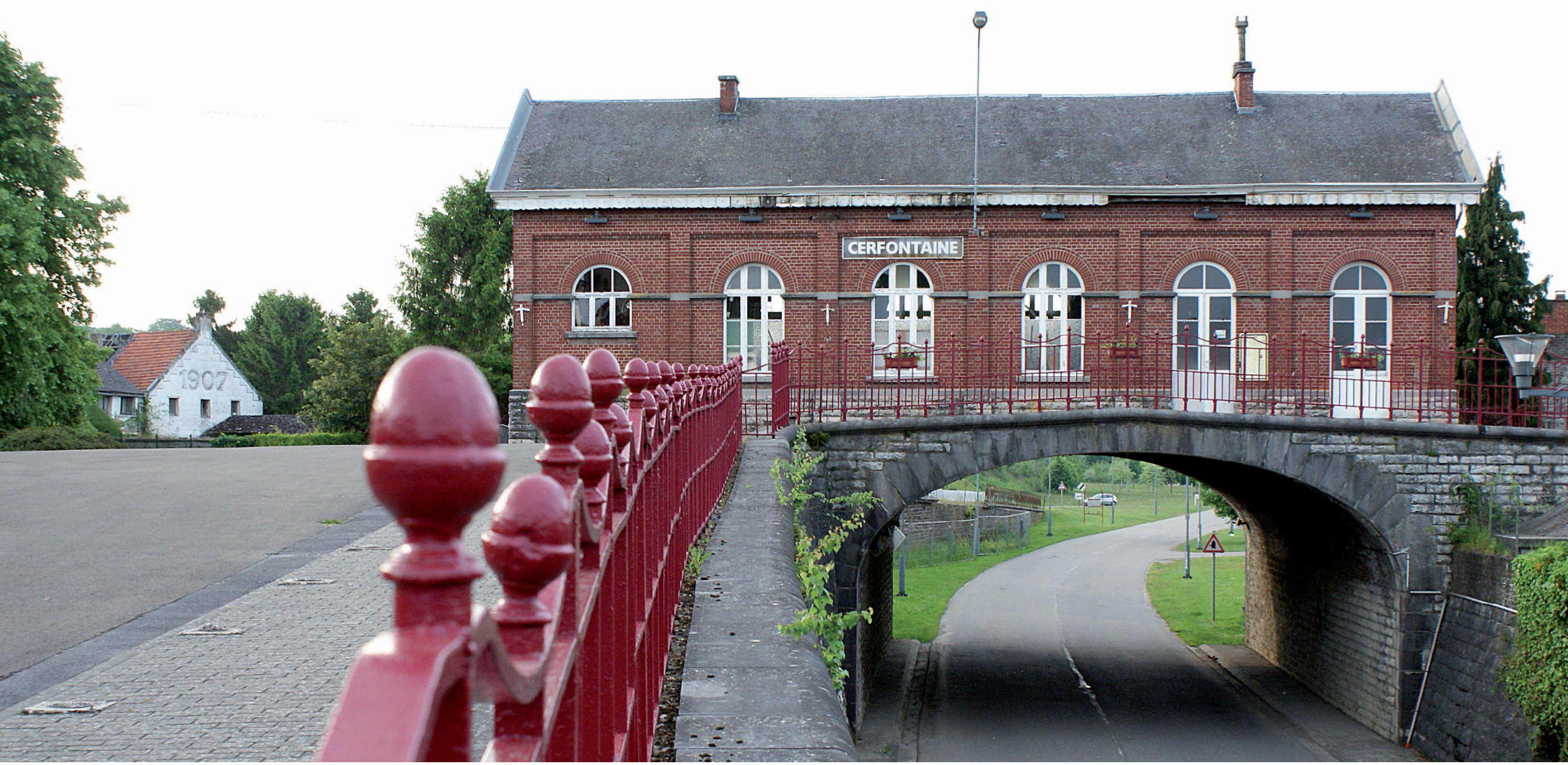


DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

SESSAM

DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

PRINCIPES GENERAUX

Dans un contexte où les émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants sont préoccupantes et où le renchérissement des coûts énergétiques risque de contraindre la mobilité d'une partie croissante de la population, il semble opportun de concevoir de nouvelles approches pour organiser le territoire en vue d'une plus grande sobriété énergétique et une meilleure cohésion sociale. Les bassins de vie doivent être mieux articulés autour des systèmes de transport déjà en place afin de rentabiliser les investissements du passé et optimiser les projets futurs.

Lorsque les conditions le permettent, une urbanisation plus dense permet de réduire globalement la consommation d'énergie que ce soit pour l'habitat, les activités économiques et pour les déplacements grâce notamment à un report modal vers des moyens de transport moins consommateurs d'énergie et d'espace.

Les propositions de densification qui suivent ne doivent pas être considérées comme devant être réalisées linéairement. Mises en relation avec les réserves foncières disponibles, elles visent à mettre en évidence qu'une densification des pôles : quartiers de gares et centres villageois permettrait de faire face à l'augmentation de la population en préservant au mieux le caractère rural là où il subsiste.

Il faudra bien sûr examiner individuellement chaque zone concernée et envisager notamment l'urbanisation de zones actuellement agricoles que là où l'impact en terme paysager et environnemental pourra être limité. Par ailleurs, cette conversion de zones agricoles en zones urbanisables ne peut s'envisager de façon cohérente qu'en compensant cette conversion en rendant non urbanisables d'autres zones, situées en dehors des zones dont la densification est proposée et qui pourraient actuellement être urbanisées.

A défaut, on ne fera que permettre l'arrivée et la dissémination d'un plus grand nombre de nouveaux arrivants au lieu de maîtriser l'implantation des futurs habitants.

La compétitivité du territoire passera également par une politique globale visant à considérer l'accessibilité des zones d'activités et leurs proximités avec les systèmes de transport. De même les initiatives locales axées sur la formation, l'entreprenariat et une plus grande complémentarité entre territoire et mobilité ne pourront que renforcer l'intérêt de la zone SESSAM.

Une structuration du territoire axée sur des centres ou, pour reprendre l'appellation du SDER, des « territoires centraux », qu'ils soient urbains ou ruraux sera bénéfique en matière de mobilité dans la zone Sessam. Les petits centres ruraux (y compris les villages) ont une carte à jouer dans la crise environnementale et énergétique qui se profile, en alliant qualité de vie et proximité des services de base. Ceci ne sera évidemment possible qu'en encourageant la mixité et la proximité des fonctions dans ces centres, et donc en veillant à un usage parcimonieux du sol non encore urbanisé.

Dans le cas contraire, les mécanismes d'un scénario noir dans les prochaines années ne sont pas à exclure (Centre français d'analyse stratégique, 2011). Celui-ci met en évidence les risques de l'inaction en matière de développement territorial et de mobilité pour les territoires périurbains et ruraux suite à une crise énergétique sévère. Certaines communes du Sud de l'Entre Sambre et Meuse ont déjà reconnu observer les prémices d'une telle évolution se manifestant par une dépréciation du coût de certains logements et terrains peu accessibles.

Mécanismes d'un scénario noir

- Une proportion élevée de ménages résidant dans les territoires à faible densité ne peut plus faire face à l'augmentation brutale des dépenses obligatoires d'habitat et de transport liée aux coûts de l'énergie ;
- les prix immobiliers s'effondrent dans les zones périurbaines et rurales éloignées des emplois et des services ;
- les services – publics et privés se replient vers les villes et centres denses, afin de garder une clientèle suffisante ;
- les « nouveaux pauvres » (classes moyennes inférieures), chassés des villes denses par la hausse des prix immobiliers, se réfugient dans ces espaces délaissés où ils vivent d'expédients à bas coûts, à l'écart des services quotidiens assurés dans les territoires denses
- le gouvernement engage un projet régional de traitement social des territoires périurbains et ruraux (personnes âgées isolées, familles en difficultés, etc.)

Sans verser dans le catastrophisme, il est crucial de prendre la mesure de la nécessité d'une gestion plus harmonieuse du territoire en lien avec les déplacements que celle-ci génère et générera à l'avenir.

DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

ACTION A1 – VALORISER ET DENSIFIER LES QUARTIERS DE GARE

Constat

Selon les prévisions du Bureau fédéral du plan, la population dans le Sud de l'Entre Sambre et Meuse devrait connaître au cours des deux prochaines décennies une évolution similaire à celle observée entre 1990 et 2011 et atteindre de l'ordre de 108.000 habitants en 2030 soit l'arrivée de 11.500 nouveaux habitants.

Les réserves foncières sont disponibles en suffisance partout. Sans politique volontariste, la dispersion de l'habitat va perdurer avec en conséquence une difficulté à justifier des investissements dans des projets de mobilité alternative de par un manque de clients potentiels (densité faible). Il en résultera alors une dépendance toujours forte à l'usage de la voiture.

Les 4 gares des pôles principaux (Couvin et Phipilleville) et secondaires (Walcourt et Mariembourg) de la zone SESSAM disposent encore, dans un rayon de 800 m, d'une réserve foncière cumulée de 114 ha en zones urbanisables. Des cartes prospectives sont disponibles **en annexe** et mettent en évidence le potentiel foncier dans ce périmètre pour les quatres pôles disposant d'une gare ferroviaire[1].

L'utilisation de ces réserves foncières et la valorisation de quartiers de gares offrant une mixité des fonctions et un accès privilégié aux transports publics permettraient de répondre à une partie non négligeable de la demande en nouveaux logements tout en axant le développement territorial autour des systèmes de transport existants, tant pour les déplacements domicile-travail et domicile-école mais également pour les autres motifs de déplacements.

[1] Un descriptif de ces cartes est en préparation.



Figure 1 : Réserves foncières disponibles autour de la gare de Philippeville (rayon de 800m)



Figure 2 : Réserves foncières disponibles autour de la gare de Philippeville

Pôle	Population supplémentaire 2030	Réserve foncière 800m des gares
Couvin	798	28,78 ha

Mariembourg		30,84 ha
Philippeville	1971	29,03 ha
Mariembourg	2578	25,60 ha
Total	**5347**	**114,26 ha**

Population supplémentaire 2030 et réserves foncières (800m gares)

Objectifs

- Augmenter la population vivant à une distance pertinente du réseau ferroviaire ;
- Favoriser le report modal vers le transport public
- Rénover les quartiers de gare souvent relativement délabrés
- Assurer une mixité des fonctions et sociale et une diversité de l'espace public ;
- Privilégier les circulations lentes et l'accès aux transports publics.

Mise en œuvre

Le concept d'une meilleure articulation du développement territorial autour des réseaux de transport est un concept bien connu et largement documenté. Le principe repose sur l'intensification de l'urbanisation dans les couloirs les mieux desservis par des infrastructures de transport structurantes. Force est de reconnaître que même si ces politiques territoriales ont fait leurs preuves dans d'autres régions européennes, les communes wallonnes ne disposent pas toutes d'une vision très claire sur le sujet et qu'aucune stratégie globale n'est actuellement suivie. Cela est d'autant plus interpellant quand on investit des sommes considérables dans l'exploitation des réseaux de transport (train, bus) sans réellement les valoriser pleinement. Des approches beaucoup plus intégrées sont nécessaires de même qu'un décloisonnement évident entre les secteurs de l'urbanisme, de l'immobilier privé et professionnel et entre les différents niveaux de pouvoir en Région wallonne. La révision en cours du SDER et du CWATUPE (CoDT selon la nouvelle appellation) ambitionne précisément de donner des lignes directrices et des moyens d'actions aux communes pour engager ces dynamiques.

