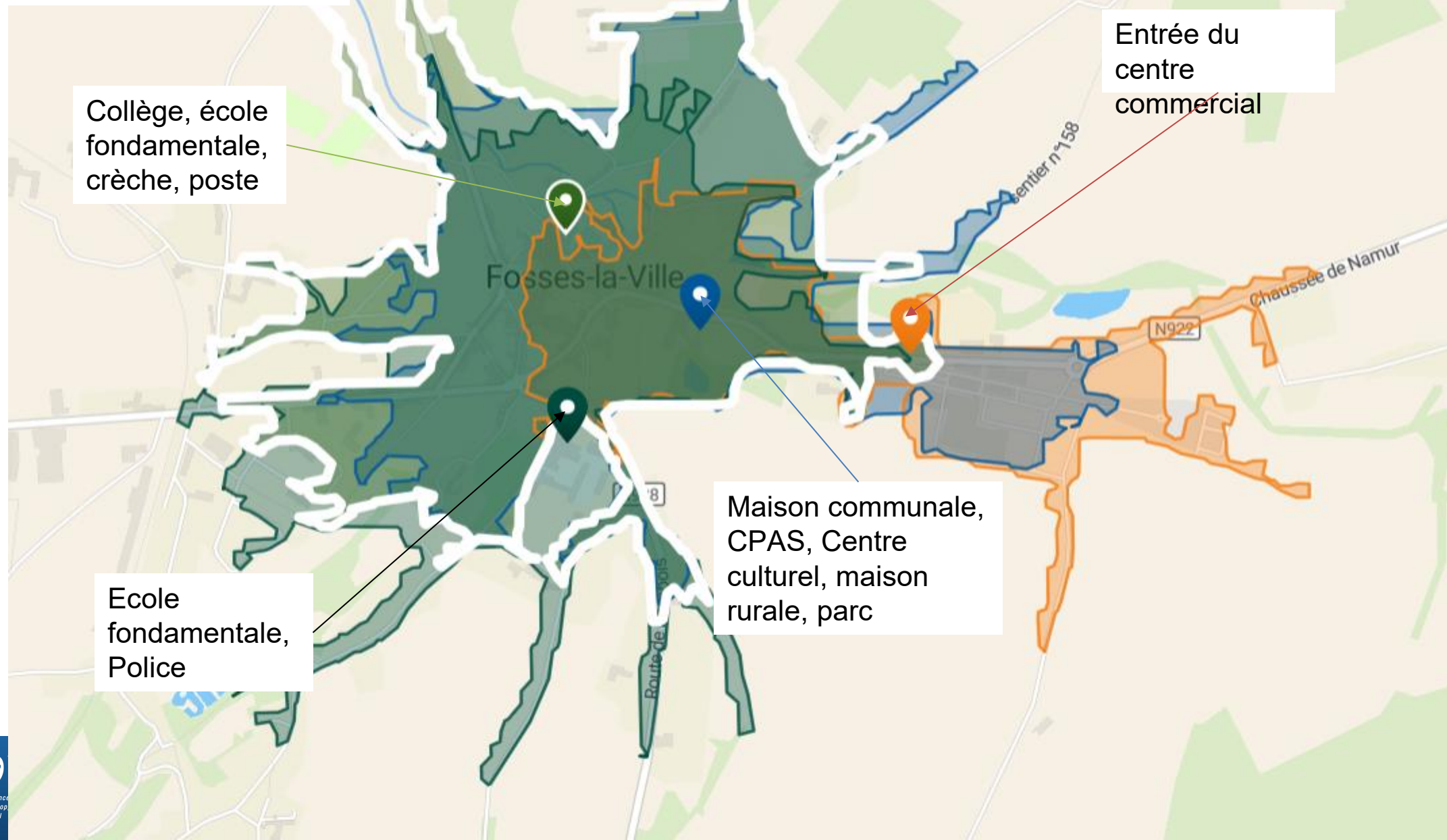
Fosses-la-Ville



Fosses-la-Ville



Fosses-la-Ville



Exercice : la ville à 10 minutes – le cas de Paliseul

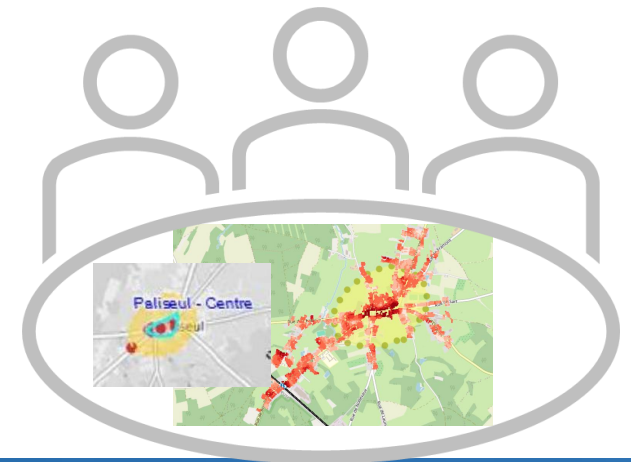
15'



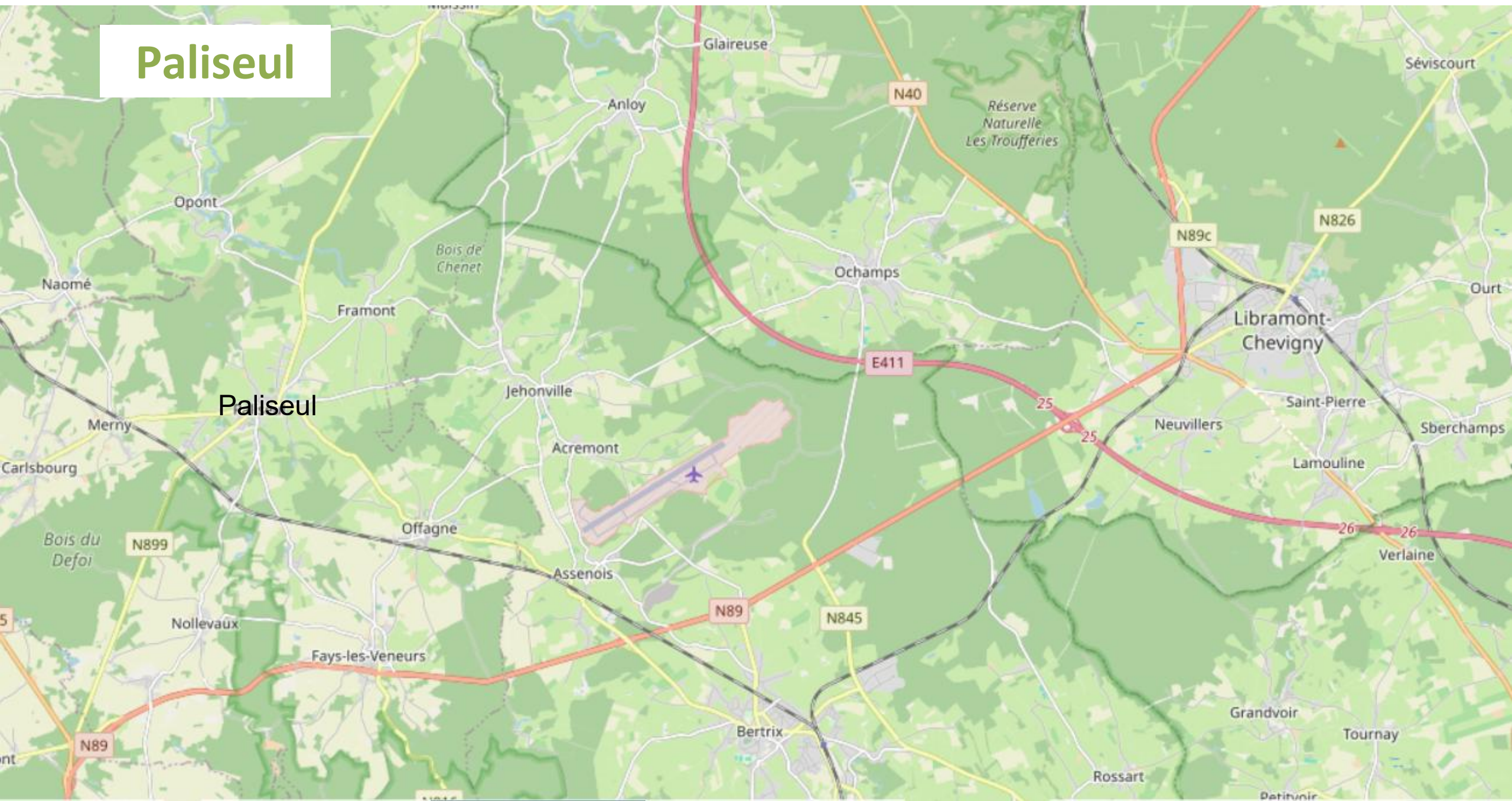
- Faut-il redessiner la centralité ou y a-t-il d'autres options ?
- Comment articuler les différentes fonctions et créer une cohérence territoriale ?
- Quels seraient les autres services/équipements à prendre en compte pour créer un « mobiscore » pertinent ?
- En conclusion : le concept de ville/village à 10 minutes vous semble-t-il pertinent pour affiner les centralités voire en identifier de nouvelles ?

Données disponibles :

- Gares, arrêts du TEC, RAVeL et véloroutes, réseau routier régional
- Centralités SDT
- Densité résidentielle nette
- Plan de secteur
- Implantations commerciales et périmètres commerciaux (fiche sur Walonmap, accès via l'onglet Infos)
- Isochrones sur base d'une sélection de services/équipements.



Paliseul



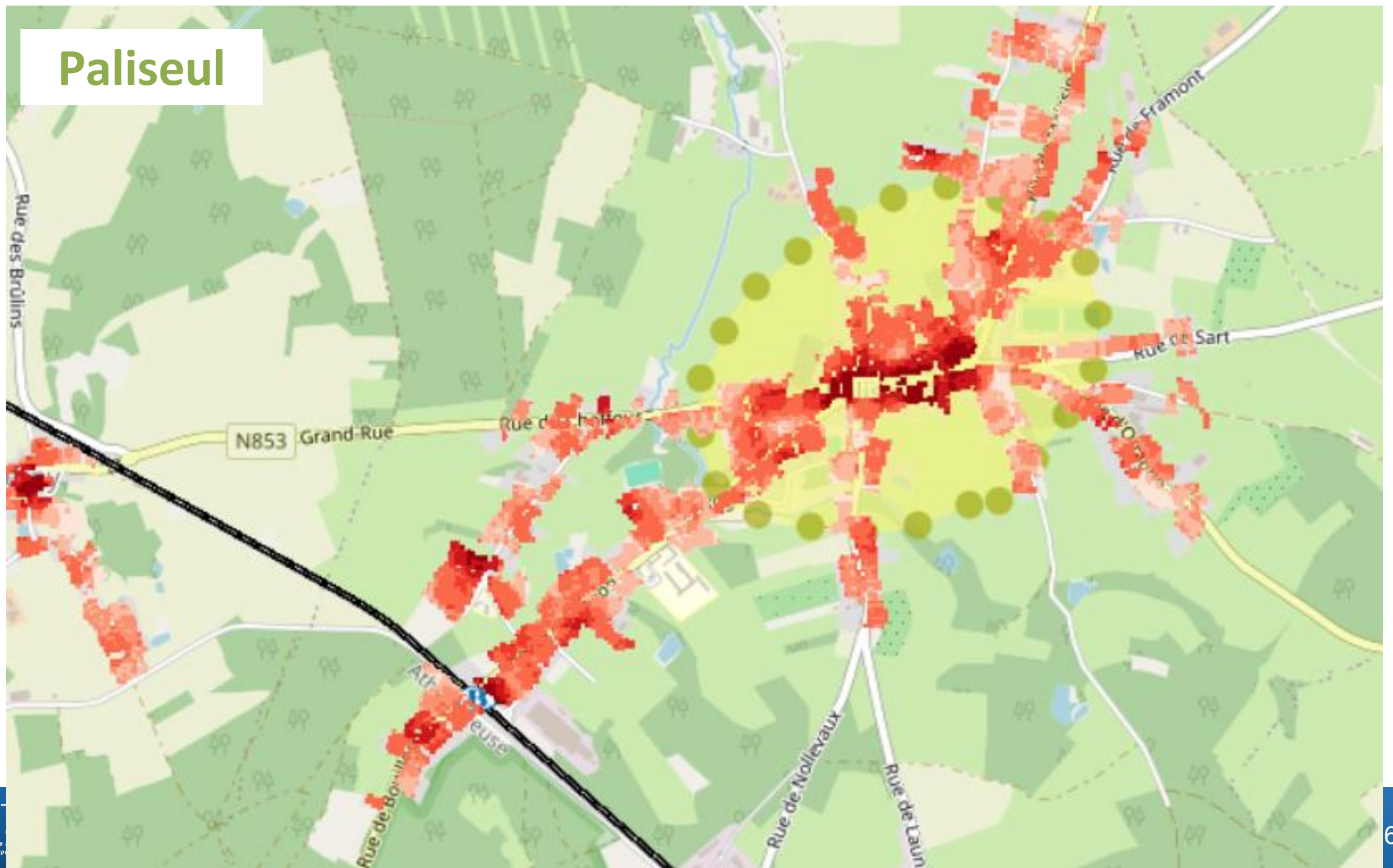
Paliseul

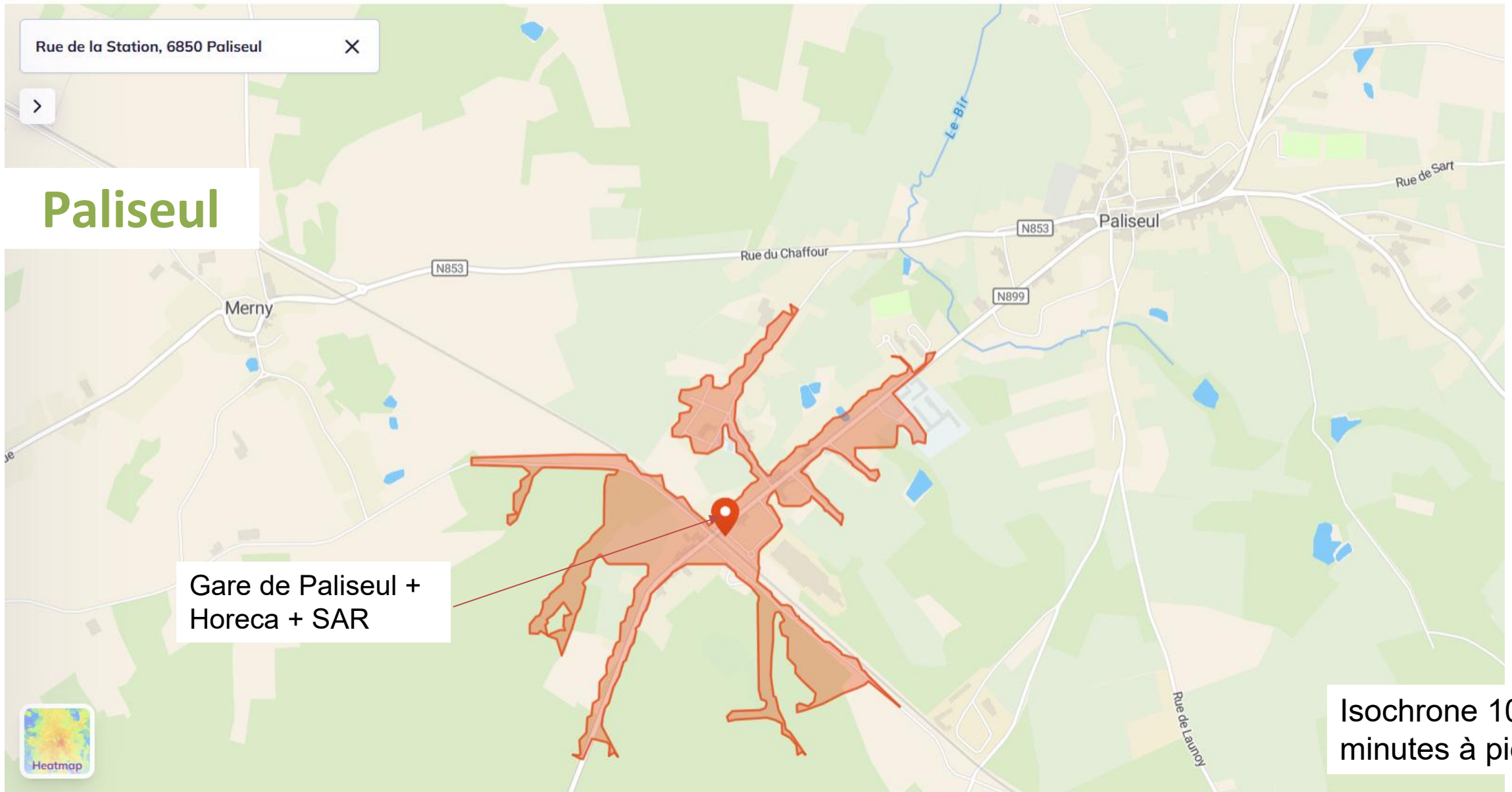
Paliseul - Centre

Paliseul

Paliseul

Paliseul





Paliseul

Maison communale, Police,
poste, commerces, plaine
de jeux...

