



*Conférence Permanente
du Développement
Territorial*

EXPERTISE 1 : QUELLES PERSPECTIVES POUR LES TERRITOIRES
WALLON DANS L'ERE POST-COVID ?
RAPPORT SCIENTIFIQUE SYNTHETIQUE



RAPPORT FINAL – DECEMBRE 2021



Université de
Liège - Lepur



Université Libre de
Bruxelles - IGEAT



Université Catholique de
Louvain - CREAT

Responsables scientifiques

Pour le CREAT-UCLouvain : Yves HANIN

Pour l'IGEAT-ULB : Marie-Françoise GODART avec l'appui de Mathieu STRALE

Pour le Lepur-ULiège : Bruno BIANCHET

Chercheurs

Pour le CREAT-UCLouvain : Vincent BOTTIEAU, Martin GRANDJEAN, Coraline BERGER

Pour l'IGEAT-ULB : Xavier COURTOIS, Michèle HAINE, France GOFFIN, Valérie CAWOY

Pour le Lepur-ULiège : Bruno BIANCHET, Pierre-François WILMOTTE, Hubert MALDAGUE, Constance UYTTEBROUCK, Jean-Marc LAMBOTTE

TABLE DES MATIÈRES

I. INTRODUCTION.....	5
II. CONTEXTUALISATION ET MISE EN PERSPECTIVE DE LA CRISE DE LA COVID-196	
III. PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DES THEMES.....	9
1. QUELLES TENDANCES OBSERVEES ET ATTENDUES SUR LES MARCHES FONCIER ET IMMOBILIER (PRINCIPALEMENT A VOCATION RESIDENTIELLE) ?.....	9
1.1 UNE DEMANDE EN LOGEMENTS PEU IMPACTÉE PAR LA CRISE SANITAIRE	9
1.2 UNE DUALISATION SOCIALE ET UNE FRAGMENTATION DU MARCHÉ.....	10
1.3 UNE OFFRE EN LOGEMENTS QUI A DU MAL À RÉPONDRE À LA DEMANDE	10
2. QUELLES PERSPECTIVES POUR L'ATTRACTIVITE DES CENTRES-VILLES ET LEURS ACTIVITES COMMERCIALES ?.....	11
2.1 DE NOUVEAUX MODES DE PRATIQUER LES VILLES.....	11
2.1.1 Une diminution du temps passé dans les plus grandes villes.....	11
2.1.2 Polycentrisme et ville du quart d'heure	12
2.2 DES ACTEURS ET DES OUTILS.....	14
2.2.1 Mobiliser tous les secteurs.....	14
2.2.2 Co-crée des outils flexibles, stratégiques et orientés vers la connaissance territoriale	14
2.3 ATTRACTIVITE DES VILLES ET IMPACTS TERRITORIAUX.....	15
2.3.1 Importance de villes attractives au sein de la Wallonie.....	15
2.3.2 Impacts de la pandémie sur les dynamiques urbaines et territoriales	16
3. QUELLES EVOLUTIONS EN MATIERE DE REPARTITION MODALE, NOTAMMENT EN REGARD DE LA VISION FAST ET DE LA PROGRESSION DU TELETRAVAIL ?.....	17
3.1 TRAVAIL A DISTANCE	17
3.2 TRANSPORTS EN COMMUN.....	17
3.3 VOITURES INDIVIDUELLES	18
3.4 MODES ACTIFS	18
3.5 OFFRE ORIENTEE UTILISATEUR	19
3.6 CONCLUSIONS	19
IV. CONCLUSIONS TRANSVERSALES AUX THEMES : « QUELLES SONT LES EVOLUTIONS DANS LES PRATIQUES DES TERRITOIRES ? ».....	21
1. LA NUMERISATION	21
2. LA CENTRALITE	22
3. LES MODES DE GOUVERNANCE.....	23
4. VERS DE NOUVELLES PRATIQUES TERRITORIALES ?.....	24
V. BIBLIOGRAPHIE.....	26

I. INTRODUCTION

Dans le cadre de son programme annuel 2021, la Conférence Permanente du Développement Territorial (CPDT) a été mandatée pour la réalisation de cette expertise de six mois visant à apporter un éclairage sur l'impact de la crise sanitaire sur trois thèmes :

- « Foncier et immobilier résidentiels »,
- « Les villes, leurs commerces et leur attractivité »,
- « La mobilité des personnes ».

Une brève synthèse de la littérature internationale a permis de tirer de premiers enseignements généraux de la pandémie de la Covid-19 et de mettre celle-ci en **contexte** et en perspective par rapport à d'autres crises et aux risques futurs annoncés par la communauté scientifique (chapitre II).

Pour chacun des trois thèmes, un **état des lieux** a été établi (annexes à ce rapport) via principalement la littérature. Celui-ci est abordé selon trois temporalités :

- Les tendances avant la crise sanitaire : afin de rappeler d'où nous venions mais aussi vers quoi nous allions ! ;
- Les effets observés pendant la crise : poursuite de la tendance, amplification, atténuation, rupture avec l'apparition d'une nouvelle tendance ;
- A quoi pourrait ressembler le monde d'après ? : selon les experts, les sondages d'opinions...

Sa finalité est de questionner les constats qui émergent suite à la crise sanitaire et de les replacer au regard des enjeux territoriaux de long terme.

Chaque état des lieux thématique a été confronté aux avis et ressentis d'acteurs sectoriels représentatifs lors d'un **séminaire**. A travers celui-ci, deux objectifs ont été poursuivis : primo, confirmer, préciser, nuancer ou infirmer, les tendances identifiées à travers l'analyse de la littérature et les conséquences de la crise sanitaire en regard de celles-ci ; secundo, faire émerger des hypothèses d'éventuelles mesures correctrices et identifier les mécanismes ou outils y afférant afin de formuler des recommandations.

Pour chaque thème, un **compte-rendu** du séminaire a été rédigé (annexes à ce rapport) ainsi qu'une conclusion sous la forme des **principaux enseignements** apportés par l'étude (point III de ce rapport).

L'étude se clôture par une **conclusion transversale** aux thèmes sur forme de questionnement « Quelles sont les évolutions dans les pratiques des territoires ? » et en abordant trois aspects : la numérisation, la centralité, les modes de gouvernance (point IV de ce rapport).

II. CONTEXTUALISATION ET MISE EN PERSPECTIVE DE LA CRISE DE LA COVID-19

Le début du 21^{ème} siècle a été fécond en crises. Trois crises majeures ont ébranlé l'Europe ces dix dernières années à savoir la « guerre contre la terreur » (attentats terroristes), la « crise migratoire » et la « crise financière mondiale » (Krastev, 2020), sans oublier les conséquences, déjà bien présentes, du réchauffement climatique, défis des prochaines décennies. Dernière en date, la pandémie de la Covid-19 est, en 2020-2021, une crise sanitaire qui se double d'une crise économique majeure, la 14^{ème} récession globale depuis 1850 (World Bank, 2020) avec un repli du PIB belge en 2020 de 6,2% (Bureau fédéral du Plan, 2021). Elle s'accompagne dans certains pays d'une crise politique, voire d'une crise sociale.

Cette crise est sans précédent à bien des égards. Citons son caractère soudain et global, du jamais vu au niveau économique où la plupart des économies émergentes sont impactées au même titre que les plus avancées (World Bank, 2020). Face à cette crise nous ne sommes pas pour autant égaux. Les disparités en matière de soins de santé, d'éducation, de stabilité financière et de technologie ont conduit la pandémie à avoir un **impact disproportionné sur certains groupes et pays et elle menace de réduire les années de progrès dans la réduction de la pauvreté et des inégalités** ainsi que d'affaiblir la cohésion sociale et la coopération mondiale (World Economic Forum, 2021).

Pour beaucoup d'auteurs, cette pandémie, comme un certain nombre de crises, est plutôt vue comme un **amplificateur de tendances** (émergences, sous-jacentes), de conflits, d'inégalités... que comme un perturbateur (Krastev, 2020 ; Perspectives.brussels, 2020 ; Espon, 2020 ; Zakaria, 2021). Ou autrement dit, pour José Saramago (1997), « *Les épidémies ne transforment pas la société, elles nous aident à voir les vérités de nos sociétés* » et pour Bruno Colmant (2021) « *Chaque crise rapproche le futur de 10 ans* ». Particularité des crises, elles touchent plus durement les publics déjà fragilisés car **les inégalités préexistantes sont souvent accentuées** (Institut fédéral pour le Développement Durable, 2020 ; Perspectives.brussels, 2020). La précarité renforcée de certaines catégories de la population durant cette pandémie pourrait ainsi mener à des fractures sociales liées aux classes, genres, âges ou métiers (Statistique Vaud, 2020).

Un des effets induits majeurs de la Covid-19 est qu'elle **a accéléré la quatrième révolution industrielle**, développant la numérisation de l'interaction humaine, du commerce électronique, de l'éducation en ligne et du travail à distance (Espon, 2020 ; World Economic Forum, 2021). La pandémie a fait tomber les inhibitions et les limitations. Ces changements transformeront la société longtemps après la fin de la pandémie et promettent des avantages (par ex. la capacité de télétravail) mais ils risquent également d'exacerber et de créer des inégalités (World Economic Forum, 2021).

