



*Conférence Permanente
du Développement
Territorial*

Encourager l'écomobilité

Mettre en œuvre la notion de ville/village à 10 minutes

Réseau CEM – Visite technique 01/12/2025



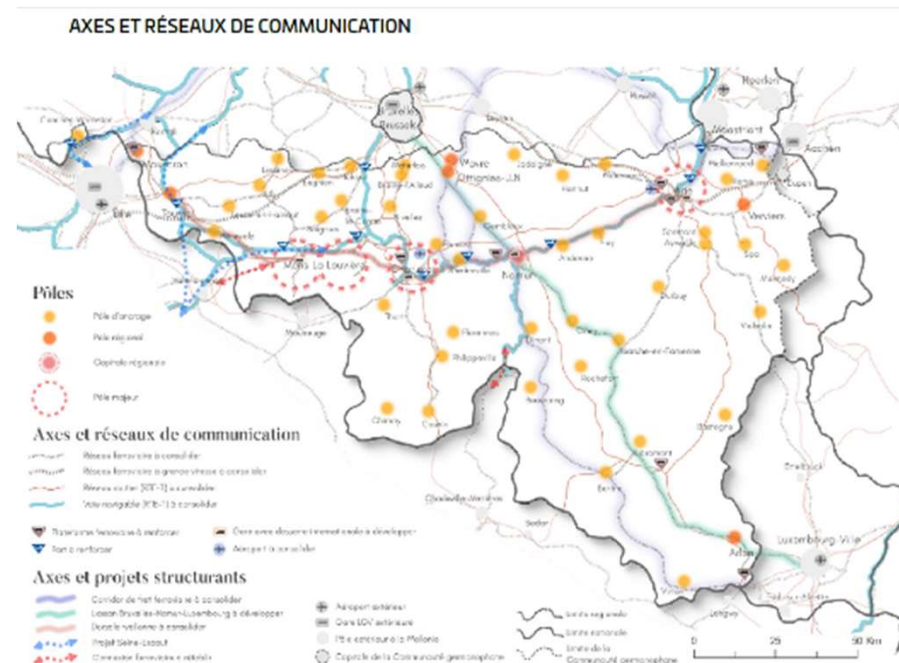
Optimisation spatiale, centralités et mobilité

Mobilité et territoire

- Effet induit de la **localisation des fonctions** dans l'espace.
- Effet inducteur sur la localisation des fonctions (par ex : intensité de passages et viabilité d'un commerce).
- Localement, **fonction à part entière** : infrastructures de transport, lieux de changement de modes (parking, mobipôle ...).

Aménagement du territoire → organiser, structurer, maîtriser la mobilité

- De manière directe : par la localisation et la structuration des **réseaux**.
- De manière indirecte : par la **localisation des fonctions** et l'**optimisation spatiale**.



Optimisation spatiale, centralités et mobilité

Optimisation spatiale ?

Article D.I.1. § 1er. Le territoire de la Wallonie est un patrimoine commun de ses habitants.

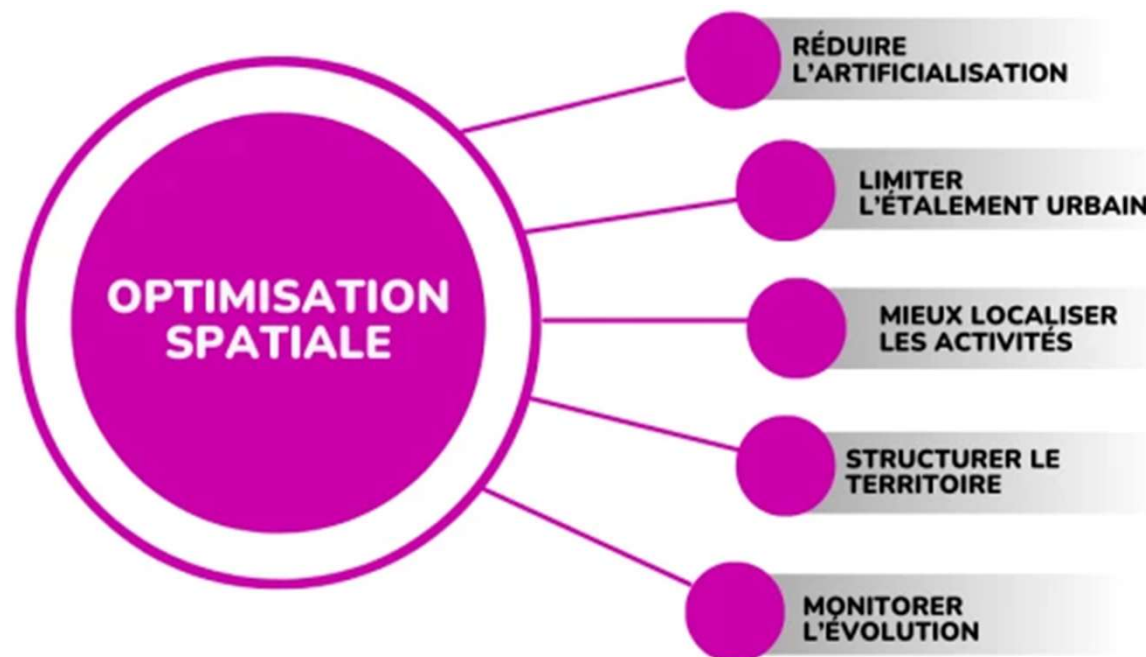
L'objectif du CoDT (...) est d'assurer un développement durable et attractif du territoire dans le **respect de l'optimisation spatiale**.

L'optimisation spatiale vise

- à préserver au maximum les terres et
- à assurer une utilisation efficiente et cohérente du sol par l'urbanisation.

Elle comprend la lutte contre l'étalement urbain.

