



*Conférence Permanente
du Développement
Territorial*

RECHERCHE 1 : INTENSIFICATION ET REQUALIFICATION DES
CENTRALITÉS POUR LUTTER CONTRE L'ÉTALEMENT URBAIN
ANNEXE R1.5A – VOLET 5 : RÉGULATION DES IMPLANTATIONS
COMMERCIALES DE TYPE COMMERCE DE DÉTAIL

RAPPORT FINAL – DECEMBRE 2022



Université de
Liège - Lepur



Université Libre de
Bruxelles - IGEAT



Université Catholique de
Louvain - CREAT

Responsable scientifique

Jean-Marie HALLEUX (Lepur-ULiège)

Chercheurs

Alice BOODTS (Lepur-ULiège)

Sébastien HENDRICKX (Lepur-ULiège)

Jean-Marc LAMBOTTE (Lepur-ULiège)

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION	5
2. PRESENTATION DE L'OUTIL LOGIC	7
2.1 CRITERES ET SOUS-CRITERES D'EVALUATION	7
2.2 TYPOLOGIE COMMERCIALE DES COMMUNES WALLONNES	9
2.3 INDICATEURS QUANTITATIFS D'EVALUATION DES SOUS-CRITERES	10
2.3.1 Favoriser la mixité commerciale	11
2.3.2 Eviter le risque de rupture d'approvisionnement de proximité	12
2.3.3 Vérification de l'absence de rupture d'équilibre entre les différentes fonctions urbaines, telle qu'elle porterait atteinte au cadre de vie des quartiers existants ou à venir.....	13
2.3.4 L'insertion de l'implantation commerciale, eu égard à sa taille et au type de point de vente dans les projets locaux de développement et / ou dans la dynamique propre du modèle urbain.....	14
2.3.5 La densité d'emploi	15
2.3.6 La qualité et la durabilité de l'emploi	15
2.3.7 Mobilité durable	15
2.3.8 Accessibilité sans charge spécifique pour la collectivité	16
3. ANALYSE DU FONCTIONNEMENT DE L'OUTIL LOGIC	17
3.1 FAVORISER LA MIXITE COMMERCIALE	17
3.2 EVITER LE RISQUE DE RUPTURE D'APPROVISIONNEMENT DE PROXIMITE	18
3.3 VERIFICATION DE L'ABSENCE D'EQUILIBRE ENTRE LES DIFFERENTES FONCTIONS URBAINES, TELLE QU'ELLE PORTERAIT ATTEINTE AU CADRE DE VIE DES QUARTIERS EXISTANTS OU A VENIR	20
3.4 L'INSERTION DE L'IMPLANTATION COMMERCIALE, EU EGARD A SA TAILLE ET AU TYPE DU POINT DE VENTE DANS LES PROJETS LOCAUX DE DEVELOPPEMENT ET/OU DANS LA DYNAMIQUE PROPRE DU MODELE URBAIN	21
3.5 MOBILITE DURABLE	22
3.6 ACCESSIBILITE SANS CHARGE SPECIFIQUE POUR LA COLLECTIVITE	29
3.7 SYNTHESE DES ENSEIGNEMENTS TIRES DE L'EVALUATION DES EFFETS TERRITORIAUX POTENTIELLEMENT INDESIRABLES DE L'OUTIL LOGIC	36
4. RECOMMANDATIONS EN VUE D'OPTIMISER L'OUTIL LOGIC DANS UN OBJECTIF DE LUTTE CONTRE LA DEPENDANCE A LA VOITURE ET DE REDYNAMISATION DES POLARITES COMMERCIALES PRINCIPALES DES CENTRALITES	36
4.1 LES PROPOSITIONS DE CRITERES EMISES LORS DE L'EXPERTISE COMMERCE DE LA CPDT EN 2009-2010	37
4.1.1 Critère macrospatial : respect de la hiérarchie urbaine	38
4.1.2 Critère macrospatial : accessibilité par les alternatives à la voiture et mixité logement - commerce	43
4.2 RECOMMANDATIONS EN VUE D'OPTIMISER L'OUTIL LOGIC AFIN DE CORRIGER SES EFFETS TERRITORIAUX POTENTIELLEMENT INDESIRABLES ACTUELS ET DE RENFORCER LE ROLE DE CET OUTIL DANS LA REDYNAMISATION DES CENTRALITES URBAINES ET DANS LA LUTTE CONTRE LA DEPENDANCE A LA VOITURE ..	53

4.2.1	Première recommandation spécifique relative à la typologie des communes	54
4.2.2	Favoriser la mixité commerciale	56
4.2.3	Eviter le risque de rupture d’approvisionnement de proximité	56
4.2.4	Vérification de l’absence de rupture d’équilibre entre les différentes fonctions urbaines, telle qu’elle porterait atteinte au cadre de vie des quartiers existants ou à venir.....	65
4.2.5	L’insertion de l’implantation commerciale, eu égard à sa taille et au type de point de vente dans les projets locaux de développement et / ou dans la dynamique propre du modèle urbain.....	68
4.2.6	La densité d’emploi et la qualité et la durabilité de l’emploi	72
4.2.7	Mobilité durable	73
4.2.8	Accessibilité sans charge spécifique pour la collectivité	75
5.	CONCLUSIONS.....	77
6.	BIBLIOGRAPHIE	80
	ANNEXE : RECUEIL DE CARTES LIEES AU SOUS-CRITERE RELATIF A L’ACCESSIBILITE EN BUS POUR PLUSIEURS SOUS-REGIONS DE WALLONIE.....	82

VOLET 5 : RÉGULATION DES IMPLANTATIONS COMMERCIALES DE TYPE COMMERCE DE DÉTAIL

1. INTRODUCTION

Dans le cadre de sa déclaration de politique régionale (DPR), l'actuel Gouvernement wallon s'est engagé, en matière de régulation des implantations commerciales, à initier ce qui suit :

« Le schéma régional de développement commercial (SRDC) sera coordonné et, le cas échéant, intégré dans le schéma de développement territorial, de façon à tendre vers un seul document indicatif de référence sur l'ensemble du territoire régional. Le dispositif de permis d'implantation commerciale et permis intégré seront coordonnés et, le cas échéant, fusionnés avec le dispositif de permis unique.

Au niveau communal et supracommunal, les schémas (pluri-)communaux de développement commercial (SCDC) seront intégrés dans les schémas de développement (pluri-)communaux (SDC) ». – (DPR, p. 36)

Dans cette perspective, le Gouvernement a initié le processus de révision du Code de développement territorial (CoDT) et celui du Schéma de Développement du Territoire (SDT) de sorte à intégrer dans ces documents ce qui se rapporte aux dimensions territoriales de la gestion des implantations commerciales. A ce sujet, fin octobre de cette année 2022, sur proposition du Ministre de l'Aménagement du territoire Willy BORSUS, le Gouvernement wallon a approuvé, en première lecture, l'avant-projet de décret modifiant le CoDT et abrogeant le décret du 5 février 2015 relatif aux implantations commerciales (DIC).

Ce nouvel avant-projet de décret comporte cinq volets dont le second consiste justement en l'abrogation du DIC, ce qui a pour conséquence que les futurs permis d'implantations commerciales deviendront à l'avenir des permis d'urbanisme.

Par ailleurs, avec cet avant-projet, la planification commerciale serait désormais ramenée dans la planification urbanistique aussi bien au niveau régional (l'actuel SRDC dont les aspects territoriaux doivent intégrer le SDT) qu'au niveau communal (l'actuel SCDC à intégrer dans le SDC). Ceci concrétise ainsi la DPR qui promeut la fusion des plans et des permis commerciaux dans les outils de l'aménagement du territoire.

Avec cette réforme du CoDT, les projets d'implantation commerciale de moins de 1 500 m² relèveront d'une décision communale (au lieu du seuil de 2500 m² dans l'actuel DIC). Ceux de plus de 1 500 m² relèveront désormais du Fonctionnaire Délégué et ce, dans le but de favoriser une meilleure approche globale du territoire pour des projets qui, par nature, sont plus susceptibles que d'autres d'avoir des incidences supra-communales.

Dans la note au Gouvernement wallon (NGW) qui accompagne cet avant-projet, il est exprimé à la note n°30 p. 16 ceci : *« Le choix proposé est donc de renoncer à appréhender l'implantation commerciale au travers de critères autres que ceux visant à assurer un développement durable et attractif du territoire, tels qu'ils découlent du CoDT ».*

Cela revient à faire disparaître l'article 44 du DIC qui listait les 4 critères au regard desquels l'autorité compétente ou la Commission de recours devait depuis 2015 motiver sa décision pour un tel dossier :

- 1° la protection du consommateur ;
- 2° la protection de l'environnement urbain ;

3° les objectifs de politique sociale ;

4° la contribution à une mobilité plus durable.

L'alinéa 2 de cet article 44 du DIC précisait de plus ceci : « *Le Gouvernement peut adopter des sous-critères pour chacun des critères énumérés à l'alinéa 1er et arrêter les modalités selon lesquelles les résultats de l'outil d'aide à la décision qu'il établit et définit sont pris en considération* ».

Toutefois, à la note n°32, p. 17 de cette même NGW, il est précisé ceci à ce propos : « Il n'est pas utile de baliser les critères décisionnels à appliquer aux demandes de permis. Les critères généraux qui résultent du CoDT balisent, en effet, suffisamment le pouvoir d'appréciation des autorités. Ils leur permettent une vision plus globale de la pertinence d'autoriser, ou non, l'implantation commerciale. Les critères de délivrance définis par l'article 44 du décret du 5 février 2015 ne sont donc pas reproduits.

Ceci étant, le Gouvernement pourra décider de conserver l'outil Logic qui décline ces critères comme base de données à la disposition, par exemple, du pôle "Aménagement" ».

Même si l'outil d'aide à la décision LOGIC dont s'est doté en 2015 la Wallonie en vue de faciliter la prise de décision et la rédaction des motivations qui y sont liées était incontestablement perfectible et n'est plus amené à jouer un rôle central dans le futur dans le processus de décision relatif aux implantations commerciales, il sera susceptible d'être toujours pris en compte dans ce cadre.

Pour rappel, c'est en vue d'assurer la bonne prise en compte des critères de décision qu'il a adopté à travers l'art. 44 de son décret que le Gouvernement wallon s'est doté à l'époque de cet outil d'aide à la décision prenant la forme d'un logiciel informatique : l'outil LOGIC¹. Au travers de celui-ci, chacun de ces 4 critères, précisés grâce à un AGW du 20 avril 2015 à travers deux sous-critères², est traduit en indicateurs quantitatifs permettant d'apprécier *in fine* la pertinence du projet faisant l'objet d'une demande de permis d'implantation commerciale au regard de ces critères et sous-critères. Bien qu'il soit requis pour l'autorité délivrante de recourir à cet outil depuis 2015 dans le cadre de l'examen d'une demande de permis d'implantation commerciale, il est important de noter qu'il est possible pour celle-ci de « *s'écarter du résultat fourni par LOGIC moyennant motivation* » (Gouvernement wallon, 2015c ; Antoine *et al.*, 2017).

Parallèlement aux travaux de réforme du CoDT et de révision du SDT, dans la recherche R1 Intensification et requalification des centralités pour lutter contre l'étalement urbain et la dépendance à la voiture confiée à la CPDT, le cahier des charges pour cette année 2022 prévoit, dans son volet 5.1. Régulation des implantations commerciales de type commerce de détail, ceci :

« La recherche s'appliquera à analyser rapidement les effets territoriaux de l'outil LOGIC tel qu'il est configuré depuis 2015 afin d'identifier l'origine des problèmes que cet outil semble générer mais aussi ses vertus. Dans la foulée, la recherche proposera des recommandations en vue de corriger ces défauts qui ne relèvent ni du Décret, ni de ses arrêtés d'application. Ces recommandations resteront explicitement en lien avec l'objectif global de la présente recherche, à savoir la redynamisation des centralités en vue de lutter contre l'étalement urbain et la dépendance à la voiture.

¹ AGW du 02 avril 2015 relatif à la procédure et à diverses mesures d'exécution du décret du 5 février 2015 relatif aux implantations commerciales et modifiant le Livre 1er du Code de l'Environnement, Art. 1, 3.

² AGW du 02 avril 2015 précisant les critères à prendre en considération lors de l'examen des projets d'implantation commerciale

Ces recommandations, de même que les observations faites en 2021, pourraient toutefois être utiles dans la perspective de la révision du SDT ».

Vu que l'outil LOGIC n'est pas appelé à disparaître mais fait depuis sa mise en place l'objet de diverses critiques, le présent travail confié à la CPDT visant à objectiver ses impacts territoriaux potentiels et à formuler des recommandations en vue de corriger les défauts qui auront été mis en évidence mérite d'être poursuivi jusqu'à son terme.

Tel est l'objet de la présente annexe qui se divise en deux grandes parties :

- d'une part, la présentation de l'outil LOGIC et l'évaluation de ses effets territoriaux potentiels (points 2 et 3) ;
- d'une part, les recommandations en vue de minimiser les effets potentiellement indésirables de cet outil de façon à ce qu'il contribue mieux à la lutte contre l'étalement urbain (objectif dénommé l'optimisation spatiale dans la future nouvelle mouture du CoDT), à la revitalisation des polarités commerçantes au cœur des centralités et à la lutte contre la dépendance à l'automobile (point 4).

Enfin, une conclusion fait la synthèse des principaux constats et des principales recommandations que nous faisons à l'issue de ces travaux (point 5).

2. PRÉSENTATION DE L'OUTIL LOGIC

L'outil LOGIC est un outil d'aide à la décision dont les objectifs sont variés :

- faciliter l'instruction des dossiers de demande de permis d'implantation commerciale ;
- objectiver l'évaluation de ces dossiers ;
- uniformiser les dossiers de demande ;
- documenter les autorités compétentes durant leur processus de prise de décision (Gouvernement wallon, 2015a).

Dans cette optique, les décisions doivent être motivées au regard de l'évaluation fournie par l'outil LOGIC même si celle-ci n'est pas la seule base sur laquelle les autorités peuvent appuyer leur décision (Antoine *et al.*, 2015 ; Gouvernement wallon, 2015a ; Gouvernement wallon, 2015b).

L'outil LOGIC évalue un projet d'implantation commerciale par le biais de 7 indicateurs quantitatifs, correspondant à 7 des 8 sous-critères d'évaluation. Ces indicateurs sont calculés à partir de différentes données telles que la taille du projet (en termes de surface de vente), les parts surfaciques allouées à chaque type de commerce (achats courants, achats semi-courants peu pondéreux, achats semi-courants pondéreux), la localisation du projet, *etc.* Pour plusieurs indicateurs, l'outil fait appel à une typologie des communes basée sur leur degré d'équipement en commerces de détail.

2.1 CRITÈRES ET SOUS-CRITÈRES D'ÉVALUATION

A travers l'article 44 du décret du 05 février 2015 relatif aux implantations commerciales, le Gouvernement wallon définit quatre critères d'évaluation pour les implantations commerciales. Ce même article précise que « le Gouvernement peut adopter des sous-critères pour chacun des critères énumérés et arrêter les modalités selon lesquelles les résultats de l'outil d'aide à la décision qu'il établit et définitif sont pris en considération ». Ces sous-critères ont été énumérés à travers l'Arrêté du 02 avril 2015 précisant les critères à prendre en considération lors de l'examen des projets d'implantation commerciale.

Après un diagnostic de l'état du commerce en Wallonie, le SRDC (SPW, 2014) présente p. 25 ce que signifie chacun des critères et sous-critères d'évaluation en matière d'implantation commerciale. Conformément aux volontés de la directive européenne « Services », le SRDC associe ces critères à quatre raisons impérieuses d'intérêt général (RIIG) autorisant la régulation des implantations commerciales. Les critères et les sous-critères ainsi que les objectifs sont repris ci-dessous :

- Le critère de protection du consommateur (conforme à la RIIG de protection du consommateur qu'autorise la Directive du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur) comporte deux sous-critères :
 - Favoriser la mixité commerciale : vise à assurer une mixité d'offres via un libre accès au marché dans l'intérêt des consommateurs ;
 - Eviter le risque de rupture d'approvisionnement de proximité : a pour objectif d'éviter les situations extrêmes de sur ou sous-offre commerciale qui risquent d'entraîner une rupture d'approvisionnement de proximité.
- Le critère de protection de l'environnement urbain (RIIG de protection de l'environnement urbain) vise globalement l'optimisation de l'utilisation du territoire en évitant la création ou le maintien de friche de tout type (commerciales, industrielles, etc.) et une dispersion excessive du bâti. Pour atteindre cet objectif, ce critère est explicité par deux sous-critères :
 - Vérification de l'absence de rupture d'équilibre entre les différentes fonctions urbaines : le but de ce sous-critère est d'éviter la création de déséquilibre des fonctions urbaines en poursuivant la redynamisation des centres-villes ;
 - L'insertion de l'implantation commerciale eu égard à sa taille : a la volonté de garantir la bonne insertion de l'implantation commerciale dans les projets locaux de développement tout en conservant le patrimoine naturel, historique et artistique.
- Le critère relatif aux objectifs de politique sociale (RIIG d'objectif de politique sociale) comporte deux sous-critères :
 - La densité de l'emploi : a pour objectif la création facilitée d'emplois en accord avec la politique sociale et économique de la région ;
 - La qualité de l'emploi : vise l'assurance de créer des emplois durables et de qualité.
- Le critère de contribution à une mobilité plus durable (RIIG de protection de l'environnement) comporte deux sous-critères :
 - La mobilité durable : ce sous-critère a un double objectif. Premièrement, il vise à favoriser la mixité des fonctions par une proximité de l'activité commerciale avec les fonctions d'habitat et de services. Deuxièmement, ce sous-critère a la volonté de promouvoir l'accès des implantations commerciales aux modes de transport doux et par des moyens de transport en commun ;
 - L'accessibilité sans charge spécifique pour la collectivité : a pour but de garantir une accessibilité suffisante de l'activité commerciale par une voirie en adéquation avec la nouvelle activité commerciale, sans charge spécifique pour la collectivité et sans affecter la sécurité routière (SPW, 2014).

2.2 TYPOLOGIE COMMERCIALE DES COMMUNES WALLONNES

Pour plusieurs de ses indicateurs, l'outil LOGIC s'appuie sur une typologie des communes basée sur leur degré d'équipement en commerce de détail. Cette typologie, extraite d'une annexe de l'Atlas du commerce de Wallonie (Deville G. *et al.*, 2014), répartit les communes en cinq classes à partir des données issues des premiers recensements commerciaux réalisés par le SEGEFA-ULiège :

- Communes d'agglomération ;
- Communes bien équipées ;
- Communes moyennement équipées ;
- Communes faiblement équipées ;
- Communes sans équipement spécifique.

La classification des communes wallonnes selon cette typologie commerciale est présentée à la Figure 1. A notre connaissance, cette typologie n'a jamais été mise à jour.

Cette typologie regroupe les communes, d'une part, selon leur degré d'équipement (classe 2 à 4) et, d'autre part, selon un critère de localisation (classe 1). Les communes d'agglomération regroupent en fait des communes qui présentent des offres commerciales d'ampleur relative très variable :

- les communes centrales des grandes agglomérations (Liège, Charleroi, Namur, Mons, La Louvière, Verviers...) à l'offre commerciale très abondante, surtout dans l'équipement de la personne, donc dans les achats semi-courants légers et rayonnant largement autour d'elles-mêmes pour de nombreuses autres fonctions que le commerce (enseignement secondaire et supérieur, hôpitaux, services publics provinciaux, régionaux ou nationaux...);
- des polarités secondaires d'agglomération qui comptent souvent un équipement scolaire significatif (au niveau de l'enseignement secondaire surtout) et une offre commerciale bien développée, surtout dans l'alimentaire (donc dans les achats courants) et l'équipement de la maison (donc dans les achats semi-courants pondéreux) à l'image de Châtelet, Seraing, Herstal, Ans ou Fléron ;
- des communes d'agglomération qui ont essentiellement un caractère résidentiel faute d'une offre en commerces et en service à la population ainsi qu'en emplois significative au regard du volume d'habitants, à l'image de communes comme Colfontaine, Quaregnon, Courcelles, Farciennes, Aiseau-Presles, Beyne-Heusay, Saint-Nicolas, Oupeye, Disson, Pepinster...

Tandis que les communes centrales ont tendance au niveau commercial à rayonner très largement autour d'elles-mêmes tant pour le commerce que pour bien d'autres fonctions, les communes du troisième type qui composent ce groupe des communes d'agglomération est pour sa part tout à fait dépendantes des premières mais aussi des communes du second type pour un certain nombre de fonctions. Cette classe des communes d'agglomération est donc très hétérogène au niveau du ratio du nombre de m² de surface de vente par 1000 habitants ainsi qu'au niveau du type de commerces qui domine dans l'offre commerciale propre à chaque sous-groupe.

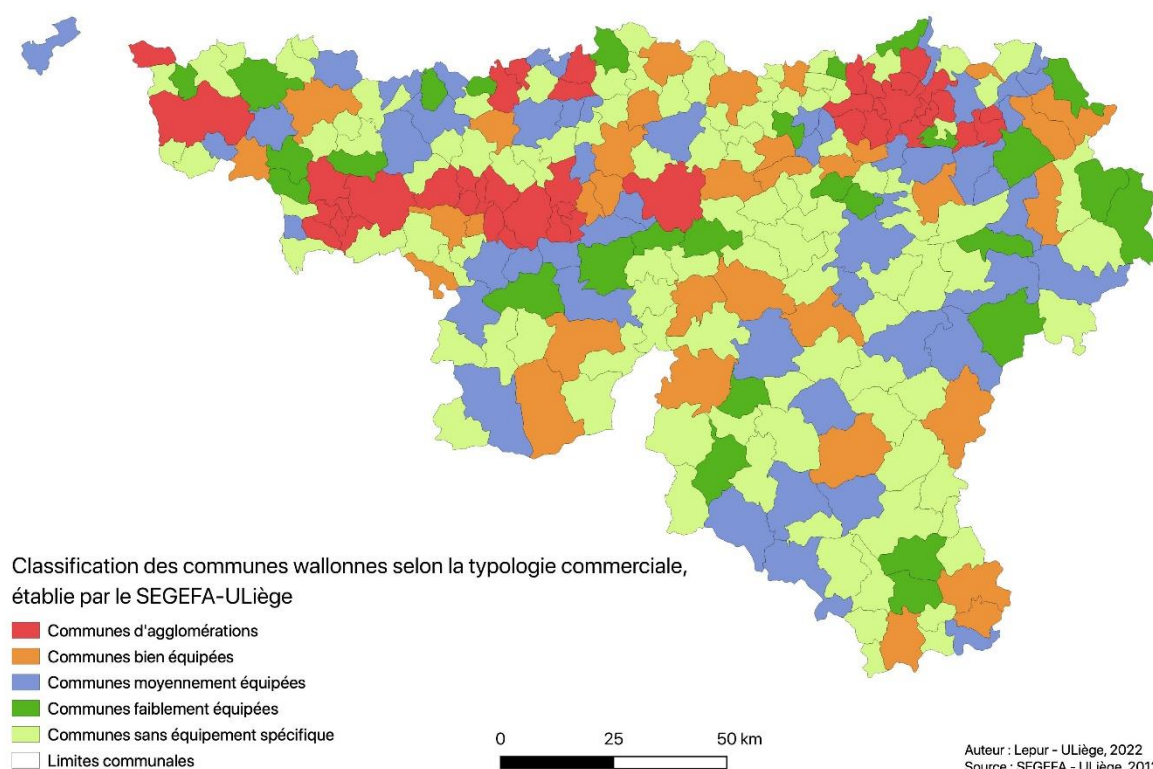


Figure 1 : Typologie commerciale des communes réalisée par le SEGEFA-ULiège en 2012

2.3 INDICATEURS QUANTITATIFS D'ÉVALUATION DES SOUS-CRITÈRES

Dans l'Annexe VIII. Documentation détaillée de l'évaluation LOGIC au sein du Vade Mecum du Décret du 05 février 2015 relatif aux implantations commerciales, est précisée « la méthode d'évaluation de l'outil LOGIC afin de proposer des mesures objectives et indicatives de la satisfaction de chaque projet d'implantation au regard des critères et sous-critères » (Antoine *et al.*, 2015). Les indicateurs à la base de ces mesures sont présentés et explicités ci-dessous sur la base de l'Annexe VIII (Antoine *et al.*, 2015, pp. 126 – 147).

Avant tout, il est nécessaire de préciser que les sous-critères différencient les trois types d'achat, qui sont présentés dans l'Atlas du commerce en Wallonie (Deville *et al.*, 2014, pp. 8 - 9) :

- Les achats de biens de consommation courante qui recouvrent l'ensemble des secteurs commerciaux de l'alimentation générale et spécialisée ainsi que des produits courants d'entretien de la personne et de la maison. Par exemple, les supérettes, supermarchés et hypermarchés, les boucheries, boulangeries, les vendeurs de fruits et légumes sont repris dans les achats courants ;
- Les achats de biens légers de consommation semi-courante qui rassemblent les secteurs commerciaux des équipements de la personne, comme les vêtements, les chaussures, les bijoux, la maroquinerie, les livres, les soins mais aussi les petits équipements de la maison, tels que les décorations et les multimédias. Par exemple, y sont classées les natures commerciales de la confection, de la parfumerie, des articles décoratifs, des CD – DVD, *etc.* ;

- Les achats de biens lourds de consommation semi-courante qui recouvrent l'ensemble des secteurs commerciaux du mobilier, du bricolage, des électroménagers, des transports, des animaux, *etc.* Par exemple, les magasins de cuisine, de meubles, d'outils, de matériaux de construction, de jardinage, de motos, d'articles pour animaux, *etc.* sont repris dans les achats semi-courants lourds.

2.3.1 Favoriser la mixité commerciale

L'outil LOGIC évalue statistiquement la mixité commerciale à l'échelle communale à l'aide d'un indicateur qui est calculé sur la base du rapport des superficies commerciales qu'occupe chaque type de bien de consommation sur l'ensemble des surfaces commerciales de la commune. Cet indice tient compte des trois types d'achat et les distingue dans son calcul (Antoine *et al.*, 2015, p. 126 - 129).

$$M_{\text{com}} = \frac{|(C_{\text{alim}} - C_{\text{léger}})| + |(C_{\text{alim}} - C_{\text{lourd}})| + |(C_{\text{léger}} - C_{\text{lourd}})|}{3}$$

Où M_{com} est l'indice de mixité commerciale ;

C_{alim} est la part qu'occupent les biens de consommation courante dans la surface de vente totale de la commune, exprimée en pourcents ;

$C_{\text{léger}}$ est la part qu'occupent les biens de consommation semi-courante légers dans la surface de vente totale de la commune, exprimée en pourcents ;

C_{lourd} est la part qu'occupent les biens de consommation semi-courante lourds dans la surface de vente totale de la commune, exprimée en pourcents.

Les valeurs de mixité commerciale avant et après le projet envisagé sont calculées et comparées à la valeur de référence de la commune concernée selon la classification commerciale des communes (Figure 1) (Antoine *et al.*, 2015). Ce sous-critère vise ainsi à éviter qu'une commune ne puisse assurer les besoins de ses habitants tout en ne les surpassant pas.

L'indicateur M_{com} varie entre 0 et 66. Plus la valeur est proche de zéro, plus la contribution de chacun des trois grands types de bien dans la surface de vente nette totale est équivalente (donc proche de 33,3%) sur le territoire communal. Un nouveau projet d'implantation commercial va donc influencer la valeur de la commune par la surface relative de chaque type d'achat au sein du mix commercial. C'est pourquoi cette valeur doit être recalculée pour étudier la valeur M_{com} en situation-projet. La comparaison avec la valeur de référence par classe de communes wallonnes se réalise avec la valeur M_{com} en situation-projet dans le but d'éviter d'accroître l'écart entre la valeur de la commune du projet et la valeur moyenne de la classe de la commune.

D'un point de vue statistique :

- un projet modifie de manière significative la mixité commerciale de la commune dans laquelle il s'implante si la valeur M_{com} calculée en situation-projet dépasse d'un écart-type la moyenne de la classe de la commune ;
- un projet modifie de manière extrême la mixité commerciale de la commune dans laquelle il s'implante si la valeur M_{com} calculée en situation-projet dépasse de deux écarts-types la moyenne de la classe de la commune (Antoine *et al.*, 2015).

2.3.2 Eviter le risque de rupture d’approvisionnement de proximité

L’outil LOGIC calcule le taux d’équipement par commune et par bassin de consommation, c’est-à-dire le rapport entre la surface par type de bien de consommation et la population totale de la commune ou du bassin de consommation (Antoine *et al.*, 2015, p. 130 - 134).

$$\begin{array}{ll}
 \bullet \quad TE_{\text{alim-com}} = \frac{S_{\text{alim-com}}}{\text{Pop}_{\text{com}}} & \bullet \quad TE_{\text{alim-bc}} = \frac{S_{\text{alim-bcalim}}}{\text{Pop}_{\text{bcalim}}} \\
 \bullet \quad TE_{\text{léger-com}} = \frac{S_{\text{léger-com}}}{\text{Pop}_{\text{com}}} & \bullet \quad TE_{\text{léger-bc}} = \frac{S_{\text{léger-bcléger}}}{\text{Pop}_{\text{bcléger}}} \\
 \bullet \quad TE_{\text{lourd-com}} = \frac{S_{\text{lourd-com}}}{\text{Pop}_{\text{com}}} & \bullet \quad TE_{\text{lourd-bc}} = \frac{S_{\text{lourd-bclourd}}}{\text{Pop}_{\text{bclourd}}}
 \end{array}$$

Où TE représente le taux d’équipement pour chaque type d’achat (courant, semi-courant léger, semi-courant lourd) et pour la commune ou pour le bassin de consommation ;

S_{alim} est la surface de vente nette qu’occupent les biens de consommation courante dans la commune ($_{\text{-com}}$) ou dans le bassin de consommation ($_{\text{-bc}}$), exprimée en mètre carré ;

$S_{\text{léger}}$ est la surface de vente nette qu’occupent les biens de consommation semi-courante légers dans la commune ($_{\text{-com}}$) ou dans le bassin de consommation ($_{\text{-bc}}$), exprimée en mètre carré ;

S_{lourd} est la surface de vente nette qu’occupent les biens de consommation semi-courante lourds dans la commune ($_{\text{-com}}$) ou dans le bassin de consommation ($_{\text{-bc}}$), exprimée en mètre carré ;

Pop_{com} représente le nombre d’habitants dans la commune ;

$\text{Pop}_{\text{bcalim}}$ représente le nombre d’habitants dans le bassin de consommation de biens courante auquel appartient la commune ;

$\text{Pop}_{\text{bcléger}}$ représente le nombre d’habitants dans le bassin de consommation de biens semi-courante légers auquel appartient la commune ;

$\text{Pop}_{\text{bclourd}}$ représente le nombre d’habitants dans le bassin de consommation de biens semi-courante lourds auquel appartient la commune.

Ainsi, l’outil LOGIC définit les taux d’équipement en mètres carrés pour 100 habitants (Antoine *et al.*, 2015, p.131).

Un projet d’implantation commerciale influence donc par sa taille les taux d’équipement initiaux de la commune et des bassins de consommation dans lesquels le projet veut s’installer. L’outil LOGIC doit ainsi recalculer la valeur des taux d’équipement en ajoutant, pour chaque type de bien, les superficies qui sont prévues dans le projet. Ces valeurs nouvellement calculées sont comparées aux valeurs moyennes des communes de la même classe dans la typologie commerciale (Figure 1) et aux valeurs moyennes des autres bassins de consommation. Le but de cette comparaison est donc d’empêcher que les valeurs des taux d’équipement dans la commune (ou dans le bassin de consommation) dans laquelle s’inscrit le projet ne s’écartent des valeurs moyennes observées dans la classe de communes (ou dans les autres bassins de consommation) et ce pour chacun des types d’achat (Antoine *et al.*, 2015, p. 132).

Statistiquement :

- un projet modifie de manière significative le taux d'équipement de la commune (du bassin de consommation) si sa valeur calculée en situation-projet par type de biens dépasse d'un écart-type la moyenne de la classe dont la commune fait partie (la moyenne des bassins de consommation) ;
- un projet modifie de manière extrême le taux d'équipement de la commune (du bassin de consommation) si sa valeur calculée en situation-projet par type de biens dépasse de deux écarts-types la moyenne de la classe dont la commune fait partie (la moyenne des bassins de consommation) (Antoine *et al.*, 2015, p. 133).

2.3.3 Vérification de l'absence de rupture d'équilibre entre les différentes fonctions urbaines, telle qu'elle porterait attente au cadre de vie des quartiers existants ou à venir

L'outil LOGIC vérifie l'absence de rupture d'équilibre entre les fonctions urbaines selon une caractérisation de la mixité fonctionnelle de l'environnement urbain autour du projet. Pour ce faire, l'environnement urbain est défini comme « l'espace délimité par le quartier statistique au sein duquel est implanté le projet ainsi que les quartiers statistiques situés à une distance euclidienne (« à vol d'oiseau ») de moins de 250 mètres du projet » (Antoine *et al.*, 2015, 135). L'outil LOGIC calcule les superficies de l'espace qu'occupe chaque fonction urbaine dans le quartier en se basant sur les données cadastrales et en les regroupant selon six catégories :

- logement ;
- bâtiment agricole ;
- industrie et artisanat ;
- commerce et service ;
- lieu public et infrastructure ;
- espace non bâti (Antoine *et al.*, 2015, pp. 135 – 138).

LOGIC calcule la mixité fonctionnelle à l'aide de l'indice M_f qui correspond à la contribution des différentes fonctions urbaines dans l'environnement urbain :

Où M_f est l'indice de mixité fonctionnelle ;

$$M_f = \frac{|(C_{\log} - C_{nb})| + |((C_{ser} + C_{inf}) - C_{nb})| + |(C_{\log} - (C_{ind} + C_{agr}))| + |((C_{ser} + C_{inf}) - (C_{ind} + C_{agr}))|}{4}$$

C_{\log} est la part cumulée qu'occupent les parcelles cadastrales de nature « logements » dans la superficie totale de l'environnement urbain du projet, exprimée en pourcents ;

C_{ser} est la part cumulée qu'occupent les parcelles cadastrales de nature « services » dans la superficie totale de l'environnement urbain du projet, exprimée en pourcents ;

C_{inf} est la part cumulée qu'occupent les parcelles cadastrales de nature « bâtiments et infrastructures publics » dans la superficie totale de l'environnement urbain du projet, exprimée en pourcents ;

C_{ind} est la part cumulée qu'occupent les parcelles cadastrales de nature « industries » dans la superficie totale de l'environnement urbain du projet, exprimée en pourcents ;

C_{agri} est la part cumulée qu'occupent les parcelles cadastrales de nature « bâtiments agricoles » dans la superficie totale de l'environnement urbain du projet, exprimée en pourcents ;

C_{nb} est la part cumulée qu'occupent les parcelles cadastrales non bâties dans la superficie totale de l'environnement urbain du projet, exprimée en pourcents.

À la suite du calcul de l'indice de mixité fonctionnelle, l'outil LOGIC renvoie une valeur entre 0 et 50. Plus la valeur est proche de 0 et plus l'environnement urbain comprend diverses fonctions urbaines et à l'inverse plus la valeur est proche de 50 et plus l'environnement urbain est dépourvu de fonctions urbaines et reprend plutôt des parcelles « industries », « agricoles » ou non bâties. Cette valeur est comparée, ensuite, à la moyenne wallonne, valeur de référence obtenue pour chaque type d'achat au départ de la localisation de l'offre commerciale actuelle (Antoine *et al.*, 2015, pp. 135 – 138).

Statistiquement, pour un type d'achat donné :

- un projet provoque une rupture d'équilibre significative entre les fonctions urbaines si l'indice de mixité fonctionnelle de l'environnement urbain est supérieur d'un écart-type à la moyenne wallonne ;
- un projet provoque une rupture d'équilibre extrême entre les fonctions urbaines si l'indice de mixité fonctionnelle de l'environnement urbain est supérieur de deux écarts-types à la moyenne wallonne.

2.3.4 L'insertion de l'implantation commerciale, eu égard à sa taille et au type de point de vente dans les projets locaux de développement et / ou dans la dynamique propre du modèle urbain

Dans ce sous-critère-ci, la surface de vente du projet est comparée à la superficie totale des cellules commerciales du nodule commercial dans lequel le projet prend place pour chaque type de bien. Pour déterminer le nodule associé au projet sur la base de la localisation parcellaire de celui-ci, l'outil LOGIC identifie le nodule présent dans un rayon de 250 mètres autour du projet et sélectionne le nodule avec lequel la distance est minimale. Si aucun nodule n'est trouvé dans un rayon de 350 mètres alors le projet n'est rattaché à aucun nodule et obtiendra, en général, un feu rouge pour ce sous-critère (Antoine *et al.*, 2015, pp. 138 - 141).

L'outil LOGIC calcule donc le rapport entre la superficie du projet et la superficie du nodule, exprimées en mètre carré, pour chaque type de bien (courant, S_{alim} , semi-courant léger, $S_{léger}$, semi-courant lourd, S_{lourd}) pour définir le poids du projet dans le nodule commercial.

Où P_{alim} est le poids du projet pour les achats courants ;

- $P_{alim} = \frac{S_{alim-projet}}{S_{alim-nodule}}$
- $P_{léger} = \frac{S_{léger-projet}}{S_{léger-nodule}}$
- $P_{lourd} = \frac{S_{lourd-projet}}{S_{lourd-nodule}}$
- $P_{total} = \frac{S_{projet}}{S_{nodule}}$

$P_{léger}$ est le poids du projet pour les achats semi-courants légers ;

P_{lourd} est le poids du projet pour les achats semi-courants lourds ;

P_{total} est le poids du projet pour l'ensemble des types d'achats.

L'objectif de ce sous-critère est d'éviter que le projet ne soit situé en dehors d'un nodule commercial ou que le projet ne déstructure le nodule commercial où il souhaite s'implanter par une taille inadéquate. Statistiquement :

- le projet d'implantation commerciale est significativement déstructurant pour le nodule commercial dans lequel il s'implante si le poids global ou le poids pour un type de bien de consommation (courant, semi-courant léger, semi-courant lourd) est compris dans l'intervalle $[0,2-0,4[$;
- le projet d'implantation commerciale est extrêmement déstructurant pour le nodule commercial dans lequel il s'implante si le poids global ou le poids pour un type de bien de consommation (courant, semi-courant léger, semi-courant lourd) est supérieur à 0,4 ou si le projet n'est associé à aucun nodule commercial.

Néanmoins, il faut préciser que si le projet s'inscrit dans la vision stratégique communale présentée dans son schéma communal de développement commercial ou son schéma de développement communal, alors il doit être favorisé. Et à l'inverse, si le projet s'écarte de la vision stratégique communale, alors il doit être évité (Antoine *et al.*, 2015, pp. 138 - 141).

2.3.5 La densité d'emploi

Ce sous-critère évalue la densité d'emploi en fonction du nombre d'emplois estimé pour le projet et la surface de vente nette de ce projet. En effet, la densité d'emploi est calculée sur la base du rapport de ces deux paramètres, c'est-à-dire entre le nombre d'emplois et la surface de vente nette, la densité d'emploi est donc exprimée en emplois par mille mètres carrés. Ce rapport doit être effectué pour chaque type d'achat en différenciant les emplois prévus pour chacun. Si cela n'est pas précisé, il faut répartir les emplois prévus selon les superficies commerciales des trois types d'achats (Antoine *et al.*, 2015, pp. 141 - 142).

D'un point de vue statistique,

- pour un type d'achat donné, la densité d'emploi du projet est significativement faible si elle est inférieure de moins de 5 emplois à la valeur basse de l'intervalle de la moyenne wallonne ;
- pour un type d'achat donné, la densité d'emploi du projet est extrêmement faible si elle est inférieure de plus de 5 emplois à la valeur basse de l'intervalle de la moyenne wallonne (Antoine *et al.*, 2015, pp 141 - 142).

2.3.6 La qualité et la durabilité de l'emploi

L'outil LOGIC n'évalue pas le projet sur ce sous-critère. En effet, l'objectif de ce sous-critère est de garantir que les emplois créés sont durables et de qualité mais ces deux caractéristiques sont difficiles à appréhender. Il existe de nombreux facteurs évolutifs qui peuvent influencer la durabilité et la qualité de l'emploi, il est donc difficile de définir de façon systématique et automatique les conditions de travail qui seraient considérées par l'outil comme durables et de qualité.

2.3.7 Mobilité durable

D'un point de vue plus pratique, LOGIC évalue la durabilité de la mobilité générée par le projet en quantifiant la présence de logements à proximité de ce dernier. Dans un premier temps, LOGIC définit trois périmètres pertinents au regard des objectifs généraux du SRDC (notamment la réduction des distances effectuées en voiture pour réaliser ses achats) et liés aux trois types d'achats (courants, semi-courants légers, semi-courants lourds) :

1. Périmètre « courant » : isochrone de 350 mètres au départ du projet ;

2. Périmètre « semi-courant léger » : isochrone de 3 kilomètres au départ du projet ;
3. Périmètre « semi-courant lourd » : isochrone de 10 kilomètres au départ du projet (Antoine *et al.*, 2015).

Ces périmètres tiennent compte des résultats de l'enquête MOVE selon lesquelles plus la fréquence d'achat est faible, plus la distance qu'accepte de parcourir un consommateur pour effectuer cet achat est longue. La logique de ce sous-critère consiste donc bien à rapprocher des consommateurs les équipements les plus fréquentés et générant le plus de flux (pour diminuer l'impact environnemental de ces derniers) (Antoine *et al.*, 2015, pp. 142 - 145).

Dans un second temps, l'outil LOGIC calcule le nombre de logements dans chacun des périmètres au départ des données du cadastre et les rapporte à la taille du projet (en m² de surface de vente nette). Exprimé en logements par m² de surface de vente nette, l'outil détermine ainsi un indice de mobilité durable (MD) pour chaque type d'achat :

- $MD_{\text{alim}} = \frac{\text{Nbre logements du périmètre "courant"}}{S_{\text{alim-projet}}}$
- $MD_{\text{léger}} = \frac{\text{Nbre logements du périmètre "semi-courant léger"}}{S_{\text{léger-projet}}}$
- $MD_{\text{lourd}} = \frac{\text{Nbre logements du périmètre "semi-courant lourd"}}{S_{\text{lourd-projet}}}$

Enfin, LOGIC compare les valeurs obtenues à des valeurs de référence déterminées selon la proximité à la fonction d'habitat de l'offre commerciale actuelle (Antoine *et al.*, 2015, 144).

D'un point de vue statistique :

- pour un type d'achat donné, un projet est significativement défavorable aux objectifs de mobilité durable fixés par le SRDC si son indice de mobilité durable est inférieur d'un écart-type à la moyenne wallonne ;
- pour un type d'achat donné, un projet est extrêmement défavorable aux objectifs de mobilité durable fixés par le SRDC si son indice de mobilité durable est inférieur de deux écarts-types à la moyenne wallonne.

2.3.8 Accessibilité sans charge spécifique pour la collectivité

Pour ce sous-critère, l'outil LOGIC évalue l'accessibilité en transport en commun aux alentours du projet. En plus, ce sous-critère doit permettre de vérifier que l'adéquation de la voirie d'accès et des aires de stationnement avec le trafic routier induit par le projet se retrouve dans la notice d'incidences que le demandeur doit joindre à son dossier.

Pour évaluer l'accessibilité en transport en commun, l'outil LOGIC se base sur les fréquences cumulées de passage de bus aux arrêts situés à moins de 350 mètres du projet (seulement pour les projets de bien de consommation courante et semi-courante léger). Pour ce faire, LOGIC réalise plusieurs étapes :

- identification des arrêts de bus à une distance euclidienne inférieure à 350 mètres des parcelles cadastrales composant le projet ;
- individualisation des lignes de bus aux arrêts identifiés lors de la première étape ;
- addition de la fréquence de passages des lignes de bus identifiées et individualisées un samedi.

Une fois que le calcul des fréquences cumulées de passage de bus aux arrêts à moins de 350 mètres du projet est réalisé, cette valeur est comparée aux valeurs de référence selon le type de communes. Ces valeurs de référence sont obtenues sur la base de l'accessibilité en transport en commun de l'offre commerciale actuelle et sont reprises dans le tableau ci-dessous (Antoine *et al.*, 2015, 145 - 147).

Tableau 1 : Fréquence de passage de bus cumulée selon le type de commune (Antoine *et al.*, 2015, 146).

Fréquence de passage de bus cumulée F_{bus}	Moyenne wallonne	Faiblesse significative	Faiblesse extrême
Commune d'agglomération	210	105	53
Commune bien équipée	55	28	14
Autre type de commune	25	12	6

D'un point de vue statistique selon un type de commune donné :

- l'accessibilité en transport en commun est significativement faible si la fréquence de passage de bus cumulée est inférieure à 75 % de la fréquence moyenne wallonne ;
- l'accessibilité en transport en commun est extrêmement faible si la fréquence de passage de bus cumulée est inférieure à 50 % de la fréquence moyenne wallonne (Antoine *et al.*, 2015, 146).

3. ANALYSE DU FONCTIONNEMENT DE L'OUTIL LOGIC

L'analyse du fonctionnement de l'outil Logic vise à identifier les éventuelles faiblesses qui seraient susceptibles d'entraîner des effets territoriaux n'étant pas explicités dans l'objectif même visé par chacun des sous-critère, voire même allant à l'encontre des objectifs de limitation de l'étalement urbain et de la dépendance à la voiture, à savoir donc à l'encontre des objectifs mêmes de la recherche CPDT dans laquelle s'inscrit cette annexe. Cette analyse ne porte en fait que sur six des huit sous-critères d'évaluation des implantations commerciales. Les sous-critères relatifs à la densité de l'emploi et à la qualité de l'emploi n'ont pas été analysés, d'une part, parce qu'ils relèvent d'une dimension davantage spatiale et, d'autre part, parce que l'outil ne prévoit pas d'indicateur pour évaluer la qualité de l'emploi.

