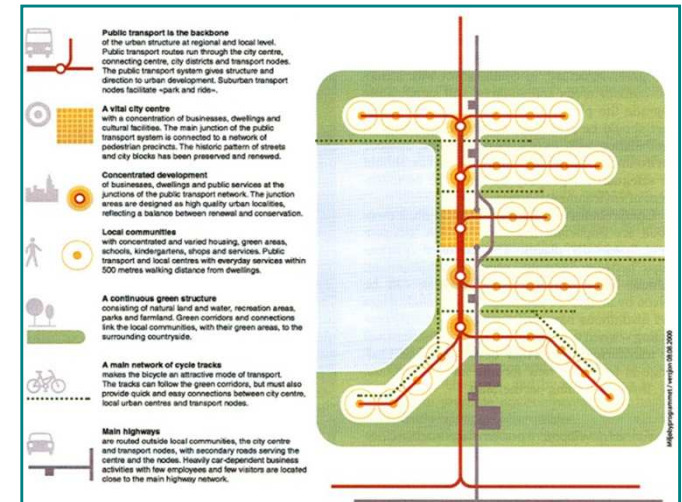
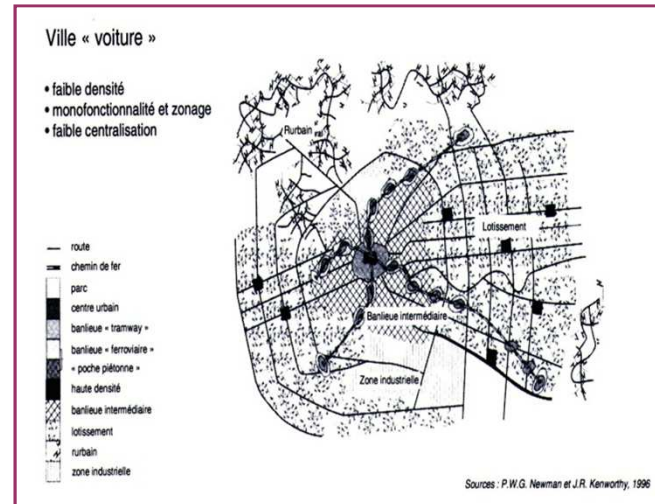


Aménagement du territoire et étalement urbain



- Qu'est-ce que l'aménagement du territoire ?
- L'étalement urbain : ses causes et ses conséquences
- Le modèle de la ville compacte qualitative

Qu'est-ce que l'aménagement du territoire ?

Quelle est la finalité de cette pratique ?

Soutenir les collectivités afin de concrétiser leurs ambitions :

"aménager un territoire vise d'abord à en améliorer la performance"

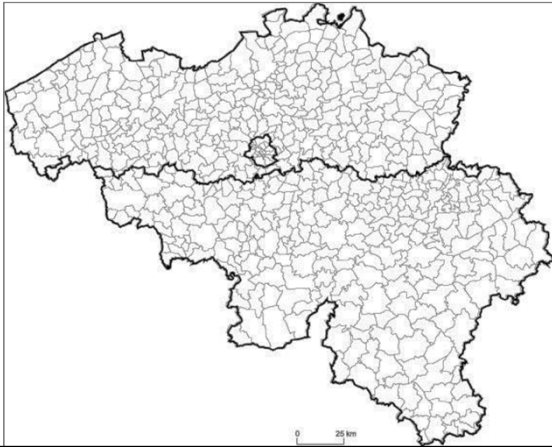
R. Brunet, 1997, p. 1.

Des choix, des oppositions et des compromis

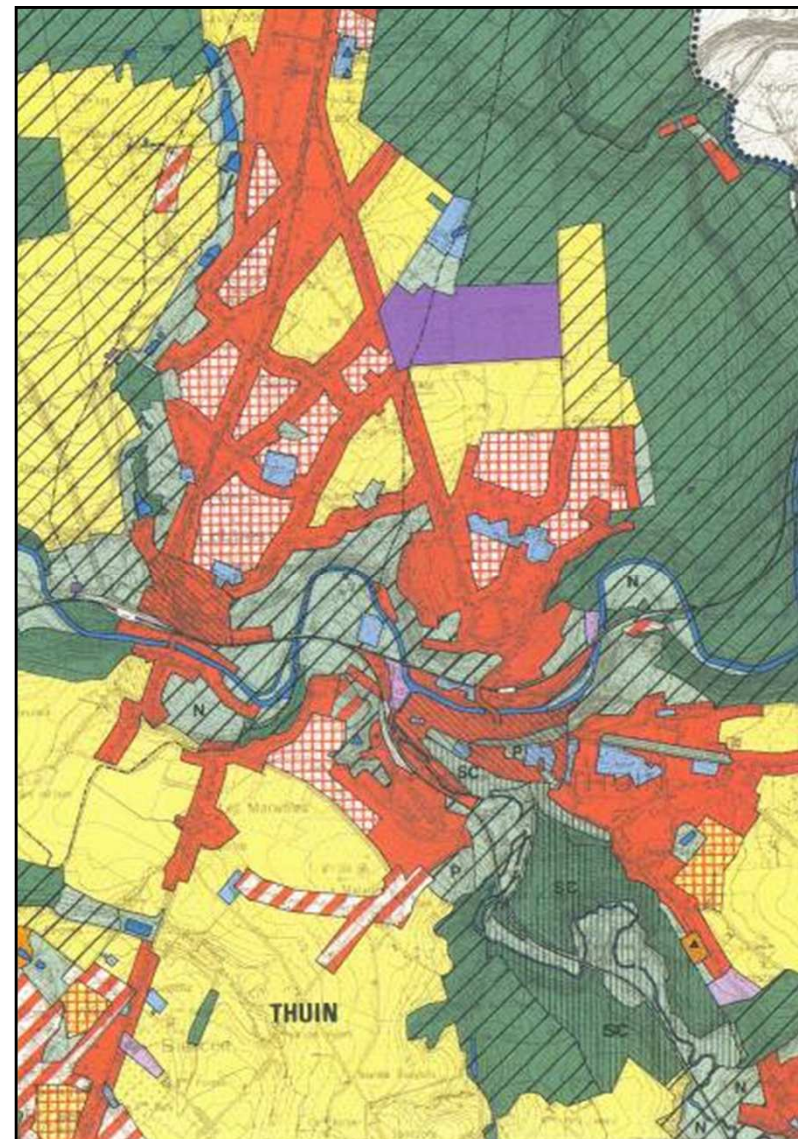
- **Aménagement *versus* Droit de propriété individuel**

L'espace (le sol) est doublement approprié

Appropriation collective et maillage administratif : l'espace appartient à un État et à des collectivités territoriales



Appropriation individuelle et maillage cadastral : l'espace appartient à un propriétaire individuel



Le zonage et le prix des terrains

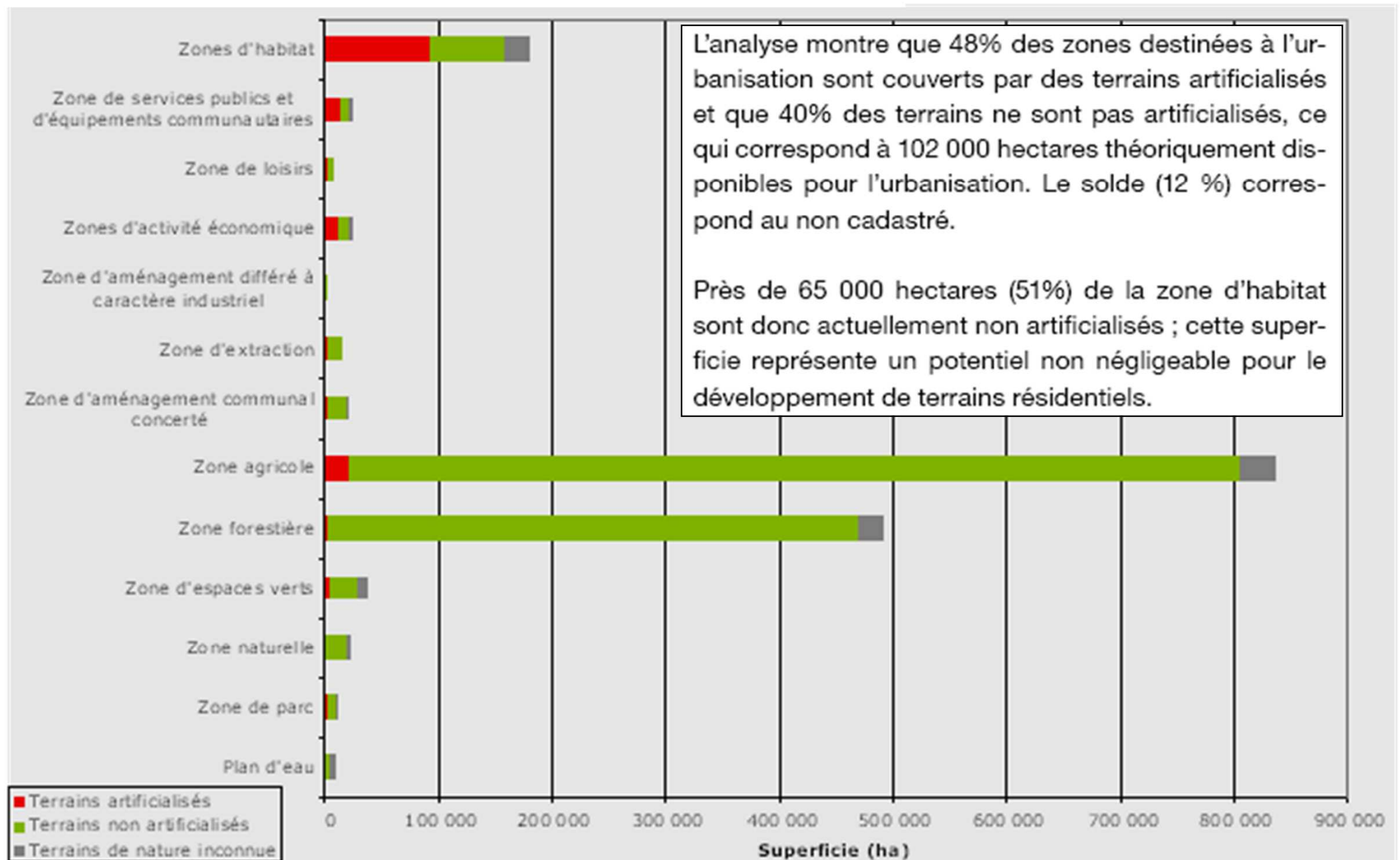
Prix moyen sur l'année 2004 pour l'ensemble de la Belgique :

Zone d'habitat : 62 € / m²

Zone agricole : 1,75 € / m²

Affectation du sol # Occupation du sol

Figure 8 : Caractère artificialisé des zones d'affectation du plan de secteur



Qu'est-ce que l'aménagement du territoire ?

Quelle est la finalité de cette pratique ?

Soutenir les collectivités afin de concrétiser leurs ambitions :

"aménager un territoire vise d'abord à en améliorer la performance"

R. Brunet, 1997, p. 1.

Des choix, des oppositions et des compromis

- Aménagement *versus* Droit de propriété individuel
- Multiplicité d'intérêts collectifs : intérêt collectif *versus* intérêt collectif

L'attitude multi-facette des acteurs publics

- Type "parcimonieux-aménagiste"
- Type "expansionniste"
- Type "sectoriel aspatial"

Titre premier. – Dispositions générales

Chapitre premier. – *Des objectifs et des moyens*

Article 1^{er}. §1^{er}. Le territoire de la Région wallonne est un patrimoine commun de ses habitants.

La Région et les autres autorités publiques, chacune dans le cadre de ses compétences et en coordination avec la Région, sont gestionnaires et garants de l'aménagement du territoire. Elles rencontrent de manière durable les besoins sociaux, économiques, (*de mobilité*, – Décret du 15 février 2007, art. 1^{er}) patrimoniaux et environnementaux de la collectivité par la gestion qualitative du cadre de vie, par l'utilisation parcimonieuse du sol et de ses ressources, (*par la performance énergétique de l'urbanisation et des bâtiments* - Décret du 20 septembre 2007, art. 1^{er}, al. 1^{er}) et par la conservation et le développement du patrimoine culturel, naturel et paysager.