La pandémie actuelle a aussi **permis d'évaluer les politiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme antérieures** en pointant leurs lacunes, atouts et faiblesses. Pour rappel, en occident l'urbanisme des villes a longtemps évolué au fil des principales épidémies (peste, choléra, tuberculose...) afin de les rendre plus résilientes : déménagement des cimetières, ouverture de parcs, imperméabilisation des rues, création d'égouts... La médecine moderne faisant reculer les maladies infectieuses et les architectes, se sentant impuissants face aux maladies cardiovasculaires, au diabète ou au cancer, ont délaissé les préoccupations sanitaires. Au tournant des années 1970, le divorce entre urbanisme et santé est consommé (S. Frioux cité par Chemin, 2020). Si la crise écologique a, depuis quelques années, poussé des urbanistes à s'intéresser de nouveau à la santé, le coronavirus les a pris de court (Chemin, 2020).

Selon Krastev (2020), par rapport à d'autres crises, une des différences majeures est le **point de rupture que la pandémie pourrait constituer**. Le coronavirus a révélé que « *toutes ces politiques dont nos élus nous disaient qu'elles étaient impossibles et impraticables étaient parfaitement possibles et praticables depuis le début... les « règles » sous lesquelles nous avons vécu n'avaient rien d'inéducable* » (Astra Taylor, mars 2020 cité par Krastev). Cette attitude des gouvernements est bien résumée par une citation de Jean Monnet « *Les hommes n'acceptent le changement que dans la nécessité et ils ne voient la nécessité que dans la crise* ». Que cela soit au niveau économique, politique, environnemental ou sociétal, cette crise offre donc une **réelle opportunité de changer les « règles du jeu » et les « façons de faire »** (Krastev, 2020 ; Colmant, 2021).

Des mesures innovantes ont ainsi vu le jour (Espon, 2020), qui tendent à devenir pérennes pour certaines d'entre-elles. Exigeant de l'espace pour la distanciation physique, la Covid-19 remodèle sous nos yeux l'urbanisme de grandes villes, des aménagements vus hier comme audacieux sont devenus réalité. D'autre part cette pandémie planétaire a permis à l'humanité de faire l'**expérience de l'interdépendance et de la solidarité** à un niveau jamais atteint. Cette crise a mis en évidence l'importance de la coopération internationale et l'a favorisé dans de nombreux domaines (Krastev, 2020 ; Zakaria, 2021). Les plans de relance permis par les fonds européens illustrent cette coopération et sont des opportunités pour les États ; pour la Belgique celle de commencer à rattraper son retard d'investissement dans les infrastructures publiques (Dermine, 2021).

Essayons de mettre la pandémie de la Covid-19 en perspective. Les scientifiques nous rappellent que **les mégatendances à l'œuvre en ce 21^{ème} siècle créent des déséquilibres** (Institut fédéral pour le Développement Durable, 2020). Les croissances : démographique, de l'urbanisation et de la prospérité de la classe moyenne dans les pays émergents augmentent la demande de matières premières, de terres pour usage anthropique, d'énergie et d'eau. Ceci a pour conséquences pour la planète les changements climatiques, l'effondrement de la biodiversité, une raréfaction de nombreuses matières premières... et pour certaines sociétés, conflits, famines, non-respect des droits de l'homme, pandémies... Il est ainsi **très probable que nous subissons de multiples chocs dans les années à venir** (Institut fédéral pour le Développement Durable, 2020) dont d'autres pandémies (liées aux activités humaines) plus fréquentes, plus mortelles et plus coûteuses si un profond changement d'approche pour passer de la réaction à la prévention n'intervient pas rapidement (IPBES, 2020).

Selon le « Global Risks Report » de 2021, « L'échec de l'action climatique » est le risque à long terme – « la prochaine décennie ! » - le plus impactant et le deuxième le plus probable identifié après les maladies infectieuses. Dans ce contexte, **la fragmentation croissante de la société**, notamment en Europe, - qui se manifeste par des risques persistants et émergents pour la santé humaine, la montée du chômage, l'élargissement de la fracture numérique et la désillusion des jeunes - **peut avoir de graves conséquences** à une époque instable, marquée par les risques économiques, environnementaux, géopolitiques et technologiques aggravés (World Economic Forum, 2021).

Les crises récentes et les prédictions scientifiques témoignent du **caractère incertain de l'avenir** et de notre vulnérabilité. Pour le dire autrement, l'anticipation des tendances sur base d'un scénario « business as usual » constitue plus que jamais une stratégie fragile (CPDT, 2020). Cette pandémie l'a montré, **les gouvernements doivent être prêts à prendre des mesures extraordinaires** de court terme et de long terme, y compris quand les résultats sont incertains. Au vu des risques à venir, la relance économique, première priorité pour les États, ne devrait ainsi pas reléguer les questions climatiques et environnementales. Selon l'Institut fédéral pour le Développement Durable (2020), il est **indispensable de rendre notre économie et notre société plus résilientes aux chocs** qui peuvent leur être imposés et ceci **passer par une politique d'anticipation** à travers une approche inter, multi et transdisciplinaire. Il est aussi **nécessaire d'engager**

notre économie et notre société sur la voie d'un avenir bas-carbone, respectueux et régénérateur de la biodiversité, tout en ayant à cœur la justice sociale (incluant notamment la réduction de la pauvreté et des inégalités) (Institut fédéral pour le Développement Durable, 2020).

III. PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DES THEMES

1. QUELLES TENDANCES OBSERVEES ET ATTENDUES SUR LES MARCHES FONCIER ET IMMOBILIER (PRINCIPALEMENT A VOCATION RESIDENTIELLE) ?

En vue de dégager les tendances attendues sur les marchés fonciers et immobiliers, comme pour les autres thématiques, le travail a été réalisé en deux temps : une note synthétique sur l'état des connaissances au niveau de la demande et de l'offre en logements, ainsi que l'évolution de l'accès à celui-ci avant et pendant la crise sanitaire liée à la crise Covid-19 a été réalisée. Ensuite, le 11 mai 2021, un webinaire a été organisé. Celui-ci regroupait une vingtaine de personnes d'horizons divers et a permis de confronter les éléments avancés par l'équipe de recherche à l'expertise de ces derniers et d'amener des éléments de réflexion supplémentaires.

Nous reprenons ci-après les principaux enseignements de ce travail en rappelant toutefois d'emblée qu'il existe une réelle difficulté d'objectivation des processus en cours, soit par un manque de données, soit par un manque de recul dans le temps. Distinguer à ce stade les effets structurants de la crise, des effets conjoncturels reste délicat. La crise a accéléré une série de tendances. Décélèreront-elles ou se maintiendront-elles dans le futur ? Il semblerait opportun de mettre en place les conditions afin de garantir un meilleur suivi de ces évolutions et permettre ainsi plus rapidement des analyses ciblées.

L'ensemble des travaux relatifs à cette thématique est repris au sein de l'annexe CPDT_RI_Juin_2021_Annexe_R6.3_Residentiel.

1.1 UNE DEMANDE EN LOGEMENTS PEU IMPACTÉE PAR LA CRISE SANITAIRE

En matière démographique, la crise sanitaire n'aura vraisemblablement que peu d'impacts sur les tendances observées auparavant. Le ralentissement de la croissance démographique, l'accroissement du nombre des petits ménages, le vieillissement de la population et les choix résidentiels liés au cycle de vie resteront des éléments structurants dans les années qui viennent. Le vieillissement, outre un besoin en plus petits logements bien situés, implique également un risque de précarisation, en particulier pour ceux qui ne sont pas propriétaires de leur logement.

L'évolution du télétravail à moyen et long termes pourrait avoir des conséquences sur les choix de localisation dans la demande en logements et sur le type de logement recherché. En effet, il semble que le télétravail se poursuivra de manière partielle (1 à 2 jours par semaine) pour un certain nombre de métiers, les entreprises et les employés y trouvant un intérêt. Pour une partie des nouveaux acquéreurs, habiter plus loin de son lieu de travail semble par conséquent faire moins peur. Cette évolution du télétravail met également en avant l'importance de disposer d'un espace de bureau au sein du logement.

Néanmoins, une bonne accessibilité routière ou ferroviaire et un contexte environnant garantissant l'accès à des services et équipements publics ressortent toujours comme des facteurs clés dans les choix résidentiels. Gares, accès autoroutiers mais aussi commerces, écoles... ainsi que la proximité d'espaces verts restent des critères de choix lorsqu'il s'agit d'envisager la localisation de son domicile.

1.2 UNE DUALISATION SOCIALE ET UNE FRAGMENTATION DU MARCHÉ

Les désirs d'habiter et de devenir propriétaire sont freinés pour une partie de la population par un coût croissant des logements et par des revenus qui n'augmentent pas dans les mêmes proportions. La crise semble avoir amplifié une dualisation sociale par rapport à l'accès au logement : les primo-acquéreurs rencontrent des difficultés d'accès au marché immobilier et foncier qui d'autre part, semble être porté pour certaines catégories de logements (studios, appartements une chambre) par les investisseurs. Le marché apparaît dès lors comme relativement fragmenté et ne répondant que partiellement à la demande.

Par ailleurs, comme l'ont montré d'autres crises qui l'ont précédée, cette crise sanitaire nous montre une nouvelle fois que l'immobilier s'impose clairement comme une valeur refuge en cas de crise économique ou d'incertitude, mais aussi comme un placement rentable et peu risqué dans un contexte de taux d'intérêt très bas. Le profil des investisseurs évolue et s'élargit. Si cette évolution ne peut être imputée à la seule crise sanitaire, la croissance des inégalités en termes de patrimoine immobilier entre les wallons n'est en effet pas nouvelle, elle semble cependant être apparue de manière plus aigüe durant la crise.