3.1 FAVORISER LA MIXITÉ COMMERCIALE

Le premier sous-critère qui consiste à favoriser la mixité commerciale se base sur les proportions pour chaque type d'achat en termes de surface commerciale nette qu'un projet ajouterait sur le territoire communal. Ce sous-critère vise à conserver une cohérence communale pour les trois types d'achats (courants, semi-courants légers et semi-courants lourds) en comparant les parts dans chaque commune des superficies propres aux trois grands types d'achats aux différentes parts moyennes de sa classe dans la typologie commerciale. Le sous-critère donne un avis favorable lorsque le projet permet de ne pas trop s'éloigner du score moyen de l'indicateur propre à la classe de communes à laquelle l'entité communale qui abrite le projet se rattache. Un avis défavorable est donné lorsque le projet provoque un éloignement trop important de la moyenne de la classe tenant compte de la part que représente chaque type d'achat.

Cependant, comme explicité ci-dessus au point 2.2, la classe des communes d'agglomération regroupe des communes très différentes en termes de ratio surfaces commerciales nettes par habitant et en termes de répartition de cette offre par grand type de commerces. En termes de mixité :

- les communes centrales des agglomérations présentent généralement une offre commerciale relativement mixte avec une prédominance des commerces d'achats semi-courants légers, typiques des centres-villes. Ces communes présenteront dès lors en général un indice de mixité faible à très faible ;
- les communes correspondant à des pôles secondaires d'agglomération présentent une offre commerciale bien développée avec une nette prédominance des commerces d'achats courants (notamment des supermarchés ou hypermarchés) et des commerces d'achats semi-courants lourds, typiques des périphéries. Ces communes présenteront plutôt un indice de mixité moyen, voire faible lorsque l'offre en commerces d'achats semi-courants peu pondéreux y est bien représentée ;
- les autres communes d'agglomération présentent une offre fortement dominée par les commerces d'achats courants (notamment des supermarchés ou hypermarchés) et/ou des commerces d'achats semi-courants lourds. Ces communes présenteront généralement un indice de mixité élevé.

Le fait que ces communes aux profils opposés du point de vue de la mixité commerciale fassent partie de la même classe dans cette typologie n'est pas sans conséquence sur l'évaluation fournie par l'outil. En effet, dans les communes d'agglomération qui présentent au départ un indice de mixité élevé comme la plupart des communes péricentrales, un projet de complexe commercial intégrant une large surface de vente dédiée aux achats semi-courants légers réduira la valeur de l'indice de mixité ($m_{\text{com-projet}} < m_{\text{com}}$) et apparaîtra bien plus facilement favorable du point de vue de ce sous-critère (vu que ce sont les valeurs de cet indice les plus fortes qui donnent lieu à une cotation significativement ou extrêmement défavorable).

Cependant, de tels projets dans les communes péricentrales font généralement concurrence à l'offre commerciale des centres-villes traditionnels et des pôles secondaires d'agglomération. La quasi absence de croissance démographique dans les grandes agglomérations conduit en effet à un déplacement de l'offre plutôt qu'à une augmentation de celle-ci via un jeu de vases communicants. Dans ce cas précis, le regroupement de communes qui présentent des niveaux de mixité commerciale très différents pourrait avoir pour effet un accroissement de l'offre commerciale (surtout dans les commerces d'achats semi-courants peu pondéreux) dans les communes péricentrales au détriment de l'offre commerciale des communes centrales.

3.2 EVITER LE RISQUE DE RUPTURE D'APPROVISIONNEMENT DE PROXIMITÉ

Ce sous-critère met en avant la nécessité de différencier les différents types d'achats (courants, semi-courants légers et semi-courants lourds) car les taux d'équipement varient selon ces types d'achat sur le territoire de la commune et du bassin de consommation. Ainsi, ce sous-critère vise à s'assurer que le projet en question ne vient pas déséquilibrer l'offre en commerces dans la commune d'implantation tenant compte d'une comparaison avec l'offre moyenne pour des communes reprises dans la même classe qu'elle (sur la base de la typologie des communes) pour chaque type d'achats considéré.

Comme pour le sous-critère précédent, la typologie utilisée influence les résultats obtenus. Si la commune où le projet est envisagé a un taux d'équipement faible par rapport aux autres communes de sa classe dans la typologie commerciale, alors le projet obtiendra plus facilement un avis favorable pour ce sous-critère que si la commune est déjà très bien pourvue dans ce type de commerces. L'objectif sous-jacent est donc de comparer entre elles les offres commerciales

(en termes de surface de vente en m² par 100 habitants et pour chacun des trois grands types de commerce) de la commune d'implantation, en tenant compte de la surface additionnelle du projet, avec celles des communes qui présentent la même importance en termes de rayonnement ou d'attraction.

Bien entendu, on comprend aisément que cette typologie des communes joue pour ce critère un rôle fondamental. Or, a minima pour la classe des communes d'agglomération, on y mélange en son sein des communes qui au niveau commercial sont :

- D'une part, très largement rayonnantes car il s'agit de villes-centres d'importance régionale (Liège, Namur, Mons, Charleroi...) dotées d'une très large offre commerciale, surtout au niveau des achats semi-courants légers ;
- D'autre part, tout à fait dépendantes de ces communes centres (ainsi que, parfois de pôles secondaires des plus grandes agglomérations), soit des communes n'ayant à ce stade qu'une offre assez modeste essentiellement concentrée sur les achats courants et semi-courants lourds.

Par exemple, Grâce-Hollogne se trouve dans la classe 1 de la typologie commerciale avec 16 805 m² de commerces répartis en 5 645 m² d'équipements d'achats courants, en 3 740 m² d'équipements d'achats semi-courants légers et 4 350 m² d'équipements d'achats semi-courants lourds sur son territoire. Avec une population de 22 855 habitants, elle obtient des taux d'équipement de 0,74 m²/hab (total), 0,25 m²/hab (courant), 0,16 m²/hab (léger) et 0,19 m²/hab (lourd). Ces taux sont comparés aux moyennes des communes composant la première classe de la typologie commerciale qui inclus des villes centres bien mieux dotées en surfaces de vente qu'elle en relativisant celles-ci par la population (Tableau 2). Tenant compte ci-après de la valeur moyenne du ratio surface de vente par habitant propre à chaque type d'achats pour l'ensemble des communes regroupées dans cette classe 1 (communes d'agglomération), on peut supposer que la commune de Grâce-Hollogne sera autorisée, du point de vue de ce sous-critère, à renforcer considérablement sa superficie commerciale au niveau communal.

Tableau 2 : Valeurs des taux d'équipement pour la première classe de la typologie : communes d'agglomération

Types d'achat	Minimum	Maximum	Moyenne	Ecart-type
Courant	0,122	1,236	0,445	0,238
Semi-courant léger	0,007	1,210	0,408	0,329
Semi-courant lourd	0,015	4,037	0,623	0,647
Total	0,288	7,155	1,906	1,296

A nouveau, le fait d'avoir mélangé dans la classe 1 « communes d'agglomération » des communes très peu équipées au niveau commercial et des communes très bien équipées génère bien évidemment un très large écart-type pour chacun des trois types d'achats. Ceci pourrait avoir pour effet d'accroître considérablement la surface de vente supplémentaires qu'autorise l'outil LOGIC pour ce sous-critère.

A l'inverse, lorsque la commune dans laquelle le projet devrait s'implanter a un taux d'équipement élevé par rapport aux autres communes de sa classe, le projet risque davantage d'obtenir un avis défavorable pour ce sous-critère. Par exemple, une commune comme Charleroi, reprise dans la même classe que la commune de Grâce-Hollogne, obtient des taux d'équipement plus élevés que la moyenne de sa classe (total : 2,48 m²/hab ; courant : 0,51 m²/hab ; léger : 0,62 m²/hab et

lourd : 0,62 m²/hab). À la suite de la comparaison avec la moyenne et l'écart-type de la première classe, l'outil LOGIC donnera un avis plus rapidement défavorable pour les projets sur le territoire de Charleroi, alors que c'est une commune qui rayonne très largement au-delà d'elle-même tant sur le plan commercial que dans bien d'autres domaines (pôle d'emploi, pôle scolaire, pôle hospitalier...). Néanmoins, le très fort impact de l'hétérogénéité des communes au sujet de cet indicateur au sein de cette classe des communes d'agglomération tend à relativiser ce moins bon traitement des villes-centres à ce sujet étant donné que l'écart type propre à ces taux d'équipement propres à la classe des communes d'agglomération est particulièrement élevé. Dès lors, même pour ces villes, des projets d'envergure peuvent aussi y voir le jour avant qu'un feu orange (cotation significativement défavorable) ou rouge (cotation extrêmement défavorable) ne soit fourni par cet indicateur dans leur cas.

3.3 VÉRIFICATION DE L'ABSENCE D'ÉQUILIBRE ENTRE LES DIFFÉRENTES FONCTIONS URBAINES, TELLE QU'ELLE PORTERAIT ATTEINTE AU CADRE DE VIE DES QUARTIERS EXISTANTS OU À VENIR

Ce sous-critère met en évidence l'importance de la mixité fonctionnelle à l'échelle d'un quartier pour éviter la création de vastes pôles uniquement dédiés au commerce sans autre fonction économique ou résidentielle à proximité. Cette analyse de la mixité fonctionnelle par quartier se fait en comparant la valeur obtenue pour le site d'implantation au regard de son environnement immédiat avec la moyenne wallonne des sites d'implantation de l'ensemble de l'équipement commercial existant en Wallonie. Ce sous-critère vise à éviter l'implantation de nouveaux commerces dans des sites excentrés dont les abords immédiats sont dominés par les terres agricoles ou forestières, afin de privilégier des implantations dans des quartiers intégrés à l'urbanisation et disposant de diverses fonctions. Ce faisant, même au sein de l'urbanisation, les petits sites monofonctionnels tels qu'un grand parc d'activité ne disposent à cet égard que d'un indice de mixité fonctionnelle assez faible, surtout quand il est isolé par rapport à l'habitat. L'indicateur en question tend donc là aussi à pénaliser ce type de situation tandis que sont favorisés les implantations au sein des centralités urbaines et villageoises où la mixité fonctionnelle est traditionnellement élevée.

Bien entendu, cet indice de mixité est calculé de façon spécifique à chacun des trois grands types de commerce. Pour rappel, plus cet indice est proche de 0, plus on est dans une situation de forte mixité et plus il se rapproche de 50, plus cet environnement est dominé sur la base du cadastre par une et une seule grande fonction. On peut *a priori* s'attendre à ce que cet indice soit en moyenne assez faible pour les commerces d'achats semi-courants légers car, traditionnellement, ceux-ci se situent dans les polarités commerciales centrales (c'était quasi intégralement le cas jusqu'il y a de cela une trentaine d'années).

Au contraire, les commerces d'achats semi-courants lourds sont bien plus souvent implantés depuis longtemps déjà en situation relativement excentrée, à l'écart de l'habitat, dans des environnements où peuvent dominer par exemple le non bâti (le long d'une grand-route à l'entrée d'un village / d'un gros bourg) ou un bâti voué essentiellement à l'activité commerciale. Pour ce type de commerce, on peut donc s'attendre à un indice moyen relativement élevé (signe d'une faible mixité).

Les commerces d'achats courants ont *a priori* un indice moyen dont la valeur doit se situer entre celle des deux autres types de commerces. Ce type de commerce devrait aussi être marqué par un fort écart type car si on retrouve massivement ce type de commerce à l'entrée des villes et des principaux villages en des sites marqués par une mixité assez faible, on en trouve aussi sous forme de supérettes et petits supermarchés intégrés au bâti urbain et rural au sein ou aux abords du centre des villages et des quartiers urbains.

En analysant les valeurs de référence qui sont présentés sur les trois graphiques des pages 139 et 140 du Vade-mecum du Décret, on observe pour chaque type de commerce, les seuils correspondant à la moyenne wallonne augmentée d'un écart-type, d'une part, et à la moyenne wallonne augmentée de deux écarts-types, d'autre part. Ceci permet de déduire l'écart-type et la moyenne propre à chaque type de commerces. On peut analyser de ce fait si le raisonnement tiré ci-avant sur les valeurs moyennes et l'écart-type propre à chaque type de commerce est validé sur la base de l'analyse des valeurs fournies par le SEGEFA dans cette annexe.

Type de commerce	Écart-type	Moyenne	Moyenne + 1 écart-type	Moyenne + 2 écarts-types
Achats courants	5,6	25,0	30,6	36,4
Achats semi-courants peu pondéreux	6,1	24,6	30,7	36,8
Achats semi-courants pondéreux	9,7	31,7	39,4	49,1

Tableau 3 : Seuil retenu par grand types d'achats pour l'indicateur relatif à la mixité des fonctions, lié au critère visant à vérifier l'absence de rupture d'équilibre entre les différentes fonctions urbaines

Source : Antoine S. *et al.*, 2015, pp. 139-140

Par rapport à ce qui est attendu selon le raisonnement présenté juste avant ce tableau, on peut constater qu'en effet, les commerces d'achats semi-courants pondéreux sont situés en moyenne dans un environnement marqué par un indice de mixité élevé (31,7 en moyenne) et donc par une mixité assez faible, ce qui est conforme à ce qui est attendu. Au contraire, à l'opposé de ce qui est attendu, la moyenne wallonne de l'indice propre aux commerces d'achats semi-courants légers n'est que très légèrement inférieur à la moyenne propre aux commerces d'achats courants (24,6 contre 25,0) et l'écart-type est plus conséquent pour les achats semi-courants légers que pour les achats courants (6,1 contre 5,6). Ce résultat contre-intuitif est *a priori* lié au fait que, parmi les six fonctions prises en compte dans le calcul de l'indice, il y en a deux qui ne sont en général que très peu présentes en situation centrale au sein des centres-villes et du centre des principaux bourgs : la fonction bâtiments agricoles et la fonction non bâti. Le poids accordé à ces deux fonctions (1 poids sur 6 chacune) fait que, contrairement à ce qui est attendu intuitivement, ce ne sont pas les centres-villes qui sont les lieux ayant le meilleur indice (donc l'indice le plus faible) mais le centre des gros villages et des petits bourgs. Dans une certaine mesure, la méthode utilisée pour construire cet indicateur lèse dès lors le centre des pôles urbains car les terrains non bâtis (et plus encore les bâtiments agricoles) y sont peu présents.

Un meilleur calibrage de cet indicateur en vue de corriger cet effet et orienter les commerces d'achats semi-courants légers vers les endroits offrant une forte mixité des fonctions nécessiterait une analyse plus poussée. Une telle analyse mériterait d'être menée, sachant qu'en dehors de ce souci lié au poids sans doute excessif des fonctions bâtiments agricoles et non bâtis, cet indicateur semble approprié.

3.4 L'INSERTION DE L'IMPLANTATION COMMERCIALE, EU ÉGARD À SA TAILLE ET AU TYPE DU POINT DE VENTE DANS LES PROJETS LOCAUX DE DÉVELOPPEMENT ET/OU DANS LA DYNAMIQUE PROPRE DU MODÈLE URBAIN

Ce sous-critère se base sur la localisation des implantations commerciales au sein des nodules établis par le SEGEFA selon la localisation actuelle de l'offre commerciale en Wallonie et ce pour éviter la création de commerces de plus de 400 m² isolés de toute autre implantation.

Ce sous-critère se base sur la localisation des implantations commerciales au sein des nodules établis par le SEGEFA selon la localisation actuelle de l'offre commerciale en Wallonie et ce pour éviter la création de commerces de plus de 400 m² isolés de tout autre regroupement de commerces.

Ainsi, si un projet est hors nodule ou présente une superficie trop importante par rapport à ce qui existe déjà au sein de ce nodule (la barre étant fixée à 40 %), l'outil aboutira à un feu rouge (cotation extrêmement défavorable) lors de l'analyse de l'implantation pour ce sous-critère. Dès que la surface de vente pour un des trois grands type d'achats est comprise entre 20 et 40 % de celle du nodule en question, c'est un feu orange qui est octroyé (cotation significativement défavorable). Dans bien des cas, un tel critère aussi simple peut *a priori* s'avérer peu pertinent. C'est d'ailleurs pourquoi, le vade-mecum recommande de ne pas tenir compte de cet indicateur « si le projet s'inscrit dans la vision stratégique communale présentée dans son schéma communal de développement commercial ou son schéma de développement communal ». Dans ce cas, même si l'indicateur en question donne un feu rouge ou un feu orange, le projet doit être favorisé selon le vade-mecum, ce qui vide cet indicateur de son sens. En effet, nombreux sont les cas où cet indicateur peut être jugé non pertinent.

Par exemple, si le projet est envisagé dans le centre urbain d'une commune ne disposant actuellement que d'une offre commerciale assez faible, un peu en deçà du seuil minimal requis (en termes de surface de vente totale – 5000 m² – ou de nombre de points de vente – 40) pour qu'un nodule puisse y avoir été identifié mais que, par contre, un autre nodule a bien été délimité plus loin en périphérie, alors ce projet en centre urbain sera considéré comme extrêmement destructurant alors que le même projet, s'il est implanté dans ce nodule commercial périphérique, ne sera jugé que sur sa taille par ce sous-critère. Bien entendu, l'inverse peut se retrouver aussi, ainsi, si aucun nodule commercial n'a été délimité à cette heure en périphérie mais que, dans les relevés du SEGEFA, il en existe un dans le centre de la principale localité, alors cet indicateur donnera d'office une cote négative en périphérie mais pourra favoriser un projet de faible ampleur qui s'implanterait dans le centre.

Ce sous-critère tend à freiner l'installation d'un commerce qui déstructurerait le paysage commercial local, c'est-à-dire ce qui existe déjà comme offre à l'intérieur des nodules commerciaux. Néanmoins, certains nodules sont situés en périphérie d'un centre urbain et non dans ce centre. Par exemple, un nouveau nodule important est repris en 2021 en périphérie du village de Bertrix au niveau du site des Côrettes situé au croisement de deux grands axes majeurs (N89 Vielsalm – Libramont – Sedan et N884) à côté des meubles Lambermont. Par contre, dans les relevés du SEGEFA, le centre de ce bourg rural de près de 5000 habitants doté d'une école secondaire au sein d'une commune de 8933 habitants aux 01/01/2022 ne contient aucun nodule. Ainsi, quasi 100% de la population doit se déplacer en voiture pour aller faire ses achats même de proximité. Dans un tel cas de figure, ce critère tend à renforcer ces développements en périphérie des centres urbains pour toutes les classes de la typologie commerciale en choisissant de se focaliser sur la distance aux nodules commerciaux quels qu'ils soient au lieu de mesurer aussi la distance avec le centre urbain de la commune.

3.5 MOBILITÉ DURABLE

Le sous-critère de mobilité durable a été traduit dans l'outil LOGIC par un indicateur qui tient compte du nombre de logements existant à proximité du site d'implantation, dans un rayon qui dépend du type d'achats à réaliser (350 m pour les achats courants, 3 km pour les achats semi-courants légers et 10 km pour les achats semi-courants lourds) ainsi que de la surface de vente du projet envisagé. Quelle que soit la densité de population de la commune, un seul seuil par type d'achats s'applique indistinctement à travers la Wallonie pour ce critère relatif à la proximité entre

logement et commerce. La volonté de rapprocher le commerce d'un volume suffisant de logements à l'échelle locale a pour finalité d'ainsi favoriser l'usages des alternatives à la voiture que sont en particulier la marche à pied et le vélo mais aussi à minimiser les distances à parcourir en voiture pour un certain nombre de clients potentiels (3 ou 10 km étant des distances tout à fait rebutantes pour l'usage de la marche à pied lors d'un déplacement vers les commerces). Cette logique est en phase avec les objectifs de mobilité durable du SRDC. Pour qu'un projet obtienne pour cet indice MD un avis favorable, sa valeur doit être supérieure à :

- 0,11 (log./m²) pour les achats courants ;
- 3,25 (log./m²) pour les achats semi-courants légers ;
- 8,26 (log./m²) pour les achats semi-courants lourds.

Ces seuils minimums sont en fait censés être équivalents à la moyenne wallonne moins un écart-type.

L'avis est réputé significativement défavorable pour ce sous-critère si cet indice MD est compris entre la moyenne moins une fois l'écart-type et cette même moyenne moins 2 fois l'écart-type, soit :

- entre 0,02 et 0,11 pour les achats courants ;
- entre 2,20 et 3,25 pour les achats semi-courants légers ;
- entre 6,22 et 8,26 pour les achats semi-courants lourds.

De même, l'avis est réputé extrêmement défavorable pour ce sous-critère si cet indice MD est situé en deçà de la moyenne moins deux fois l'écart-type soit :

- en deçà de 0,02 pour les achats courants ;
- en deçà de 2,20 pour les achats semi-courants légers ;
- en deçà de 6,22 pour les achats semi-courants lourds.

Connaissant le seuil minimal de cet indice MD qu'il faut atteindre pour chaque type d'achat, il est possible de calculer le seuil minimal de logements à atteindre respectivement dans un rayon de 350 m, 3 km et 10 km pour chacun des trois types d'achats et pour des surfaces de vente déterminées (400 m², 1000 m², 2500 m² et 10 000 m²) (Tableau 4).

Tableau 4 : Seuil minimal de logements à atteindre dans des rayons de 350 m, 3 km et 10 km (Source : Antoine S. *et al.*, 2015, pp. 136-140)

Type d'achats	Distance prise en compte	Seuil pour avis favorable en logement/m ² de surface de vente	Seuil pour avis favorable en logement sur base des surfaces de vente suivantes			
			400 m ²	1.000 m ²	2.500 m ²	10.000 m ²
courants	350 m	0,11	44	110	275	1.100
semi-courants légers	3.000 m	3,25	1.300	3.250	8.125	32.500
semi-courants lourds	10.000 m	8,26	3.300	8.250	20.265	82.500

A l'aide des données du cadastre, il est possible de visualiser les périmètres au sein du territoire wallon qui, pour ce critère, pourraient donner lieu à un feu vert pour chacun des trois types d'achats et ce respectivement pour ces surfaces seuils de 400, 1000, 2500 et 10 000 m².

Une fois appliqué le premier rayon, celui pour les achats courants (350 m) à la distribution des logements au niveau de chaque parcelle du cadastre, on obtient la distribution suivante (Figure 2) qui fournit le nombre de logements dans un rayon de 350 m. Cette carte montre que chaque commune dispose d'au moins une ou deux localités qui dépassent ce seuil de 44 logements qui donne droit à un feu vert pour cet indicateur à propos d'un commerce de 400 m² dévolu aux achats courants et qu'en dehors des agglomération et des villes, ces périmètres réputés favorables sont de très petite dimension au niveau de chaque localité dépassant ce seuil. Tel qu'il est conçu, ce critère permet bien à chaque commune de très faible densité (inférieure à 50, voire à 35 hab./km²) d'avoir une ou deux localités qui ressortent et qui méritent d'être privilégiées pour ce type de commerces.

Par contre, dès que l'on arrive dans des communes disposant d'une forte densité de population, ce seuil de 400 m² est tellement bas qu'il ne garantit aucunement qu'en le respectant, on réussira à ce que les localisations qui seront ainsi sélectionnées comme favorables permettront bien de minimiser la dépendance à la voiture. Pour y garantir une part significative des modes actifs dans les déplacements liés au motif achat dans les communes densément peuplées du territoire wallon, ce sont plusieurs centaines de logements qu'il aurait fallu retenir comme seuil minimal (et non uniquement pour de très vastes projets intégrant au moins 2500 m² de commerces d'achats courants mais dès 400 m²).

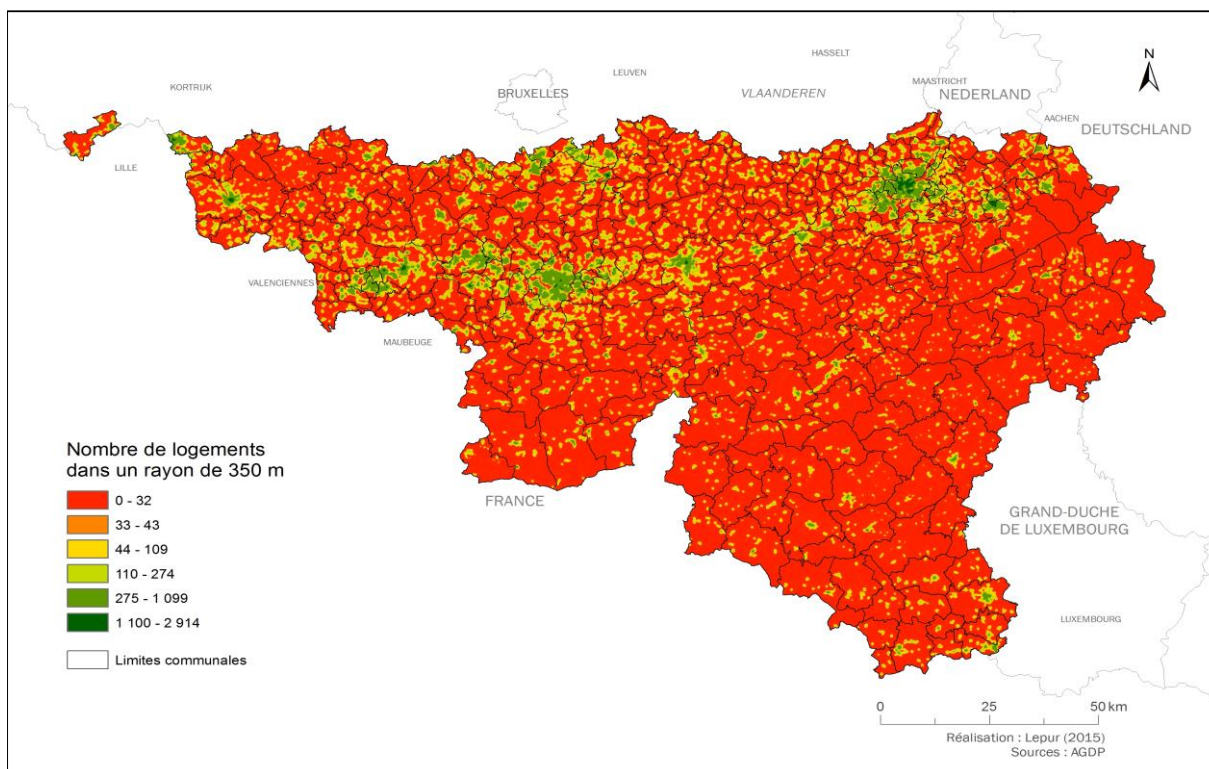
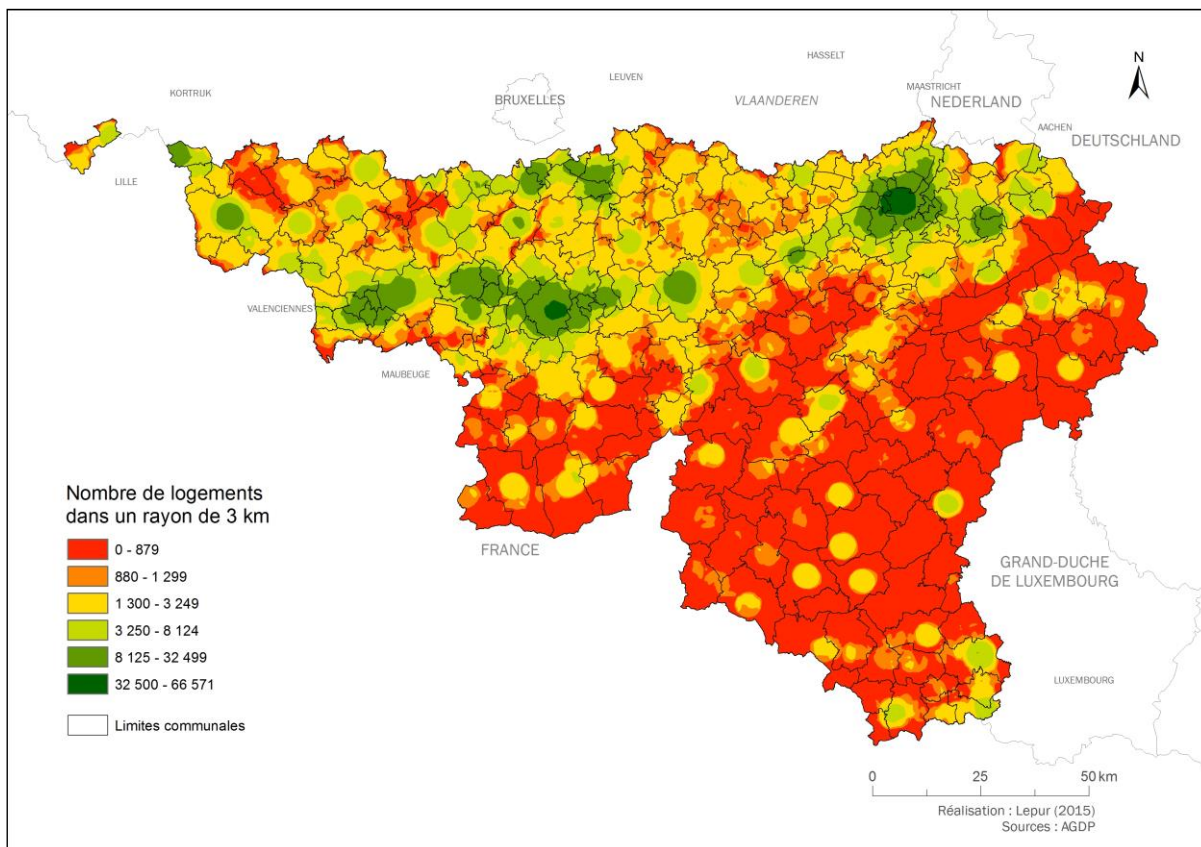


Figure 2 : Nombre de logements dans un rayon de 350 mètres en Wallonie

Les périmètres obtenus en termes de nombre de logements minimum situés dans un rayon de 3 ou de 10 km permettant de disposer d'une évaluation favorable pour ce critère au niveau de commerces d'achats semi-courants légers ou lourds d'une surface de 400, 1000, 2500 et 10 000 m² aboutissent à un tout autre résultat bien plus problématique selon nous. Premièrement, la figure 3



présente le résultat de l'estimation en tout point du territoire wallon du volume de logements qui se situent dans un rayon maximal de 3 km, soit le rayon retenu pour les achats semi-courants légers.

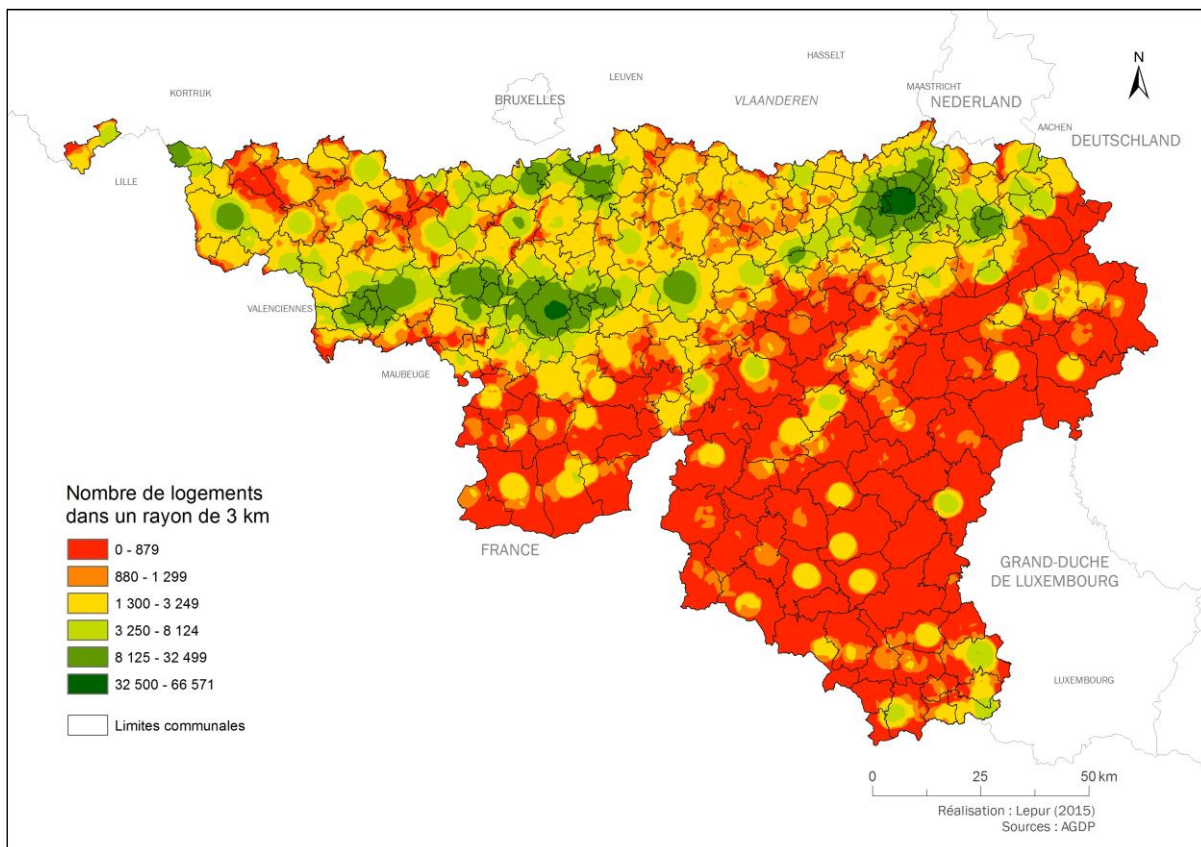


Figure 3 : Nombre de logements dans un rayon de 3 kilomètres en Wallonie

La carte présente les zones où les implantations de commerces d'équipement de la personne sont autorisées, c'est-à-dire celles où il y a un nombre de logements suffisants dans un rayon de trois kilomètres pour différents seuils en termes de surface de vente. A chaque couleur correspond une évaluation spécifique :

- vert foncé : favorable pour des projets de 10 000 m² (> 32 500 logements) ;
- vert moyen : favorable pour des projets de 2500 m² (> 8125 log.) ;
- vert clair : favorable pour des projets de 1000 m² (>3250 log.) ;
- jaune : favorable pour des projets de 400 m² (> 1300 log.) ;
- orange : significativement défavorable pour des projets de 400 m² (entre 880 et 1330 log.) ;
- rouge orangé : extrêmement défavorable pour des projets de 400 m² (< 880 log.).

A l'analyse de cette distribution fournie par la carte de la Figure 3, nous pouvons identifier quatre soucis découlant de plusieurs des choix méthodologiques retenus pour construire cet indicateur :

- en premier, il apparaît qu'un nombre non négligeable de communes de faible densité de population ne disposent d'aucune localité qui possède une concentration suffisante de logements nécessaires pour donner une évaluation favorable pour ce type de commerce dès une surface de vente minimale dévolue à ce type d'achats de 400 m² (à savoir 1300 logements dans un rayon de 3 km, ce qui correspond à peu près à un peu plus de 3000 habitants regroupés sur un territoire d'un peu plus de 28 km²). Au nombre d'une trentaine, ces communes se situent toutes au sud du sillon, pour l'essentiel en Ardenne. Parmi ces

communes, on retrouve des entités comme Houffalize, Tellin, Wellin ou Gedinne qui disposent pourtant dans leur localité principale de plus d'une vingtaine de cellules commerciales et d'horeca plus ou moins concentrés en son centre. Sur cette trentaine de communes, il y en a même une petite dizaine n'ayant aucune localité qui dépassent le seuil de 880 logements dans un rayon de 3 km, seuil qui est la limite pour une surface de 400 m² entre une cotation extrêmement défavorable et significativement défavorable.

- à l'opposé, dans les grandes agglomérations du territoire wallon, n'importe quelle localisation est considérée comme favorable pour cet indicateur relatif à la mobilité durable (même pour une surface de plus de 2500 m²) que l'on soit au centre-ville, en proche périphérie ou au loin dans un site non urbanisé (au milieu d'un champ, d'une prairie ou d'une forêt) qui se trouve à plus d'un km de la première localité significative. *A priori*, on peut en déduire que, dans ces grandes agglomérations, cet indicateur ainsi construit rate totalement sa cible d'orienter ce type de commerce typique des centres-villes vers les localisations qui favorisent le recours aux alternatives à la voiture,
- là où l'on trouve en milieu rural deux ou trois villages un peu significatifs mais qui, à titre individuel, n'atteignent pas le seuil requis (de 1300 logements pour un 400 m², 3250 pour un 1000 m²...), cet indicateur tend à indiquer qu'une bonne localisation pour ce type de commerces se situe à mi-chemin entre ces localités qui ne sont pas éloignées de plus de 4 ou 5 km car, à cet endroit, les volumes de logements propres à chacune de ces localités s'additionnent. C'est ainsi qu'à mi-chemin entre les localités de Wellin, Tellin et Wavreille (au sud de la commune de Rochefort), on observe sur cette figure 7 une tache jaune. Au sein de la commune d'Etalle, une telle petite tache jaune apparaît à mi-chemin entre les principaux villages de cette commune que sont Etalle, Sainte-Marie et Fratin alors même que le centre du bourg d'Etalle ne dépasse pour sa part pas le cap des 1300 logements dans un rayon de 3 km. Bien entendu, si cette tache jaune de petite taille se localise en plein milieu d'une zone non urbanisable, celle-ci n'a aucune incidence in fine. Par contre, lorsqu'elle coïncide à tout ou partie d'une zone urbanisable disposant de foncier disponible au voisinage immédiat d'un axe routier localement important, cet indicateur peut y favoriser l'implantation de grandes surfaces commerciales de ce type qui vont directement venir concurrencer celles préexistant dans le centre de la principale localité. *A priori*, une telle situation se rencontre à Etalle où le centre n'est pas en teinte jaune sur la figure 3 mais les abords du contournement situé à l'ouest d'Etalle au croisement des N87 et N83 ont semble-t-il ce coloris. *A priori*, tel ne devait pas être le but du législateur lorsqu'il a choisi de retenir ce critère relatif à la mobilité durable.
- Un autre souci très important avec cet indicateur s'observe au niveau de n'importe quelle petite ville ou gros bourg où l'on dépasse de façon significative le seuil des 1300 logements. Si le centre-ville est d'office considéré comme un site d'implantation favorable sur la base de ce critère pour n'importe quelle grande surface de 400, voire de 1000 m², une telle cotation favorable est aussi accordée pour toute implantation qui viendrait s'installer parfois à plus de 1,5 voire de 2 km de ce centre-ville, soit en une localisation qui d'office favoriserait un recours quasi exclusif à la voiture. On peut donc en déduire qu'ainsi élaboré, cet indicateur rate clairement la cible qu'il est censé viser.

La Figure 4 montre les zones dans lesquelles une évaluation serait favorable ou défavorable pour ce critère de la mobilité durable pour un commerce d'achats semi-courants lourds tenant compte de différents seuils en termes de surface de vente. Dans ce cas, la teinte jaune indique que, selon ce sous-critère de mobilité durable, l'avis serait quasi d'office favorable pour une surface de vente de 400 m² car celle-ci correspond à une concentration d'au moins 3300 logements dans un rayon de 10 km. Pratiquement, l'ensemble de la Wallonie se caractérise par une valeur supérieure

à ce seuil minimal, à l'exception de certaines zones frontalières du sud du sillon au niveau de sous-régions très peu peuplées.

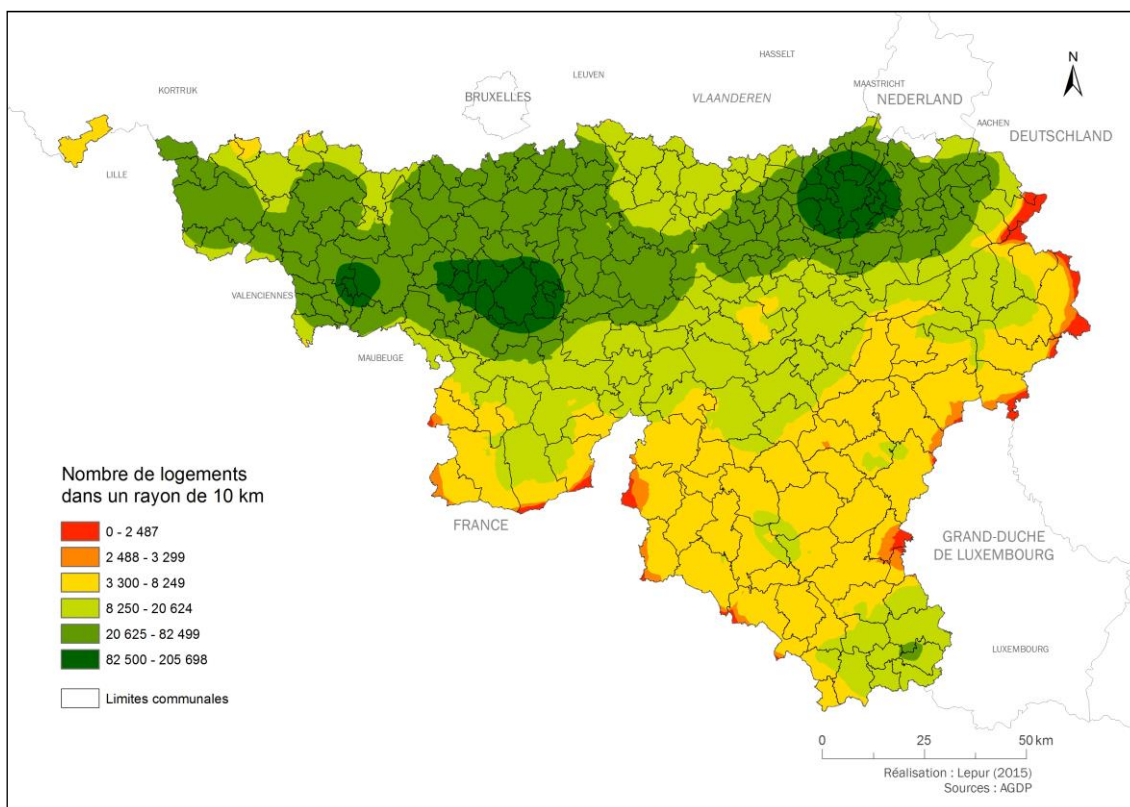


Figure 4 : Nombre de logements dans un rayon de 10 kilomètres en Wallonie

A l'opposé, dans toute la Province de Luxembourg, quasi aucun endroit de ce territoire ne permettrait d'obtenir un avis favorable pour une grande surface d'au moins 2500 m² de surface de vente. Il en va de même dans tout le sud de la Wallonie jusqu'au niveau d'un axe qui relie Erquelines à Spa via Walcourt, Mettet, Assesse, Nandrin et Aywaille ainsi qu'au nord du sillon du côté, d'une part, de Comines, du pays des collines et de Silly-Enghien et, d'autre part, du triangle Beauvechain – Eghezée – Waremme au croisement des provinces du Brabant wallon, de Namur et de Liège. Plus encore que pour les achats semi-courants légers, certaines taches de petite dimension qui donne droit à un avis favorable pour une surface assez élevée se situe à mi-chemin entre plusieurs villes et communes dont aucun centre ne dispose d'assez de logements dans un tel rayon pour dépasser le seuil en question en son sein.

En province de Luxembourg, la seule tache de coloris vert moyen (où donc le cap des 20 625 logements est dépassé) se situe à cheval entre les communes d'Arlon et de Messancy (du côté des villages d'Udange et de Wolkrange). Cette zone bénéficie des concentrations de logements du pôle urbain d'Arlon et des grosses bourgades des communes d'Aubange et Messancy, mais aussi, plus à l'ouest, de la plupart de celles des communes plus rurales de Musson, Saint-Léger et Etalle. On peut s'étonner que ce type de localisation soit, du point de vue de cet indicateur, considéré comme une localisation plus favorable que la périphérie immédiate du centre d'Arlon, d'Athus ou de Messancy. De même, à mi-chemin entre Bertrix, Libramont, Neufchâteau et Libin, la vaste forêt qui sépare ces petites villes et bourgades est en teinte vert clair (ce qui implique un avis favorable pour une surface de vente un peu supérieure à 1000 m²) tandis que les centres de Bertrix, de Libramont ou de Neufchâteau ne sont qu'en teinte jaune (ce qui implique un avis favorable pour une surface de vente d'au moins 400 m² mais en deçà de 1000 m²).

A nouveau, avec un tel critère, l'ensemble du territoire des grandes agglomérations bénéficie par contre d'un a priori positif au niveau de ce critère même pour des projets de très grande envergure (supérieurs par exemple à 10, voire à 20 000 m²) dédiés aux achats semi-courants lourds. Cet avis favorable pour ce type de projet concerne non seulement l'intérieur de l'agglomération morphologique mais aussi des sites très nettement excentrés par rapport à l'habitat (quasi aucun habitant à moins de 1000 ou 1500 m par exemple). Dans ce cas, il s'agit pourtant de localisations qui, si elles venaient à voire s'y développer un tel (ensemble de) point(s) de vente, ne pourraient contribuer qu'à renforcer plus encore la dépendance à la voiture tant pour les clients que pour l'ensemble des travailleurs qui seraient employés dans ce dernier.

Pour ce type de commerce également, on peut en déduire qu'ainsi élaboré, l'indicateur rate à nouveau la cible qu'il est censé viser.