Source : CWATUP – Code Wallon de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine

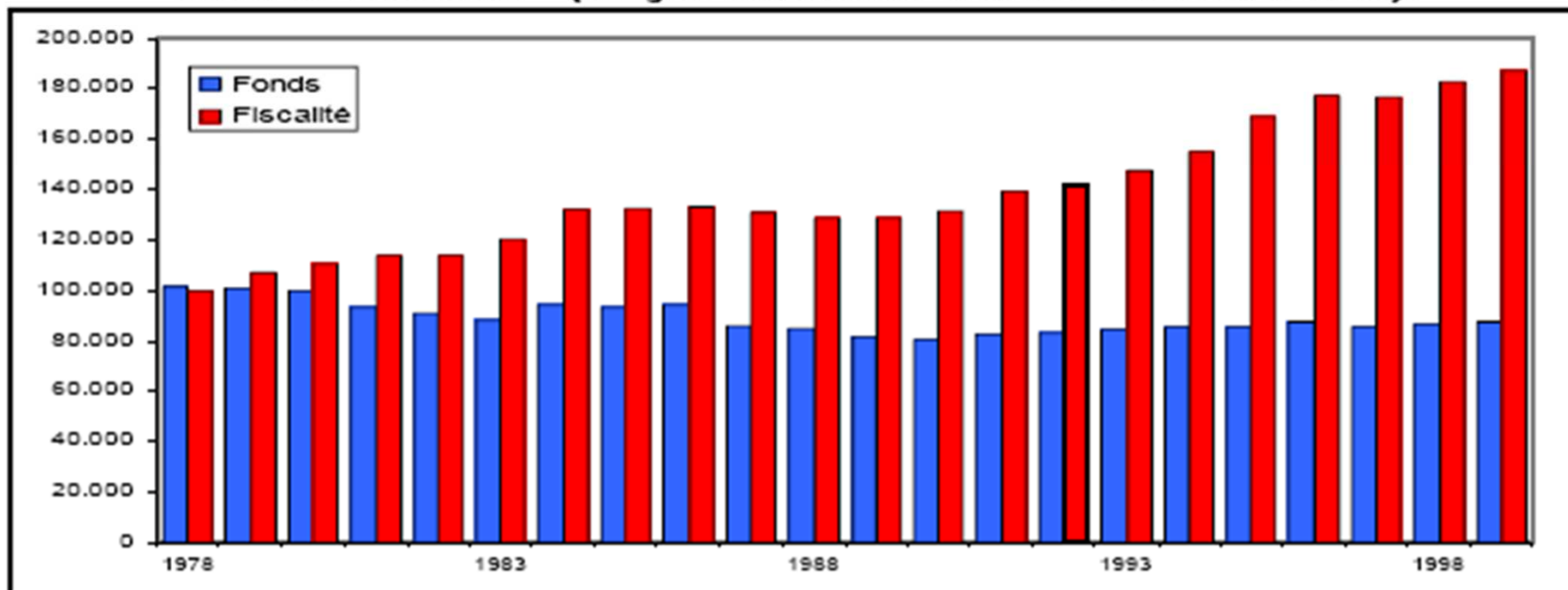
Ce projet s'inspire notamment de la philosophie et des valeurs exprimées par l'article premier du CWATUP Celui-ci définit le territoire de la Région wallonne comme un patrimoine commun de ses habitants et énonce des principes d'ordre général : le développement durable et la cohésion sociale et économique. Il expose ensuite des principes plus particuliers à l'aménagement du territoire, qui constituent la traduction spatiale des premiers : la gestion qualitative du cadre de vie, l'utilisation parcimonieuse du sol et de ses ressources, la conservation et le développement du patrimoine culturel, naturel et paysager.

• Type "parcimonieux-aménagiste"

Source : SDER – Schéma de Développement de l'Espace Régional, p. 5.

- Type "expansionniste"

Graphique 1 : Evolution comparée des dotations et des recettes fiscales des communes belges depuis la fusion des communes – (Budgets communaux en millions de francs de 1999).



Source : Dexia Banque

• Type "sectoriel aspatial"

Production de véhicules par 1000 hab. en 2004

	Production voitures	Production Véh. util.	Total	Habitants	Prod. / 1000 hab.
<u>Belgique</u>	<u>857.119</u>	<u>43.154</u>	<u>900.273</u>	<u>10.396.421</u>	<u>87</u>
Japon	8.720.385	1.791.133	10.511.518	127.417.244	82
Corée du sud	3.122.600	346.864	3.469.464	47.800.006	73
Espagne	2.402.103	608.907	3.011.010	43.197.684	70
Allemagne	5.192.101	377.853	5.569.954	82.431.390	68
France	3.227.416	438.574	3.665.990	60.561.200	61
Etats-Unis	4.229.625	7.759.762	11.989.387	295.734.134	41
Royaume-Uni	1.646.881	209.168	1.856.049	59.911.586	31
Italie	833.578	308.366	1.141.944	58.103.033	20

• **Coût acquisition voiture**

UE = 100 ; B = 92 ; Dk = 131 (Source : Alain Bieber et Jean-Pierre Orfeuill, 1993)

• **Voitures de société en Belgique**

2003 : 47 % des immatriculations de voiture neuve sont des voitures de société

« Je m'opposerai à une modification du régime fiscal. Sous le gouvernement précédent, il a été décidé de ne pas modifier cette taxation. Un tel changement serait aujourd'hui aberrant à l'heure où l'on me demande d'intervenir pour favoriser les investissements dans le secteur automobile en Belgique, touché par Renault Vilvorde et Ford Genk. »

D. Reynders dans *Le Soir* du 28-11-2003 à propos d'un alourdissement de la taxation des voitures de société.

Les trois types de dispositifs de l'aménagement du territoire

Type de dispositifs	Objectifs visés	Exemples
Schémas de planification stratégique (non réglementaires)	<p>Précision du projet politique pour le territoire</p> <p>Coordination des politiques sectorielles ayant un impact sur le territoire</p>	<p>SDER</p> <p>Schéma de structure</p> <p>...</p>
Outils règlementaires	<p>Définition du droit des sols à l'échelle de la parcelle (zonage pour l'occupation du sol ou règlement d'urbanisme pour la construction)</p>	<p>Plan de secteur</p> <p>Règlement général sur les bâtisses relatif à l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite</p> <p>...</p>
Outils d'aménagement opérationnel (passif ou actif)	<p>Délivrance des autorisations en relation avec l'évolution concrète des territoires</p> <p>Intervention directe de la puissance publique sur le territoire et les propriétés foncières</p>	<p>Permis d'urbanisme, permis de lotir</p> <p>Développement de parcs d'activités</p> <p>Construction de logements</p> <p>...</p>

L'étalement urbain : ses causes et ses conséquences

Qu'est-ce que l'étalement urbain ?

- **Une occupation extensive de la ressource foncière**

Urbanisation sur terre vierge, périphérique, grande consommatrice en sols, avec séparation fonctionnelle





Parc industriel de Nivelles
Source : *Géographie de la Belgique*, 1992,
Crédit communal, Bruxelles, p. 391.

L'étalement urbain : ses causes et ses conséquences

Le facteur déclenchant de la mobilité relâchée

Pratiques de mobilité **➡** Formes urbaines

Ville = Potentiel d'accessibilité, d'interactions

= Minimisation des distances (distance-temps, distance-coûts)

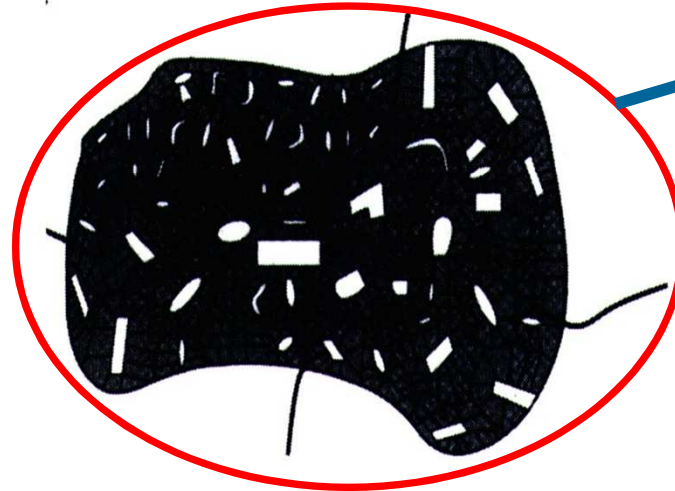
Accroissement
des vitesses (x 10) **➡** Même potentiel sur un
espace (x 100) plus vaste

Figure 1 : Les formes urbaines et l'évolution des modes de transport

Ville « piétonne » traditionnelle

- haute densité
- multifonctionnalité
- structure organique

Depuis approx. - 3500



Offre foncière
physiquement
accessible

Sources : P.W.G. Newman et J.R. Kenworthy, 1996

« tramway »

Banlieue « ferroviaire »
« Poche piétonne »

Lotissement

Sources : P.W.G. Newman et J.R. Kenworthy, 1996

Zone industrielle

Sources : P.W.G. Newman et J.R. Kenworthy, 1996

- banlieue « tramway »
- banlieue « ferroviaire »
- « poche piétonne »
- haute densité
- banlieue intermédiaire
- lotissement
- ruralain
- zone industrielle

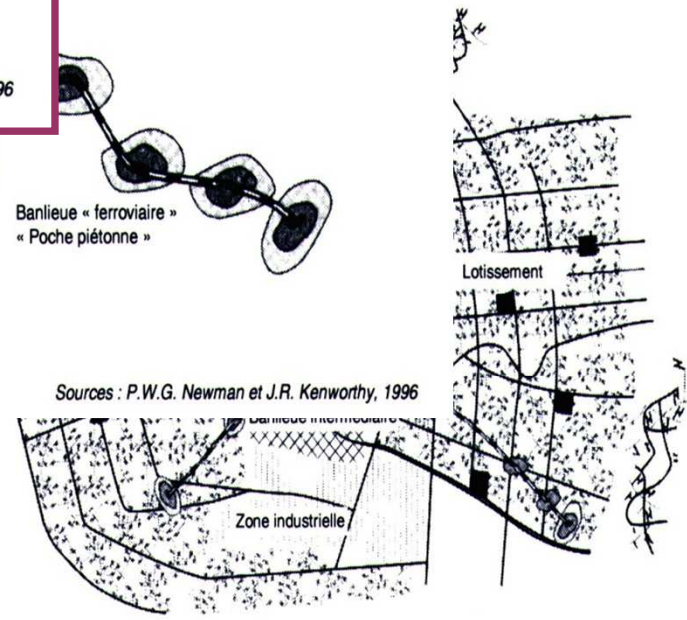


Figure 1 : Les formes urbaines et l'évolution des modes de transport

Ville « piétonne » traditionnelle

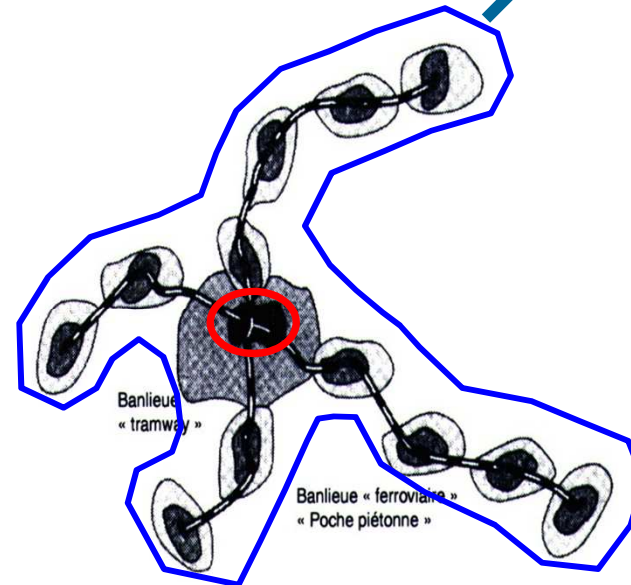
- haute densité
- multifonctionnalité
- structure organique

Offre foncière
physiquement
accessible

Ville « transports en commun »

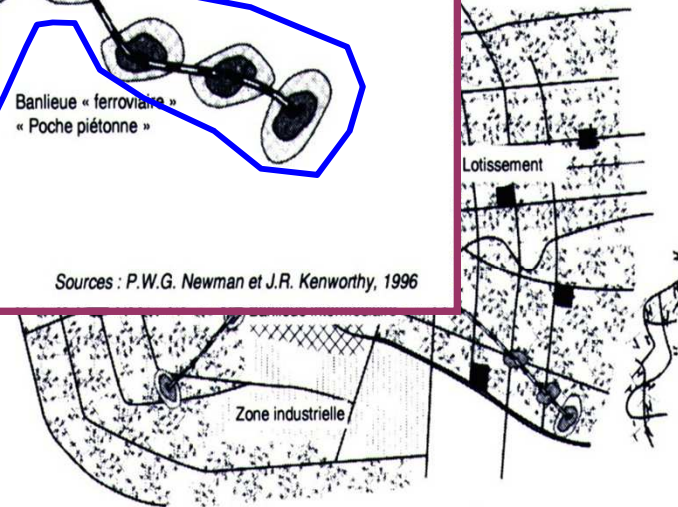
- densité moyenne
- multifonctionnalité
- forte centralisation

Depuis approx. 1850



Sources : P.W.G. Newman et J.R. Kenworthy, 1996

- banlieue « tramway »
- banlieue « ferroviaire »
- « poche piétonne »
- haute densité
- banlieue intermédiaire
- lotissement
- rurbain
- zone industrielle



Sources : P.W.G. Newman et J.R. Kenworthy, 1996

Source : P.W.R. Newman et J.R. Kenworthy, 1996, pp. 2-3.