COOPÉRIE
DÉVELOPPEMENT
TERRITORIAL
CoDT



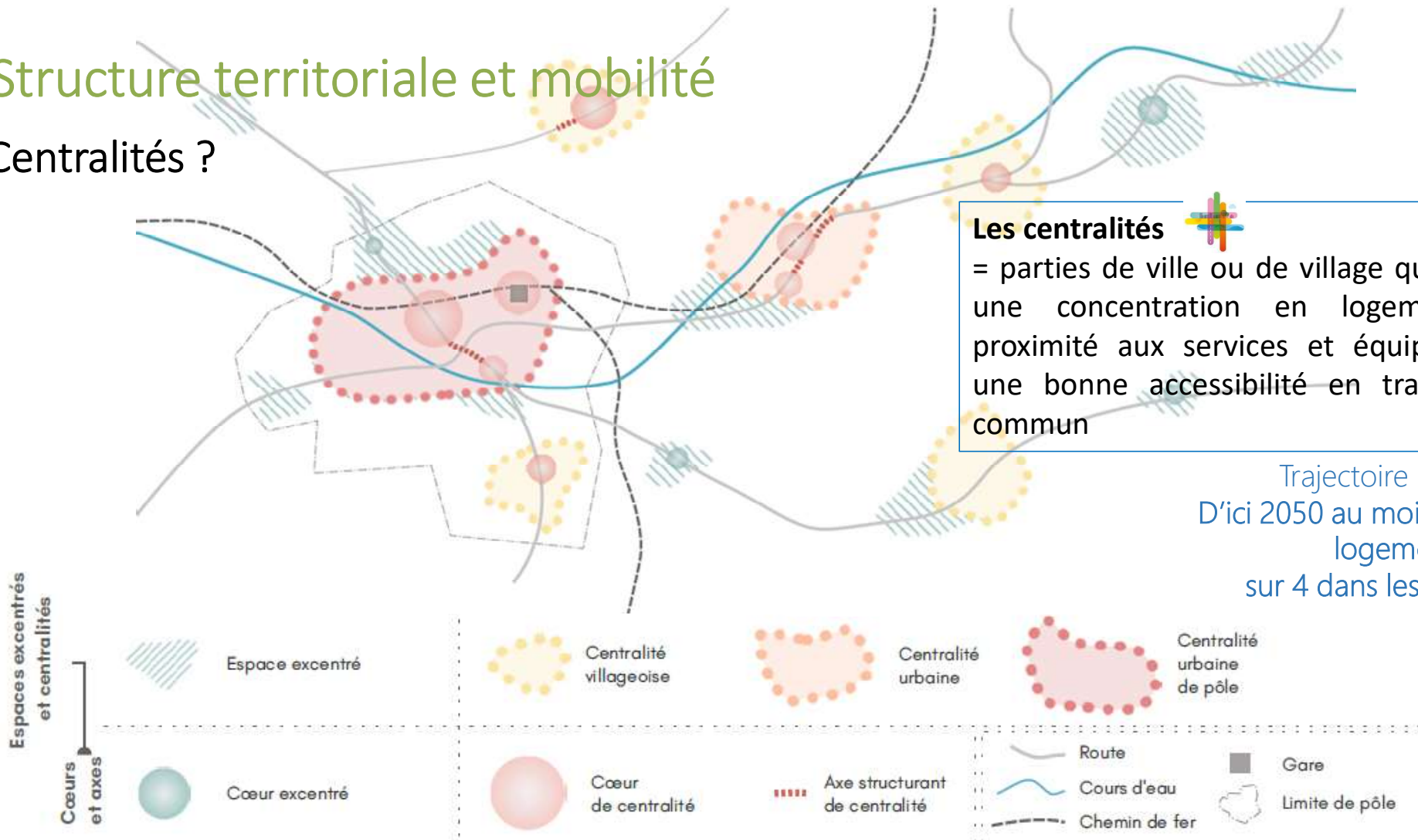
<https://territoire.wallonie.be>

- **Concentrer l'urbanisation là où elle a le moins d'incidences** (à proximité des services et commerces, des transports en commun ...)

Structure territoriale et mobilité

Structure territoriale et mobilité

Centralités ?



Les centralités

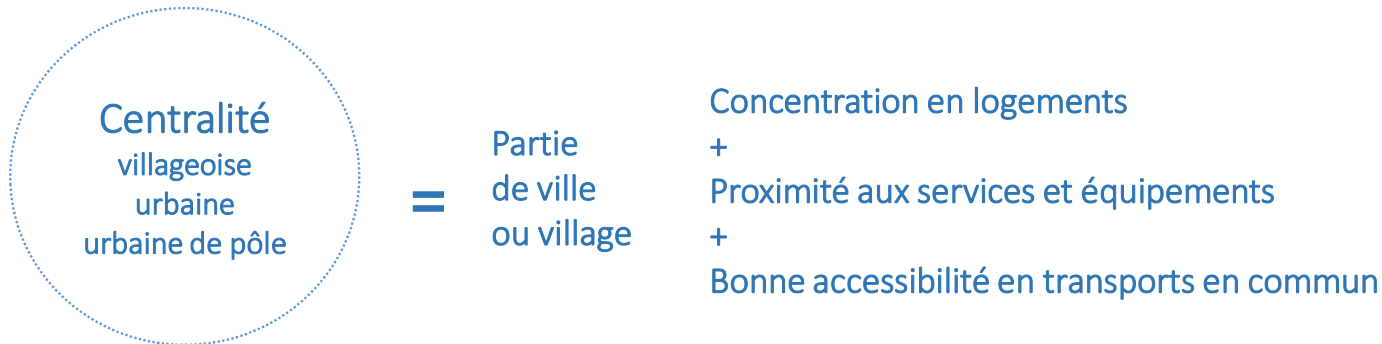
= parties de ville ou de village qui cumulent une concentration en logements, une proximité aux services et équipements et une bonne accessibilité en transports en commun

Trajectoire du SDT :
D'ici 2050 au moins 3 nouveaux logements sur 4 dans les centralités

Structure territoriale et mobilité

Centralités ?

La **définition des centralités** est étroitement liée à des **principes d'accessibilité**



RAPPEL

Pour être une polarité de base, les lieux doivent cumuler :

- une concentration de logements d'au moins **200 logements dans un rayon de 500 mètres** ;
- une des trois conditions suivantes :
 1. la présence à moins de **700m de trois services de base** ;
 2. la présence à moins de 700m de deux services de base et une desserte en transport en commun en bus d'au moins **34 départs de bus par sens/jour** (soit deux bus par heure et par sens) ;
 3. une desserte suffisante en transport en commun en train.







Structure territoriale et mobilité

Centralités urbaines de pôle ?

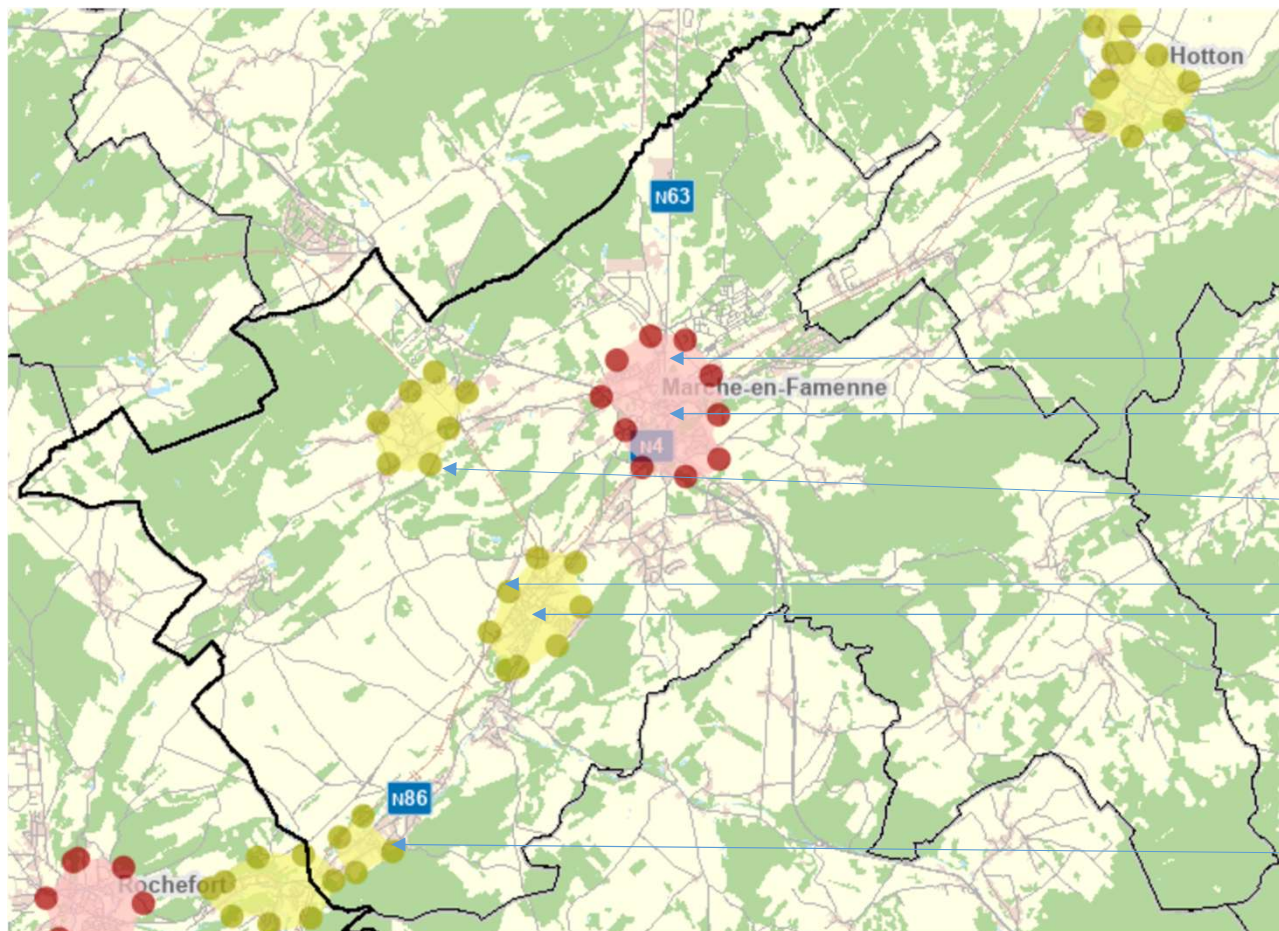
Centralités urbaines de pôle = centralités urbaines situées dans un **pôle**