Pourtant, ce sous-critère de mobilité durable est censé contribuer à orienter les commerces vers là où il est aisé de recourir aux modes alternatifs à la voiture, ce qui implique de privilégier des sites qui bénéficient d'un voisinage de grands volumes de logements. Néanmoins, à la suite de l'analyse des Figure 2, nous constatons que l'objectif est atteint seulement en large partie pour les achats courants (où la distance prise en compte pour le calcul du nombre de logements est de 350 m). Les rayons de 3 et 10 kilomètres utilisés pour les achats semi-courants légers et lourds tendent par contre à favoriser des localisations qui renforcent la dépendance à la voiture et fragilisent les centralités étant donné que ces périmètres concourent à permettre, surtout dans les grandes agglomérations et au niveau des villes moyennes, voire petites, les implantations commerciales en périphérie de ces centralités et le long de grands axes routiers. Là aussi, des pistes mériteraient d'être mises en avant afin d'améliorer la pertinence de l'indicateur.

3.6 ACCESSIBILITÉ SANS CHARGE SPÉCIFIQUE POUR LA COLLECTIVITÉ

Ce sous-critère vise à limiter l'implantation de surfaces commerciales dans des zones complètement dépourvues ou très peu pourvues de transports en commun pour les achats courants et semi-courants légers, pour lesquels il est jugé pertinent d'utiliser les transports en commun pour s'y rendre et en revenir avec des achats. Pour cet indicateur, la fréquence de passage de chacune des lignes disposant d'un arrêt de bus (ou de tram/métro) à moins de 350 m est sommée puis comparée avec un seuil fixé par le SEGEFA pour chaque classe de densité de population à l'échelle communale.

Cependant, l'outil LOGIC se limite à trois classes pour les 262 communes de Wallonie, à savoir les communes d'agglomération (classe 1 de la typologie commerciale des communes), les communes bien équipées (classe 2 de la typologie) et les autres communes (classes 3, 4 et 5 de la typologie). Pour ces trois grandes classes, le seuil qui sépare un avis favorable d'un avis significativement défavorable est fixé respectivement à 105, 28 et 12 passages par jour (ce qui correspond à la moyenne régionale tenant compte de la localisation de chaque point de vente spécifiquement destiné à chacun des trois grands types d'achats moins un écart-type). Le seuil qui sépare un avis significativement défavorable d'un avis extrêmement défavorable est fixé pour sa part respectivement à 53, 14 et 6 passages par jour (ce qui correspond à la moyenne moins deux écarts-types).

Afin de vérifier si la conjugaison des différents seuils et de la typologie des communes ont été judicieusement choisis lors de l'élaboration de cet indicateur, nous avons procédé à une analyse en réutilisant des données fournies par l'AOT (Autorité Organisatrice des Transports – ex. SRWT) début 2018 et utilisées dans le cadre de la recherche CPDT Nœuds intermodaux et mixité des fonctions (Blanchet B. *et al.*, 2018). Pour chacune des 262 communes de Wallonie, nous avons, au départ des données relatives à l'offre (nombre de passages en jour de semaine hors période scolaire en 2017) et à la fréquentation (nombre de montées par jour en semaine en novembre

2017) pour l'ensemble des points d'arrêts desservis par le réseau des TEC, repéré quel était l'arrêt de bus qui dispose de la fréquence de passage cumulée journalière la plus élevée. En fonction de la classe dans laquelle se range chacune des 262 communes (communes d'agglomérations, communes bien équipées et autres communes), nous avons confronté la fréquence cumulée des passages de bus/tram/métro, toutes lignes confondues, à l'arrêt le mieux desservi à cet égard avec les deux seuils qui séparent les cotations favorables, significativement défavorables et extrêmement défavorables. Le tableau 5 donne les résultats tout d'abord pour les 42 communes reprises dans la classe des communes d'agglomération (en sachant que le vert correspond à une évaluation favorable pour cet arrêt le mieux desservi de sa commune, que l'orange correspond à une évaluation significativement défavorable et le rouge à une évaluation extrêmement défavorable).

Le tableau 6 donne les résultats pour les 34 communes reprises dans la classe des communes bien équipées.

Le tableau 7 donne les résultats pour les autres classes de communes de la typologie commerciale du SEGEFA. Comme ces autres classes de communes pour lesquelles les mêmes seuils sont retenus dans le cadre de l'Annexe VIII du Vade-mecum du décret regroupent 185 communes, nous ne présentons ci-après que, d'une part, les communes dont la fréquence de passage cumulée de l'arrêt de bus le mieux desservi dépasse de beaucoup le seuil utilisé dans l'outil LOGIC pour attribuer une cotation favorable pour ce critère et, d'autre part, les communes dont la fréquence de passage de l'arrêt de bus le mieux desservi voisine ou est clairement inférieur au seuil requis pour attribuer une telle cotation favorable pour ce critère.

Tableau 5 : Comparaison de la somme des passages des bus/trams/métros du groupe TEC toutes lignes confondues au niveau de l'arrêt de bus le mieux desservi de chaque commune avec les seuils fixés dans l'outil LOGIC pour la classe des communes d'agglomération.

Nom de la commune	Identifiant de l'arrêt comptant le plus de passages de bus en semaine de vacances pour l'AOT	Somme de passages toutes lignes confondues en jour de travail en période de vacances	Nombre de lignes passant à l'arrêt	Nombre de montées moyen en octobre 2017	Nbre d'arrêts dépassant le seuil de 105 passages	Nbre total d'arrêts
LIEGE	5810LIEGE Gare des Guillemins Quai	1571	46	9.367	132	460
CHARLEROI	7101CHARLEROI Sud	772	35	8.671	44	490
MONS	3101MONS SNCB	579	28	5.559	20	270
NAMUR	4501NAMUR Pl. de la Station	518	44	9.185	35	420
SERAING	5820JEMEPPE gare routiere	369	17	2.467	19	158
VERVIERS	5911VERVIERS Palais	329	18	1.147	11	161
TOURNAI	3401TOURNAI SNCB	264	19	1.774	8	302
WAVRE	6250WAVRE Gare	260	12	1.716	3	52
CHATELET	7102CHATELINEAU 6 Bras	237	11	417	17	89
LA LOUVIERE	3252LA LOUVIERE Place Mansart	213	17	2.525	10	162
BRAINE-L'ALLEUD	6233BRAINE-L'ALLEUD Gare	199	12	1.673	1	64
ANS	5820ANS Rue des Fran	198	7	757	8	54
HERSTAL	5820HERSTAL Rue Marexhe	195	7	448	11	83
OTTIGNIES-LOUVAIN-LA-NEUVE	6160LOUVAIN-LA-NEUVE Gare d'Autobus	182	12	2.050	2	64
MOUSCRON	3411MOUSCRON/MOESKROEN SNCB/Station	157	7	455	12	98
SAINT-GHISLAIN	3103SAINT-GHISLAIN SNCB	154	13	1.403	1	80
BEYNE-HEUSAY	5820BEYNE-HEUSAY Maison Communale	137	2	437	4	14
FLERON	5820FLERON Rue J. Pruv	137	2	173	2	47
COURCELLES	7109COURCELLES Place des Trieux	125	6	651	2	71
DISON	5911ANDRIMONT Rue des Franchimontois	119	5	146	6	42
FLEMALLE	5820FLEMALLE Rue du Passage d'Eau	118	5	372	9	84
BOUSSU	3103HORNU 4 Pavés	116	8	399	1	47
FLEURUS	7112FLEURUS AthHn e	114	7	168	3	92
MANAGE	3252JOLIMONT Bifurcation	114	9	302	1	53
SAINT-NICOLAS	5810MONTEGNEE Tute de Boeuf	113	5	110	3	65
PEPINSTER	5921PEPINSTER Eglise	109	6	273	2	61
MONTIGNY-LE-TILLEUL	7102MONTIGNY-LE-TILLEUL GB Bomer	107	4	168	1	35
FONTAINE-L'EVEQUE	7107FONTAINE-L'EVEQUE Fontaine (M)	102	6	437	0	47
OUPEYE	5132HERMEE Rue Neuve	93	3	176	0	68
DOUR	3105DOUR Trichires	91	7	352	0	52
FARCIENNES	7113FARCIENNES Baty de la Sorciore	85	6	49	0	26
GRACE-HOLLOGNE	5820GRACE-HOLLOGNE Prnalles	85	3	324	0	77
QUAREGNON	3102QUAREGNON 4 Pavns	81	4	523	0	23
COLFONTAINE	3113WASMES Rue de Maubeuge	80	4	558	0	52
FRAMERIES	3111FRAMERIES 4 Pav s	80	4	355	0	48
WATERLOO	6223WATERLOO Joli-Bois	79	4	174	0	79
AISEAU-PRESLES	7113PONT-DE-LOUP Sainte-Face	66	4	28	0	46
CHAUDFONTAINE	5820VAUX-SOUS-CHEVREMENT Rue de la Vesdre	62	1	85	0	64
MORLANWELZ	3251MORLANWELZ Hetel de Ville	55	4	266	0	37
CHAPPELLE-LEZ-HERLAIMONT	3217PIETON SNCB	54	2	11	0	40
SOUMAGNE	5134MICHEROUX Bois de Micheroux	51	3	86	0	45
AWANS	5130AWANS Maison Communale	40	3	67	0	50
BLEGNY	5133SAIVE Eglise	23	3	75	0	41

Source : AOT, 2017 et Antoine, S., 2015, pp. 147-149

Tableau 6 : Comparaison de la somme des passages des bus/trams/métros du groupe TEC toutes lignes confondues au niveau de l'arrêt de bus le mieux desservi de chaque commune avec les seuils fixés dans l'outil LOGIC pour la classe des communes bien équipées

Nom de la commune	Identifiant de l'arrêt comptant le plus de passages de bus en semaine de vacances pour l'AOT	Somme de passages toutes lignes confondues en jour de travail en période de vacances	Nombre de lignes passant à l'arrêt	Nombre de montées moyen en octobre 2017	Nbre d'arrêts dépassant le seuil de 28 passages	Nbre total d'arrêts
ARLON	4601ARLON XXV Aogt	283	27	398	35	148
EUPEN	5306EUPEN Bushof	177	10	1.218	29	57
NIVELLES	6110NIVELLES Gare	171	16	1.440	28	96
ANDERLUES	7118ANDERLUES Route de Thuin	139	3	126	5	33
HUY	5280HUY Place Lebeau	139	15	347	21	93
MARCHE-EN-FAMENNE	4902MARLOIE Gare	99	13	93	23	115
SAMBREVILLE	4543TAMINES Gare SNCB	94	6	267	43	71
BINCHE	3161BINCHE Kursaal - Postes	89	6	474	36	69
JODOIGNE	6410JODOIGNE Gare d'Autobus	89	9	397	4	70
GEMBLOUX	4522GEMBLOUX Gare	87	8	703	5	99
BASTOGNE	4725BASTOGNE Popiniare	84	18	849	4	122
PHILIPPEVILLE	4101PHILIPPEVILLE Rue de la Reine	84	11	696	3	79
VIRTON	4608VIRTON Rue des Fossas	82	18	3	12	64
AYWAILLE	5508AYWAILLE Gare SNCB	80	10	322	9	69
PERWEZ	6354THOREMBAIS-SAINT-TROND Carrefour	75	7	223	8	40
HANNUT	5237HANNUT Place H. Hallet	70	9	301	9	82
LIBRAMONT-CHEVIGNY	4801LIBRAMONT Gare	64	13	447	12	145
ATH	3420ATH SNCB	58	6	759	1	109
DINANT	4232DINANT Gare	54	13	467	1	84
WANZE	5280WANZE Chaussée de Wavre	53	7	55	3	56
JEMEPPE-SUR-SAMBRE	4534JEMEPPE Saint-Roch	52	3	48	10	65
COUVIN	4135COUVIN Gare SNCB	48	9	275	1	84
ANDENNE	4506ANDENNE Ville - 4 coins	45	6	391	3	104
WAREMME	5210WAREMME Gare	45	7	339	5	45
CINEY	4201CINEY Gare d'autobus	39	11	161	5	82
MALMEDY	5710MALMEDY Route de Wavreumont	33	4	35	1	76
BEAURAING	4308BEAURAING Place St-Roch	32	11	83	2	72
BAELEN	5315BAELEN Village	31	2	97	11	26
MESSANCY	4623WOLKRANGE Chapelle N81	30	10	1	2	58
PERUWELZ	3493PERUWELZ SNCB	30	5	185	1	66
AUBEL	5323AUBEL Place de la Victoire	20	4	75	0	25
ERQUELINNES	3174ERQUELINNES Pont du Chemin de Fer	20	2	24	0	47
NEUPRE	5137PLAINVAUX Carrefour	20	2	3	0	75
NANDRIN	5158SAINT-SEVERIN Route du Village	12	3	25	0	17

Source : AOT, 2017 et Antoine, S., 2015, pp. 147-149

Tableau 7 : Comparaison de la somme des passages des bus/trams/métros du groupe TEC toutes lignes confondues au niveau de l'arrêt de bus le mieux desservi de chaque commune avec les seuils fixés dans l'outil LOGIC pour les autres classes de communes de la typologie commerciale du SEGEFA

Nom de la commune	Identifiant de l'arrêt comptant le plus de passages de bus en semaine de vacances pour l'AOT	Somme de passages toutes lignes confondues en jour de travail en période de vacances	Nombre de lignes passant à l'arrêt	Nombre de montées moyen en octobre 2017	Nbre d'arrêts dépassant le seuil de 12 passages	Nbre total d'arrêts
SOIGNIES	3159SOIGNIES Gare	110	8	365	31	88
TUBIZE	6121TUBIZE Gare	101	6	776	23	44
BASSENGE	5152BASSENGE Dhppt TEC	83	3	84	28	63
GERPINNES	7102LOVERVAL IMTR	80	5	39	39	54
THUIN	7127GOZEE Bois Leratz	73	5	63	38	85
WISE	5820CHERATTE Eglise	71	2	172	32	66
FLORENNES	4117FLORENNES Place de la Chapelle	68	8	403	20	53
FLORENVILLE	4641FLORENVILLE Place du Miroir	66	8	275	15	63
HERVE	5921PETIT-RECHAIN Manahant carrefour	65	2	50	34	65
BERNISSART	3480BLATON SNCB	64	5	197	15	35
REBECQ	6149REBECQ Gare	63	3	120	26	42
GENAPPE	6137GENAPPE Eglise	61	4	381	38	58
RIXENSART	6246GENVAL Gare	60	5	176	19	53
BRAINE-LE-CHATEAU	6131BRAINE-LE-CHATEAU Quatre Bras	59	4	216	14	24
EGHEZEE	4514EGHEZEE Centre	59	10	529	24	84
TROOZ	5820PRAYON Maison Communale	57	4	74	15	44
RAMILLIES	6427RAMILLIES Gare	56	2	36	19	40
LOBBES	7139LOBBES Pont du Nord	53	4	25	11	25
COURT-SAINT-ETIENNE	6140COURT-SAINT-ETIENNE Ecole Provinciale	52	4	404	8	30
RAEREN	5308EYNATTEN Dorf	52	2	108	44	59
BEAUVECHAIN	6416HAMME-MILLE Gare d'Autobus	49	3	244	24	45
LIMBOURG	5921DOLHAIN Place d'Andrimont	49	3	276	13	32
ROCHEFORT	4351ROCHEFORT Ancienne Gare	49	10	162	15	80
WELKENRAEDT	5304WELKENRAEDT Rue J-H Cool	49	6	35	22	40
JUPRELLE	5820VOROUX-LEZ-LIERS Ecole	48	5	9	18	60
REBECQ	6120QUENAST Le Gobard	48	3	58	26	42
BERTRIX	4804BERTRIX Grand Place	46	11	183	11	78
GREZ-DOICEAU	6456GREZ-DOICEAU Place Communale	45	4	139	24	58
BRAINE-LE-COMTE	3253BRAINE-LE-COMTE Gare	44	6	282	11	61
KELMIS	5319KELMIS Coophrative	44	5	110	13	35
PLOMBIERES	5319MORESNET Buschhausen pont	44	5	7	38	77
BELOEIL	3480QUEVAUCAMPS La Becasse	43	5	16	32	67
PONT-A-CELLES	7132LUTTRE Gare	43	6	159	38	62
AUBANGE	4615ATHUS Ecoles	42	12	104	22	50
METTET	4548METTET Place	42	6	321	21	73
OREYE	5140OREYE Dlpst TEC	42	4	85	10	29
PROFONDEVILLE	4539LUSTIN Frappe-Cul	42	2	3	20	70
ANTOING	3499ANTOING SNCB	40	2	43	14	30
ESNEUX	5820TILFF Place des Porais	40	2	188	22	48
SAINT-GEORGES-SUR-MEUSE	5263STOCKAY Place A. Renard	40	5	57	26	40
SPA	5338SPA Arcades	40	7	12	10	39
LESSINES	3144LESSINES SNCB	39	1	131	27	38
SENEFFE	6150FELUY Gare	39	3	14	27	45
HAM-SUR-HEURE-NALINNES	7114NALINNES Bois Plantr	38	3	10	43	52
INCOURT	6459GLIMES Route de Glimes	38	4	34	8	27
LES BONS VILLERS	7163FRASNES-LEZ-GOSSELIES Cooprlative	38	6	5	39	68
WALCOURT	4118YVES-GOMEZEE St-Lambert gare	36	3	32	39	91
CHIMAY	7201CHIMAY Place Froissart	35	6	21	10	96
ESTINNES	3167BRAY Maurice	35	2	6	24	48
QUIEVRAIN	3108QUIEVRAIN Gare SNCB	35	4	60	13	16
TROIS-PONTS	5552TROIS-PONTS Pont de la Salm	35	9	187	3	25
YVOIR	4540MONT Carrefour Fonds Delvaux	35	2	1	7	52
AMAY	5263AMAY Rue de l'HCpital	34	3	5	32	46
COMBLAIN-AU-PONT	5535COMBLAIN-AU-PONT Pont de Comblain	34	5	108	17	42
SANKT VITH	5701SANKT-VITH An den Linden	33	13	191	2	90
HABAY	4650MARBEHAN Carrefour	32	8	25	15	51
LEUZE-EN-HAINAUT	3467LEUZE-EN-HAINAUT SNCB	32	4	215	7	50
LONTZEN	5304HERBESTHAL Brtcke	32	3	40	16	30
MONT-SAINT-GUIBERT	6160MONT-SAINT-GUIBERT Axis Parc	32	3	13	3	25
ESTAIMPUIS	3452ESTAIMBOURG Cl des Champs	31	2	12	26	39
LA HULPE	6244LA HULPE Trois Colonnes	31	4	191	11	26
LASNE	6247LASNE Village	31	4	116	23	45
FLOREFFE	4551FLOREFFE Suminaire	30	3	94	2	31
FOSSES-LA-VILLE	4553FOSSES-LA-VILLE Quatre bras	30	3	236	3	33
LA ROCHE-EN-ARDENNE	4937LA ROCHE Quai de l'Ourthe	30	8	36	10	61
SPRIMONT	5557SPRIMONT Fond Leval	30	3	80	27	68

BULLINGEN	5705BULLINGEN Alte Post	19	5	56	5	71
HOTTON	4923MELREUX Gare	19	9	180	5	48
LINCENT	6443PELLAINES Eglise	19	3	22	8	14
MARCHIN	5276MARCHIN Donneux	19	1	7	17	25
MONT-DE-L'ENCLUS	3462AMOUGIES Poste	19	2	14	10	19
PECQ	3449PECQ Place	19	2	68	19	24
STAVELOT	5541STAVELOT Ecoles	19	9	473	20	42
BUTGENBACH	5703WEYWERTZ Cafe Zur Alten Linde	18	2	25	10	35
CHIEVRES	3127CHIEVRES Place St Jean	18	1	44	24	44
BURDINNE	5230BURDINNE Grand-Place	17	2	27	1	27
HOUFFALIZE	4721HOUFFALIZE Place Albert 1er	17	9	76	3	114
OLNE	5134ST-HADELIN Maison Blanche	17	2	13	4	16
VIELSALM	4750VIELSALM Eglise	17	8	78	5	89
ETALLE	4636SAINTE-MARIE N83 (Etalle)	16	4	7	13	53
HASTIERE	4340HEER Pont	16	4	55	20	55
HAVELANGE	4209HAVELANGE Eglise	16	3	19	4	40
HONNELLES	3129ROISIN 4 Chemins	16	2	5	11	42
NASSOGNE	4991FORRIERES Carrefour	16	5	27	3	53
THIMISTER-CLERMONT	5921THIMISTER Eglise	16	2	26	4	32
TINLOT	5265TINLOT Carrefour	16	4	20	4	26
ATTERT	4663ATTERT Maison Communale	15	6	18	2	55
BRUNEAUT	3488LESDAIN Blancs Murs	15	1	1	15	43
OHEY	4557OHEY Eglise	15	2	37	5	22
ROUVROY	4609DAMPICOURT Rivage	15	5	11	1	21
VERLAINE	5263VERLAINE Pharmacie	15	6	5	8	34
FRASNES-LEZ-ANVAING	3487FRASNES-LEZ-ANVAING Ancienne Gare	14	2	30	2	64
WASSEIGES	5274MEEFFE Eglise	14	3	12	2	14
ANTHISNES	5242VILLERS-AUX-TOURS Route de Hestreux	13	2	16	18	31
GEDINNE	4343GEDINNE Lycte	13	6	16	1	44
RUMES	3440TAINIGNIES Place	13	1	14	11	36
SAINTE-ODE	4910SAINTE-ODE Clinique	13	2	20	1	52
STOUMONT	5549STOUMONT Ecole St-Edouard	13	1	10	8	21
AMEL	5708MODERSCHIED Kreuzung	12	5	0	1	94
ANHEE	4231ANHEE Place	12	4	29	3	47
MEIX-DEVANT-VIRTON	4631MEIX-DEVANT-VIRTON Place	12	2	22	1	22
TENNEVILLE	4908TENNEVILLE Maison Communale	12	6	39	2	37
DONCEEL	5263HANEFPE Ecole	11	2	28	0	15
FAIMES	5252CELLES Place J. Wauters	11	3	12	0	20
HAMOIS	4202EMPTINNE Vivaise	11	1	10	0	40
HENSIES	3109HENSIES Place	11	2	14	0	25
FEXHE-LE-HAUT-CLOCHER	5130VOROUX-GOREUX Eglise	10	3	14	0	5
FROIDCHAPELLE	7218FROIDCHAPELLE Place	10	5	32	0	39
HERBEUMONT	4818GRIBOMONT Place	10	3	13	0	26
HERON	4507BIERWART Jonction - Route d'Andenne	10	2	1	0	31
LA BRUYERE	4525MEUX Six chemins	10	2	13	0	40
PALISEUL	4808PLAINNEVAUX 4 Bras	10	3	3	0	56
REMICOURT	5223HODEIGE Maison Communale	10	2	25	0	43
MERBES-LE-CHATEAU	3165MERBES-LE-CHATEAU Place Communale	9	1	26	0	31
MODAVE	5278MODAVE Pont de Bonne	9	1	12	0	31
MOMIGNIES	7229MOMIGNIES Place	9	2	19	0	50
TELLIN	4994GRUPONT Centre	9	4	5	0	18
VRESSE-SUR-SEMOIS	4359ALLE H	9	3	1	0	46
GESVES	4562GESVES Ecole moyenne	8	2	15	0	47
MANHAY	4715MANHAY Carrefour	8	7	11	0	66
DOISCHE	4121DOISCHE Ecoles	7	4	32	0	33
HAMOIR	5242HAMOIR Eglise	7	2	12	0	20
HOUYET	4218MESNIL-SAINT-BLAISE Eglise	7	3	36	0	30
RENDEUX	4948RENDEUX HAUT Maison Communale	7	7	47	0	58
FERRIERES	5512WERBOMONT Route de Bastogne	6	4	28	0	50
ONHAYE	4167MORVILLE Forges	6	1	0	0	23
ASSESE	4241CRUPET Chapelle St-Roch	5	1	7	0	22
DAVERDISSE	4892HAUT-FAYS Monument	5	3	13	0	21
FAUVILLERS	4729WARNACH N4	5	3	4	0	34
JURBISE	3196ERBISOEUL Route d'Erbiseoul	5	1	6	0	33
LEGLISE	4659LEGLISE Poste	5	4	24	0	100
LIBIN	4870GLAIREUSE Eglise	5	3	5	0	67
MARTELANGE	4666MARTELANGE Pont de la Sire	5	4	66	0	14
BERTOONE	4773SALLE Centre	4	2	4	0	40
BRUGELETTE	3127ATTRE Eglise	4	2	3	0	6
BURG-REULAND	5767REULAND Bahnhof	4	3	5	0	63
DURBUY	5261JENNERET Rue du Village	4	3	1	0	122
EREZEE	4927EREZEE Eglise	4	1	6	0	25
LIERNEUX	5547LIERNEUX Monument	3	2	7	0	64
SOMME-LEUZE	4224SINSIN N4	3	4	10	0	54
LENS	3137LOMBISE Aux 4 Vents	2	2	1	0	12
BIEVRE	4346BIEVRE Rond-Point	1	3	29	0	35

Source : AOT, 2017 et Antoine, S., 2015, pp. 147-149

Pour chacune de ces trois grandes classes de communes retenues pour ce sous-critère (communes d'agglomération, communes bien équipées et autres communes), on voit qu'elle intègre à la fois :

- des communes où la fréquence cumulée de passage des bus est très largement supérieure (parfois de plusieurs centaines de pourcents) de la valeur seuil fixé au sein de l'outil LOGIC pour déclencher une cotation favorable (respectivement 105, 28 et 12 passages par jour) ;
- des communes où cette fréquence est inférieure à ce seuil, parfois de beaucoup (y compris jusqu'à plus de 50%, ce qui même si le projet en question se situe à moins de 350 m de l'arrêt le mieux desservi de la commune, déclenche d'office un avis extrêmement défavorable pour ce critère).

Dans ce premier type de communes disposant d'une forte desserte en bus (comme c'est le cas à Liège, Charleroi, Namur, Mons, Seraing et Verviers a minima dans la classe des communes d'agglomération), il est probable qu'un (très) grand nombre d'arrêts de bus dépassent le seuil ainsi fixé pour déclencher une cotation favorable au niveau de ce sous-critère. Cette situation qui est le propre des premières communes de chacun de ces trois tableaux conduit à un certain laxisme par rapport à l'objectif de se servir de ce sous-critère pour orienter au niveau local vers les centres villes et autres lieux bénéficiant d'une très bonne accessibilité par les alternatives à la voiture le type de commerces qu'il est le plus souhaitable d'y localiser, à savoir ceux liés aux achats semi-courants peu pondéreux. Dans ce type de communes, avec les seuils retenus, de nombreuses localisations excentrées vont ainsi générer au niveau de ce critère un avis tout à fait favorable. Pourtant, il pourrait être envisagé une autre façon d'approcher cette problématique pour rendre davantage pertinent ce sous-critère pour ce type de situation et éviter ainsi qu'en facilitant l'implantation de ce type de commerces dans des localisations bien plus dépendantes de la voiture que les centres-villes, on accentue plus encore le déclin de l'offre commerciale dans les parties centrales du noyau commercial traditionnel.

De l'autre côté, dans les communes où la fréquence de passage au niveau de l'arrêt le mieux desservi se situe en deçà du seuil fixé déclenchant une cotation favorable pour chaque grande classe de communes, aucun arrêt de bus ne répond donc à ce sous-critère tel qu'il est configuré à cette heure. Il serait bon là aussi d'apporter des modifications à la conception de cet indicateur. Comme dans le groupe précédent, il pourrait être envisagé une autre façon d'approcher cette problématique pour que ce sous-critère puisse davantage orienter les nouvelles implantations commerciales dédiées aux achats semi-courants peu pondéreux vers les parties localement les mieux desservies en bus à l'échelle communale.

Nous sommes par ailleurs tout à fait étonné que, pour ce sous-critère, les seuils retenus dans l'outil LOGIC aient été les mêmes, d'une part, pour les commerces d'achats semi-courants peu pondéreux (offre typique des centres-villes et du centre des principaux bourgs ruraux) et, d'autre part, pour les achats courants, sachant qu'il est bon d'en trouver dans un maximum de villages vraiment significatifs sur le plan démographique et de quartiers urbains si l'on veut minimiser la dépendance à la voiture pour ce type d'achats fréquents qui s'effectuent pour l'essentiel à une relative proximité de son domicile. Selon nous, il est même excessif de vouloir localiser les libres services alimentaires tenant compte de tels seuils en termes de fréquence de passage des bus. Il y a fort à parier que beaucoup d'acteurs chargés de la délivrance de permis d'implantation commerciale ne se préoccupent guère du résultat lié à ce critère pour ce type de commerces lorsqu'ils sont amenés à délivrer ou non un tel permis.

3.7 SYNTHÈSE DES ENSEIGNEMENTS TIRÉS DE L'ÉVALUATION DES EFFETS TERRITORIAUX POTENTIELLEMENT INDÉSIRABLES DE L'OUTIL LOGIC

À la suite de l'analyse du fonctionnement de l'outil LOGIC, nous formulons le constat qu'en raison de plusieurs faiblesses de l'outil que nous identifions, l'outil LOGIC ne parvient pas encore pleinement à jouer le rôle qu'entendait lui faire jouer le législateur lorsqu'il a retenu les 4 critères et les 8 sous-critères listés à prendre en considération lors de l'examen des projets d'implantation commerciale. L'outil étant mal calibré à différents niveaux, nous nous interrogeons sur sa fiabilité, en tant qu'outil d'aide à la décision, et sur son efficacité pour orienter les nouvelles implantations commerciales de manière à redynamiser l'offre commerciale des pôles commerciaux situés au cœur des centralités urbaines et rurales et à contribuer à la lutte contre la dépendance à la voiture.

L'une des faiblesses identifiées concerne la typologie commerciale des communes établie en 2012 qui sert souvent à calibrer certains indicateurs. Le fait que la classe des communes d'agglomération regroupe des communes aux profils commerciaux assez éloignés nous semble susceptible de générer des effets territoriaux indésirables non négligeables au niveau de ces communes. Il est important de garder à l'esprit que, en matière d'implantations commerciales, on est face à un jeu de vases communicants. Si certaines communes gagnent des surfaces de vente, c'est qu'il y en a d'autres qui par ricochet en perdent / vont en perdre. Dans le cas présent, si les communes actuellement peu polarisantes des grandes agglomérations voient leur offre commerciale se développer largement, les perdantes seront à la fois les grandes villes principales et d'autres pôles secondaires d'agglomération mais aussi les communes de la proche périphérie qui ont souvent une toute autre sociologie que ces communes intégrées à l'agglomération morphologique.

Une autre faiblesse réside dans la mauvaise calibration des deux sous-critères qui sont sensés contribuer à une mobilité plus durable. Les indicateurs ainsi produits s'avèrent dans certains cas très laxistes et dans d'autres cas tellement sévères qu'aucune localisation d'un nombre non négligeable de communes ne peut être retenue comme générant une cotation favorable à cet égard.

Malgré ces faiblesses, l'outil LOGIC présente un intérêt indéniable par le fait qu'il constitue un outil d'aide à la décision qui objective et traite chaque demande de permis de façon relativement homogène en minimisant la part de subjectivité inhérente à ce type de décision. Le fait qu'il distingue clairement les trois grands types d'achats lors de l'examen des demandes de permis est selon nous une avancée majeure et fondamentale qu'a permis cet outil par rapport à ce qui existait précédemment. Une amélioration de l'outil, à travers un recalibrage des indicateurs et de la typologie commerciale, permettrait de le faire davantage contribuer aux objectifs de redynamisation des centralités et de lutte contre la dépendance à la voiture.

4. RECOMMANDATIONS EN VUE D'OPTIMISER L'OUTIL LOGIC DANS UN OBJECTIF DE LUTTE CONTRE LA DÉPENDANCE À LA VOITURE ET DE REDYNAMISATION DES POLARITÉS COMMERCIALES PRINCIPALES DES CENTRALITÉS

Sur la base des enseignements tirés de l'évaluation des effets potentiellement indésirables de l'outil LOGIC, il convient de formuler des recommandations en vue de minimiser ces effets. Celles-ci doivent viser à mieux faire contribuer l'outil LOGIC à la lutte contre l'étalement urbain (objectif dénommé l'optimisation spatiale dans la future nouvelle mouture du CoDT), à la revitalisation des polarités commerçantes au cœur des centralités et à la lutte contre la dépendance à l'automobile.

En vue de formuler des pistes concrètes et praticables d'amélioration de cet outil, nous pouvons nous appuyer à la fois sur la présente analyse des effets indésirables de l'outil LOGIC mais aussi

sur les résultats du benchmark réalisé l'an dernier dans le cadre de ce même volet 5 de cette recherche CPDT R1 (Blain S. *et al.*, 2021) et sur les propositions qui ont été formulées en 2009 et 2010 lors de l'expertise CPDT consacrée aux implantations commerciales (Lambotte J.-M. *et al.*, 2010).

4.1 LES PROPOSITIONS DE CRITÈRES ÉMISES LORS DE L'EXPERTISE COMMERCE DE LA CPDT EN 2009-2010

Fin 2008, la CPDT s'est vue confiée une expertise dont l'objectif était « d'établir des lignes de force d'une stratégie régionale des implantations commerciales dans la perspective du développement territorial durable ». Cette expertise inscrite au programme de travail 2008-2009 à la demande du cabinet du ministre André Antoine et finalisée au 1^{er} semestre de la subvention 2009-2010 prenait place dans le cadre de la transposition de la directive européenne « Services » qui vise à éliminer les barrières à l'implantation des commerces dans un objectif de libre concurrence et, dans la perspective à l'époque, de la régionalisation de la régulation des implantations commerciales qui devait faire partie de la 6^e réforme de l'Etat déjà en discussion à l'époque.

Pour rédiger les propositions émises lors de cette expertise (Lambotte J.-M. *et al.*, 2010³), nous nous sommes inspirés principalement à l'époque sur les principaux résultats d'un benchmark consacré à l'analyse des politiques des régions / pays voisins, en particulier l'Allemagne et les Pays-Bas, dans le domaine de la régulation des implantations commerciales (voir au sujet de ces deux pays les annexes 3 – pp. 58-86 - et 4 – pp. 87-120 du rapport de cette expertise à la fin de la subvention 2008-2009 : Lambotte J.-M *et al.*, 2009⁴).

Les critères proposés à l'époque étaient destinés à être inscrits dans un document à portée stratégique tel que le SDT. Notre proposition était qu'à l'avenir, tout projet d'implantation commerciale soit évalué sur la base de deux critères principaux :

- un critère macrospatial relatif au respect de la hiérarchie urbaine ;
- un critère microspatial relatif à l'accessibilité par les alternatives à la voiture et à la mixité entre commerce et logement.

Ce second critère vise à mettre le bon commerce au bon endroit de façon à minimiser la dépendance à la voiture. Pour sa part, le critère du respect de la hiérarchie urbaine doit être interprété comme un critère visant à minimiser les déplacements de longue distance pour le seul motif achats et à inscrire ceux-ci dans des chaînes de déplacements impliquant le minimum de détour au maximum de clients. Ce critère doit donc être compris comme la recherche d'une organisation de l'offre commerciale qui permette d'éviter :

- un surdimensionnement de certaines polarités impliquant de longs trajets en voiture pour une grande partie de la clientèle qui serait amenée à fréquenter cette localité pour ce seul motif des achats ;
- un sous-dimensionnement de l'appareil commercial de certains pôles, source également de longs trajets.

3 Voir les sites : <https://cpdt.wallonie.be/recherches/annee-2009-2010/implantations-commerciales> ou <https://hdl.handle.net/2268/267952>

4 Voir les sites : <https://cpdt.wallonie.be/recherches/annee-2008-2009/implantations-commerciales-2008-2009> ou <https://hdl.handle.net/2268/267953>

Il s'agit donc de tenir compte du rôle joué par chaque polarité en tant que pôle d'emploi et de services (administratifs, scolaires, de santé...) et de la desserte en transport collectif.

La proposition visait donc *in fine* à ce que, pour tout projet d'implantation commerciale, une et une seule procédure combinant l'ensemble de la problématique (critères d'aménagement du territoire, d'urbanisme et relatifs à l'intérêt des consommateurs) soit nécessaire. En fournissant une méthode pour appliquer les principes des critères évoqués ci-dessus au travers d'indicateurs quantitatifs, il s'agissait de suggérer la mise en place d'une procédure unique s'inscrivant dans un cadre stable et prévisible via des critères d'évaluation clairs et explicites pour les opérateurs de l'immobilier commercial. De ce fait, il s'agissait d'éviter de freiner globalement les investissements dans les projets commerciaux tout en orientant ceux-ci vers les localisations et sous une forme qui soient le plus proche possible de ce qui est souhaité du point de vue du développement durable.

Au travers de ces indicateurs quantitatifs proposés pour ces deux grands critères, il convient d'éviter que cette stratégie se limite à des termes susceptibles d'une très large interprétation ; au contraire, elle doit être précisée de façon à rendre ces critères opérationnels au travers de la mesure d'éléments objectifs et quantifiables.

Dans les pays voisins, ces critères sont souvent exposés de façon plus ou moins précise dans un document d'orientation (donc sans valeur réglementaire). Ici aussi, nous préconisons en 2010 que la description précise de ces critères ne prenne pas une valeur réglementaire.

Avant d'envisager comment aménager les indicateurs intégrés à l'Outil LOGIC et qui mettent en œuvre sept des huit sous-critères retenus par le législateur wallon en 2015, il nous apparaît utile de préciser davantage comment nous envisageons à l'époque d'appliquer les deux grands critères que nous proposons à l'époque.

4.1.1 Critère macrospatial : respect de la hiérarchie urbaine

Ce premier critère vise à éviter de renforcer les pôles commerçants périphériques monofonctionnels tels que Messancy, Bonnelles, Froyennes, Hornu, Hognoul, Barchon... Au contraire, il s'agit de mieux articuler la distribution du commerce et l'importance des différentes polarités pour une grande diversité de fonctions générant des déplacements susceptibles de se combiner avec des achats. Il s'agirait donc de tenir compte de l'influence que joue chaque pôle dans les diverses fonctions constituant la ville (services administratifs, écoles, soins de santé...) au vu des motifs s'articulant au motif achats dans les chaînes de déplacements.

Ce critère du respect de la hiérarchie urbaine n'est toutefois pas justifié uniquement par des soucis de mobilité durable. Il s'avère aussi utile pour éviter la multiplication de friches commerciales vu que l'accroissement de l'offre s'opère dans un contexte où les revenus des ménages et la démographie ont tendance à stagner (hors indexation automatique) dans une large partie du territoire wallon. Ce critère vise donc aussi à minimiser la dévitalisation de l'armature commerciale au sein des pôles urbains principaux, tant au sein des grandes agglomérations que dans les régions plus rurales disposant d'une semi de petites villes, en évitant que de nouvelles polarités commerciales surdimensionnées par rapport aux besoins locaux ne viennent les concurrencer. Lorsque certaines polarités urbaines principales jouent un rôle majeur dans le maillage territorial d'une sous-région de Wallonie mais que son offre commerciale a gravement pâti du développement commercial périphérique dans des localités voisines, ce critère vise au contraire à orienter les acteurs de la promotion immobilière commerciale en vue d'investir au sein de ces polarités commerciales principales afin de les revitaliser.

4.1.1.1 La philosophie du critère : le système des places centrales aux Pays-Bas

En matière de localisation des implantations commerciales, les Pays-Bas cherchent à conserver, voire recréer, un système hiérarchisé de centres commerçants inspiré de la théorie des places centrales du géographe allemand Christaller. Il s'agit de tenir compte de la position de la polarité commerçante concernée dans la hiérarchie des pôles urbains pour fixer la taille maximale des nouveaux équipements commerciaux et la nature des produits vendus.

Au sein des régions urbaines, ce système s'appuie sur un ensemble hiérarchisé de polarités commerciales comprenant : le centre-ville (*binnenstad*) et des centres commerçants de quartier (*wijk- et buurtwinkelcentra*). Le centre-ville occupe la position dominante en offrant une gamme très large de biens allant des biens de consommation courante jusqu'à ceux vendus uniquement par des commerces très spécialisés. A l'autre bout de la hiérarchie, de multiples centres commerçants de proximité offrent aux consommateurs la possibilité d'acheter des biens de consommation courante à faible distance de leur domicile, distance parcourue aisément à pied ou à vélo. Depuis les années 1950, tous les nouveaux quartiers d'habitation d'importance au sein des villes néerlandaises furent – quasi automatiquement – équipés d'un petit centre commercial de proximité et de services (école, centre médical...). Entre ces deux niveaux hiérarchiques, les grandes villes comptent également l'un ou l'autre centre commerçant secondaire (*stadsdeelcentra*) offrant à la fois des biens de consommation courante et des biens semi-courants nécessitant une aire de chalandise comportant un grand volume de population (par exemple plus de 8 ou 10 000 habitants). On retrouve là, la logique du renforcement de polarités secondaires traditionnelles des grandes agglomérations à l'image, en Wallonie, du centre de localités telles que Jemappes, Gilly, Jambes ou Fléron.

Appliquée au milieu rural, cette logique des places centrales limite l'offre en hypermarchés en périphérie des villes grandes ou petites et permet *a contrario* le maintien d'une offre commerciale de proximité au centre de nombreuses localités (quitte à ce que soient menées des petites opérations immobilières visant la création de supérettes ou petits supermarchés surmontés d'appartements). Le *Provinciaal Omgevingsplan* (POL 2006) du Limbourg néerlandais⁵ précisait ainsi en ce qui concerne les espaces ruraux que les commerces de détail et supermarchés de dimension limitée à rayonnement local peuvent s'établir dans le centre des villages. Les grands commerces d'envergure régionale ne peuvent s'implanter que dans six centres importants clairement nommés de cet espace rural (tels que Gulpen, Valkenburg et Vaals, près de la Province de Liège). Toutefois, ces grands équipements commerciaux ne peuvent constituer une menace pour la vitalité du commerce dans les pôles urbains proches.

Seules les huit villes principales de la Province peuvent accueillir des équipements rayonnant sur une vaste sous-région. Aux Pays-Bas, la Province est le niveau de pouvoir chargé du respect de la hiérarchie urbaine concernant la localisation des équipements commerciaux de rayonnement supracommunal.

4.1.1.2 Comment transposer cette logique en Région wallonne ?

Ce principe du respect de la hiérarchie urbaine se pose en des termes différents selon que l'on envisage le commerce de biens de consommation courante (vis-à-vis duquel on recherche une relative dispersion) et le commerce de biens de consommation semi-courante (vis-à-vis duquel est privilégiée une relative concentration spatiale dans les centres urbains).

⁵ Le POL 2006 est un document stratégique en matière de développement territorial qui joue, pour le Limbourg néerlandais, un rôle similaire à l'époque au SDER wallon, devenu désormais le SDT.

Pour les commerces de biens de consommation courante, il s'agirait de favoriser le redéploiement d'une offre de proximité, en particulier là où ce type de commerce a disparu depuis longtemps (dans les villages et dans certains quartiers urbains à l'écart des grands axes de circulation). Pour des raisons sociales et de mobilité, poursuivre une telle politique devrait permettre à une grande partie des personnes non ou peu motorisées d'accéder plus aisément à ce genre de commerces et de maximiser le recours à la marche à pied pour les déplacements liés à ce type d'achats.

Pour le commerce de biens de consommation semi-courants, au niveau régional, il serait utile de préciser la hiérarchie urbaine en identifiant clairement les localités qui sont amenées à jouer un rôle supralocal afin d'y concentrer l'offre commerciale susceptible d'avoir un tel rayonnement.

Lorsque des projets commerciaux concernant des achats courants ou semi-courants seraient supérieurs à une certaine taille (par exemple 400 m²), nous proposons que soit menée, au niveau régional et de façon systématique, une vérification du respect du critère de la hiérarchie urbaine. En dessous de ce seuil de superficie, ce critère serait considéré d'office comme respecté. Dans une telle configuration, la tutelle régionale aurait pour unique tâche de vérifier que le critère relatif à l'échelle microspatiale est respecté.

Mettre en œuvre ce critère consiste en fait à se poser une série de questions :

- quel est le niveau dans la hiérarchie urbaine du pôle dans lequel s'insère le projet tenant compte de son volume de population résidente, de son rôle en tant que centre d'emploi et de services ?
- quelles sont les entités spatiales qui font partie du même niveau dans la hiérarchie ?
- quelle est l'offre moyenne en termes de surface de vente par habitant (tenant compte de la ventilation par branche commerciale) dans ces polarités servant de référence ?
- quelle est l'offre commerciale du pôle dans lequel s'inscrit ce projet (tenant compte de la ventilation par branche commerciale) ?
- quand on additionne la surface de vente du projet avec celle préexistante au sein de la polarité pour l'assortiment considéré, jusqu'à quel pourcentage en plus de l'offre moyenne des polarités du même niveau hiérarchique est-il acceptable d'arriver ?

C'est en jouant sur ce pourcentage qu'il devrait être possible d'accorder de larges opportunités aux promoteurs ou, au contraire, de mener une politique restrictive à leur égard.

Vu la dynamique pouvant caractériser certains territoires, ce pourcentage devrait pouvoir varier en fonction d'une estimation de la croissance de la population future de la localité ou sous-région en question au vu de l'évolution de la population au cours de la dernière décennie. Si cette croissance démographique attendue est nulle ou négative, ce pourcentage pourrait être de zéro ou au minimum s'en rapprocher fortement.

Trois problèmes principaux sont à résoudre en vue de la mise en œuvre de ce critère :

- l'identification du niveau hiérarchique correspondant à chacune des polarités constituant le territoire wallon sur la base de son importance en tant que centre d'emploi et de services ;
- la connaissance exhaustive du nombre de mètres carrés de surface de vente de chaque commerce ventilés selon les principales branches commerciales ;

- la comparaison de l'offre commerciale moyenne des polarités commerciales du même niveau avec celle du pôle dans lequel s'inscrit le projet commercial considéré et l'arbitrage à opérer sur la base de cette confrontation.