Figure 1 : Les formes urbaines et l'évolution des modes de transport

Ville « piétonne » traditionnelle

- haute densité
- multifonctionnalité
- structure organique



Ville « transports en commun »

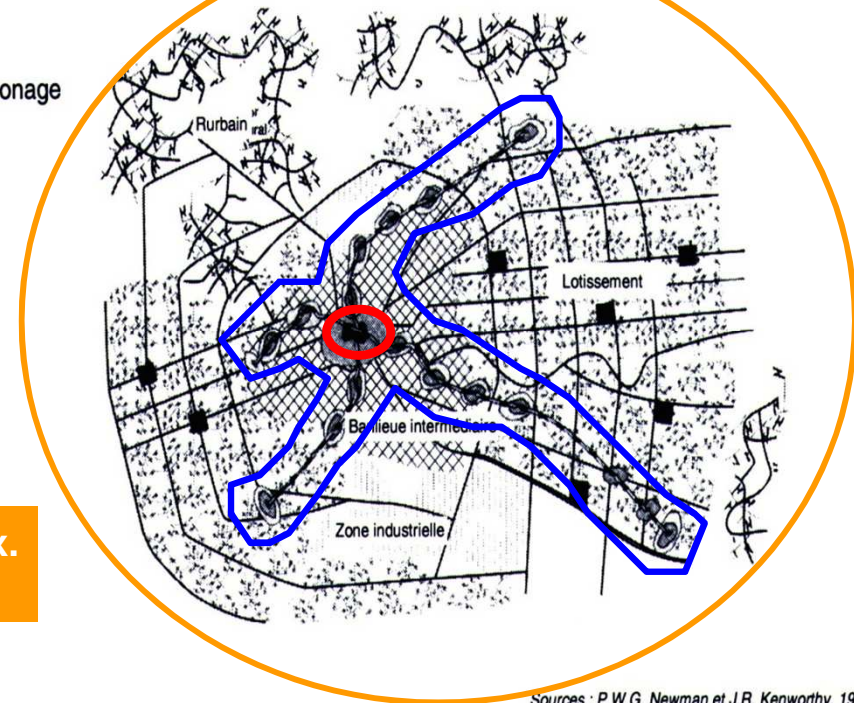
- densité moyenne
- multifonctionnalité
- forte centralisation



Offre foncière
physiquement
accessible

Ville « voiture »

- faible densité
- monofonctionnalité et zonage
- faible centralisation



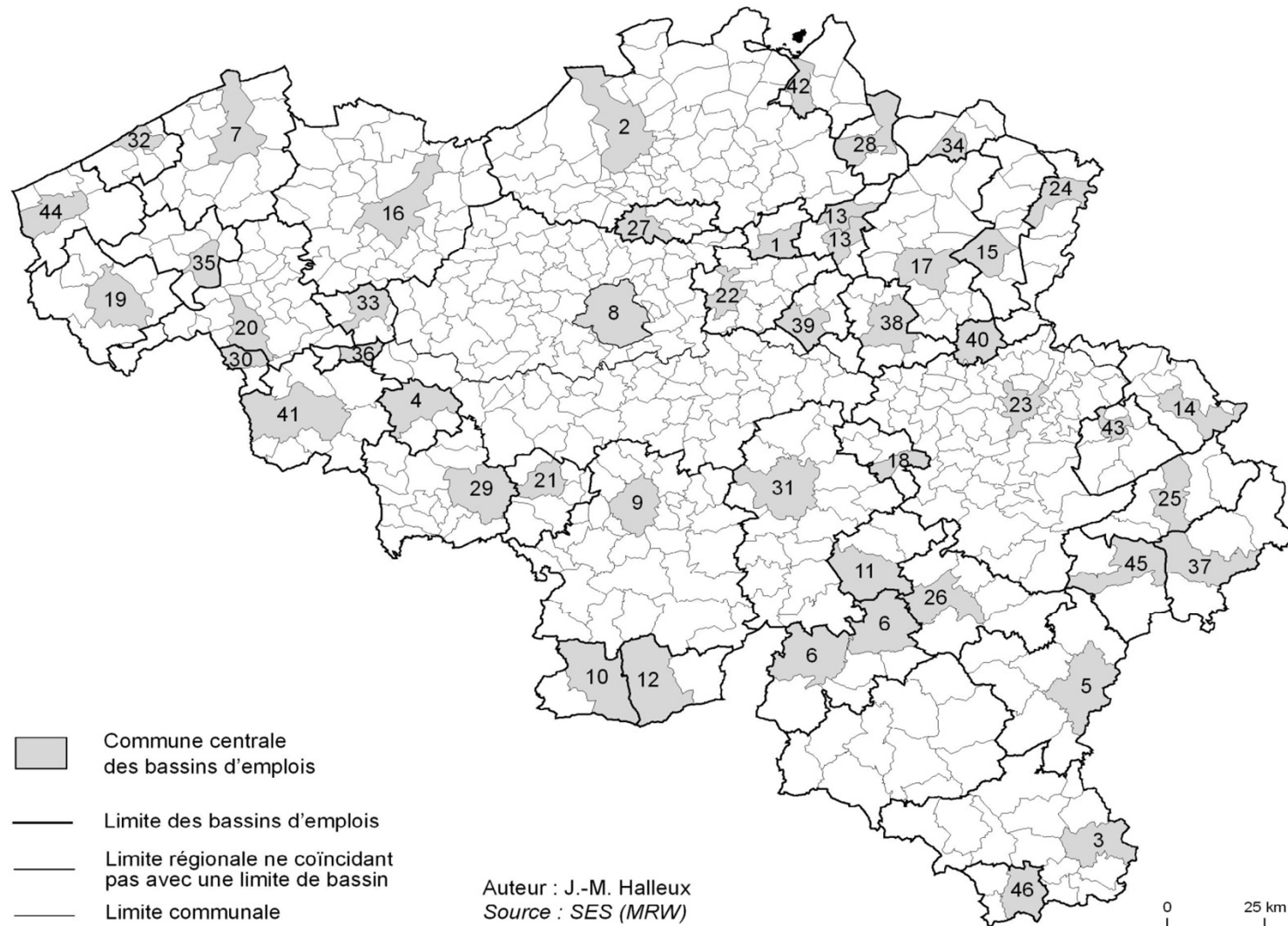
Depuis approx.
1950

Sources : P.W.G. Newman et J.R. Kenworthy, 1996

Source : P.W.R. Newman et J.R. Kenworthy, 1996, pp. 2-3.

Discordance entre les espaces vécus et les territoires institutionnels !

Identification des bassins d'emploi



L'étalement urbain : ses causes et ses conséquences

Les choix résidentiels

Enquêtes sur la périurbanisation : profils et motivations

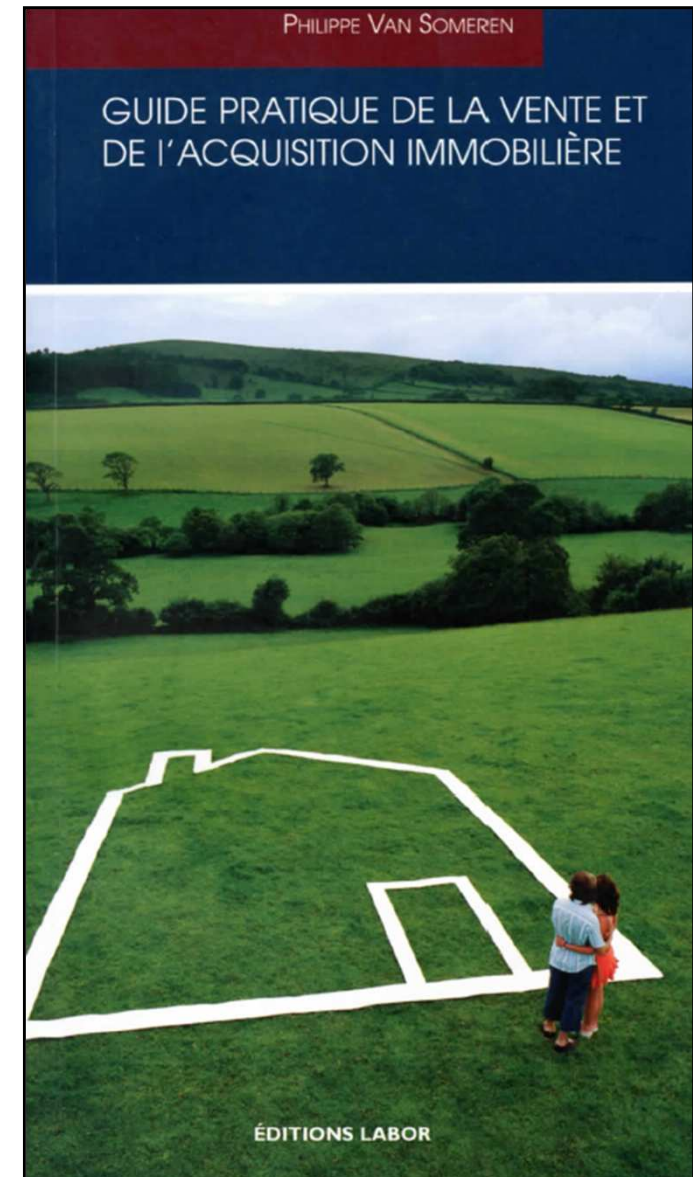
1. Modèle de réussite du "4 façades"

- Maison unifamiliale isolée avec jardin
- Statut de propriétaire

2. Éléments déclenchants

- Cycle de vie : mariage-parenté (25-40 ans)
- Insatisfaction du logement
- Offre urbaine inadaptée

⇒ **Enjeux urbanistique :
les enfants et la ville**



L'étalement urbain : ses causes et ses conséquences

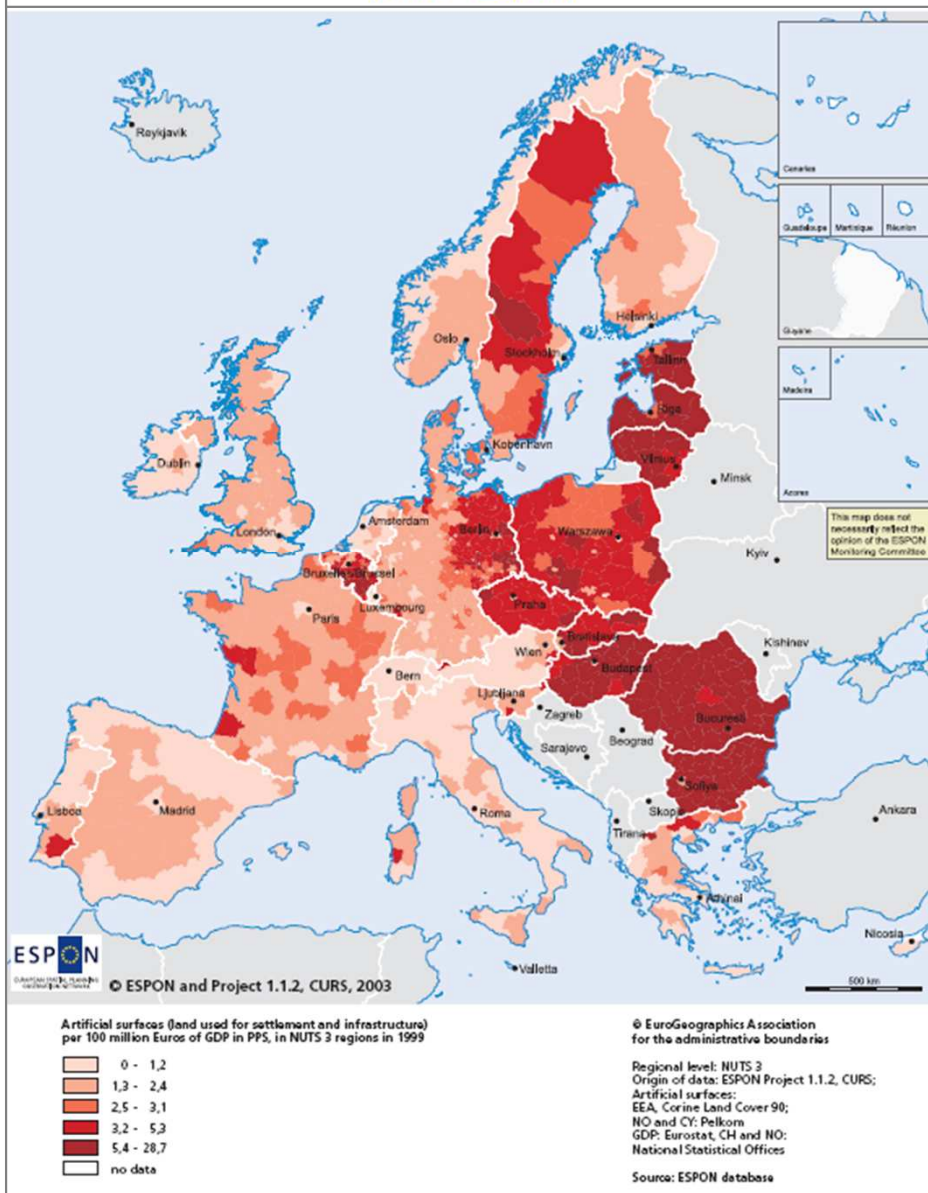
L'étalement est universel (suit l'équipement automobile)

- **Mais d'intensité variable**

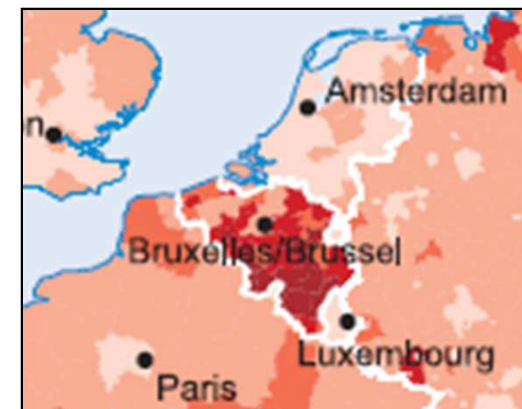
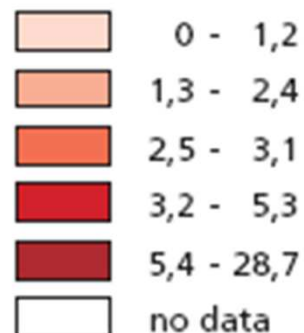
Fragilité des milieux naturels, histoire, préférences culturelles, choix collectifs et politiques publiques...