Un **pôle** est une commune ou un regroupement de communes qui, par la présence suffisante de population, de services et d'activités économiques, **rayonne** sur les communes environnantes

Le SDT définit **4 types de pôles** :

-  **40 pôles d'ancrage,** → Différents cas possibles basés sur : l'éloignement aux autres pôles , la taille de la population, le degré d'équipement, le nombre d'emploi intérieur
-  **5 pôles régionaux,** → Population supérieure à 30.000 habitants et soit un degré d'intensité économique égal à I; soit un degré d'équipement en services égal à I .
-  **3 pôles majeurs,** → Population supérieure à 250.000 habitants
-  **la capitale régionale** → Namur Capitale

Aperçu des centralités SDT à Marche en Famenne



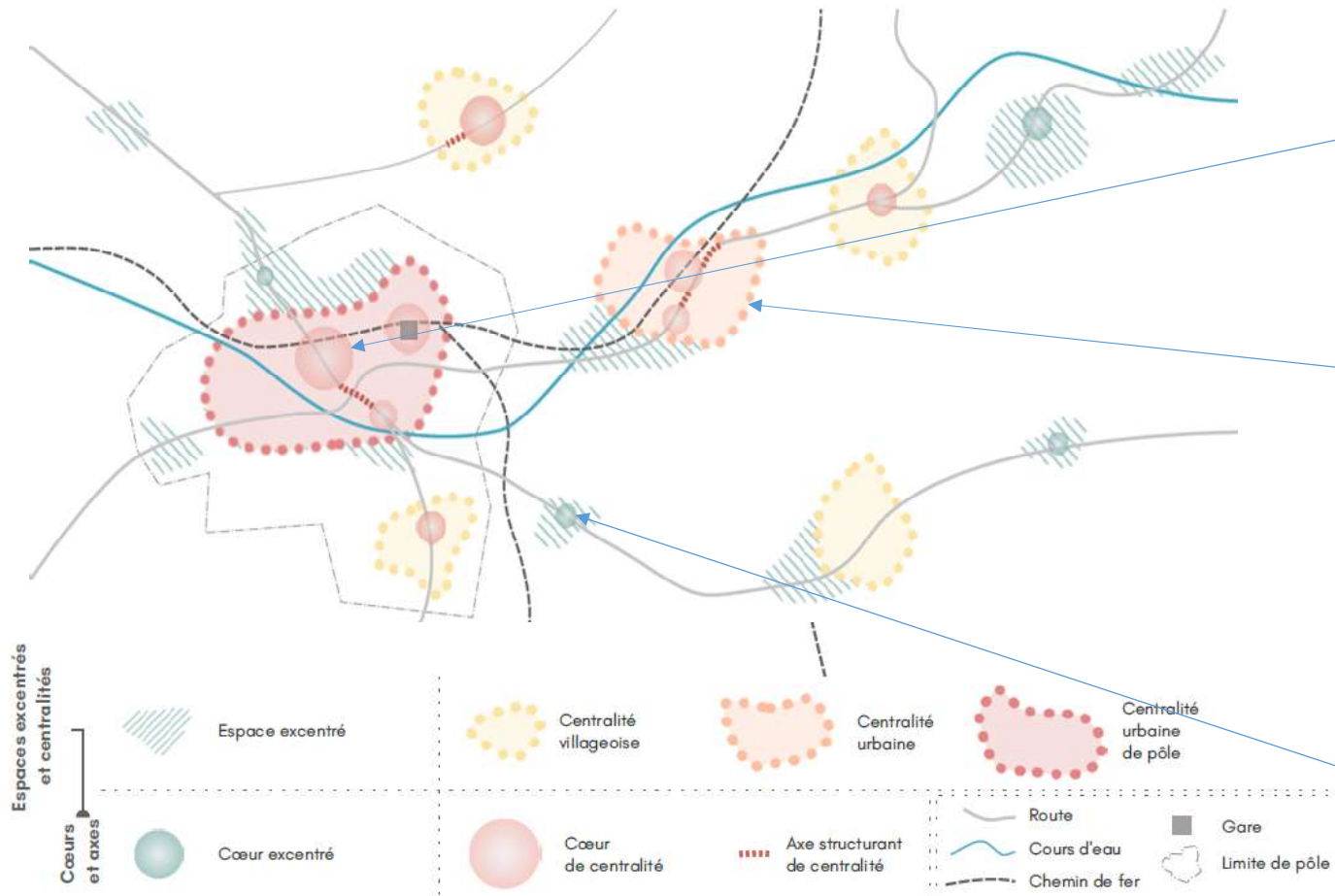
Ancien Carmel
Hôtel de Ville

Centralité villageoise de Aye

Gare de Marloie
Eglise de Marloie

Centralité villageoise de On

Structure territoriale et mobilité



Relation au système de mobilité	Enjeux
Lieu de destination privilégié au sein de la centralité	Maillage mode doux depuis le reste de la centralité Connexion au réseau de transport en commun
Destination pour les déplacements supra communaux (proches)	Localisation des fonctions à proximité des TC et développement d'un réseau de mobilité active vers les services déjà en place
Origine et Destination pour des déplacements locaux (services de proximité)	Lieu de mobilité partagée Positionnement en fonction des maillage (TEC et mode doux)

Structure territoriale et mobilité

Élément de la structure territoriale	Définition	Relation au système de mobilité	Enjeux
Cœur de centralité	SDC	Lieu de destination privilégié au sein de la centralité	Maillage mode doux depuis le reste de la centralité Connexion au réseau de transport en commun
Centralité urbaine de pôle	SDT (peut être modifiée par le SDC)	Concentration d'emplois Lieu de destination pour les déplacements supracommunaux	Localisation des fonctions à proximité des TC et développement d'un réseau de mobilité active pour atteindre les services déjà en place
Centralité urbaine	SDT (peut être modifiée par le SDC)	Lieu de destination pour les déplacements supra communaux (proches)	Localisation des fonctions à proximité des TC et développement d'un réseau de mobilité active pour atteindre les services déjà en place

Structure territoriale et mobilité

Élément de la structure territoriale	Définition	Relation au système de mobilité	Enjeux
Centralité villageoise	SDT (peut être modifié par le SDC)	Origine et Destination pour des déplacements à l'échelle communale	Point d'accès au réseau de transport en commun
Cœur excentré	SDC	Origine et Destination pour des déplacements locaux (services de proximité)	Lieu de mobilité partagée Positionnement en fonction des maillage (TEC et mode doux)
Espace excentré	SDT	Origine (domicile) ou destination (espace d'activité économique ou commerciaux peu mixte)	Difficulté de desserte TEC Maintien d'une dépendance à la voiture Mobilité active comme alternative

Renforcer la structure territoriale : le rôle de l'écomobilité

Optimisation spatiale, centralités et mobilité

Centralités ?