Pour ce qui concerne l'identification du niveau hiérarchique correspondant à chacune des polarités constituant le territoire wallon sur la base de son importance en tant que centre d'emploi et de services, les propositions émises à la fin de l'expertise CPDT Implantations commerciales en mai 2010 n'étaient pas encore pleinement abouties. Etablir à l'échelle communale une hiérarchie urbaine est un travail de longue haleine qui demande de collecter et compiler en les rendant comparables des données de diverses natures liés au rayonnement, à l'importance de chaque entité communale par rapport à toute une série de fonctions, d'équipements qui constituent autant de motifs différents de déplacements plus ou moins quotidiens au sein de la population (écoles, emploi, hôpital, commerce de détail, tourisme...).

4.1.1.3 Classification synthétique des communes selon la hiérarchie urbaine de la Wallonie mise au point par la CPDT en 2011

Si les principes liés à l'élaboration d'une telle hiérarchie urbaine susceptible de classer les communes ont été énoncés en 2010 dans le cadre de l'expertise Commerces afin d'aider à la mise en œuvre du critère macrospatial, ceux-ci n'ont pas pu être mis en œuvre dans ce cadre vu la lourde charge de travail qu'une telle opération nécessite. Par contre, l'année suivante, en 2011, la CPDT a été chargée de produire une nouvelle analyse concernant l'identification et la hiérarchisation des polarités qui structurent le territoire wallon dans le cadre de l'Approche spatiale du Diagnostic territorial de la Wallonie. Ce travail a abouti in fine à la classification synthétique présentée ci-dessous à la Figure 5 (Bazet-Simoni *et al.*, 2011-a et Bazet-Simoni *et al.*, 2011-b) :

Le résultat synthétique de ce travail présenté dans l'avant-dernier chapitre du Diagnostic territorial de la Wallonie vise à répartir les 262 communes du territoire wallon en un nombre limité de classes sur la base du degré de rayonnement ou de dépendance de chacune d'elles. L'analyse de la hiérarchie urbaine élaborée en 2011 s'appuie sur la méthodologie mise au point par le professeur Van Hecke de la KULeuven (1998) pour établir celle des communes belges.

Celle-ci consiste à déterminer pour chaque fonction prise en compte et chaque commune un score d'équipement rapporté à sa population pour déterminer le degré de rayonnement selon l'équation suivante :

$$\text{Indice commune } x = \frac{\text{Nombre d'emplois (d'élèves, de lits ...) commune } x / \text{Population commune } X}{\text{Quotient moyen de la RW}}$$

Les fonctions qui ont été prises en compte dans ce travail étaient les suivantes : le travail, l'enseignement secondaire, supérieur et pour adultes, le commerce d'achats semi-courants, l'offre hospitalière (et les maisons de repos), le tourisme (via les nuitées), les services publics fédéraux et régionaux décentralisés (en ce compris les organismes d'intérêt public pararégionaux) et l'offre de la SNCB. Faute de temps ou de données adéquates, les fonctions suivantes n'ont pu être prises en compte à l'époque : les attractions touristiques, les équipements sportifs et culturels, les services à la personne à caractère privé ou coopératif (banques, assurances, mutuelle, syndicat, agences d'intérim...).

Une fois ces indices mesurés pour chaque commune et chaque fonction, un indice global synthétique a été produit, tenant compte d'un poids proportionnel à l'importance de chaque groupe de fonctions/services dans le cadre des déplacements quotidiens. Cet indice global synthétique permet de distinguer les communes qui rayonnent largement autour d'elles des communes qui dépendent d'autres pour la plupart des fonctions. Pour plus d'informations sur la méthodologie

utilisée à l'époque pour élaborer cette hiérarchie urbaine ou classification des communes par degré de rayonnement ou de dépendance, nous renvoyons le lecteur intéressé vers la Note de recherche CPDT n°25 (Bazet-Simoni *et al.*, 2011-b., pp. 21-32)

Le résultat final relatif à la hiérarchie urbaine se présente sous la forme d'une classification à double entrée : d'une part, le volume de population, d'autre part, l'indice global synthétique. A travers cette seconde partie de la classification, cinq types de communes sont distingués :

1. celles qui rayonnent largement au-delà d'elles-mêmes ;
2. celles qui rayonnent faiblement au-delà d'elles-mêmes ;
3. celles qui rayonnent sur un volume de population comparable à leur propre poids démographique ;
4. celles qui sont faiblement polarisées par une (ou plusieurs) autre(s) commune(s) ;
5. celles qui sont fortement polarisées par une (ou plusieurs) autre(s) commune(s).

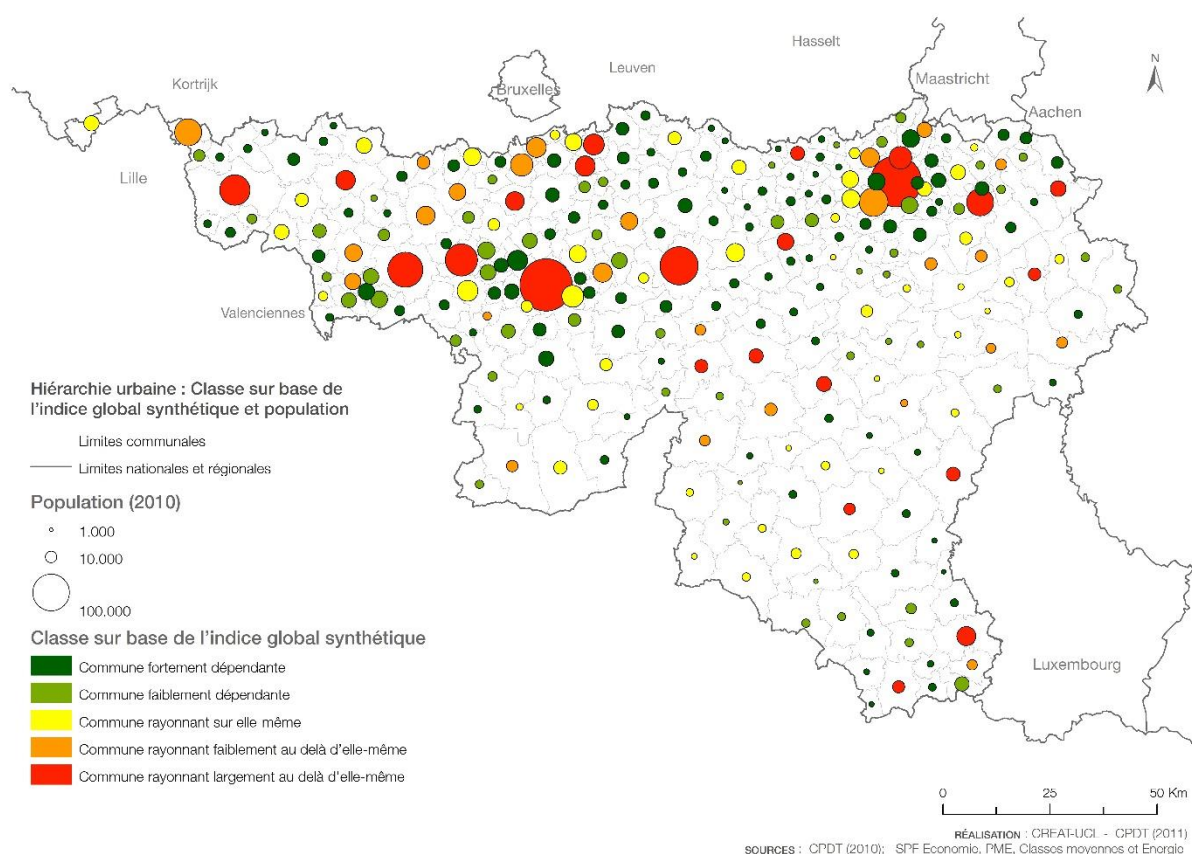


Figure 5 : Classification synthétique des communes sur la base de la hiérarchie urbaine de la CPDT 2011

Source : Bazt-Simoni C., 2011-a, p. 270

Il apparaît que 16 des 23 communes qui rayonnent largement autour d'elles sont situées le long des deux axes principaux qui structurent le territoire wallon : l'axe est-ouest du sillon de Tournai à Eupen et l'axe nord-sud des N4/E411 de Wavre à Arlon. En outre, la carte permet d'analyser la structuration des agglomérations pluri-communales. Autour des principaux pôles urbains, on

distingue les communes « rayonnantes » des communes « dépendantes ». Les premières s'affirment comme pôles d'appui à la ville principale, selon un schéma polycentrique, tandis que les secondes exercent davantage un simple rôle résidentiel (Bazet-Simoni *et al.*, 2011-a., pp. 269-271).

4.1.2 Critère microspatial : accessibilité par les alternatives à la voiture et mixité logement - commerce

La philosophie de ce critère est d'enrayer la dépendance à la voiture générée par une mauvaise localisation des nouvelles implantations commerciales et de contribuer ainsi à :

- la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre ;
- un renforcement de l'offre commerciale accessible aux personnes non ou peu motorisées (ce qui est particulièrement important sur le plan social à l'heure où les prix de l'énergie deviennent prohibitif comme en 2022).

Si le critère relatif au respect de la hiérarchie urbaine proposé en 2010 devait concerner uniquement les grandes surfaces commerciales dépassant un certain seuil en termes de surface de vente, pouvant être fixé à 400 m² (à l'image de l'ancienne loi fédérale sur le permis socio-économique puis de l'actuel Décret wallon sur les implantations commerciales), le second critère suggéré à l'époque devait idéalement s'appliquer à tous types de commerces, indépendamment de leur taille. La multiplication des petites implantations commerciales en des lieux totalement dépendants de la voiture est une tendance que ce critère devait aussi permettre de proscrire.

A l'image du système de régulation d'application aux Pays-Bas et en Allemagne, il est indispensable de différencier la localisation optimale du commerce selon l'assortiment en vue de mettre le bon commerce au bon endroit. En effet, tandis que la vente de certains produits pondéreux rend la localisation périphérique de ces commerces nécessaire, les principes du développement durable imposent une localisation facilement accessible à pied et en transport en commun pour d'autres biens moins pondéreux. Ce critère d'accessibilité par les alternatives à la voiture doit servir de fil rouge vis-à-vis de cette logique de localisation préférentielle du commerce variable selon l'assortiment. A cet égard, il convient de distinguer trois types de localisations privilégiées correspondant aux trois types d'assortiments différents :

- les commerces de biens de consommation courante ;
- les commerces de biens de consommation semi-courante peu pondéreux et/ou volumineux ;
- les commerces de biens de consommation semi-courante pondéreux et/ou volumineux ;

4.1.2.1 Le critère accessibilité / mixité adapté aux commerces de biens de consommation courante

La mixité logement-commerces est prônée dans les six territoires étudiés lors du benchmarking réalisé en 2009 mais est surtout pratiquée de façon quasi systématique aux Pays-Bas et en Allemagne sauf pour le commerce de biens pondéreux et, dans le cas allemand, pour un nombre limité de grandes surfaces alimentaires. Au vu de ces politiques volontaristes en faveur de l'usage de la marche à pied et du vélo, il convient de réfléchir à la localisation des implantations commerciales en tenant compte de la métrique piétonne surtout pour les commerces de biens de consommation courante.

Si l'on veut s'orienter vers un développement durable pour la fonction commerciale, il paraît en effet opportun de s'inspirer des politiques menées en faveur des centres commerçants de proximité en milieu urbain dans des villes développées sur le modèle de la ville compacte (par exemple

Maastricht) ou de la ville des courtes distances (par exemple Münster en Rhénanie du Nord-Westphalie).

Dans ces villes, on observe une distribution de ces centres commerçants telle que presque 100 % de la population résident à moins de 800 m (soit environ 12 minutes à pied) d'un tel centre. Ces villes cherchent particulièrement à maximiser le volume de personnes vivant à moins de 400 m (soit près de 6 minutes à pied) d'une offre minimale en commerces de proximité. Cette distance seuil pourrait être utilisée pour créer un critère de localisation à l'échelle microspatiale.

Afin de garantir une bonne accessibilité à pied pour un grand nombre de clients potentiels, nous proposons en 2011 de fixer un nombre minimal de logements devant exister dans un rayon de 400 m, mesurés depuis le centre de gravité de la parcelle où est prévu l'immeuble commercial en question. Ce nombre minimal de logements devrait varier selon la densité de population par commune car la réalité de Stoumont n'est pas celle de Quaregnon. Avec les outils informatiques dont on dispose aujourd'hui (les SIG), le calcul de ce nombre de logements dans un rayon de 400 m est un exercice aisé à réaliser pour autant que l'on dispose du nombre de logements associés à chaque parcelle, donnée fournie par le cadastre.

Un tel critère offre une certaine souplesse. En effet, avec le critère proposé ici, un projet commercial situé en périphérie immédiate d'un noyau d'habitat dont la localisation ne répond pas dès à présent au seuil minimal associé à ce critère pourrait être accepté moyennant l'insertion, au sein même du projet, d'un volet résidentiel. Il s'agit donc de renforcer la tendance à la création d'immeubles mélangeant appartements et commerces, ce qui répond d'ailleurs à une demande sociale en lien notamment avec le vieillissement de la population. L'intégration, dans le calcul du nombre minimum de logements à proximité du site convoité, des parcelles liées à un projet de lotissement voisin déjà adopté pourrait aussi offrir la souplesse requise.

Pour les commerces de biens de consommation courante, le fait que le projet en question faisant l'objet d'une demande de permis s'inscrive au sein d'une polarité commerciale existante ne devrait pas être requis si l'on veut recréer une offre commerciale au sein des quartiers d'habitat à l'intérieur et au pourtour des pôles urbains ainsi qu'au sein des principaux villages qui en sont dépourvus alors qu'ils disposent de la masse critique de population suffisante pour permettre à une grande surface d'ampleur limitée d'être rentable et ainsi de perdurer dans le temps. C'est en effet en maximisant progressivement la part des ménages qui disposent à moins de 400 m de leur domicile d'un libre-service alimentaire et d'autres commerces d'achats courants comme une boulangerie ou un point presse-tabac que l'on pourra minimiser le recours à l'automobile pour ce type d'achats.

4.1.2.2 Le critère accessibilité / mixité adapté aux commerces de biens de consommation semi-courante peu pondéreux

Pour les commerces de biens de consommation semi-courante peu pondéreux, cette forte mixité avec le logement est aussi à privilégier. Cependant, pour ce type de produits, une bonne accessibilité en transport en commun semble importer beaucoup plus que dans le cas des commerces de biens de consommation courante. Vu que le nombre de polarités abritant ce type de commerce est plus réduit, une part importante des consommateurs ne peut s'y rendre à pied même dans des pays prônant un recours maximal aux alternatives à la voiture comme les Pays-Bas ou l'Allemagne. Ceci justifie la nécessité d'une bonne accessibilité en transport en commun pour les polarités abritant les commerces de vêtements, chaussures, livres, CD, bijoux, parfum...

Par rapport aux commerces de biens de consommation courante, le critère d'accessibilité et de mixité que nous proposons doit être à la fois :

- renforcé (élever le nombre de logements minimum requis pour favoriser le regroupement de ce type de commerces dans les centres-villes et les principaux pôles secondaires des grandes agglomérations ainsi que dans le centre des principaux noyaux d'habitat de l'espace rural) ;
- élargi (prendre par exemple un rayon de référence de 700 mètres au lieu de 400 mètres dans le même souci d'un renforcement au profit des espaces centraux des principaux noyaux d'habitat) ;
- complété d'un sous-critère relatif à l'accessibilité par les transports en commun ;
- complété d'un sous-critère lié à l'intégration du projet envisagé dans un noyau commerçant (tenant compte d'une distance maximale de quelques dizaines de mètres à un regroupement de commerces).

Concernant le sous-critère de l'accessibilité par les transports en commun, on peut négliger le rôle du train pour les déplacements liés au motif achat et se concentrer uniquement sur le réseau de bus (+ tram et métro). Un seuil de distance maximale à un arrêt (par exemple 500 mètres) est un critère indiqué mais largement insuffisant à cet égard. Il doit être complété par une notion de fréquence de passage. Au vu des résultats de la modélisation de l'accessibilité en bus réalisée au début des années 2000 par le Lepur dans le cadre de la CPDT⁶ pour les déplacements domicile-travail, il apparaît de grandes disparités dans les fréquences de passage des bus entre le « rural profond » et les principales agglomérations. Dans ce cadre, fixer une valeur absolue pour cette fréquence même par type de communes serait peu judicieux car elle serait inopérante sur une large partie du territoire.

Nous préconisons donc plutôt d'examiner si l'arrêt situé à moins de 500 m du projet est desservi par une ou plusieurs lignes dont la fréquence cumulée dépasse une certaine fraction de la fréquence de la ligne la plus fréquente circulant au sein de la commune en question (par exemple 100 %).

4.1.2.3 Le critère accessibilité / mixité adapté aux commerces de biens de consommation semi-courante pondéreux

Nous pensons que ce critère devrait être configuré de la même façon que celui établi pour les commerces de biens de consommation semi-courante peu pondéreux mais en allégeant les seuils requis. Il tiendrait donc compte de deux aspects :

- un nombre de logements minimum dans un rayon de référence de 700 mètres ;
- le voisinage à moins de 500 m d'un arrêt de transport en commun desservi par une ou plusieurs lignes dont la fréquence cumulée correspond à une fraction modérée de la fréquence de la ligne la plus fréquente du réseau circulant au sein de la commune en question.

Comme pour le commerce de biens de consommation courante, le critère secondaire lié à l'intégration du projet dans un noyau commerçant (tenant compte à nouveau d'une métrique piétonne) pourrait jouer un rôle facultatif. Même aux Pays-Bas, ce type de commerces est en effet parfois accepté dans certaines zones d'activités économiques. Néanmoins, un regroupement sous forme de parc commercial au voisinage de quartiers d'habitat est à privilégier pour ce genre de commerces pour éviter le mitage du territoire ou le développement de l'urbanisation en ruban.

⁶ Voir le site de la CPDT à la page : <https://cpdt.wallonie.be/articles/les-cartes-daccessibilite> et celui du Géoportail de Wallonie où la couche de données CPDT - Cartes d'accessibilité (2005) est disponible [pour une visualisation en ligne](#) ou [pour téléchargement](#).

4.1.2.4 Visualisation des résultats cartographiques de ce critère et proposition de seuils

Les développements méthodologiques pour chacun de ces sous-critères (nombre de logements dans un rayon de 400 / 700 m, offre en bus tenant compte d'une fréquence relative et inscription dans un noyau commerçant) sont aujourd'hui au point. Une cartographie des résultats de ces trois sous-critères a été réalisée.

La mise en œuvre du premier sous-critère nécessite de faire varier le seuil selon la densité de la population dans la commune. Ce nombre de logements nécessaires pour garantir un usage élevé de la marche à pied ou du vélo mériterait en fait d'être modulé selon une densité devant en théorie être calculée en tout point dans un rayon approchant la distance moyenne parcourue pour les déplacements liés au motif achats. Pour simplifier cette problématique, nous avons décidé de tenir compte d'une densité uniforme au sein du territoire de chaque commune et de répartir les 262 entités communales wallonnes en dix classes de densité.

Il convient donc de proposer un seuil optimal associé à chaque classe de densité. Par valeur optimale, nous entendons un seuil qui à la fois soit suffisamment :

- ferme pour favoriser de façon significative l'usage de la marche à pied lors des déplacements liés aux achats ;
- bas pour être applicable dans la plupart des communes et, au sein de ces entités, dans la plupart des localités où une offre commerciale se justifie.

In fine, voici donc les seuils que nous proposons de retenir pour le premier sous-critère relatif à l'accessibilité par les alternatives à la voiture.

Classe de densité (en hab/km ²) des 262 communes wallonnes	Seuil proposé pour les achats courants (en nombre de logements) sur base d'un rayon de 400 m	Seuil proposé pour les achats semi-courants (en nombre de logements) sur base d'un rayon de 700 m	
		Biens peu pondéreux	Biens pondéreux
De 20 à 35	80	150	100
De 35 à 50	100	200	120
De 50 à 75	120	250	150
De 75 à 100	150	300	200
De 100 à 150	180	400	250
De 150 à 200	210	500	300
De 200 à 300	250	600	350
De 300 à 500	300	900	400
De 500 à 900	350	1 200	500
+ de 900	400	1 500	600

Tableau 8 : Seuils proposés relatifs au nombre minimum de logements dans un rayon de 400 et de 700 m selon la classe de densité de la commune et le type de commerce
Source : Lambotte J.-M., Pirart F. & Mérenne-Schoumaker B., 2010, p. 19

Les cartes des figures 6 à 8 présentent la délimitation des zones respectant actuellement les seuils proposés pour les trois types de commerces au sein de l'ensemble du territoire wallon, tenant compte de la densité de population au niveau communal. Ces cartes permettent plus exactement de visualiser l'importance relative du nombre de logements dans un rayon de 400 ou 700 m par rapport au seuil proposé pour chacun des trois types de commerces considérés, tenant compte de la densité de population communale.

La carte de la figure 9 présente, pour le territoire de l'agglomération de Charleroi, le croisement entre :

- la délimitation des noyaux commerçants identifiés sur la base du cadastre ;
- une cartographie des zones de 500 m de rayon situées autour des arrêts de bus bénéficiant d'une fréquence de passage cumulée élevée en comparaison de la fréquence de la ligne la plus fréquente au sein de chaque commune.

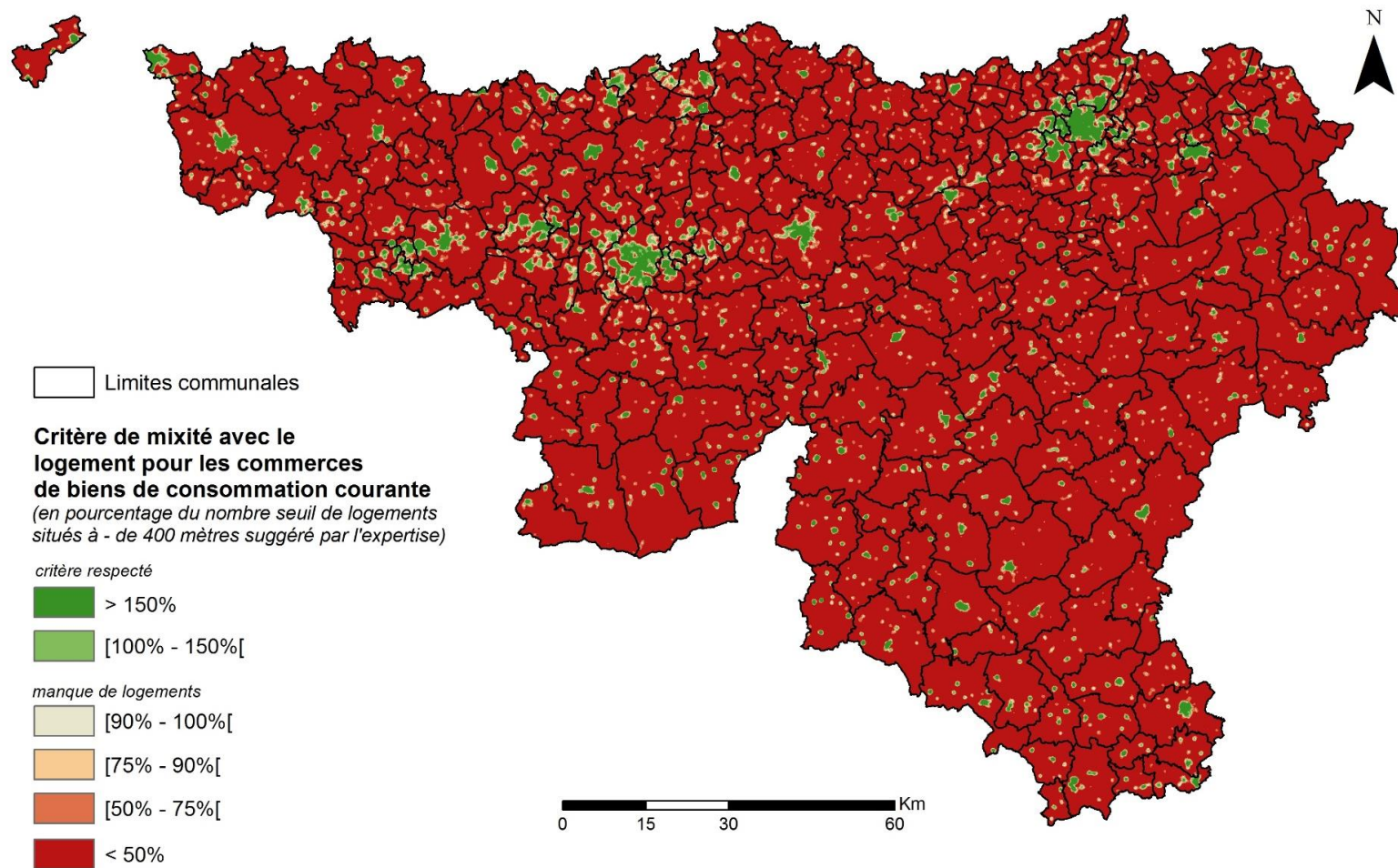
Pour l'offre en bus, l'analyse du seuil à appliquer doit aussi être réfléchi en recherchant un équivalent comparable. Dans ce cas, l'identification d'un seuil optimal est facilité par le fait que ce sous-critère tient déjà compte des réalités locales propres à chaque entité en relativisant la fréquence de chaque arrêt par celle de la ligne la plus fréquente dans la commune. Pour les commerces de biens de consommation semi-courante peu pondéreux, nous pensons que, dans la plupart des communes, il serait raisonnable de fixer la valeur minimale du rapport entre la fréquence à l'arrêt considéré et la fréquence de la ligne la plus fréquente de la commune à 100 %. Ce rapport minimum pourrait même être fixé à 150 % dans certaines communes caractérisées par un grand nombre de lignes de bus et dont la ligne la plus fréquente ne surclasse pas fortement les suivantes en termes de fréquence. Dans le cas des commerces de biens de consommation semi-courante pondéreux, nous proposons d'abaisser ce seuil à 75 %.

Les valeurs proposées dans le tableau 2 concernant le nombre de logements ou celles envisagées pour l'offre en bus ne peuvent avoir qu'un rôle indicatif. En effet, dans certains contextes, des valeurs légèrement plus faibles peuvent se justifier (absence de disponibilités foncières où ce critère est respecté ou configuration topographique limitant très fortement les sites disponibles en zone bénéficiant d'une accessibilité optimale). Dans d'autres cas, elles pourraient au contraire être relevées si on veut avoir une chance de réduire les émissions de GES dues au transport comme la Wallonie est contrainte de le faire suite à l'approbation par la Belgique et par l'Europe de l'Accord de Paris lors de la COP 21 à la fin de l'année 2015 et d'atteindre les objectifs en termes de partage modal adoptés au niveau wallon dans le cadre de la vision FAST.

Notons que la couverture spatiale des trois premières cartes ci-après couvre l'ensemble du territoire régional et que seul le découpage communal représenté sur cette carte permet, pour un lecteur averti, de repérer, grâce à la distribution de la variable utilisée, les principales polarités urbaines et certaines localités rurales. Pour avoir une idée plus précise de la pertinence des seuils retenus ci-avant pour chacun des trois grands types de commerces et pour chacune des dix classes de communes, nous renvoyons le lecteur intéressé vers les cartes produites à une échelle beaucoup plus fine (inférieure à 1/100 000, voire même parfois inférieure à 1/25 000) cartographiant ces mêmes variables au niveau de 66 des 262 communes du territoire wallon. Ces cartes ont été produites en 2012, dans le cadre d'un module de formation destiné aux CATUs sur le thème : Dynamique démographique et besoins locaux. Elles accompagnaient un exposé qui visait à présenter les résultats finaux de l'expertise commerce et qui avait pour titre : Comment concilier les réponses aux besoins en commerces et en logements en vue de limiter la dépendance à la voiture ?⁷ Cette série de quatre cartes pour chacune des 66 communes pour le critère relatif à l'accessibilité par les alternatives à la voiture était destinée aux trois groupes de CATUs qui ont suivi ce module de formation en 2012 et 2013. Ces 66 entités communales se répartissent ainsi à travers le territoire wallon : 3 communes du Brabant wallon (sur 27), 17 communes du Hainaut (sur 69), 26 communes de la Province de Liège (8 de Huy-Waremme, 9 de l'arr. de Liège, 9 de

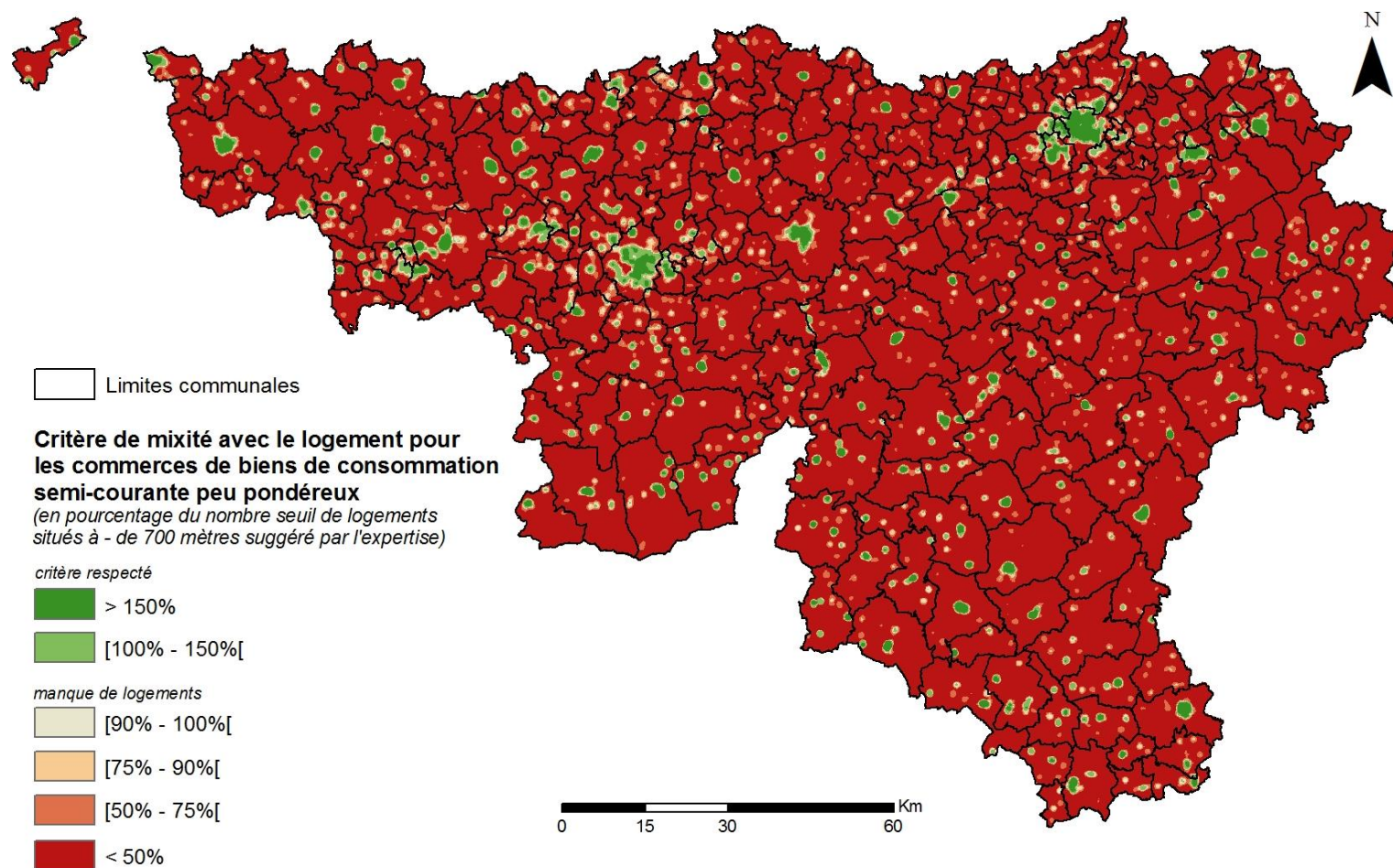
⁷ L'ensemble de ces 4 x 66 cartes à l'échelle communale et le PPT de l'exposé qui les accompagne est disponible via ce lien du répertoire Orbi de l'ULiège : <https://hdl.handle.net/2268/268087>.

l'arr. de Verviers sur un total de 84), 15 de la Province de Luxembourg (sur 38) et 5 de la Province de Namur (sur 44).



Auteurs: Lambotte JM., Pirart F. - LEPUR (mars 2010)
 Sources: INS, SPF Finance - Documentation patrimoniale (2008)

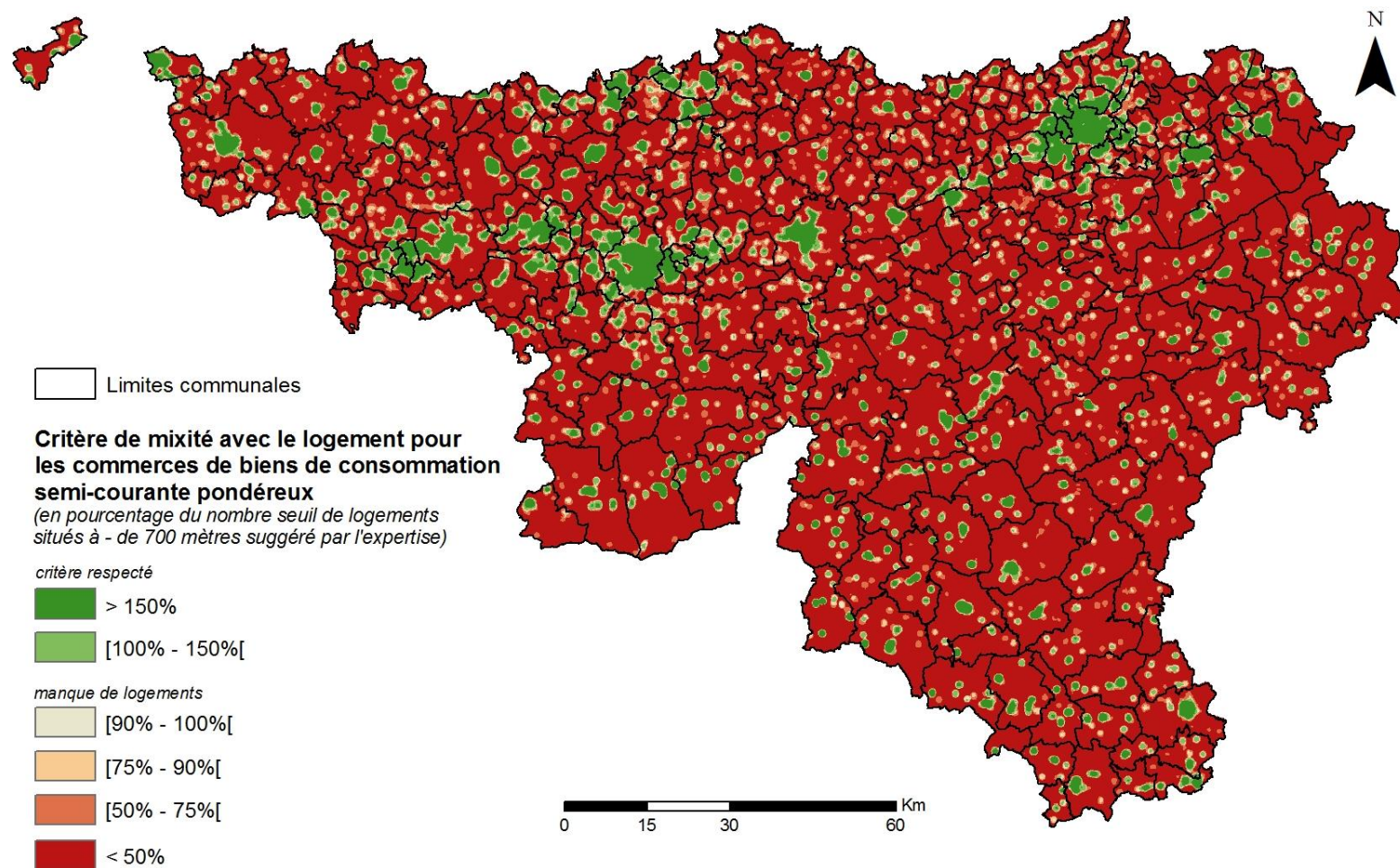
Figure 6 : Importance relative du nombre de logements dans un rayon de 400 m par rapport au seuil proposé pour les commerces de biens de consommation courante, tenant compte de la densité de population communale.
 Source : Lambotte J.-M., Pirart F. & Mérenne-Schoumaker B., 2010, p. 19.



Auteurs: Lambotte JM., Pirart F. - LEPUR (mars 2010)
 Sources: INS, SPF Finance - Documentation patrimoniale (2008)

Figure 7 : Importance relative du nombre de logements dans un rayon de 700 m par rapport au seuil proposé pour les commerces de biens de consommation semi-courante peu pondéreux, tenant compte de la densité de population communale.

Source : Lambotte J.-M., Pirart F. & Mérenne-Schoumaker B., 2010, p. 19



Auteurs: Lambotte JM., Pirart F. - LEPUR (mars 2010)
 Sources: INS, SPF Finance - Documentation patrimoniale (2008)

Figure 8 : Importance relative du nombre de logements dans un rayon de 700 m par rapport au seuil proposé pour les commerces de biens de consommation semi-courante pondéré, tenant compte de la densité de population communale.

Source : Lambotte J.-M., Pirart F. & Mérenne-Schoumaker B., 2010, p. 19

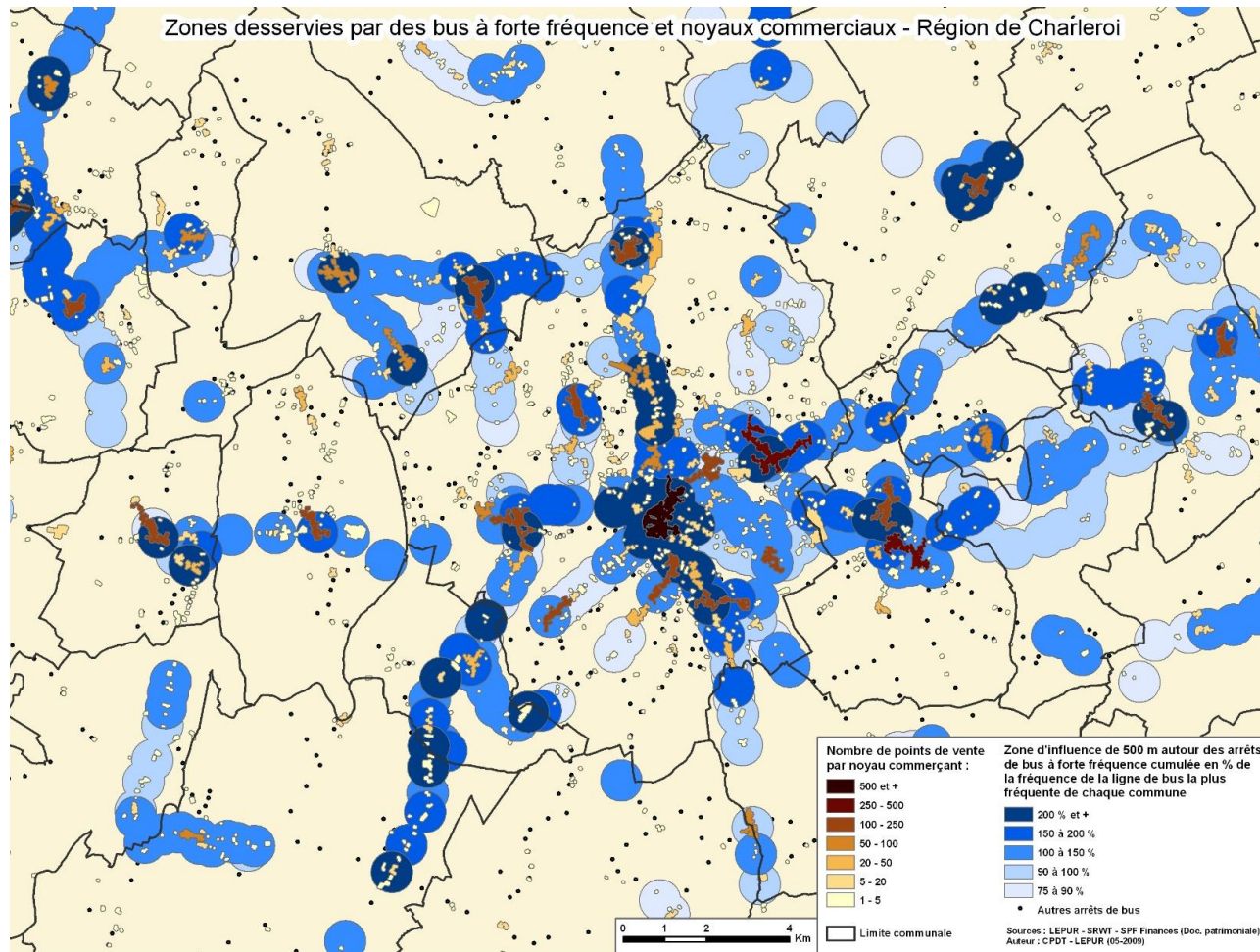


Figure 9 : Croisement entre les noyaux commerçants délimités sur la base du cadastre et une cartographie des disques de 500 m de rayon situées autour des arrêts de bus bénéficiant d'une fréquence de passage cumulée dépassant certains seuils en comparaison de la fréquence de la ligne la plus fréquente au sein de chaque commune de l'agglomération de Charleroi.

Source : Lambotte J.-M., Pirart F. & Mérenne-Schoumaker B., 2010, p. 19

4.2 RECOMMANDATIONS EN VUE D'OPTIMISER L'OUTIL LOGIC AFIN DE CORRIGER SES EFFETS TERRITORIAUX POTENTIELLEMENT INDÉSIRABLES ACTUELS ET DE RENFORCER LE RÔLE DE CET OUTIL DANS LA REDYNAMISATION DES CENTRALITÉS URBAINES ET DANS LA LUTTE CONTRE LA DÉPENDANCE À LA VOITURE

Tenant compte des résultats du benchmark réalisé quant aux dispositifs de régulation des implantations commerciales réalisé l'an dernier (Blain S. *et al.*, 2021), de l'analyse des effets territoriaux potentiellement indésirables des indicateurs inclus dans la version actuelle de l'outil LOGIC identifié dans la partie 3 de la présente annexe et des propositions formulées lors de l'expertise CPDT Implantations commerciales réalisée entre octobre 2008 et mai 2010 que nous venons de décrire, il revient de formuler des recommandations pour optimiser cet outil LOGIC qui est toujours amené à jouer un rôle même après l'adoption de la révision du CoDT en cours d'élaboration.

Ces recommandations doivent non seulement aider à corriger ces effets territoriaux potentiellement indésirables des indicateurs inclus dans la version actuelle de cet outil LOGIC mais aussi à renforcer son rôle en vue d'orienter les acteurs de l'immobilier commercial au bon endroit afin qu'ils contribuent bien davantage qu'aujourd'hui à redynamiser l'activité au sein des polarités commerciales situées au cœur des centralités et à couvrir le territoire de façon telle que cela minimise tant les distances à parcourir pour le seul motif de déplacements liés aux achats que l'usage de la voiture qui y est liée.

Avant de faire des recommandations pour chacun des sous-critère retenu en 2015 par le législateur wallon, nous pensons que les modifications à apporter à l'outil LOGIC doivent permettre à celui qui utilise cet outil, qu'il soit demandeur ou agent chargé de préparer la décision au sujet de ces demandes, de comprendre la logique propre à chaque indicateur retenu et de l'effet que produit *a priori* celui-ci (et donc des conditions en termes de localisation du projet et dimensionnement qui permettent d'obtenir le plus grand nombre de feux verts ou qui génèrent au contraire divers feux rouges).

Pour qu'un tel outil puisse être utilisé correctement, il doit pouvoir être compris. Sur plusieurs aspects, tel qu'il est configuré depuis 2015 et malgré l'Annexe VIII du Vade mecum du DIC qui détaille comment est construit chaque indicateur (Antoine S. *et al.*, 2015), l'outil en question apparaît pour la plupart de ses utilisateurs comme « une boîte noire » dont le résultat s'avère parfois interpellant par rapport aux objectifs auxquels il est sensé contribuer comme la limitation de la hausse des cellules vides, voire à leur réduction ou comme l'accroissement de l'usage des modes doux dans les déplacements liés au motif achats (passage escompté de moins de 25 % à plus de 30 % d'ici 2025), comme le prévoit le SRDC adopté en 2014 (SPW, 2014, p. 24).

Il arrive en effet que certains indicateurs dans des situations particulières donnent des résultats contrintuitifs en étant cléments par exemple avec de gros projets commerciaux en proche périphérie des grandes villes destinés tout à la fois aux achats courants, semi-courants pondéreux mais aussi semi-courants peu pondéreux tandis qu'un petit supermarché au centre d'un village moyennement peuplé dans une commune disposant d'un petit centre urbain pourrait se voir décerné plusieurs feu rouge y compris au niveau des indicateurs relatifs à la mobilité. Pourtant le premier type de projet, risque fort de dévitaliser plus encore les polarités commerciales principales et secondaires intégrées aux tissus urbains denses et mixtes au sein de cette agglomération et dès lors de renforcer la dépendance à la voiture tandis que le second type de projets peut, s'il est correctement localisé au sein de la structure villageoise, contribuer à minimiser cette dépendance en permettant à un grand nombre de clients d'y accéder aisément à pied.