- **Et particulièrement poussé en Belgique !**

Travaux produits dans le cadre de
l'Observatoire en Réseau de l'Aménagement du Territoire Européen
(Orate - Espon)

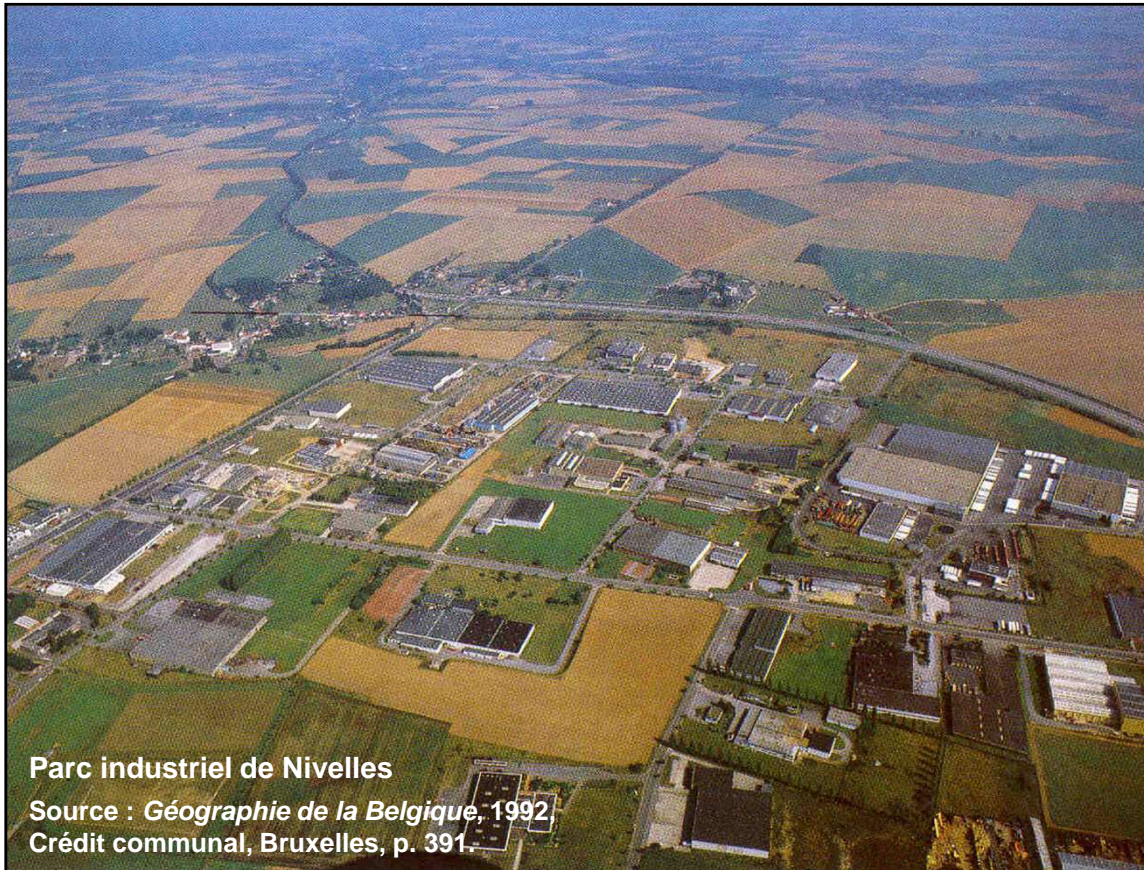


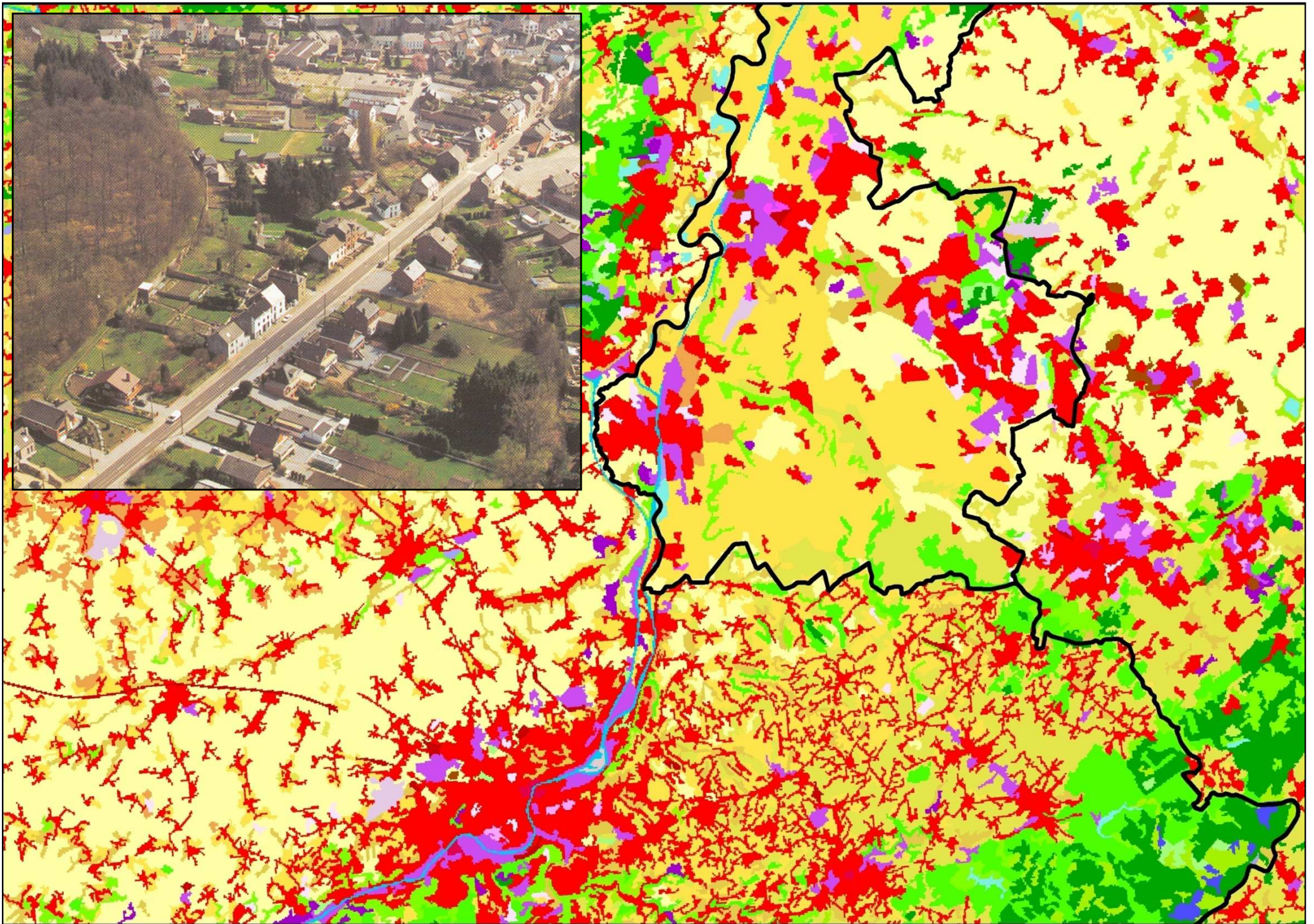
Surfaces urbanisées (km²) par 100 millions d'euros de PIB



The average amount of artificial surfaces per 100 million PPS is 2,8 km² / 100 million Euros.

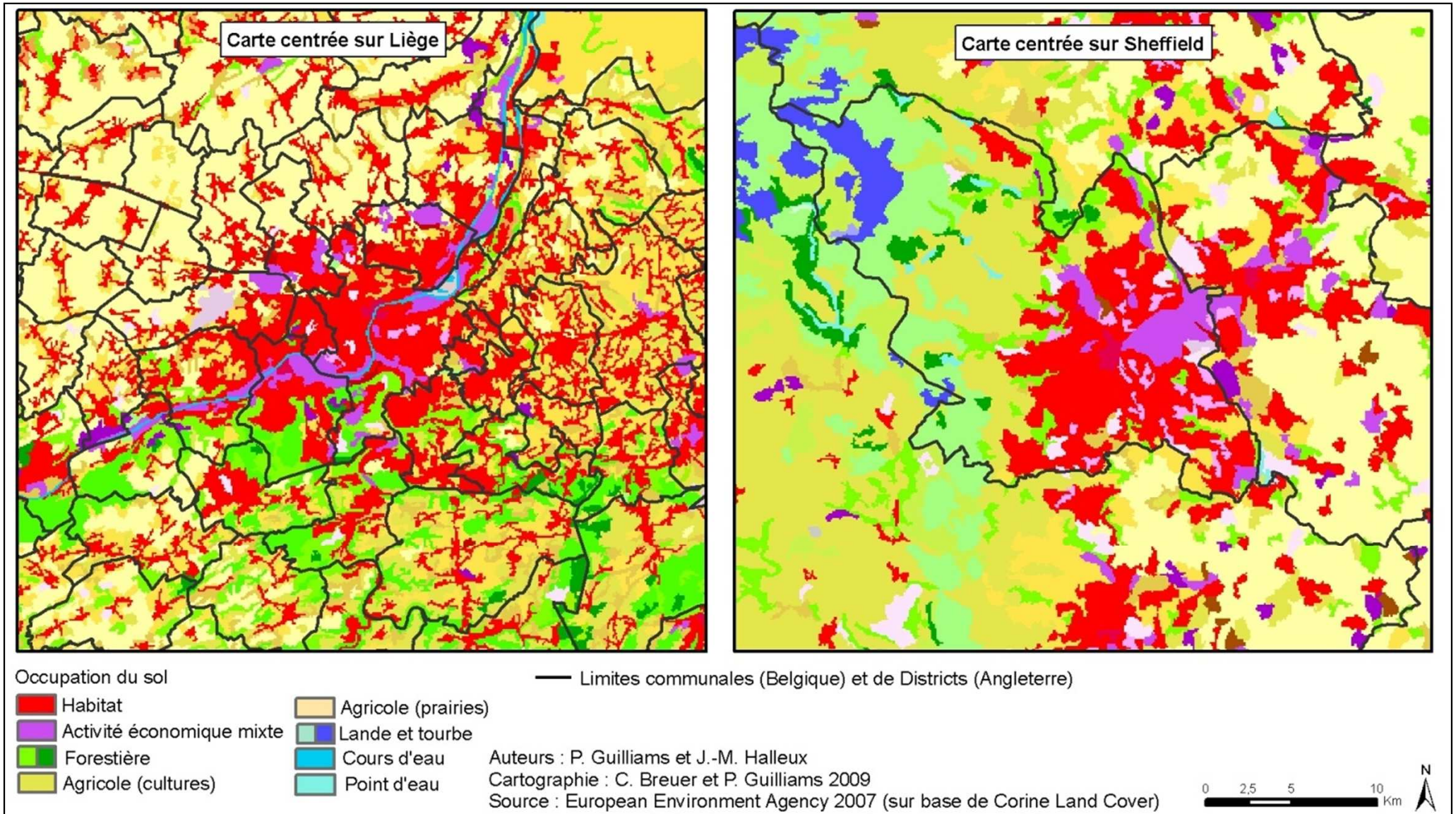
Source : ESPON, 2006, *Territory matters for competitiveness and cohesion*, ESPON Synthesis Report III, p. 51.





Source : European Environment Agency (sur base de Corine Land Cover (2000))

Pourquoi un tel étalement urbain en Belgique ?