Concept de densification

La densification doit s'opérer de façon progressive sur trois périmètres concentriques : le quartier de gare, la 1ère couronne (10' à pied de la gare= 800 m) et la 2ème couronne (15-30' à vélo de la gare = 3 km).

Quartier de la gare (300 m autour de la gare)

- Zone de mixité : priorité au logement avec petits bureaux, activités productives compatibles avec l'habitat, services, équipements et commerces de proximité ;
- min 60 log/ha ;
- Opérations de rénovation villageoise avec priorisation des cheminements et espaces piétons ;
- Limitation du nombre d'emplacements de stationnement, création de parkings vélos dans les logements, entreprises et les espaces publics, …

1ère couronne (800m autour de la gare - 10 min à pied de la gare)

- Zone de mixité : priorité au logement avec petits bureaux, activités productives compatibles avec l'habitat, services, équipements et commerces de proximité ;
- min 40 log/ha ;
- valorisation des liaisons vélos-piétons
- normes de parkings vélos dans les habitations.

2ème couronne (1500 à 3000m autour de la gare – 15 min à vélo du centre/gare)

- Zone d'habitat : priorité au logement ;

DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

- min 20 log/ha (mais en privilégiant un programme local de densification du quartier de gare et de la 1ère couronne, la densification en 2ème couronne ne devant intervenir qu'ensuite)
- normes de parkings vélos dans les habitations.

Hors couronne

- éviter tout développement pour favoriser la densité dans les couronnes ;
- si développement, max 5 log/ha ;
- réserver les ZACC en zones non urbanisables ;
- éviter le développement de services de proximité et de commerces de biens de consommation courante et de consommation semi-courante non pondéreux ;

Valeurs repères en matière de densité

Densité (logements/ha)	Taille moyenne des parcelles	Typologie de l'habitat
80	1 are	Maisons 2 façades et appartements
40	2,5 ares	Maisons 2 façades
20	5 ares	Maisons 3 façades
10	10 ares	Villas
5	20 ares	Villas



Figure 3 : Comparaison de la densité d'habitat, CERTU,



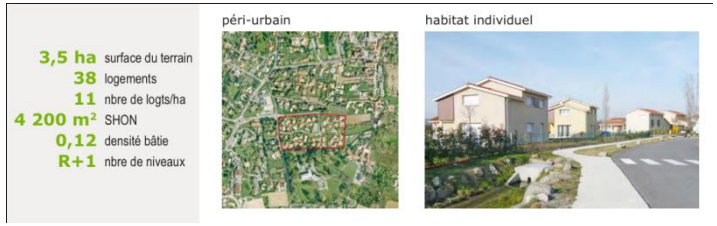


Figure 4 : Illustrations de différentes densités urbaines, CERTU, 2010

Plus d'infos : http://www.certu.fr/fr/_Ville_et_environnement-n29/Paysage_urbain-n141/IMG/pdf/L_essentiel_la_densite_urbaine_fiche.pdf

Acteurs

- Communes
- Provinces du Hainaut et de Namur
- Région wallonne
- Opérateurs de transport (notamment pour le foncier autour des gares)

Bonnes pratiques

Le guide de la CPDT : le quartier de gare

La CPDT en complément de diverses réflexions sur le sujet, a édité un guide référence sur le quartier de gare. Le quartier de gare est vu comme le lieu stratégique du village, ce qui le rend intéressant pour l'implantation de logements, de bureaux et autres services et commerces…

La CPDT considère notamment le quartier gare comme le moteur d'un projet urbain que ce soir autour de grandes gares que de gares secondaires et rurales.

Il s'agit d'une part de densifier les quartiers accessibles à pied (800m rayon) par des activités de logements et d'autre part de réaliser des opérations d'aménagement urbain visant à développer le centre de mouvement que les environs de gare sont amenés à jouer.

La gare peut alors permettre de recoudre la ville quand une voie ferrée est traversante , le quartier de gare permettant la continuité urbaine ; mais peut également permettre de construire la ville autour d'elle et des opportunités qu'elle propose en termes de mobilité tant pour les fonctions habitat qu'économiques.

L'étude prend en compte l'occupation des sols permettant alors de déterminer des contextes spatiaux types autour des gares :

- Gares en milieux urbanisé et dense
- Gares en milieux peu urbanisés, où les terrains alentours sont de type boisés et agricoles
- Gares en milieu résidentiel
- Gares offrant des superficies industrielles dans un périmètre proche

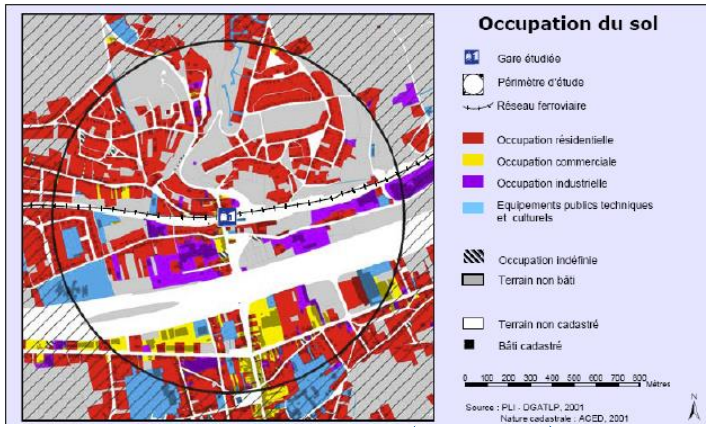


Figure 5 : Analyse type de l'occupation du sol (Source : CPDT)

DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

Des profils de gare peuvent également être établis en considérant les flux d'abonnés.

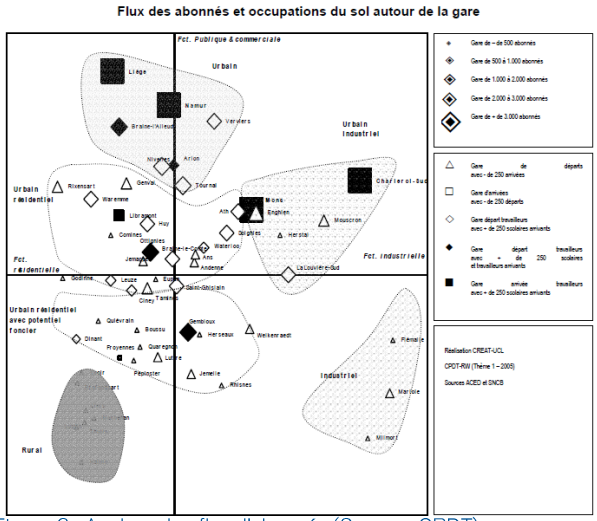


Figure 6 : Analyse des flux d'abonnés (Source : CPDT)

Des stratégies et actions sont alors établies selon les profils de gare afin de créer des quartiers de gare adaptés.

Par exemple pour des gares non urbaines :

- Favoriser l'accès par tous les modes : parking vélo sécurisé, gare de bus agréable…
- Favoriser le bus plutôt que la voiture (gare bus plus proche de la gare que le parking-relais)
- Placer les nouveaux logements à proximité de la gare (éviter la dispersion de l'habitat)

Plus d'infos : guide de la CPDT : le quartier de gare

Le projet franco-allemand BahnVille

Le projet franco-allemand « Bahnville ou comment concevoir la ville à partir des gares » a pour objectif de faire des gares de vrais lieux de vie urbaine avec des accès piétons et confortables.

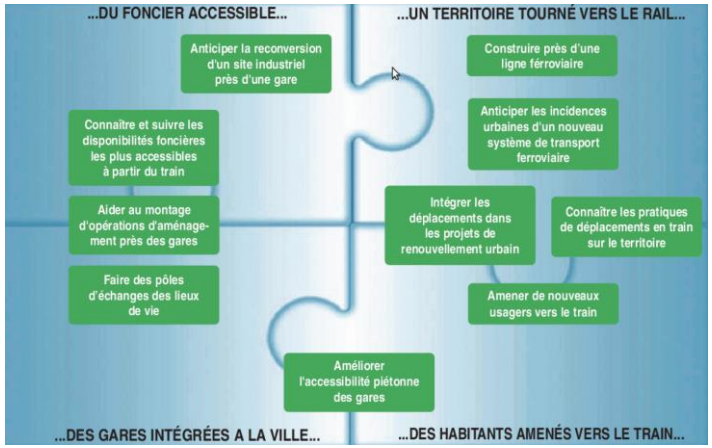


Figure 7 : Les concepts clés du projet BahnVille

Treize actions, regroupées en quatre familles, constituent le corps du projet BahnVille. Ces actions correspondent aux quatre conditions à réunir pour promouvoir « un urbanisme orienté vers le rail »

- Du foncier accessible ;
- Un territoire tourné vers le rail ;
- Des gares intégrées à la ville ;
- Des habitants amenés vers le train.

Le projet BahnVille s'articule autour de cinq principes pour les projets autour des gares :

- Densité, mixité et modes de transport actifs sont privilégiés
- Faire des gares des lieux de vie
- Modeler le paysage acoustique du quartier de gare

- Le projet doit prendre appui sur un périmètre piéton centré sur la gare
- Pour anticiper le financement des équipements, le projet urbain doit précéder les interventions sur la gare et son quartier.

Le décloisonnement des compétences « urbanisme » et transport ferroviaire a eu pour effet de mieux penser le territoire des gares aussi bien pour les villes, que des pôles secondaires.

Au final le territoire a évolué sans renversement brutal de tendances mais suivant une progression lente dans le temps et a permis de renforcer certaines gares et dans certains cas de rouvrir des lignes et gares.

Plus d'infos : Projet Bahnville

Réaffectation du site de l'Arsenal : Pont-à-Celles

Situé en plein cœur de l'agglomération pont-à-celloise, cet ancien site ferroviaire de la SNCB acquis par la Commune en 2003 fait l'objet depuis lors d'un vaste projet de réaffectation partiellement assumé par IGRETEC. Une première phase de réalisation a mené à la construction d'un nouveau quartier de 150 logements privatifs et à l'implantation de l'école de promotion sociale (« Espace-formations »).

La finalisation de la réaffectation du site de l'arsenal est une priorité et un projet phare du Programme Communal de Développement Rural 2011-2021.