Sans être en mesure d'évaluer l'ampleur des conséquences de la crise sur les inégalités sociales en Wallonie, il apparaît néanmoins évident qu'à court et moyen termes elles ne seront que renforcées, questionnant les objectifs assignés à la Wallonie par le Code wallon du Logement (mettre en œuvre le droit à un logement décent, favoriser la cohésion sociale, assurer la salubrité des logements).

La crise économique risque d'accentuer l'incapacité d'une partie des Wallons à acheter un logement (baisse des revenus voire perte d'emploi, marché immobilier tendu, conditions d'octroi de crédits durcies...). La maîtrise du parcours résidentiel pour une part de la population deviendrait ainsi de plus en plus difficile dans les années qui viennent. Contraints de renoncer à leur désir d'être propriétaire, de nombreux wallons se tourneraient alors vers la location.

1.3 UNE OFFRE EN LOGEMENTS QUI A DU MAL À RÉPONDRE À LA DEMANDE

Un autre constat important a trait au parc actuel de logements qui manque de résilience. Celui-ci devrait pouvoir être à la fois qualitatif, accessible et adaptable. Or il présente une grande inertie face à des trajectoires individuelles et conjoncturelles qui évoluent rapidement. On note dès lors un décalage croissant entre le parc de logements et les besoins en logement.

Depuis le début de la crise, le marché est tendu. Globalement la demande a été relativement soutenue et l'offre ne suit pas. Cette tension s'observe surtout sur certains segments : il manque de maisons à prix moyen alors qu'il commence à y avoir trop d'appartements. Au niveau des terrains à bâtir, malgré une offre foncière théoriquement importante, il semble également avoir une demande plus importante que l'offre.

Le marché locatif semble lui aussi avoir du mal à répondre aux demandes. Par exemple, les biens locatifs les mieux situés (au sein des quartiers disposant d'une offre en services et en transport appréciable) sont globalement peu qualitatifs et chers et ne répondent ainsi pas aux besoins des personnes seules (à la recherche de petits logements de qualité). D'autre part, les investisseurs sont peu intéressés par des biens autres que le studio ou l'appartement une chambre. Le marché locatif se retrouve dès lors avec une offre limitée de logements disposant de deux chambres et plus (grands appartements – maisons). Ainsi, la reconfiguration du bâti locatif ancien (division de logements, immeubles à appartement des années 60-70) s'impose comme un enjeu majeur pour les prochaines années. Nous disposons cependant à l'heure actuelle de très peu d'outils et de moyens pour y faire face.

Ajoutons à cela une production neuve qui est chère et dont le coût ne devrait que croître. Au prix du foncier en augmentation s'ajoutent en effet des coûts de construction croissants (pour répondre aux normes énergétiques notamment, charges d'urbanisme, etc.).

Pour ces raisons, il y a lieu de promouvoir des mécanismes permettant de pouvoir plus facilement soit de changer de logement soit de changer son logement. Tout en sachant que le déménagement reste une perspective stressante pour une part importante de la population, les experts interrogés reconnaissent que faciliter la mobilité résidentielle est importante et qu'à cet égard, le montant des droits d'enregistrement est un vrai problème en Wallonie.

Il y a lieu également de tenir compte de l'indispensable complémentarité, révélée par la crise, entre la qualité du logement et celle du quartier. Les espaces publics et la qualité du cadre de vie ont bénéficié d'un autre regard durant les mois de confinement. L'environnement quotidien, proche du logement, a été réinvesti. La crise sanitaire et les mesures qui l'ont accompagnée ont notamment favorisé l'essor des modes de déplacements actifs et mis en évidence le besoin de rapports sociaux. Les solidarités au-delà du ménage doivent être redéfinies ainsi que la manière avec laquelle elles peuvent être réinventées à travers la production immobilière : salles communes, jardins partagés... Les espaces publics, la mixité fonctionnelle, l'accès aux équipements et services... sont autant d'aspects sur lesquels une plus grande attention devra être portée dans les années qui viennent afin de renforcer la résilience de certains lieux et quartiers et atténuer les inégalités entre populations.

2. QUELLES PERSPECTIVES POUR L'ATTRACTIVITE DES CENTRES-VILLES ET LEURS ACTIVITES COMMERCIALES ?

L'ensemble des travaux relatifs à cette thématique figure au sein de l'annexe CPDT_RI_Juin_2021_Annexe_R6.4_Villes.

2.1 DE NOUVEAUX MODES DE PRATIQUER LES VILLES

2.1.1 Une diminution du temps passé dans les plus grandes villes

Vu l'augmentation de la pratique du télétravail et de la visioconférence, les travailleurs, plus particulièrement, ceux actifs dans les fonctions administratives et de l'économie de la connaissance, sont amenés à se rendre moins régulièrement sur le lieu de travail.

Ces lieux de travail sont plutôt situés dans les plus grandes villes, ce qui correspond, essentiellement, à Bruxelles et, dans une moindre mesure, aux pôles du Brabant wallon, à Liège, à Namur, à Charleroi et à Mons. Quant aux lieux de résidence, ils sont plutôt localisés en périphérie de ces régions urbaines.

Sur le plan économique, cela a deux conséquences majeures. Premièrement, les lieux de travail des télétravailleurs vont évoluer avec une diminution de la superficie consacrée aux postes de travail, éventuellement au profit d'espaces de rencontre (réunions, conférence), que l'on peut regrouper sous le label de « Plateformes d'innovations territoriales » (Tiers-lieux, hub, coworking, fablab, ...). Cela va impacter d'autres secteurs, notamment le MICE. Par ailleurs, le déclin enregistré par ce secteur suite à la crise sanitaire ne pourrait qu'être temporaire, ce qui ne devrait pas être le cas du comportement des travailleurs.

Deuxièmement, les fonctions économiques (et les emplois) induites par la consommation des salaires de ces travailleurs (ou du tourisme d'affaire) seront partiellement affectées, voire relocalisées selon l'intensité de la pratique du télétravail.

Sur le plan résidentiel, l'espace-temps libéré par les travailleurs devra être réapproprié au profit des résidents et de leur qualité de vie. La diminution partielle de la mobilité quotidienne peut profiter en termes d'espace aux modes doux et aux transports publics.

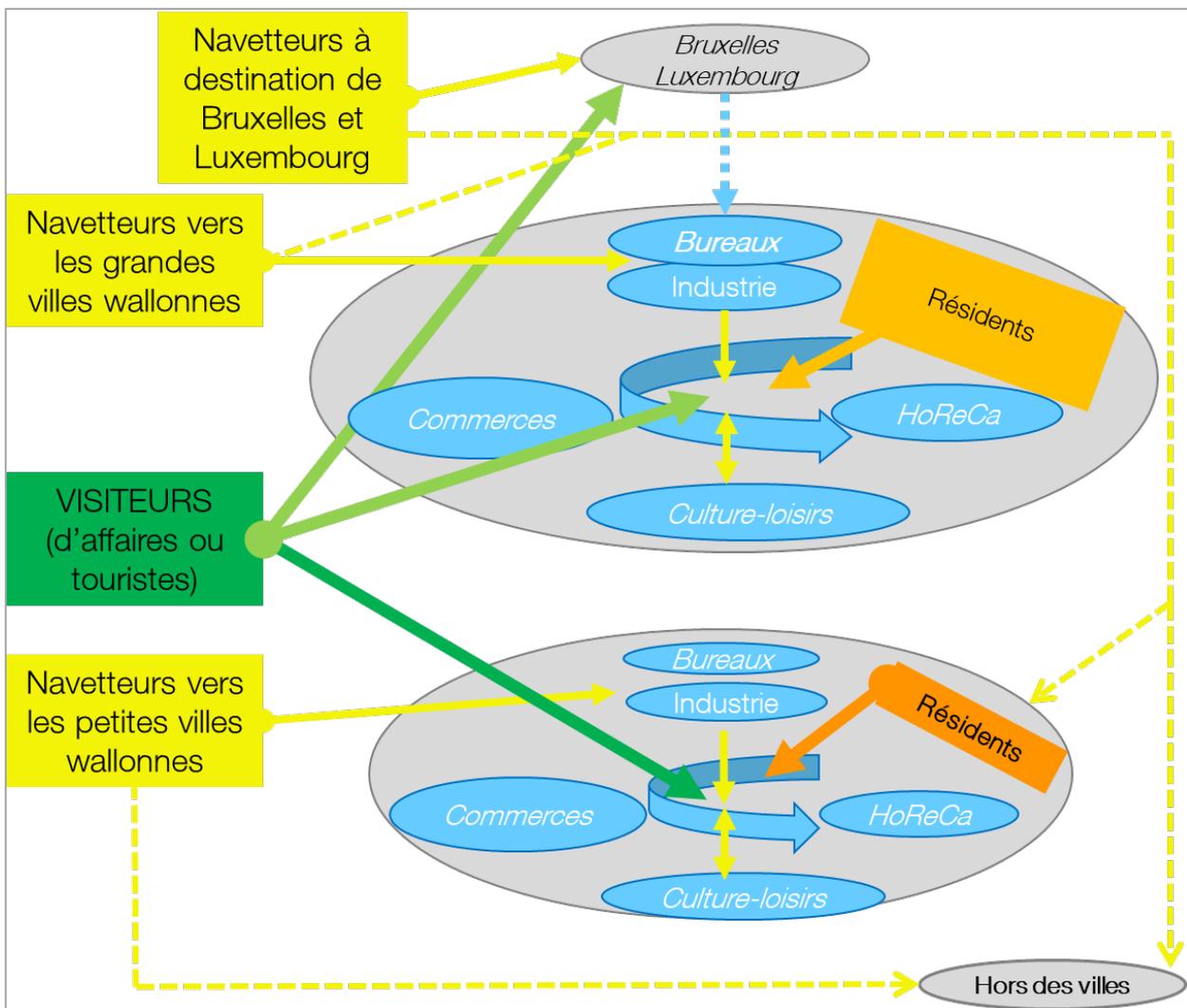
Du point de vue de la fonction commerciale, la réduction du nombre de travailleurs et, éventuellement, de visiteurs au sein des centres-villes constitue une perte directe de clients potentiels, avec un éventuel effet démultiplicateur puisque ces personnes constituent également des prescripteurs potentiels d'achat.