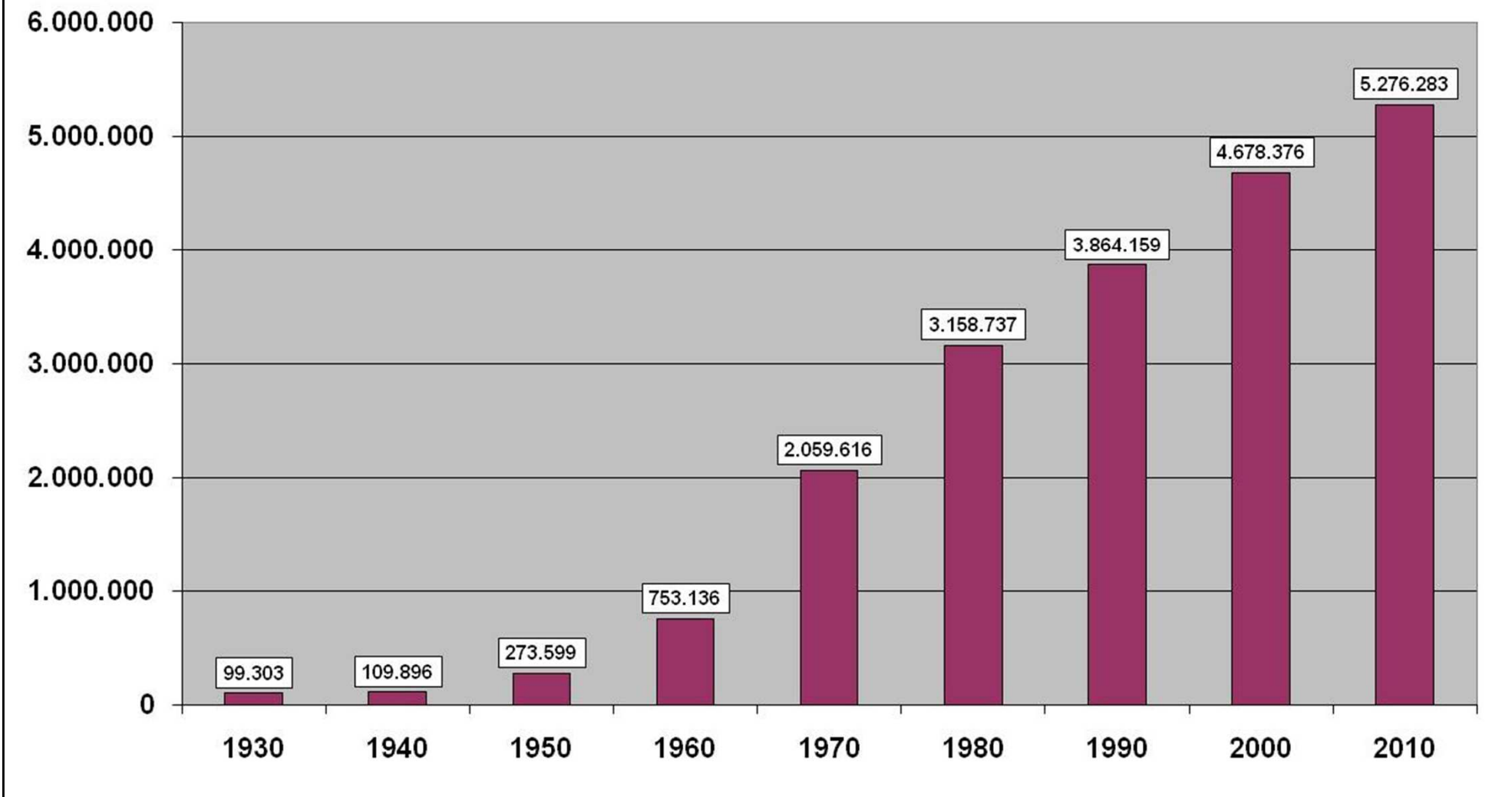
Source : P. Guilliams et J.-M. Halleux, 2009, p. 103.

L'étalement urbain : ses causes et ses conséquences

Les surcoûts de l'étalement

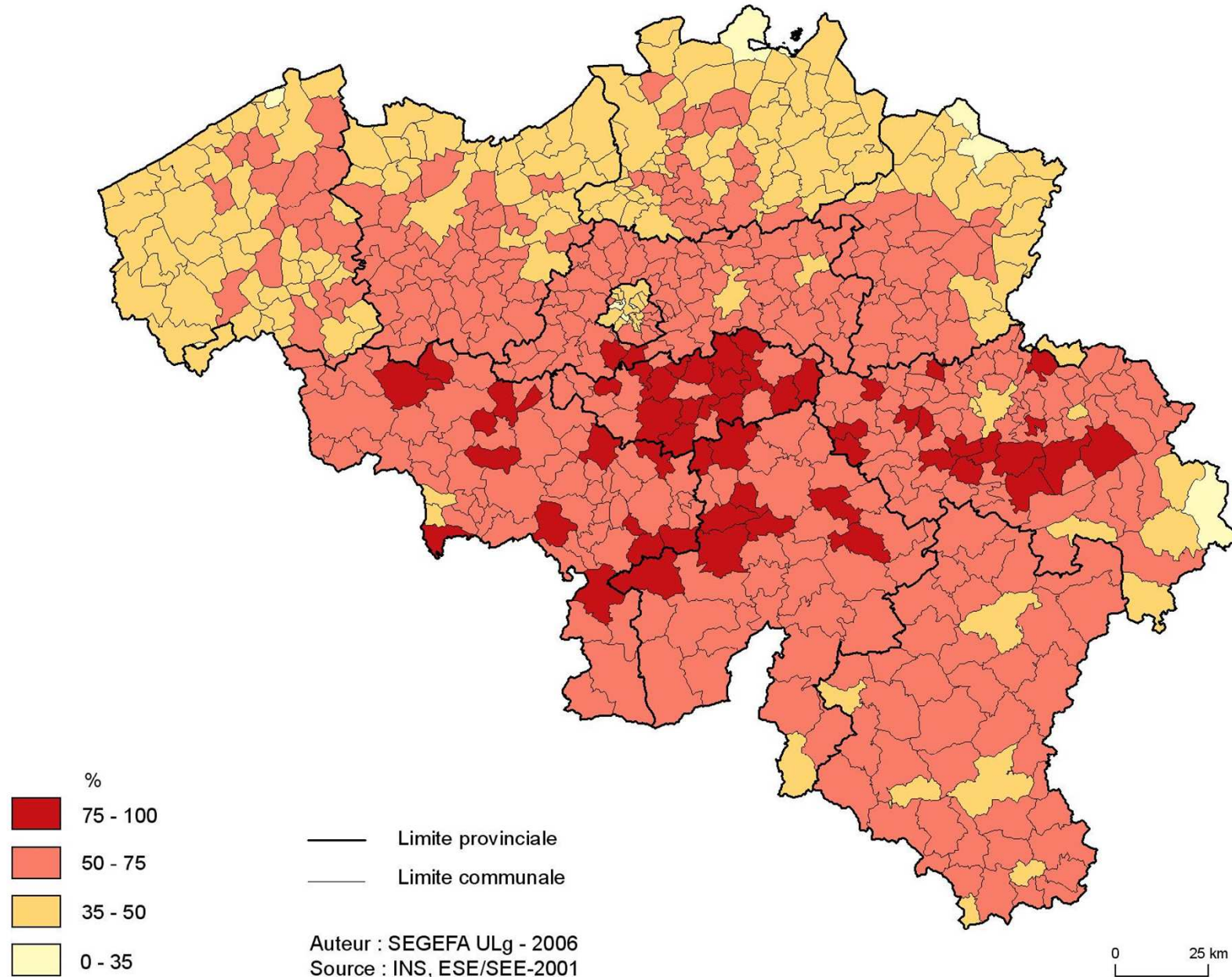
- La dépendance à l'automobile (et donc au pétrole)

Évolution du nombre de voitures particulières en Belgique



Source : http://economie.fgov.be/fr/statistiques/chiffres/circulation_et_transport/circulation/parc/ (Mai 2011)

Part des déplacements en voiture dans l'enseignement primaire



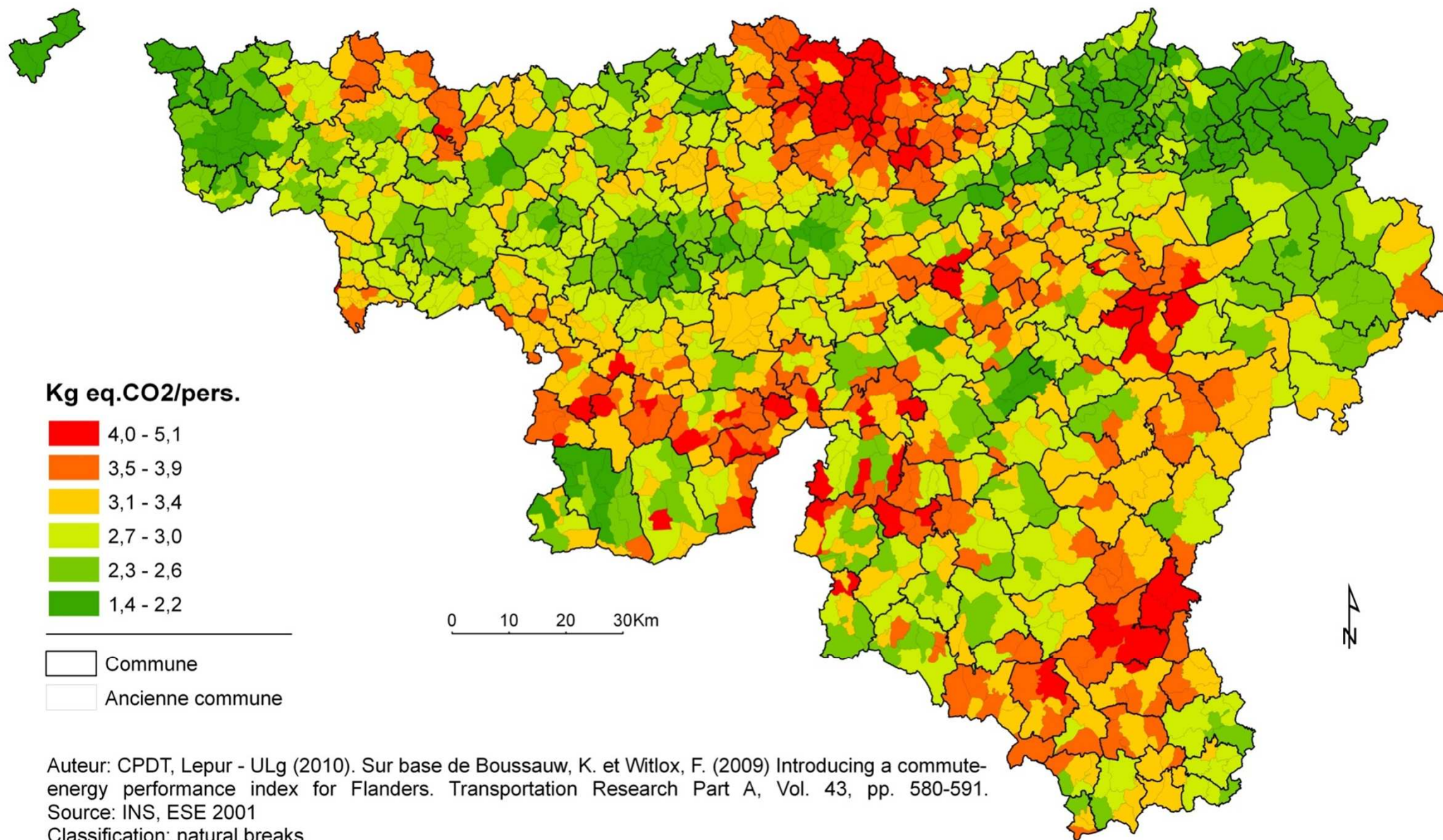
Source : J.-M. Halleux et al., 2009, p. 205.