D'autres phases sont actuellement en cours : réaffectation d'un ancien hall en salle culturelle, création de logements publics, implantation d'une aire de jeu multisports,…



Figure 8 : Site de l'Arsenal à Pont-à-Celles



Figure 9 : Exemples de densification de la fonction logement dans le quartier de gare de Pont-à-Celles

DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

DIVAT - Disques de Valorisation des Axes lourds de Transports à Lille

La métropole lilloise a décidé de développer le concept de « ville intense » en vue de maîtriser l'étalement urbain et de valoriser les services et réseaux de transport au bénéfice de tous. Dans ce cadre, les stations des réseaux structurants de transports collectifs lourds y sont pointées comme des espaces à valoriser particulièrement pour constituer une des armatures du développement urbain futur. Les DIVAT sont des disques de 500 mètres de rayon (surface de 78,5ha) centré sur une station de transport collectif lourd de type TER, métro, tram ou BHNS, ce qui correspond à une accessibilité théorique de 10 minutes à pied depuis les quartiers environnants. Lille Métropole prévoit de privilégier les développements urbains dans les DIVAT et de les intégrer dans les documents d'urbanisme définissant les orientations en matière d'aménagement du territoire.

Les DIVAT se distinguent selon la qualité et le niveau de service de l'axe de transports collectifs dont ils dépendent, mais également en fonction des particularités territoriales dans lesquelles ils s'inscrivent. Trois grandes familles de DIVAT sont recensées dans le tableau ci-contre selon l'offre en transports collectifs à la station située au centre du DIVAT. Bien qu'il s'agisse d'un concept appliqué à une métropole et à son hinterland, le concept mérite toutefois une certaine attention de la part des autorités publiques de SESSAM, en particulier les communes de Walcourt et Philippeville qui dispose d'une bonne accessibilité ferroviaire vers Charleroi qui correspondrait au niveau 3 de DIVAT.

Hiérarchisation des DIVAT		
Qualité et niveau de l'offre de service TC	Type de DIVAT concerné	
DIVAT de niveau 1	**DIVAT Métro** **DIVAT Tramway** DIVAT tram-train "urbain"	*Offre : au moins 150 passages par jour dans les 2 sens confondus* *Offre : au moins 150 passages par jour dans les 2 sens confondus*
DIVAT de niveau 2	**DIVAT TER plus** DIVAT tram-train "suburbain" DIVAT BHNS "urbain"	*Offre : au moins 30 passages par jour dans les 2 sens confondus* *Offre : au moins 60 passages par jour dans les 2 sens confondus* *Offre : au moins 200 passages par jour dans les 2 sens confondus*
DIVAT de niveau 3	**DIVAT TER** DIVAT BHNS "suburbain"	*Offre : entre 10 et 30 passages par jour dans les 2 sens confondus* *Offre : entre 50 et 200 passages par jour dans les 2 sens confondus*

Figure 10 : Hiérachisation du concept des DIVAT, PDU de Lille Métropole, France

Le contrat d'axe de l'agglomération grenobloise

La ligne E de tramway reliera en 2014 le nord-ouest de l'agglomération grenobloise au centre ville. Le secteur desservi par cette future ligne offre de fortes potentialités de développement en termes d'habitat et d'activités qu'il s'est avéré nécessaire d'anticiper. La charte Urbanisme et Transports de l'agglomération a prévu la signature d'un contrat d'axe entre le syndicat des transports (SMTC), les communes desservies et les autres partenaires du projet. Le contrat d'axe ambitionne de décliner, en termes opérationnels, les douze grands principes de la charte urbanisme et transports et définit un cadre incitatif où chaque signataire s'engage sur la mise en œuvre de moyens.

De nouveau, cette bonne pratique n'est pas directement applicable au territoire SESSAM qui est beaucoup moins dense et moins bien desservi par le transport public mais peut inspirer des démarches de coopération supracommunale afin de valoriser les réseaux de transport public par le biais d'une charte d'engagement urbanisme-transport entre les différents acteurs.



Figure 11 : Principes de la charte urbanisme-transport, Agglomération de Grenoble, France

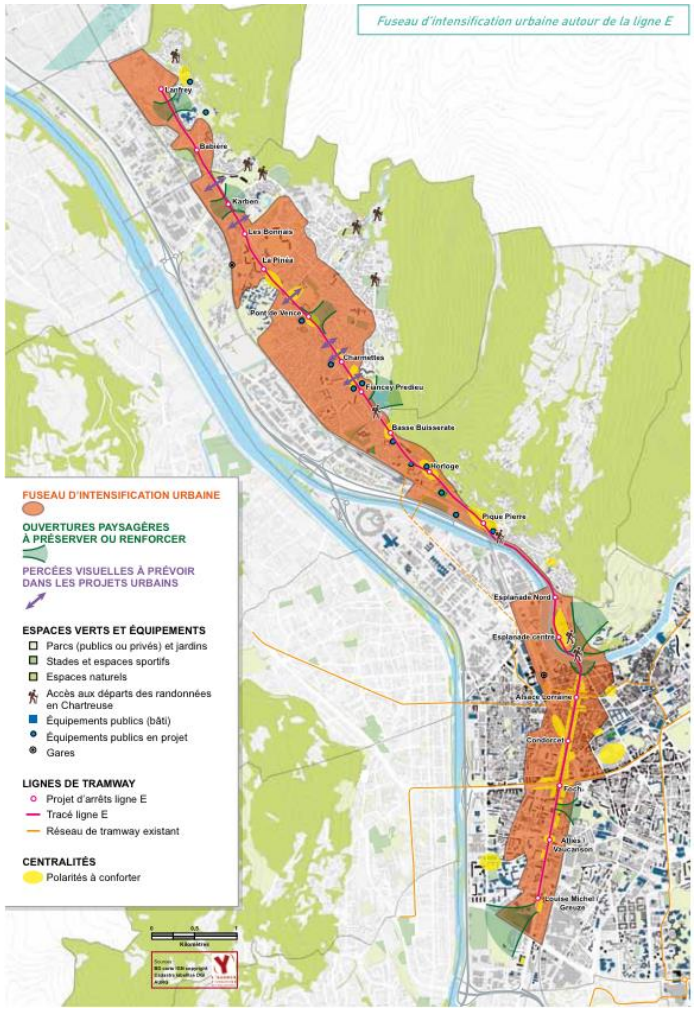


Figure 12 : Fuseau d'intensification urbaine autour du projet de tram E, Agglomération de Grenoble, France

ACTION A2 – MAITRISER L'ÉPARPILLEMENT URBAIN PAR LE DEVELOPPEMENT DES POLES ET DES CENTRES VILLAGEOIS

Constat

La croissance des surfaces bâties et des voies de communication, le remembrement rural et l'agriculture intensive ont provoqué un changement radical des paysages en Belgique. Cette forme d'éparpillement urbain[2] résulte notamment de l'utilisation souvent faible des surfaces bâties qui a des répercussions économiques, écologiques et sociales négatives, notamment à cause des coûts élevés de viabilisation et de services (voirie, eau, électricité, collecte de déchets), d'une plus grande consommation d'énergie et d'un taux supérieur de dépenses non couvertes dans les transports publics.

Les réserves foncières sont disponibles en suffisance partout dans la zone SESSAM. 8.117 ha de zones d'habitat et d'habitat rural existent au plan de secteur sur l'ensemble des 12 communes concernées. Sur cette offre totale, 4021 ha sont théoriquement disponibles (comparaison entre le plan de secteur et la carte d'occupation du sol 2006), desquels 30% ont été soustraits de manière à déduire les surfaces urbanisées depuis et les terrains non exploitables (contraintes environnementales et physiques, parcelles résiduelles, …). Cela donne un total de 2.815 ha encore bâtissables en zones d'habitat, zones d'habitat rural et zones d'aménagement communal concerté.

Ces surfaces disponibles sont représentées en vert sur la carte ci-contre et montrent une dispersion assez forte sur le territoire.

[2] Nous préférons parler d'éparpillement urbain qui consiste au mitage peu coordonné du territoire que d'étalement urbain qui peut se concevoir dans le cadre d'une ville qui connaît une forte expansion et doit urbaniser, de manière dense, de nouveaux terrains pour assurer son développement.

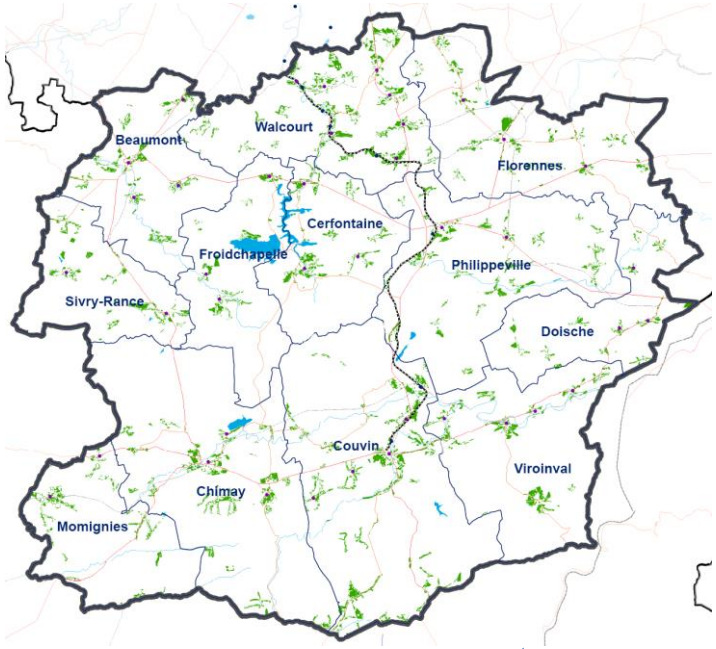


Figure 13 : Surfaces disponibles sur le territoire SESSAM (Source : Aménagement)

Sans politique volontariste de densification autour des centres villageois, la dispersion de l'habitat va perdurer. Il en résultera alors une dépendance toujours forte à l'usage de la voiture.

Il est important de noter que ruralité et densification ne sont pas forcément opposées. Il est tout à fait envisageable de densifier en maintenant un caractère rural. Il est des entités (Chimay par exemple) qui possèdent une image davantage rurale que Jodoigne (Brabant wallon) mais dont le centre ville est plus dense.

Sur base de la croissance de la population d'ici 2030 (+ 11.633 habitants) et en tenant compte d'une taille moyenne des ménages de 2,4 habitants et d'une superficie moyenne des terrains vendus de 13 ares (Source : Statbel), la demande en 2030 serait de 632

ha. Cela représente 22% de l'offre disponible. Seule la commune de Froidchapelle ne dispose (disposerait ?) pas de l'offre suffisante pour couvrir la demande.

Les centres villageois des pôles principaux (Chimay et Florennes) et secondaires (Beaumont) de la zone SESSAM non connectés à une gare disposent à eux seuls, dans un rayon de 800 m autour de leur centre, d'une réserve foncière cumulée de 66 ha en zones urbanisables.

L'utilisation de ces réserves autour des centres villageois permettrait de répondre à une partie non négligeable de la demande en nouveaux logements dans les communes concernées en maîtrisant l'éparpillement urbain.

Pôle	Population supplémentaire 2030	Réserve foncière 800m des gares
Chimay	449	28,57 ha
Florennes	583	21,75 ha
Beaumont	1510	15,50 ha
Total	**2542**	**65,82 ha**

Population supplémentaire 2030 et réserves foncières (800m centres)

Des cartes prospectives sont disponibles **en annexe** et mettent en évidence le potentiel foncier dans ce périmètre pour ces trois pôles[3].