Les recommandations que nous formulons ci-après visent donc notamment à éviter cet effet « boîte noire » en visant à obtenir un outil d'aide à la décision dont les résultats sont davantage intuitifs et prévisibles afin d'aider vraiment à orienter les promoteurs en immobilier commercial

vers les localisations et vers les types de projets les plus adéquats en termes de taille et de nature des produits vendus.

4.2.1 Première recommandation spécifique relative à la typologie des communes

Nous avons expliqué au début de cette annexe (au point 2.2) que l'outil LOGIC s'appuie pour plusieurs de ses indicateurs sur une typologie des communes basée sur leur degré d'équipement en commerce de détail. Cette typologie ne figure même pas dans le Vade-mecum du Décret alors qu'elle joue pourtant un rôle fondamental dans le cadre de cet outil LOGIC et donc du processus de décision mais ce dernier renvoie à ce sujet à une annexe de l'Atlas du commerce de Wallonie (Deville G. *et al.*, 2014), publication qui n'est pas accessible en ligne sur internet mais qui peut être achetée en format papier.

Cette typologie répartit pour rappel les communes en cinq classes à partir des données issues des premiers recensements commerciaux :

- Communes d'agglomération ;
- Communes bien équipées ;
- Communes moyennement équipées ;
- Communes faiblement équipées ;
- Communes sans équipement spécifique.

A cet égard, nous avons souligné au point 2.2 que le fait de regrouper, au sein d'un même type de communes, l'ensemble de celles qui constituent les grandes agglomérations de la Wallonie revient à mélanger des communes centrales rayonnant largement au-delà d'elles-mêmes et des communes qui en dépendent. Tandis que les premières sont fortement pourvues en commerces de détail (surtout ceux liés aux achats semi-courants peu pondéreux), en emplois et en services destinés à une population résidant bien au-delà de son propre territoire, celles du second groupe sont beaucoup moins bien dotées en commerces, emplois et services à la population et ont un caractère résidentiel dominant. Entre ces deux extrêmes, existent quelques communes qui sont des polarités secondaires d'agglomérations car disposant d'une quantité non négligeable d'emplois et de services à la population comme parfois l'une ou l'autre école secondaire, un hôpital... Mélanger ces trois types de communes s'avère problématique pour les communes les plus centrales car certains projets qui mériteraient d'y renforcer leur offre commerciale parfois déclinante pourraient être évalués de façon négative pour certains indicateurs comme pour celui visant à éviter le risque de rupture de l'approvisionnement de proximité. Du côté des communes d'agglomération à caractère résidentiel dominant, tant grâce à l'effet d'une moyenne du taux d'équipement (càd. du rapport entre la surface de vente et la population totale par commune) particulièrement élevée pour l'ensemble des entités communales qui composent ces grandes agglomérations (moyenne à laquelle elles ne contribuent quasi pas), qu'à l'effet d'un écart-type relatif à ce ratio important vu l'hétérogénéité qui caractérise ce groupe de commune à propos de cette variable, elles sont particulièrement avantagées de façon totalement inappropriée. Cette typologie est à revoir fondamentalement à ce sujet, si l'on souhaite éviter à l'avenir qu'en interne aux grandes agglomérations des projets de complexes commerciaux de grande envergure se localisant dans des communes d'agglomération qui sont aujourd'hui fort dépendantes tant en matière de commerce de détail que dans d'autres types d'équipements générateurs de trafic. Il convient en effet d'éviter de tels projets qui risquent de nuire considérablement à la vitalité de l'activité commerciale de l'hypercentre de la grande ville à laquelle elles se rattachent et des polarités secondaires traditionnelle existant dans ces conurbations.

De même, dans le reste du territoire, en ne distinguant les communes bien équipées des communes peu équipées que sur la base de la seule offre commerciale, la typologie des communes

proposée par le SEGEFA tend à favoriser l'élargissement de l'assortiment offert dans certaines communes peu dotées en emplois et en services à la personne (par exemple pas d'école secondaire) mais qui accueillent sur leur territoire un équipement commercial d'ampleur tout à fait significative et spécialisé dans tel ou tel type d'assortiment dont l'aire de chalandise dépasse parfois largement le cadre communal

On retrouve ainsi dans le second type de communes de cette typologie (les communes bien équipées), à la fois diverses communes qui sont de réels pôles urbains de petite ou moyenne taille disposant notamment d'une offre significative en enseignement secondaire, voire supérieur, dont profite largement les populations de quelques communes voisines et des communes très peu pourvues en services à la population et en emploi autres que ceux associés au commerce de détail (absence par exemple d'établissement d'enseignement secondaire). On peut citer à cet égard des communes telles que Baelen, Aubel, Neupré, Nandrin, Messancy, Jemeppe-sur-Sambre, Perwez ou Anderlues. Il s'agit là de communes à vocation davantage résidentielle qui ont une vocation commerciale assez monofonctionnelle.

A l'opposé, d'autres petites villes bien dotées en de multiples services à la population et qui constituent un important pôle scolaire à l'échelle des sous-régions mais ne disposant que d'un équipement commercial de taille assez limité, ne répondant qu'à une partie des besoins de sa propre population, sont reprises dans la troisième catégorie, celles des communes moyennement équipées. Soignies, Braine-le-Comte, Visé ou Saint-Vith figurent parmi les communes de ce type. Il s'agit là au contraire de polarités qui au vu de leur rayonnement pour d'autres fonctions mériteraient de voir leur équipement commercial être renforcé, d'autant que, contrairement à des communes comme Baelen, Nandrin, Messancy... les lignes du réseau des TEC ont tendance à y converger depuis plusieurs des communes voisines.

Nous recommandons donc de substituer la typologie des communes actuelles par la classification des communes sur la base du degré de rayonnement ou de dépendance que la CPDT a mis au point en 2011 (Bazet-Simoni C. *et al.*, 2011) ou par toute autre classification qui serait basée sur une méthodologie à peu près similaire, tenant compte d'une relative diversité de services à la population et ayant recours à des données bien plus récentes.

Comme expliqué lors de la présentation de la proposition du critère macrospatial relatif au respect de la hiérarchie urbaine effectué lors de l'expertise CPDT de 2010 (point 4.1.1 ci-dessus), en recourant à une telle classification allant des communes qui rayonnent largement autour d'elles-mêmes jusqu'aux communes qui sont fortement dépendantes, on peut mieux articuler la distribution du commerce et l'importance des différentes polarités pour une grande diversité de fonctions générant des déplacements susceptibles de se combiner avec les achats. Il s'agirait donc de tenir compte de l'influence que joue chaque pôle dans les diverses fonctions constituant la ville (services administratifs, écoles, soins de santé...) au vu des motifs s'articulant au motif achats dans les chaînes de déplacements.

Il convient en outre, à travers le recours à une telle classification des communes, de minimiser la dévitalisation de l'armature commerciale au sein des pôles urbains principaux tant au sein des grandes agglomérations que dans les régions plus rurales disposant d'un semi de petites villes, en évitant que de nouvelles polarités commerciales surdimensionnées par rapport aux besoins locaux ne viennent les concurrencer. Au contraire, lorsque certaines polarités urbaines principales jouent un rôle majeur dans le maillage territorial d'une sous-région de Wallonie mais que son offre commerciale a gravement pâti du développement commercial périphérique dans des localités voisines, il faut chercher à orienter les acteurs de la promotion immobilière commerciale pour qu'ils investissent en leur sein en vue de les revitaliser.

Passons à présent aux recommandations spécifiques à chacun des huit sous-critères.

4.2.2 Favoriser la mixité commerciale

L'indicateur intégré à l'outil LOGIC qui évalue la mixité commerciale à l'échelle communale s'appuie sur le rapport des superficies commerciales qu'occupe chacun des trois grands types de bien de consommation propre à chaque commune. Cet indicateur tend à freiner (via un feu rouge ou un feu orange) les projets qui vont contribuer à renforcer ou à créer une forte spécialisation de l'appareil commercial d'une commune dans un type particulier de commerces. Au contraire, il sera d'office au vert lorsque le projet commercial viendra compléter l'appareil commercial d'une commune avec davantage d'offre commerciale dans les types d'achats qui y sont relativement moins présents, de manière à se rapprocher de la valeur moyenne de cet indicateur de mixité commerciale propre à la typologie des communes à laquelle elle appartient, voire à se rapprocher d'une valeur nulle (lorsque chacun des trois grands types de commerces représente un tiers de la surface de vente totale de la commune).

Prenons par exemple une commune comme Awans qui abrite le plus grand magasin de meubles de Wallonie (l'IKEA d'Hognoul avec ses 31 200 m² depuis son extension en 2009) dont l'aire de chalandise dépasse la province de Liège. Pour cette commune, cet indicateur tend à octroyer un feu vert à tout projet qui, dans cette commune viendrait gonfler l'offre commerciale spécifiquement dédiée aux achats courants ou aux achats semi-courants pondéreux même s'ils sont de très grande envergure. Or, il est incontestable que développer plusieurs dizaines de milliers de m² de supermarchés et hypermarchés alimentaires ou, pire encore, de grandes surfaces de vêtements, chaussures et autres bien de consommation semi-courants peu pondéreux dans cette commune d'à peine 9141 habitants au 1^{er} janvier 2022 serait une erreur à ne pas commettre car elle porterait de graves préjudices à l'offre commerciale d'autres polarités centrales multifonctionnelles à l'image de l'hypercentre de Liège, ou des polarités traditionnelles proches comme Ans, mais aussi Waremme ou Herstal.

De même, au niveau de communes qui sont actuellement dépourvues d'une offre commerciale significative (par exemple, l'absence du moindre supermarché alimentaire ou la présence d'un tel équipement limité inférieur à 1000 m² alors que la commune dépasse largement les 2500, voire 5000 habitants), un tel critère tel que configuré va octroyer un feu rouge à un projet d'une nouvelle grande surface alimentaire destiné spécifiquement à répondre aux besoins locaux de la population en vue de minimiser les trajets que doivent parcourir les ménages de cette commune pour ce type d'achats.

Nous pensons que les mérites d'un tel indicateur visant à favoriser une mixité commerciale que nous ne percevons guère sont insuffisamment positifs par rapport aux torts qu'il peut potentiellement engendrer. Nous recommandons dès lors, plutôt que de tenter d'aménager à la marge celui-ci, de l'éliminer et donc d'évacuer également le sous-critère qui s'y rapporte du processus de décision. Il risque en effet de donner un message contradictoire (positif ou négatif) non pertinent, de notre point de vue, par rapport à d'autres sous-critères qui ont à jouer un rôle primordial à nos yeux.

4.2.3 Eviter le risque de rupture d'approvisionnement de proximité

Nous pensons que l'indicateur du taux d'équipement par commune et par bassin de consommation, c'est-à-dire le rapport entre la surface par type de bien de consommation et la population totale de la commune ou du bassin de consommation qui est intégré à l'outil LOGIC pour ce sous-critère est bien conçu et a un rôle fondamental à jouer dans le processus de décision. Toutefois, c'est particulièrement à son sujet qu'il convient de remplacer la typologie des communes telle que proposée dans les annexes de l'Atlas du commerce de Wallonie (Deville G. *et al.*, 2014). Selon nous, ce remplacement devrait se faire au profit d'une typologie de communes s'apparentant à celle mise au point par la CPDT dans le cadre du Diagnostic territorial de la Wallonie en 2011 (Bazet-Simoni C. *et al.*, 2011). Celle-ci répartit les 262 communes en un nombre limité de

classes allant des communes rayonnant largement autour d'elles-mêmes aux communes fortement dépendantes, tenant compte de multiples services à la population.

Le critère proposé par le SEGEFA dans le cadre de l'élaboration de l'outil LOGIC est assez proche d'ailleurs de ce que nous avons proposé en 2010 dans le cadre de l'expertise Implantations commerciales de la CPDT au travers du sous-critère macrospatial, celui du respect de la hiérarchie urbaine.

Par rapport à notre suggestion de l'époque, le SEGEFA a introduit une marge de tolérance vis-à-vis de la moyenne du taux d'équipement propre à une des classes de communes de la typologie (à l'échelle communale) ou propre à l'ensemble de la Wallonie (lorsque l'on analyse les choses à l'échelle des bassins de consommation) de + 1 écart-type (pour un feu orange) ou de + 2 écarts-types (pour un feu rouge). Le principe de cette idée s'appuyant sur l'écart-type nous semble vraiment pertinente. Elle apporte d'ailleurs une vraie plus-value par rapport à notre proposition non totalement aboutie faite en 2010.

Il est toutefois intéressant de se poser la question si la marge d'un et deux écarts-types n'est pas excessive et s'il ne convient pas de resserrer davantage cette marge de tolérance à respectivement un demi écart-type (pour la limite entre un feu vert et un feu orange) et un écart-type (pour la limite entre un feu orange et un feu rouge). Pour justifier cela, nous revenons sur le contenu d'un tableau extrait de la note de recherche n°21 de la CPDT Le commerce rédigée en 2011 dans la foulée du Diagnostic territorial de la CPDT (Lambotte J.-M. et Devillet G., 2011, p. 39). Dans ce tableau, les 262 communes du territoire régional ne sont pas réparties selon la typologie proposée par le SEGEFA dans son Atlas du commerce de Wallonie (Deville G. *et al.*, 2014), ni par la CPDT dans le cadre du Diagnostic territorial de la Wallonie en 2011 (Bazet-Simoni C. *et al.*, 2011) mais bien en fonction de la structure territoriale du SDER de 1999. L'ensemble des communes de Wallonie sont simplement réparties en trois catégories : les pôles du SDER, les communes non centrales au sein des agglomérations et les autres communes.

Type de commune	Achats courants			Achats semi-courants peu pondéreux			Achats semi-courants pondéreux		
	Ratio en m ² /1 000 hab.	Rapport du ratio à la moyenne RW	Ecart type	Ratio en m ² /1 000 hab.	Rapport du ratio à la moyenne RW	Ecart type	Ratio en m ² /1 000 hab.	Rapport du ratio à la moyenne RW	Ecart type
Pôles du SDER	734,9	135%	271,8	662,3	155%	371,9	794,0	131%	668,2
Communes non centrales d'agglomérations	525,1	97%	278,9	319,8	75%	277,8	462,6	76%	347,0
Autres communes	300,2	55%	290,5	168,2	39%	392,1	423,4	70%	681,3
Moyenne RW	542,5	100%		427,0	100%		605,7	100%	

Tableau 9 : Offre commerciale moyenne par 1000 habitants en 2011 selon le type de commerce et le type de commune au regard de la structure territoriale du SDER de 1999.

Source : SEGEFA – ULiège, 2011, d'après Lambotte J.-M. et Devillet G., 2011, p. 39

Il ressort de ce tableau que, par rapport au ratio moyen de surface de vente pour chacune de ces trois catégories de communes et pour chacun des trois grands types de commerce, l'écart-type qui lui est associé représente une valeur considérable (entre 37 % pour les achats courants dans les pôles du SDER et 233 % pour les achats semi-courants peu pondéreux dans les autres communes). Le rapport entre l'écart-type et le ratio moyen qui lui correspond est souvent compris entre 50 et 100 %. Pour éviter d'être trop laxiste au niveau de la quantité de mètres carrés de surfaces de vente que cet indicateur va autoriser dans un grand nombre de communes, il y a

donc intérêt à ce que la typologie des communes utilisée permette de minimiser l'écart-type interne à chaque type d'achat et à chaque catégorie de communes. C'est notamment clairement à cet égard que la catégorie de la typologie des communes actuelle regroupant l'ensemble des communes d'agglomération pose un souci majeur.

Remarquons que c'est pour les achats courants que l'écart-type tend à être minimal tandis qu'à l'opposé, l'écart-type à l'échelle communal est maximal au niveau des achats semi-courants pondéreux. Au niveau du ratio moyen, on remarque comme attendu que celui-ci est bien supérieur à la moyenne globale wallonne dans les pôles du SDER (respectivement 135 %, 155 % et 131 % selon le grand type d'achats) tandis qu'il est bien plus faible que cette moyenne globale dans les communes non reprises comme pôles du SDER de 1999 et ne faisant pas partie des grandes agglomérations (respectivement 55 %, 39 % et 70 %). Les communes non centrales au sein des grandes agglomérations ont, pour leur part, un ratio moyen qui est de peu inférieur à la moyenne wallonne pour chacun des grands types d'achats (respectivement 97 %, 75 % et 76 %).

C'est surtout au niveau des achats semi-courants peu pondéreux que l'écart entre le ratio moyen pour les pôles du SDER est considérablement plus élevé que pour les communes non reprises comme pôles du SDER de 1999 et ne faisant pas partie des grandes agglomérations. Entre les deux types de communes, l'écart au niveau du ratio moyen de surface de vente par 1000 habitants s'élève à un rapport de 3,93 contre 1. Cet écart entre ces deux types de communes se limite pour sa part à 2,45 contre 1 pour les achats courants et à 1,88 contre 1 pour les achats semi-courants pondéreux. Ceci démontre que ce sont surtout les commerces d'achats de biens de consommation semi-courants peu pondéreux qui ont une très nette tendance à se concentrer dans les pôles urbains et à être peu présents dans les communes qui dépendent de ces polarités.

C'est clairement l'importance relative de l'offre en commerces associés aux achats semi-courants pondéreux qui constitue traditionnellement un des marqueurs du degré de rayonnement ou de dépendance des communes à côté d'autres indicateurs comme l'importance relative de l'offre scolaire de niveau secondaire, voire supérieure, la présence d'un hôpital et son importance ainsi que la présence d'autres services à la population de rayonnement supracommunal. Il est donc très important que l'outil LOGIC puisse conforter cette logique spatiale afin de préserver, voire de renforcer, le dynamisme commercial des polarités commerciales centrales principales de nos pôles urbains et d'améliorer ainsi l'image de marque de nos centres-villes (et par ricochet de la Région dans son ensemble) et la qualité du cadre de vie qui y est associée pour ceux qui habitent et fréquentent ces derniers.

Une autre idée est à retenir afin de minimiser plus encore l'écart-type pour chaque type d'achat et chaque catégorie de communes. Dans le calcul de l'écart-type uniquement, nous proposons de ne pas tenir compte dans chaque catégorie de communes, de l'offre commerciale présente dans deux de ces communes : celle disposant en son sein du ratio le plus élevé (qui est en général une valeur anormale qu'il serait pertinent de ne pas chercher à dupliquer) et celle disposant en son sein du ratio le plus faible (si plusieurs communes ont pour ce ratio une valeur nulle, on élimine dans ce cas celle qui aura le volume de population le plus conséquent parmi celles qui sont dans ce cas). De plus, nous proposons que les différentes valeurs propres à ce critère soient recalculées chaque année ou au minimum une fois tous les deux ans suite à l'actualisation indispensable du relevé de l'offre commerciale à travers l'ensemble du territoire wallon.

4.2.3.1 Aller un cran plus loin dans l'application de ce sous-critère en vue de s'inscrire dans une logique des villes et villages des courtes distances

Nous pensons que chercher à limiter la taille maximale des nouveaux projets d'implantations commerciale au travers de ce sous-critère visant à éviter le risque de rupture d'approvisionnement de proximité en tenant compte de la position de la commune concernée dans une typologie

liée à leur degré de rayonnement ou de dépendance est un minimum si l'on souhaite que la régulation des implantations commerciales contribue à lutter contre l'étalement urbain vis-à-vis de la fonction commerciale et contre la dépendance à la voiture. Si l'on veut aller un cran plus loin dans la lutte contre la dépendance à la voiture au travers de cette régulation, il convient de répartir mieux encore l'offre commerciale à l'échelle infracommunale, surtout celle liée aux achats courants, en s'inspirant de comment sont gérées les implantations commerciales dans les pays qui appliquent les principes de la ville des courtes distances et les principes de la théorie des places centrales de Christaller, à l'image des Pays-Bas et de l'Allemagne.

L'an dernier, dans le cadre du benchmark consacré à la régulation des implantations commerciales dans les régions et pays voisins, nous avons mis en évidence comment les libres services alimentaires se distribuent au sein du sud de la province du Limbourg néerlandais (Blain S. *et al.*, 2021, pp. 17-22). Dans ce pays, les hypermarchés (grandes surfaces de plus de 2500 m²) n'existent quasi presque pas et le type de grandes surfaces qui y est autorisé (supermarchés ou superettes selon qu'ils dépassent ou pas le seuil des 400 m²) ne sont nullement regroupées en entrée de ville ou de village à l'extérieur des tissus urbanisés. Au contraire, ceux-ci sont en général intégrés pleinement aux tissus bâtis à caractère résidentiel, que ce soit au sein des quartier urbains ou des principales bourgades du milieu rural.

Pour illustrer cette pratique, nous avons repéré que le *Centraal Bureau voor Statistiek* (CBS, l'équivalent pour les Pays-Bas de STATBEL ou de l'INSEE) fournit une statistique par commune, quartier et code postal ou par pixel concernant la distance entre le lieu de résidence des habitants et de multiples services à la population, en ce compris vers différents types de commerces. Deux cartes extraites de ce géoportail géré par le CBS ont à l'époque été extraites à propos de la distribution de la distance au plus proche grand supermarché (libre-service alimentaire de plus de 150 m²) dans le sud de la Province du Limbourg néerlandais, par pixel de 100 m de côté comportant au moins une résidence en 2018.

Ces deux cartes attestent que les Pays-Bas réussissent bien à concentrer l'habitat au sein de localités ou dans des quartiers qui disposent d'un tel libre-service alimentaire d'au moins 150 m² et, inversement, à doter la plupart des quartiers urbains et des villages disposant d'un certain volume de population minimal d'une telle grande surface. Cette logique spatiale est explicitement mise en œuvre au niveau de la Ville de Maastricht (carte 1).

Sur cette carte et la suivante, les distance prises en compte sont calculées tenant compte du réseau viaire, d'où une forme systématiquement irrégulière des anneaux propre à chaque classe de distance.

La forte imbrication entre localisation des grandes surfaces alimentaires et de l'habitat est aussi particulièrement perceptible au vu de la carte 2 dans l'autre agglomération principale du Sud-Limbourg néerlandais qu'est l'ancienne région minière centrée sur la Ville de Heerlen, conurbation appelée désormais Parkstad Limburg. On peut aussi observer que, dans la région plus rurale appelée Mergelland ou Limburgse Heuvelland (comprise entre la ville de Maastricht et la vallée de la Meuse à l'ouest, la conurbation Parkstad Limburg au nord-est, l'agglomération d'Aix-la-Chapelle au sud-est et la frontière Belge au sud), ce type de commerce occupe une situation souvent assez centrale ou immédiatement péricentrale au sein des principaux villages et des bourgs. C'est notamment le cas au niveau de localités comme Vaals (près d'Aix-la-Chapelle) ou Gulpen (à mi-chemin entre Maastricht et Aix-la-Chapelle), ou au niveau de petites villes comme Valkenburg (à mi-chemin entre Maastricht et Heerlen – au centre de la carte 2).

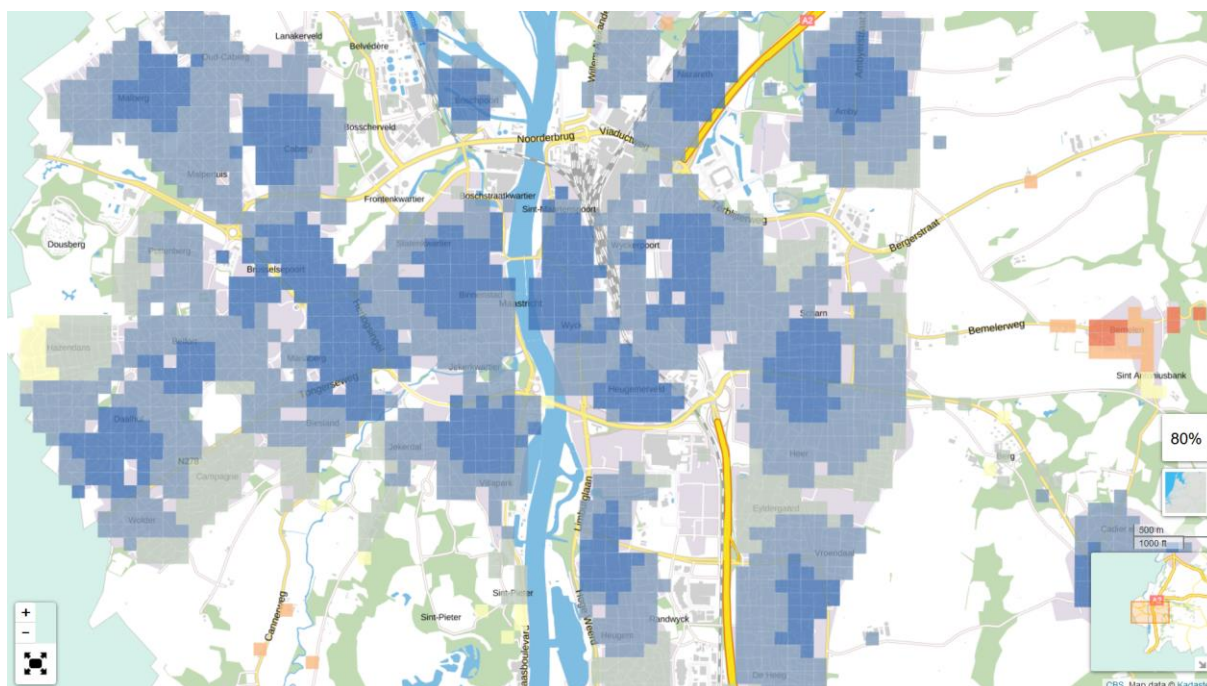


Figure 10 : Distance du plus proche grand supermarché (libre-service alimentaire de + de 150 m²) au sein de la ville de Maastricht, par pixel de 100 m de côté comportant au moins une résidence en 2018

Source : CBS, 2018, Voorziening, detailhandel > Grote supermarkt, afstand tot dichtstbijzijnde - 100 meter vierkant - <https://cbsinuwbuurt.nl/>

Légende de ces cartes des figures 10 et 11 :

Présence d'un pixel (carré de 100 m de côté) coloré = présence d'au moins une résidence
Absence de pixel coloré = absence de toute résidence

Code couleur associé aux pixels :

En bleu foncé : distance < 500 m

En bleu clair grisé : distance comprise entre 500 m et 999 m

En gris clair : distance comprise entre 1 et 1,499 km

En jaune : distance comprise entre 1,5 et 1,999 km

En orange clair : distance comprise entre 2 et 2,499 km

En orange foncé : distance comprise entre 2,5 et 3,999 km

En rouge : distance > ou égale à 4 km

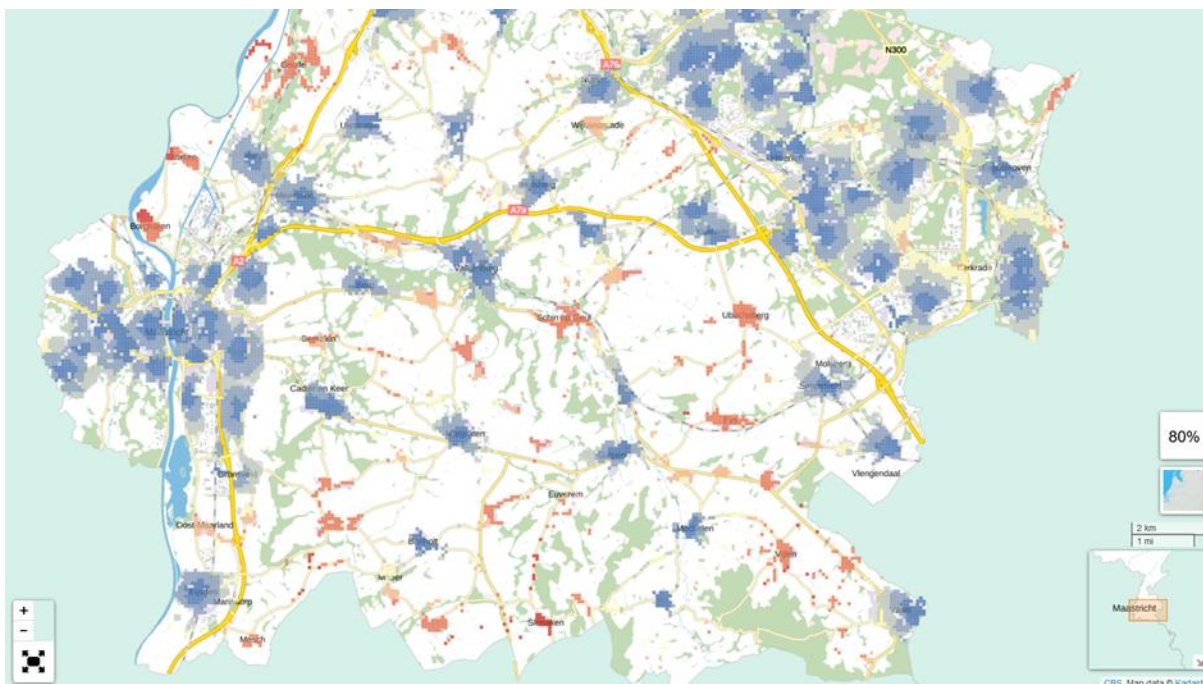


Figure 11 : Distance du plus proche grand supermarché (libre-service alimentaire de + de 150 m²) au sud du Limbourg néerlandais, par pixel de 100 m de côté comportant au moins une résidence en 2018

Source : CBS, 2018, Voorziening, detailhandel > Grote supermarkt, afstand tot dichtstbijzijnde - 100 meter vierkant - <https://cbsinuwbuurt.nl/>

Grâce à sa politique d'aménagement du territoire, la Province du Limbourg néerlandais, avec ses villes et communes, parvient à localiser ce type de commerces au sein même des quartiers urbains et des principales localités du milieu rural et périurbain. Ceci favorise grandement le recours à la marche à pied ou au vélo pour ce type d'achats. Même en milieu rural, l'habitat a aussi tendance à se concentrer dans les principales localités disposant d'un équipement en services de base tels qu'un libre-service alimentaire. C'est la conjugaison de ces deux logiques (localisation de ce type de commerce dans des lieux plutôt centraux au sein des principaux villages et quartiers urbains et concentration des logements au sein de ces mêmes localités et quartiers urbains dotés de services de base à l'image d'un libre-service alimentaire) qui permet aux Pays-Bas de maximiser la part de la population qui dispose d'un tel commerce de détail à proximité immédiate de son domicile. C'est la maximisation de cette proportion qui concourt directement à favoriser le recours aux alternatives à la voiture pour ce type d'achats (Blain S. *et al.*, 2021 pp. 17-22).

4.2.3.2 Estimation du volume de population optimal pour assurer la pérennité un libre-service alimentaire de proximité

Appliquer ce type de politique en Wallonie peut aussi s'envisager à l'avenir. Pour suggérer comment transposer cela, il convient de se demander quel volume de population minimal optimal est nécessaire pour faire vivre sur le long terme un libre-service alimentaire.

Pour ce faire, nous pouvons faire deux raisonnements complémentaires :

En premier lieu, lors de l'expertise CPDT Implantations commerciales, nous avons en 2009, analysé la distribution spatiale de la surface de vente des libres services alimentaires par 1000 habitants au niveau des anciennes communes avant fusion sur la base des données du SPF

Economie, PME, Classes moyennes et Energie de 2008 (Lambotte J.-M. *et al.*, 2009, pp. 235-244 du pdf – ou pp. 36-45 de l'Annexe 7). A l'époque, seules 517 des 1471 anciennes communes (soit 35,1 % de l'ensemble des anciennes communes possédaient un tel commerce (voir à ce sujet dans cette annexe le tableau 6 qui présente les résultats du croisement entre le volume de population par ancienne commune, la présence ou l'absence de commerce alimentaire, la surface de vente moyenne ou médiane et la présence ou non du chef-lieu de la commune). Lorsque l'ancienne commune comptait moins de 1500 habitants, seule une petite partie comptait au moins un libre-service alimentaire (126 sur 929, soit 13,6 % même si cette part s'élevait déjà à 34,6 % pour les anciennes communes comprises entre 1200 et 1499 habitants). C'est surtout au-delà de 2500 habitants qu'une large majorité des anciennes communes (72,1 % dès la classe allant de 2500 à 2999 habitants) disposent d'un tel équipement tandis qu'entre 1500 et 1999 habitants, ce ratio s'élève déjà à 49,6 %.

Lorsque l'on distingue, au sein des anciennes communes qui disposent d'un tel commerce, celles qui sont le chef-lieu de la commune, c'est-à-dire où se trouve la maison communale, de celles qui ne le sont pas, on remarque que, de façon systématique, ce sont de loin celles qui sont le chef-lieu de l'actuelle commune après fusion qui sont avantagées en termes de proportion. D'ailleurs, en dessous d'une population de 1200 habitants, les anciennes communes qui disposent d'un tel équipement commercial de base sont exceptionnellement rares tandis qu'elles ne deviennent vraiment fréquentes (1 cas sur 2 minimum) que lorsque leur volume d'habitants dépasse les 2500 habitants. Bref, il faut au moins compter un volume proche de 2000 habitants pour pouvoir assurer la rentabilité et donc la pérennité d'un libre-service alimentaire en Wallonie de proximité et donc de taille raisonnable (aux alentours de 300, 400 ou 600 m² de surface de vente par exemple), en sachant qu'une partie de ces 2000 habitants continuera pour sa part à privilégier de plus grandes surfaces à l'image d'hypermarchés, ou de grands supermarchés (ceux de plus de 1000 m²) situés plus loin de son domicile. Il peuvent aussi privilégier d'autres types de filières d'approvisionnement (comme les circuits courts).

En second lieu, on peut partir du ratio moyen de la surface de vente par 1000 habitants pour les achats courants. En 2011, celui-ci s'élevait à 542,5 m²/1000 habitants. Dans ce total, il faut retrancher quelques dizaines de pourcents pour ne garder que les libres services alimentaires en soustrayant les surfaces des autres commerces d'achats courants comme les boulangeries, boucheries, marchands de fruits et légumes, points presse-tabac, drugstores... On peut donc compter qu'en moyenne, la Wallonie compte près de 430 m² ou 450 m² de libres services alimentaires pour 1000 habitants.

Dans ce total, on sait que la tendance lourde consiste à voir plutôt se multiplier les moyennes et petites surfaces de vente (supérettes et petits supermarchés) tandis que le modèle des hypermarchés est depuis au moins quinze ans en crise. Selon les données du SPF Economie⁸, en 2013, la Wallonie comptait au niveau des libres services alimentaires 1313 points de vente pour une surface de vente totale de 1 273 925 m². Ces petites et grandes surfaces se répartissent ainsi : 369 supérettes pour 72 505 m², 907 supermarchés pour 935 570 m² et 37 hypermarchés pour 265 850 m². Le seuil entre les grandes surfaces d'achats courant de proximité et les plus grandes surfaces (grands supermarchés et hypermarchés) qui ont une bien plus large aire de chalandise peut être fixé à 1000 m². Par ailleurs, depuis 2013, il est incontestable que les petits libres services alimentaires de proximité se sont multipliés tandis que les hypermarchés ont souvent dû être restructurés et ont plutôt vu leur surface de vente globale régresser. En posant l'hypothèse que l'ensemble des surfaces de vente en libre-service alimentaire se répartissent moitié-moitié entre les commerces de proximité (assimilées aux surfaces de moins de 1000 m²), d'une

⁸ Voir la page du site internet de STATBEL : <https://bestat.statbel.fgov.be/bestat/crosstable.xhtml?view=ee13b6f2-5114-4761-b6c5-a869ab57e859>

part, et les hypermarchés et grands supermarchés, d'autre part, on peut estimer qu'on peut diviser en gros en deux volumes égaux le ratio moyen wallon de l'ordre de de 430 m² ou 450 m² de libre-service alimentaire pour 1000 habitants. Pour assurer donc la rentabilité d'un libre-service de proximité d'une surface tout à fait ordinaire pour ce type de magasin (soit de l'ordre de 400 à 500 m²) un volume d'environ 2000 habitants est nécessaire afin de le faire vivre sachant qu'une large partie des achats courants de cette populations iront vers des commerces de plus grande taille plus éloignés ou vers d'autres formules de vente telles que les circuits courts.

Remarquons que ce volume de population d'environ 2000 habitants nécessaire à la rentabilité d'un libre-service alimentaire de proximité est proche du ratio moyen entre le volume total de la population wallonne et le nombre total de pharmacies présentes en Wallonie. Selon l'Association pharmaceutique belge, le nombre de pharmacies ouvertes au public en Belgique s'élève désormais à 4656 (en juillet 2022). Dans ce volume, la Wallonie correspond à 35 %, ce qui mène à un ratio moyen de l'ordre de 2250 habitants par pharmacie en Wallonie (ce ratio est habituellement nettement plus haut en milieu urbain dense et un peu plus bas en milieu rural et périurbain et est structurellement en croissance depuis plus de 10 ans).

De même, au niveau des écoles fondamentales, on peut estimer en moyenne que le volume de population, dont l'âge est compris en Wallonie entre trois et douze ans, propre à chaque année scolaire s'élève à 41 504 enfants en 2022. Ce volume rapporté à celui de l'ensemble de la population de la Région wallonne (3 662 495 habitants au 01/01/2022) amène à estimer qu'au sein d'un volume de 2000 habitants de la Région wallonne, on compte en moyenne au niveau de l'enseignement fondamental un nombre de 22,7 enfants par année scolaire.

On peut donc en déduire *in fine* qu'un volume de l'ordre de 2000 habitants est à peu près un seuil qui permet d'assurer la pérennité d'une école primaire qui disposerait en moyenne de près de 22 enfants par année scolaire, ce qui est une taille tout à fait acceptable pour l'enseignement (sachant qu'une petite partie des enfants sont de plus scolarisés dans l'enseignement spécialisé ou sont scolarisés à domicile ou dans d'autres types de structures). Ce seuil de l'ordre de 2000 habitants est aussi un volume qui permet la pérennité d'un libre-service de proximité et d'une pharmacie.

4.2.3.3 Quelle utilisation potentielle de ce seuil de 2000 habitants en vue de minimiser la dépendance à la voiture ?

Dans le cadre de la mise en œuvre du prochain SDT qui, au vu de la DPR, aura notamment pour objectif de concentrer les développements résidentiels au sein des centralités que les communes devront délimiter, il serait dès lors intéressant d'avoir en tête en permanence ce seuil moyen de 2000 habitants. Ce seuil peut jouer un rôle important en vue d'orienter vers les bons endroits tant les développements résidentiels que les nouvelles implantations offrant un service de proximité à la population (en particulier les libres services alimentaires, les pharmacies, les écoles fondamentales mais aussi les crèches, les boulangeries, les points-postes, les établissements bancaires...).

Dans le cadre de la délimitation de ces centralités, il s'agirait de prévoir autant de disques (d'un rayon de l'ordre de 500 à 700 m) dans lesquels se concentreraient le maximum de logements, de services à la proximité et qui disposeraient si possible d'une offre significative de transport en commun, que le nombre de volumes de base de 2000 habitants que compte chaque entité communale dans son volume total de population. Ce principe pourrait s'appliquer dans n'importe quelle commune ; que l'on soit au sein d'une entité rurale de 3700 habitants avec deux villages principaux ou dans une ville de 85 000 habitants qui compterait 54 000 habitants dans sa partie agglomérée et treize villages hors de sa partie agglomérée dont seuls sept dépasseraient ce cap de 2000 habitants.

Aborder la question de la délimitation des centralités de cette façon présente plusieurs avantages par rapport à la version actuellement sur la table relative aux dernières délimitations des polarités

de base émises par l'IWEPS⁹ dans la perspective de minimiser à moyen / long terme de façon substantielle la dépendance à la voiture tant en milieu urbain que périurbain ou rural.

D'abord, cette approche serait encore plus généreuse en nombre de polarités de base que ce que propose l'IWEPS à travers sa version C « moins serrée, distendue » au sein de beaucoup de communes rurales et périurbaines wallonnes qui sont dépourvues de gare et peu pourvues en services de proximité (en dehors de leur seul chef-lieu). Or, c'est le cas de la plupart des communes périurbaines et rurales qui se situent sur des plateaux et non dans le fond d'une vallée où se localisent en général les lignes de chemin de fer. D'ailleurs, ces communes périurbaines de plateau font souvent face à une forte pression démographique, et donc foncière, en raison du grand nombre de ménages qui souhaitent y posséder une maison unifamiliale (surtout si ces communes sont proches des grands axes routiers menant aux principaux pôles d'emploi internes ou externes à la Wallonie). Au vu des tendances en cours au niveau du développement démographique et immobilier et au vu des disponibilités foncières encore fort abondantes dans ce type de communes, concentrer une très large proportion de la demande en logements dans une seule localité de telles communes en forte croissance de population n'apparaît ni souhaitable (quid de la pression foncière / immobilière ?) ni réaliste. Il est dès lors envisageable qu'à côté des périmètres des polarités de base de l'IWEPS, les communes aient d'autres balises lorsqu'elles seront chargées de délimiter le périmètre de leurs propres centralités.

Ensuite, en milieu urbain, à l'heure où l'on parle beaucoup du modèle de la ville du quart d'heure qu'a mis particulièrement en avant l'urbaniste franco-colombien Carlos Moreno lors de la COP21 de Paris en 2015 puis lors de la campagne municipale, toujours à Paris en 2020, l'approche que nous proposons ici consiste à organiser nos villes comme le font les néerlandais (par exemple à Maastricht) et une partie des villes allemandes comme Münster de façon à maximiser au sein de celles-ci la part de la population qui dispose à moins de 400 / 500 m de chez elle d'un petit pôle de commerces et de services de proximité qui inclut un libre-service alimentaire.

De plus, par rapport aux périmètres des polarités de base proposés par l'IWEPS dans son *Working paper* n°32 (Charlier J. et Reginster I., 2021), prévoir autant de disques visant à valoriser les centralités de proximité qu'il y a de multiples de 2000 habitants dans chaque commune permet de tendre vers une relative équité territoriale entre les communes rurales, les communes urbaines et les communes périurbaines. Dans cette proposition, un habitant des villes est équivalent à un habitant de la campagne. Même si la variante B « intermédiaire » et, plus encore, la variante C « moins serrée, distendue » des polarités de base identifiées par l'IWEPS sont déjà nettement plus généreuses pour les communes rurales et périurbaines que la variante A, les propositions qui sont issues de ce travail risquent d'être rejetées avec force par bon nombre de communes périurbaines et rurales qui se sentiront préjudiciées par la proposition qui leur sera faite en comparaison des villes et des autres communes des grandes agglomérations.

Cette approche que nous proposons consiste donc à appliquer, partout à travers le territoire wallon, ce qui pourrait s'appeler « le modèle des villages et quartiers urbains des 5 minutes » dans lesquels un volume maximal d'habitants pourrait trouver, à proximité de chez lui, divers services de proximité ainsi qu'au moins un arrêt de transport en commun correctement desservi (en termes de fréquence et/ou de vitesse de passage et/ou de nombre de lignes / directions possibles). Via cette offre de transport en commun, il lui serait permis d'accéder directement, ou avec le minimum de correspondance, aux pôles d'emplois tant de proximité que plus éloignés ainsi

⁹ Voir à ce sujet le *Working paper* de l'IWEPS n°32 : Les polarités de base – Des balises pour identifier des centralités urbaines et rurales en Wallonie (avril 2021) à l'adresse : <https://www.iweeps.be/publication/les-polarites-de-base-des-balises-pour-identifier-des-centralites-urbaines-et-rurales-en-wallonie/>

qu'à d'autres services à rayonnement plus large (écoles secondaires voire supérieures, pôles commerciaux centraux spécialisés dans les commerces d'achats semi-courants peu pondéreux, hôpital, équipements culturels et sportifs...).

Tant en milieu urbain que périurbain et rural, appliquer sur le long terme cette logique devrait permettre de réduire progressivement, et de façon significative, notre dépendance à la voiture.

Notons à ce sujet, que la Note de recherche n°21 de la CPDT ayant pour titre « Le commerce » fait, dans sa partie 5.6., le point sur la distance entre logements et libres services alimentaires en fonction de la période de construction des logements (Lambotte J.-M. *et al.*, 2011-b, pp. 57-64). Sur la base du cadastre de 2009, moins de 58 % des logements construits avant 1971 sont situés à plus de 700 m d'un libre-service alimentaire repéré dans le relevé LOGIC du SEGEFA-ULiège. Cette proportion monte à 71,8 % dès la période 1971-1985, à 76,6 % entre 1985 et 2000 et à 80 % pour les logements construits entre 2000 et 2009 (pour une moyenne globale de 62,2 % toutes époques de construction confondues). Il est temps d'inverser la tendance.

Il serait pertinent qu'une stratégie de développement territorial fixe l'objectif ambitieux que, d'ici 2050, la part des logements situés à moins de 700 m d'un libre-service alimentaire dans l'ensemble du parc résidentiel wallon dépasse les 60 %, voire 70 % (au lieu de 37,8 % en 2009). On pourrait d'ailleurs affiner l'objectif en fixant la barre à un minimum de 30 % dans les communes les plus rurales, à 50 % dans les communes d'au moins 12 000 habitants, à 70 % dans celles d'au moins 25 000 habitants et à 85 % dans les villes de plus de 50 000 habitants. Cela pourrait tout à fait s'inscrire dans la foulée de la volonté de l'actuel gouvernement wallon de rapprocher la régulation des implantations commerciales des outils de l'aménagement du territoire via le CoDT et d'intégrer l'actuel SRDC dans le futur SDT.