Cet effet pourrait être partiellement compensé par la tendance grandissante à la « staycation ». Mais cette perspective pour le « commerce physique » risque d'être réduite à néant par la croissance de l'e-commerce. Il y a là un mécanisme de vases communicants dont le résultat apparaît incertain mais qui sera plus que probablement défavorable au commerce urbain. Ajoutons que l'e-commerce est, intrinsèquement, susceptible de réduire la fréquentation des centres-villes, singulièrement pour des achats.

2.1.2 Polycentrisme et ville du quart d'heure

En matière de structure du territoire, comme l'illustre le schéma ci-après, l'évolution des pratiques posent inmanquablement de **nouveaux enjeux de développement polycentrique du territoire** :

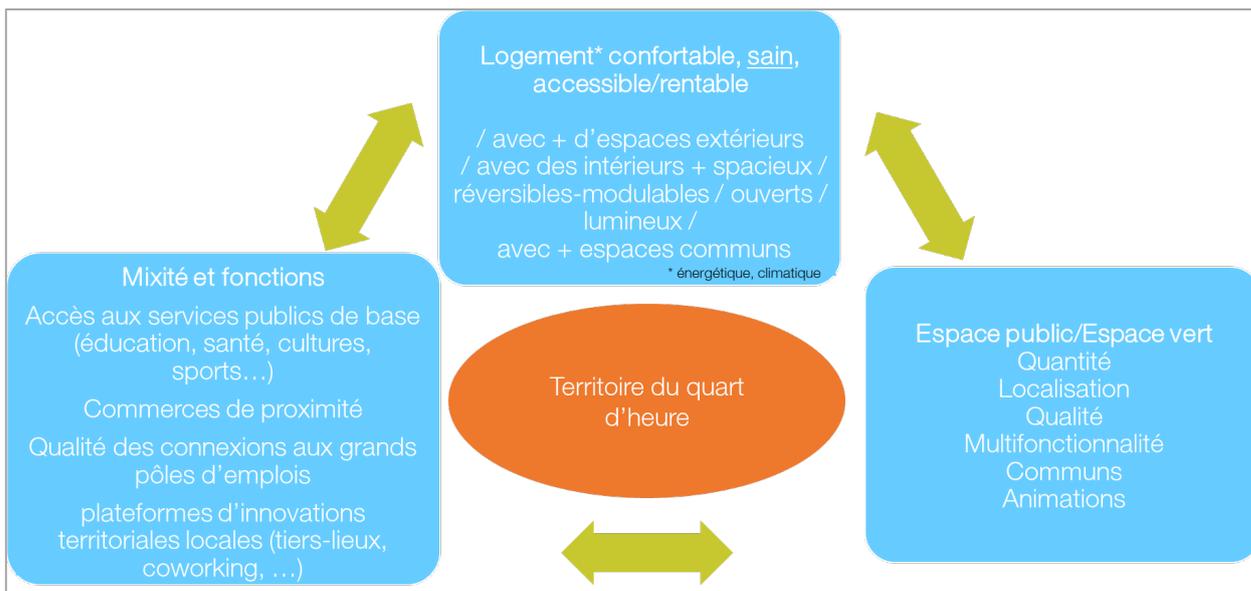
- la qualité des infrastructures de transport entre les principaux pôles urbains, même s'ils sont utilisés moins régulièrement ;
- un nouvel équilibre entre les différentes villes structurant le territoire en Wallonie (voir figure) :
 - d'une part, une diminution du temps passé dans les plus grandes villes pour le travail éventuellement au profit des plus petites (tirets jaunes) où la consommation résidentielle sera renforcée (orange gras) ; et les évolutions structurelles du commerce (italique);
 - et, d'autre part, un potentiel de déconcentration des activités des plus grandes villes (tirets bleus) et une évolution du travail en bureaux (italique et gras) et le redéploiement du tourisme de loisir local (vert foncé) ;
- la nécessaire amélioration de la qualité de vie dans les villes pour éviter la fuite vers les banlieues (enjeu de polarisation) ;
- la diminution partielle de la contrainte de mobilité quotidienne pour une partie des travailleurs vu l'offre de nouvelles opportunités de localisations résidentielles.



Vers une nouvelle approche systémique des villes wallonnes ? (Adapté de Shearmur et al., 2020)

Le polycentrisme et la ville du quart d'heure ne doivent pas concerner les seules plus grandes villes, d'où l'intérêt de parler de « territoire du quart d'heure », ni être un vecteur de disparités socio-économiques mais bien de cohésion. L'échelle des communes et des quartiers doivent, dès lors, être mises en avant dans la co-construction du projet urbain.

Les liens entre la qualité des logements, la mixité des fonctions et services et la quantité et qualité des espaces public et espaces verts dans une dynamique de proximité, symbolisée par « le quart d'heure », constituent des prérequis pour des villes davantage attractives et une « staycation » bien vécue, comme l'illustre la figure ci-après.



Territoire du quart d'heure et interactions mixité – logement – espace public

2.2 DES ACTEURS ET DES OUTILS

2.2.1 Mobiliser tous les secteurs

D'un commun accord, les experts considèrent que les villes de demain devront être co-construites par les acteurs clés de tous les domaines. Le secteur public jouera bien entendu un rôle central, à travers la mobilisation de moyens financiers d'impulsion mais aussi d'acteurs aussi bien généralistes que spécialisés, tant régionaux que communaux. Les organismes parapublics tels que les invest, les intercommunales de développement économique continueront également à assurer un rôle central dans le (re-)développement des centres. Ces acteurs devront amplifier leurs collaborations avec le secteur privé, à travers des partenariats public-privé, ce qui fut pointé par plusieurs participants. Enfin, il est crucial de (re)donner une place centrale aux habitants des villes, avec l'aide des tissus associatifs locaux, porteurs d'innovation

2.2.2 Co-crée des outils flexibles, stratégiques et orientés vers la connaissance territoriale

Les outils à développer dans l'après-Covid devraient être opérationnels et conçus par l'ensemble des acteurs impliqués. Plusieurs types d'outils devraient être améliorés, selon les experts. Les instruments de connaissance et d'observations territoriales font actuellement défaut. Ceux qui existent ne permettent pas de poser des diagnostics suffisamment précis du territoire et de réagir en période de crise.

En phase avec les changements observés, il est nécessaire de développer des instruments de planification urbaine permettant une plus grande flexibilité temporelle et spatiale, à différentes échelles. Cette nécessité de flexibilité amène les experts à privilégier les outils de gouvernance par le projet. Plus globalement, des stratégies de développement urbain territorialisées permettraient de mieux rendre compte des spécificités locales.

Au-delà du retour des experts, nous avons observé qu'entre remise en question de la densité urbaine et peur d'une recrudescence de l'étalement urbain, les stratégies de relance des grandes villes se tournent vers d'autres modèles. Il a toutefois été démontré que la densité en soi n'était pas problématique. C'est son association avec d'autres facteurs (pauvreté, mauvaises conditions de logement) qui a joué un rôle dans la propagation de la pandémie (OECD, 2020). Quoi qu'il en soit, certaines villes ont appliqué le modèle de la ville du quart d'heure (par ex., Paris) ou le modèle économique de gouvernance du 'Donut' (par ex., Bruxelles), qui prône une transition urbaine écologique et solidaire.

De premières mesures ont été prises pour aller dans le sens de ces modèles. Par exemple, à Bruxelles, la réglementation urbanistique en cours de révision (RRU) prévoit de rendre obligatoires les espaces extérieurs dans les nouvelles constructions (Ladévèze, 2021). Des opérations d'urbanisme tactique en faveur de la mobilité douce et de l'espace public ainsi que l'allocation de budgets participatifs ont également été observées dans plusieurs villes belges.

Quel que soit l'horizon temporel, un ensemble d'outils utiles à la fois à la connaissance et à la stratégie territoriales devront être déployés.

2.3 ATTRACTIVITE DES VILLES ET IMPACTS TERRITORIAUX

2.3.1 Importance de villes attractives au sein de la Wallonie

Dans un contexte de gestion parcimonieuse du sol et de lutte contre l'étalement urbain pour répondre aux défis climatiques et environnementaux, rendre les villes plus attractives s'imposent afin de protéger les ressources du territoire wallon, tout en poursuivant la redynamisation socio-économique. C'est d'autant plus vrai avec la remise en question par la pandémie de la densification urbaine, qui doit impérativement être de qualité, et son corollaire, la recrudescence possible de l'étalement urbain.

« Rendre les villes plus vivables, conviviales est également bénéfique pour les campagnes ». « habiter en ville, c'est protéger la nature », telles furent les affirmations des experts !

Il s'agit aussi, notamment, de contrecarrer le dédoublement de l'occupation du sol par les résidences secondaires ; de freiner la consommation de nouvelles terres via la reconstruction de la ville sur la ville ; de préserver la biodiversité des espaces naturels wallons en prévoyant suffisamment d'espaces verts publics de qualité en ville...