Objectifs

- Densifier les centres villageois
- Assurer une mixité des fonctions, résidentielle et de l'espace public ;
- Privilégier les circulations lentes et l'accès aux transports publics ;
- Limiter l'urbanisation ailleurs.

[3] Un descriptif de ces cartes est en préparation.

Mise en œuvre

Concept de densification

Centre villageois

- Zone de mixité : priorité au logement avec petits bureaux, activités productives compatibles avec l'habitat, services, équipements et commerces de proximité ;
- min 40 log/ha ;
- Opérations de rénovation villageoise avec priorisation des cheminements et espaces piétons ;
- Normes de parkings vélos dans les habitations ;

1ère couronne (800m autour du centre - 10 min à pied)

- Zone de mixité : priorité au logement avec petits bureaux, activités productives compatibles avec l'habitat, services, équipements et commerces de proximité ;
- min 30 log/ha ;
- valorisation des liaisons vélos-piétons

2ème couronne (1500 à 3000m autour du centre – 15 min à vélo)

- Zone d'habitat : priorité au logement ;
- min 20 log/ha (mais en privilégiant un programme local de densification du centre et de la 1ère couronne, la densification en 2ème couronne ne devant intervenir qu'ensuite); normes de parkings vélos dans les habitations.

Hors couronne

- éviter tout développement ;
- si développement, max 5 log/ha ;
- réserver les ZACC en zones non urbanisables ;
- éviter le développement de services de proximité et de commerces de biens de consommation courante et de consommation semi-courante non pondéreux ;

Valeurs repères de densification

Le tableau suivant synthétise les critères minimums de densification en fonction des lieux (log/ha):

	Densité préconisée (log/ha)
Centre	40 (min)
1ère couronne	30 (min)
2ème couronne	20 (min)
Hors couronne	5 (max)

Acteurs

- Communes (PCA, PCA dérogatoire, SAR)
- Provinces du Hainaut et de Namur
- Région wallonne

Bonnes pratiques

Le projet français Bimby

Le projet BIMBY ("Build in My Back Yard") vise la définition d'une nouvelle filière de production de la ville, qui soit capable d'intervenir là où les filières "classiques" sont incapables d'intervenir, c'est-à-dire au sein des tissus pavillonnaires existants, qui représentent la grande majorité des surfaces urbanisées en Europe.

Le concept est de construire une nouvelle maison entre deux maisons, après division de la parcelle de droite, créant un front de rue et préservant l'intimité des maisons voisines. Elle permet à la commune de créer un terrain à bâtir dans un quartier déjà desservi et équipé. L'hypothèse centrale du projet est la capacité des acteurs de l'urbain (habitants, techniciens, élus) à mobiliser le foncier des tissus pavillonnaires existants en vue de financer le renouvellement et la densification progressive de ces quartiers. On observe en effet que dans de nombreux cas, l'intérêt des individus (diviser un terrain pour mieux valoriser son bien sur le marché immobilier) peut aller dans le sens des intérêts de la collectivité (proposer une offre diversifiée de logements individuels sur son territoire sans engendrer d'étalement urbain). L'enjeu est d'encourager et de maîtriser ces initiatives individuelles par la définition de règles d'urbanisme adéquates et la mise à disposition d'un conseil au particulier en matière d'architecture et d'urbanisme dense.

A l'échelle de la zone SESSAM , ce sont des dizaines de terrains à bâtir qui pourraient être valorisés dans les tissus pavillonnaires construits ces dernières décennies, sans engendrer aucun étalement urbain et à un coût minime pour la collectivité.

Plus d'infos : http://bimby.fr/



Figure 14 : Concept de division parcellaire des terrains dans les quartiers pavillonnaires, projet Bimby (Source : Bimby)

ACTION A3 – VALORISER LES ZONES D'ACTIVITES ECONOMIQUES ET COMMERCIALES OFFRANT UNE ACCESSIBILITE MULTIMODALE

Constat

Au moment de la conception des plans de secteur en Région wallonne, le choix a été de déterminer la localisation de ces zones de manière décentralisée par rapport aux centres urbains en vue d'optimiser l'accessibilité des entreprises aux axes de communication (autoroutes, voies fluviales) tout en réduisant les nuisances éventuelles de proximité et en favorisant une plus grande circulation des personnes et des marchandises.

Cette centralisation des entreprises dans les zones d'activités économiques a provoqué un renforcement de la problématique de la mobilité pour les travailleurs. Il apparaît en effet que, même si les ZAE génèrent de l'emploi, leur localisation engendre des difficultés pour accéder facilement au lieu de travail. Ces difficultés se renforcent d'autant plus lorsque cette mobilité concerne des emplois précaires, notamment l'intérim. Or, la question de l'accessibilité aux ZAE devient une condition incontournable pour l'accès à l'emploi, d'autant que les besoins de mobilité sont grandissants pour répondre aux exigences de flexibilité des employeurs.

De nombreux freins sont aujourd'hui clairement identifiés : congestion du trafic, stress, accidents, perte de temps, manque de desserte par les transports publics, étranglement des zonings, impacts sur l'environnement (émission de gaz à effet de serre, pollution de l'air, nuisance sonore, …). Ces freins deviennent contraignants pour les travailleurs qui désirent accéder à un emploi, mais également pour les entreprises qui se retrouvent face à des contraintes difficiles à résoudre.

Les expériences démontrent que les réponses à ces problèmes sont délicates et doivent s'envisager en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés. Ces réponses doivent se penser de manière plurielle. Par ailleurs, les solutions qui peuvent s'envisager ne dépendent pas toujours de la seule volonté des acteurs de terrain, certaines décisions devant être gérées par les pouvoirs locaux, voire régionaux.

Le territoire du sud de l'Entre Sambre et Meuse semble disposer de moins d'atouts que d'autres pour attirer tout type d'entreprises en recherche d'une localisation en Wallonie. D'autres zones wallonnes sont intrinsèquement plus compétitives et attractives (Hainaut occidental, dorsale wallonne, Brabant wallon, Liège).

Bien qu'y contribuant, le développement programmé de la N5-E420 ne suffira pas à lui seul à accroître spectaculairement le niveau de compétitivité de la zone puisqu'elle restera en retard sur d'autres critères : voies d'eau, rail (le train n'est pertinent que dans certains cas, voir le chapitre « transport de marchandises »), aéroport…

Vu l'absence de voie d'eau et la présence d'une seule ligne ferroviaire, la zone dispose actuellement de très peu de sites proposant une véritable multimodalité. Pour favoriser le report modal, en particulier pour le transport de personnes, le développement des zones d'activité doit utiliser le potentiel des réserves foncières à proximité des lignes de transport public. Il est vrai cependant que les terrains à proximité de gare sont souvent difficiles à valoriser car couteux à l'acquisition, résiduels et enclavés. Néanmoins, une action coordonnée entre les différents acteurs devrait permettre de transformer les quartiers de gare en y développant notamment de l'emploi.

Certains sites jouissent dès à présent d'un certain potentiel :

- Les sites de Couvin et Mariembourg ; réserves foncières dans des zones d'activité économique de type industriel à moins de 800m d'une gare ;
- Les sites de Walcourt et Florennes offrent des potentialités dans des ZACC à proximité des gares ferroviaires et routières

DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

➢ Le projet de ZAE des Quatre-vents à Philippeville situé à proximité immédiate de la gare de Philippeville

Objectifs

- Améliorer l'accessibilité des ZAE existantes en valorisant quand cela est possible d'autres modes de transport que la route
- Permettre une accessibilité multimodale des personnes aux lieux d'emplois
- Permettre, grâce au report modal, de mieux valoriser le foncier des parcs d'activités économiques en diminuant, quand cela ce justifie, les besoins en stationnement
- Ne pas compromettre, dans un avenir plus lointain, le recours éventuel au rail pour le transport des marchandises dans certains cas

Mise en œuvre

Il est important de tenir compte des décisions gouvernementales qui ont déterminées la localisation des ZAE existantes et qui ont privilégié et privilégient leurs extensions lorsque des réserves foncières demeurent tout en développant des microzones urbaines pour l'accueil de PME.

La mise en œuvre de cette action doit ainsi se voir sous le prisme de la temporalité en visant :

- à court terme, l'amélioration de l'accessibilité des sites existants et le renforcement des alternatives au transport par la route (voir ci-dessous) ;
- à moyen et long terme, une densification de l'emploi tertiaire autour des gares et des centres urbains et une implantation de nouveaux sites dans des lieux offrant ou pouvant offrir une accessibilité multimodale, en particulier pour le transport de personnes.

Zones d'Activités Economiques existantes

- valoriser prioritairement (voire étendre) les sites existants offrant un potentiel multimodal en matière de transport de personnes et y développer prioritairement des activités à plus forte densité d'emplois ;
- collaborer avec le groupe TEC pour améliorer l'offre et augmenter sa visibilité ;
- développer avec le SPW-DGO1 et les communes des infrastructures cyclables permettant de rejoindre les centres villageois et les pôles multimodaux (gares ferroviaires et routières) ;
- développer le stationnement sécurisé pour les vélos et la mise à disposition de vélos de service.
- promouvoir fortement le covoiturage et prévoir des places prioritaires réservées aux covoitureurs ;

Extensions et implantations futures

- développer en priorité les sites les mieux desservis en transport public,
- dans les alentours de la gare : favoriser l'accueil d'entreprises, de services et d'équipements à plus forte densité d'emplois et pouvant être compatibles avec une fonction logement (productions immatérielles, services administratifs, équipements publics)[4]
- en seconde couronne : développer des activités secondaires moins compatibles avec du logement) ;
- prévoir en amont de développer des infrastructures cyclables permettant de rejoindre les centres villageois et les pôles multimodaux (gares ferroviaires et routières) ;
- développer le stationnement sécurisé pour les vélos et la mise à disposition de vélos de service ;
- prévoir des zones de stationnement mutualisé et évolutif et des places prioritaires réservées aux covoitureurs.

[4] Les terrains à proximité de gare sont peu valorisables car couteux à l'acquisition, résiduels et enclavés.

Mesures d'amélioration de l'accessibilité des ZAE

Cette section synthétise les actions qui doivent être menées pour améliorer l'accessibilité des ZAE. Force est de reconnaître, que la voiture est le mode de transport principal utilisé par les travailleurs car les parcs d'activités sont situés à proximité des grands axes routiers et sont aisément accessibles en voiture. Excepté certains problèmes ponctuels, les voiries d'accès aux ZAE de la zone SESSAM sont fluides ce qui représente un terreau peu favorable à un transfert modal.