L'étalement urbain : ses causes et ses conséquences

Les surcoûts de l'étalement

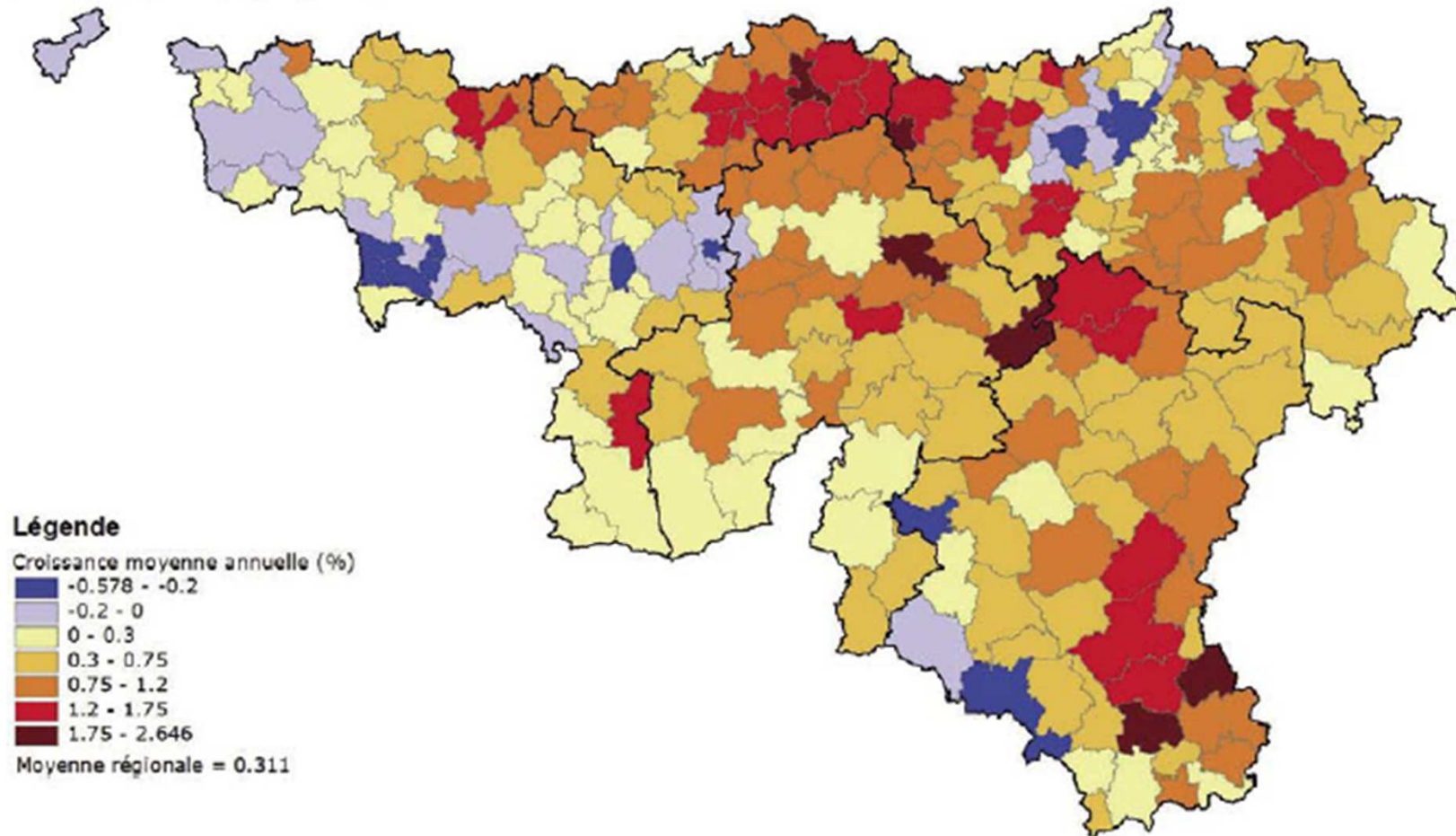
- La dépendance à l'automobile (et donc au pétrole)
- Le dérèglement climatique

Emission de GES des déplacements domicile-travail en Wallonie par ancienne commune (2001)

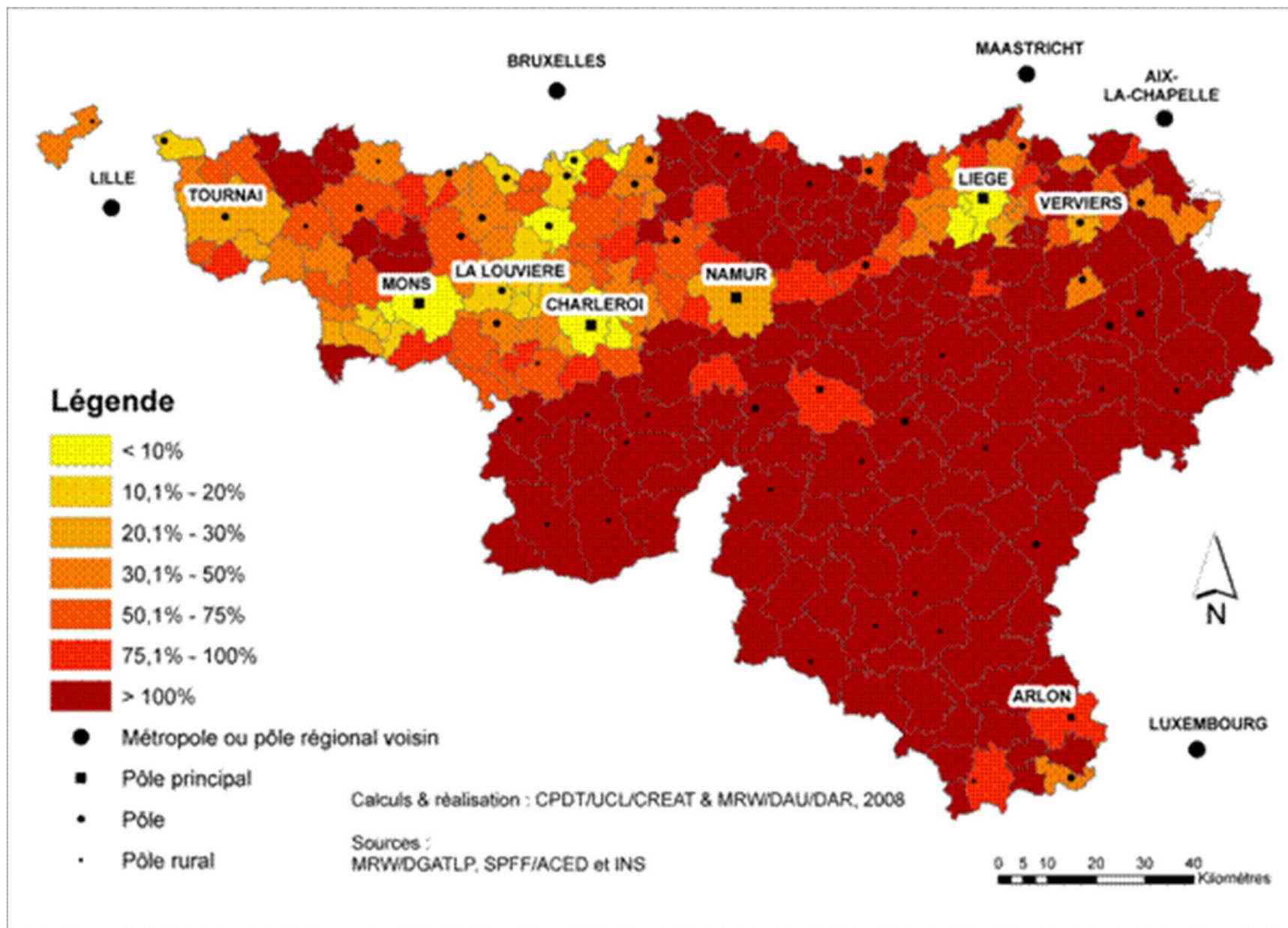


Source : S. Dujardin et al., 2010, p. 6.

Evolution de la population 1991-2006



Source : C. Vandermotten, 2007, p. 100.



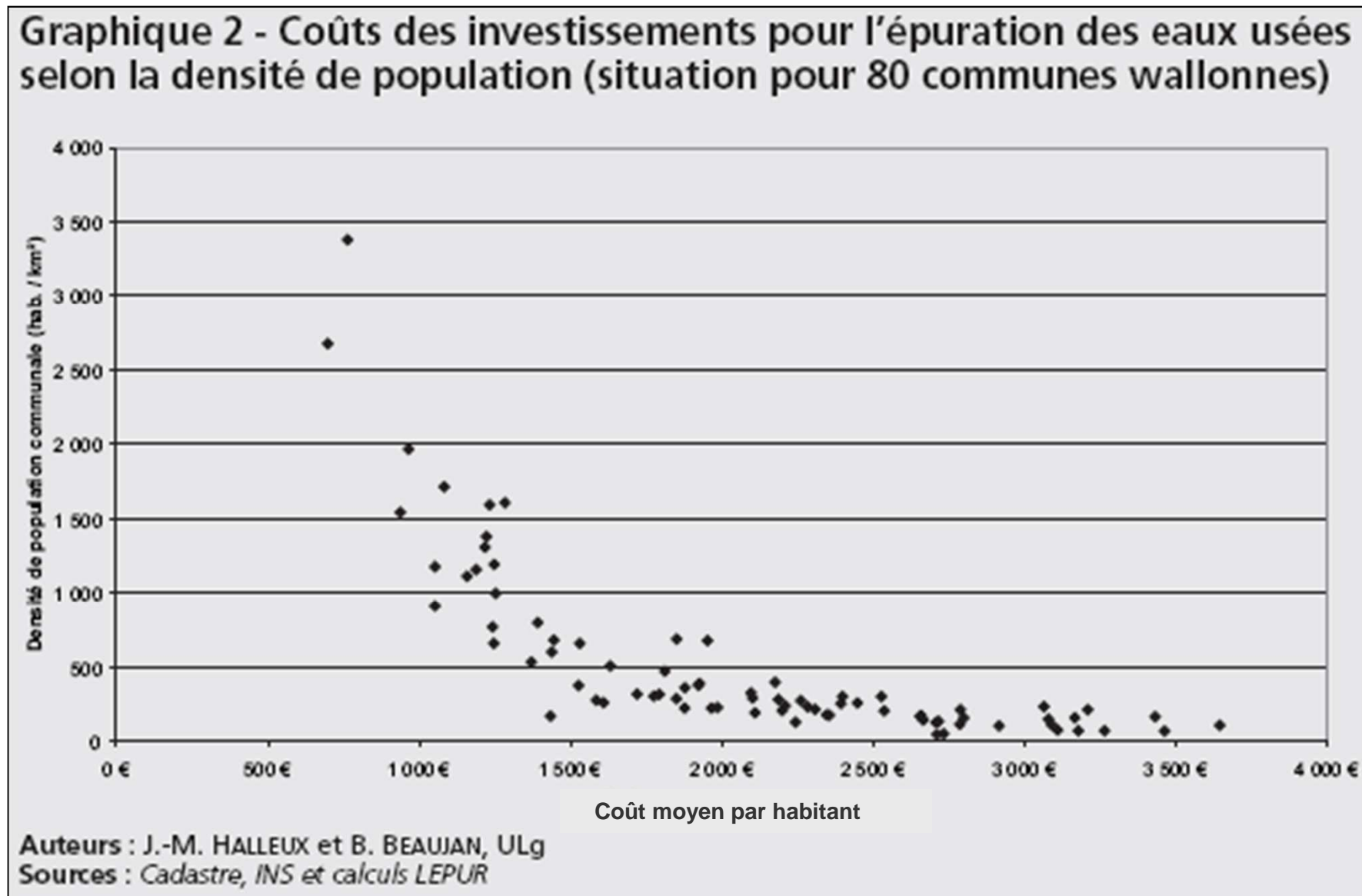
Source : E. Lepers et D. Morelle, 2008, pp. 56.

L'étalement urbain : ses causes et ses conséquences

Les surcoûts de l'étalement

- La dépendance à l'automobile (et donc au pétrole)
- Le dérèglement climatique
- Les surcoûts en matière de services collectifs

Trois types de fourniture technique : infrastructure, superstructure et desserte par des agents spécialisés



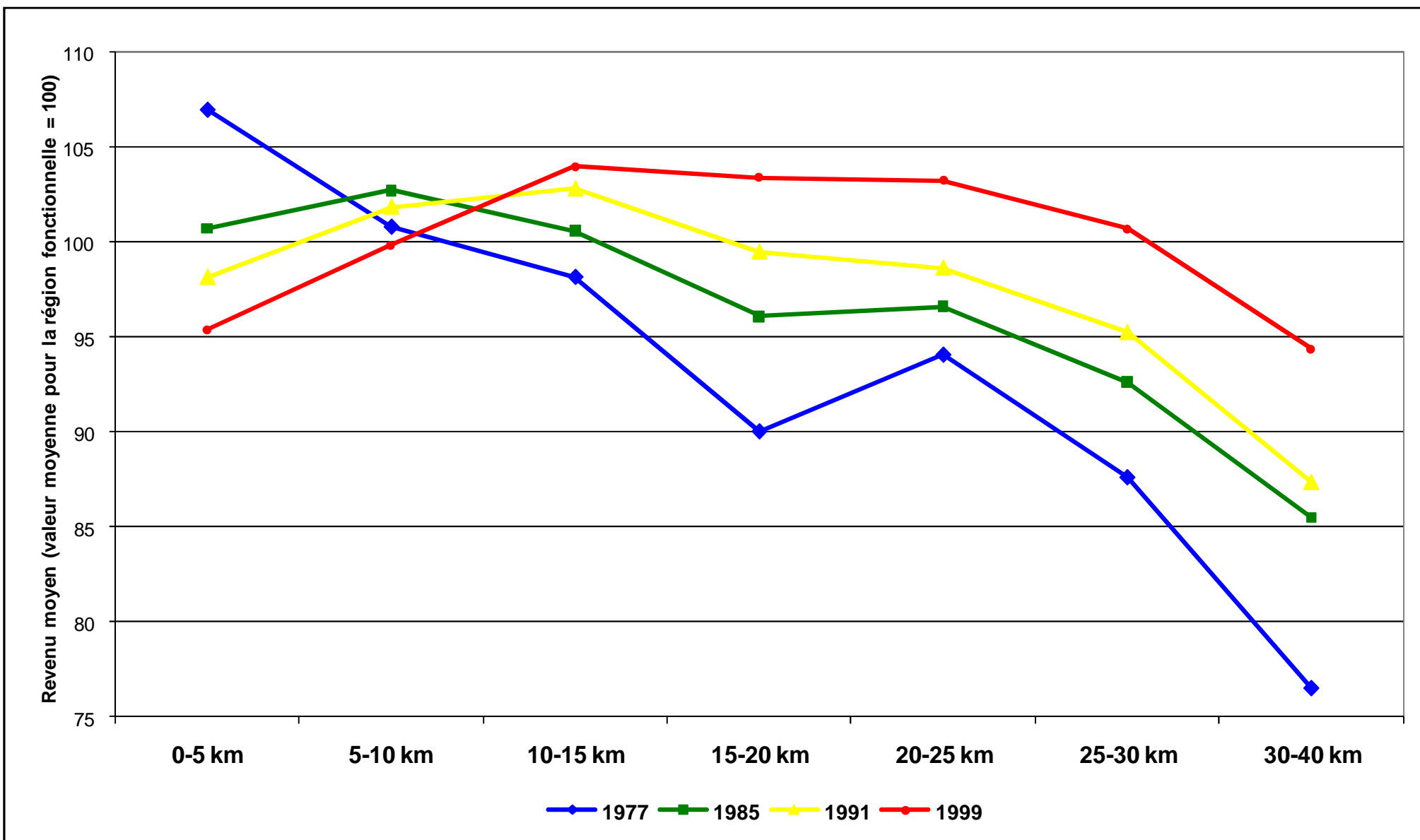
Source : J.-M. Halleux et al., 2008, p. 31.