Les villes grandes et petites doivent être suffisamment attractives afin d'assumer leur rôle structurant dans la relance socio-économique wallonne.

Cities are places of pluralism, creativity and solidarity. Cultural and political traditions have been foundations for the development of cities reflecting democratic rights and values. Cities are also laboratories for new forms of problem-solving and test beds for social innovation. (...)

Cities and urban systems need flexibility as well as the ability to respond to external disruptive events and chronic stress. The robustness of cities to cope with changing framework conditions should be supported by an ability to learn from past events and from each other, flexible urban governance for the common good as well as balanced implementation of just, green and productive cities. Predictive and preventive policies, plans and projects should include diverse scenarios to anticipate environmental and climatic challenges and economic risks as well as social transformation and health concerns.

Source : The new Leipzig charter, The transformative power for the common good du 30 novembre 2020.

2.3.2 Impacts de la pandémie sur les dynamiques urbaines et territoriales

De façon synthétique, au niveau du développement territorial, de la présente réflexion, il ressort que la crise sanitaire pourrait avoir des impacts sur :

- La cohésion territoriale : Ces dernières années, le rôle structurant et dynamogène des villes fut mis en exergue, tant au niveau européen que wallon, dans la perspective d'un développement territorial équilibré, harmonieux et soutenable. Il pourrait être remis en question suite à une perception négative de l'urbain accentuée par la crise sanitaire.

Cooperation in polycentric networks of cities, metropolitan areas and regions contributes to spreading development potential more optimally. Therefore, we will take action to encourage neighbourhoods, communities, municipalities, counties, regions and Member States to cooperate on responses to global societal challenges and improving working, living and business conditions in all places as well as strengthening socio-economic prosperity, innovation capacity, positions in global value chains and global competitiveness across Europe.

Source : Territorial Agenda 2030, A future for all places du 1 décembre 2020.

- La cohésion sociale : La pandémie, comme toute crise, tend à un accroissement des inégalités socio-spatiales au détriment des catégories sociales les plus fragilisées.
- Les écosystèmes urbains : Ceux-ci risquent fort d'être fragilisés vu la diminution des flux économiques et la pression sur le commerce urbain.
- La mixité : Les besoins en termes de mixité de fonctions et de proximité sortiront renforcés de la crise tant au niveau des grandes que des petites villes.
- L'économie circulaire, créative et de proximité : Les besoins en termes de lieux de travail, de rencontres et d'innovation en sortiront renforcés.
- La demande en mobilité : l'impact sera fonction de la balance entre les impacts de la rémanence du télétravail, de la peur d'utiliser les transports en commun et son corollaire le recours accru à la voiture individuelle ou aux modes actifs.
- La lutte contre étalement urbain : Celle-ci risque d'être mise à mal avec la diminution (relative) de l'attrait de l'urbain et les modifications à la marge des choix résidentiels.
- La compacité : Celle-ci pourrait faire les frais de besoins d'espaces intérieurs (espace de télétravail, balcon ...) et extérieurs (terrasse, jardin...) supplémentaires pour les logements.
- La perméabilité des sols : L'impact sera fonction de la balance entre étalement urbain-compacité, besoin en espaces verts et renaturation.
- La préservation des écosystèmes et de la biodiversité : Les besoins accrus en services de loisirs et de ressourcement au départ des infrastructures vertes, s'ils ne sont pas rencontrés par la mise en oeuvre de nouveaux espaces - particulièrement en ville - pourraient générer des tensions sur les infrastructures vertes existantes – y compris les espaces naturels wallons.

3. QUELLES EVOLUTIONS EN MATIERE DE REPARTITION MODALE, NOTAMMENT EN REGARD DE LA VISION FAST ET DE LA PROGRESSION DU TELETRAVAIL ?

Quinze experts ont activement participé au séminaire « mobilité » organisé le 20 mai 2021 afin d'esquisser des perspectives d'avenir autour de cinq sujets : le travail à distance, les transports en commun, les voitures individuelles, les modes actifs et l'offre orientée utilisateur. La synthèse des constats, points d'attentions et opportunités est présentée ci-dessous en regard avec les outils de gouvernance wallons.

L'ensemble des travaux relatifs à cette thématique est consultable au sein de l'annexe CPDT_RI_Juin_2021_Annexe_R6.5_Mobilite.

3.1 TRAVAIL A DISTANCE

Le travail à distance constitue une piste de solution régulièrement évoquée pour répondre à la problématique de la congestion liée aux déplacements domicile-travail en heures de pointe. Les différents outils de gouvernance (SDT, FAST 2030, SRM, DPR) présentent dès lors des mesures favorables au développement du travail à distance (télétravail, coworking...).

Avant la crise Covid-19, la tendance au télétravail était déjà en augmentation. Les experts invités au séminaire estiment qu'à l'avenir le télétravail va s'organiser structurellement et se pérenniser de manière variable mais qu'il ne concernera qu'au mieux la moitié de la population active. Il ne faut donc pas surestimer la capacité du télétravail à résoudre les problèmes de mobilité. Par ailleurs, si le développement du travail à distance est souhaitable, il n'est cependant pas sans conséquences.

Plusieurs points d'attention et opportunités sont mentionnés par les experts, notamment : la nécessaire répartition des jours de télétravail sur la semaine pour éviter des hyperpointes ; l'augmentation de la mobilité locale les jours télétravaillés ; l'opportunité de développer les modes actifs pour les courts trajets ; le besoin accru en flexibilité dans l'offre des transports en commun au cours de la journée ; l'opportunité de redynamiser le commerce local ; le risque de perte de clientèle dans les centres-villes ; l'inévitable gestion de la fracture sociale / numérique ; le besoin en logements adaptés au travail à domicile ; la recherche d'un cadre de vie plus vert et l'attrait des zones rurales rendues plus accessibles par le télétravail, une prise en compte des disparités territoriales (qualité de la connexion Internet, accessibilité, disponibilité des services...), etc.

3.2 TRANSPORTS EN COMMUN

Malgré une faible part modale vis-à-vis de la voiture individuelle, l'utilisation des transports en commun avant la pandémie augmentait d'année en année. Durant la crise Covid-19, les périodes de restrictions de mobilité, la réduction de l'offre et la crainte sanitaire ont fortement impacté leur fréquentation. Les experts sont partagés quant à un retour à un taux d'occupation aussi important qu'auparavant : changements d'habitudes (transfert vers les transports individuels) et télétravail pourraient bien jouer durablement en défaveur de l'utilisation des transports en commun. La situation est et sera cependant différente entre le transport ferroviaire (mode de transport par excellence pour les trajets domicile-travail longue distance et concerné par la pratique de la multimodalité) et le bus (mode qui dessert tant les zones urbaines que rurales, très sollicité pour les déplacements domicile-école), ce dernier ayant déjà retrouvé un niveau d'usage pré-Covid sur un grand nombre de lignes.

Comme il est notamment nécessaire de (re)séduire les usagers, les experts voient dans cette crise une opportunité pour effectuer des adaptations de l'organisation territoriale des transports collectifs : décentralisation et meilleur maillage des réseaux existants, flexibilisation de l'offre (type

de véhicules et dessertes), extension des heures de service pour correspondre aux horaires de certains travailleurs ou aux activités organisées en soirée... Ces propositions sont en phase avec les objectifs que se sont fixés les autorités régionales en la matière au travers des différents plans et schémas (SDT, vision FAST 2030, SRM, DPR), qui prônent une réduction des besoins de mobilité routière, une adaptation et une augmentation de l'offre suivant les spécificités territoriales, une hiérarchisation des réseaux, une optimisation des chaînes de déplacement via les mobipôles.

3.3 VOITURES INDIVIDUELLES

La voiture reste le principal mode de déplacement pour les trajets domicile-travail. Ce constat ne semble pas susceptible d'être modifié à court terme, bien que les plus jeunes populations éprouvent un moindre intérêt relatif au permis de conduire et à la possession d'un véhicule, mais aussi à travailler loin de chez elles. L'irruption de la crise sanitaire a entraîné une plus grande utilisation de la voiture et une utilisation réduite des transports en commun, alors que les stratégies et politiques comme la vision FAST 2030 faisaient de la réduction de la part modale de la voiture un enjeu majeur.

Le retour à la part modale d'avant-Covid fait l'objet de débats. La part augmentée par rapport à la situation pré-Covid, de la voiture individuelle serait plus ou moins durable dans le temps. Les modifications portées au besoin de se déplacer, notamment l'instauration d'un télétravail accru, ont également un impact incertain sur la part modale de la voiture. Le covoiturage, considéré comme un levier d'action important, est ainsi en recul ces dernières années, sans doute en raison du moindre nombre de jours travaillés au bureau et de la recherche d'une flexibilité accrue. A l'inverse, le car sharing n'a pas été affecté par la crise.

L'usage de la voiture est concerné par des tendances lourdes qui ne seront vraisemblablement pas modifiées sans une politique volontariste à ce niveau. Il convient toutefois de considérer l'inégalité des territoires face à ce type de politique. En-dehors des régions urbaines, la voiture resterait un élément clé de la mobilité, et il convient de la considérer dans un éventail d'actions territoriales et non-territoriales

3.4 MODES ACTIFS

Se déplacer en marchant, à l'aide d'une trottinette ou encore à vélo se fait plus souvent que ne le laissent entendre les statistiques qui ont du mal à recenser ces pratiques. Ces modes de déplacement, dits actifs, sont mobilisés pour des courts trajets (généralement en zones urbaines) et/ou en complément à d'autres modes de transport collectif tels que le train ou le bus.