Gare de Paliseul +
Horeca + SAR

Isochrones 10
minutes à pied

Paliseul

Maison communale, Police,
poste, commerces, plaine de
jeux...

SPAR, Athénée

Gare de Paliseul +
Horeca + SAR

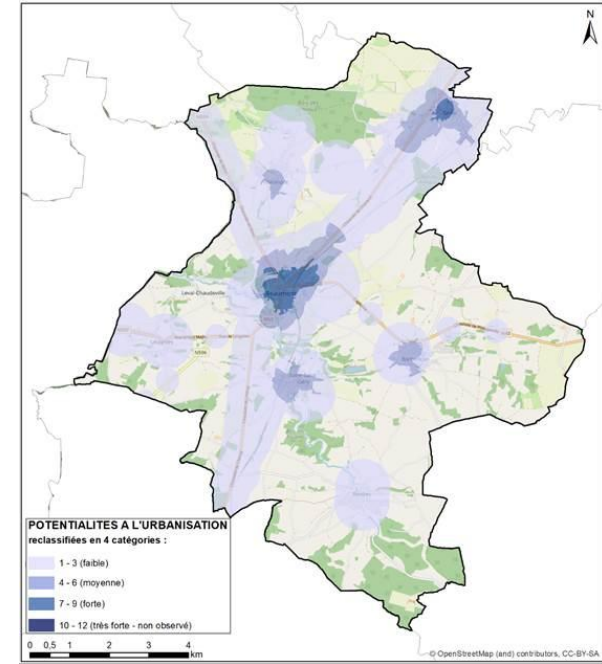
Isochrones 10
minutes à pied

2. Indicateurs d'accessibilité

Chaque organisme développe son modèle, son programme pour opérationnaliser le concept de ville/village à 10 minutes et définir les centralités.

Chaque méthode

- Repose sur une analyse géomatique de différents critères assez semblables :
 - Un certain nombre de services et commerces qu'ils soient dits essentiels, de base ou de proximité ;
 - Les infrastructures liées à la mobilité collective (TC) et active
- Utilise parfois la technique des buffers parfois celle des isochrones
- Procède parfois à une pondération entre critères
- Prend en compte les contraintes réglementaires et/ou physiques à l'urbanisation (la plus connue, les aléas d'inondation)



Carte de travail de la délimitation des centralités, SDC
Beaumont (en cours), DR(EA)2M, 2025

En route vers l'opérationnalisation
de la ville | village à 10 minutes

2. Les indicateurs d'accessibilité

Focus stationnement

CPDT
Conférence Permanente
du Développement
Territorial

Le stationnement

Levier puissant car il permet d'agir au niveau de :

La qualité de vie :

SA4.C6 (modes de transport : pressions environnementales liées à l'occupation de vastes surfaces)

La gestion des espaces publics :

CC5. P10 (aménagement des espaces publics confortables) & P19 (réduction des aires de stationnement en voirie)

SA4.P6 (modes de transport actifs et espace public : stationnement vélo)

L'attractivité :

AI4.M7 & M8 (faire du territoire un levier de développement touristique : stationnement près des équipements touristiques)

Les comportements en matière de mobilité :

SA4.P22 (mobilité partagée : rationalisation : aires de parking) & M7 (Soutenir les modes de transport plus durables)

L'optimisation :

SA3com.P4 (commerce : l'imperméabilisation notamment des espaces de stationnement)

AI7. P1 (Reconquérir les espaces urbanisés : valorisation des friches) & P8 (Reconquérir les espaces urbanisés : réduire l'espace de stationnement des voitures individuelles)



Le stationnement

Très délicat car source de :

Tensions

🔒 **Stationnement. Les nouveaux conflits d'usage de l'espace public**



Source : VRT 6/05/2019



Conflits



Le stationnement

Avant d'agir,
mieux connaître

La localisation,

L'usage,

L'aménagement,

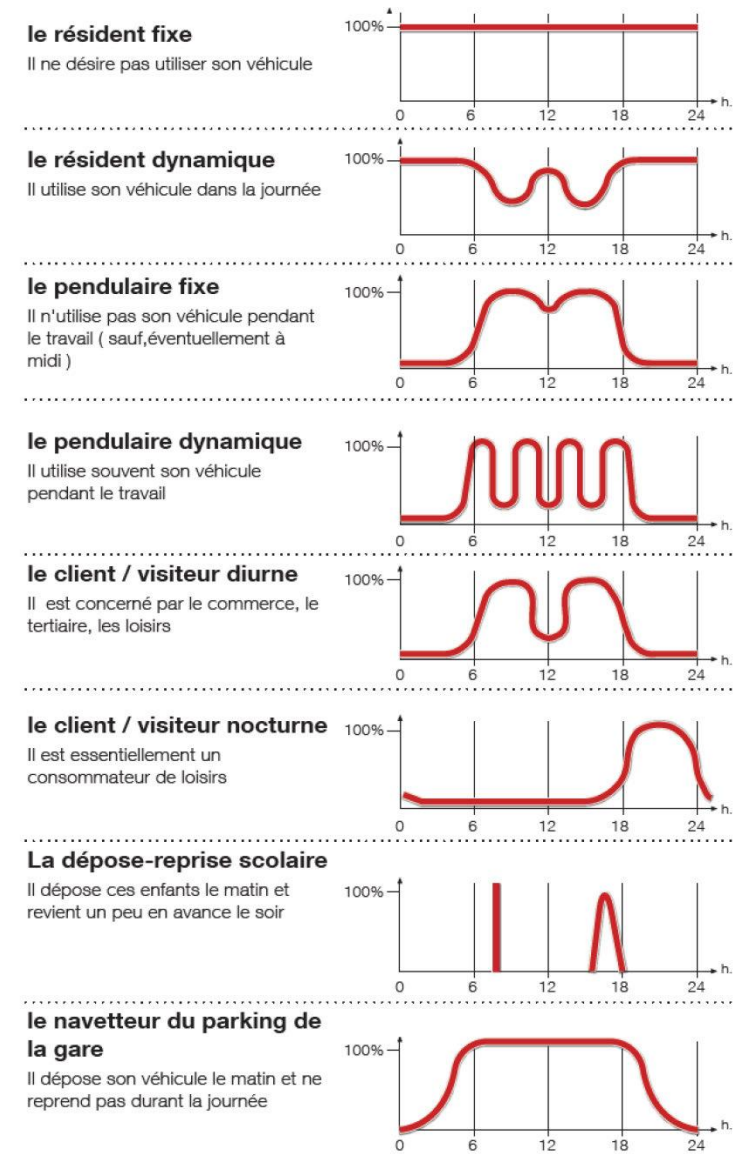
Le mode d'utilisation,

Les usages spécifiques,

...

→ La demande (besoins)

Ce qui implique un minimum d'investigations



Source : Transitec 2021)

Le stationnement

Identifier les besoins : de la vision globale à l'échelle du projet

La question des normes

Exemple : cas d'un projet mixte comportant 60 logements et 1 200 m² de bureaux

Besoins liés au logement (pages 18 à 23)

Si les besoins pour le logement sont estimés à 1,2 place/logement :

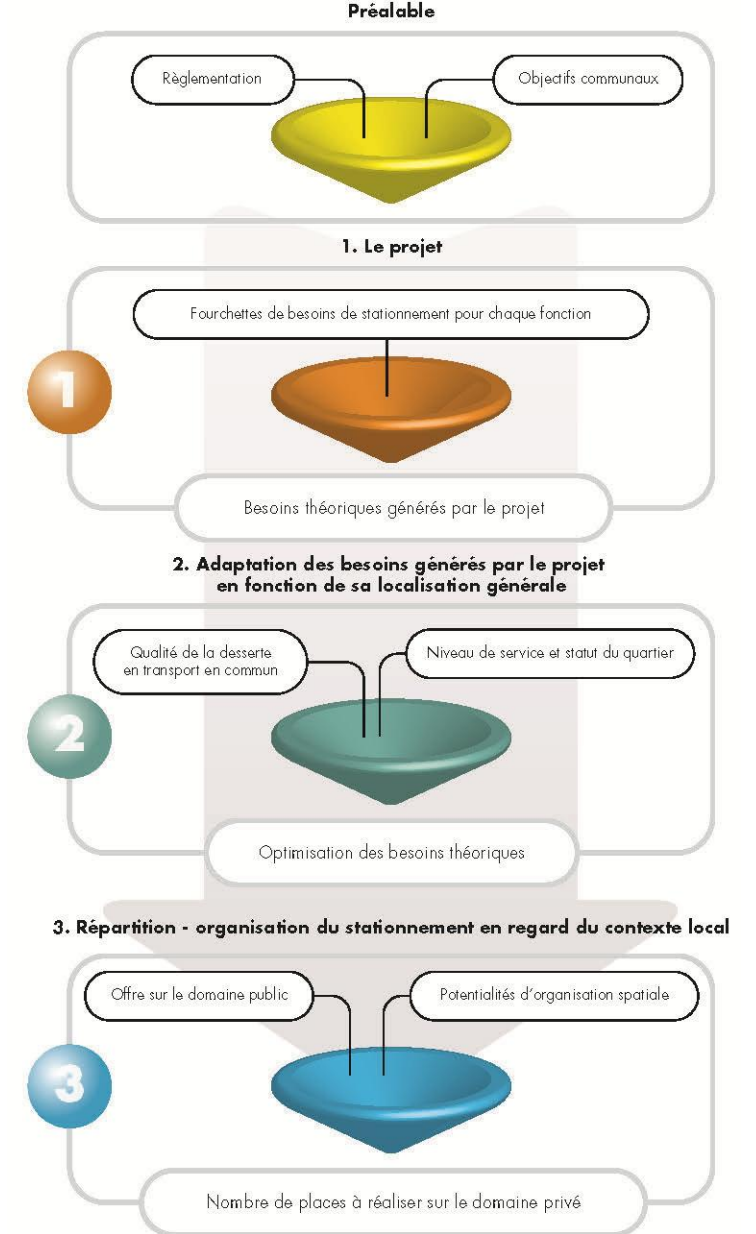
La construction de 60 logements nécessite 72 places + 7 places pour les visiteurs

Si 40 % des véhicules des résidents sont absents en journée : +/- 25 places sont disponibles

Besoins liés aux bureaux (pages 24 à 29)

Si les besoins pour l'emploi (activités tertiaires) sont estimés à 1 place /100 m²

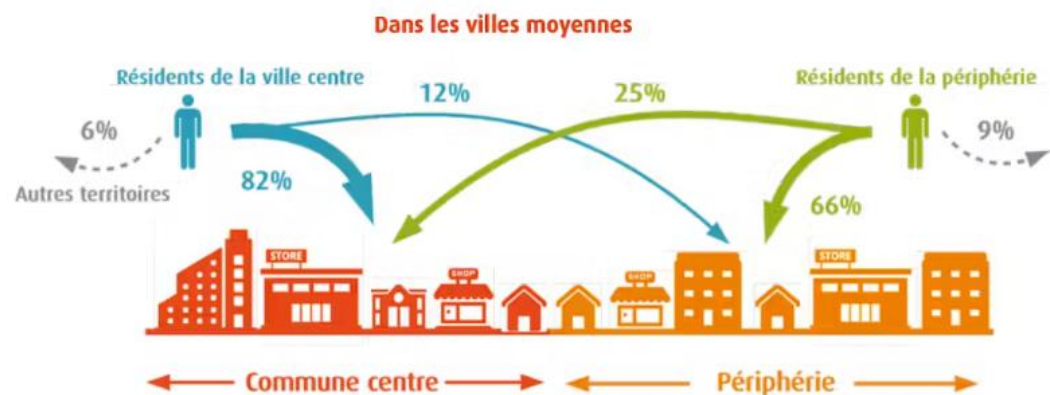
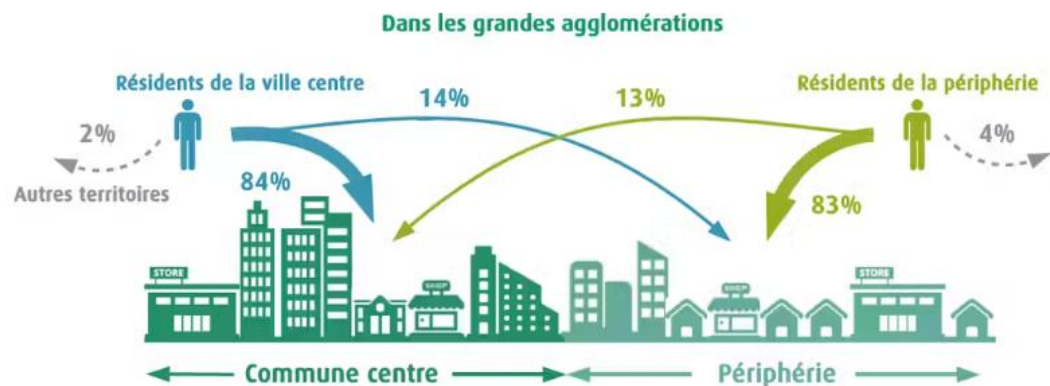
La construction de 1 200 m² de bureaux nécessite 12 places pour le personnel et 1 à 2 places pour les visiteurs, soit 14 places.