Sur base du plan de mobilité de 12 ZAE en Province de Namur[5], on peut tirer les recommandations suivantes :

- Le covoiturage est l'alternative plébiscitée par les travailleurs bien avant le recours au transport public. Elle doit faire l'objet d'une promotion particulière car elle est facile à mettre en œuvre et nécessite peu d'investissements. Les entreprises doivent soutenir les projets de valorisation ou de création de parkings de covoiturage sur le territoire SESSAM.
- La mise en place d'un transport collectif organisé par les entreprises a peu de sens dans le contexte SESSAM étant donné la taille des ZAE et le caractère très diffus des origines des travailleurs.
- Le développement (ou l'extension) de certaines lignes de transport public doit se concevoir dans un cadre plus large que l'accessibilité des ZAE car la demande intrinsèque y est trop faible et le recours au bus est très peu plébiscité par les travailleurs. Il nous semble que la mise en place d'une navette depuis les gares est disproportionnée par rapport à la demande escomptée.
- La promotion du vélo doit s'envisager à partir de la gare (ferroviaire ou routière) la plus proche et nécessite la création d'itinéraires cyclables et d'espaces de stationnement sécurisé tant à la gare que dans les entreprises. Des vélos en libre service pourraient être mis à disposition par les entreprises/clubs d'entreprise et/ou dans les pôles multimodaux.
- Des mesures doivent être prises pour améliorer l'accessibilité des piétons que ce soit à l'intérieur de la zone ou à l'extérieur (cheminement piétons depuis les gares et arrêts de bus les plus proches).
- Des mesures d'aménagement doivent répondre aux problèmes d'insécurité routière le plus souvent liée à une vitesse inappropriée ou à des traversées de voiries dangereuses.
- Le développement de commerces et services de proximité peut éviter d'isoler les travailleurs qui ont rejoint leur lieu de travail autrement qu'en voiture et diminuer les déplacements pendant la pause de midi.

Des actions particulières sont listées ci-après pour chaque ZAE. Le détail de ces actions se trouve dans les cahiers thématiques.

ZAE Chimay - Centre

- Forte amélioration de la desserte en transport public grâce à la création d'une ligne Chimay – Couvin circulant 2 fois par heure, avec correspondance efficace en gare de Couvin
- Aménagement visant à donner la priorité aux bus sur la RN°99 à l'approche de la gare de Couvin
- Aménagements cyclables à créer pour rejoindre le centre de Chimay
- Valorisation du RAVeL et mise en œuvre prioritaire du RAVeL de la Ligne 156 entre Mariembourg et Chimay

ZAE Chimay – Baileux (extension en cours)

- Forte amélioration de la desserte en transport public grâce à la création d'une ligne Chimay – Couvin circulant 2 fois par heure, avec correspondance efficace en gare de Couvin
- Aménagement visant à donner la priorité aux bus sur la RN°99 à l'approche de la gare de Couvin

[5] Etude réalisée par Technum (Anciennement Tritel) en 2006 pour le compte du BEP et du SPW

- Aménagement cyclable à créer sur la rue de Baileux pour rejoindre le centre de Chimay et le pôle multimodal via Bourlers
- Places de stationnement pour covoitureurs

ZAE Beaumont (extension en projet)

- Aménagement cyclable à créer depuis le centre de Beaumont et le pôle multimodal sur la RN°40 vers la ZAE
- Liaison cyclable à créer entre le centre de Beaumont et le RAVeL
- Desserte par transport à la demande depuis la gare de bus de Beaumont

ZAE Momignies (extension en cours)

- Desserte par transport à la demande depuis la gare de bus de Chimay

ZAE Walcourt – Chastrès

- Renforcement de la desserte ferroviaire (cadencement) depuis Couvin, Mariembourg, Philippeville et Charleroi
- Rénovation de la gare de Walcourt
- Amélioration de la desserte en transport public par la création d'une ligne Walcourt – Somzée cadencée à l'heure et assurant des correspondances efficaces avec les autres lignes en gare de Walcourt
- Déplacement éventuel de la gare bus du côté de la route des Barrages (meilleures correspondances)
- Valorisation de la piste cyclable existante sur la route des Barrages pour relier le centre et la gare de Walcourt, Pry ainsi que Laneffe et Somzée
- Création d'aménagements cyclables depuis Thy-le-Château, Gourdinne et Fraire

ZAE Philippeville – Quatre-vents (en projet)

- Renforcement de la desserte ferroviaire (cadencement) depuis Couvin, Mariembourg, Walcourt et Charleroi
- Rénovation de la gare de Philippeville
- Amélioration de la desserte en transport public par le renforcement de la ligne 56 Philippeville-Florennes-Namur et la création de lignes cadencées Beaumont-Philippeville et Froidchapelle-Philipeville
- Création d'une liaison cyclable vers le centre et vers la gare de Philippeville
- Valorisation des déplacements à pied vers le centre et vers la gare de Philippeville

ZAE Mariembourg (extension en projet)

- Création du RAVeL depuis la gare de Mariembourg
- Desserte par transport à la demande depuis les gares de Mariembourg et Couvin
- Possibilité à long-terme de créer un raccordement ferro-viaire pour le transport de marchandises

Acteurs

- Communes et intercommunales
- SPW-DGATLP
- Opérateurs de transport

Bonnes pratiques

Ecopole : Farciennes, Aiseau-Presles, Sambreville (IGRETEC)

A la frontière des communes de Farciennes, Aiseau-Presles et Sambreville, l'Ecopole est un pôle de développement durable basé

sur les technologies propres, le recyclage, les énergies renouvelables… Il devrait créer ou consolider plus de 3000 emplois.

En termes d'accessibilité, l'Ecopole se situe dans un méandre de la Sambre. Il est limité au Nord par la N90 et au Sud par la ligne de chemin de fer Liège-Tournai. Il se trouve à proximité de deux gares : Aiseau-Presles et Farciennes. Des négociations sont entamées avec le TEC en vue d'une légère extension apportée à une ligne existante afin de desservir les différentes entreprises. La proximité de la Sambre constitue un atout non négligeable en matière de transport de marchandises. Les entreprises voisines de la rivière seront invitées à valoriser ces atouts et la proximité du port de Charleroi.

Les entreprises devront également mutualiser certains services localement (parking, gestion des déchets, réseau de chaleur…) et proposer un schéma de déplacement alternatif à la voiture à leurs travailleurs.



Figure 15 : Ecopole : Farciennes, Aiseau-Presles, Sambreville

Zone d'activité de la gare de Saint Pierre d'Albigny

La Communauté de communes de la Combe de Savoie en France poursuit la préparation d'un projet de zone d'activité économique autour de la gare de Saint-Pierre d'Albigny. Le programme d'aménagement d'ensemble s'organisera autour de la gare ; la partie Nord sera dédiée à de l'activité tertiaire et de petits ateliers, et les terrains au Sud de la voie ferrée auront une vocation artisanale et industrielle.



Figure 16 : Projet de zone d'activité économique à la gare de Saint-Pierre d'Albigny

Zone d'activité de Branderion

A l'Est de Lorient (Bretagne) et en deuxième couronne d'agglomération, la zone d'activité de Branderion située à côté de la gare s'inscrit dans un environnement particulièrement rural et est proche de la confluence de deux voies à caractère autoroutier que sont les N24 et N165 desservant les destinations de Rennes, Nantes et Brest. Etant donné la présence d'une halte SNCF toujours en activité, les autorités ont décidé d'y implanter, au Sud de la voie ferrée, une zone à vocation artisanale et industrielle par la création de petits ateliers.

DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

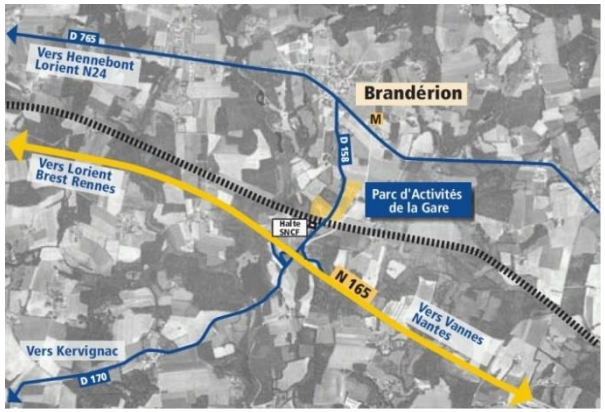


Figure 17: Zone d'activité de Bamberion : 150 emplois

ACTION A4 – DÉVELOPPER LA VISIBILITÉ DES SERVICES OFFERTS PAR LES INTERCOMMUNALES ET AUTRES OPÉRATEURS PERMETTANT D'OFFRIR DES ESPACES DANS LES QUARTIERS DE GARE ET LES CENTRES VILLAGEOIS

Constat

Plusieurs opérateurs assurent actuellement l'accueil et l'installation des activités économiques en Entre Sambre et Meuse. Les opérateurs qui bénéficient d'une visibilité provinciale et régionale (intercommunales, gestionnaire privé de parc d'activité, certaines communes ...) ont jusqu'à présent veillé à l'installation des activités en-dehors des centres villageois afin de se conformer aux plans de secteur. Plus récemment, ces acteurs veillent également à la valorisation d'autres sites grâce :

- au développement de microzones d'activité en milieu dense
- à la reconversion de friches urbaines et réintroduction d'activités économiques
- à l'implantation d'activités tertiaires en centre urbain et villageois
- au recensement des opportunités immobilières connues

Ces actions peuvent également être menées par d'autres opérateurs (agences de développement local, cellule de gestion centre-ville, ...) ; bénéficient à ce jour d'une visibilité parfois limitée et souvent très locale et gagneraient à être mise en avant dans la zone SESSAM.

De plus, au vu de la compétitivité de la zone d'étude, Il en ressort qu'un développement économique en Entre Sambre et Meuse doit se faire en investissant sur les ressources internes faute de pouvoir attirer de nombreuses entreprises externes. La zone peut générer de l'emploi local en investissant dans la formation, l'apprentissage et l'esprit d'entreprise de la population locale.

Objectifs

- Disposer d'un service commun bénéficiant d'une visibilité provinciale et régionale et pouvant offrir des espaces dans les centres villes et villageois ;
- Améliorer les services actuels et renforcer leur visibilité ;
- Encourager l'entreprenariat local et développer les activités in-situ

Mise en oeuvre

- Encourager l'installation d'activités à haute densité d'emploi dans les centres villes et les quartiers de gares ;
- Installer en priorité les PME et TPE locales et compatibles avec la fonction d'habitat dans les centres villageois ;
- permettre une alternative à l'installation dans les zonings d'activités à haute densité d'emplois ;
- assurer la reconversion des sites à réaménager (SAR) ;
- promouvoir la mixité des centres ;
- être l'intermédiaire entre les entreprises et les acteurs de la mobilité pour la mise en place de services de mobilité adaptés
- encourager les initiatives locales par divers leviers tels que la formation ou la mise en place de facilités pour la création de micro-entreprises (microcrédit)

Acteurs

- Communes et intercommunales
- Région wallonne
- Banques et organismes financiers

DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

Bonnes pratiques

Exemple des intercommunales BEP et IGRETEC pour l'implantation des entreprises

Les intercommunales BEP et IGRETEC disposent d'outils permettant l'implantation et la localisation d'activités dans les parcs d'activité mais également dans d'autres filières en-dehors des parcs ;

- Exemple du BEP : http://www.bep-entreprises.be/implantation/offre-territoriale-partenariat/default.aspx
- Exemple d'IGRETEC : http://www.igretec.com/doc.php?rub_id=165&site=1&lg=1&doc_id=132

Les solutions en termes d'implantations et de localisation d'activités sont variées et concernent :