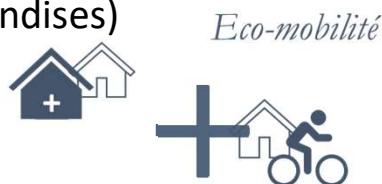
(Extrait du SDT)



Le **renforcement des centralités** répond aux principes suivants :

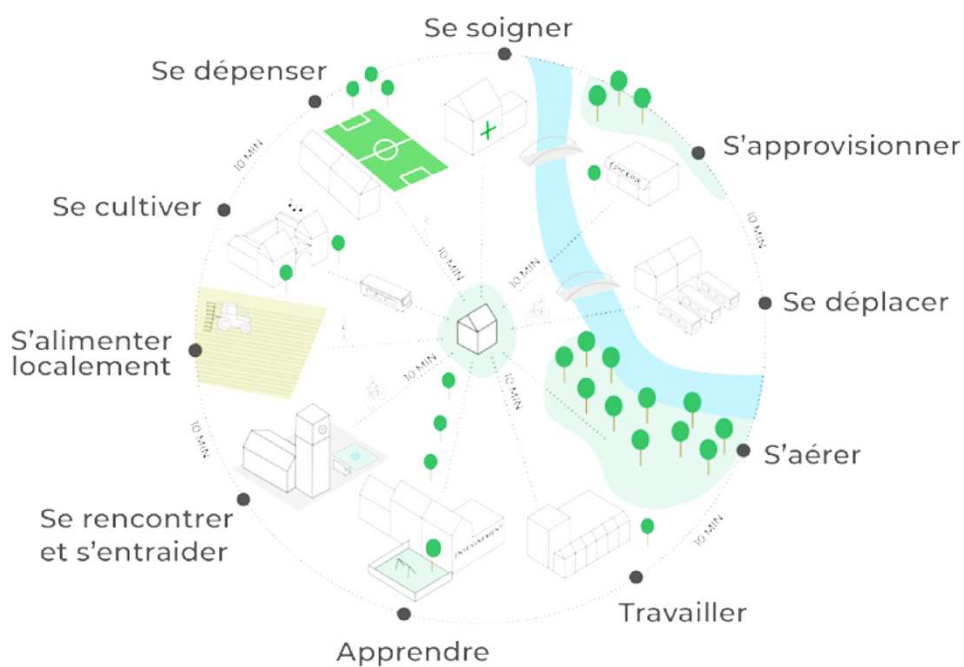
- y concentrer le logement et les activités, commerciales et tertiaires, en densifiant l'urbanisation de manière raisonnée et dans le respect de la qualité de vie ;
- développer une mixité des fonctions ;
- **opérationnaliser le concept de « ville ou village à 10 minutes » pour favoriser l'accès aux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

→ Le **renforcement des centralités** ne peut être fait **qualitativement** sans intégrer des mesures en faveur de l'**écomobilité** (mobilité active, mobilité douce, mobilité décarbonée, complémentarité des modes et intermobilité ... pour le transport de personnes et de marchandises)



Optimisation spatiale, centralités et mobilité

Ville ou village à 10 minutes ?



Extrait du SDT

Ville ou village à 10 minutes

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

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



Optimisation spatiale, centralités et mobilité

Ville ou village à 10 minutes ?

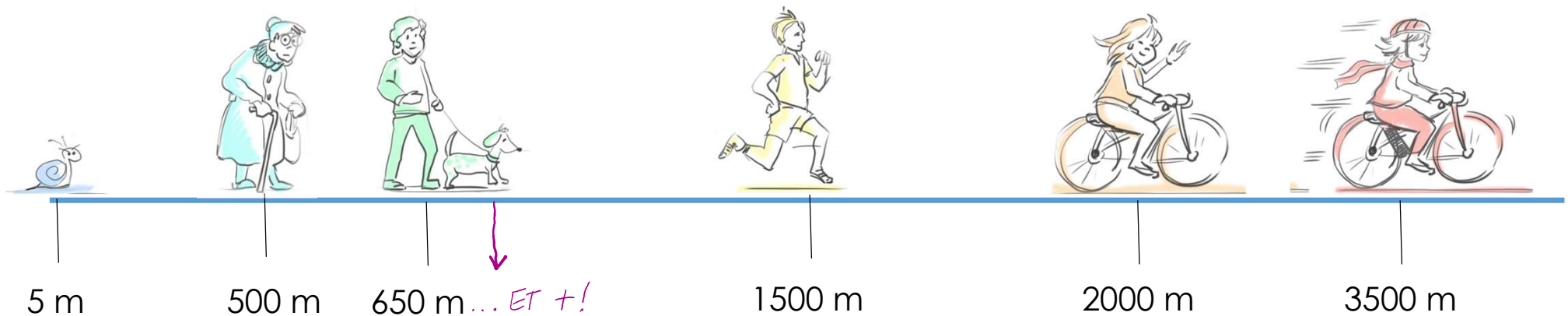


Illustration : Anne Sinzot, CPDT

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

Optimisation spatiale, centralités et mobilité

Ville ou village à 10 minutes ?



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



LA DISTANCE PEUT SEMBLER RELATIVE SI LE PARCOURS EST ANIMÉ

Illustration : Anne Sinzot, CPDT

Encourager l'écomobilité

Comment mettre en œuvre la ville/le village à 10 minutes ?