Source : Cémaphore n°41, 11/2015

Le stationnement

Avant d'agir ... objectiver et démystifier

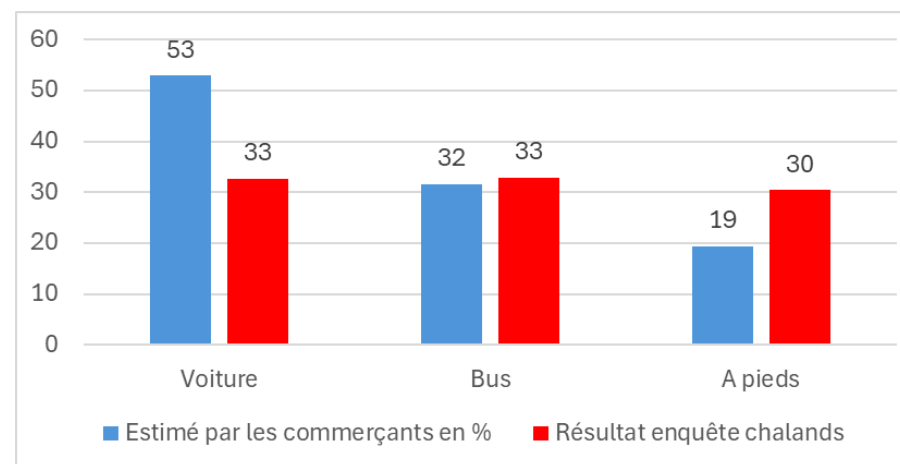


Les achats, majoritairement réalisés à proximité du domicile. Base unifiée des enquêtes ménages-déplacements, 2017. Mobilité et commerces quels enseignements des enquêtes déplacements ? Cerema, CC BY-NC-ND

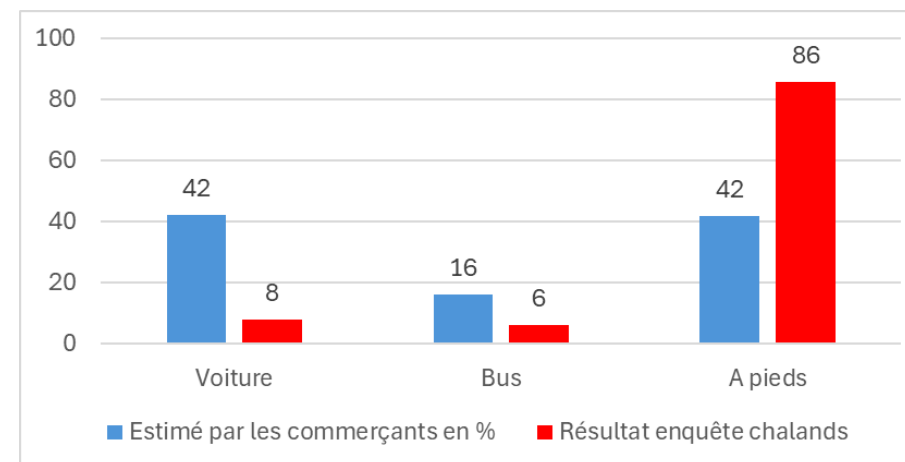
Source : The Conversation 12/05/2024

Parts modales estimées des chalandes

Liège – Centre-ville



Liège – Faubourg Sainte-Marguerite

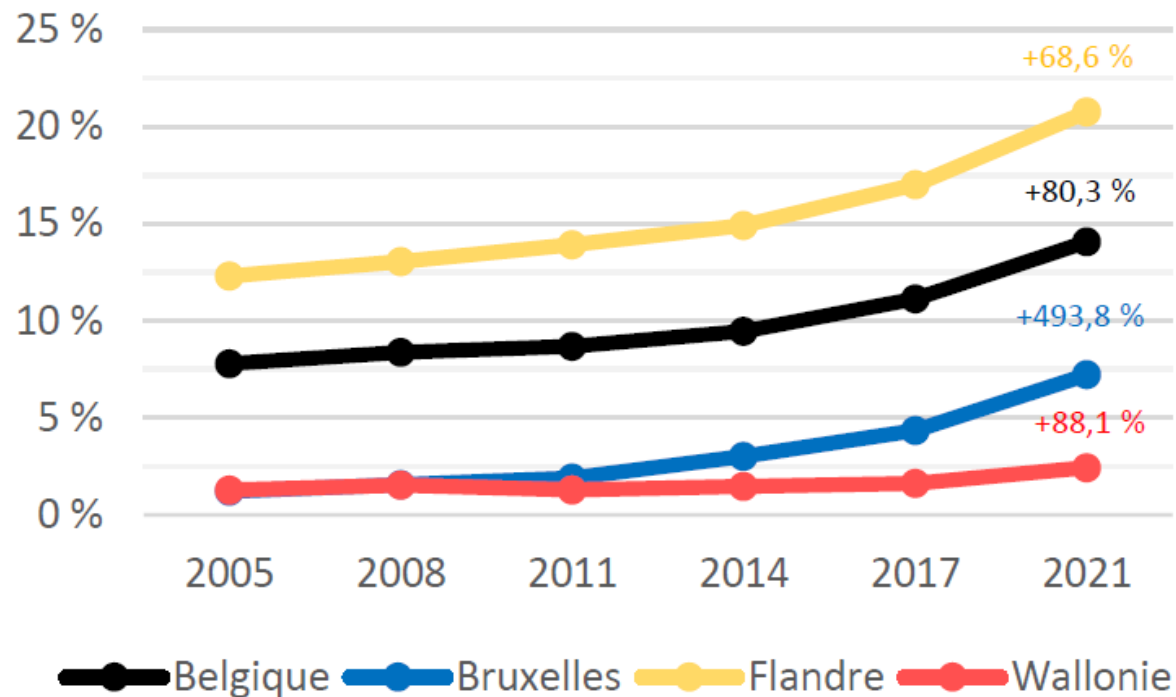


Source : Ville de Liège 2006

Le stationnement

Et le vélo

Evolution de la part du vélo dans les déplacements domicile - travail



Source : enquête déplacements domicile – travail, SPF Mobilité 2023

A Utrecht, les cyclistes disposent d'un parking de 12.500 places sous la gare

Dès lors, pour faire évoluer les comportements (SA4.M7) :
Disposer d'infrastructures sécurisées tant au sein des bâtiments
que sur l'espace public



Uliège : Sart-Tilman



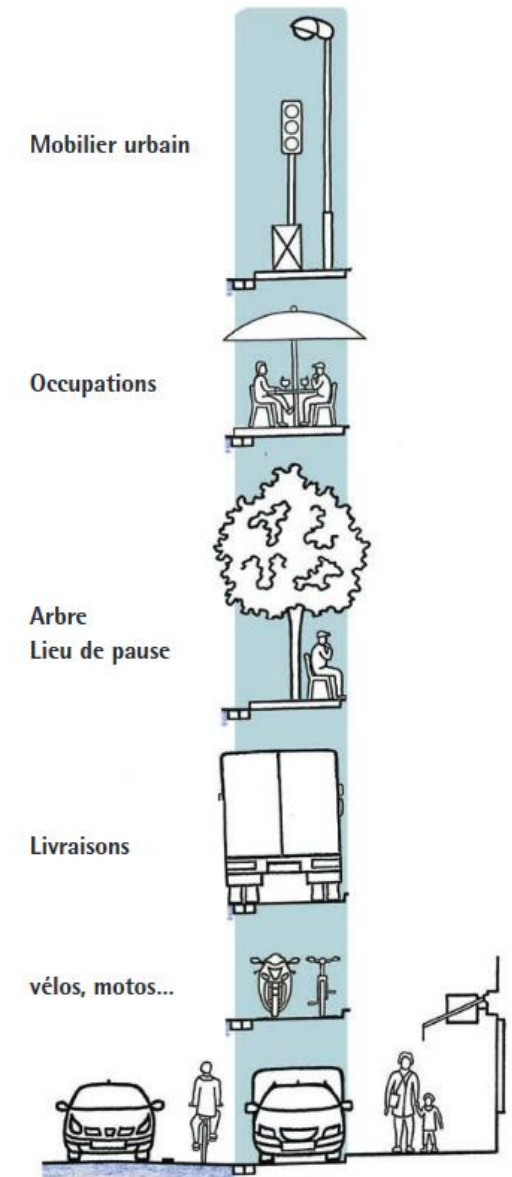
Le stationnement

Une recommandation majeure :
Rationaliser tout en améliorant l'accueil et l'expérience
des usagers : promouvoir la multifonctionnalité



Bègles : Parking en ouvrage conçu pour accueillir des manifestations

Source : Cerema. Le stationnement sur l'espace public (2021)



Le stationnement

Une recommandation majeure :

Rationaliser tout en améliorant l'accueil et l'expérience des usagers : communiquer



Source : Transitec



Valenciennes

En route vers l'opérationnalisation
de la ville | village
à 10 minutes

3. Stratégies vertes

3. Stratégies vertes

IV - Points d'attention du SPW Territoire

I. Dispositions relatives à l'optimisation spatiale

Espaces publics et espaces verts

- ✓ Sont analysées les dispositions relatives
 - ✓ au développement quantitatif d'espaces publics et d'espaces verts dans les centralités, en fonction de leurs spécificités
 - ✓ à la qualité de ces espaces (convivialité, végétalisation, etc.)
 - ✓ A l'accessibilité à ces espaces par les mobilités actives
- ✓ Critères
 - ✓ en centralité, l'« accessibilité à un espace public / espace vert à 10 minutes à pied »
- ✓ Éléments de l'analyse contextuelle sur lesquels s'appuyer
 - ✓ inventaire et analyse qualitative des espaces publics / espaces verts
 - ✓ répartition territoriale de ces espaces
- ✓ N.B. le cas échéant, le SDT prévoit dans les SDC l'identification des espaces agricoles, forestiers, verts ou naturels à maintenir et à développer dans les centralités (SA2.M7)

3. Stratégies vertes

IV - Points d'attention du SPW Territoire

II. Dispositions du SDT complémentaires à l'optimisation spatiale

Vulnérabilité du territoire et des habitants aux risques naturels (SA5.M6)

- ✓ Encadrer les constructions et les aménagements en zone inondable
- ✓ Prévoir des mesures en vue de gérer les eaux de pluie de manière durable

3. Stratégies vertes

IV - Points d'attention du SPW Territoire

II. Dispositions du SDT complémentaires à l'optimisation spatiale

Dimension patrimoniale : patrimoines naturels, culturels et paysagers (SA6.M4)

- ✓ Décliner et cartographier les liaisons écologiques régionales
- ✓ Prévoir des infrastructures vertes qui garantissent des liens entre les milieux naturels
- ✓ Prévoir des mesures de préservation et de valorisation :
 - du patrimoine reconnu et protégé en vertu du Code wallon du Patrimoine,
 - des patrimoines naturels, en ce compris la biodiversité, et paysagers,
 - des aires de transition paysagère permettant de délimiter les centralités.

3. Stratégies vertes



Qualité du cadre de vie / accessibilité des espaces publics et verts

- Assurer à tous la présence d'espaces verts et/ou publics qui répondent aux besoins du territoire en services écosystémiques socio-culturels (respiration, de rencontre, de jeu et d'activités collectives...)
 - ➔ Assurer dans les centralités un maillage d'espaces publics et d'espaces verts qui concrétise le modèle de ville ou à 10 minutes à pied ou à vélo
 - ➔ Préserver de l'urbanisation certains intérieurs d'îlots
 - ➔ ...

Lutte contre l'artificialisation des terres, contre l'étalement urbain & gestion des réserves foncières

- Minimiser l'artificialisation des terres
 - ➔ Préserver de l'artificialisation les terres qui présentent des sensibilités environnementales et/ou paysagères
 - ➔

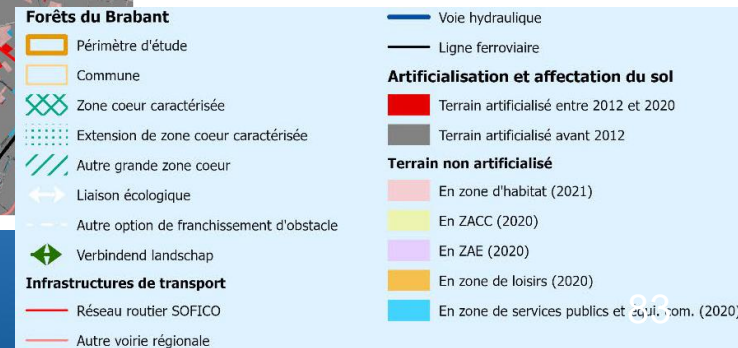
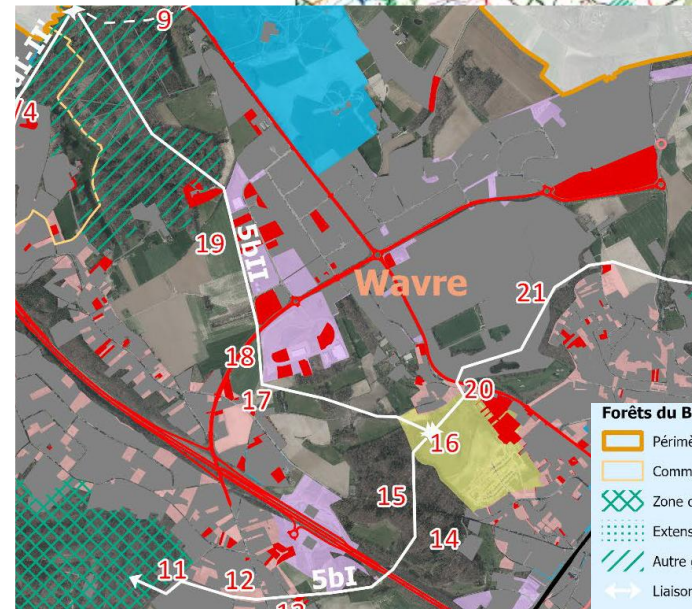
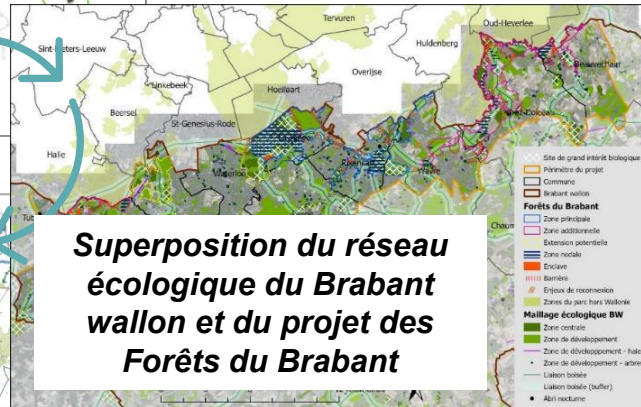
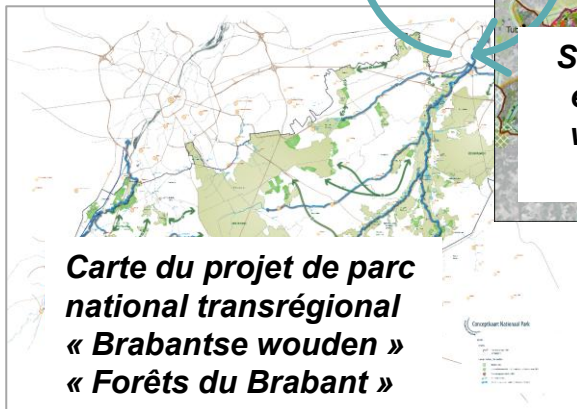
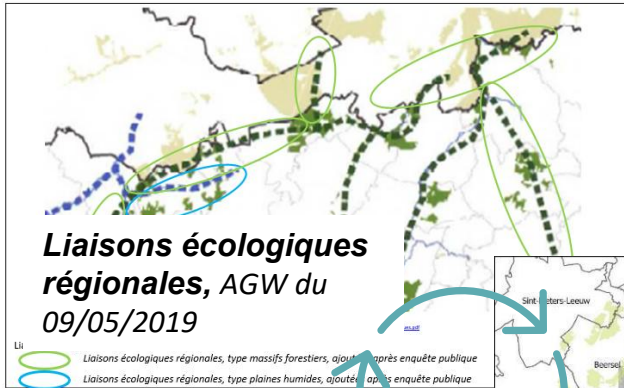


- ...Identification cartographique des espaces agricoles, forestiers, verts, naturels ou de parc à maintenir ou développer
- Identification des intérieurs d'îlots à préserver
- Identification des terrains qui présentent des sensibilités environnementales et/ou paysagères pour compléments d'analyse dans le cadre des permis
- Identification des révisions du PS utiles pour désaffecter des ZDU en ZNDU
-

Elaboration d'un plan opérationnel de densification du maillage écologique sur le territoire du projet « Forêts du Brabant »