- Les parcs d'activité
- La gestion immobilière ; bâtiments industriels ou bureaux
- Le développement de microzones d'activités (ex : Fonderie Léonard-Giot, Martinet ..)
- L'aide à l'installation pour les initiatives génératrices de valeur ajoutée…

Participation au capital de micro-entreprises locales : les Cigales (Normandie)

Les CIGALES (Clubs d'Investisseurs pour une Gestion Alternative et Locale de l'Epargne Solidaire) sont des petites structures de capital-risque qui mobilisent l'épargne de leurs membres (habitants du territoire) et qui ont pour mission de favoriser la création et le développement de micro-entreprises collectives et locales ayant une plus-value sociale, environnementale, culturelle, etc

Leurs interventions comportent plusieurs aspects :

- un apport financier : participation au capital de sociétés,
- un accompagnement du créateur : aide à la conception de projet, à la rédaction des statuts, au montage des comptes prévisionnels et selon les cas, aides techniques,
- un réseau relationnel et des partenariats avec les acteurs locaux d'aide à la création d'entreprise

Les acteurs qui peuvent bénéficier de ce dispositif sont :

- les entreprises du secteur environnemental,
- les entreprises d'utilité sociale,
- les primo-entrepreneurs
- les entreprises culturelles,
- les entreprises de commerce équitable,

Outil d'aide au diagnostic d'implantation locale (ODIL)

Cet outil créé par l'INSEE en France s'adresse aux créateurs d'entreprises locales pour les aider dans la préparation de leur projet

ODIL permet :

- de sélectionner une ou plusieurs activités et les produits associés dans les secteurs du commerce, de l'artisanat et des services aux particuliers
- de visualiser la zone géographique d'implantation et ses principales caractéristiques sociodémographiques grâce à une cartographie interactive
- de lire et imprimer un dossier de résultats relatifs à la clientèle potentielle et aux établissements de même activité de la zone d'implantation.



Figure 18 : Outil d'aide au diagnostic d'Implantation Locale (Source : ODIL)

DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

Action A5 – Faciliter le télétravail et développer des télécentres

Constat

Alors que de plus en plus de métiers peuvent être pratiqués avec un simple ordinateur portable et une connexion Internet, il paraît évident de s'interroger sur le bien fondé de voir des masses de travailleurs converger 5 jours par semaine vers des bureaux d'entreprises souvent éloignés de leur domicile. Depuis quelques années se sont développées, aux côtés des types de travail « classiques », des formes plus originales d'organisations du travail rendues possible par les avancées dans le domaine des télécommunications. Ces solutions flexibles permettent dans certains cas d'éviter des déplacements, de les décaler dans le temps et de travailler en des endroits variés ou en cours de déplacements. Le travail n'est plus un lieu où l'on se rend mais quelque chose que l'on fait, peu importe le lieu et le moment. Une gare, une bibliothèque ou même une terrasse de café sont des lieux qui peuvent accueillir de manière informelle les travailleurs nomades. Ces lieux surnommés des « tiers-lieux » fonctionnent comme des endroits hybrides entre travail et convivialité.

Plusieurs études ont démontré qu'il suffirait que 5 à 10% des travailleurs pratiquent régulièrement le télétravail pour réduire sensiblement le trafic aux heures de pointe et alléger la charge sur les réseaux de transport public. En matière énergétique, le concept de télétravail peut également offrir des économies importantes. Tout d'abord en réduisant la consommation liée aux déplacements mais également en optimisant la consommation dans les bureaux d'entreprise. Les estimations françaises font état d'un gain de temps moyen de 37 minutes par jour pour le télétravailleur et d'un gain de sommeil de 45 minutes (Greenworking, 2012).

Objectifs

Le travail à distance de l'entreprise (à la maison, dans un tiers-lieu ou en déplacement) permet d'agir sur les trois piliers du développement durable :

- Social : Diminuer les temps perdus en déplacements, le stress et l'absentéisme
- Economique : Limiter les dépenses des employés en déplacement et optimiser les surfaces de bureaux des entreprises
- Ecologique : Réduire la consommation énergétique des déplacements mais également des bureaux.

Mise en œuvre

Sensibiliser les entreprises au télétravail

Les entreprises et administrations sont de plus en plus nombreuses à adopter des formes de travail flexible mais cette évolution nécessite un encadrement de l'autorité publique afin de l'intégrer dans les politiques de mobilité durable et d'aménagement du territoire et une transformation des pratiques de management.

Le télétravail consiste en toute forme d'organisation et/ou de réalisation du travail, utilisant les technologies de l'information, dans laquelle un travail qui peut être réalisé dans les locaux de l'employeur est effectué de façon régulière au domicile du télétravailleur ou en tout autre lieu choisi par lui situé en dehors des locaux de l'employeur, moyennant l'accord de ce dernier[6].

Le télétravail connaît une progression croissante même si moins rapide qu'escompté. La raison est que de nombreuses entreprises traînent encore des pieds pour permettre le télétravail alors que les salariés y sont largement favorables. Certains syndicats ont d'ailleurs bien compris que le télétravail était moins une idée de patron avide d'économies qu'un élément de bien-être des salariés. Cela étant, le télétravail peut aussi permettre des économies à

[6] Source : Moniteur Belge

l'entreprise dès lors qu'en moyenne un tiers des bureaux sont inoccupés dans les entreprises. Ceci s'explique par la montée en puissance des temps partiels combinée à la prise de congé par les employés et à l'absentéisme pour raisons médiales ou personnelles. Ceci a d'ailleurs accéléré le développement des systèmes de bureaux partagés. Le frein réel pour la pratique du télétravail se situe, dans les grandes entreprises, au niveau de l'évolution des pratiques de management qui sont encore fortement verticales (hiérarchie très marquée) alors que le télétravail requiert un management horizontal plus collaboratif. C'est donc toute la culture d'entreprise qui doit être remise en question et non seulement l'adaptation des outils de travail. Dans les PME, le frein est souvent technologique car ces plus petites entreprises ne disposent pas de supports informatiques leur permettant de gérer efficacement et en toute sécurité le travail à distance de leurs employés. Les travailleurs indépendants pratiquent déjà quant à eux massivement le travail à distance.

Développer des petits télécentres en milieu rural

On observe également le développement de télécentres qui sont des bureaux satellite équipés d'outils informatiques et mis à la disposition de travailleurs indépendants ou d'employés qui réalisent leurs tâches à distance tout en restant en liaison avec leur organisation. Ces télécentres sont mis en place par des structures privées et publiques et peuvent également offrir des services connexes tels que le secrétariat ou comptabilité mais également des services pour faciliter la vie des travailleurs (autopartage, crèche, restaurants, organisation de séminaires, centre de remise en forme…). Ces télécentres sont également de véritables centres d'innovation sociale et technologique où se côtoient des professionnels issus de secteurs variés. On y observe une grande émulation favorisée par les échanges d'expérience et le souhait de travailler ensemble.

Pour que le travail à distance se développe, l'offre en matière de télécentres doit se développer tant en milieu urbain à l'échelle des quartiers qu'en milieu périurbain voire même rural à proximité des nœuds de transport. Dans ce dernier cas, ces lieux multifonctionnels peuvent également servir pour l'exercice de la télémédecine et la formation à distance. Des réflexions doivent être menées notamment dans le cadre de la rénovation de quartiers de gare sur l'intérêt d'y créer des télécentres de petite taille offrant une accessibilité multimodale.

Bonnes pratiques

Le Switch Coworking Charleroi (IGRETEC)

L'ancienne caserne Tresignies de Charleroi est un des hauts lieux de la Ville, situé en plein cœur urbain, face au Palais de Justice. Le site est situé à proximité immédiate de stations de métro (Arrêt Parc) et de bus et la gare est à 15 minutes à pied. Il dispose également d'un vaste parking et est accessible aux personnes à mobilité réduite.

Le SWITCH y occupe une aile complète sur plus de 400 m2 avec un ensemble de locaux adaptés au travail individuel et collectif:

- 1.Cowork Green : espace de travail « silencieux » d'une vingtaine de postes de travail individuels.
- 2.Cowork Blue : espace de travail « collaboratif » d'une vingtaine de postes de travail permettant le travail en petits groupes.
- 3.Switch Lab : laboratoire de créativité et d'innovation, conçu pour favoriser le dynamisme collectif.
- 4.Switch Zen : espace de détente.
- 5.Sand(S)witch : espace cuisine.

Avec IGRETEC comme partenaire, Switch Coworking est membre du réseau CoWallonia qui créé plusieurs espaces de coworking en Wallonie ; le coworking étant considéré comme un moteur de la créativité en Wallonie.

Switch Coworking propose différentes formules selon les besoins des travailleurs, indépendants, demandeurs d'emplois… qui donnent accès à toutes les infrastructures (espaces de travail, salles de réunion, visioconférence…)

Plus d'infos : http://www.switchcoworking.com/

Le Smart Work Center (SWC) de Crealys à Gembloux (BEP)

Le SWC de Créalys à Gembloux est une infrastructure d'accueil flexible pour entreprises « nouvelle génération », gérée et animée par le BEP et soutenue par la Wallonie qui s'inscrit dans une nouvelle conception du travail plus mobile et plus collaboratif. Destiné aux travailleurs salariés, indépendants, entrepreneurs, voire étudiants, cet espace permet de travailler à plusieurs sur un projet, de trouver des partenaires, de les recevoir, d'échanger des idées, de développer son réseau, d'avoir accès à internet, etc. dans un seul lieu, convivial, dédié à la créativité et l'innovation.

L'espace d'accueil @trium du Parc Scientifique Créalys® répond à des critères de confort, d'ergonomie et de sécurité. Les technologies disponibles sont standardisées et de bonne qualité. L'objectif est de pouvoir garantir aux utilisateurs un environnement professionnel de qualité. La formule est souple : pas de contrat de locataire long et compliqué à signer, pas d'engagement à long terme, ni de paiement d'une grosse caution à verser à l'avance.

Plus d'infos : http://www.bep-entreprises.be/implantation/bureaunouvellegeneration/

Le réseau Smart Work Centers

Le réseau belge « Smart Work Centers » répond aux besoins croissants des entreprises en termes de flexibilité, de mobilité et de productivité en offrant des espaces de travail décentralisés, flexibles et pré-équipés des technologies nécessaires. Le réseau compte actuellement 8 centres, répartis dans les différentes provinces de Wallonie. L'objectif est d'atteindre une trentaine de centres répartis dans toute la Belgique afin d'offrir un réseau dense et un « point de chute » à proximité de tous les principaux centres d'activités économiques.

Plus d'infos : http://www.smartworkcenters.be/



Figure 19 : Réseau des Smart Work Centers


Figure 20: Télécentre de l'AxisParc à Louvain-la-Neuve, Smart Work Centers

Le portail MobiSpot

La startup « MobiSpot » entend offrir un réseau d'espaces de télétravail et de salles de réunion au travers d'une plateforme de réservation en temps réel.