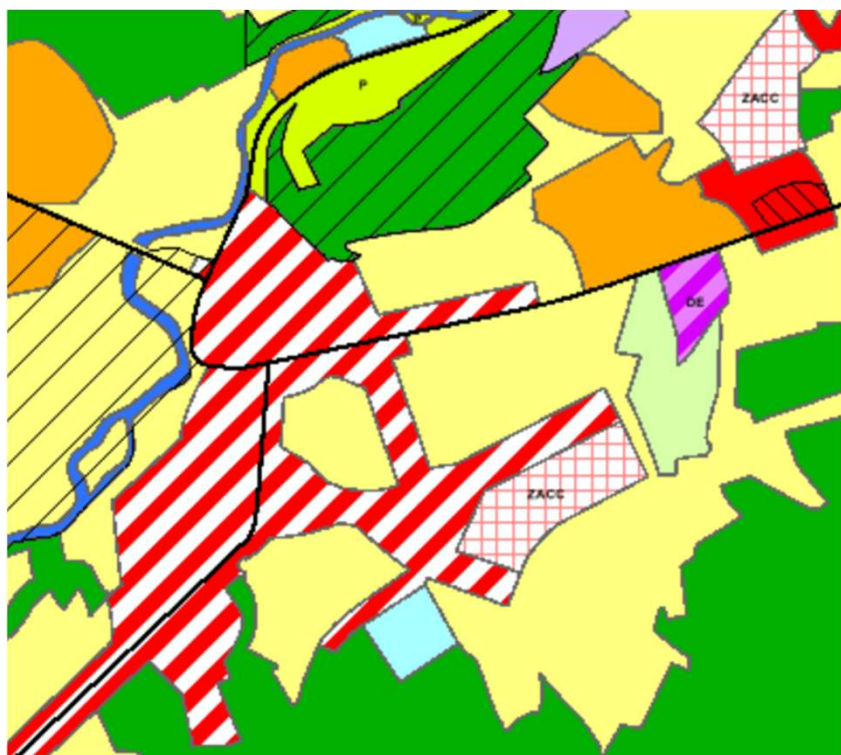
- Localisation des fonctions
- Renforcement du maillage
- Espaces publics qui favorisent les modes actifs
- Stationnement



Encourager l'écomobilité

Comment mettre en œuvre la ville/le village à 10 minutes ?

Localisation des fonctions



Concrètement :

- Rapprocher des logements les fonctions compatibles avec l'habitat
- Renforcer les lieux où se concentrent déjà les logements, les activités et une bonne accessibilité (centralités, cœurs excentrés)



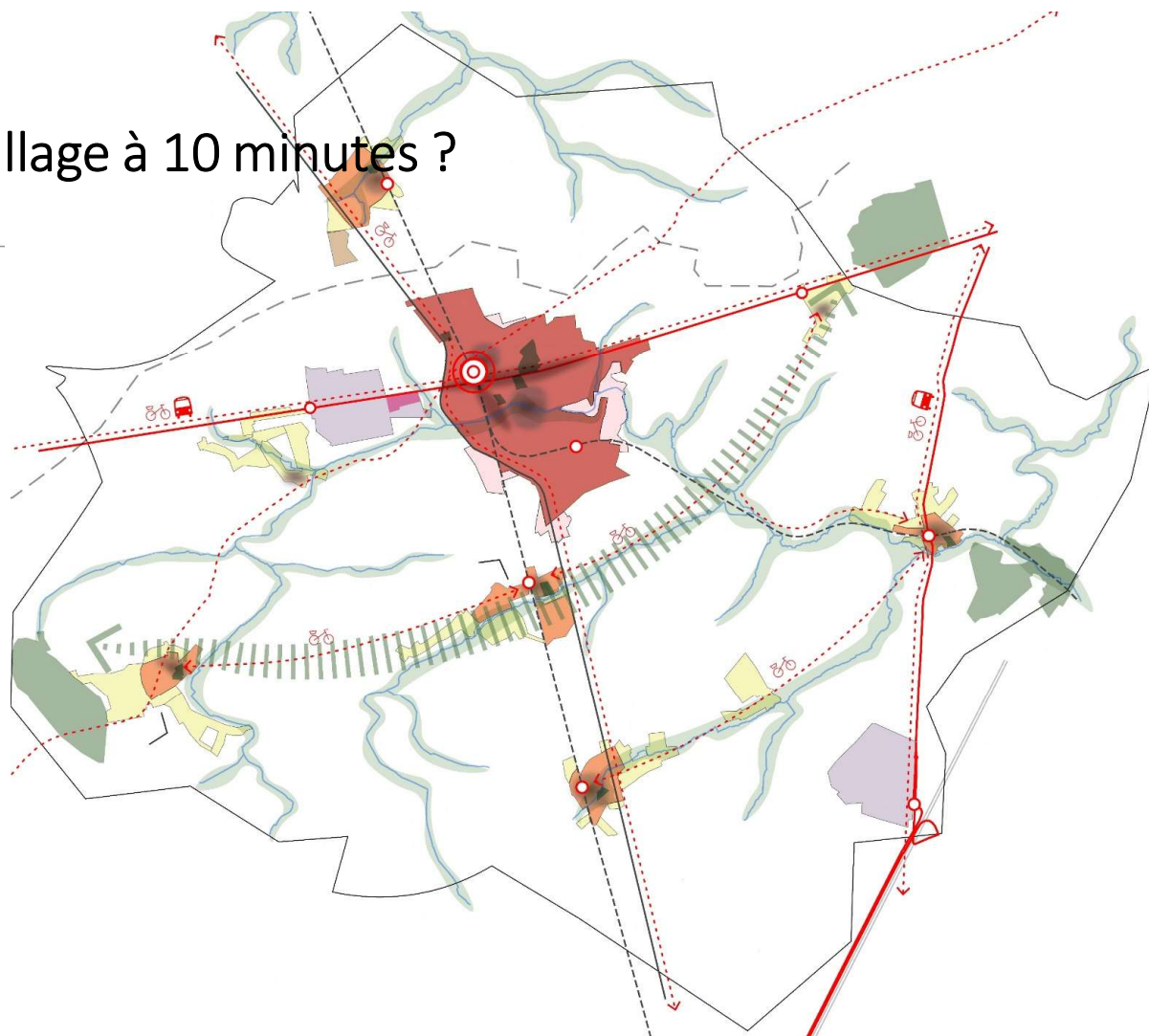
Engis. Ecoquartier de la Fontaine Saint-Jean – nouvelles constructions qui complètent le maillage villageois, avec présence de services pour l'ensemble de la centralité (crèche, administration, plaine de jeux...)

Encourager l'écomobilité

Comment mettre en œuvre la ville/le village à 10 minutes ?

Localisation des fonctions

Le SDC comme outil territorial



Encourager l'écomobilité

Comment mettre en œuvre la ville/le village à 10 minutes ?