3. Stratégies vertes

Elaboration d'un plan opérationnel de densification du maillage écologique sur le territoire du projet « Forêts du Brabant »



3. Stratégies vertes

Elaboration d'un plan opérationnel de densification du maillage écologique sur le territoire du projet « Forêts du Brabant »



- **Objectif** : D'ici 2032, les zones cœurs et les liaisons entre espaces semi-naturels auront été **intégrées** dans toutes les décisions (**plans, schémas et permis**) susceptibles de les affecter
- **Mise en œuvre** : Mesures pour **assurer la pérennité dans le temps** des zones cœurs et des liaisons entre les espaces semi-naturels au niveau de l'aménagement du territoire
 - Passage sous statut de protection juridique fort (réserve) / Analyse du devenir de la zone au PdS. Idéalement, zone à ne pas mettre en œuvre mais si urbanisée, aménagement compatible + Le degré d'urgence
 - Via des leviers fonciers (achat, emphytéose, servitudes environnementales...), des outils d'aménagement



3. Stratégies vertes

Elaboration d'un plan opérationnel de densification du maillage écologique sur le territoire du projet « Forêts du Brabant »

Liaison	Action	Urgence
L4a (L4a') - 8	La Hulpe - ZEC Papeteries de la Hulpe (projet) – Inscription de la liaison écologique au sein de la carte d'affectation du projet de ZEC en cours de réalisation (2023).	x
L5aI - 4	Rixensart - Empêcher l'urbanisation résidentielle de l'espace actuellement occupé par des terrains de tennis au sein du domaine de Beauseant.	x
L5bI - 16	Wavre - ZACC Bois Sainte-Anne (Wavre) – Analyse du devenir du solde de la ZACC (moitié nord).	x
L5b - 22	Wavre - Contournement de Wavre - Analyse du devenir de la zone de réservation au PdS.	x
L6aI - 1	Grez-Doiceau - ZSPEC (à proximité de la ligne L139 - Grez-Doiceau) – Zone reprise en « sous-aire de grand intérêt écologique » au SDC de Grez-Doiceau (2009).	(x)
L6aI - 2	Grez-Doiceau - ZAE (rue de Florival - Grez-Doiceau) - Analyse du devenir de cette zone dans le cadre de la désignation du site de l'abbaye de Florival comme porte d'entrée du PN Brabantse Wouden.	x
L6b (L6b') - 6	Grez-Doiceau – Rue de Beaumont - Ne pas intensifier l'urbanisation de la zone d'habitat (dents creuses – derniers passages).	xx
L6ab''' - 13	Grez-Doiceau - ZACC (au nord de la gare de Florival) - Zone affectée en « aire non destinée à l'urbanisation » et en « sous-aire de grand intérêt écologique » au sein du SDC de Grez-Doiceau (2009).	(x)
L7a - 5	Beauvechain - A Nodebais, en cas d'intensification de l'urbanisation de la zone d'habitat à caractère rural, maintenir la continuité de la liaison.	x

3. Stratégies vertes



Elaboration d'un plan opérationnel de densification du maillage écologique sur le territoire du projet « Forêts du Brabant »

	Mesures transversales : mesures pour assurer la pérennité dans le temps des zones cœurs et des liaisons entre les espaces semi-naturels au niveau de la biodiversité, de l'aménagement du territoire et de l'utilisation et mesures de sensibilisation / communication qui ont pour objectif d'informer du passage d'une liaison écologique et par là prôner une occupation et une utilisation du sol propices à la biodiversité
F13	Ici passe une liaison écologique. N'artificialisons pas – Mesure foncière
F14	Ici passe une liaison écologique. Prenez soin de la biodiversité – Mesures d'information et de sensibilisation
F15 - D	(Re)connaissance de l'intérêt pour la biodiversité des sites traversés

- Rencontre avec les parties prenantes (Communes, MUBW et Province Brabant wallon et SPW-TLPE-FD)
- Diffusion des données de la cartographie des liaisons entre espaces semi-naturels et les zones cœurs pour un plus grand nombre sur le site <https://geoportail.wallonie.be/walonmap>
- [Proposition auteur: Territoire pilote pour réaliser un Schéma de développement pluricommunal thématique Infrastructures vertes]

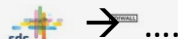
3. Stratégies vertes

Qualité du cadre de vie / accessibilité des espaces publics et verts

- Assurer à tous la présence d'espaces verts et/ou publics qui répondent aux besoins du territoire en services écosystémiques socio-culturels (respiration, de rencontre, de jeu et d'activités collectives...)
 - ➔ Assurer dans les centralités un maillage d'espaces publics et d'espaces verts qui concrétise le modèle de ville ou à 10 minutes à pied ou à vélo
 - ➔ Préserver de l'urbanisation certains intérieurs d'îlots
 - ➔ ...

Lutte contre l'artificialisation des terres, contre l'étalement urbain & gestion des réserves foncières

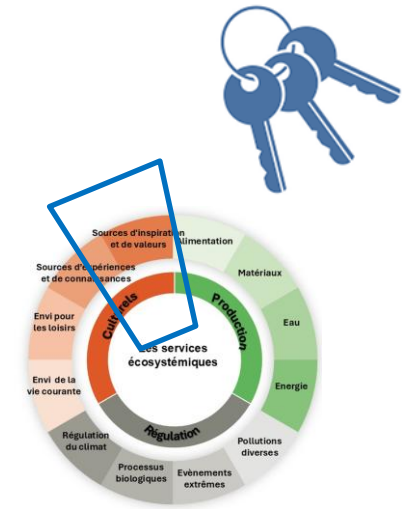
- Minimiser l'artificialisation des terres
 - ➔ Préserver de l'artificialisation les terres qui présentent des sensibilités environnementales et/ou paysagères



Schémas de développement communautaires thématiques « optimisation spatiale »
Garde-Macq



- Identification cartographique des d'EV et/ou d'EP à maintenir ou à développer
- Identification des intérieurs d'îlots à préserver
- Identification des terrains qui présentent des sensibilités environnementales et/ou paysagères pour compléments d'analyse dans le cadre des permis
-



**SE Culturels -
Structure
paysagère : vues
remarquables**

3. Stratégies vertes

Services écosystémiques culturels – Structure paysagère : opérationnalisation des PVR et LVR



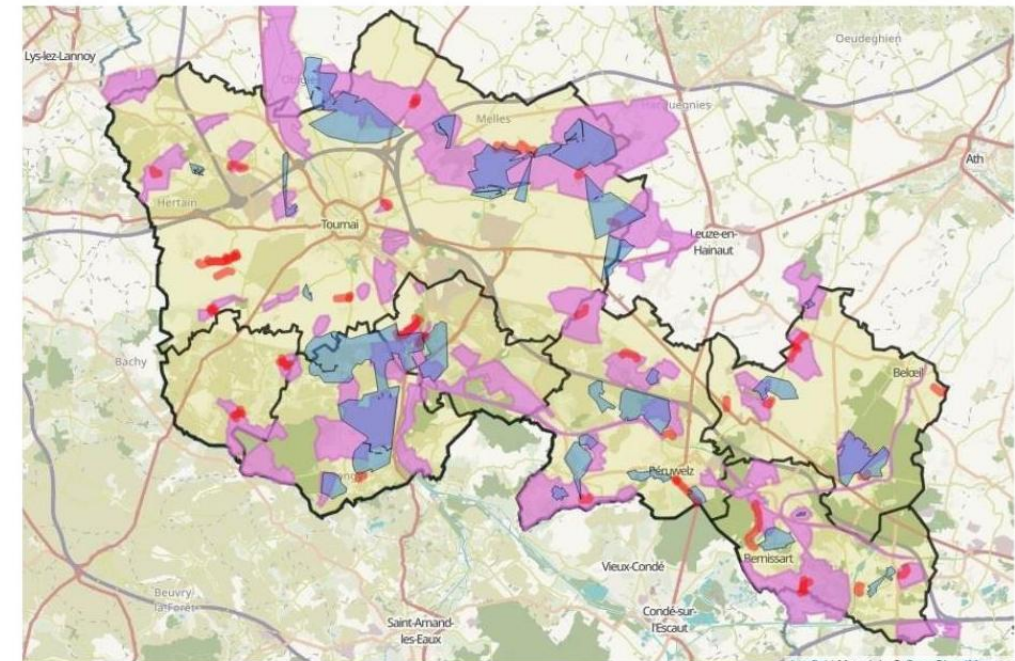
LES FICHES D'AMENAGEMENT
LES PAYSAGES REMARQUABLES
Le Périmètre d'intérêt paysager, le Point de vue remarquable,
La Ligne de vue remarquable
PAGE 3 SUR 3

BELOEIL – PVR 3 – Aubechies – PIP d'Aubechies

PVR 3 : vue sur deux bâtiments remarquables: l'église, le gîte Ajiste - A l'intérieur du PIP d'Aubechies – petit sentier de Blicquy à Aubechies

Recommandations :

Maintenir une silhouette villageoise de qualité sur Aubechies : architecture de qualité en lien avec le contexte patrimonial local riche, soin des abords et des limites jardinées.
Maintenir une ouverture sur le paysage : limiter les constructions et les plantations.



3. Stratégies vertes

Services écosystémiques culturels – Structure paysagère : opérationnalisation des PVR et LVR



Avant-projet de Schéma de Développement Communal
Ville de Malmédyl

Cartographie de l'infrastructure paysagère

Périmètres d'intérêt paysager, points et ligne de vues remarquables à préserver

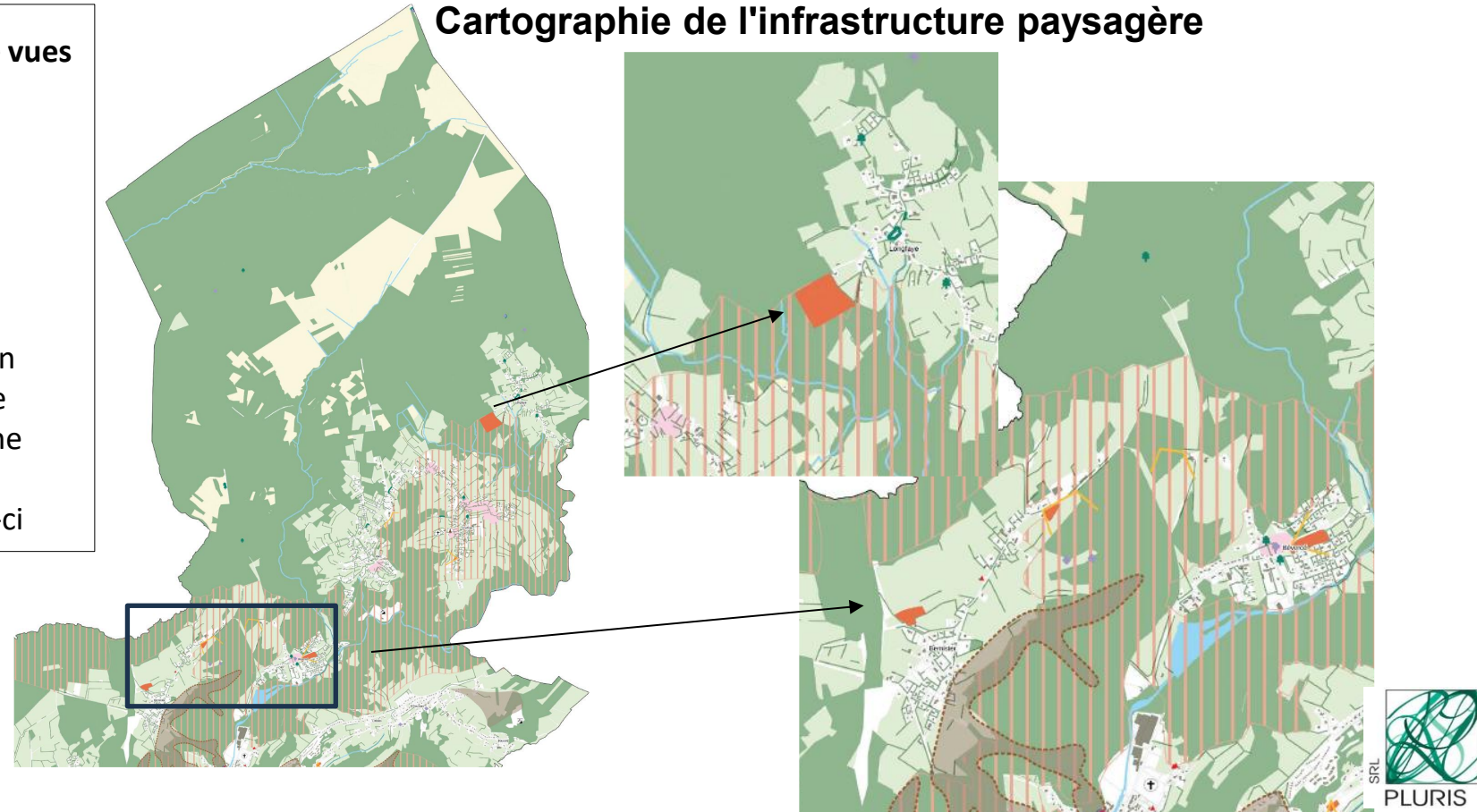


Périmètre d'intérêt paysager



Ligne et point de vue remarquable
à préserver

Parcelles non bâties comprises (en tout ou en partie) en zone urbanisable ou ZACC bordant un point ou ligne de vue remarquable risquant d'influencer le premier plan de ceux-ci



3. Stratégies vertes



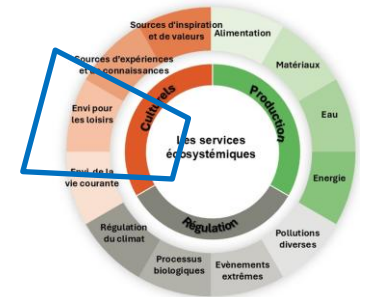
Qualité du cadre de vie / accessibilité des espaces publics et verts

- Assurer à tous la présence d'espaces verts et/ou publics qui répondent aux besoins du territoire en services écosystémiques socio-culturels (respiration, de rencontre, de jeu et d'activités collectives...)
 - Assurer dans les centralités un maillage d'espaces publics et d'espaces verts qui concrétise le modèle de ville ou à 10 minutes à pied ou à vélo
 - Préserver de l'urbanisation certains intérieurs d'îlots
 - Consolider et protéger les espaces publics et les espaces verts dans les cœurs excentrés
 - ...



- Définition d'1 superficie d'EV et/ou d'EP par habitant à garantir
- Identification cartographique des d'EV et/ou d'EP à maintenir ou à développer
- Identification des intérieurs d'îlots à préserver

.....