4.2.4 Vérification de l'absence de rupture d'équilibre entre les différentes fonctions urbaines, telle qu'elle porterait atteinte au cadre de vie des quartiers existants ou à venir

L'outil LOGIC vérifie l'absence de rupture d'équilibre entre les fonctions urbaines en caractérisant la mixité fonctionnelle de l'environnement « urbain » autour du projet au travers d'un indice qui tient compte, à l'échelle du quartier où s'implante le projet, de l'importance relative, en termes de surface occupée, de six catégories de natures cadastrales (les logements, les bâtiments agricoles, l'industrie et l'artisanat, les commerces et services, les lieux publics et les infrastructures, l'espace non bâti). L'indicateur intégré à l'outil LOGIC compare la situation actuelle du quartier où est programmé le projet avec une moyenne régionale propre à chacun des trois grands types d'achats.

Dans l'analyse des effets indésirables de l'outil LOGIC, nous pointons du doigt le fait que, parmi les six fonctions prises en compte dans le calcul de l'indice, il y en a deux qui ne sont en général que très peu présentes au sein des centres-villes et du centre des principaux bourgs : la fonction bâtiments agricoles et la fonction non bâti. Le poids accordé à ces deux fonctions (un poids sur six chacune) fait que, contrairement à ce qui est attendu intuitivement, ce ne sont pas les centres-villes qui sont les lieux ayant le meilleur indice mais le centre des gros villages et des petits bourgs. Dans une certaine mesure, la méthode utilisée pour construire cet indicateur lèse dès lors le centre des pôles urbains car les terrains non bâtis (et plus encore les bâtiments agricoles) y sont peu présents.

Nous recommandons dès lors un meilleur calibrage de cet indicateur en vue de corriger cet effet et d'orienter notamment les commerces d'achats semi-courants légers vers les endroits offrant une forte mixité des fonctions.

Pour ce faire, nous proposons de revoir fortement cet indicateur sans toucher toutefois à l'objectif voulu par le législateur lorsqu'il a choisi de retenir, comme sous-critère, le fait de vérifier l'absence

de rupture d'équilibre entre les différentes fonctions urbaines, telle qu'elle porterait atteinte au cadre de vie des quartiers existants ou à venir. Il s'agirait donc toujours de chercher à localiser les projets commerciaux au bon endroit dans des lieux qui offrent une relative mixité des fonctions en distinguant à cet égard les trois grands types d'achats. Pour cet indicateur relatif à la mixité des fonctions, nous préconisons de nous appuyer sur un indice construit par la CPDT lors d'une précédente recherche consacrée au thème Structuration du territoire pour répondre aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre (Dujardin S. *et al.*, 2010, pp. 115-119).

A l'époque, nous avons construit un indice de diversité sectorielle sur la base des affectations inscrites au COSW de 2001, lui-même basé pour les parcelles urbanisées directement sur le cadastre. L'indicateur de mixité que nous avons mis au point alors est lié à la présence dans l'environnement du point considéré de diverses catégories de natures cadastrales associées à l'urbanisation ; présence qui est pondérée par la distance qui sépare les différentes fonctions de ce point d'origine. La mesure de la mixité s'est faite de manière désagrégée, sur des pixels de dix mètres sur dix mètres, sur l'ensemble du territoire wallon. Les catégories de natures cadastrales reprises au COSW retenues sont au nombre de neuf. Au lieu de faire une mesure qui ne tient compte que de la présence ou de l'absence d'une activité dans un rayon de 500 mètres, nous avons attribué un poids relatif variant de 1 à 5 suivant la proximité d'une occupation du sol au pixel considéré. Ainsi, la plus courte distance euclidienne entre le pixel considéré et une affectation déterminera le nombre de points de mixité supplémentaire que cette zone obtient.

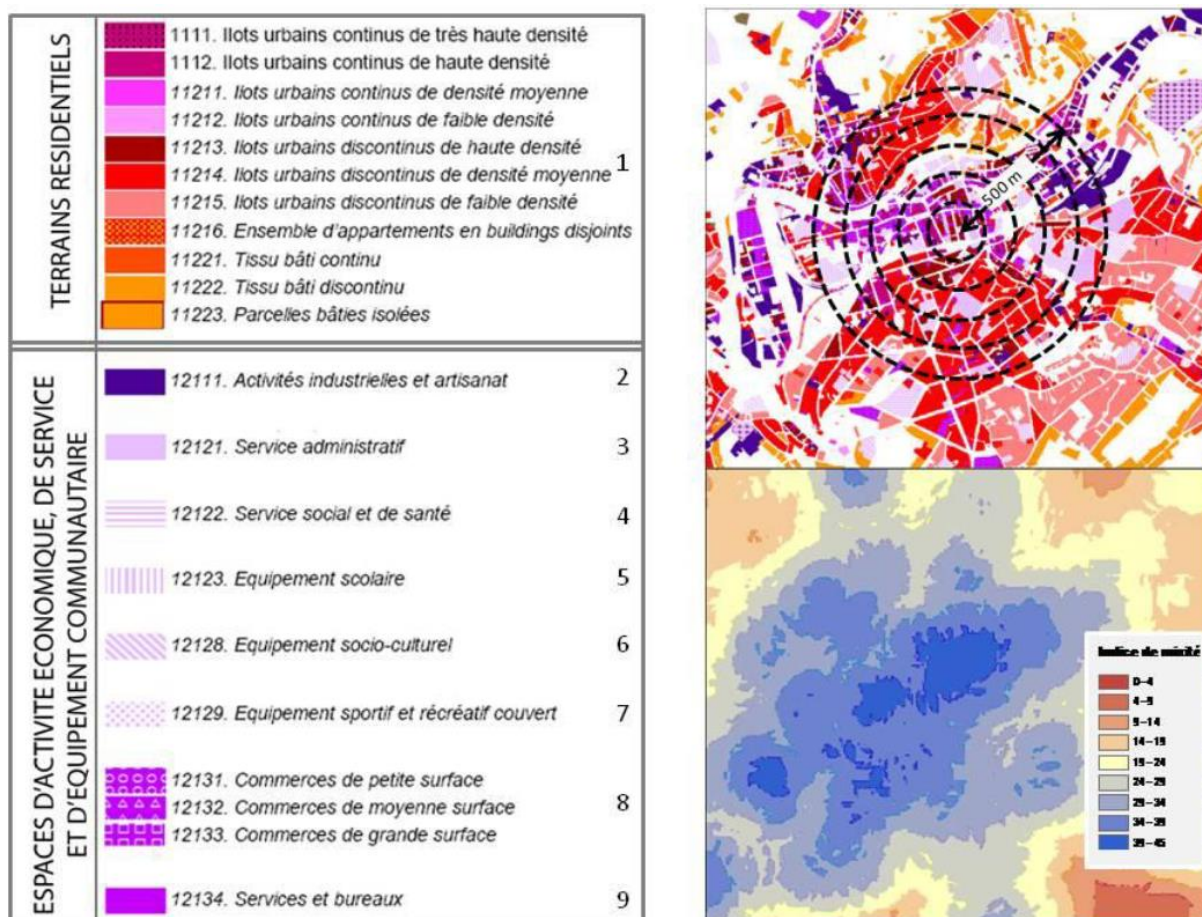


Figure 12 : Méthodologie suivie pour la construction de l'indice de mixité fonctionnelle et extraits du résultat pour le centre de l'agglomération de Verviers

Source : Dujardin S. *et al.*, 2010, pp. 117

L'indicateur de mixité créé varie de 0 à 45. Lorsqu'un pixel vaut 45, cela veut dire que les neuf types d'occupation du sol retenues ci-dessus sont présentes dans un rayon de 100 mètres autour de celui-ci.

Tableau 10 : Poids accordé à chacune des 9 catégories d'occupation du sol retenues suivant la proximité au pixel considéré dans le calcul de l'indice de mixité fonctionnelle

Source : Dujardin S. *et al.*, 2010, pp. 118

Type d'occupation du sol	à 100 m	à 200 m	à 300 m	à 400 m	à 500 m
Terrains résidentiels	5 points	4 points	3 points	2 points	1 point
Activités industrielles et artisanat	5 points	4 points	3 points	2 points	1 point
Service administratif	5 points	4 points	3 points	2 points	1 point
Service social et de santé	5 points	4 points	3 points	2 points	1 point
Équipement scolaire	5 points	4 points	3 points	2 points	1 point
Équipement socioculturel	5 points	4 points	3 points	2 points	1 point
Équipement sportif et récréatif couvert	5 points	4 points	3 points	2 points	1 point
Commerce	5 points	4 points	3 points	2 points	1 point
Services et bureaux	5 points	4 points	3 points	2 points	1 point

Le raster des résultats est présenté ci-dessous (figure 60). L'indicateur de mixité met clairement en évidence de hautes valeurs sur un large périmètre au cœur des grandes villes et tissus urbains denses au sein des agglomérations le long du sillon Sambre et Meuse. Cependant, ce n'est pas nécessairement dans les grandes villes que l'on retrouve un indice de mixité des fonctions maximal ; la carte montre que les centres des petites villes relativement compactes (Spa, Marche-en-Famenne, Bastogne, Ciney, Wavre, Nivelles, Soignies, Ath...) affichent des scores très élevés. On peut même faire remarquer que, sur des périmètres beaucoup plus restreints, il en va de même au niveau des parties les plus centrales des bourgades en milieu rural qui disposent d'une mixité de fonctions sur de courtes distances (Aubel, Ouffet, Hamoir, Eghezée, La Roche-en-Ardenne, Mettet, Beaumont, Frasne-lez-Anvaing...).

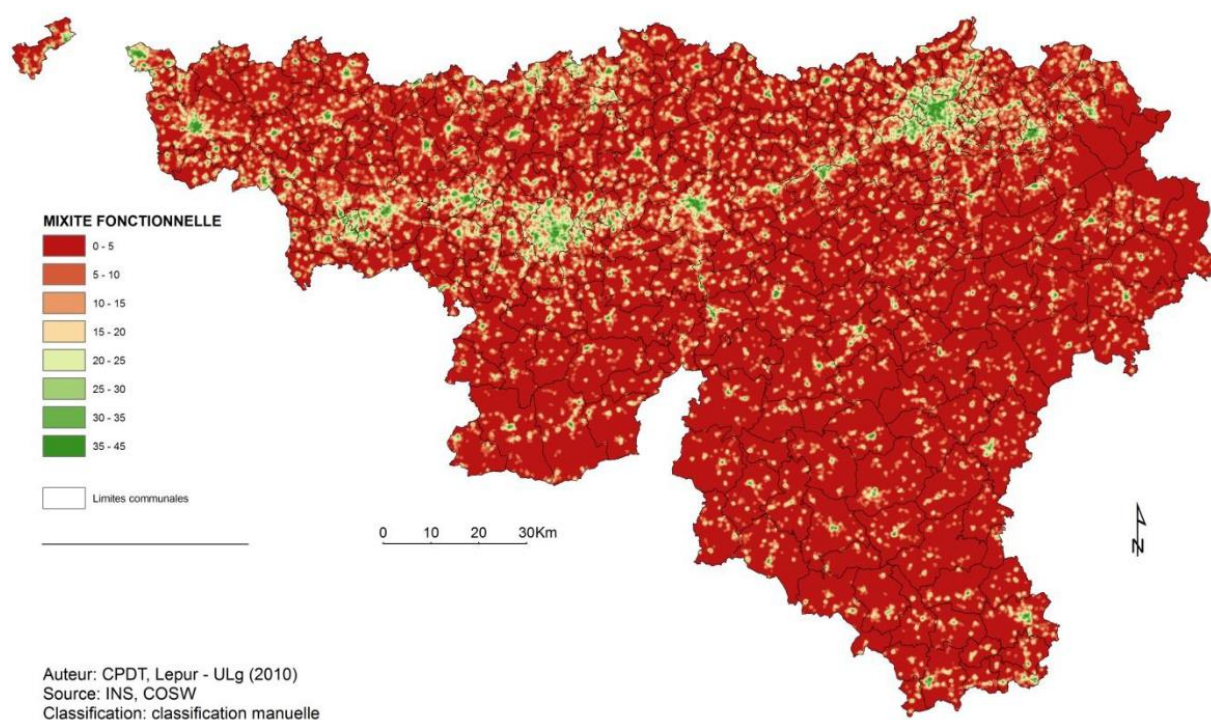


Figure 13 : Distribution spatiale de l'indice de la mixité fonctionnelle basé sur la présence de différentes catégories d'occupation du sol dans un rayon de 500 m autour du point considéré

Source : Dujardin S. *et al.*, 2010, pp. 118

Ce type d'indice qu'il est possible de remettre à jour de façon régulière permet, si on le confronte à la localisation de chacun des points de vente repris dans la base de données de l'offre commerciale de la Région wallonne (qui fait elle aussi l'objet d'une actualisation régulière), d'aboutir à une moyenne wallonne pour cet indice de mixité fonctionnelle propre aux trois catégories de commerces basées sur les trois grands types d'achats :

- Les achats courants ;
- Les achats semi-courants peu pondéreux ;
- Les achats semi-courants pondéreux.

A priori, en calculant cette valeur moyenne propre à la localisation de l'ensemble des points de vente associés à ces trois types d'achats, on devrait obtenir des scores assez différents pour ces trois types de commerces : un score assez élevé (probablement nettement supérieur à 30) pour les achats semi-courants peu pondéreux et un score assez faible (probablement proche de 20) pour les achats semi-courants pondéreux. Pour leur part, les commerces d'achats courants devraient avoir un score moyen compris entre ces deux valeurs.

Nous préconisons par ailleurs de placer la limite entre un feu vert et un feu orange au score moyen wallon propre à cet indice moins un demi écart-type. La limite entre un feu orange et un feu rouge serait placée à moins un écart-type afin d'être un peu plus strict que dans l'actuel outil LOGIC. Ce durcissement souhaité est lié au caractère assez complaisant et donc laxiste de l'actuel outil LOGIC à cet égard et à la nécessité de réduire désormais rapidement notre dépendance à la voiture comme c'est prévu dans les objectifs en matière de répartition modale de la vision FAST 2030 (Fluidité Accessibilité Sécurité Santé Transfert modal¹⁰) ; objectifs que la DPR de l'actuel Gouvernement wallon a pleinement confirmé¹¹.

Une dernière recommandation à propos de l'indicateur que nous proposons de baser sur cet indice de mixité des fonctions de la CPDT est la suivante : il nous paraît important que l'outil LOGIC dans une prochaine mouture permette de naviguer dans la carte relative à la distribution spatiale de l'indice de la mixité fonctionnelle. Il convient à cet égard d'être le plus transparent quant à la géographie des localisations préférentielles pour chacun des trois types de commerce au regard de la réalité du terrain propre à chaque entité communale qui compose le territoire wallon. Ceci s'inscrit dans une double volonté d'éviter l'effet « boîte noire » que l'on peut avoir avec l'outil LOGIC dans sa configuration actuelle et de conscientiser les acteurs de la promotion immobilière et ceux chargés, au niveau local, de la régulation des implantations commerciales sur comment parvenir à mettre le bon commerce au bon endroit.

4.2.5 L'insertion de l'implantation commerciale, eu égard à sa taille et au type de point de vente dans les projets locaux de développement et / ou dans la dynamique propre du modèle urbain

A l'heure actuelle, dans ce sous-critère-ci, la surface de vente du projet est comparée à la superficie totale des cellules commerciales du nodule commercial dans lequel le projet prend place pour chacun des trois grands types de biens de consommation. Pour déterminer le nodule associé au projet sur la base de la localisation parcellaire de celui-ci, l'outil LOGIC identifie le nodule présent dans un rayon de 250 mètres autour du projet et sélectionne le nodule avec lequel la distance est minimale. Si aucun nodule n'est trouvé dans un rayon de 350 mètres alors le projet

¹⁰ <https://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilit%C3%A9/FAST%20Mobilite%20Wallonie%202030.pdf>

¹¹ Cf. Chapitre 13. La mobilité, p. 65 de la DPR disponible via le lien : https://www.wallonie.be/sites/default/files/2019-09/declaration_politique_regionale_2019-2024.pdf

n'est rattaché à aucun nodule et obtiendra, en général, un feu rouge pour ce sous-critère. S'il s'inscrit au sein ou au voisinage immédiat ou proche d'un noyau commercial préalablement délimité par le SEGEFA, on vérifie alors si la surface de vente associée à ce projet ne dépasse pas un certain pourcentage de la surface de vente associée à ce même type d'achat au sein de la polarité concernée.

A nouveau, tel que configuré dans l'outil LOGIC à l'heure actuelle, ce sous critère nous interpelle. S'il a pour but de limiter la taille des projets commerciaux, il nous paraît bien moins pertinent que le sous-critère visant à éviter le risque de rupture d'approvisionnement de proximité (moyennant les nouvelles modalités que nous proposons pour ce dernier), sachant que ce dernier a explicitement cette finalité. Si l'intention première au travers de ce sous-critère est de privilégier les projets commerciaux qui s'implantent au sein des nodules commerçants délimités par le SEGEFA, il convient selon nous de le modifier.

Nous recommandons dès lors d'éviter d'utiliser cet indicateur pour ce premier objectif potentiel car il s'agit là d'un double emploi bien moins pertinent par rapport à celui qui sert à éviter le risque de rupture d'approvisionnement de proximité. Dans de multiples cas, si on aménage à la marge ce critère, on risque bien souvent d'avoir un résultat qui soit contradictoire avec cet autre sous-critère. Ces contradictions entre deux sous-critères qui à leur manière cherchent à limiter la taille des projets commerciaux en termes de surface de vente risquent de déformer la force du signal (feu vert, orange ou rouge) que peut procurer la nouvelle version du critère visant à éviter le risque de rupture d'approvisionnement de proximité que nous proposons.

Nous recommandons cependant de garder partiellement, et de façon bien plus restrictive, la seconde finalité potentielle de ce sous-critère, en limitant toutefois son application aux seuls commerces d'achats semi-courants peu pondéreux, c'est-à-dire ceux qui, vu la nature des produits vendus, ont plutôt une forte propension à se situer dans les polarités commerciales principales des pôles urbains. A l'opposé, il convient selon nous clairement d'éviter de privilégier le regroupement des libres services alimentaires au sein d'une polarité commerciale de taille suffisante que pour être identifié comme un nodule commercial sur la base des critères retenus par le SEGEFA. Comme nous venons de le voir ci-avant au point 4.2.3, ce type de commerce a plutôt vocation à se localiser au centre de nombreux villages et quartiers urbains qui peuvent compter en leur sein et à leurs alentours sur un volume de population de l'ordre de 2000 habitants. Il s'agit donc plutôt d'un type d'équipement commercial qui a vocation à être un commerce de proximité.

Pour les achats semi-courants peu pondéreux, selon nous, l'ensemble des nodules commerciaux délimités par le SEGEFA ne doit pas servir de périmètre où il convient de favoriser l'implantation de ce type de commerces. Si l'on souhaite favoriser la redynamisation des polarités centrales au sein des villes de toutes tailles et lutter véritablement contre la dépendance à la voiture comme le prévoit la vision FAST 2030, ce type de commerces doit être le plus possible orienté vers les périmètres centraux de chaque ville et communes où se concentre déjà l'activité commerciale, mais qui, de plus, bénéficient d'une accessibilité optimale par modes doux depuis le domicile d'un maximum de clientèle possible et d'une desserte optimale en transport en commun tenant compte du contexte local.

Dès lors, nous préconisons que ce critère s'appuie sur l'équivalent en Allemagne des périmètres des Aires centrales d'approvisionnement, que nous avons notamment décrit l'an dernier dans le benchmark (Blain S. *et al.*, 2021). Ces périmètres ont toutefois bien davantage à voir avec ceux des nodules commerciaux délimités par le SEGEFA qu'avec les périmètres des polarités de base de l'IWEPS, bien que tous les deux, en particulier les périmètres des polarités de base, nous semblent en général bien trop généreusement délimités pour servir de base à ce sous-critère. Les périmètres adéquats à cette fin doivent couvrir l'ensemble des rues commerçantes ayant encore une réelle activité commerciale aux abords immédiats des centres-villes et du centre des

bourgs bien dotés en services ainsi que, au sein des grandes agglomérations, de pôles commerçants secondaires insérés dans le tissu dense aggloméré. Il s'agit là à chaque fois de lieux qui, en plus d'abriter un grand nombre de commerces, doivent être entourés d'un fort volume de logements au regard du contexte communal et bénéficier d'une desserte en transport public urbain/vicinaux (donc de type bus/tram/méto) optimal par rapport là aussi au contexte local.

Tableau 11 : Critères de définition des nodules commerciaux utilisés dans la version 2019 du relevé de l'offre commerciale au sein du territoire wallon réalisé par le SEGEFA-ULiège

Source : SEGEFA-ULiège, 2019, d'après UPCITY *et al.*, 2021, p. 37

Critères	Traditionnel	Récent
Taille	50 points de vente ou 20 points de vente et 3 000 m ² de surface de vente totale	3 000 m ² de surface de vente totale
Continuité	Moins de 5 rez-de-chaussée entre 2 points de vente successifs	Moins de 250 m entre 2 points de vente successifs
Densité	10 commerces / 100 mètres	10 commerces / 500 mètres

Selon nous, contrairement à l'outil LOGIC qui ne permet pas à ses utilisateurs de connaître les contours des nodules commerciaux alors que ces derniers jouent un rôle central pour ce sous-critère dans sa formalisation actuelle, nous recommandons que ces périmètres des polarités commerciales centrales ou aires centrales d'approvisionnement fassent l'objet d'une large communication au travers de l'outil LOGIC mais aussi, pourquoi pas du Géoportail de Wallonie afin que l'ensemble des acteurs en charge tant du développement commercial et immobilier que de l'aménagement du territoire et de la mobilité puisse utiliser ces périmètres. Afin de permettre cette diffusion, il convient toutefois que ces périmètres aient une légitimité, notamment au regard des autorités locales dans quasi toutes les 253 communes francophones de Wallonie (sachant que quelques communes rurales pourraient être exemptées d'approuver un tel périmètre parce qu'elles ne disposent d'aucune localité comptant en son centre et à ses abords au minimum une vingtaine de commerces ou services à caractère commercial de type horeca, pharmacie, banque, coiffeur, bureau de poste...). Ces exemptions devraient *a priori* ne concerner quasi exclusivement que des communes de moins de 7000 habitants.

Nous viendrons par après, lors des propositions spécifiques aux sous-critères de la mobilité durable et de l'accessibilité sans charge spécifique pour la collectivité, sur comment délimiter au mieux les territoires centraux qui disposent d'une accessibilité par les alternatives à la voiture suffisante sur le plan local que pour être qualifié de polarités commerciales centrales ou d'aires centrales d'approvisionnement. Pour ce faire, il s'agit en effet de tenir compte du fait que les parties du territoire communal où devraient idéalement se concentrer la quasi-totalité des commerces d'achats semi-courants peu pondéreux doivent à la fois être entourées d'un fort volume de logements au regard du contexte communal et bénéficier d'une desserte en transport public urbain/vicinaux (donc de type bus/tram/méto) optimale en termes de fréquence de passage et de distance à l'arrêt par rapport là aussi au contexte local.

Pour délimiter ces périmètres, il faudrait d'abord s'accorder au niveau régional sur des consignes communes à appliquer. Ces consignes devraient *a priori* concerner les divers points d'attention suivants :

- la masse de commerces minimale pour être retenu ;
- la densité des points de vente sachant qu'il est fréquent que le continuum des points de vente soit interrompu par des immeubles n'ayant pas de vocation commerciale et par des

espaces publics parfois bien dimensionnés et la distance seuil maximale entre deux commerces pour pouvoir considérer qu'ils font partie du même nodule ;

- un buffer délimité autour des parcelles dont le bâti a une vocation commerciale, tenant compte de cette même distance seuil maximale entre deux commerces pour pouvoir considérer qu'ils font partie du même nodule.

Par rapport aux seuils retenus par le SEGEFA en vue de délimiter ses nodules commerciaux, il faudra sans doute abaisser certains seuils dans certaines communes peu pourvues en commerces – par exemple à 20 commerces ou services à caractère commercial au lieu de 50 ou à une densité de 8 commerces en 200 m au lieu de 10 en 100 m – afin d'identifier un pôle commerçant central de taille limitée mais significatif au niveau local comme le centre de Pecq, Chièvres, Yvoir, Paliseul, Bertrix, Musson, Oreye, Blégnny ou Hamme-Mille dans l'entité de Beauvechain...).

Ces consignes pourraient ensuite être appliquées dans les 253 communes wallonnes par un bureau d'étude, voire par l'IWEPS ou la CPDT afin de fournir pour chacune d'elles une ou plusieurs propositions de périmètres de polarités commerciales centrales (sauf là où aucun centre de localité ne répond aux consignes ainsi aménagées, faute d'offre commerciale suffisante et suffisamment concentrée et/ou suffisamment centrale au sein du tissu urbanisé). Une fois qu'au niveau régional, les autorités auront, en première approche, validé le résultat provisoire du travail produit par ce bureau d'étude ou ce service pararégional, celui-ci pourra être adressé à chacune des communes, accompagné d'un explicatif par rapport aux consignes communes à l'ensemble du territoire wallon qui ont servi à émettre la proposition, afin que l'autorité communale puisse valider le périmètre proposé ou l'amender plus ou moins à la marge. Si l'autorité souhaite amender le périmètre ou ajouter un autre périmètre, elle devra le justifier au regard de ces mêmes consignes et de la réalité actuelle ou future envisagée au niveau du développement future du bâti de cette localité dont le bureau d'étude n'aurait pas pu prendre ou aurait insuffisamment pris en compte.

Si un tel scénario est envisagé, il faudra voir si la délimitation d'un tel périmètre tombe sous le coup de la directive Plan programme et doit donc faire l'objet d'une étude d'incidence et d'une enquête publique, (avec les risques que cela entraîne). Vu le rôle que jouent les nodules commerciaux dans l'actuel outil LOGIC, il nous semble toutefois qu'eux aussi risquent d'être caducs en cas de recours juridique qui serait fondé sur le fait que leur périmètre n'a pas fait l'objets des obligations inhérentes à cette directive Plan programme.

Avec cette nouvelle mouture que nous proposons pour ce sous-critère, il conviendrait également de noter que, contrairement à l'actuelle version de ce sous-critère, il serait bon de ne pas autoriser le projet même s'il s'inscrit dans la vision stratégique communale présentée dans un schéma communal de développement commercial ou son schéma de développement communal ancien ou récent qui ne s'inscrirait pas dans cette logique d'orienter désormais les commerces d'achats semi-courants peu pondéreux vers les polarités commerciales centrales.

Pour rappel, ce critère ne serait selon nous à appliquer uniquement qu'aux seuls commerces d'achats semi-courants peu pondéreux. Toutefois, nous recommandons pour ce type de commerces de veiller à l'insertion d'un point de vente au sein d'un tel périmètre de polarité commerciale centrale que ce point de vente ait une surface supérieure à 400 m² ou que celle-ci soit en deçà de ce seuil.

Notons pour finir avec ce critère que nous suggérons de fournir un feu vert dès que le projet s'insérerait à l'intérieur de ce périmètre ainsi délimité à l'aide de ces consignes communes à l'échelle régionale. Nous suggérons que le feu soit orange entre la limite extérieure de ce périmètre et la limite d'un *buffer* large de 50 m. Au-delà de ce dernier, le feu pour ce sous-critère deviendrait rouge. A nouveau, notre proposition est plus restrictive à cet égard que l'actuel sous-

critère car dans celui-ci le buffer qui limite le feu orange du feu rouge est situé à 250 m de la limite du nodule commercial délimité par le SEGEFA.

4.2.6 La densité d'emploi et la qualité et la durabilité de l'emploi

Nous suggérons qu'à l'avenir l'outil LOGIC n'évalue plus les projets d'implantations commerciales sur ces deux sous-critères. Il est bien difficile de faire confiance dans la pertinence de ce que peuvent promettre les promoteurs immobiliers lorsqu'ils introduisent leur demande de permis. Lorsqu'un promoteur immobilier introduit une demande pour un projet qui implique de multiples cellules commerciales, il est rare qu'au moment du dépôt de celle-ci, il ait déjà réussi à commercialiser quasi l'entièreté de ces points de vente et que les sociétés qui vont occuper ces commerces lui aient communiqué un chiffre précis sur les volumes d'emplois ainsi créés ou transférés.

Plus fondamentalement, comme il a déjà été démontré à plusieurs reprises, le commerce de détail est une activité induite. Le volume d'emploi total dans le commerce (salariés + indépendants) n'augmentait encore il y a peu globalement que grâce à la croissance démographique qui génère des besoins supplémentaires d'approvisionnement. En dehors de cet effet lié à la croissance démographique, les gains d'emplois des uns (uniquement du côté des salariés) sont intégralement compensés par les pertes d'emplois des autres (d'office les indépendants à l'échelle régionale). Il est donc clair que l'on est face à un jeu de vases communicants dont le résultat total est proche de zéro. Depuis de nombreuses années, l'évolution du volume total d'emplois dans le commerce de détail salariés + indépendants avait tendance à être inférieure en valeur relative à la croissance démographique¹². Désormais, en raison de la conjonction d'une croissance démographique moindre et de la captation par l'e-commerce d'une part de plus substantielle des achats réalisés par les ménages et donc de parts de marché aux dépens des acteurs du commerce de détail, cette évolution globale de l'emploi dans ce secteur est clairement négative.

Sous la pression des hard discounters et, désormais, de l'e-commerce, les commerces préexistants sont obligés de se restructurer afin de réduire la part dans leur chiffre d'affaires qui est réservée au paiement des salaires. C'est ce qui explique les nombreuses restructurations, voire les faillites et ou rachats accompagnés d'une restructuration, ces quinze dernières années de chaînes et groupes commerciaux Carrefour, Cora, Mestdagh, Delhaize, Makro mais aussi Blokker, FNAC, Camaieu, MS Mode, Pimkie, O'Cool, La Grande Récré, Free Record Shop...

Mettre de côté les arguments des promoteurs de nouveaux projets d'implantations commerciales en matière de création d'emploi au vu de l'effet attendu de vases communicants s'inscrit clairement dans la volonté de l'actuel gouvernement de réguler à l'avenir ces projets au travers des outils de l'aménagement du territoire plutôt que via des outils spécifiques liés au département du SPW en charge du développement économique.

Le secteur du commerce de détail au sein des Pays-Bas et de l'Allemagne où la régulation des implantations s'opère depuis plus de soixante ans via les outils de l'aménagement du territoire, et au travers de principes dont il nous semble pertinent de s'inspirer, ne se porte pas plus mal que le commerce de détail en Belgique ou en France, bien au contraire. On doit d'ailleurs noter l'existence d'une évasion significative du pouvoir d'achat d'une partie des ménages wallons vers les commerces situés aux Pays-Bas (vers le centre-ville de Maastricht mais aussi vers Vaals et Heerlen avec son Meubelboulevard) ainsi qu'en Allemagne (vers le centre-ville d'Aachen, mais aussi vers ses équipements commerciaux périphériques spécialisés dans l'électronique et les

¹² Voir à ce sujet le point 5.3 Indicateur 2 : Evolution par commune de l'emploi total salariés + indépendants dans le secteur commercial aux pp. 27-36 de la Note de recherche CPDT n°21 Le commerce (Lambotte J.-M. et Devillet G., 2011).

autres achats semi-courants pondéreux)¹³. Dans le sens inverse, les flux d'achats réalisés par nos voisins allemands et néerlandais vers les commerces belges se montrent beaucoup moins consistants (cf. pp. 35 et 36 de la Note de recherche CPDT n°21 Le commerce - Lambotte J.-M. et Devillet G., 2011).

4.2.7 Mobilité durable

Dans le cadre de l'outil LOGIC actuel, ce sous-critère évalue si la localisation du projet est susceptible de favoriser une mobilité durable en quantifiant un ratio entre le nombre de logements à proximité de ce dernier dans un certain rayon dépendant du type de commerce (350 m pour les achats courants, 3 km pour les achats semi-courants peu pondéreux et 10 km pour les achats semi-courants pondéreux) et la surface de vente prévue dans celui-ci.

Enfin, LOGIC compare les valeurs obtenues à des valeurs de référence déterminées selon la proximité à la fonction d'habitat de l'offre commerciale actuelle : un projet est significativement défavorable aux objectifs de mobilité durable si son indice de mobilité durable est inférieur d'un écart-type à la moyenne wallonne. Il est extrêmement défavorable si cet indice est inférieur de deux écarts-types à cette moyenne régionale.

Nous avons souligné combien l'indicateur propre à ce sous-critère tel qu'il est actuellement configuré au sein de l'outil LOGIC rate lui aussi largement la cible qu'il est censé viser. Selon le SRDC, un des objectifs visés à travers le dispositif de régulation mis en place en Wallonie est en effet de porter la part modale des modes de transports doux dans les déplacements liés aux achats d'une moyenne de 25 % peu avant 2015 à près de 30 %. Pourtant quand on analyse la distribution spatiale des périmètres qui permettent d'obtenir un feu vert pour des projets d'envergure habituelle (400 m², 1000 m² ou 2500 m²), on se rend compte que l'indicateur tel qu'il est configuré aujourd'hui accorde de telles cotes favorables même pour des localisations qui vont fortement renforcer la dépendance à la voiture. Si l'objectif recherché est globalement atteint en large partie pour les achats courants en dehors des grandes agglomérations (où la distance prise en compte pour le calcul du nombre de logements est de 350 m), ce n'est pas du tout le cas pour les commerces liés aux deux autres types d'achats. Les rayons de trois et dix kilomètres utilisés pour les achats semi-courants légers et lourds tendent en effet à favoriser des localisations qui renforcent la dépendance à la voiture et fragilisent les centralités, surtout en proche périphérie des grandes agglomérations et des villes moyennes et petites.

Nous recommandons donc explicitement de fixer les seuils en termes de nombre de logements en fonction non pas de la surface de vente du projet mais en fonction de la densité de population au sein de la commune. Comme nous l'avons proposé au point 3.1.2 ci-avant, il s'agirait de répartir les 253 communes francophones de Wallonie en dix classes de densité et de mesurer en tout point du territoire wallon le volume de logements situés dans un rayon adéquat pour favoriser l'usage de la marche à pied, voire du vélo pour une large partie tant des clients que du personnel.

Lors de l'expertise commerce en 2009 et 2010, nous avons recommandé de fixer ce rayon à 400 m pour les achats courants et à 700 m pour les achats semi-courants tant peu pondéreux que pondéreux. Les justifications liées aux choix de ces deux longueurs sont explicitées dans l'Annexe 7 du rapport final de la subvention 2008-2009 de l'expertise Commerce aux pages 50-66 (pp. 249-265 du fichier pdf qui intègre le rapport synthétique et l'ensemble de ses sept annexes) (Lambotte J.-M. *et al.*, 2009).

¹³ Voir à ce sujet le point 3.3.5 Evasion commerciale et commerce transfrontalier aux pp. 141-146 de l'Actualisation du schéma régional de développement commercial (UPCITY, 2021) et l'Atlas du commerce en Wallonie (Deville G., 2014).

In fine, voici les seuils que nous avons proposé se retenir de retenir à ce sujet.

Tableau 12 : Seuils proposés relatifs au nombre minimum de logements dans un rayon de 400 et de 700 m selon la classe de densité de la commune et le type de commerce

Source : Lambotte J.-M., Pirart F. & Mérenne-Schoumaker B., 2010, p. 19

Classe de densité (en hab./km ²) des 262 communes wallonnes	Seuil proposé pour les achats courants (en nombre de logements) sur base d'un rayon de 400 m	Seuil proposé pour les achats semi-courants (en nombre de logements) sur base d'un rayon de 700 m	
		Biens peu pondéreux	Biens pondéreux
De 20 à 35	80	150	100
De 35 à 50	100	200	120
De 50 à 75	120	250	150
De 75 à 100	150	300	200
De 100 à 150	180	400	250
De 150 à 200	210	500	300
De 200 à 300	250	600	350
De 300 à 500	300	900	400
De 500 à 900	350	1 200	500
+ de 900	400	1 500	600

Le grand nombre de classes de communes proposées (10) tient au fait que les écarts en termes de densité de population entre les communes les plus denses de Wallonie (max. 3.534 hab./km² à Saint-Nicolas) et les moins denses (min. 24,8 hab./km² à Daverdisse) sont très importants (rapport de 1 à 142 au maximum). Pour nous adapter au contexte local propre de chaque commune, il est apparu lors de l'expertise commerce que dix classes était l'optimum. Il faut noter que la population des communes change chaque année et que de temps en temps, certaines communes vont devoir changer de classe au niveau de cette classification. Les classes liées à la densité des communes ne doivent dès lors pas être trop larges sans quoi l'écart entre une de ces classes et la suivante s'avèrerait trop conséquent en ce qui concerne le seuil relatif au nombre minimal de logements à atteindre pour chacun des trois types de commerces.

Les justifications de la répartition des 262 communes wallonnes en dix classes et des seuils relatifs au nombre minimum de logements sont présentées aux pp. 76-88 de l'annexe 2 du rapport final de l'expertise commerce (Lambotte J.-M. *et al.*, 2010, Annexe 2¹⁴). Dès le rapport final de la subvention 2008-2009 de l'expertise commerce, ce choix du nombre de classes et des seuils relatifs au nombre de logements était discuté et justifié¹⁵.

Quatre dernières recommandations méritent d'être formulées à propos de ce sous-critère qui tient compte du nombre de logements comptabilisés dans un rayon de 400 m ou de 700 m du site d'implantation du projet.

¹⁴ Pour accéder directement à cette annexe, le lien est le suivant : https://cpdt.wallonie.be/sites/default/files/pdf/exp._commerce-annexe2-mai2010.pdf

¹⁵ Dans un premier temps, 9 classes de densité de population avaient été retenues en 2008-2009 (voir à ce sujet l'Annexe 7 du rapport final de la subvention 2008-2009 de l'expertise Commerce aux pages 50-66 (pp. 249-265 du fichier pdf qui intègre le rapport synthétique et l'ensemble de ses 7 annexes) (Lambotte J.-M. *et al.*, 2009). L'année suivante, la classe des communes les plus peuplées (+ de 500 hab./km²) a in fine été décomposées en deux nouvelles classes (de 500 à 900 hab./km² et + de 500 hab./km²).

Tout d'abord, comme pour le sous-critère « Vérification de l'absence de rupture d'équilibre entre les différentes fonctions urbaines » pour lequel, nous avons proposé de baser l'indicateur sur un indice de mixité des fonctions mis au point par la CPDT, nous suggérons que l'outil LOGIC, dans une prochaine mouture, permette de faire figurer les trois couches de données cartographiques que nous proposons de retenir pour le présent sous-critère relatif à la mobilité durable. Selon nous, ces trois couches de données cartographiques relatives au nombre de logements dans un rayon de 400 m pour les achats courants et de 700 m pour les achats semi-courants pondéreux et peu pondéreux doivent figurer en valeur absolue et en valeur relative en termes de ratio entre le nombre de logements présents dans le rayon considéré autour de chaque pixel composant le territoire wallon et le seuil du nombre de logements fixé dans le tableau présenté ci-avant tenant compte de la classe de densité de la commune concernée. Il doit être bien évidemment possible de naviguer, de zoomer ou dézoomer, sélectionner le territoire d'une commune spécifique, voire d'une adresse spécifique dans une telle base de données cartographiques afin de visualiser la distribution spatiale de ces variables.

Il convient aussi ici ce faisant d'être le plus transparent quant à la géographie des localisations préférentielles pour chacun des trois types de commerce au regard de la réalité du terrain propre à chaque entité communale qui compose le territoire wallon. Ceci s'inscrit à nouveau dans une double volonté d'éviter l'effet « boîte noire » et de conscientiser les acteurs de la promotion immobilière et ceux chargés au niveau local de la régulation des implantations commerciales sur comment parvenir à mettre le bon commerce au bon endroit dans un souci de pédagogie.

Bien entendu, mettre au point ce type de cartographie lors de la future remise à plat de l'outil LOGIC ne suffira pas sur le long terme, il conviendra d'assurer pour le contenu de cet indicateur une mise à jour annuelle de ces cartes. Cette actualisation doit concerner à la fois l'évaluation en tout point du territoire wallon du nombre de logements dans un rayon de 400 / 700 m grâce aux données du cadastre vu l'extraction qu'il réalise chaque 1^{er} janvier mais aussi le classement des 253 communes de la Wallonie francophone basé sur la densité de population par commune.

En troisième lieu, il convient selon nous d'appliquer ce sous-critère non seulement aux projets de plus de 400 m² mais aussi à tout autre projet d'implantation commerciale, quel que soit sa superficie, comme cela se réalise aux Pays-Bas et en Allemagne. En particulier pour les commerces d'achats semi-courants peu pondéreux, il est nécessaire d'éviter un contournement généralisé de ce type de critère par des projets individuels qui feraient moins de 400 m² et qui seraient localisés en des lieux tout à fait dépendants de la voiture, sachant que ceux-ci font de grands torts aux centres-villes.

La dernière recommandation à formuler à ce sujet vise le fait que, dans les requêtes associées aux données que doit encoder le demandeur et dont devront tenir compte les personnes chargées de prendre position sur la demande de permis, on intègre à l'outil le nombre de logements qu'il est prévu d'inclure dans le projet en lui-même s'il s'agit d'un projet mixte. On pourrait aussi intégrer de la même manière, le nombre de logements de l'un ou l'autre projet qui serait le fait d'un autre promoteur ou de ce même promoteur dans le voisinage immédiat du site du projet et qui serait déjà approuvé (ou en voie de l'être). Il s'agit là d'une mesure de souplesse à l'égard de ce sous-critère qui s'inscrit dans l'air du temps vu l'intérêt de s'inscrire désormais dans une forte mixité des fonctions pour des fonctions aussi compatibles que le logement et le commerce de détail.

4.2.8 Accessibilité sans charge spécifique pour la collectivité

Pour rappel, l'outil LOGIC évalue via ce sous-critère l'importance de la desserte en transport en commun aux alentours du projet tenant compte de deux paramètres : la distance euclidienne à l'arrêt de bus/tram/métro considéré (maximum 350 m) et la somme de la fréquence de passages de chacune des lignes de bus susceptibles de s'arrêter au niveau de cet arrêt un samedi. Dans

sa configuration actuelle, ce sous-critère n'est mis en œuvre que pour les projets relatifs aux biens de consommation courante et semi-courante légers.

Une fois que le calcul des fréquences cumulées de passage de bus aux arrêts à moins de 350 mètres du projet est réalisé, cette valeur est comparée à des valeurs de référence qui varient selon le type de communes. A ce stade, sont à ce sujet distinguées trois classes de communes sur la base de la typologie commerciale des communes établies par le SEGEFA (typologie présentée au point 2.2 de cette annexe) : les communes d'agglomération, les communes bien équipées et les autres types de communes. Ces valeurs de référence (moyenne régionale par type de commune et écart type fixant la limite entre un feu vert, un feu orange et un feu rouge) ont été estimées par le SEGEFA sur la base de la desserte en transport en commun de l'offre commerciale existante au moment de l'élaboration de cet indicateur.

Nous avons souligné qu'il est pour nous malvenu d'appliquer ce type de critère relatif à la desserte en transport en commun aux commerces d'achats courants. Si on veut minimiser la dépendance à la voiture liée aux déplacements pour aller faire ce type d'achats, il vaut mieux répartir ce type d'équipement (en particulier les libres services alimentaires) en cohérence avec les lieux de concentration de la fonction résidentielle (qu'on soit en ville, en milieu périurbain ou en milieu rural, y compris dans des localités dont la desserte en bus se limite à très peu de choses, voire est inexistantes car le village dispose d'une gare qui facilite l'accès aux villes voisines).

A l'opposé, nous recommandons d'appliquer aussi ce sous-critère relatif à la qualité de la desserte en bus/tram/métro aux commerces d'achats semi-courants pondéreux même s'il convient à cet égard d'adapter les seuils requis par rapport à ce qui peut être exigé pour les commerces d'achats semi-courants peu pondéreux. En effet, ces derniers doivent avoir une localisation la plus centrale possible et donc se situer là où, par rapport au contexte local, l'accessibilité par les alternatives est proche du maximum possible tandis que les commerces qui vendent des produits pondéreux peuvent bénéficier d'une accessibilité bien plus limitée par les alternatives à la voiture. Néanmoins, vu qu'une partie non négligeable des ménages wallons ne disposent pas d'une voiture propre (25,1 % selon le tout récent Focus n°53 de l'IBSA¹⁶ sur la base des données de 2019 de Statbel (récoltées auprès de la DIV, du Registre national et de BelcoTax) et vu le revenu assez faible dont dispose la plupart des employés du secteur du commerce de détail, il est bon pour ces nombreuses personnes que ce type de commerces bénéficie aussi *a priori* d'une desserte minimale en bus/tram/métro.

De plus, lors de l'analyse des effets potentiellement indésirables de ce sous-critère, nous avons pointé du doigt le fait que fixer un seuil uniforme à travers l'ensemble du territoire wallon en termes de fréquence cumulée de la desserte en bus/tram/métro est impossible, même en répartissant les 253 communes de la Wallonie francophone en plusieurs classes, sans créer de fréquentes situations où celui-ci est franchement inadapté au contexte local. En effet, nous avons montré à cette occasion que pour chacun des trois grands types de communes proposés par le SEGEFA, on pouvait parfois compter pour certaines communes un nombre considérable d'arrêts de bus qui dépasse (et parfois de beaucoup) le seuil ainsi proposé par le SEGEFA et qu'*a contrario*, on trouve dans ce même groupe de communes, certaines entités où aucun arrêt de bus n'atteint ce seuil fixé, ni le seuil fixé moins 1 ou 2 écarts types.