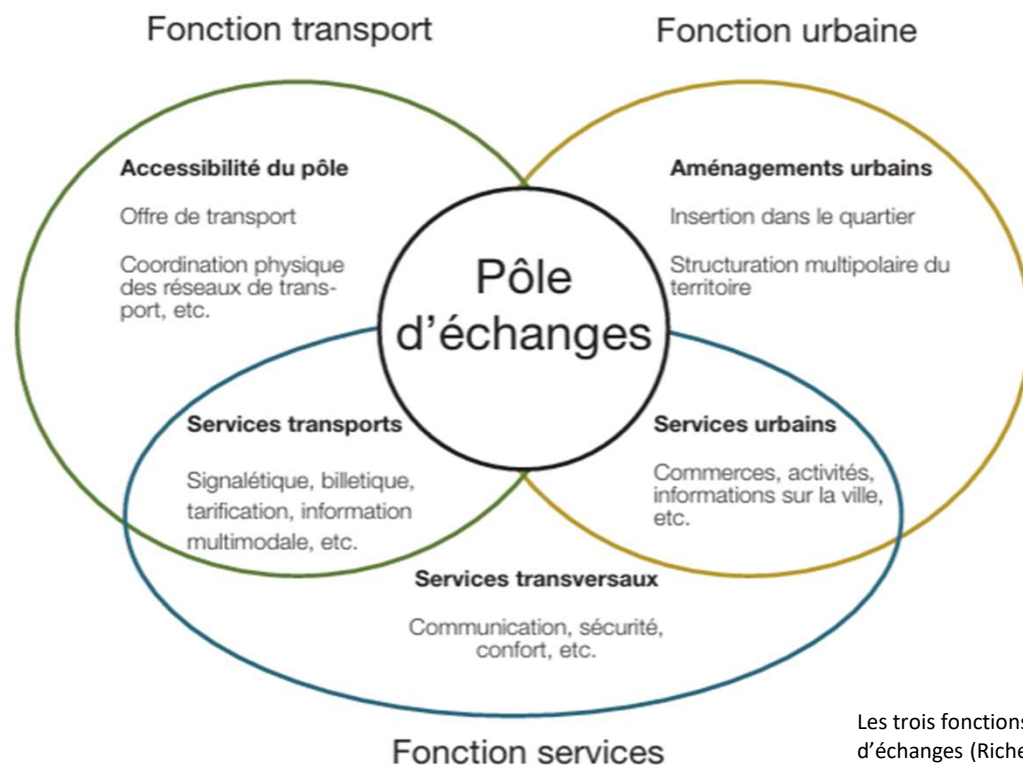
Localisation des fonctions

Renforcer les lieux où se concentrent déjà les logements, les activités et une bonne accessibilité (centralités, cœurs excentrés)

- La **mixité fonctionnelle** est-elle suffisante pour mettre en œuvre la ville/le village à 10 minutes ?
- Bien localiser la mixité des fonctions / envisager la mutualisation des infrastructures
- Quid des zones situées au-delà des 10 minutes ? Comment conserver l'accessibilité des zones excentrées ?

→ Renforcement du maillage

- Renforcer la multimodalité et l'intermodalité (les pôles d'échanges)



Les trois fonctions d'un pôle d'échanges (Richer, 2008)

Encourager l'écomobilité

Comment mettre en œuvre la ville/le village à 10 minutes ?

Renforcement du maillage

Renforcer la multimodalité et l'intermodalité

→ **Organiser la complémentarité des modes**

- Illustration : la gare de Marloie



Encourager l'écomobilité

Comment mettre en œuvre la ville/le village à 10 minutes ?

Renforcement du maillage

Renforcer la multimodalité et l'intermodalité

→ Inviter aux déplacements par les modes actifs

→ **S'appuyer sur l'infrastructure verte**



Paternosterstraat à Leuven



Encourager l'écomobilité

Comment mettre en œuvre la ville/le village à 10 minutes ?

Renforcement du maillage

Renforcer la multimodalité et l'intermodalité

- Inviter aux déplacements par les modes actifs
nécessite : sécurité, convivialité et des espaces
accessibles à tout le monde
- Espaces publics qui favorisent les modes actifs

Encourager l'écomobilité

Comment mettre en œuvre la ville/le village à 10 minutes ?

Espaces publics qui favorisent les modes actifs

→ **Développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs**

Et donc des aménagements :

- Qui encouragent les déplacements des modes actifs, y compris des PMR
- Qui favorisent le partage de l'espace public
- Qui invitent au séjour, au repos
- Qui accueillent des infrastructures vertes



Bia bouquet à Walhain

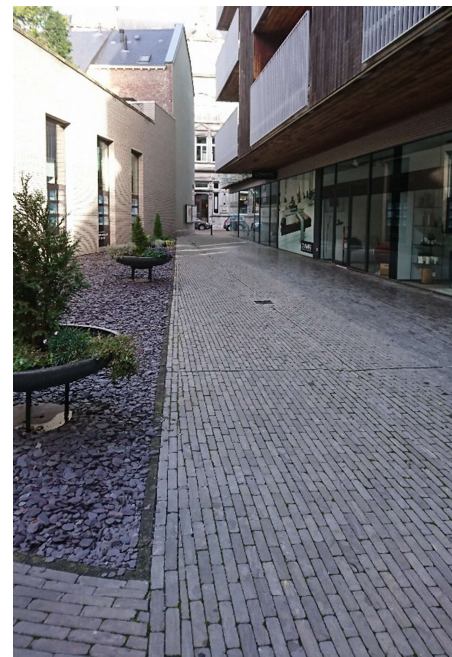
Encourager l'écomobilité

Comment mettre en œuvre la ville/le village à 10 minutes ?

Espaces publics qui favorisent les modes actifs

→ **Développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs**

- Illustration : Hasselt

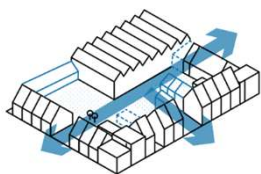


Encourager l'écocomobilité

Illustrations

Restructuration
d'une sucrerie
Ath

Centralité urbaine de pôle



- Priorité aux modes actifs,
- RAVeL aménagé sur les quais,
- Nouvelle passerelle enjambant le canal et reliant le site à la gare, qui place le quartier à 40 min de Bruxelles.
- Desserte par plusieurs lignes de bus (± 130 , ± 350 m, ± 500 m).

Encourager l'écomobilité

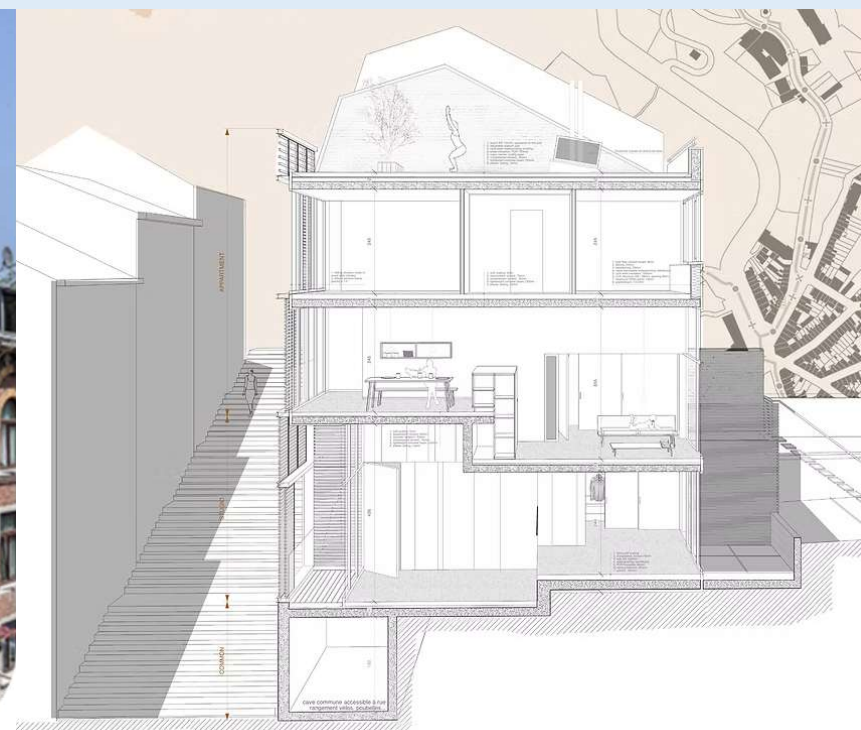
Illustrations

Construction
de deux logements
dans une dent creuse
Liège

 Centralité urbaine de pôle




- Projet situé à +/- 700 m de la gare de Liège-Guillemins
- Plusieurs lignes de bus (arrêts à \pm 250 m et 400 m)
- Garage à vélo aménagé dans la cave directement accessible depuis la rue.