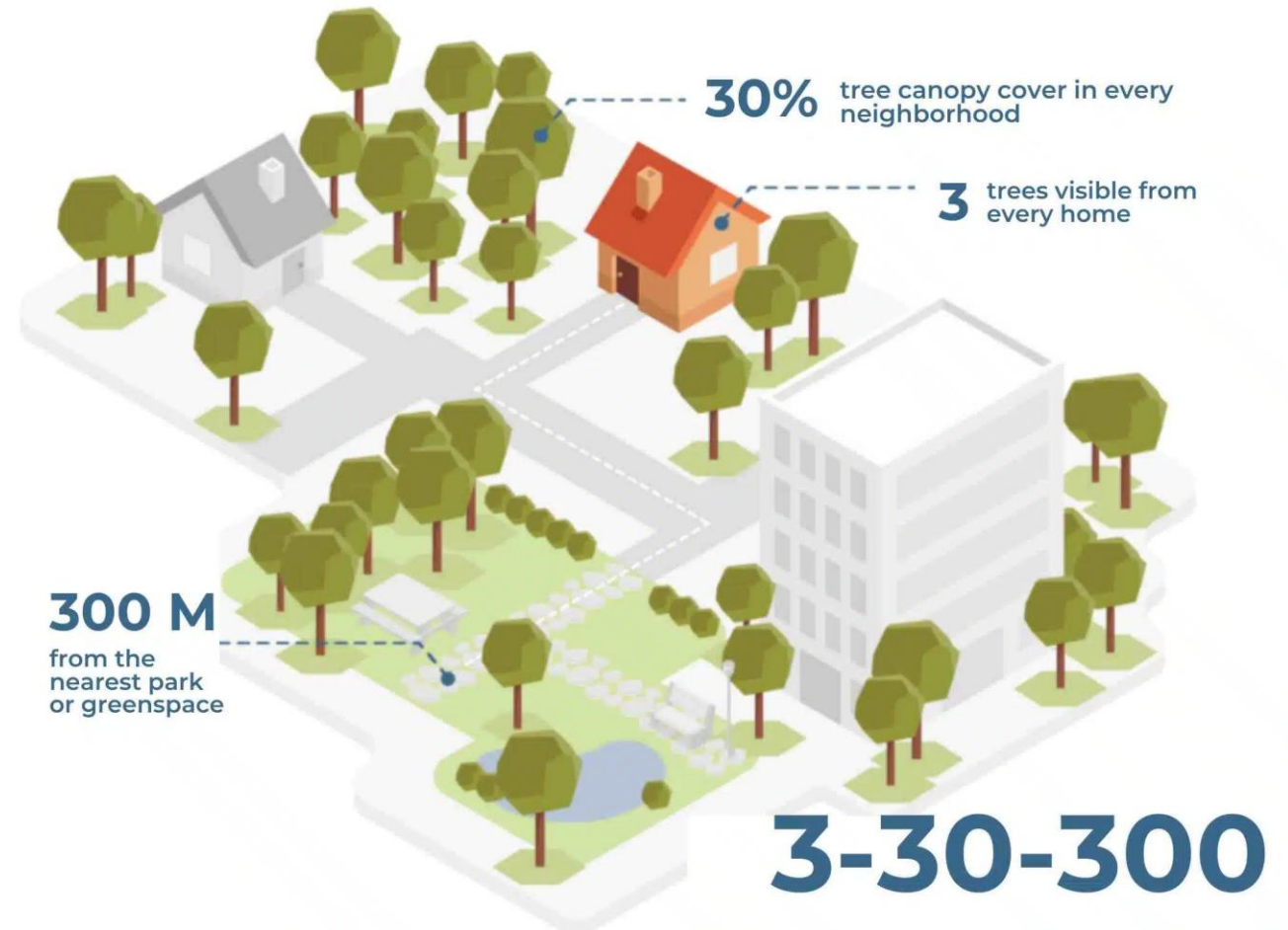
**L'indicateur
des 3-30-300**

3. Stratégies vertes

La règle des 3-30-300

Règle élaborée par un professeur néerlandais, Cecil Konijnendijk :

- Chaque personne doit être en capacité de voir **3 arbres** depuis son domicile
- Chaque quartier doit avoir une **couverture arborée de 30%**
- Chacun.e doit résider à **moins de 300 mètres d'un espace vert public** d'au moins 1 ha (0,5 dans les zones fortement urbanisées)

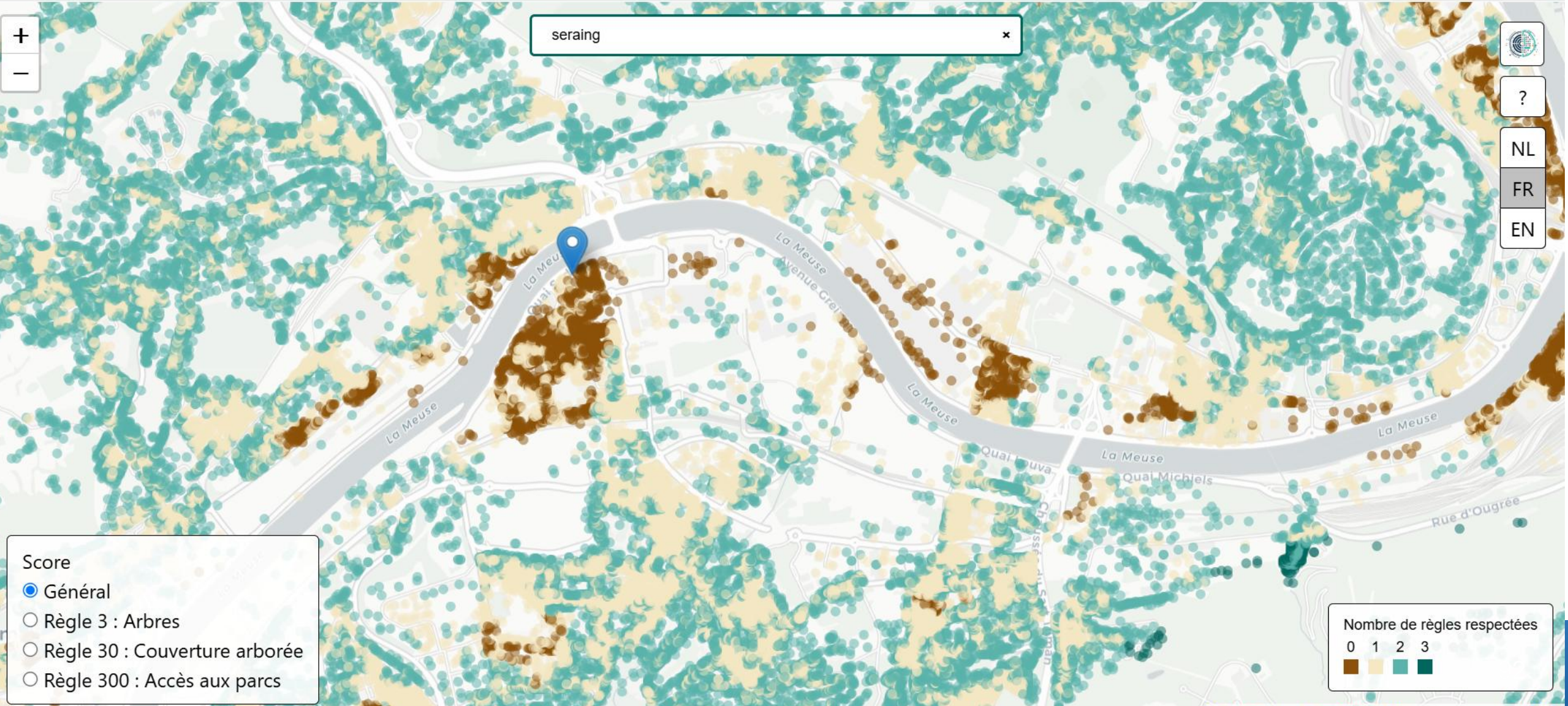


<https://www.greenpeace.org/belgium/fr/blog/58381/nos-villes-sont-elles-assez-vertes/>

<https://thedatalab.be/330300/>

3. Stratégies vertes

La règle des 3-30-300



3. Stratégies vertes

La règle des 3-30-300

Développement de l'indice 3-30-300 par l'IWEPS

Dans le cadre du développement de l'Indicateur Synthétique d'Accès aux Droits Fondamentaux (**ISADF**), l'IWEPS développe l'indicateur **3-30-300** à partir des informations et traitements les plus fiables possibles.

Plusieurs choix méthodologiques argumentés sont en cours, **sortie en mai 2025**.

Les 3 critères :

- **3 arbres visibles depuis le logement** [source : Enquête IWEPS ISADF 2024](#)
- **30% de canopée dans l'environnement du logement** [source : traitements de données de la télédétection en collaboration avec le SPW Géomatique](#)
- **être à moins de 300m d'un espace vert public arboré** [source : Enquête IWEPS ISADF 2024](#)

→ **Une carte de synthèse sera produite au niveau communal.**

→ Pour plus d'information à propos de l'enquête ISADF 2024 : [Bienvenue sur l'enquête citoyenne sur les conditions de vie et l'accès aux droits fondamentaux ! – Iweps](#) (102 000 wallonnes et wallons tirés au sort, un taux de réponses de 23,6%)



3. Stratégies vertes



Qualité du cadre de vie / accessibilité des espaces publics et verts

- Assurer à tous la présence d'espaces verts et/ou publics qui répondent aux besoins du territoire en services écosystémiques socio-culturels (respiration, de rencontre, de jeu et d'activités collectives...)
 - Assurer dans les centralités un maillage d'espaces publics et d'espaces verts qui concrétise le modèle de ville ou à 10 minutes à pied ou à vélo
 - Préserver de l'urbanisation certains intérieurs d'îlots
 - Consolider et protéger les espaces publics et les espaces verts dans les cœurs excentrés
 - ...



- Définition d'1 superficie d'EV et/ou d'EP par habitant à garantir
- Identification cartographique des d'EV et/ou d'EP à maintenir ou à développer
- Identification des intérieurs d'îlots à préserver
- Identification d'éventuelles opérations de rénovation et de revitalisation urbaine dans les centralités

Le plan PEP's

3. Stratégies vertes

Le plan PEP's de Liège

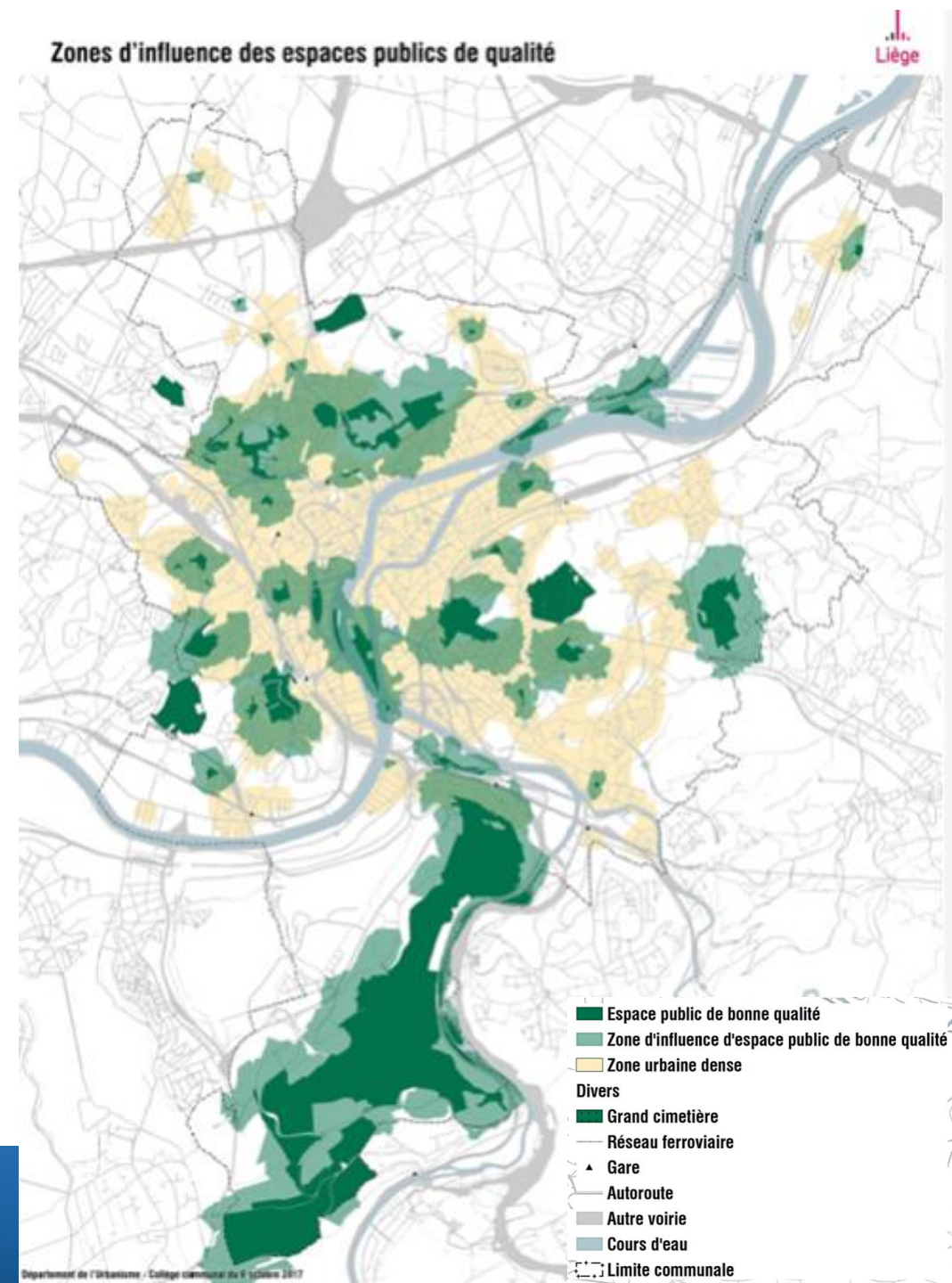
Prospective Espaces Publics, en abrégé **PEP's**.

= Plan de redéploiement des espaces publics

Objectif : permettre à chaque citoyen·ne d'avoir accès à un parc ou un espace vert aménagé et bien entretenu à 10 minutes à pied

Deux volets: 1. Espaces publics ; 2. Maillage et cheminement

Démarche menée par le Département de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire avec les Départements Travaux et Espaces publics



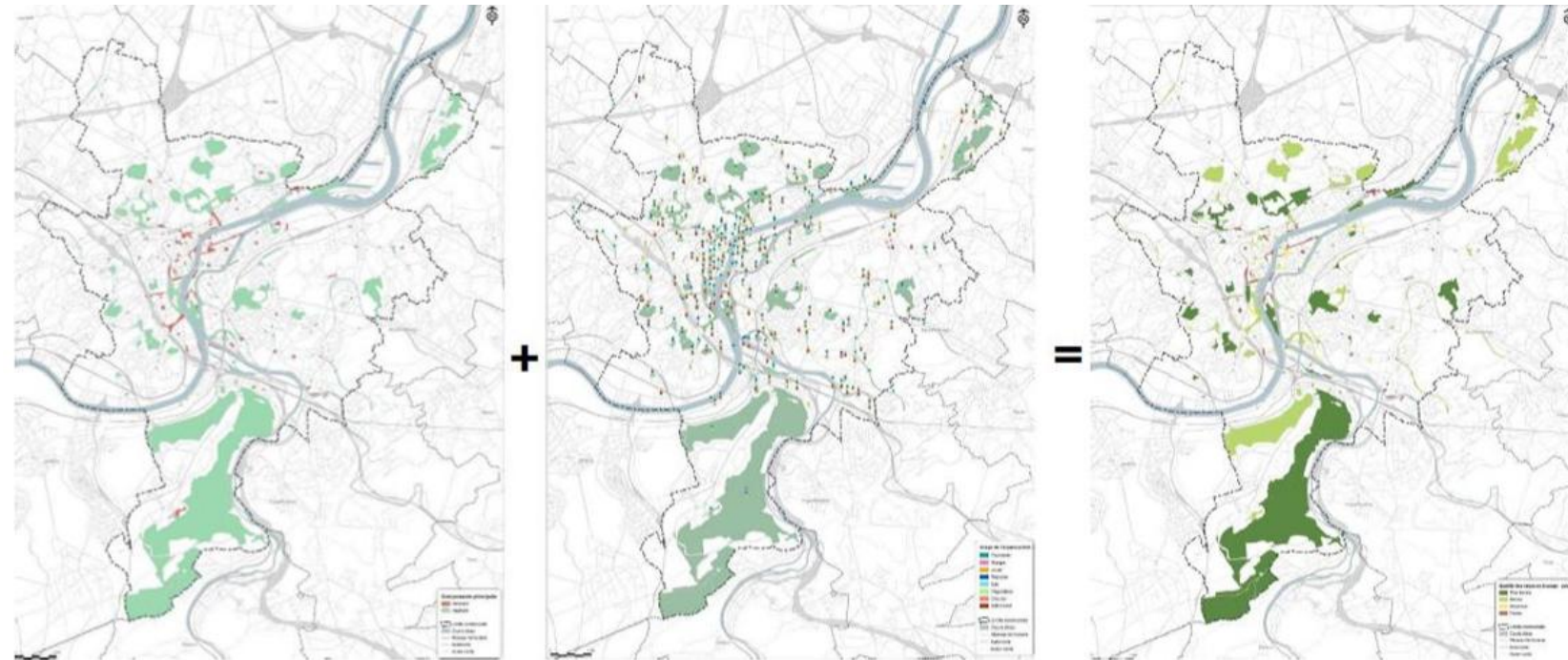
3. Stratégies vertes

Le plan PEP's de Liège

Prospective Espaces Publics, en abrégé **PEP's**.