Ces manières de se déplacer ont permis aux personnes de (re)découvrir leur territoire de proximité durant les périodes de restrictions de déplacement de la crise Covid-19. Commencé avant la crise, cette (ré)appropriation des réseaux locaux laisse présager un transfert modal à long terme pour certains motifs de déplacement, au détriment de la voiture mais également des transports en commun.

Les experts soulignent les bénéfices que procurent ces modes de déplacement : santé des personnes, faibles coûts des infrastructures nécessaires, diminution de la saturation des bus en zone urbaine, réduction de l'usage de la voiture pour de petits trajets... La réactivité des pouvoirs locaux durant la crise pour laisser plus de place à ce type de déplacement montre le rôle que ceux-ci doivent continuer à avoir dans le développement des infrastructures et l'accompagnement au changement des pratiques, qui passe également par la réalisation d'infrastructures de stationnement et de déplacement (autoroutes cyclables notamment). Enfin, il ressort également du séminaire l'importance d'appliquer le principe "STOP" (donnant la priorité d'abord aux piétons, ensuite aux cyclistes, aux transports en commun et en dernier lieu aux voitures), ainsi que la mise

en place d'un observatoire des tendances ce qui aiderait les pouvoirs publics dans leur politique en la matière.

Ces avis rejoignent le SDT, la vision FAST 2030, la SRM et la DPR, qui prônent un usage plus massif du vélo et de la marche à pied, notamment en complément des modes de transport collectifs. Pour ce faire, les autorités régionales veulent améliorer et promouvoir les cheminements piétons, créer des infrastructures de stationnement, réaliser un maillage du territoire à destination des modes actifs et inciter l'adaptation des logements aux nouvelles formes de mobilité individuelles.

3.5 OFFRE ORIENTEE UTILISATEUR

Afin de répondre aux enjeux de la croissance de la mobilité et de la complexification des chaînes de déplacements, la mobilité du futur devra être flexible, à la demande, partagée et multimodale.

Pour répondre à ces défis, le numérique (notamment les MaaS – Mobility as a Service – services proposant la planification et la réservation des chaînes de déplacements dans leur ensemble) et les « mobipôles » (lieux d'échanges et de services favorisant les mobilités alternatives à la voiture) sont deux solutions régulièrement mises en avant dans les outils de gouvernance (SDT, FAST 2030, SRM, DPR).

Les experts estiment que les MaaS et les mobipôles méritent d'être développés là où il existe un potentiel et en adéquation avec les réalités territoriales. Toutefois, ces services concernent essentiellement les personnes utilisant déjà des moyens de transport alternatifs à la voiture individuelle et il existe un risque de fracture numérique non négligeable. La nécessité de davantage induire des changements par l'offre (dessertes, horaires) est mise en avant. Par ailleurs, les enjeux primordiaux de l'intermodalité sont l'amélioration des connexions entre les modes actifs et les transports en commun, les aménagements liés aux mobipôles et la communication entre les différents acteurs.

3.6 CONCLUSIONS

La mobilité est diversifiée et plurielle, et il est peu opportun de la considérer comme un bloc homogène avec des enjeux généraux qui appelleraient des solutions générales. Certains comportements et utilisations sortent modifiés de la crise sanitaire, tandis que d'autres non. Ils sont pour la plupart concernés par des tendances lourdes que la Covid-19 a accentuées, réduites ou peu affectées. Agir sur la flexibilité de l'offre constitue un enjeu pour l'avenir.

Comme point saillant un usage accru de la voiture et des modes actifs a été observé. Pour la première tendance, le maintien dans le temps est incertain. Les modes actifs continueront vraisemblablement à prendre de la place, tandis que l'incertitude règne concernant un retour ou non de la clientèle des transports en commun au niveau d'avant crise. Il semblerait que, pour ces derniers, la baisse de fréquentation ne sera pas résorbée avant quelques années.

Différentes stratégies et politiques mises en place avant la crise sanitaire restent toutefois pleinement pertinentes pour la situation post-Covid. Les mobipôles et le concept MaaS, tirant profit des progrès numériques, faciliteront l'usage des transports en commun et sont autant de leviers pouvant accélérer le retour à la situation d'avant crise dans un premier temps, la poursuite vers des objectifs plus ambitieux dans un second temps.

Il est toutefois nécessaire de s'interroger sur les objectifs fixés par la vision FAST 2030 par exemple et qui, sans une politique extrêmement ambitieuse, ne seront vraisemblablement pas atteints dans leur intégralité. Les experts soulignent que sur le long terme, les politiques de transport et d'aménagement du territoire ont plus d'impact sur les comportements que la Covid-19.

La diversité du territoire wallon fera vraisemblablement en sorte que les modifications des parts modales seront facilitées dans certaines portions de ce territoire, ou seront affectées par une forte inertie dans d'autres. Les objectifs doivent donc être fixés en adéquation avec les réalités territoriales, qui ne sont pas les mêmes partout.

La crise sanitaire a prouvé qu'il était possible de prendre des initiatives locales rapidement. La gestion au niveau local est primordiale et mérite d'être soutenue (moyens humains, financiers, matériels).

La crise et ses conséquences montrent ainsi l'importance de la régulation publique : pour inciter à organiser le télétravail, pour adapter l'offre de transport public et l'aménagement des infrastructures de mobilité, pour réfléchir à l'organisation du territoire (lieux de télétravail, offre de services...), pour réduire la fracture numérique...

IV. CONCLUSIONS TRANSVERSALES AUX THEMES : « QUELLES SONT LES EVOLUTIONS DANS LES PRATIQUES DES TERRITOIRES ? »

1. LA NUMERISATION

La crise sanitaire a vraisemblablement accéléré la quatrième révolution industrielle, développant la numérisation de l'interaction humaine, du commerce électronique, de l'éducation en ligne et du travail à distance (Espon, 2020 ; World Economic Forum, 2021). Le télétravail, qui croissait rapidement avant la crise (teletravailler.be, n.d.), a été boosté par les mesures sanitaires et se maintiendra sans doute pour un ou deux jour(s) par semaine pour une bonne partie des emplois « télétravaillables » (BEMOB, 2020), et les horaires de prestation pourront varier de jour en jour. Ces modifications auront un impact substantiel sur les dimensions étudiées dans le cadre de cette expertise. Une moindre présence au lieu de travail remet en question les besoins en superficie de bureaux, les entreprises, services et administrations se tournant vers des surfaces flexibles (open-space ou assimilés) et non plus des bureaux nominatifs (Uyttebrouck, Wilmotte, & Teller, 2021). Une demande en espaces de coworking pourrait également se faire jour. En parallèle, de nouveaux modes d'habiter apparaissent : les New Ways of Working (Uyttebrouck C., 2021). Ces modifications du monde professionnel sont ainsi susceptibles d'accroître le risque d'obsolescence des biens immobiliers dédiés, nécessitant la prise en compte d'aspects de réversibilité et/ou de requalification de ces biens vers d'autres fonctions et/ou pour d'autres types de demande.

Des conséquences sur la mobilité sont aussi fort probables, bien que la nature de ces dernières soit sujette à débat. Si moins de kilomètres pourraient être parcourus pour les navettes, la distance entre le lieu de domicile et le lieu de travail pourrait s'accroître pour une partie des actifs suite à une diminution de la pénibilité des trajets, ceux-ci étant réalisés moins fréquemment. Ces nouveaux choix résidentiels pourraient se porter davantage sur des territoires à l'écart des zones urbaines. La voiture pourrait apparaître comme le mode de transport idéal pour ces trajets plus rares mais plus longs, au détriment des transports en commun.

Les évolutions technologiques (numérisation et connectivité accrues, intelligence artificielle...) auront probablement un impact sur les transports à plus ou moins long terme (FEB, 2017 ; AGORIA, 2018). L'autonomisation des véhicules, qu'ils soient privés ou publics (notamment ferrés), est une évolution potentielle qui se dessine (Ville, rails et transports, 2020). Le numérique permet aussi d'intégrer les différentes possibilités de transport au sein d'une même application, faisant émerger une économie de la fonctionnalité et une ubérisation des transports (concept MaaS, mobipôles, trottinettes en libre-service...). S'il advient, le développement des voitures autonomes pourrait accroître cette économie de la fonctionnalité, diminuant plus ou moins fortement le nombre de propriétaires de véhicules et entraînant une réallocation du temps consacré à la conduite à d'autres tâches. Ces phénomènes induisent un besoin de nouveaux modes de gestion des transports publics (horaires en temps réel, tarification intégrée, gestion des flux...).

Le numérique présente de nouvelles opportunités de développement économique (Industrie 4.0.) susceptibles d'émerger dans des contextes spécifiques tels que les tiers-lieux, Fablabs... Ces évolutions induisent une modification du rapport au territoire, adressant des enjeux de relocalisation des activités, qu'il s'agisse de services ou d'artisanat. Les plateformes d'innovation territoriale ont un rôle à jouer dans l'accompagnement de ces évolutions (Bianchet & Al., 2020).

L'E-commerce apparaissait comme une véritable révolution pour le secteur de la distribution, et son ampleur a été vraisemblablement renforcée par la crise sanitaire qui a favorisé l'adoption de nouveaux comportements d'achat. Le consommateur peut réduire ses déplacements sauf pour le shopping « loisir » et accède à un bien plus grand nombre de produits sur Internet qui peuvent lui être livrés à domicile. L'E-commerce modifie ainsi profondément mobilité et logistique liée à l'activité commerciale et constitue un enjeu majeur pour les dynamiques commerciales urbaines qui doivent se réinventer (OCDE, 2020). L'ampleur de la poursuite de cette tendance dans le monde « post-Covid » reste toutefois sujette à débats.