Encourager l'écocomobilité

Illustrations

Création de
logements à
Bastogne

 Centralité urbaine de pôle



- Projet le long du RAVeL → connexion par un escalier avec goulotte (charges d'urbanisme)
- Stationnement vélo sécurisé en sous-sol (ascenseur)
- Max. 1,5 places voiture/appartement
- Projet de plus de 20 logements → 1 véhicule partagé par tranche de 20 logements

Encourager l'écomobilité

La question du stationnement

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

- La qualité de vie
- La gestion des espaces publics
- L'attractivité
- Les comportements en matière de mobilité
- La lutte contre les risques d'inondation

Délicat car source de tensions et conflits

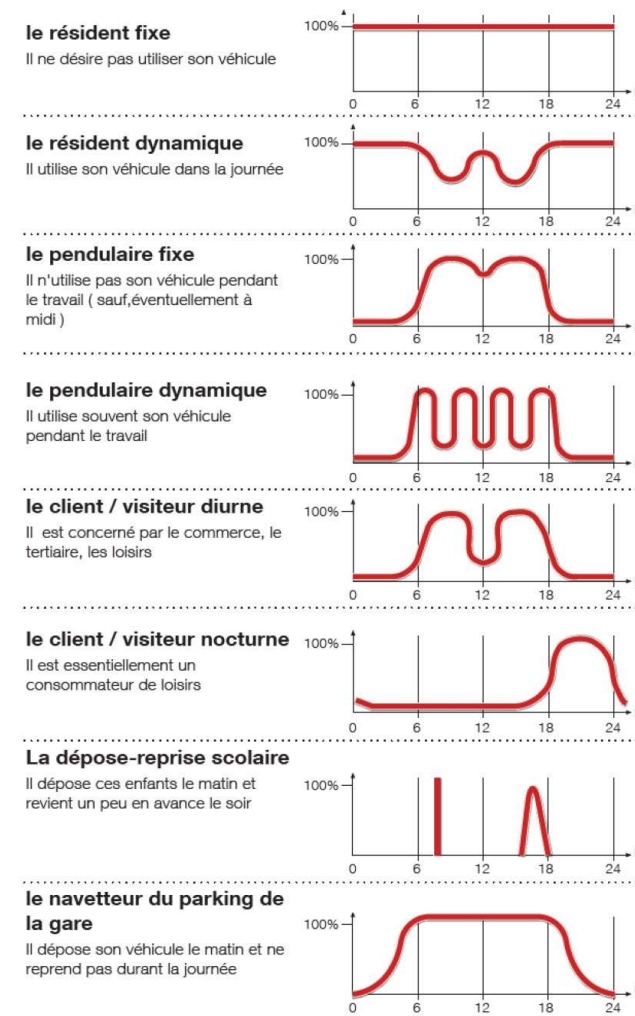


Le stationnement

Avant d'agir ... objectiver et démystifier

Connaître et réfléchir à la demande, actuelle et projetée

- les usages et les usagers (automobiles ET cyclistes), y compris les usages spécifiques (PMR, familles (y compris vélo cargo), covoiturage...)
- Les besoins, notamment en matière de sécurité et de confort (couvert ou non, douches/vestiaires, bornes électriques...)
- Les caractéristiques des lieux → Contexte bâti et fonctions ? Stationnement hors ou en voirie ? Sur propriété publique ou privée ? Possibilités d'intermodalité ? Aménagements à intégrer pour faciliter l'intermodalité ?
- Les possibilités d'aménagement (en surface, en ouvrage...) → tout aménagement a un coût !
- Les modes d'utilisation (durée, tarification, mutualisation, voitures/vélos partagés...)



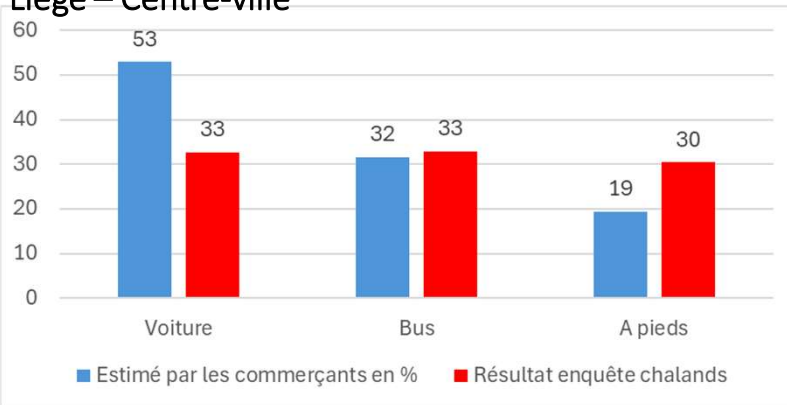
Source : Transitec 2021)

Le stationnement

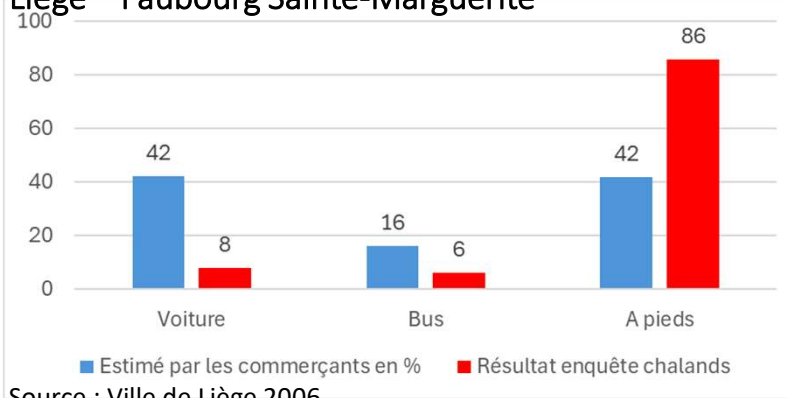
Avant d'agir ... objectiver et démystifier