= Plan de redéploiement des espaces publics

- Sur base d'un **diagnostic** et une caractérisation de tous les espaces publics
- Identification et objectivation des **besoins de la population** en déterminant le déficit d'espaces publics de qualité par quartier.
- Des **mesures concrètes** pour accroître la qualité des espaces existants, en créer de nouveau et améliorer leur accessibilité et les connexions entre eux



Propriétés physiques

Minéral: -1
Végétal: +1

Cours d'eau

Usage

- promenade: +1
- pique-nique: +1
- jeu: +1
- repos: +1
- présence de l'eau: +1
- végétation haute-tige: +1
- circuler: -1
- stationner: -1

Qualité de l'espace public existant

Bonne (entre 4 et 7 points)
Moyenne (entre 1 et 3 points)
Faible (0 point)
Très faible (moins de 0 point)

3. Stratégies vertes

Le plan PEP's de Liège

Prospective Espaces Publics, en abrégé **PEP's**.
= Plan de redéploiement des espaces publics

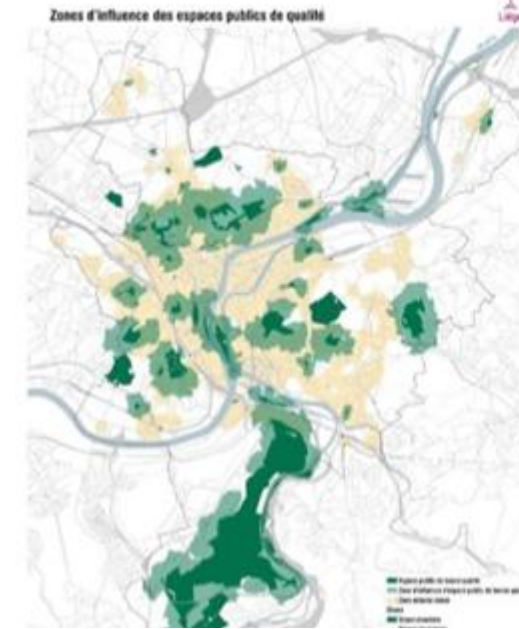
Volet espaces publics :

- Identification et objectivation des besoins de la population en déterminant le déficit d'espaces publics de qualité par quartier.

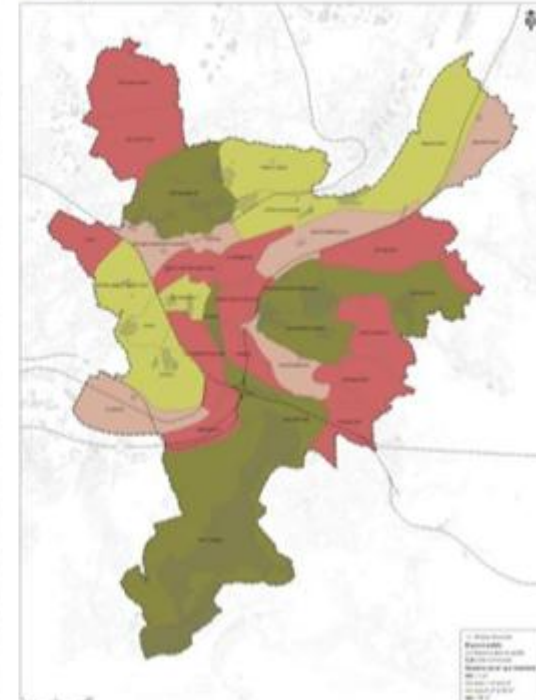
L'ensemble des quartiers de Liège sont répartis en trois catégories de besoins d'espaces publics de qualité :

1. peu ou pas de nouveaux besoins (16 quartiers),
2. forts besoins (12),
3. très forts besoins (5).

Évaluation des besoins
critère d'accessibilité



Évaluation des besoins
en superficie



Public / Privé	Peu de jardins	Moyennement de jardins	Beaucoup de jardins
Pas de nouveaux besoins (>30m²/hab)	Boverie	Angleur-Bas Bressoux haut/Cornillon Grivegnée Plateau Sainte-Walburge	Jupille-Haut Sart-Tilman
Peu de nouveaux besoins (<30m²/hab)	Centre-Avrois Nord / Saint-Léonard	Burenville / St-Gilles-Haut Cointe Laveu Wandre-Bas	Thier à Liège
Forts besoins (<6m²/hab)	Centre Droixhe / Bressoux Grivegnée-Bas Guillemins / Fragnée Sainte-Marguerite / Saint-Laurent Sclessin		Wandre-Haut
Très forts besoins (<1m²/hab)	Amercoeur / Longdoz Chênée-Bas Hyper-centre / Jonfosse Outremeuse Vennes	Bois-de-Breux Chênée-Haut Glain Jupille-Bas Kinkempois Rocourt-Nord	Rocourt-Sud

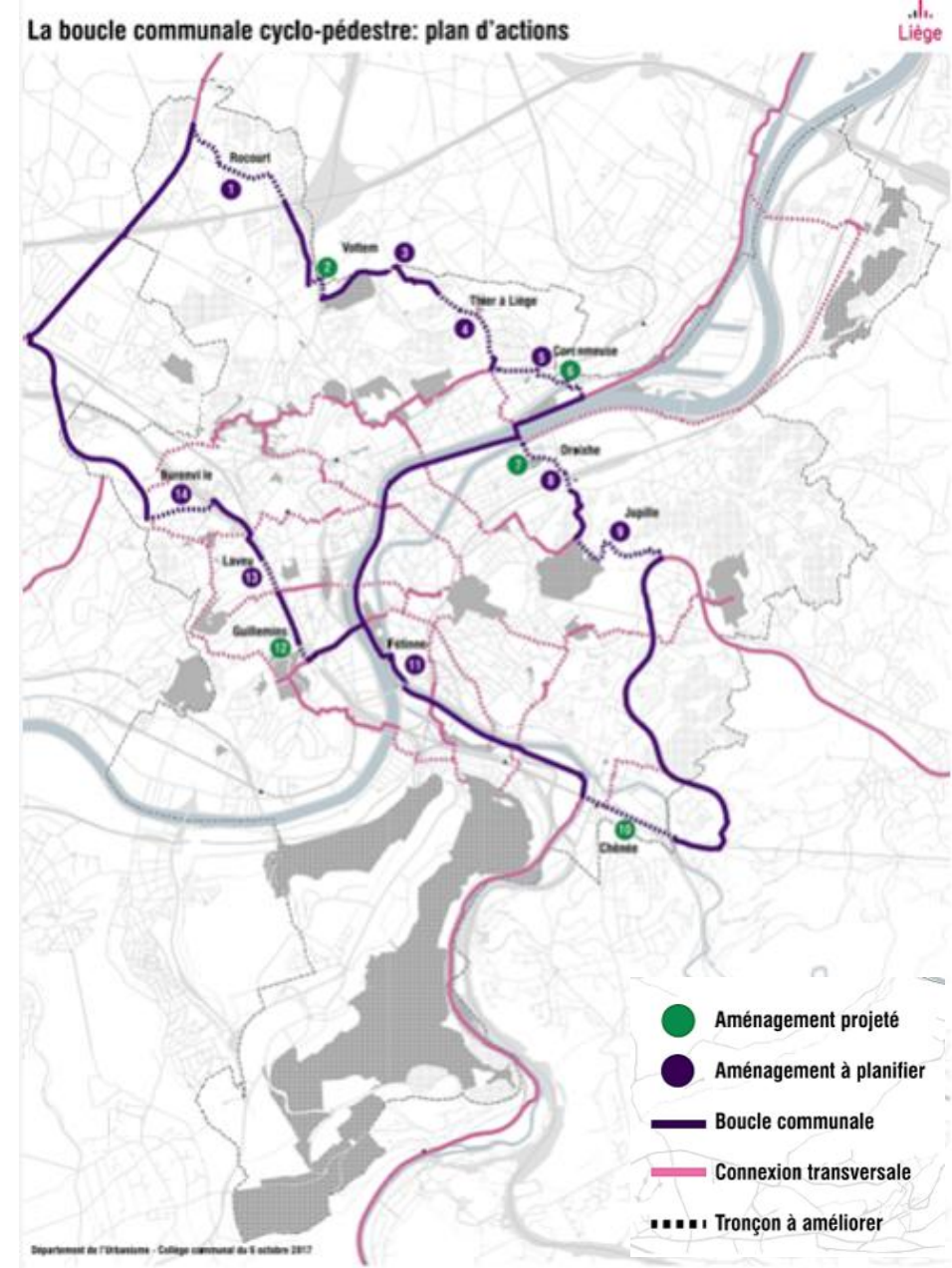
3. Stratégies vertes

Le plan PEP's de Liège

Prospective Espaces Publics, en abrégé **PEP's**.
= Plan de redéploiement des espaces publics

Volet maillage et cheminement :

- Analyse de l'accessibilité modes actifs aux espaces publics
- Caractérisation du maillage et des connexions potentielles
- Identification de chaînons manquants et priorisation des actions.



3. Stratégies vertes



Qualité du cadre de vie / accessibilité des espaces publics et verts

- Assurer à tous la présence d'espaces verts et/ou publics qui répondent aux besoins du territoire en services écosystémiques socio-culturels (respiration, de rencontre, de jeu et d'activités collectives...)
 - Assurer dans les centralités un maillage d'espaces publics et d'espaces verts qui concrétise le modèle de ville ou à 10 minutes à pied ou à vélo
 - Préserver de l'urbanisation certains intérieurs d'îlots
 - Consolider et protéger les espaces publics et les espaces verts dans les cœurs excentrés
 - ...



- Définition d'1 superficie d'EV et/ou d'EP par habitant à garantir
- Identification cartographique des d'EV et/ou d'EP à maintenir ou à développer
- Identification des intérieurs d'îlots à préserver
- Identification d'éventuelles opérations de rénovation et de revitalisation urbaine dans les centralités



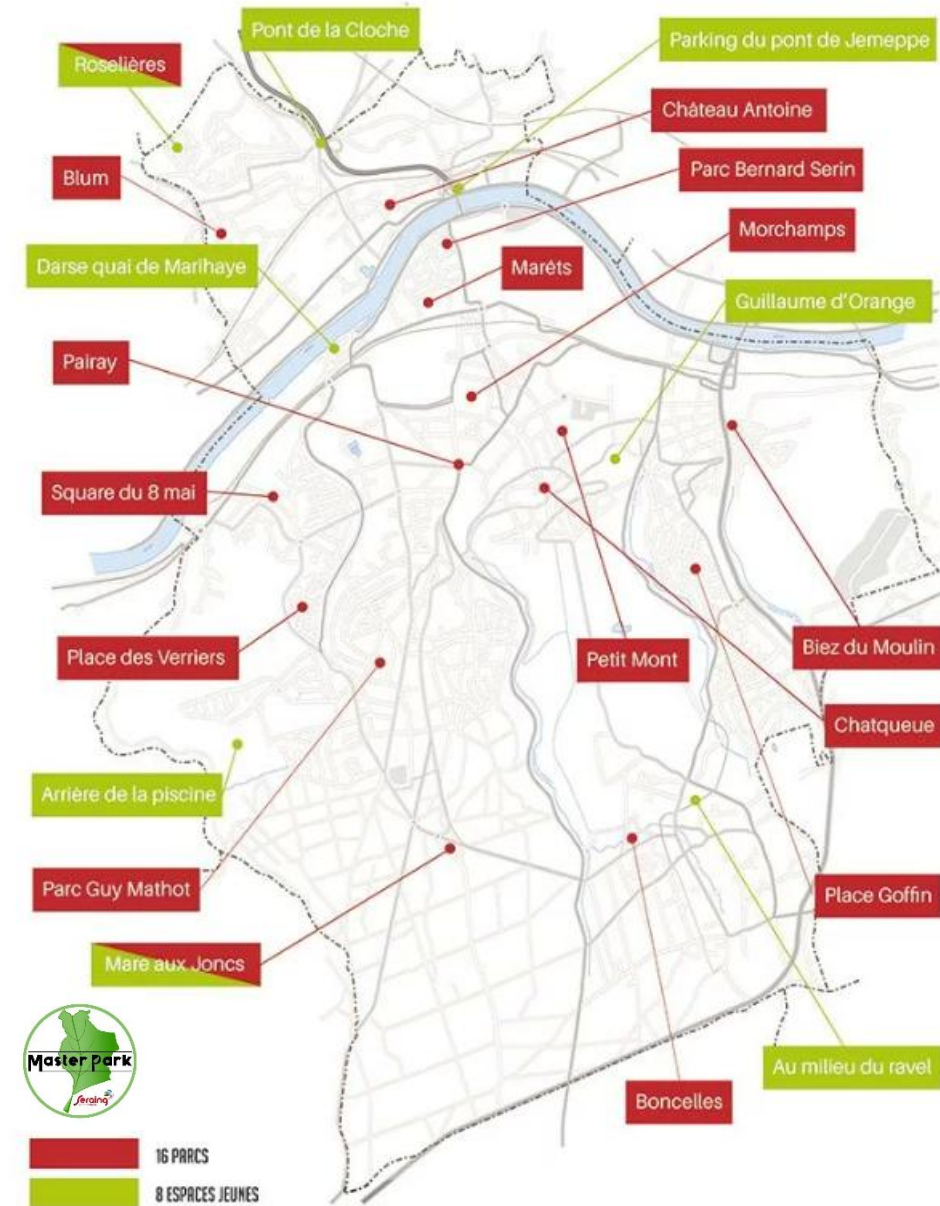
Le Master-Park de Seraing

3. Stratégies vertes

Le Master Park de Seraing

Objectif : constituer un «maillage vert» ou «maillage récréatif et de détente», permettant à chaque Sérésien de disposer d'un espace vert qualitatif et attractif, situé à moins de 10 minutes de marche de son habitation

- Sur base **d'un inventaire** et d'une **analyse** qui a classé les sites selon plusieurs critères : état général, potentiel de sécurisation, degré d'attractivité par rapport aux attentes des usagers dans les différents quartiers.
- Identification de 16 espaces verts à rénover ou à créer + 8 lieux pour l'accueil d'espaces jeunes dans des zones plus retirées
- Animation dans les parcs
- A terme, des chemins de modes actifs relieront l'ensemble des parcs