Rappelons également que le développement et l'appropriation inégaux des technologies entraînent l'accroissement de la fracture numérique (Fondation Roi Baudouin, 2020).

2. LA CENTRALITE

La crise sanitaire a vu augmenter le désir de choisir un milieu plus calme et plus vert pour la résidence (Bourdeau Lepage., 2019). La poursuite ou non de ce mouvement reste incertaine, mais un attrait plus important pour les villes de plus petite taille (petites et moyennes villes de Wallonie) pourrait s'être installé plus durablement dans le temps, modifiant la résultante des dynamiques centripètes (proximité – territoire du quart d'heure) et centrifuges (télétravail avec réduction du temps passé dans les centres – recherche de logements avec jardin et désir de nature). A terme, cela pourrait entraîner un relatif rééquilibrage de la structure territoriale wallonne, dans une logique de polycentrisme affirmé. Une question reste ouverte, celle de savoir s'il s'agit là d'un polycentrisme « résidentiel » ou s'il sera suivi d'effets économiques liés à l'économie présente (Horeca, services, commerces...), voire productive (délocalisation d'entreprises depuis Bruxelles et les grandes villes vers la périphérie ou dans les autres villes wallonnes, ou émergence de nouvelles activités dans ces dernières) (Edouard, 2019). Ceci interroge aussi le rôle structurant des grandes villes par rapport à la dynamisation économique, soit l'éventuel effet levier de la métropolisation, aujourd'hui remis en question (Bouba-Olga & Grossetti, 2018).

Quelle que soit leur taille, l'affirmation ou la stabilité des centralités passe par le renforcement de la mixité des fonctions présentes et la diversification des services de proximité. Une densification raisonnée est une condition au maintien d'un commerce de proximité ou au développement de ce type de services. On soulignera à nouveau le rôle potentiel des plateformes d'innovation territoriale de type tiers-lieux et espaces assimilés pour accompagner et développer l'activité économique au sein de ces centralités. A noter qu'une opportunité potentielle se présente par l'émergence annoncée de davantage de centres de coworking et de « bureaux satellites » régionaux.

Une amélioration de la qualité de vie est également une condition importante pour l'affirmation de ces centralités. Le rôle des espaces publics de qualité et des infrastructures vertes rapidement accessibles par les résidents est primordial (Manusset, 2012). De tels aménagements permettent aussi la régénération de quartiers dégradés, impliquant tant des acteurs publics que privés, dans une perspective de plus grande mixité des fonctions et d'un renforcement de la cohésion sociale.

La mise en place de logiques du type « territoire du quart d'heure » doit permettre d'établir (ou de rétablir) un maillage suffisamment fin en commerces de proximité et services quotidiens. Bien exécutée, cette logique apporterait une solution aux carences en fonctions locales et amoindrirait les disparités socio-économiques.

Enfin, il convient de considérer l'enjeu et les possibles conséquences paradoxales d'un accroissement du télétravail. Si celui-ci est souvent considéré comme un levier d'une mobilité pacifiée et de durabilité, il peut également faciliter un éloignement de la résidence par rapport au lieu de travail, à l'écart des dessertes en transport en commun, entraînant un usage accru de la voiture pour effectuer les trajets restant nécessaires. Ce phénomène, dont l'importance est sujette à débats, pourrait avoir pour effet de déforcer les centralités au profit d'une dilution de l'urbanisation. Une logique similaire guette les centralités commerciales avec un renforcement de l'E-commerce, où la moindre fréquentation des nodules commerciaux « physiques » pourrait continuer à mettre en péril un certain nombre d'entre eux.

3. LES MODES DE GOUVERNANCE

La célérité des changements, tant des comportements que des technologies, et le risque accru de crises et de ruptures impliquent la mise en œuvre d'outils et de méthodes de gouvernance territoriale davantage flexibles, adaptables et anticipatives dont certains fondements se trouvent peut-être au niveau de nouvelles approches comme l'urbanisme tactique. Celui-ci vise à induire le changement sur le long terme à travers une série d'actions de court terme (Lydon M. & Garcia A., 2015) nécessitant peu de mise en œuvre, comme le Placemaking, les usages temporaires... ce qu'ont fait spontanément de nombreuses villes durant la crise sanitaire. Citons également la mutabilité urbaine, définie comme « la capacité à s'adapter positivement aux transformations et à favoriser l'avènement des possibles non envisagés préalablement » et qui vise à répondre au paradoxe de « prévoir l'imprévisible » (Durand A., 2017).

Cette « nouvelle fabrique des territoires » implique une différenciation nette entre stratégie et mise en œuvre. Elle constitue une réaction à la planification top-down et s'appuie sur une réappropriation collective de l'espace. Ce type d'approche repose sur une gouvernance multi-niveaux et multi-acteurs avec un décloisonnement de l'action territoriale. Cela suppose une réelle implication citoyenne à travers les processus de co-construction. Ceux-ci sont aujourd'hui considérés comme de véritables vecteurs de résilience territoriale (Ruiz-Mallen I., 2019).

En parallèle à la durabilité, la réversibilité et l'hybridation sont sans doute des concepts à davantage intégrer, tant en matière d'aménagement que de construction. En effet, par exemple, la crise sanitaire a accéléré la réduction des besoins en m² de bureaux (Cushman & Wakefield, 2021). Immanquablement, une partie de l'offre actuelle sera amenée à être reconvertie au profit d'autres fonctions. Il en va de même pour l'immobilier commercial vacant. De manière générale, la production immobilière est sans doute amenée à connaître de plus en plus fréquemment une mutation fonctionnelle, d'où l'intérêt de l'anticiper. De plus, la flexibilisation du marché du travail, également accentuée par la crise sanitaire, a favorisé l'émergence de lieux hybrides. Ceux-ci sont la manifestation de nouvelles formes de mixité logement-travail. Ce concept de New Ways of Working (NWOW) fait référence à l'interpénétration renouvelée des fonctions économique et résidentielle, aussi bien au sein du logement qu'à l'échelle urbaine (Uyttendaele C., 2021).

La complexité grandissante des systèmes territoriaux et l'urgence des défis environnementaux impliquent effectivement une plus grande transversalité de la gouvernance territoriale. Celle-ci peut s'appuyer sur des approches du type Donut ou celle des Objectifs de développement durable (Sustainable Development Goals - SDG) (ONU, 2015). La « théorie du Donut » fut conceptualisée par Kate Raworth. Elle part du postulat qu'il faut repenser l'économie pour parvenir à répondre aux besoins humains fondamentaux tout en assurant la préservation de l'environnement. Elle s'appuie sur deux limites. Le « plafond environnemental » forme une limite extérieure, au-delà de laquelle il y a un risque de dégradation environnementale dans différents domaines. Le « plancher social » forme une limite intérieure, en-deçà de laquelle il y a risque de dégradation sociale dans différentes dimensions. Pour chaque thématique des deux cercles, des seuils sont proposés (Raworth, 2018). Cette théorie est aujourd'hui mise en place au sein de différentes villes dont Amsterdam et Bruxelles.

La numérisation de tous les niveaux de la société permet de disposer d'une multitude de données, tous azimuts, qui pourraient permettre d'améliorer la gestion des territoires et de développer des systèmes d'observation territoriale davantage efficaces afin d'accélérer et de faciliter la gouvernance publique. Encore faut-il que cette « datatisation » s'opère dans le strict respect de la vie privée. Des initiatives expérimentales sont d'ores et déjà en cours, y compris en Wallonie, comme celle menée par FuturoCité (<http://www.futurocite.be/>). Ces données potentielles doivent permettre des analyses ciblées comme celles des flux, qu'ils soient piétonniers ou motorisés, ou transversales, à l'instar des études du métabolisme territorial qui proposent une approche systémique du territoire (Buclet & Donsimoni, 2020).

Il apparaît également de plus en plus impérieux d'intégrer à la gouvernance territoriale les enjeux relatifs de la gestion du temps. Cette question se pose à différents niveaux. Il y a d'abord la nécessité de répondre à la volonté d'amélioration du fonctionnement des villes et, plus globalement, des territoires, dans leur organisation quotidienne, vu l'évolution des techniques et comportements. Cette interrogation fut, notamment, mise en exergue par le rapport d'Edmont Hervé en 2001, même si ces réflexions étaient déjà engagées dans d'autres pays comme l'Italie et les contrées scandinaves. Elle se concrétise, notamment, par la mise en place de Maisons du temps dans différentes villes et l'émergence du « chrono-urbanisme » suivant la formulation de François Ascher (Ascher, 1997). Cette question continue d'alimenter le débat urbain comme en témoigne le « Manifeste pour une politique des rythmes » (Gwiazdzinski & Al., 2020). Et, bien évidemment l'« urbanisme tactique » est une forme de réappropriation du temps du projet urbain. Mais la question du temps se pose également au niveau des grands enjeux et défis de la gouvernance territoriale comme ceux relatifs au réchauffement climatique ou à l'artificialisation des sols. A cela, il faut également faire correspondre différentes temporalités, qu'elles soient économiques, technologiques ou politiques.