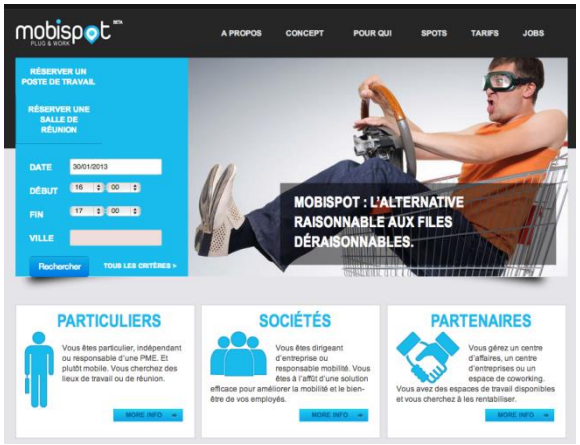


Figure 21: Système de recherche de tiers lieux MobiSpot

Plus d'infos : https://mobispot.be/

L'officesharing par ShareDesk

La société ShareDesk propose aux entreprises de mettre à disposition de travailleurs nomades leurs espaces de travail non utilisés. Le concept est né du fait que plusieurs études ont montré que les espaces de travail sont réellement utilisés moins de 45% du temps. L'objectif est d'aider les entreprises à mieux gérer leurs actifs immobiliers et à développer de manière rapide les espaces de travail à distance.

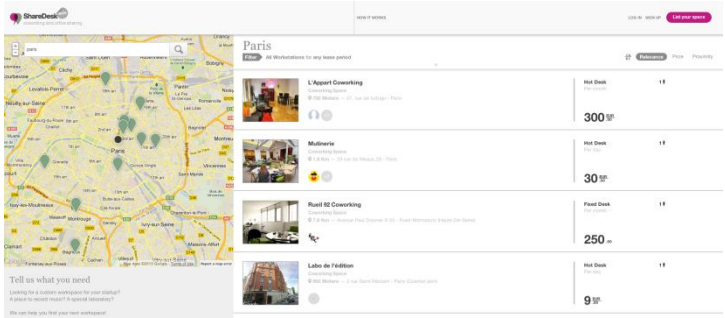


Figure 22 : Mise à disposition de bureaux par des entreprises via ShareDesk

Plus d'infos : http://www.sharedesk.net/

Zone d'habitat à renforcer

Zone économique à renforcer (mixité avec habitat possible)

Espace public à valoriser

Pôle multimodal à valoriser

Aménagement communal concerté

** en transparence : zones non prioritaires*

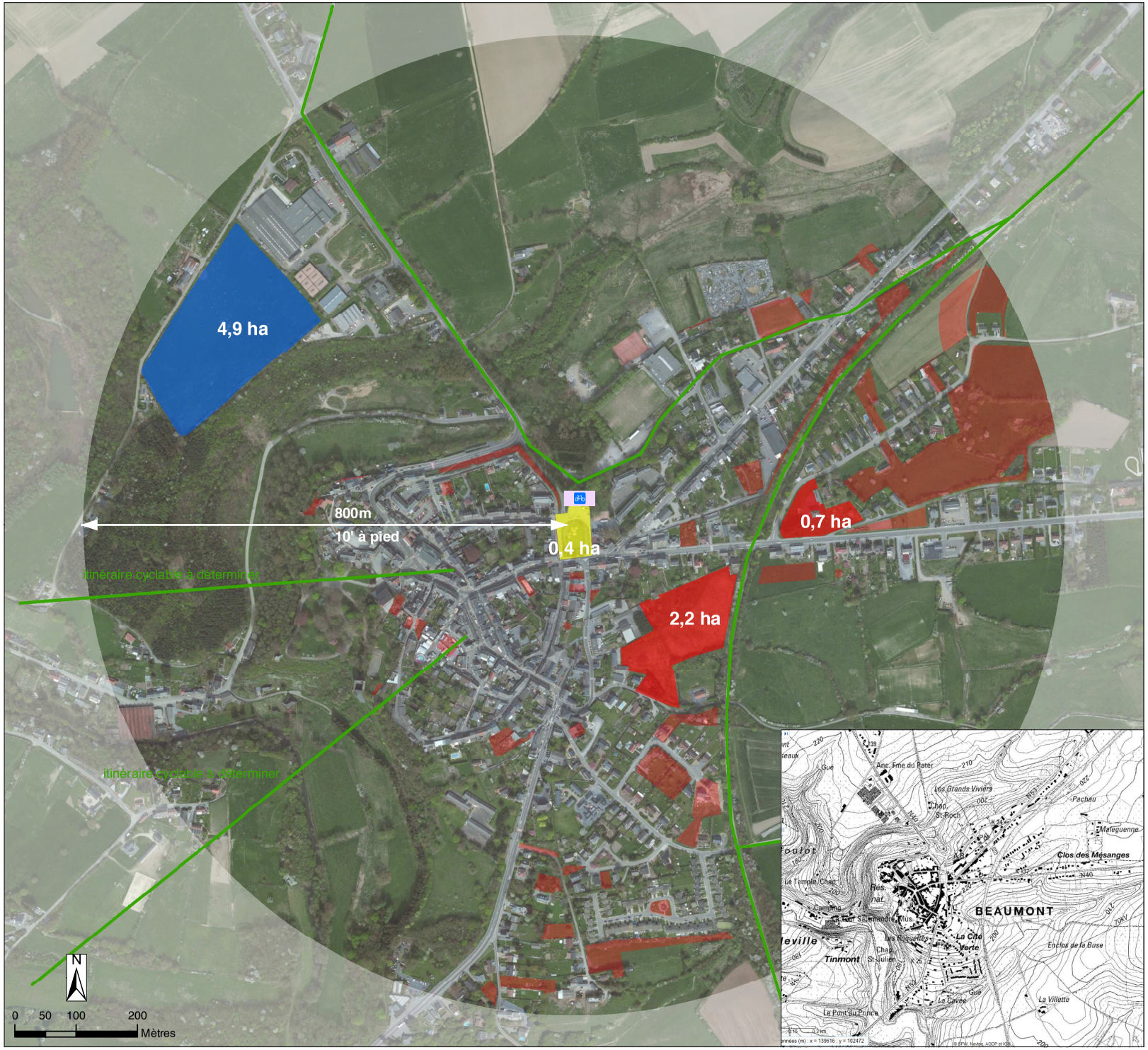
Plans communaux d'aménagement

Parking vélo

Liaison cyclable

Parking

Dépose minute



www.notreregion.be

SESSAM - SCHÉMA D'ACCESSIBILITÉ ET DE MOBILITÉ DU SUD DE L'ENTRE SAMBRE ET MEUSE

BEAUMONT

Potentiel en termes de développement territorial
Rayon géométrique de 800m autour du centre

Date : 04.2013
Echelle : 1/6 000

SOURCES : Plan de secteur, Occupation des sols,

Zone d'habitat à renforcer
Zone économique à renforcer (mixité avec habitat possible)
Espace public à valoriser
Pôle multimodal à valoriser
Aménagement communal concerté
* en transparence : zones non prioritaires
Plans communaux d'aménagement

Parking vélo
Liaison cyclable

Parking
Dépose minute

www.notreregion.be

Service public de Wallonie

SESSAM - SCHÉMA D'ACCESSIBILITÉ ET DE MOBILITÉ DU SUD DE L'ENTRE SAMBRE ET MEUSE

CHIMAY

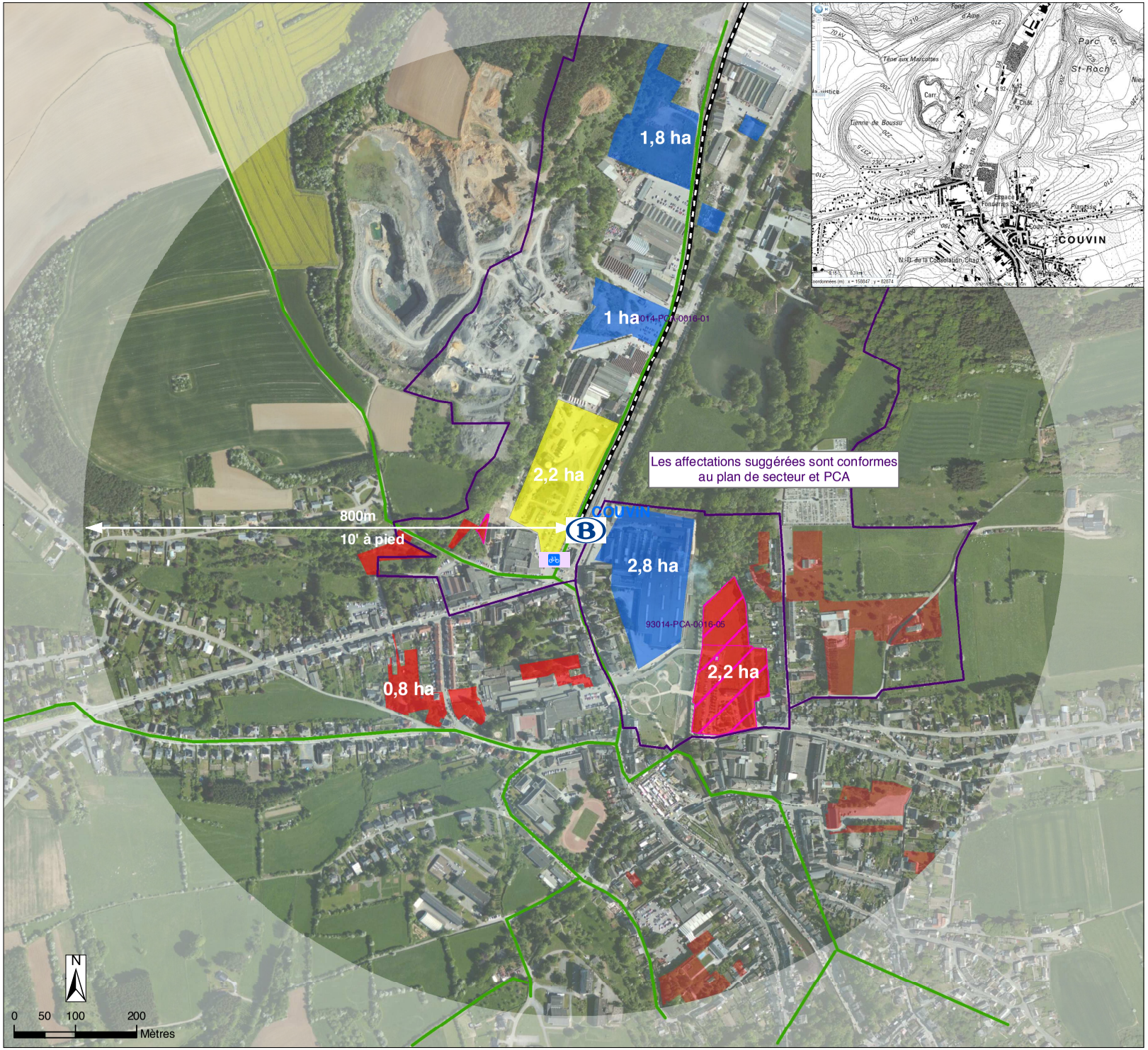
Potentiel en termes de développement territorial
Rayon géométrique de 800m autour du centre

Date : 04.2013
Echelle : 1/6 000

SOURCES : Plan de secteur, Occupation des sols,

espaces mobilités
TECHNUM
AMENAGEMENT SPATIAL PLANNING ENVIRONMENT
Ephyras





www.notreregion.be

Service public de Wallonie

SESSAM - SCHÉMA D'ACCESSIBILITÉ ET DE MOBILITÉ DU SUD DE L'ENTRE SAMBRE ET MEUSE

COUVIN

Potentiel en termes de développement territorial
Rayon géométrique de 800m autour de la gare

Date : 04.2013
Echelle : 1/6 000

..