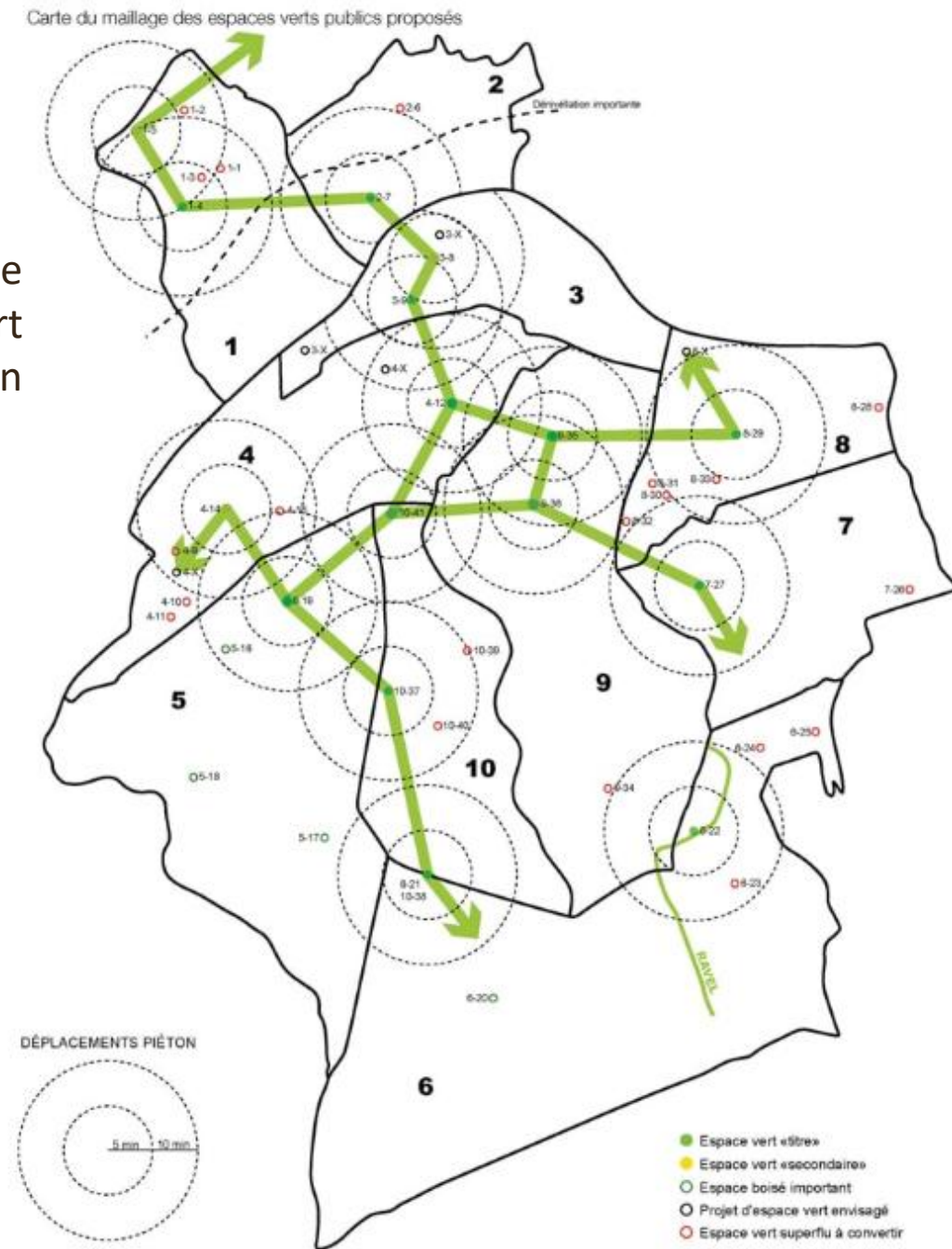


3. Stratégies vertes

Le Master Park de Seraing

Objectif : constituer un «maillage vert» ou «maillage récréatif et de détente», permettant à chaque Sérésien de disposer d'un espace vert qualitatif et attractif, situé à moins de 10 minutes de marche de son habitation

- Sur base **d'un inventaire** et d'une **analyse** qui a classé les sites selon plusieurs critères : état général, potentiel de sécurisation, degré d'attractivité par rapport aux attentes des usagers dans les différents quartiers.
- Identification de 16 espaces verts à rénover ou à créer + 8 lieux pour l'accueil d'espaces jeunes dans des zones plus retirées
- Animation dans les parcs
- A terme, des chemins de modes actifs relieront l'ensemble des parcs



Avez-vous d'autres exemples d'indicateurs d'accessibilité ?



FICHE-RESSOURCE

Cette fiche vise à recueillir et partager des ressources pertinentes.

* En lien avec :

- ☐ L'infrastructure verte
- ☐ La mobilité durable
- ☐ La stratégie territoriale globale
- ☐ Autre :

📌 Type / nom de la ressource / de l'initiative :

La méthodologie des sociotopes s'intéresse à l'espace tel qu'il est vécu et pratiqué par ses usagers en vue de concilier à la fois les usages d'un espace et la nature en ville.

📍 Lieu / contexte d'application :

Les abords de l'école communale de Thuillies (Thuin)

? Pourquoi est-ce une ressource pertinente ?

En quoi est-elle applicable à un SDC ? Comment tire-t-elle parti du rôle structurant de la mobilité et de l'infrastructure verte dans la définition et la délimitation des centralités, ou de façon plus générale dans la stratégie de structure territoriale ?

Ville à 10 minutes ? Quels SE pour un espace vert donné ?

🔗 Où en savoir plus ? (si applicable : Site web, auteur, contact...)

<https://www.tvbuonair.eu/SOCIOTOPE.php>

Vers une ville/village à 10 minutes
Optimisation des territoires à travers la mobilité et l'infrastructure verte dans le SDC

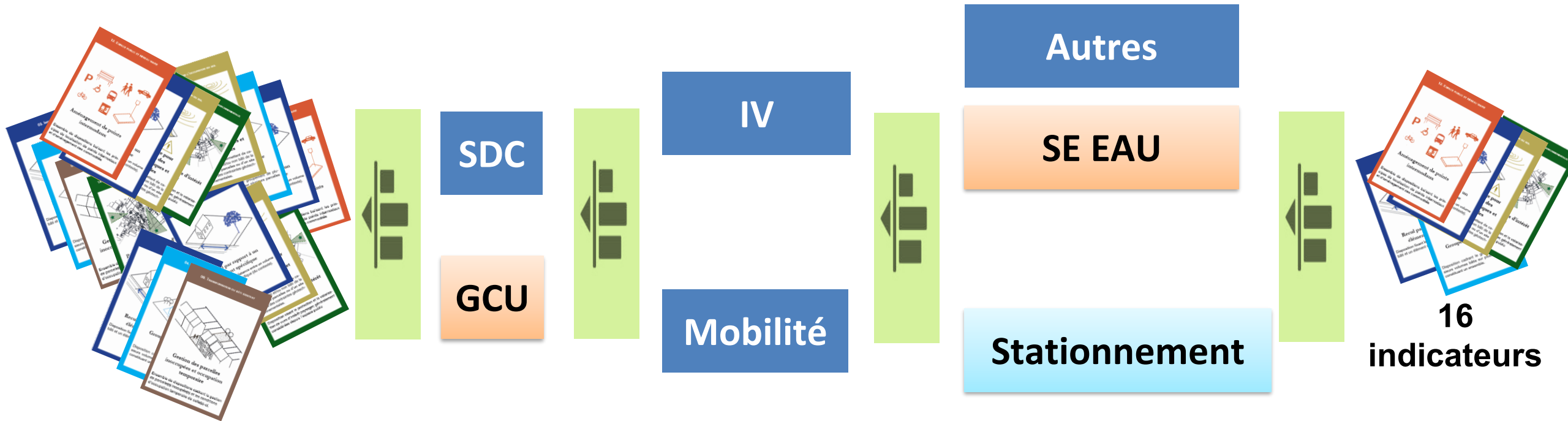
En route vers l'opérationnalisation
de la ville | village
à 10 minutes

4. Opérationnalisation

Quels indicateurs mobiliser
pour opérationnaliser l'infrastructure verte et la mobilité durable
au sein du SDC ?

Quels indicateurs mobiliser pour opérationnaliser l'infrastructure verte et la mobilité durable au sein du SDC ?

Rappel : en 2021, création d'un set « d'indicateurs » de qualité potentiellement intéressants pour renforcer les centralités au travers des outils d'aménagement du territoire



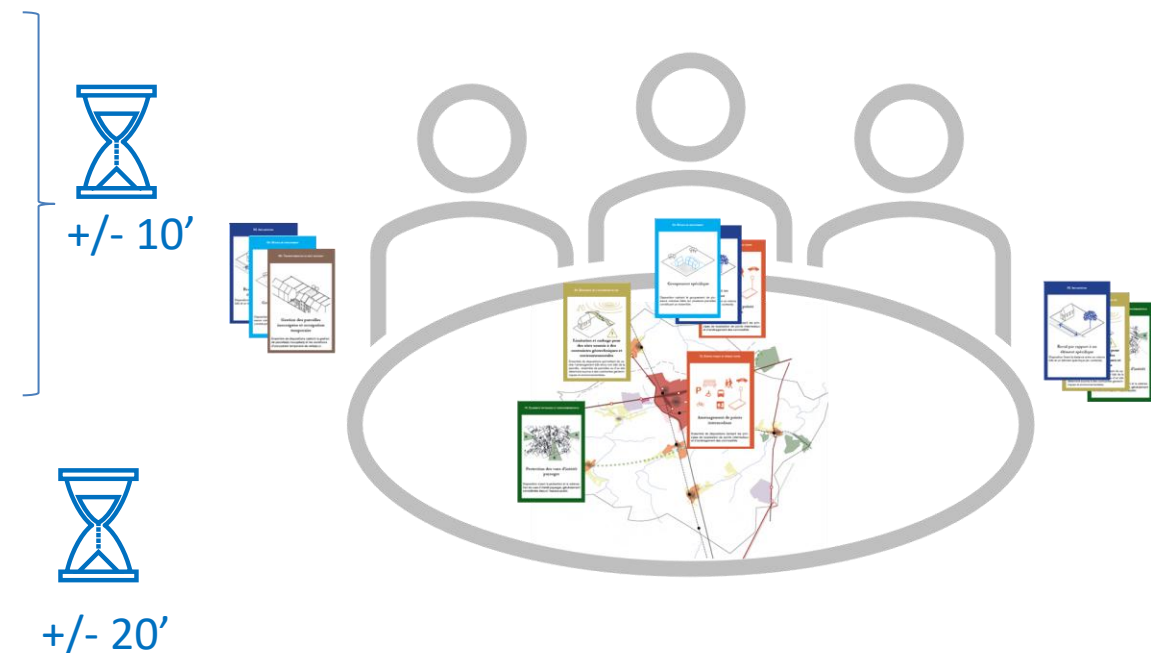
Quels indicateurs mobiliser pour opérationnaliser l'infrastructure verte et la mobilité durable au sein du SDC ?

Etape 1 : désignation d'un secrétaire

Etape 2 : distribution des cartes d'indicateurs (3-4 cartes par personne)

Etape 3 : individuellement, vous prenez connaissance des cartes d'indicateurs

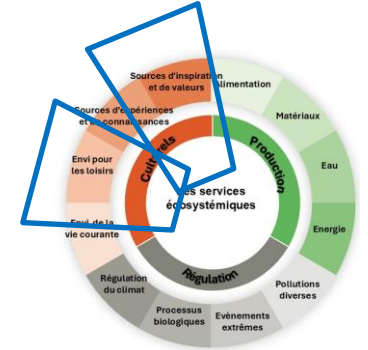
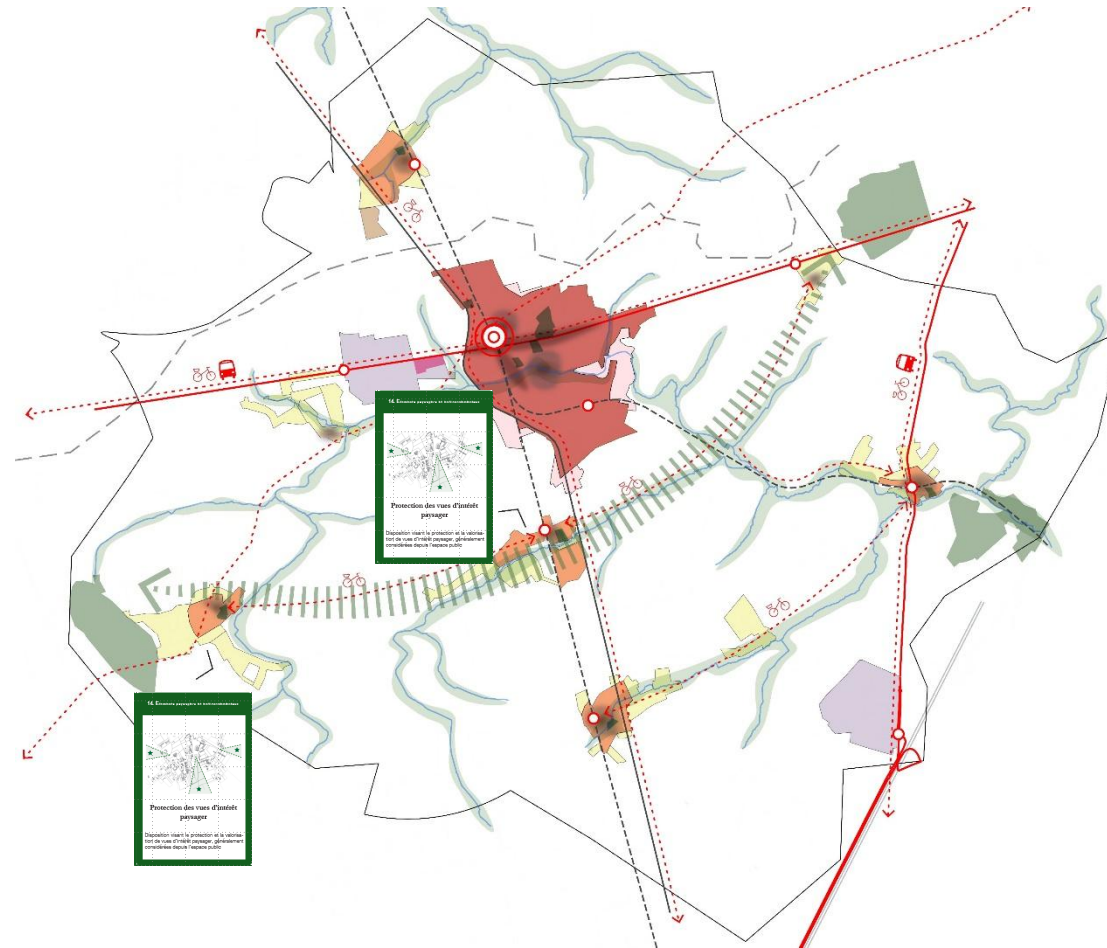
Etape 4 : à tour de rôle, chaque participant.e dépose une carte sur la carte de structure territoriale de la commune en expliquant aux autres à quoi sert l'indicateur dans un SDT (IV et/ou mobilité) et comment l'utiliser. Eventuellement si son impact/utilité est liée à une localisation précise au sein de la structure territoriale. Les autres participants donnent leur avis sur la proposition faite.



Le tour de table se poursuit jusqu'à l'épuisement du nombre de cartes disponibles ou la fin du temps dévolu à l'atelier. Le secrétaire prend note et remplit le tableau.

Etape 5 : retour en plénière

Quels indicateurs mobiliser pour opérationnaliser l'infrastructure verte et la mobilité durable au sein du SDC ?



En route vers l'opérationnalisation
de la ville | village
à 10 minutes

5. Conclusions

Conclusions :

Les arbitrages nécessaires en matière d'optimisation spatiale, en fonction des thématiques et des spécificités des territoires.

01.

Optimisation spatiale, une affaire de densité ?

- D'abord une affaire de qualité et d'efficacité !
- Un principe, pas qu'un chiffre

02.