L'étalement urbain : ses causes et ses conséquences

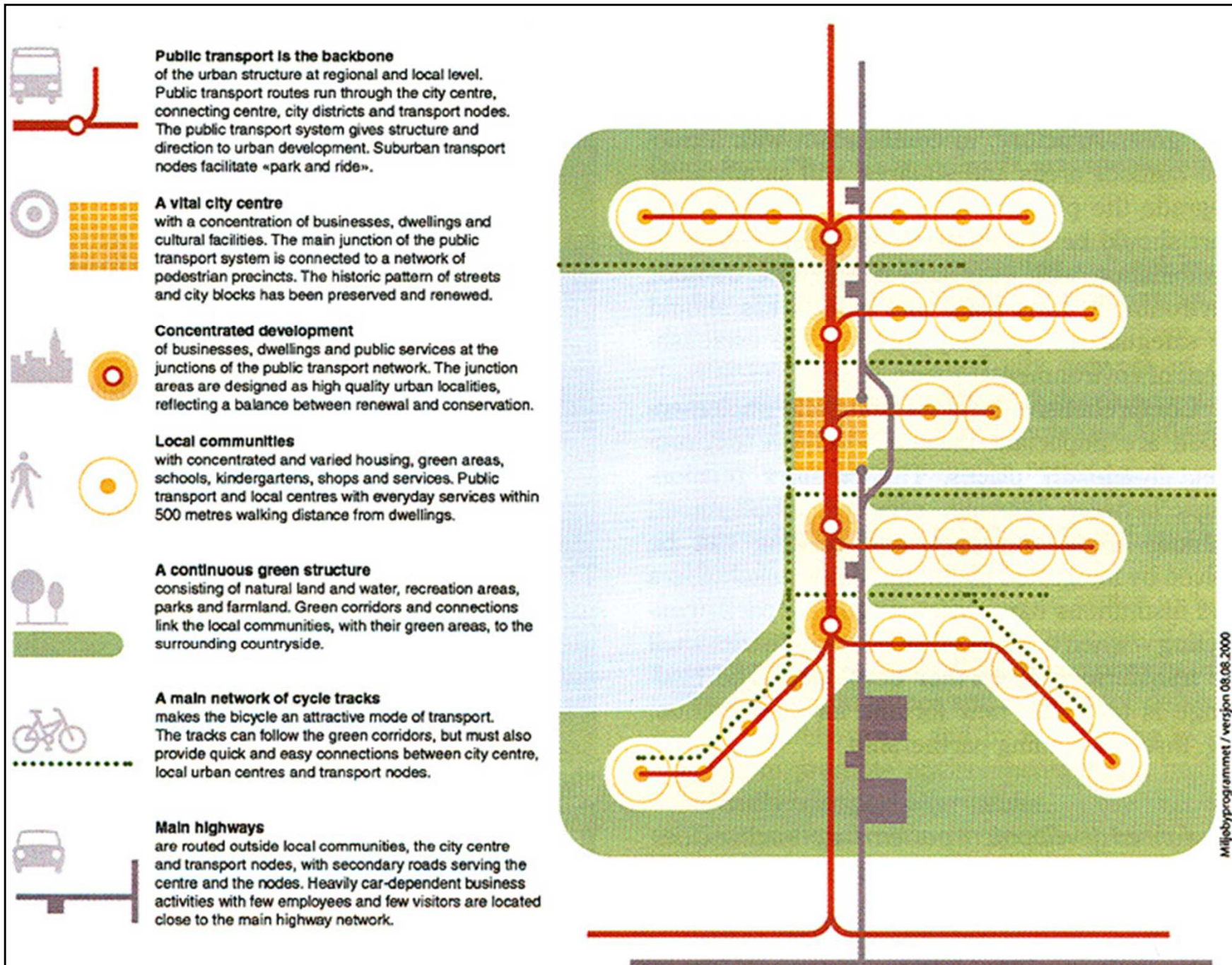
Les surcoûts de l'étalement

- La dépendance à l'automobile (et donc au pétrole)
- Le dérèglement climatique
- Les surcoûts en matière de services collectifs
- La cohésion sociale et la paupérisation des villes

Revenu moyen par habitant dans la région urbaine de Liège

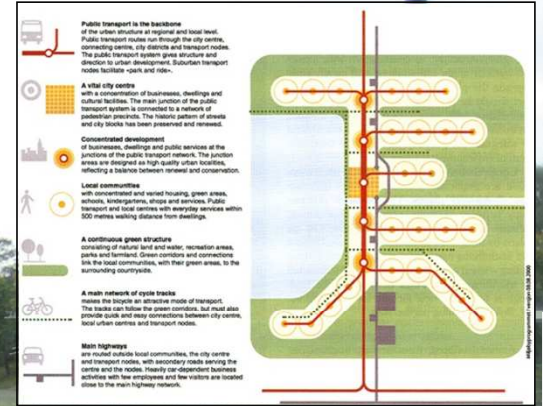


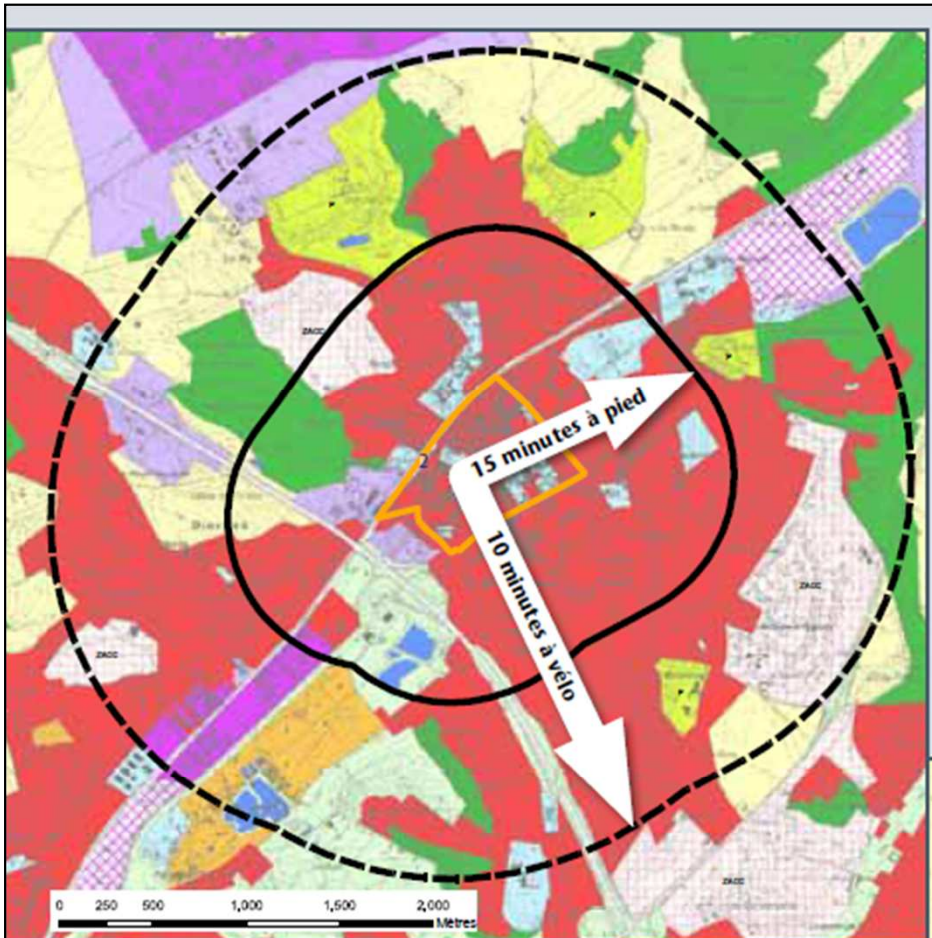
Le modèle de la ville compacte qualitative



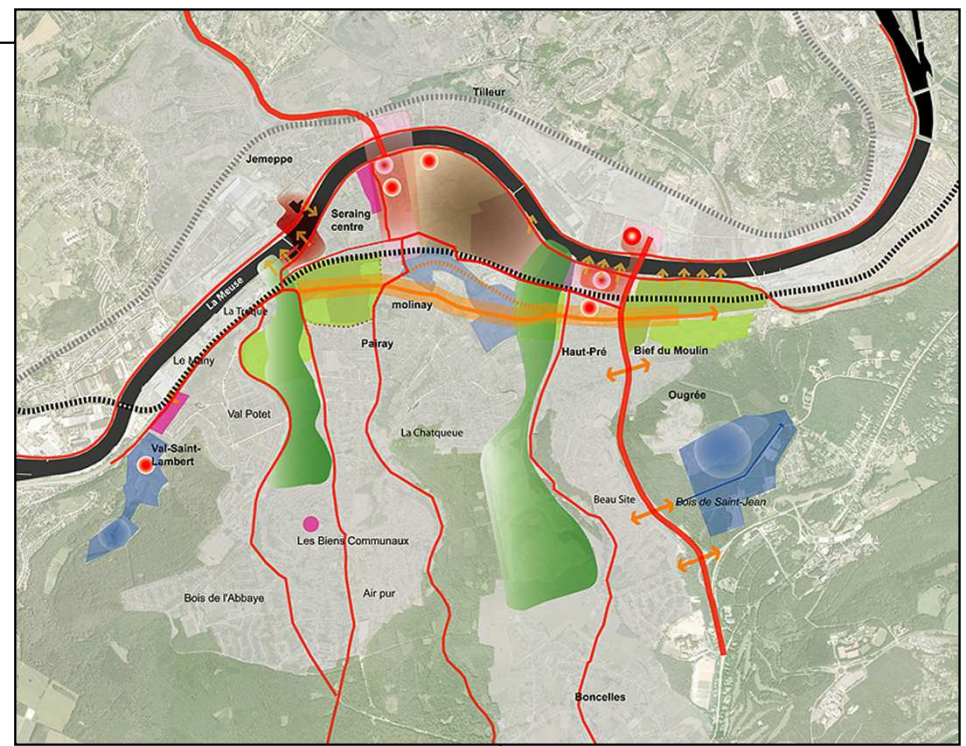
Source : Royal Ministry of the Environment (Norway), 2001-2002, p. 13.