Parts modales des chalands dans les quartiers de Liège

Liège – Centre-ville

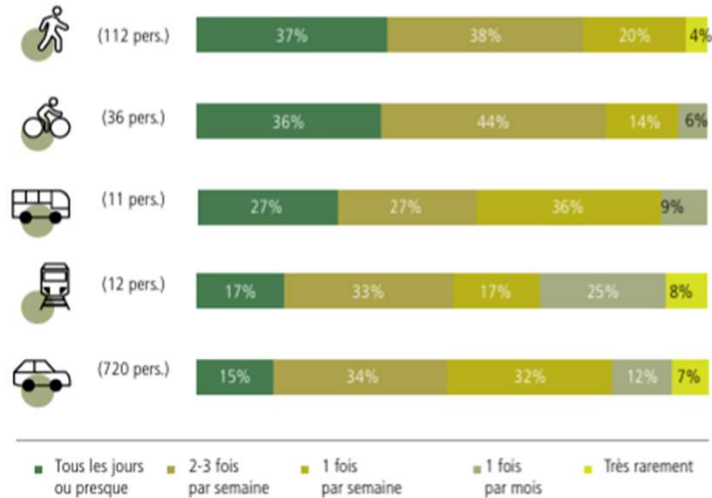


Liège – Faubourg Sainte-Marguerite

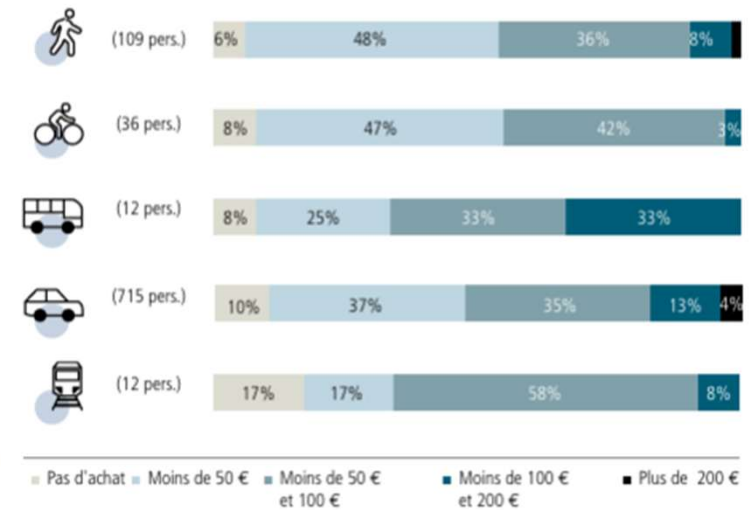


Source : Ville de Liège 2006

Parts modales des visiteurs du centre de Ciney



Source : ICEDD (2024)



Le stationnement

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

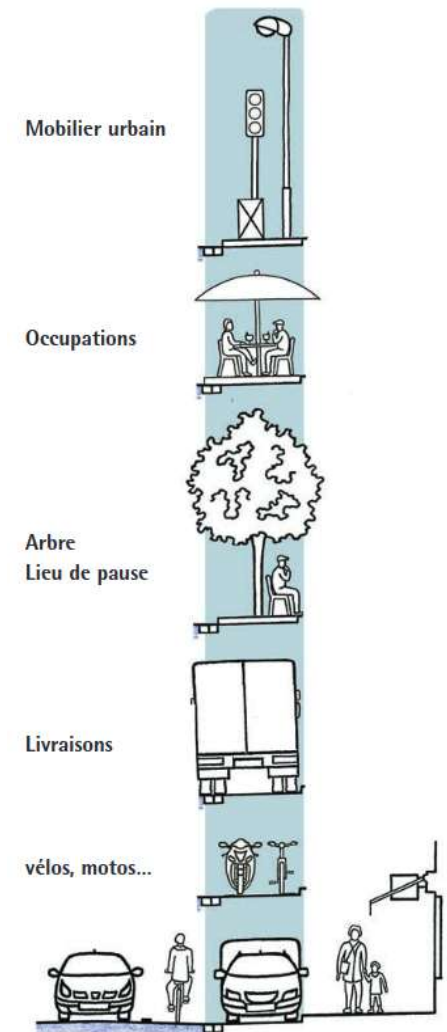


Bègles : Parking en ouvrage conçu pour accueillir des manifestations



Beauraing : placotoir = aménagement et extension du trottoir sur l'espace de stationnement

Exemple de bande multifonctionnelle



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

Outils

• Localisation des fonctions

- Plan de Secteur et ZEC
- SDC
- SOL

• Renforcement du maillage

- SDC : liaisons à renforcer
- SOL : principes de circulation au sein du quartier
- Permis d'urbanisation

• Espaces publics qui favorisent les modes actifs

- SOL
- GCU
- Permis d'urbanisation

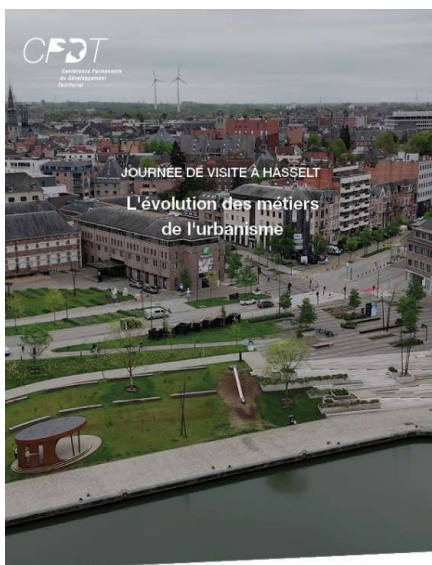
• Stationnement

- SOL
- Permis d'urbanisation
- Conditions et Charges d'urbanisme

Encourager l'écomobilité

Pour aller plus loin :

→ Organiser la complémentarité des modes



ROADBOOK 2024

Visite en autonomie
«Roadbook – Hasselt»
(2024)



Note de recherche de la CPDT
«Différenciation spatiale du
potentiel de transfert modal vers
le vélo en Wallonie» (2025)



Vade-mecum de la CPDT
«Promouvoir l'intermodalité au
quotidien. Les pôles d'échange
en Wallonie» (2020)



Guide de la CPDT «Atlas
des gares de Wallonie»
(2019)

Encourager l'écomobilité

Pour aller plus loin :

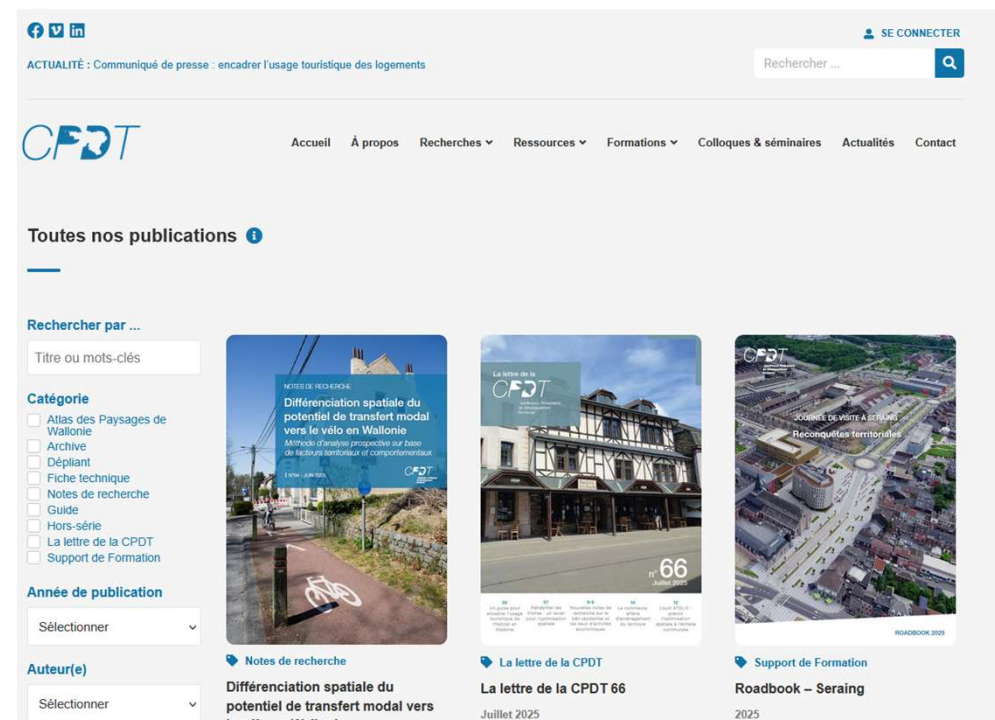
→ Développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs



Vade-mecum de la CPDT
«[Aménager les espaces publics wallons](#)» (2019)



Vade-mecum de la CPDT
«[Infrastructures vertes](#)» (2020)



La page Web des [publications](#) de la CPDT.