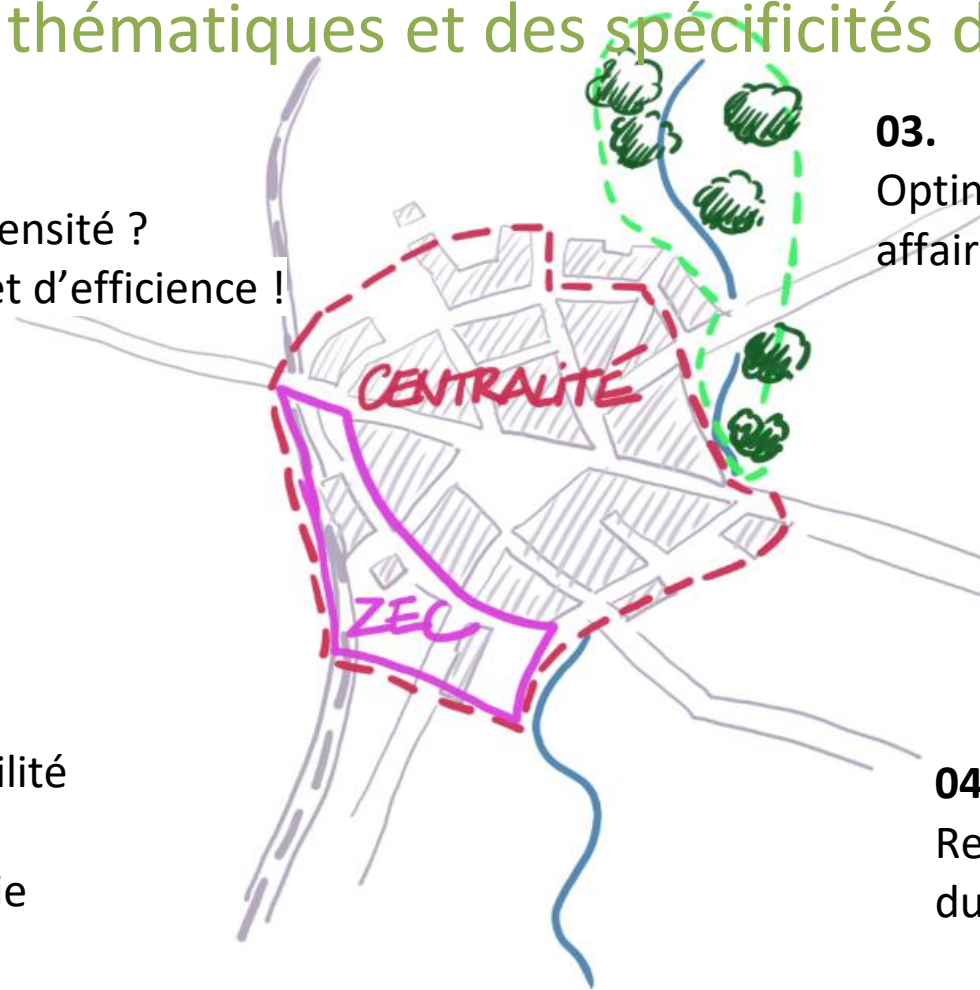
L'infrastructure verte et la mobilité font parties des leviers pour garantir cette qualité de vie

03.

Optimisation spatiale, c'est aussi une affaire de recyclage (ville sur la ville)

04.

Revenir à une approche transversale du développement territorial

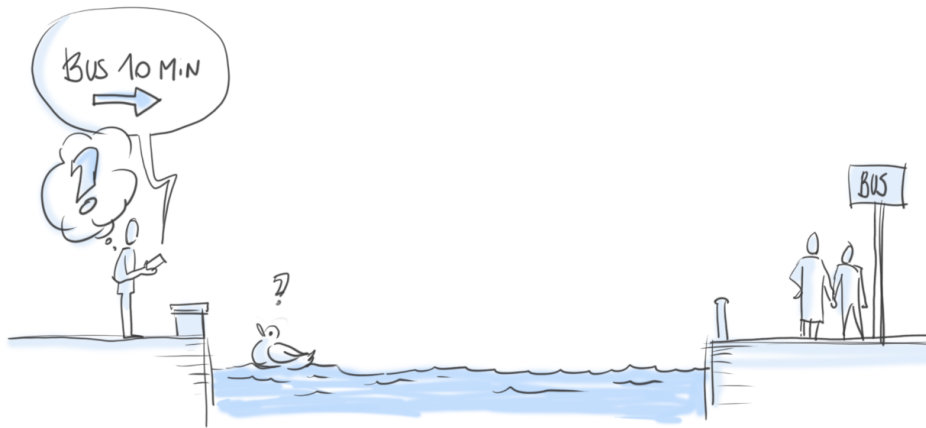


Conclusions :

Les arbitrages nécessaires en matière d'optimisation spatiale,
en fonction des thématiques et des spécificités des territoires.

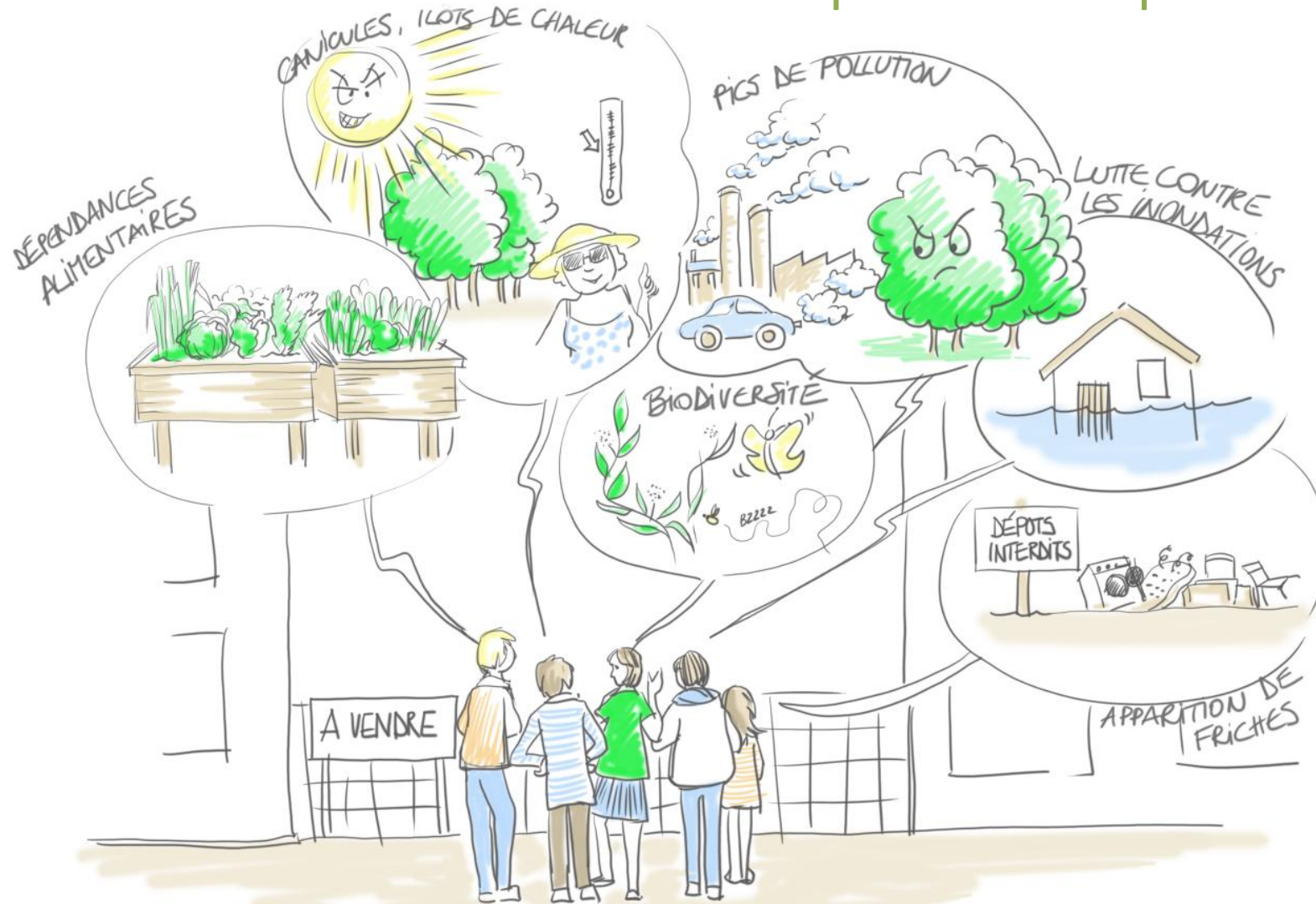
Territoire (ville / village) à 10 minutes?

- D'abord une affaire de qualité !
- D'adaptation au contexte
- Un principe, pas qu'un chiffre



Conclusions :

Les arbitrages nécessaires en matière d'optimisation spatiale, en fonction des thématiques et des spécificités des territoires.



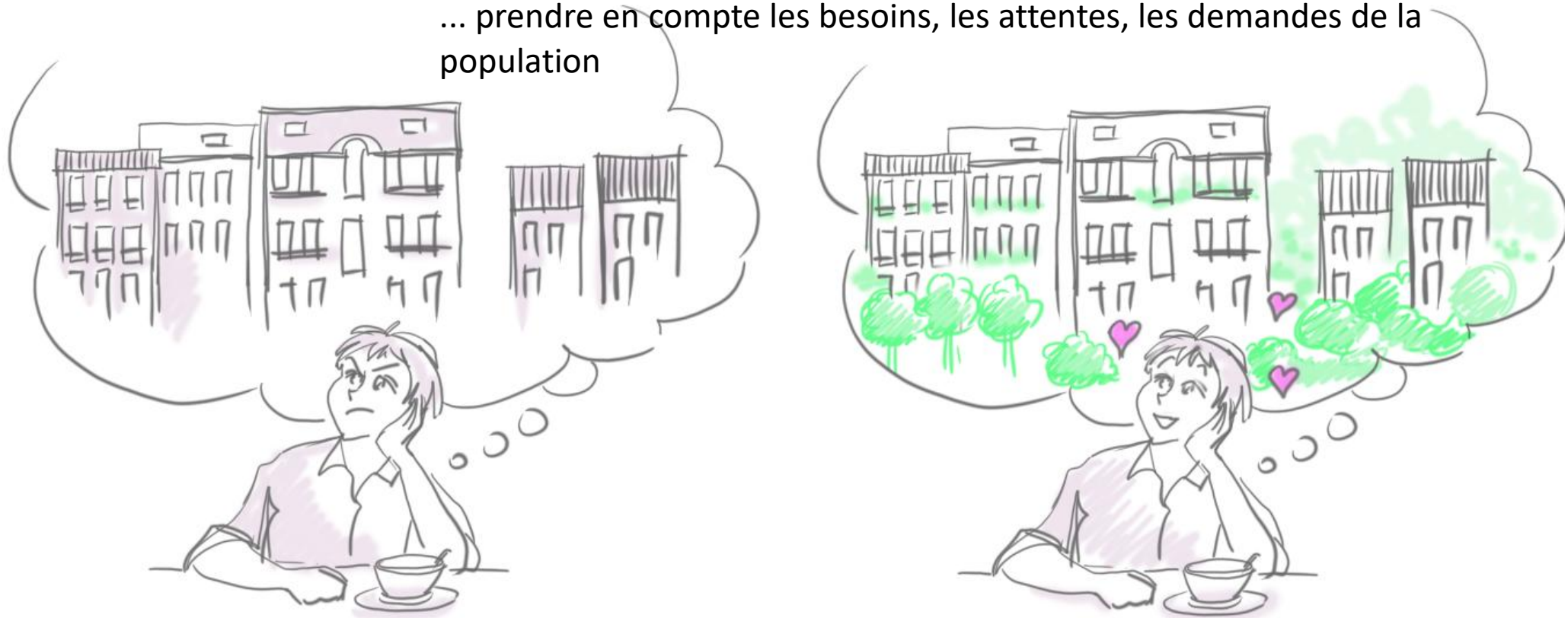
Travailler à partir de l'infrastructure verte et de la mobilité, c'est aussi :

... Prendre en compte les évolutions et transformations du territoire et anticiper des crises ou chocs

Conclusions :

Les arbitrages nécessaires en matière d'optimisation spatiale,
en fonction des thématiques et des spécificités des territoires.

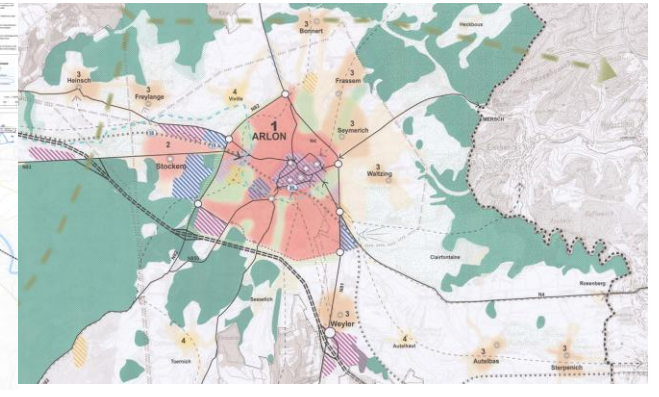
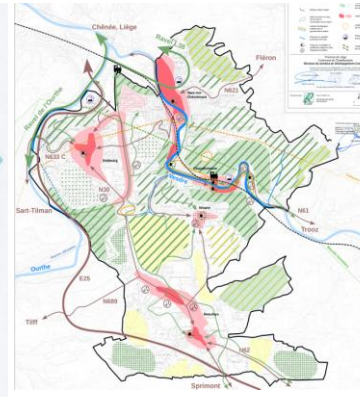
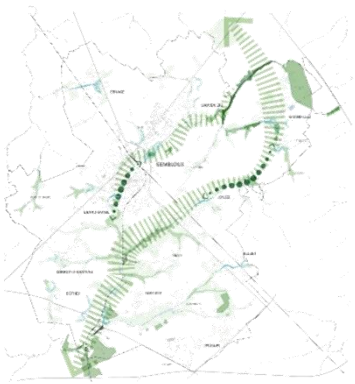
Travailler à partir de l'infrastructure verte et de la mobilité, c'est aussi :
... prendre en compte les besoins, les attentes, les demandes de la
population



Conclusions :

Les arbitrages nécessaires en matière d'optimisation spatiale,
en fonction des thématiques et des spécificités des territoires.

Des pratiques existantes considérées,
il ressort :



l'importance de
prendre en compte les spécificités locales.

Mais aussi l'intérêt
d'intégrer l'IV et la mobilité,
de viser des mesures opérationnelles,
de considérer les complémentarités et co-bénéfices.

Conclusions :

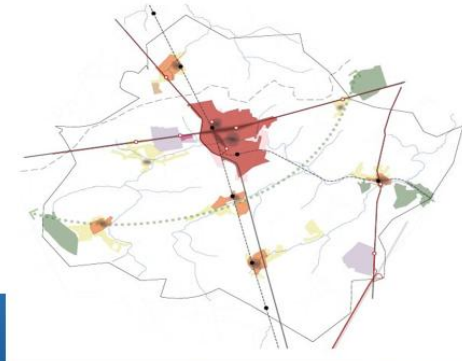
Les arbitrages nécessaires en matière d'optimisation spatiale, en fonction des thématiques et des spécificités des territoires.



Est-ce vraiment utile, un SDC ?

Oui, pour définir une **stratégie communale** pour le territoire

- Qui va traduire localement les **objectifs d'optimisation spatiale**
- Qui va définir et représenter **une structure territoriale** qui illustre cette stratégie et ces objectifs
- Qui offrira des balises pour traduire cette stratégie dans **l'examen des demandes de permis** et autres décisions impactant le territoire



Et vous,

- Etes-vous plus à l'aise avec les nouveaux concepts ?
- Qu'avez-vous retenu de la journée ?
- Quelle évaluation de la journée ?