Plutôt que de chercher à trouver une typologie plus adaptée pour fixer des seuils homogènes à l'intérieur d'un même type de communes dans l'ensemble du territoire wallon, nous recommandons de changer de logique à propos de cette desserte minimale. Lorsque cette question a été

¹⁶ Cf. p. 5 de ce numéro consacré au thème : Où sont les voitures ? Une géographie de l'équipement automobile des ménages à Bruxelles et en périphérie proche - https://ibsa.brussels/sites/default/files/publication/documents/Focus-53_FR.pdf

traitée lors de l'expertise commerce en 2009 et 2010, nous l'avons résolue en choisissant de fixer comme seuil de fréquence minimum une valeur propre à chaque commune qui corresponde à la fréquence de la ligne de bus/tram/métro la plus fréquente parmi celles qui desservent cette entité. C'est selon nous la seule bonne méthode pour mettre au point un indicateur qui puisse au mieux être adapté au contexte local aux « quatre coins » du territoire wallon.

Concernant le sous-critère de l'accessibilité par les transports en commun, nous avons donc préconisé lors de l'expertise commerce (Lambotte J.-M. *et al.*, 2010) d'examiner si l'arrêt situé à moins de 500 m du projet est desservi par une ou plusieurs lignes dont la fréquence cumulée dépasse une certaine fraction de la fréquence de la ligne la plus fréquente circulant au sein de la commune en question, en fixant cette fraction à minimum 100 % pour les commerces d'achats semi-courants peu pondéreux et à 75 % pour les commerces d'achats semi-courants pondéreux.

Pour attester de la pertinence de cette recommandation, nous avons reproduit en annexe un recueil de différentes cartes produites lors de l'expertise commerce en 2009 à ce sujet. Celles-ci, couvrant plusieurs sous-régions au sein du territoire wallon, présentent le résultat du croisement entre les noyaux commerçants délimités à l'époque sur la base du cadastre et une cartographie des disques de 500 m de rayon situés autour des arrêts de bus bénéficiant d'une fréquence de passage cumulée dépassant certains seuils en comparaison de la fréquence de la ligne la plus fréquente au sein de chaque commune.

A nouveau, comme pour le sous-critère précédent et celui relatif à la mixité des fonctions, il convient ici aussi d'être le plus transparent quant à la géographie des localisations préférentielles par rapport à l'indicateur proposé ici par rapport à la desserte en bus/tram/métro. Ceci s'inscrit à nouveau dans une double volonté d'éviter l'effet boîte noire que l'on peut avoir avec l'outil LOGIC dans sa configuration actuelle et de conscientiser les acteurs de la promotion immobilière et ceux chargés au niveau local de la régulation des implantations commerciales sur comment parvenir à mettre le bon commerce au bon endroit dans un souci pédagogique.

Bien entendu, ici aussi, mettre au point ce type de cartographie lors de la probable future remise à plat de l'outil LOGIC ne suffira pas sur le long terme. Il conviendra donc d'assurer pour le contenu de cet indicateur une mise à jour annuelle de ces cartes en collaboration avec l'AOT (l'Autorité Organisatrice du Transport intégrée au SPW Mobilité et Infrastructures).

Enfin, ici aussi, il convient selon nous d'appliquer ce sous-critère non pas seulement aux projets de plus de 400 m² mais aussi à tout autre projet d'implantation commerciale, quel que soit sa superficie, comme pour le précédent critère.

5. CONCLUSIONS

Sur la base de l'analyse du fonctionnement de l'outil LOGIC, il apparaît que celui-ci ne parvient pas encore pleinement à jouer le rôle qu'entendait lui faire jouer le législateur lorsqu'il a retenu les quatre critères et les huit sous-critères listés à prendre en considération lors de l'examen des projets d'implantation commerciale. L'outil étant mal calibré à différents niveaux, les évaluations qu'il fournit ne sont pas toujours en phase avec ce qu'on peut intuitivement considérer être un développement territorial durable. En particulier, dans sa configuration actuelle, cet outil d'aide à la décision ne permet pas du tout à nos yeux d'orienter les nouvelles implantations commerciales de manière à redynamiser l'offre commerciale des pôles commerciaux situés au cœur des centralités urbaines et rurales et à contribuer à la lutte contre la dépendance à la voiture.

L'une des faiblesses majeures identifiées concerne la typologie commerciale des communes établie en 2012 qui sert à calibrer certains indicateurs. Le fait que la classe des communes d'agglomération regroupe des communes aux profils commerciaux assez éloignés nous semble susceptible de générer des effets territoriaux indésirables non négligeables au niveau de ces communes.

Une autre faiblesse réside dans la mauvaise calibration des deux sous-critères qui doivent contribuer à une mobilité plus durable. Les indicateurs ainsi produits s'avèrent dans certains cas très laxistes et dans d'autres cas tellement sévères qu'aucune localisation d'un nombre non négligeable de communes ne peut être retenue comme générant une cotation favorable à cet égard. Le sous-critère relatif à la mixité des fonctions est lui aussi mal calibré car tel qu'il fonctionne, ce ne sont pas les centres-villes qui disposent de l'indice de mixité le plus élevé mais d'autres lieux qui disposent également dans leur voisinage de bâtiments agricoles et de terrains non urbanisés.

Malgré ces faiblesses, l'outil LOGIC présente un intérêt indéniable par le fait qu'il constitue un outil d'aide à la décision qui objective et traite chaque demande de permis de façon relativement homogène en minimisant la part de subjectivité inhérente à ce type de décision. Le fait qu'il distingue clairement les trois grands types d'achats lors de l'examen des demandes de permis est selon nous une avancée majeure et fondamentale qu'a permis cet outil par rapport à ce qui existait précédemment.

Suite à cette analyse des effets potentiellement indésirables de l'outil LOGIC, nous formulons de multiples recommandations, c'est-à-dire des pistes d'amélioration du fonctionnement de cet outil afin qu'il contribue davantage à la redynamisation des polarités commerciales centrales situées au cœur des centralités urbaines et rurales et à la lutte contre la dépendance à la voiture.

Plusieurs des recommandations que nous formulons visent aussi à améliorer la transparence de l'outil qui a pour la quasi-totalité des acteurs qui sont amenés à l'utiliser un effet de « boîte noire » malgré l'existence d'une annexe du Vade-mecum du décret qui explique la façon dont chacun des sept indicateurs qui le composent fonctionne.

Plusieurs des recommandations formulées visent notamment à éviter certains effets indésirables qui, vu le fonctionnement de plusieurs critères favorisent explicitement des projets y compris d'envergure qui s'implanteraient au sein des communes secondaires des grandes agglomérations (au détriment des communes voisines, qu'elles soient internes à ces agglomérations ou extérieures à celles-ci), en ce compris en des localisations fort dépendantes de la voiture.

D'autres visent à minimiser certains côtés très généreux, voire laxiste de l'outil pour certains critères, dû au fait que ceux-ci sont parfois mal calibrés. Nous avons notamment cherché à corriger les faiblesses de l'outil qui donnent *a priori* des cotations vite plutôt défavorables à des projets qui s'implanteraient dans des communes peu densément peuplées, y compris au cœur de la localité principale de celle-ci. Nous avons aussi voulu corriger là où lors de la conception de l'outil, ses auteurs ont tenté d'éviter d'être trop pénalisant pour les communes peu densément peuplées, à tel point que, ce faisant, celui-ci en devient excessivement permissif au sein des territoires les plus densément peuplés, y compris pour des projets de grande envergure qui, potentiellement, pourraient renforcer le déclin des centres-villes voisins et renforcer la dépendance à la voiture.

Nos recommandations visent explicitement, par rapport à ce qu'a pour effet l'outil LOGIC actuel, à être bien plus strict concernant la localisation future des commerces d'achats semi-courants peu pondéreux. Ce type d'achats, typiques des centres-villes, doit, selon nous, être le plus possible implanté au sein de périmètres de polarités commerciales centrales ou d'aires centrales d'approvisionnement, c'est-à-dire des périmètres où se concentre le commerce et qui, par rapport au contexte local, offre une accessibilité optimale par les alternatives à la voiture, comme le pratiquent explicitement les néerlandais et les allemands. Bien entendu, pour aller dans ce sens,

il s'agirait de délimiter au sein de la plupart des communes un ou plusieurs périmètres de ce type par commune. Comme en Allemagne, afin d'éviter trop de rigidité, on pourrait toutefois permettre que des projets commerciaux périphériques intègrent des commerces qui vendent jusqu'à 10 % de biens de consommation semi-courante peu pondéreux (comme c'est souvent le cas dans beaucoup d'hypermarchés et de grands supermarchés). Il s'agit là de la modification la plus forte par rapport aux pratiques qui ont cours en Belgique (ainsi que dans les autres pays dits latins) depuis plus de cinquante ans.

Nous recommandons d'ailleurs d'appliquer les quatre sous critères relatifs à la protection de l'environnement urbain, d'une part, et à la contribution à une mobilité plus durable, d'autre part, non seulement aux projets de plus de 400 m² mais aussi à ceux qui ont une surface de vente inférieure à ce seuil. Cela nous semble indispensable si l'on veut minimiser à terme la très forte dépendance à la voiture qui caractérise la Wallonie à cet égard lorsque l'on se compare avec les régions et pays voisins (Blain S. *et al.*, 2021, pp. 16 à 18).

Globalement, nous recommandons d'intégrer davantage la régulation liée aux implantations commerciales avec la gestion des projets immobiliers résidentiels afin de promouvoir à l'avenir une très forte mixité entre le commerce et le logement, en particulier pour les commerces d'achats courants et d'achats semi-courants peu pondéreux. Associer fortement ces deux types de développement s'inscrit pleinement dans la volonté de l'actuel gouvernement d'intégrer la régulation des implantations commerciales aux outils de l'aménagement du territoire via le CoDT et les outils stratégiques dédiés au commerce au sein du SDT à l'échelle régional et des SDC à l'échelle communale.

En ce qui concerne les achats courants, nous allons même jusqu'à proposer une logique spatiale articulant le commerce et les lieux de résidence de la population qui pourrait aider à la délimitation des futures centralités par les communes comme cela est prévu au travers de la réforme du CoDT et du SDT, en vue là aussi de fortement minimiser à l'avenir la dépendance à la voiture associée à ce type d'achats.

A contrario, nous avons recommandé de retirer certaines contraintes que prévoyait l'actuelle version de l'outil LOGIC et que nous jugeons excessives, voire contraires à ce qui est souhaité si l'on veut tendre vers une mobilité plus durable (nous proposons par exemple de retirer du champ d'application du sous-critère qui traite de l'accessibilité en bus les commerces d'achats courants, de porter la distance seuil à partir d'un arrêt de bus de 350 m à 500 m et de laisser tomber complètement 3 des 8 sous-critères actuellement intégrés à l'outil : les deux qui concernent les objectifs de politique sociale ainsi que le premier visant à favoriser la mixité commerciale).

Quelle que soit le futur de l'outil LOGIC, il reste nécessaire, pour prendre les bonnes décisions, de disposer d'un relevé de l'offre commerciale régulièrement mis à jour, comme celui qui alimente cet outil d'aide à la décision. Il serait toutefois bon que ces données de l'offre commerciale soient davantage rendues accessibles (notamment pour les divers bureaux d'études et les communes qui auront à utiliser activement ces données), tout comme les autres données qui peuvent facilement être cartographiées et qui sont internes à l'outil, à l'image des nodules commerciaux délimités par le SEGEFA sur la base de ces relevés de l'offre et qui font, dans la foulée de ceux-ci, l'objet eux aussi d'une actualisation jusqu'ici régulière.

6. BIBLIOGRAPHIE

Antoine S., Foulon C., Gregoire V., Lannoy M., Liberton L., Marek A., Neri P., Poleur G., Tailfer L. & Godfroid I. (2015). Vade-mecum décret du 5 février 2015 relatif aux implantations commerciales. In Service Public de Wallonie, Direction générale opérationnelle de l'économie, de l'Emploi et de la Recherche. Département du développement économique, Direction des Implantations Commerciales. Jambes. 126 – 147. https://economie.wallonie.be/Dvlp_Economique/Implantations_commerciales/Doc/VADE%20MECUM%20V1.0%20-%202012.05.2015.pdf. Consulté en mars 2022.

Antoine S. (2017). Politique des implantations commerciales : des décisions ... LOGIC ? In SPW éditions, les Analyses commerciales, 5. https://economie.wallonie.be/Dvlp_Economique/Implantations_commerciales/Doc/Doc2017/Think%20Retail%205%20-%20Des%20décisions%20...%20LOGIC%20-%202013.04.2017.pdf, consulté en mars 2022.

Bazet-Simoni, C., Lambotte, J.-M., Leclercq, A., Devillet, G., Malherbe, A., & Vandermotten, C. (2011-a). Structure fonctionnelle du territoire wallon : hiérarchie urbaine et aires d'influence. In Diagnostic territorial de la Wallonie CPDT 2011 (pp. 261-275). Belgium : Conférence Permanente du Développement Territorial (CPDT). <https://hdl.handle.net/2268/289709> ou <https://cpdt.wallonie.be/publications/diagnostic-territorial-de-la-wallonie>

Bazet-Simoni, C., Lambotte, J.-M., Leclercq, A., Devillet, G., Malherbe, A., & Vandermotten, C. (2011-b). Hiérarchie urbaine et aires d'influence, Notes de recherche CPDT, 25. <https://cpdt.wallonie.be/publications/note-de-recherche/note-de-recherche-25>

Bianchet B., Blaffart M., Claeys D. Dupond X., Lambotte J.-M., Maldage H. et Van Ngoc H. (2018). Recherche 8 : Urbanisation des nœuds et mixité des fonctions – Rapport final – Décembre 2018 – Rapport scientifique, CPDT, Lepur-ULiège et CREAT-UCLouvain - <https://hdl.handle.net/2268/238270>

Blain S., Defer V., Lambotte J.-M., Hendrickx S. et Halleux J.-M. (2021). Benchmark consacré aux dispositifs de régulation des implantations commerciales, Annexe 5B du rapport final de la recherche R1 : Intensification et requalification des centralités pour lutter contre l'étalement urbain et la dépendance à la voiture, CPDT, Lepur-ULiège - <https://orbi.uliege.be/handle/2268/289467>

Charlier J. et Reginster I. (2021) Les polarités de base – Des balises pour identifier des centralités urbaines et rurales en Wallonie, in : Working paper de l'IWEPS n°32, 54 p. - <https://www.iweps.be/wp-content/uploads/2021/04/WP32.pdf>

Deville G., Jaspard M. & Vazquez Parras J. (2014). Atlas du commerce en Wallonie. Structures, dynamiques, comportements spatiaux des consommateurs. In Presses Universitaires de Liège. Liège – Belgique. 108.

Dujardin S., Labeeuw F.-L., Melin E., Pirart F. et Teller J. (2010). Thème 2B Structuration du territoire pour répondre aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre – Rapport final, CPDT. - <https://cpdt.wallonie.be/sites/default/files/pdf/th2bannexe1-r.pdf>

Gouvernement Wallon. (2015a). Décret du 05 février 2015 relatif aux implantations commerciales. <https://wallex.wallonie.be/eli/loi-decret/2015/02/05/2015200758/2015/06/01?doc=29135&rev=30726-18245>, consulté en mars 2022.

Gouvernement Wallon. (2015b). Arrêté du Gouvernement wallon du 02 avril 2015 précisant les critères à prendre en considération lors de l'examen des projets d'implantation commerciale - <https://wallex.wallonie.be/de/contents/acts/2/2995/1.html>, consulté en mars 2022.

Gouvernement Wallon. (2015c). Arrêté du Gouvernement wallon du 02 avril 2015 relatif à la procédure et à diverses mesures d'exécution du décret du 5 février 2015 relatif aux implantations commerciales et modifiant le Livre 1er du Code de l'Environnement - <https://wallex.wallonie.be/eli/arrete/2015/04/02/2015201976/2015/05/09>, consulté en mars 2022.

Lambotte J.-M., Bastin A., Pirart F. & Mérenne-Schoumaker B. (2009). Expertise spécifique 1 Implantations commerciales –Rapport final de la subvention 2008-2009, CPDT, 3 p. (+ 7 Annexes : 290 p.) - <https://cpdt.wallonie.be/recherches/annee-2008-2009/implantations-commerciales-2008-2009>, consulté en mars 2022.

Lambotte J.-M., Pirart F. & Mérenne-Schoumaker B. (2010). Expertise spécifique 1 Implantations commerciales –Annexe 1 Synthèse finale, CPDT, Mai 2010, 31 p. (+ Annexe 2 – 105 p. + Annexe 3 – 73 p.) - <https://cpdt.wallonie.be/recherches/annee-2009-2010/implantations-commerciales>, consulté en mars 2022.

Lambotte J.-M. et Devillet G. (2011). Le commerce, Notes de recherche CPDT, n°21. https://cpdt.wallonie.be/sites/default/files/pdf/ndr_21.pdf

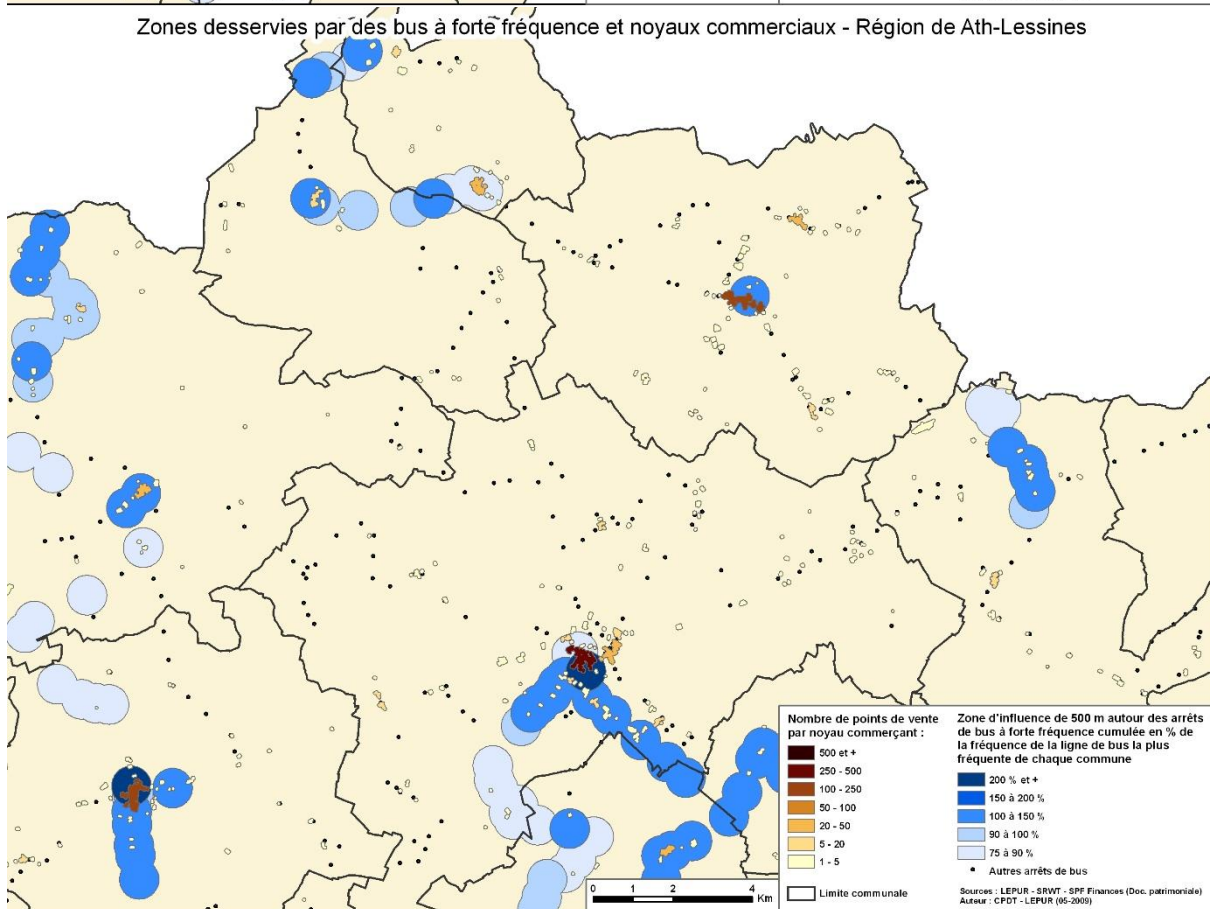
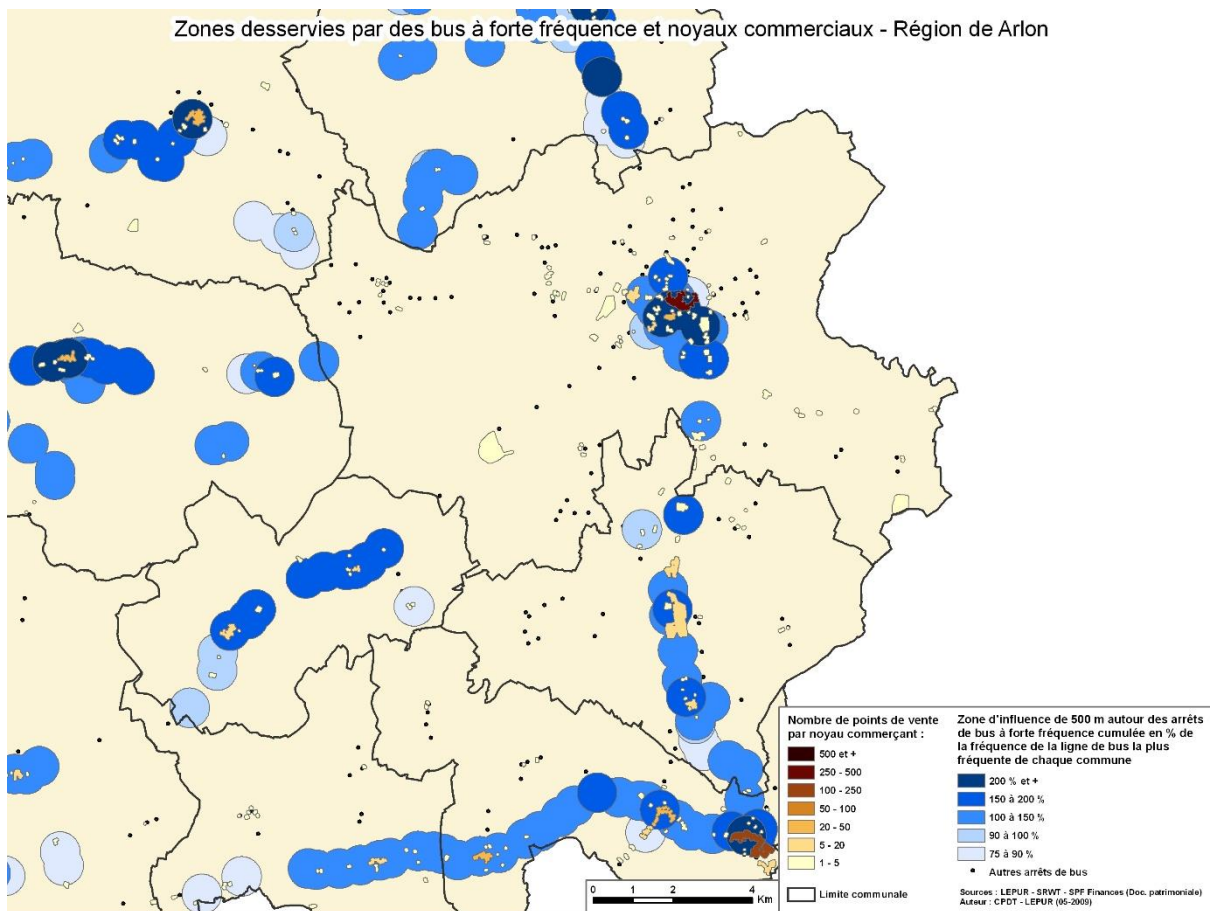
Moreno C., (2020). Droit de cité – De la « ville-monde » à la ville du « quart d'heure » Editions de l'Observatoire.

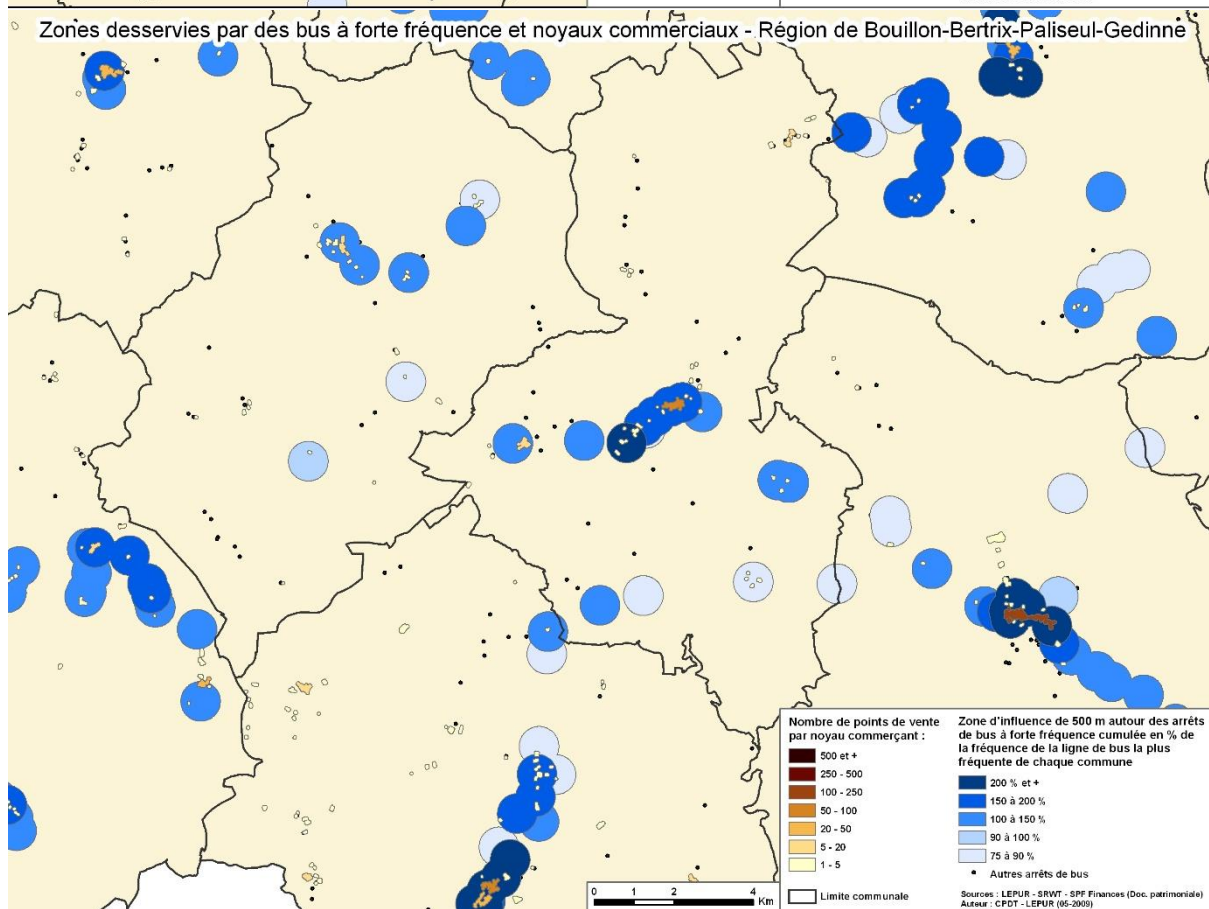
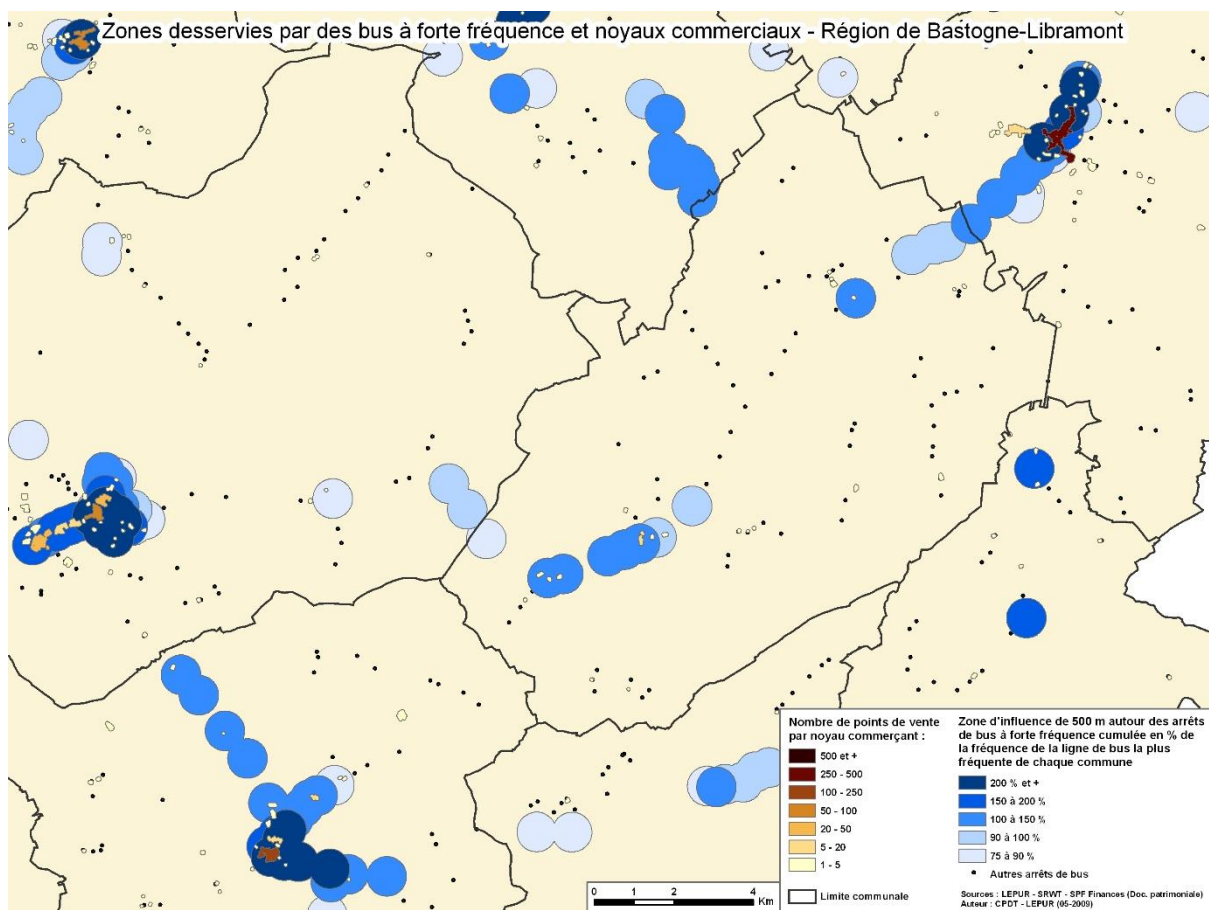
SPW. (2014). Schéma Régional de Développement Commercial. In Service Public de Wallonie, Direction générale opérationnelle de l'économie, de l'Emploi et de la Recherche. Département du développement économique, Direction des Implantations Commerciales. Jambes. 98 p. https://economie.wallonie.be/Dvlp_Economique/Implantations_commerciales/Doc/SRDC%20light.pdf. Consulté en mars 2022.

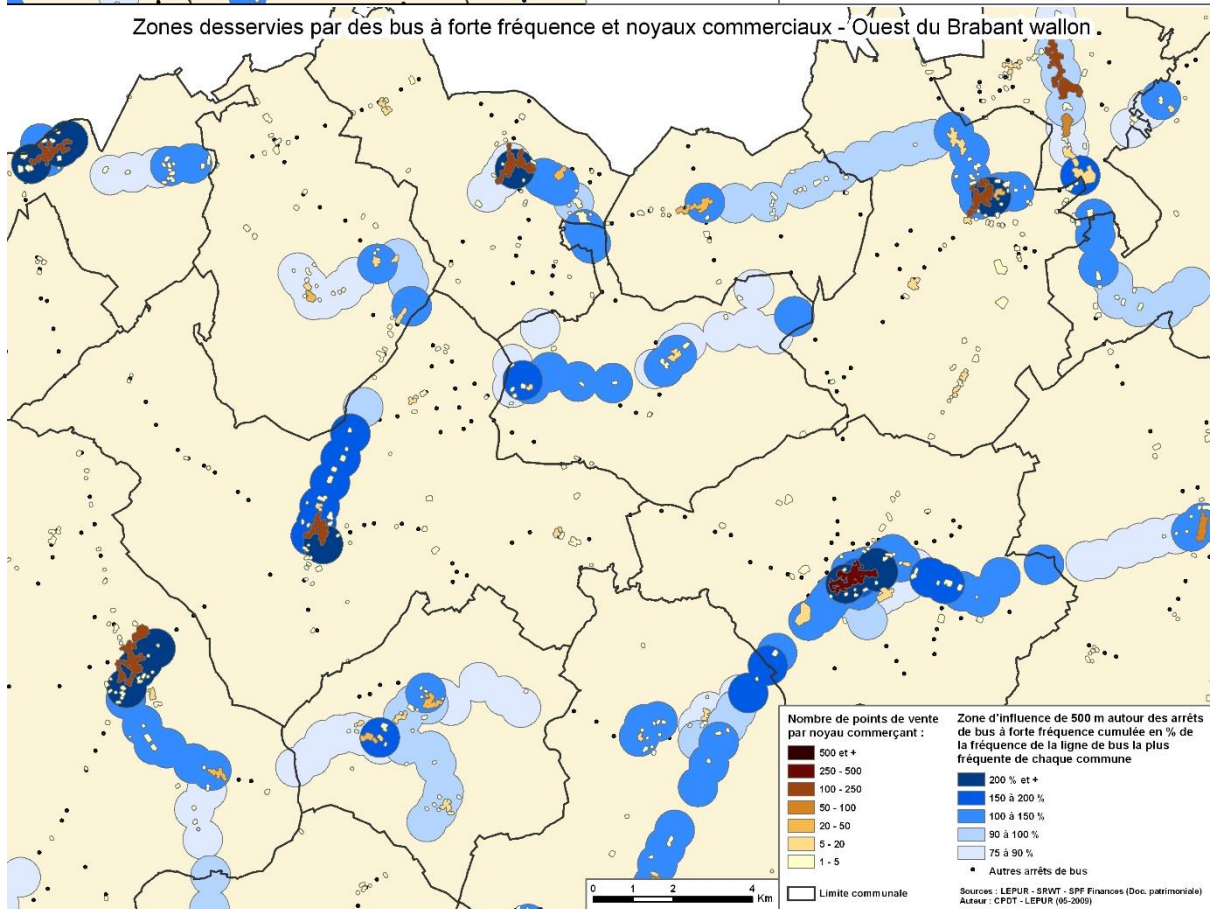
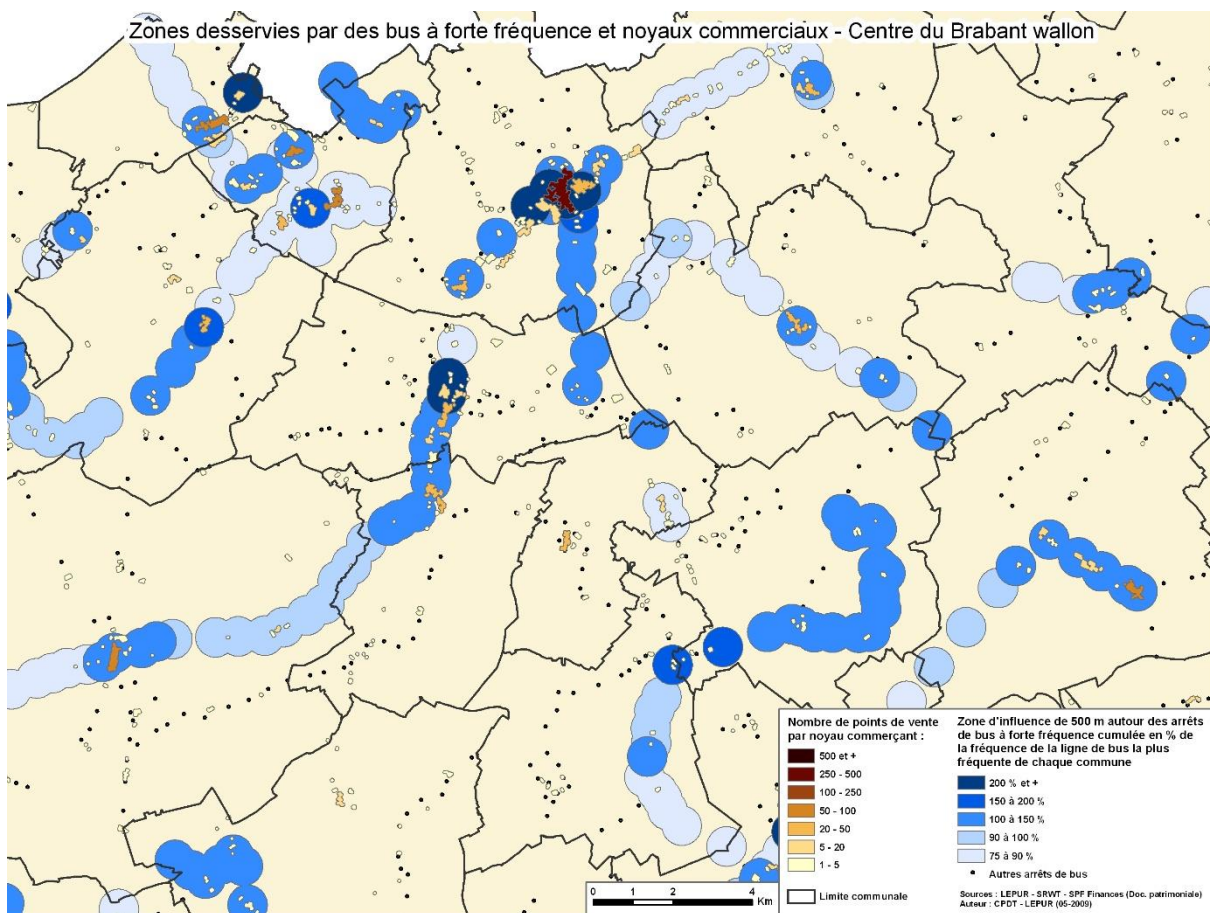
UPCity et al., (2021). Actualisation du schéma régional de développement commercial - Livrable-IV.

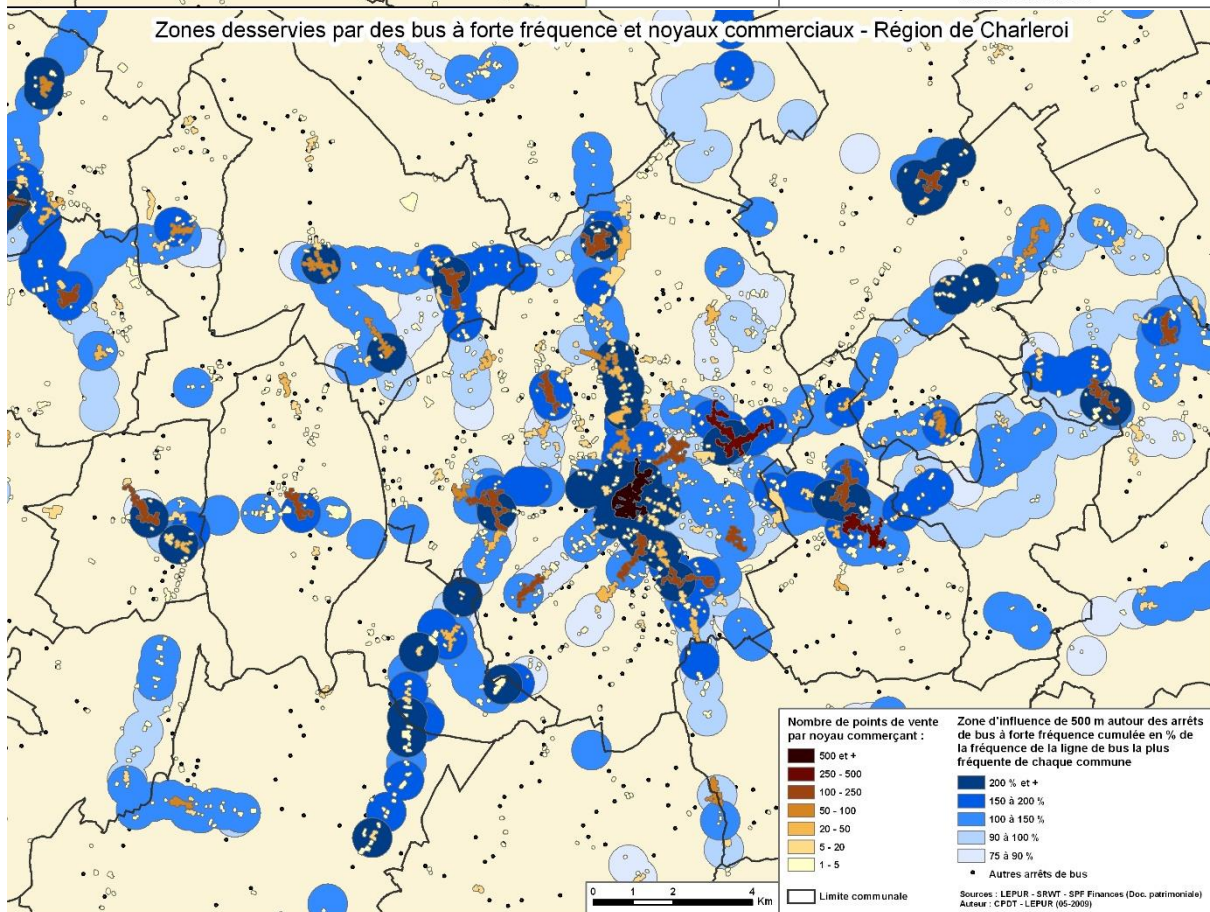
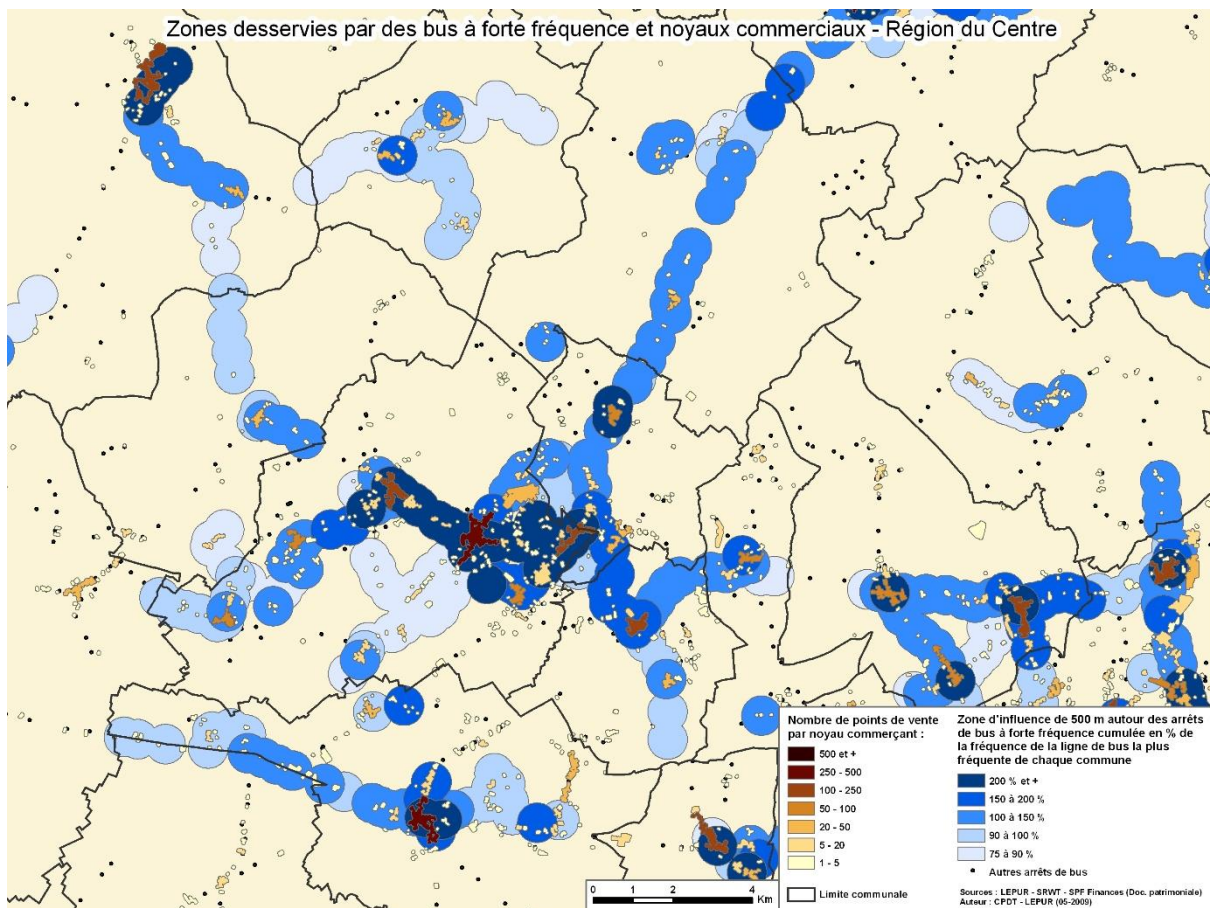
ANNEXE : RECUEIL DE CARTES LIÉES AU SOUS-CRITÈRE RELATIF À L'ACCESSIBILITÉ EN BUS POUR PLUSIEURS SOUS-RÉGIONS DE WALLONIE