4. VERS DE NOUVELLES PRATIQUES TERRITORIALES ?

La crise sanitaire a catalysé de nouvelles attentes citoyennes vis-à-vis du territoire dans une perspective de lieux de vie davantage amènes. Une multitude de dimensions sont ciblées : coins de verdure de proximité, lieux de rencontre et de délasserment, espaces publics praticables et apaisés, mobilités actives davantage sécurisées, espaces de travail de proximité..., le tout dans un contexte de défis environnementaux, économiques et sociaux. Ces nouvelles attentes concernent, non seulement le citoyen, mais l'ensemble des utilisateurs du territoire, sachant qu'une même personne est toujours susceptible de revêtir différents rôles : habitant, entrepreneur, consommateur, visiteur... Ces multiples postures soulignent la complémentarité et l'interdépendance des lieux. Ces défis sont rappelés par le nouvel Agenda territorial publié en décembre 2020 et qui souligne que : « *Pendant la révision de l'Agenda territorial, la pandémie de COVID-19 est venue bouleverser la définition des politiques et les perspectives de développement. S'accompagnant de répercussions et de réactions politiques variées d'un territoire à l'autre, en raison de situations*

différentes, cette pandémie souligne l'importance et la forte interdépendance des territoires. Un rôle majeur doit être dévolu à la cohésion territoriale dans le processus de relance. Les politiques de développement territorial et la coopération autour d'objectifs communs sont indispensables pour renforcer la résilience des villes, des régions et des pays tout en stimulant la relance » (EU2020.de, 2020). Et, en matière de « gouvernement et gouvernance de qualité », comme premier domaine dans lequel il faut agir, l'Agenda territorial 2030 pointe : « la qualité de vie ».

Cette interdépendance implique également une différenciation des stratégies territoriales afin de valoriser au mieux les potentialités endogènes et les ressources spécifiques. Comme le souligne également l'Agenda territorial 2030 : « *L'approche territorialisée repose sur une coordination horizontale et verticale, sur des mesures sous-tendues par des données factuelles et sur un développement territorial intégré.(...) En dernière analyse, elle vise à exploiter des potentiels territoriaux uniques en termes de capital, de connaissances et de ressources, tout en reconnaissant que des solutions sur mesure s'imposent dans différents types de territoires » (EU2020.de, 2020).*

La numérisation croissante de la société mais aussi les désirs et besoins de déplacements et de rencontres mettent en exergue les attentes vis-à-vis de territoires toujours plus accessibles, tant virtuellement que physiquement. Aussi bien la numérisation que l'évolution des comportements constituent des puissants leviers de transformation des territoires que ce soit à court terme, comme l'illustrent les adaptations durant la crise sanitaire ou à plus long terme, comme en témoigne la programmation des investissements futurs. Et, à nouveau, se pose la question des disparités d'accès à ces différentes formes d'accessibilité.

Ces évolutions technologiques et comportementales engendrent une autonomisation croissante des individus par rapport au territoire. Il est aujourd'hui totalement concevable d'imaginer un citoyen qui habite, travaille, consomme, se divertit au sein d'un même lieu, sans sortir de chez lui. Cependant la crise sanitaire a rappelé combien les interactions entre individus, les rencontres formelles et informelles, les échanges dans les sphères privée et professionnelle étaient un enjeu social mais aussi territorial fondamental.

V. BIBLIOGRAPHIE

- Ascher, F. (1997), « Du vivre en juste à temps au chrono-urbanisme » in Les annales de la recherche urbaine, n°77.
- Ascher, F., (2015), Lexique de la ville plurielle, Ed L'Aube.
- Bianchet, B., Berger, N., Claeys, D., Maldague, H. & Massart, F., (2020), Dynamiques économiques émergentes et nouveaux enjeux territoriaux, CPDT 2020.
- Bouba-Olga, O. et Grossetti, M. (2018) « *La mythologie CAME (Compétitivité, Attractivité, Métropolisation, Excellence) : comment s'en désintoxiquer ?* ».
- Bourdeau Lepage, L. (2019) « De l'intérêt pour la nature en ville : Cadre de vie, santé et aménagement urbain », Revue d'économie régionale et urbaine, 5, pp 893-911.
- Buclet, N. & Donsimoni, M. (2020), Métabolisme territorial et capacités : une articulation entre enjeux économiques et écologique. EDP Sciences, Natures Sciences Sociétés, 2020/2 Vol. 28.
- Bureau fédéral du plan, 2021 (février). *Perspectives économiques 2021-2026 - Projection élaborée en tenant compte des informations disponibles au 8 février 2021*. Éditeur responsable : Philippe Donnay. <https://www.plan.be/publications/publication-2094-fr-perspectives-economiques-2021-2026-version-de-fevrier-2021>
- Chemin A., 2020 (juin). *Comment les épidémies ont façonné l'urbanisme des métropoles occidentales*. Le Monde, vendredi 19 juin 2020.
- Colmant B. et Dermine T., 2021 (mars). *Économie post covid et plans de relance*. Université libre de Bruxelles, Formation continue. Séminaire du 31 mars 2021.
- CPDT, 2020 (décembre). *Tourisme et territoire : gérer le passé pour préparer l'avenir*. Rapport de recherche.
- Edouard, J.C., (2019) « L'attrait des petites villes, une chance pour redynamiser leur centralité ? », *Belgeo*, 3 / 2019.
- Espon, 2020 (décembre). *Geography of COVID-19 outbreak and first policy answers in European regions and cities*. ISBN: 978-2-919795-71-0. <https://www.espon.eu/geocov>
- EU2020.de (2020). Territorial Agenda 2030 <https://www.territorialagenda.eu/documents.html>
- Fondation Roi Baudouin (2020), Baromètre de l'inclusion numérique.
- Gwiazdzinski L., Antonioli M., Kaufmann V., Pattaroni L. et Drevon G. (2020), Manifeste pour une politique des rythmes, EPFL Press.
- Hervé, E. (2001), Le temps des villes.
- Institut fédéral pour le Développement Durable, 2020 (octobre). *Une Belgique plus durable, plus inclusive et résiliente à construire après la crise de la Covid-19*. <https://sdgs.be/fr/news/covid>
- Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services (IPBES), 2020 (juillet). *Workshop Report on Biodiversity and Pandemics of the Intergovernmental Platform on Biodiversity and Ecosystem Services*. IPBES secretariat, Bonn, Germany, DOI:10.5281/zenodo.4147317. <https://ipbes.net/pandemics>
- Krastev I., 2020 (mai). *Est-ce déjà demain ? Le monde paradoxal de l'après-Covid-19*. Premier Parallèle.

Le Coguiéc Eric, Vers une mise en scène de la subversion, Revue Politique 2019

Lydon Mike & Garcia Anthony, Tactical Urbanism: Short-term Action for Long-term Change (2015) Éditeur Island Press

Manusset S. (2012) « Impacts psycho-sociaux des espaces verts dans les espaces urbains », Développement durable et territoires [En ligne], 3, 3, mis en ligne le 23 juillet 2014 sur <http://journals.openedition.org/developpementdurable/9389>.

OCDE (2020), COVID-19 and the retail sector: impact and policy responses. <https://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/covid-19-and-the-retail-sector-impact-and-policy-responses-371d7599/>

ONU. (2015). Convention-cadre sur les changements climatiques - Adoption de l'Accord de Paris.

Perspectives.brussels, 2020 (juillet). *Diagnostic, redéploiement socio-économique, territorial et environnemental suite à la crise du Covid-19*. <https://www.ccc-ggc.brussels/fr/observatbru/publications/diagnostic-socio-economique-territorial-et-environnemental-suite-la-crise>

Raworth, K. (2018). La Théorie du donut. Plon.

Ruiz-Mallen Isabel, Co-production and resilient cities to climate Change, Participatory Resaerch and planning in practice, Springer 2019

Statistique Vaud, 2020 (juin). *Esquisser les contours de l'après Covid-19 : synthèse de la littérature prospective. Note de veille prospective*. https://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/organisation/dfin/statvd/Publications/Prospective/Prospectif_covid-19.pdf

Taylor A., 2020 (mars). *The rules we've lived by won't all apply in Coronavirus will change de world permanently*. Here 's How. Politico, 19 mars 2020 - Cité par Krastev I.

Uyttebrouck, C., Remøy, H., & Teller, J. (2021). The governance of live-work mix : Actors and instruments in Amsterdam and Brussels development projects. *Cities*, 113, 11.

Uyttebrouck, C., Wilmotte, P.F., & Teller, J. (2021). Le télétravail à Bruxelles avant la crise de la Covid-19. *Revue d'Economie Régionale & Urbaine* [A paraître]

Villes, Rails et Transports, (2020), 10 ans qui ont changés la face des transports, VRT 642.

Perspectives.brussels, 2020 (juillet). *Diagnostic, redéploiement socio-économique, territorial et environnemental suite à la crise du Covid-19*. <https://www.ccc-ggc.brussels/fr/observatbru/publications/diagnostic-socio-economique-territorial-et-environnemental-suite-la-crise>

Statistique Vaud, 2020 (juin). *Esquisser les contours de l'après Covid-19 : synthèse de la littérature prospective. Note de veille prospective*. https://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/organisation/dfin/statvd/Publications/Prospective/Prospectif_covid-19.pdf

World Bank, 2020 (juin). *Global Economic Prospects*. Washington, DC: World Bank. DOI: 10.1596/978-1-4648-1553-9.

World Economic Forum, 2021 (janvier). *Global Risks Report 2021 16th Edition*. <https://www.weforum.org/reports/the-global-risks-report-2021>

Zakaria F., 2021 (janvier). *Retour vers le futur. 10 leçons pour demain*. Éditions Saint-Simon.