Nimègue (NL)

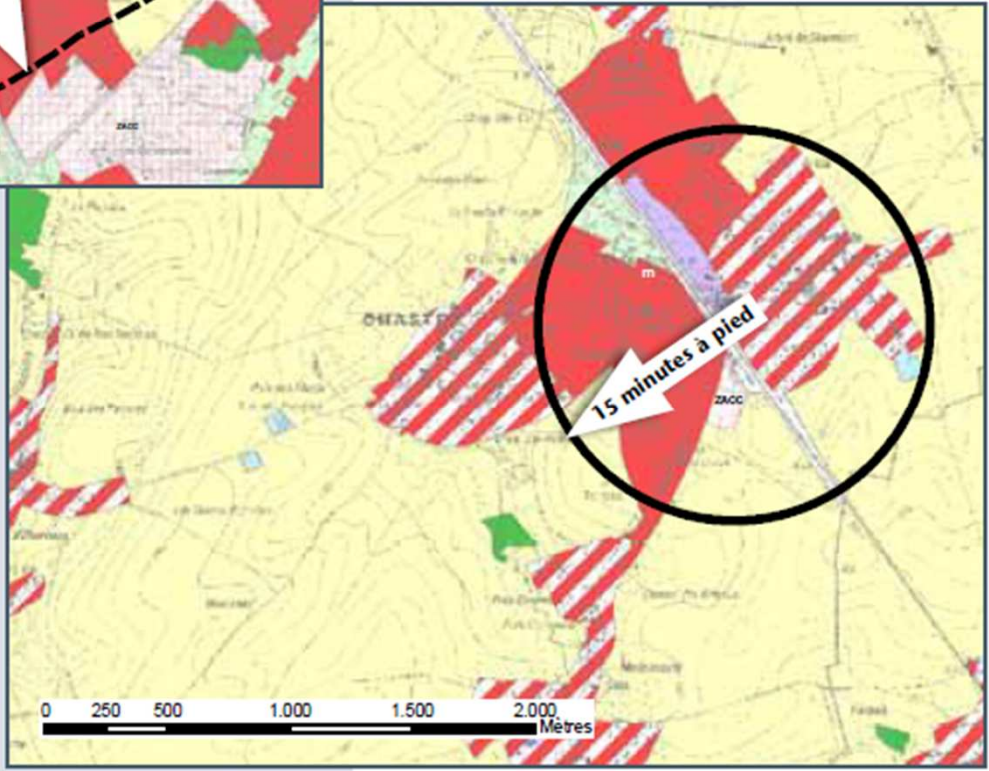




Ville à pied
et ville à vélo



Source : Master Plan de la
vallée sérésienne

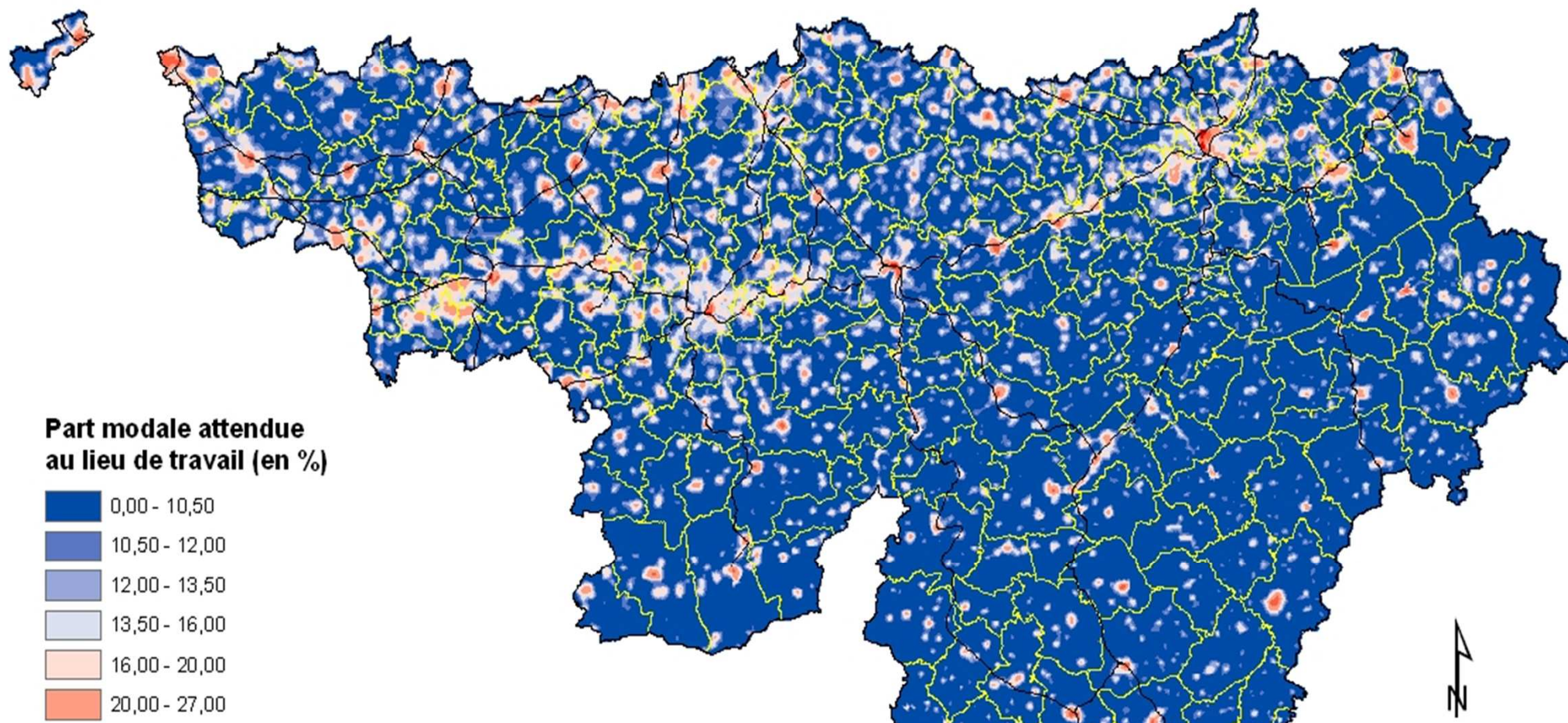


Village à pied

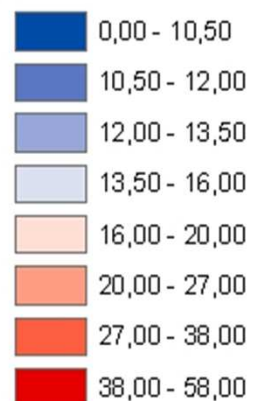
Source : P. Henry, 2010, p. 16.

Accessibilité par les modes alternatifs à la voiture en Région wallonne

Pour plus d'informations : http://cpdt.wallonie.be:80/?id_page=73



Part modale attendue au lieu de travail (en %)



Limite communale
Ligne de chemin de fer à trafic passager

Espace géographique de référence : Wallonie

Lieux pris en compte : 6'700'000 pixels de 50m x 50m

Phénomène analysé : accessibilité par les modes alternatifs à la voiture

⇒ Distance des arrêts de train et de bus

⇒ Fréquence des trains et des bus à ces arrêts

Accessibilité par les modes alternatifs à la voiture en région liégeoise

Part modale attendue
au lieu de travail (en %)

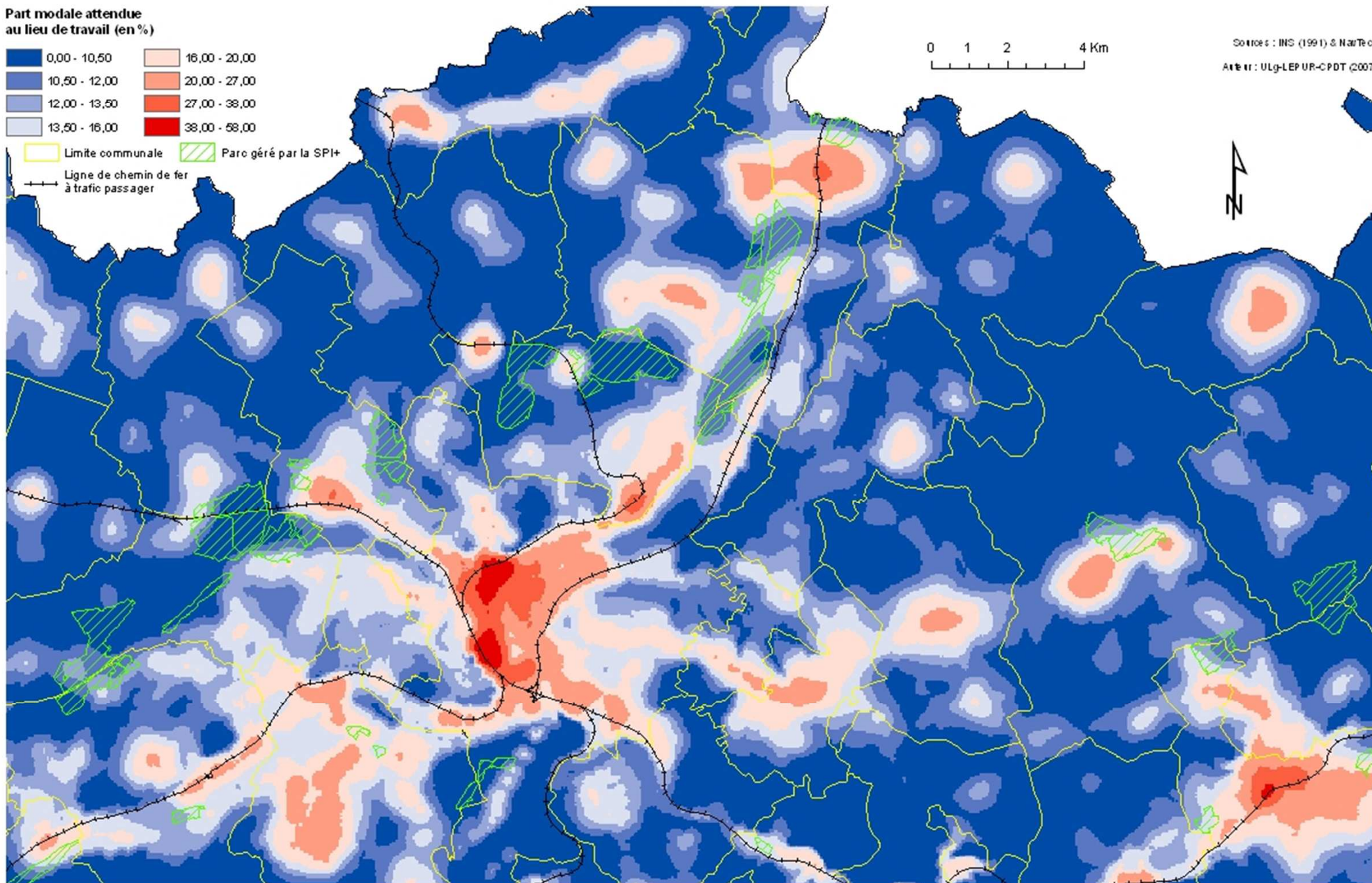


Limite communale Parc géré par la SPI+

Ligne de chemin de fer
à trafic passager

0 1 2 4 Km

Source : INS (1991) & NatTeck
Auteur : ULg-LEP UR-CPDT (2007)



Pour plus d'informations : http://cpdt.wallonie.be:80/?id_page=73

Les trois types de dispositifs de l'aménagement du territoire

Type de dispositifs	Objectifs visés	Vers la ville compacte qualitative...
Schémas de planification stratégique (non règlementaires)	<p>Précision du projet politique pour le territoire</p> <p>Coordination des politiques sectorielles ayant un impact sur le territoire</p>	<p>Quel projet pour la Wallonie ?</p> <p>Quel projet pour ses communes ?</p> <p>Coordination entre l'aménagement et les politiques sectorielles</p> <p>Coordination entre communes</p>
Outils règlementaires	<p>Définition du droit des sols à l'échelle de la parcelle (zonage pour l'occupation du sol ou règlement d'urbanisme pour la construction)</p>	<p>Les zones d'habitat du plan de secteur : un nouvel compromis entre intérêt individuel et les thèses aménagistes...</p>
Outils d'aménagement opérationnel (passif ou actif)	<p>Délivrance des autorisations en relation avec l'évolution concrète des territoires</p> <p>Intervention directe de la puissance publique sur le territoire et les propriétés foncières</p>	<p>Comment mobiliser les terrains les plus accessibles par une politique active d'aménagement opérationnel ?</p>

Bibliographie citée

- Bieber A. et Orfeuil J.-P., 1993, « La mobilité urbaine et sa régulation : quelques comparaisons internationales », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°59-60, pp. 126-139.
- Brunet R., 1997, *L'aménagement du territoire en France*, La Documentation Photographique n°7041, La Documentation française, Paris.
- Dujardin S., Labeeuw F.-L., Melin E. et Teller J., 2010, « Structuration du territoire pour répondre aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre », *La dimension territoriale des politiques énergétiques et de réduction des gaz à effet de serre*, Colloque CPDT des 8 et 9 novembre 2010.
- ESPON, 2006, *Territory matters for competitiveness and cohesion*, ESPON Synthesis Report III.
- Guilliams P. et Halleux J.-M., 2009, « La réaffectation des friches industrielles dans les régions de tradition industrielle wallonnes et anglaises : comparaison entre Liège et Sheffield », *Territoire(s) wallon(s)*, n°3, pp. 101-112. URL : <http://hdl.handle.net/2268/62339>
- Halleux J.-M., Lambotte J.-M. et Bruck L., 2008, « Etalement urbain et services collectifs : les surcoûts d'infrastructures liés à l'eau », *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n°1, pp. 21-42. URL : <http://hdl.handle.net/2268/63390>
- Halleux J.-M., Lambotte J.-M., Rixhon G. et Mérenne-Schoumaker B., 2009, « Les déplacements domicile-école », *Le mouvement pendulaire en Belgique*, Monographie n°10 de l'Enquête Socio-économique 2001, pp. 169-219. URL : <http://hdl.handle.net/2268/64850>
- Henry P. (Ed.) , 2010, *Politique d'aménagement du territoire pour le 21e siècle. Lignes de force*.
- Lepers E. et Morelle D., 2008, « Occupation et affectation du sol, empreintes de la structure du territoire ? », *Territoire(s) wallon(s)*, n°2, pp. 43-58.
- Newman P.W.G. et Kenworthy J.R., 1996, « The land use – transport connexion. An overview », *Land Use Policy*, Vol 13, n°1, pp. 1-22.
- Royal Ministry of the Environment (Norway), 2001-2002, *Improving urban environment*, Report n°23 to the Storting.
- Vandermotten C., 2007, « Des graphiques et des chiffres. L'évolution démographique récente des communes wallonnes », *Territoire(s) wallon(s)*, n°1, pp. 97-98.

**Merci pour
votre attention**