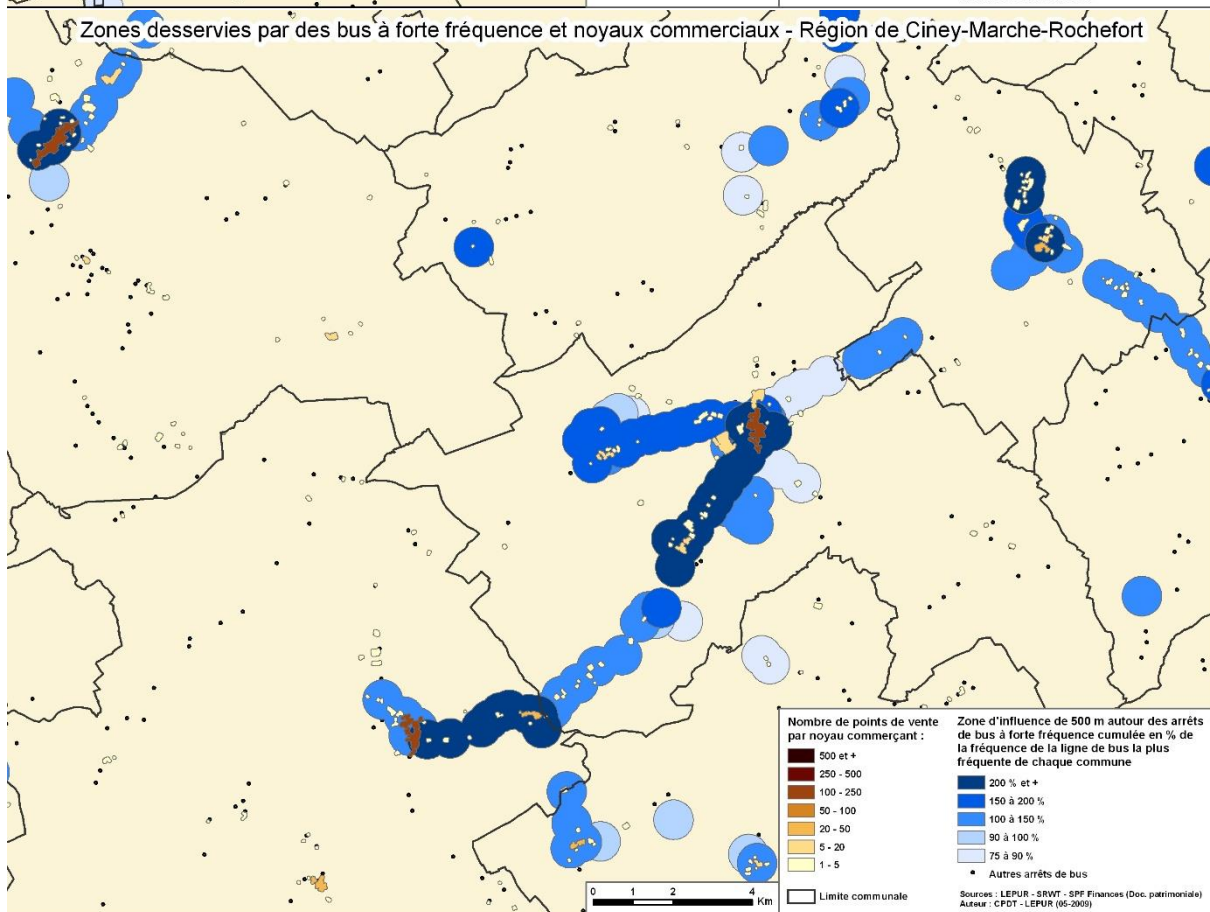
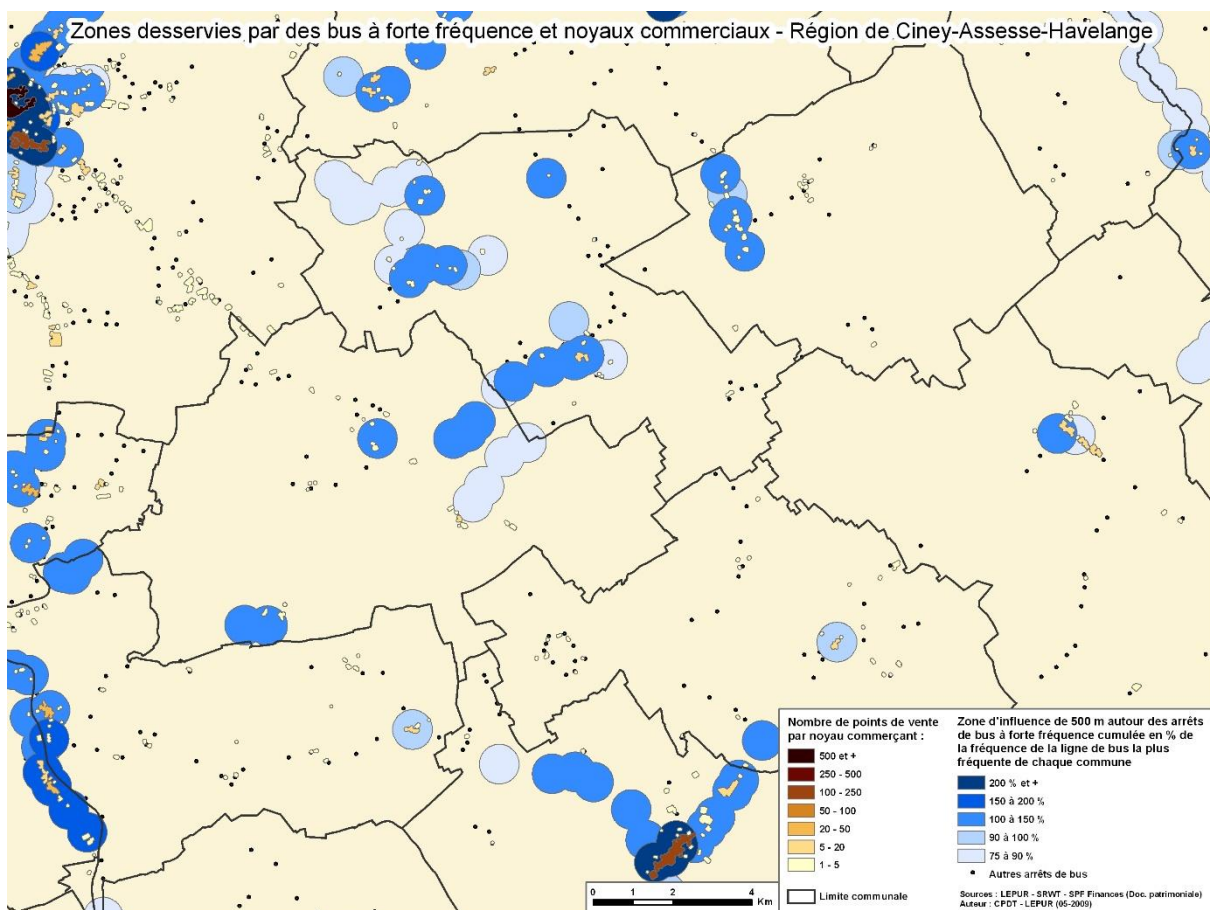
Voici un recueil de différentes cartes produites lors de l'expertise commerce en 2009 à partir du croisement entre les noyaux commerçants délimités sur la base du cadastre et une cartographie des disques de 500 m de rayon situés autour des arrêts de bus bénéficiant d'une fréquence de passage cumulée dépassant certains seuils en comparaison de la fréquence de la ligne la plus fréquente au sein de chaque commune de plusieurs sous-régions au sein du territoire wallon.

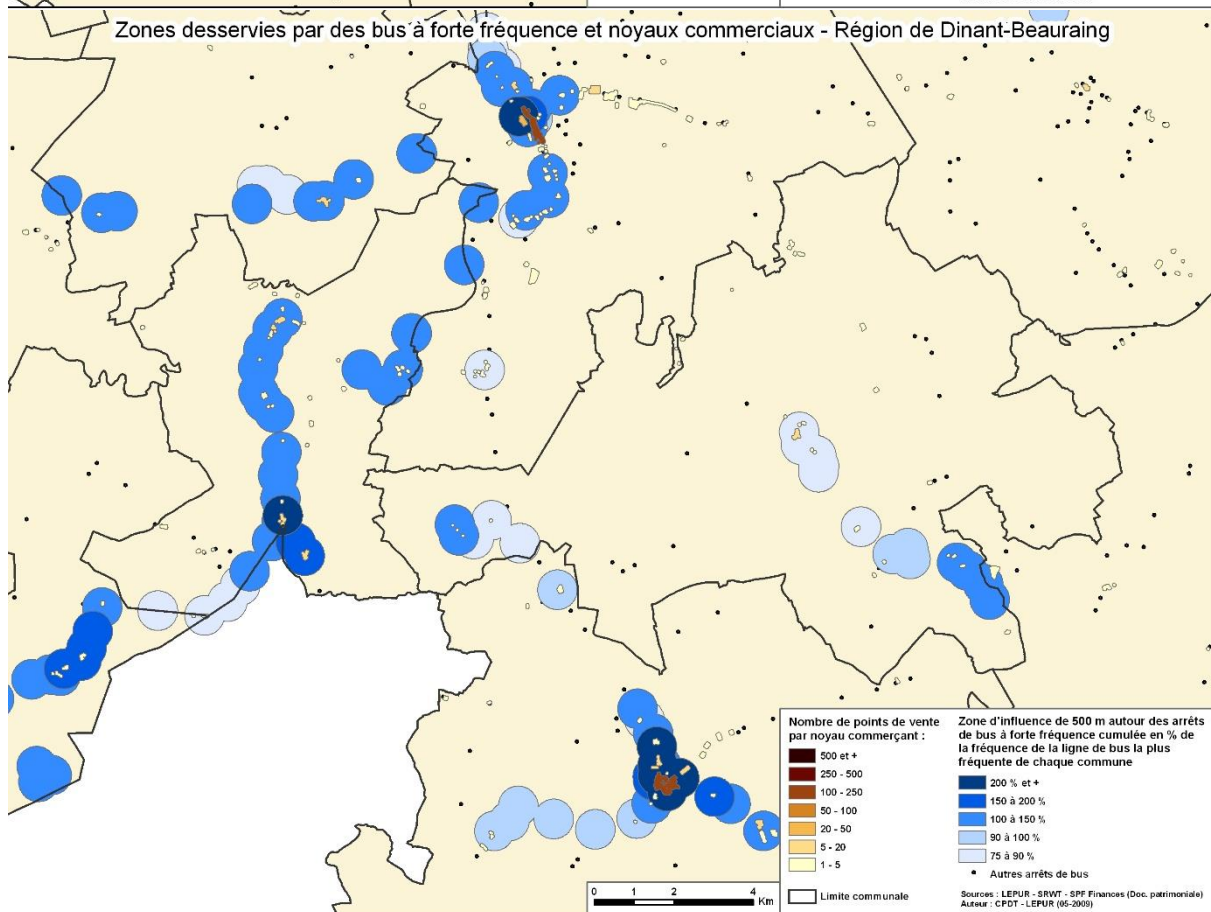
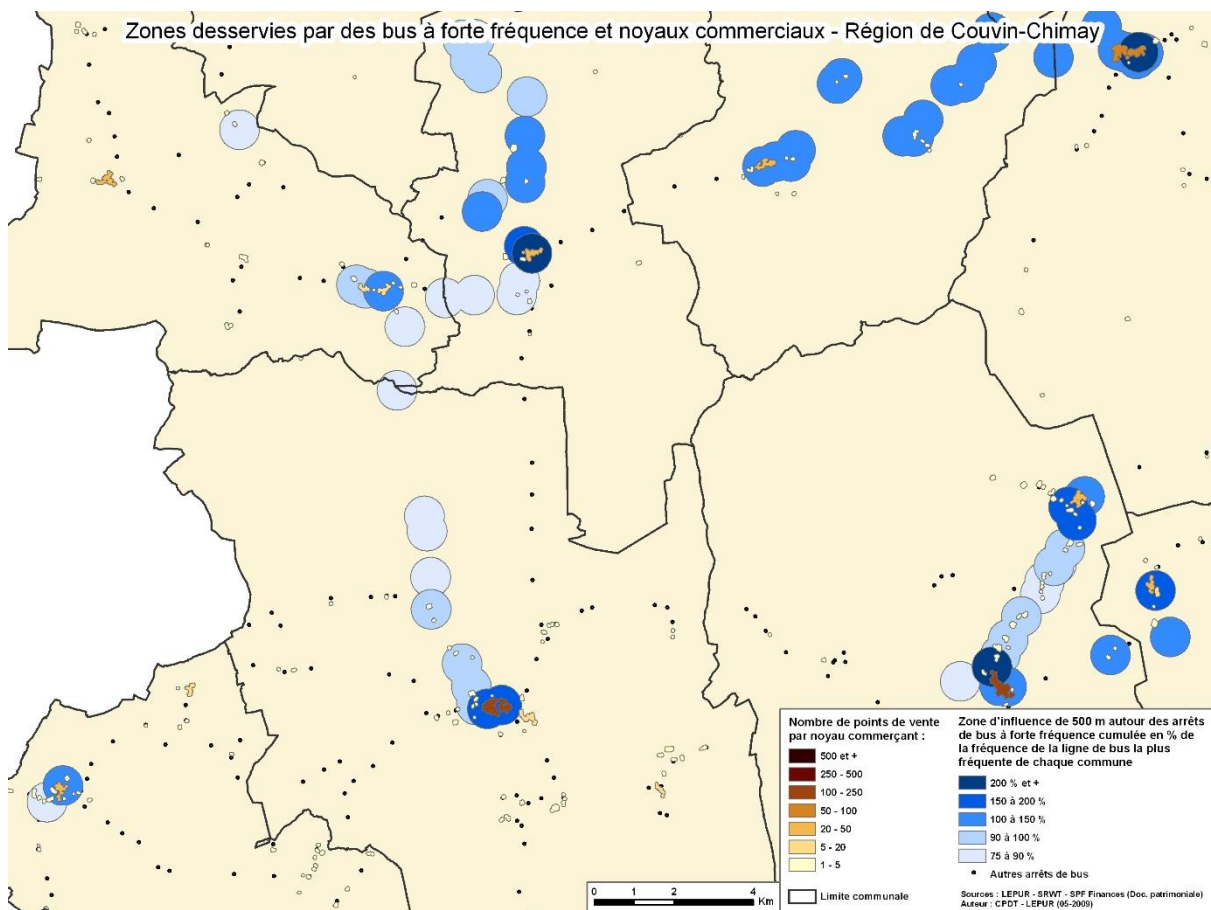




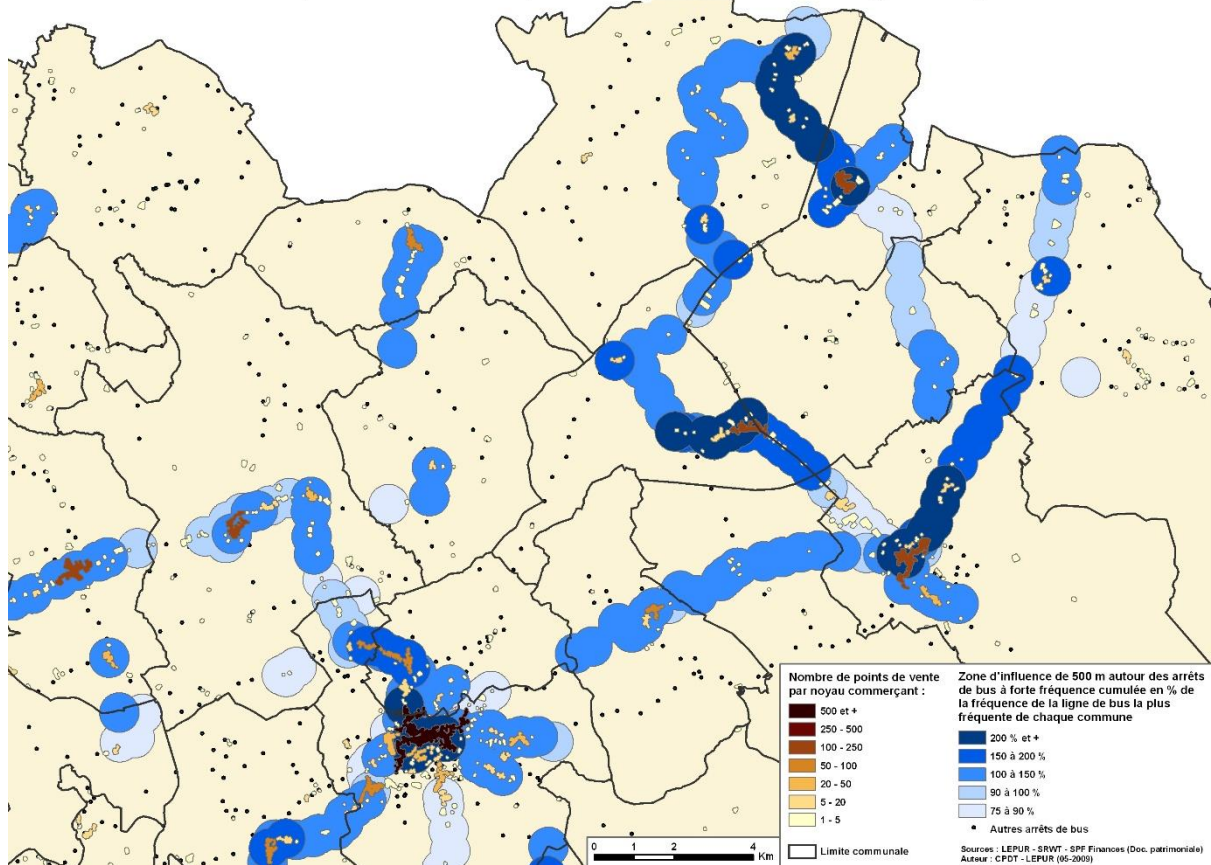




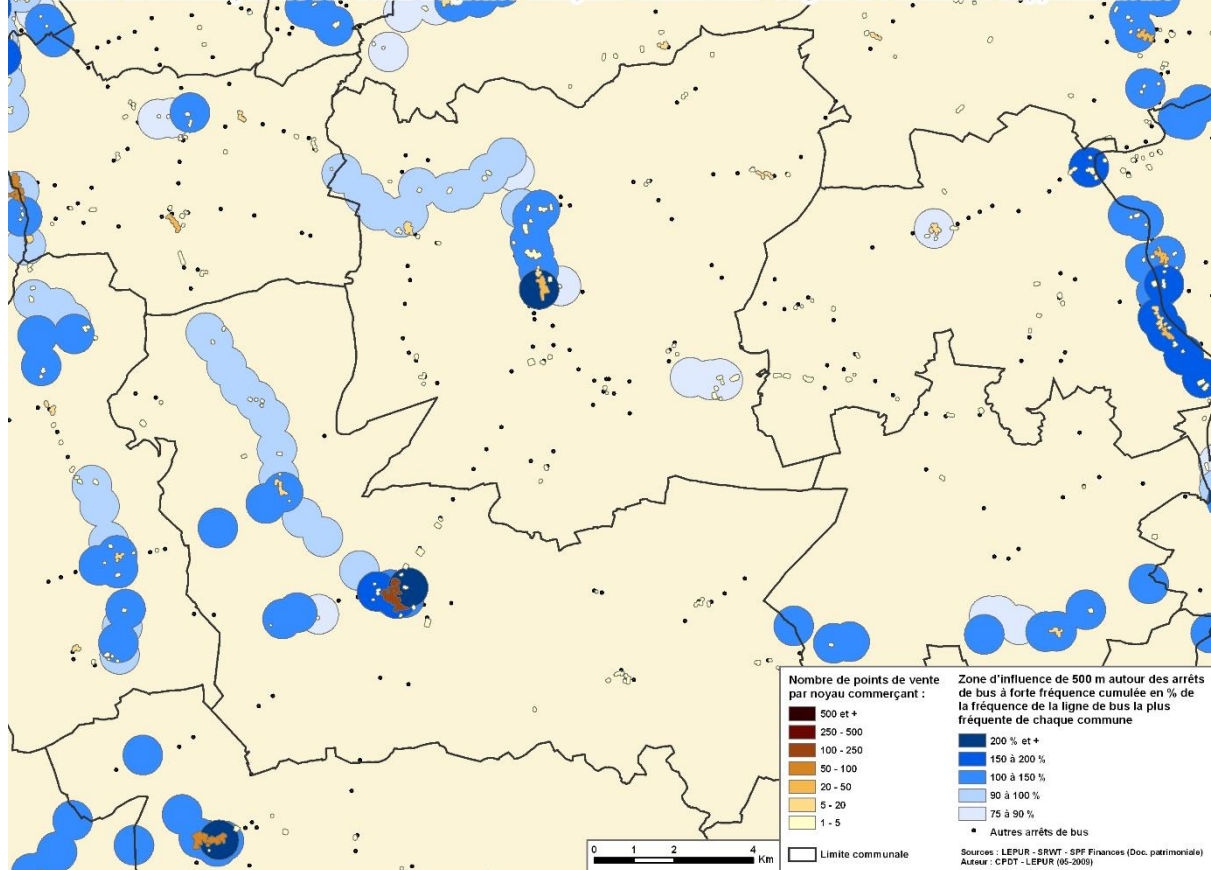


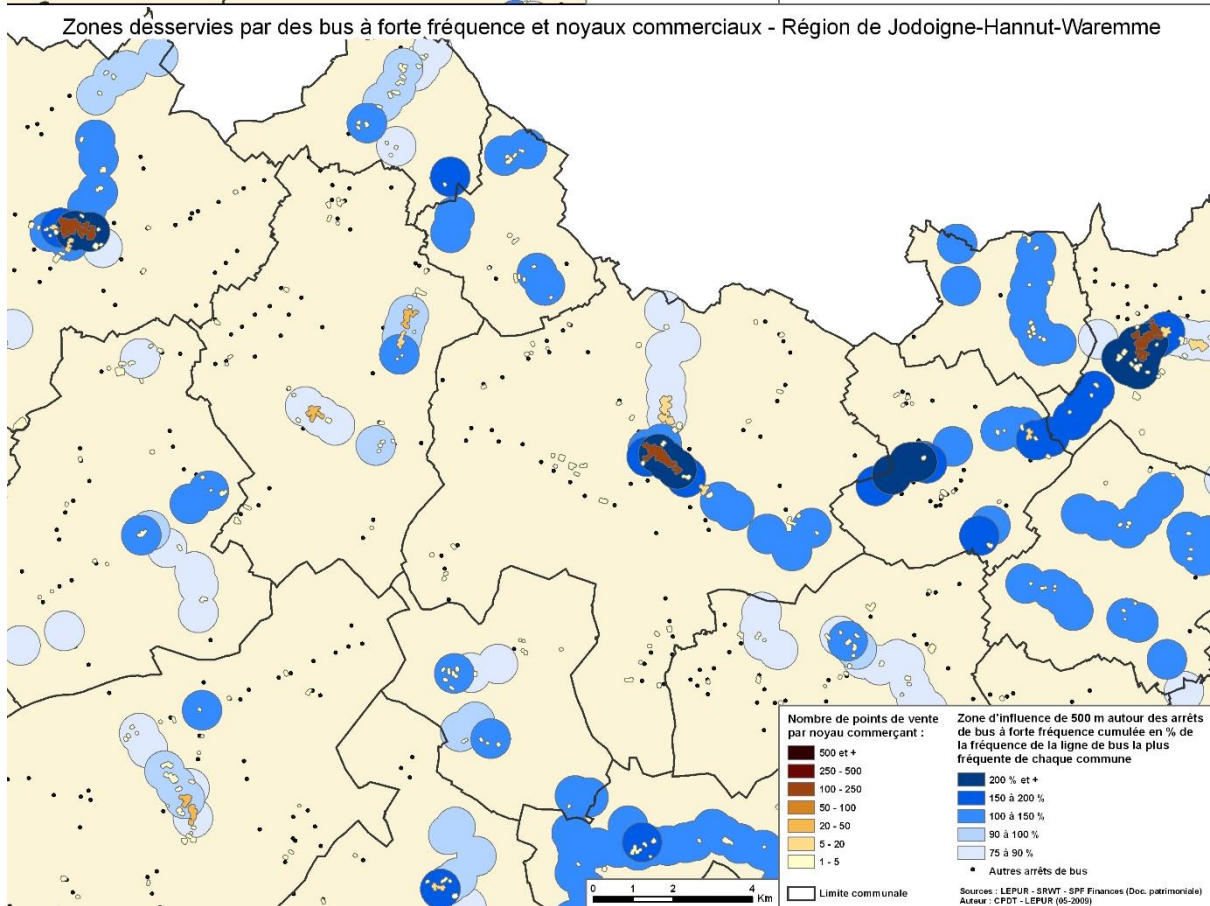
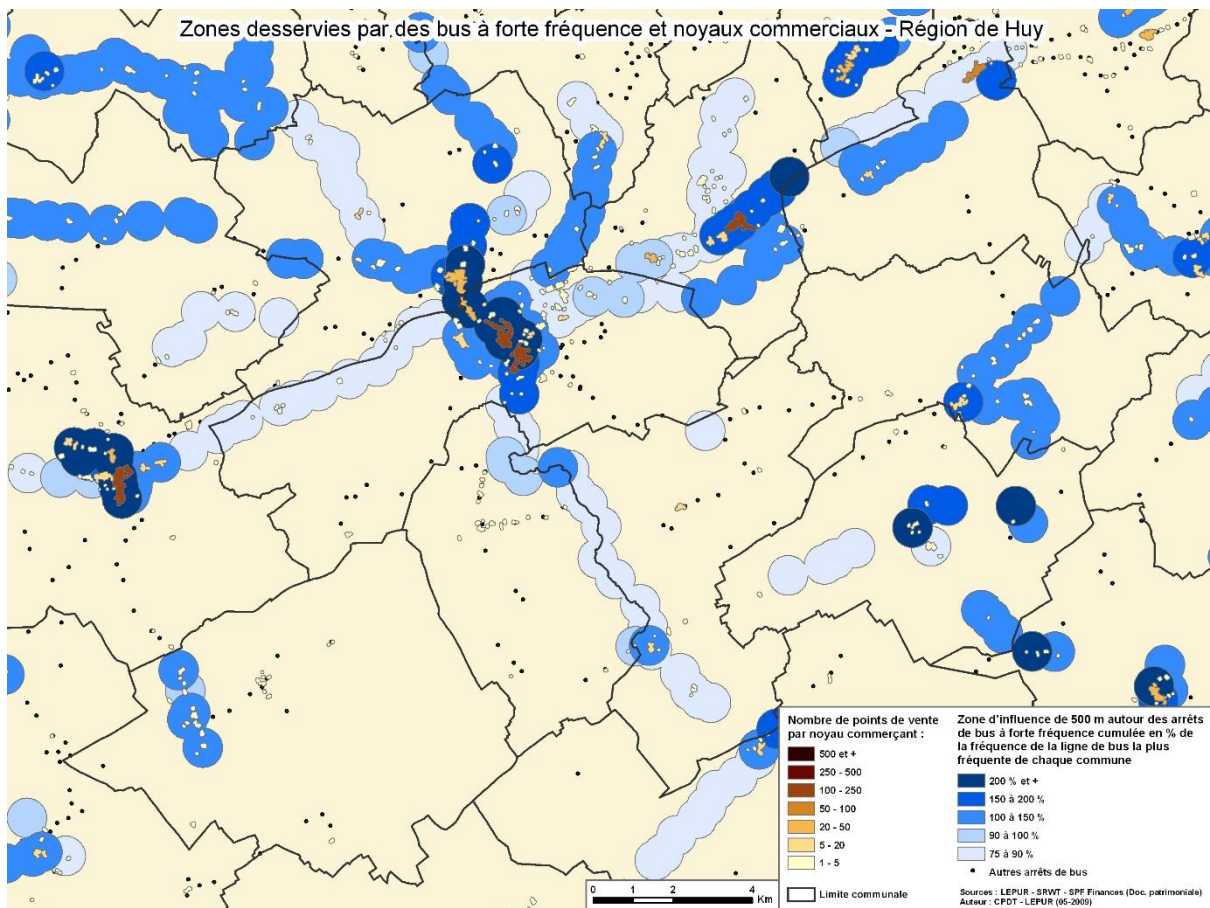


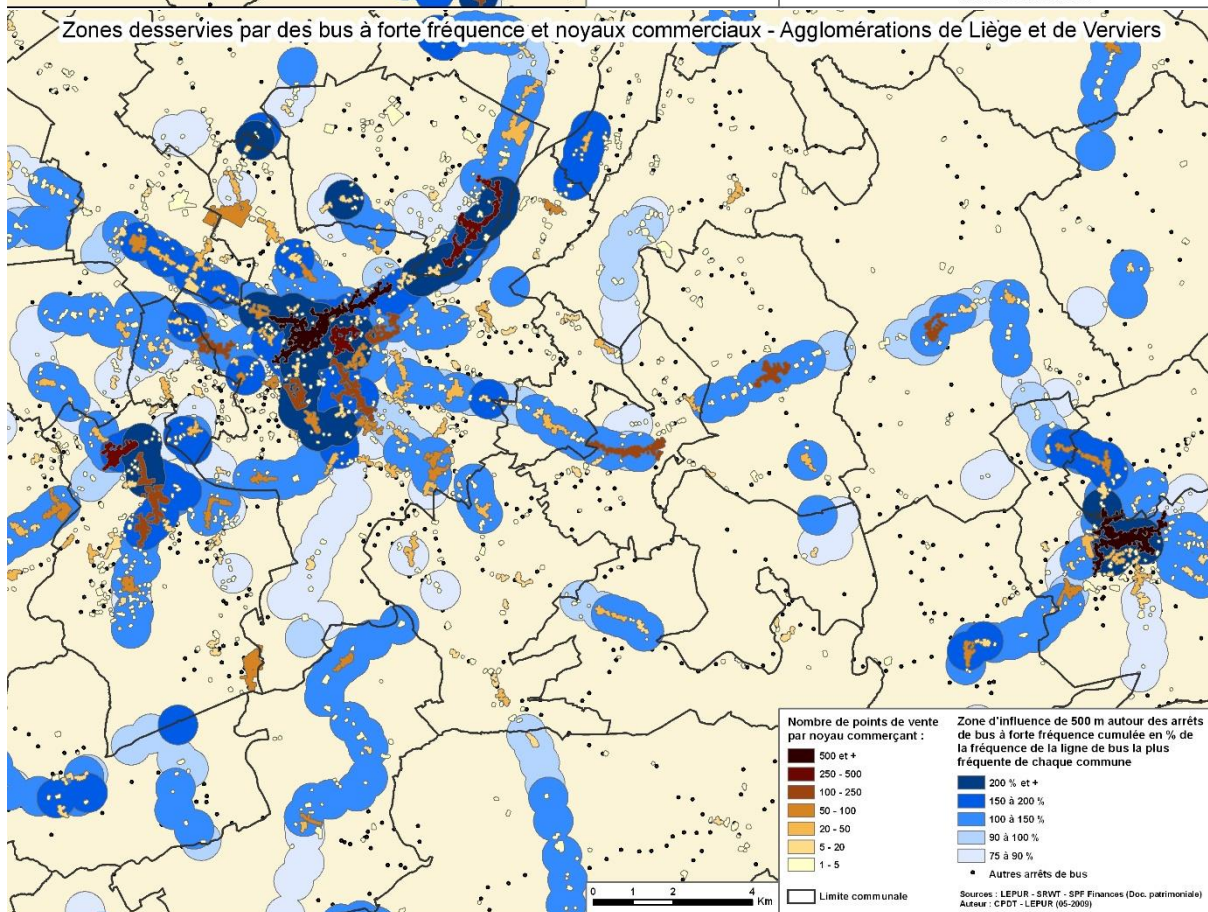
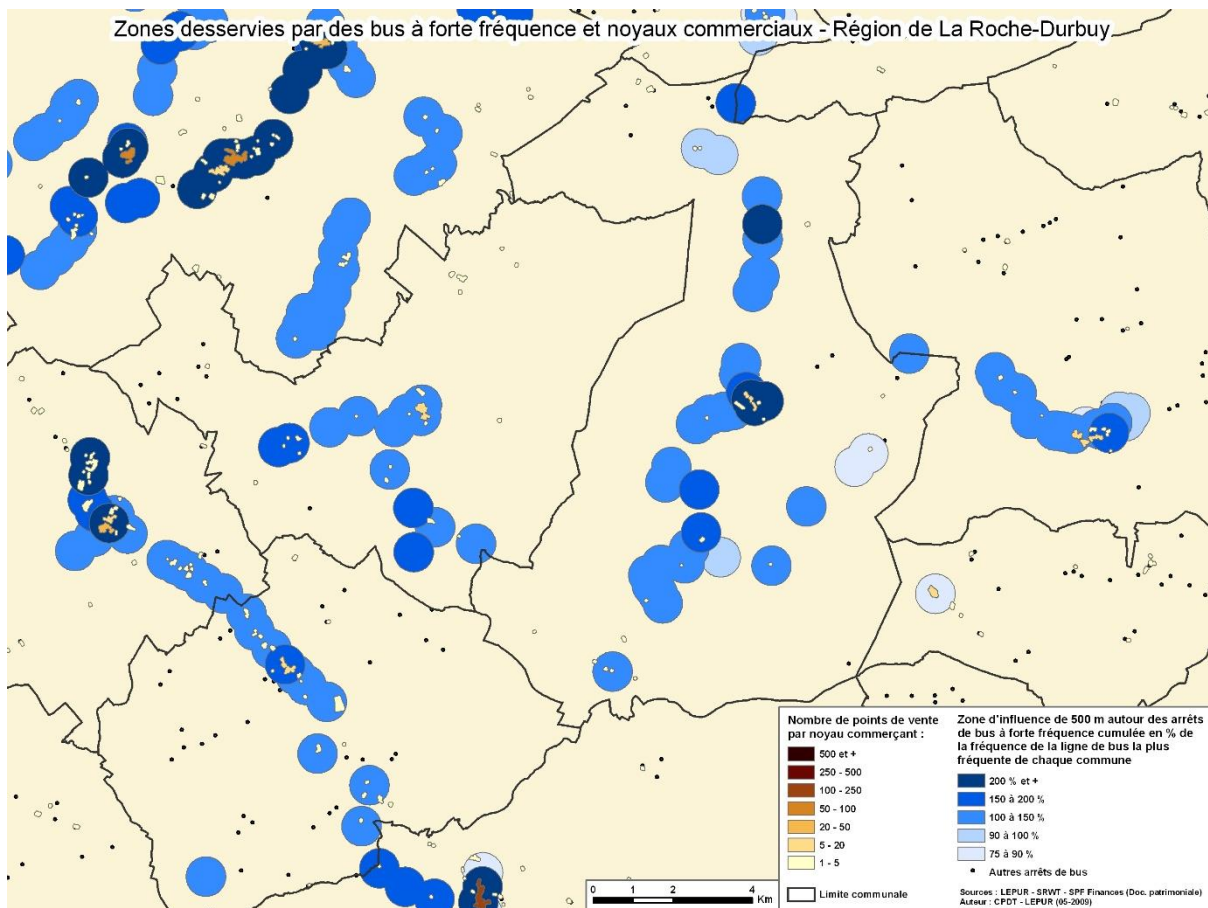
Zones desservies par des bus à forte fréquence et noyaux commerciaux - Région de Eupen-Verviers

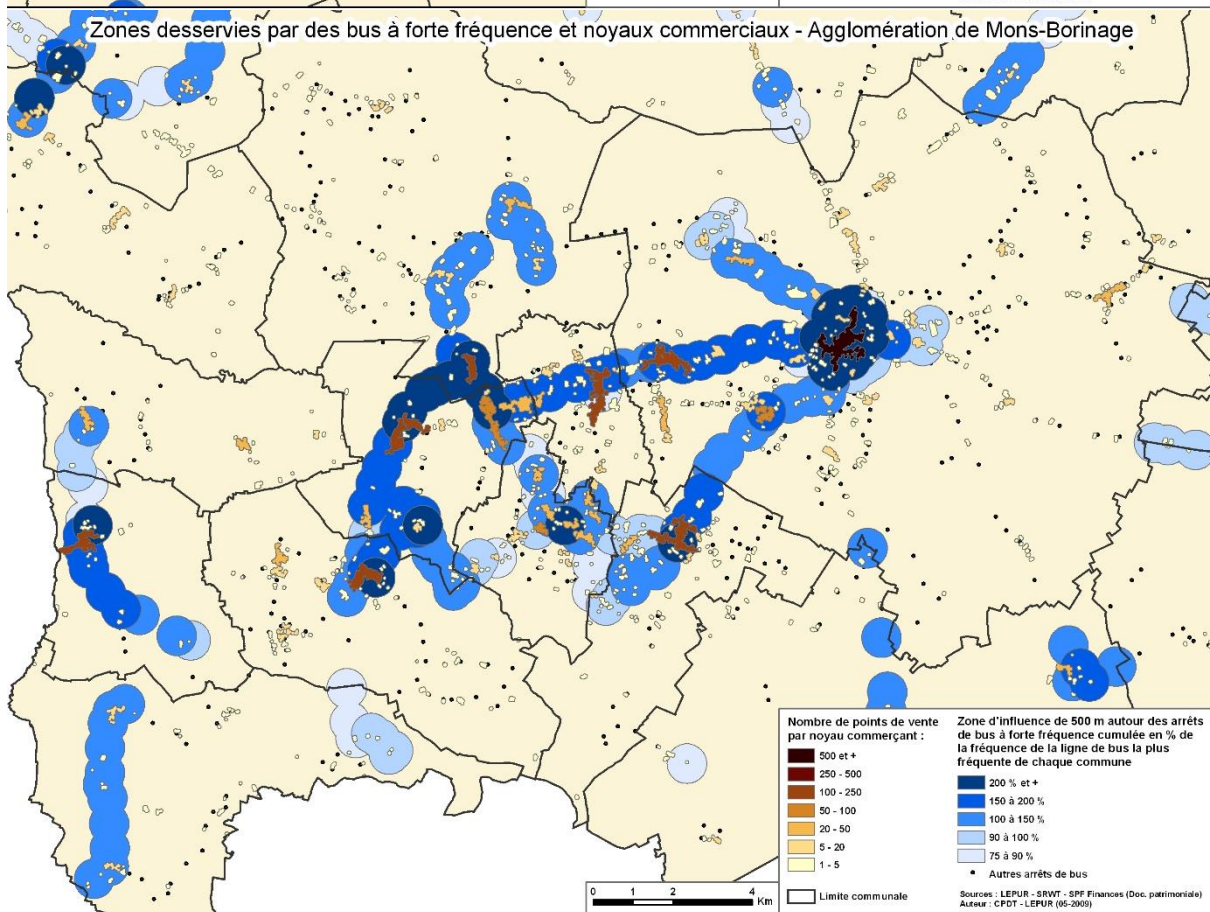
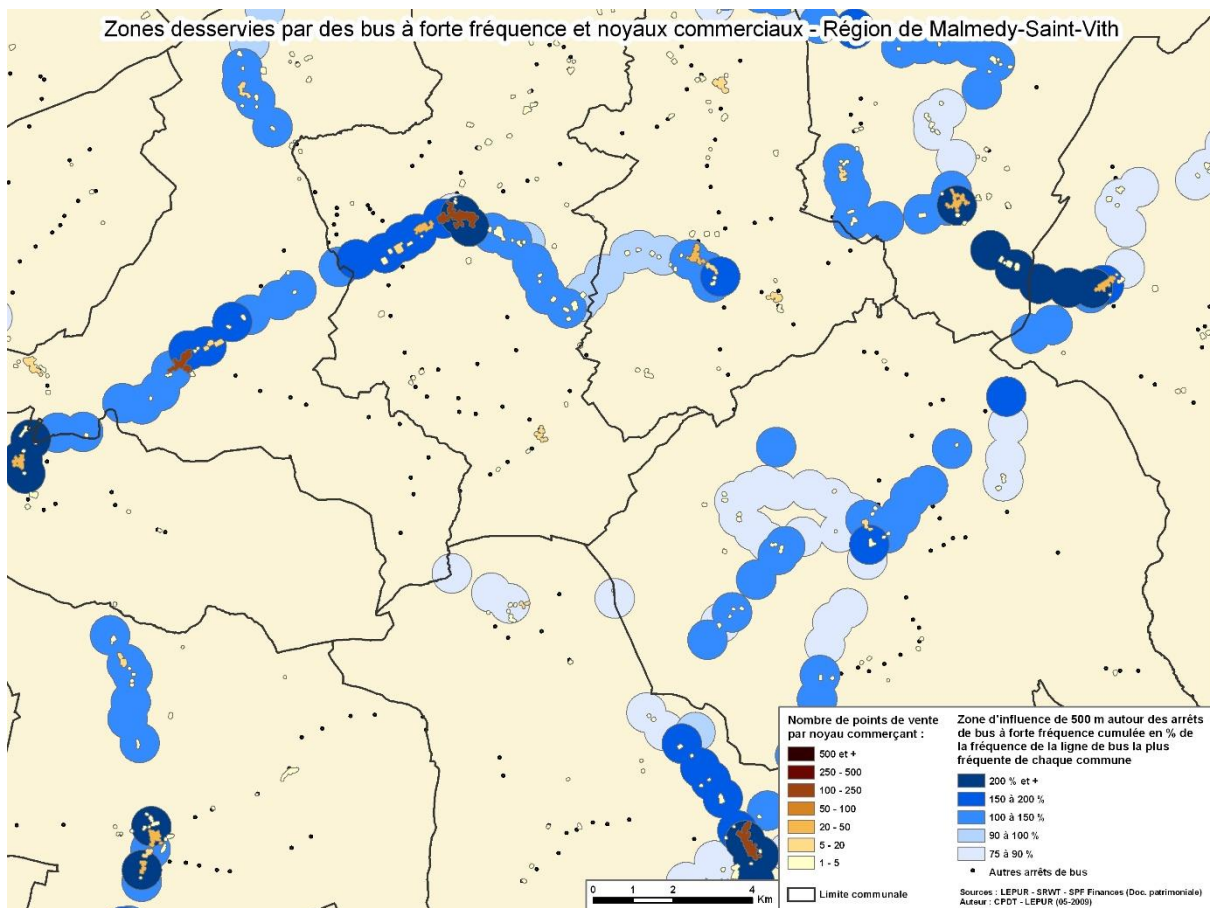


Zones desservies par des bus à forte fréquence et noyaux commerciaux - Région de Florennes-Philippeville-Mettet

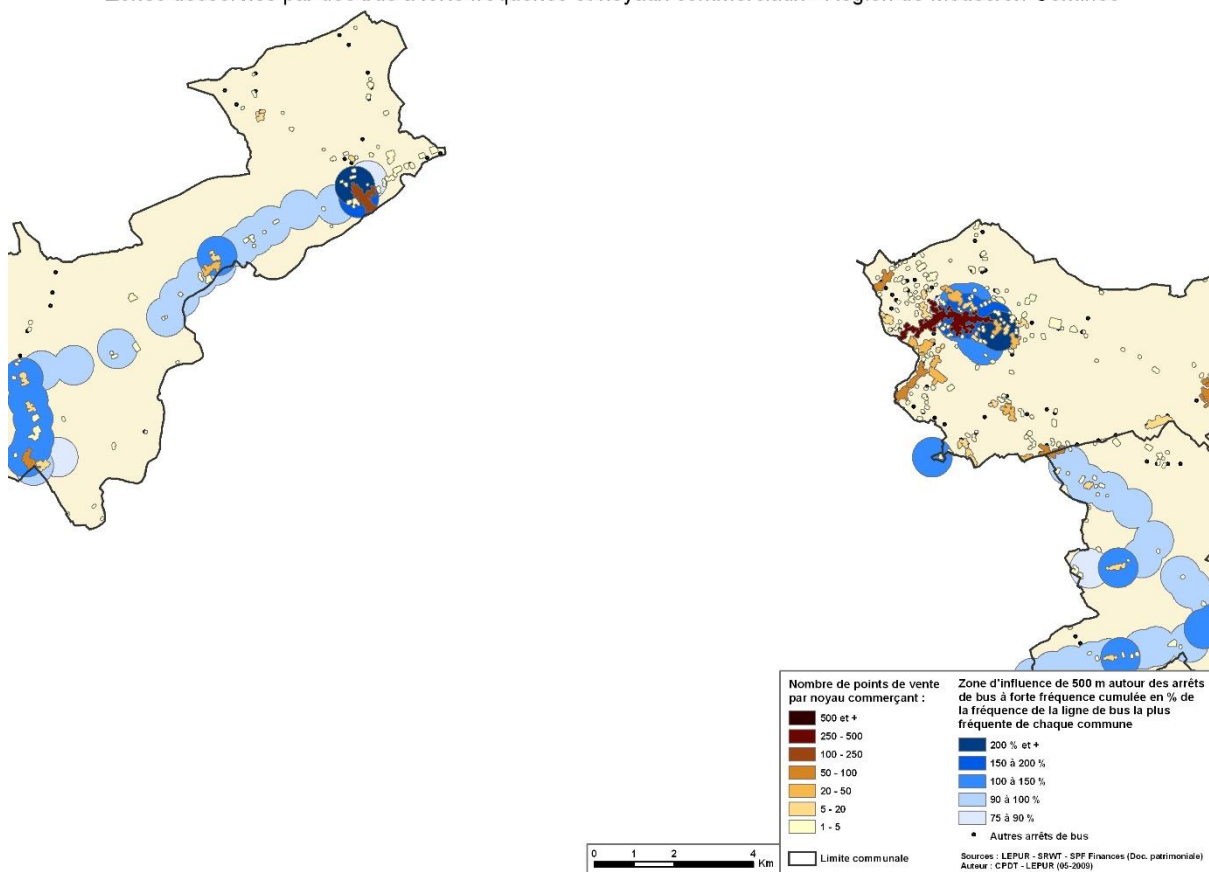








Zones desservies par des bus à forte fréquence et noyaux commerciaux - Région de Mouscron-Comines



Zones desservies par des bus à forte fréquence et noyaux commerciaux - Région de Namur.