SOURCES : Plan de secteur, Occupation des sols,

Zone d'habitat à renforcer
Zone économique à renforcer (mixité avec habitat possible)
Espace public à valoriser
Pôle multimodal à valoriser
Aménagement communal concerté
* en transparence : zones non prioritaires
Plans communaux d'aménagement

Parking vélo
Liaison cyclable

www.notreregion.be

Service public de Wallonie

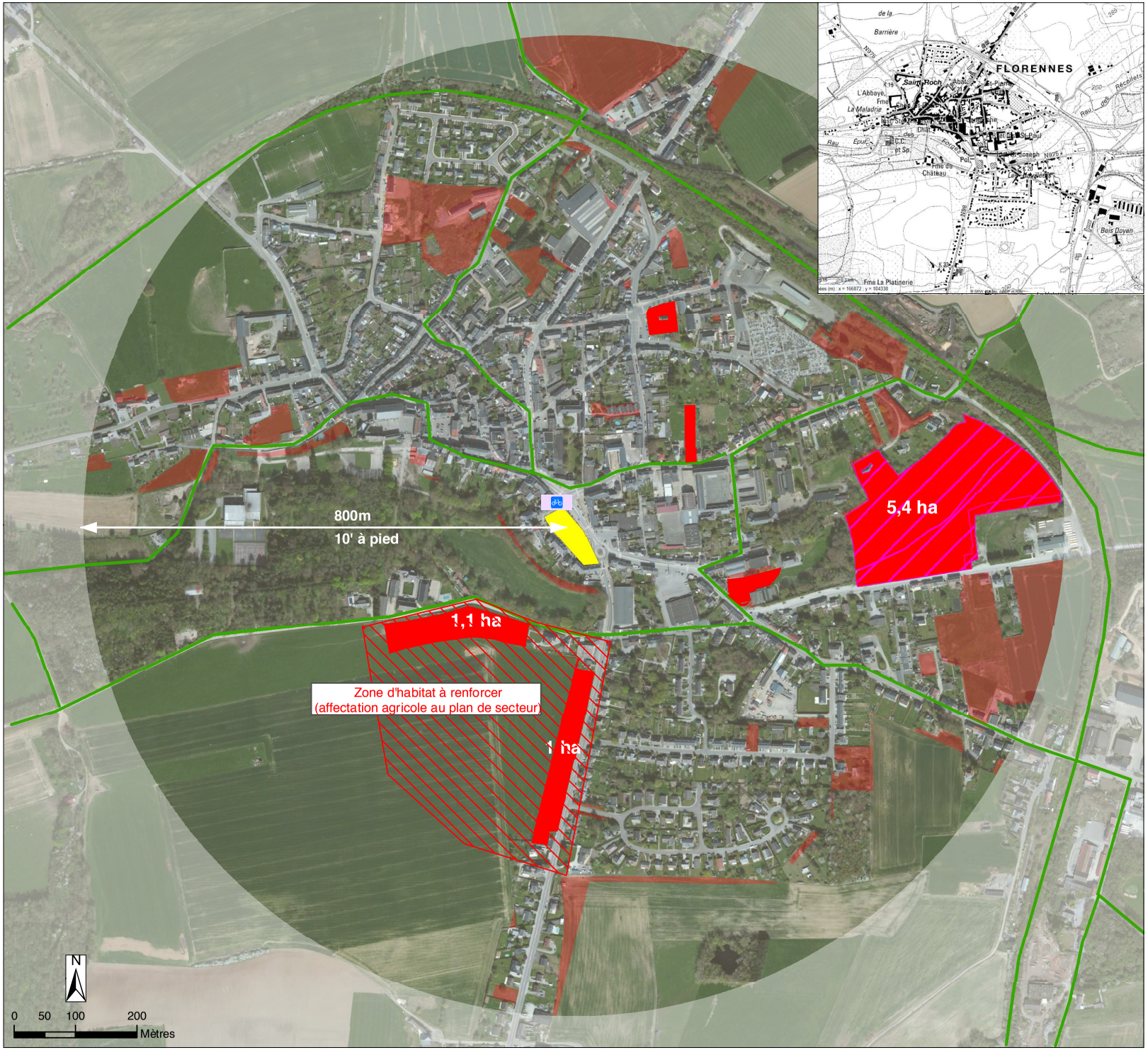
SESSAM - SCHÉMA D'ACCESSIBILITÉ ET DE MOBILITÉ DU SUD DE L'ENTRE SAMBRE ET MEUSE

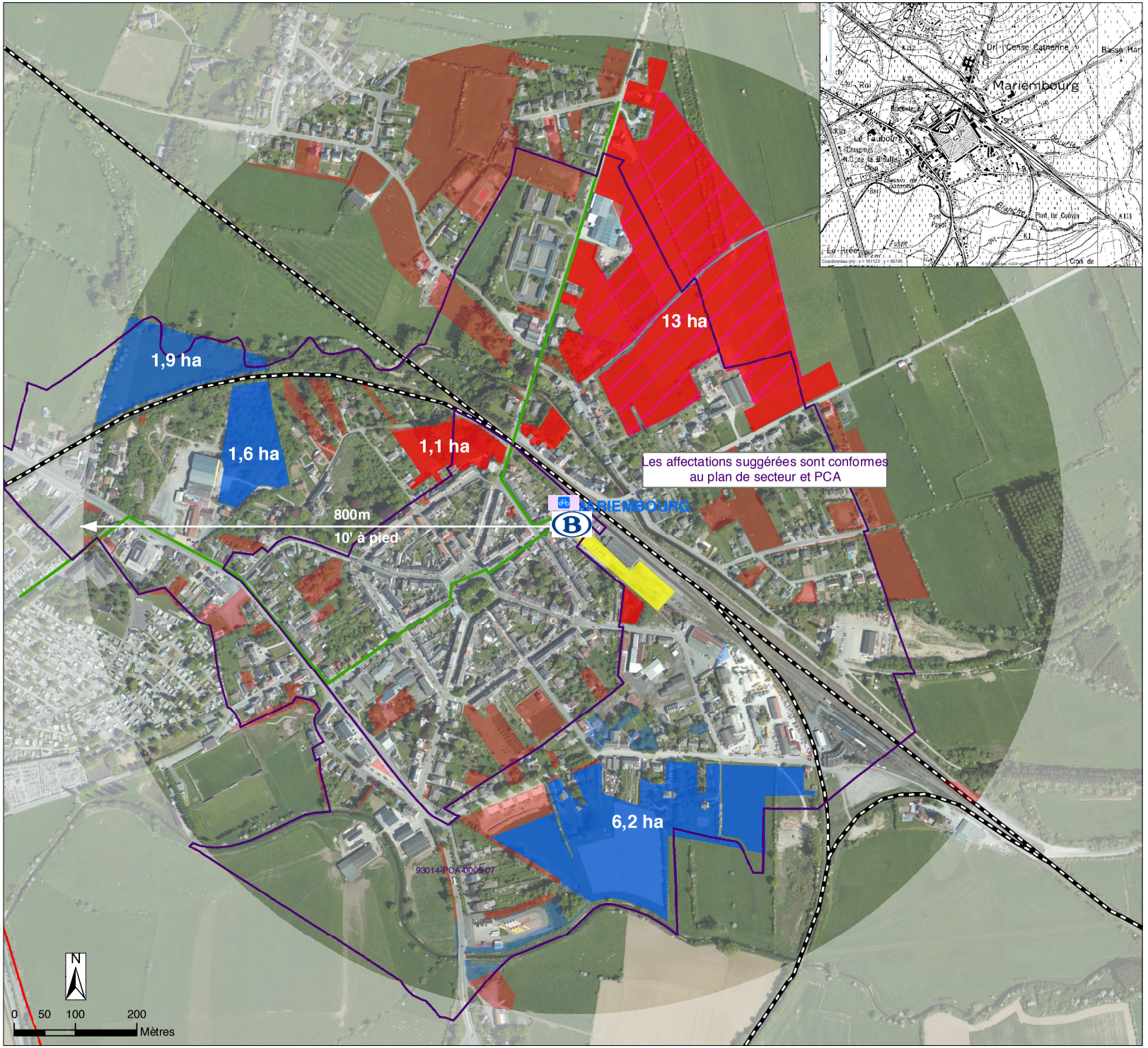
FLORENNES

Potentiel en termes de développement territorial
Rayon géométrique de 800m du centre

Date : 04.2013
Echelle : 1/6 000

SOURCES : Plan de secteur, Occupation des sols,





www.notreregion.be

SESSAM - SCHÉMA D'ACCESSIBILITÉ ET DE MOBILITÉ DU SUD DE L'ENTRE SAMBRE ET MEUSE

MARIEMBOURG

Potentiel en termes de développement territorial
Rayon géométrique de 800m autour de la gare

Date : 04.2013
Echelle : 1/6 000

SOURCES : Plan de secteur, Occupation des sols,

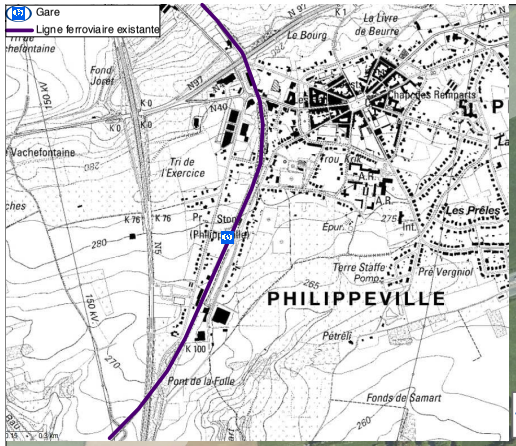
Gare
Ligne ferroviaire existante

Zone d'habitat à renforcer
Zone économique à renforcer (mixité avec habitat possible)
Espace public à valoriser
Pôle multimodal à valoriser
Aménagement communal concerté
** en transparence : zones non prioritaires*
Plans communaux d'aménagement

Parking vélo
Liaison cyclable

Parking
Dépose minute

Passage à niveau
Franchissement de la voie CF à créer



ZAE Les quatre-vents
+- 9ha

2 ha

800m
10' à pied

PHILIPPEVILLE

12,5 ha

0 50 100 200
Mètres

www.notreregion.be

Service public de Wallonie

SESSAM - SCHÉMA D'ACCESSIBILITÉ ET DE MOBILITÉ DU SUD DE L'ENTRE SAMBRE ET MEUSE

PHILIPPEVILLE

Potentiel en termes de développement territorial
Rayon géométrique de 800m autour de la gare

Date : 04.2013
Echelle : 1/6 000

..

SOURCES : Plan de secteur, Occupation des sols,

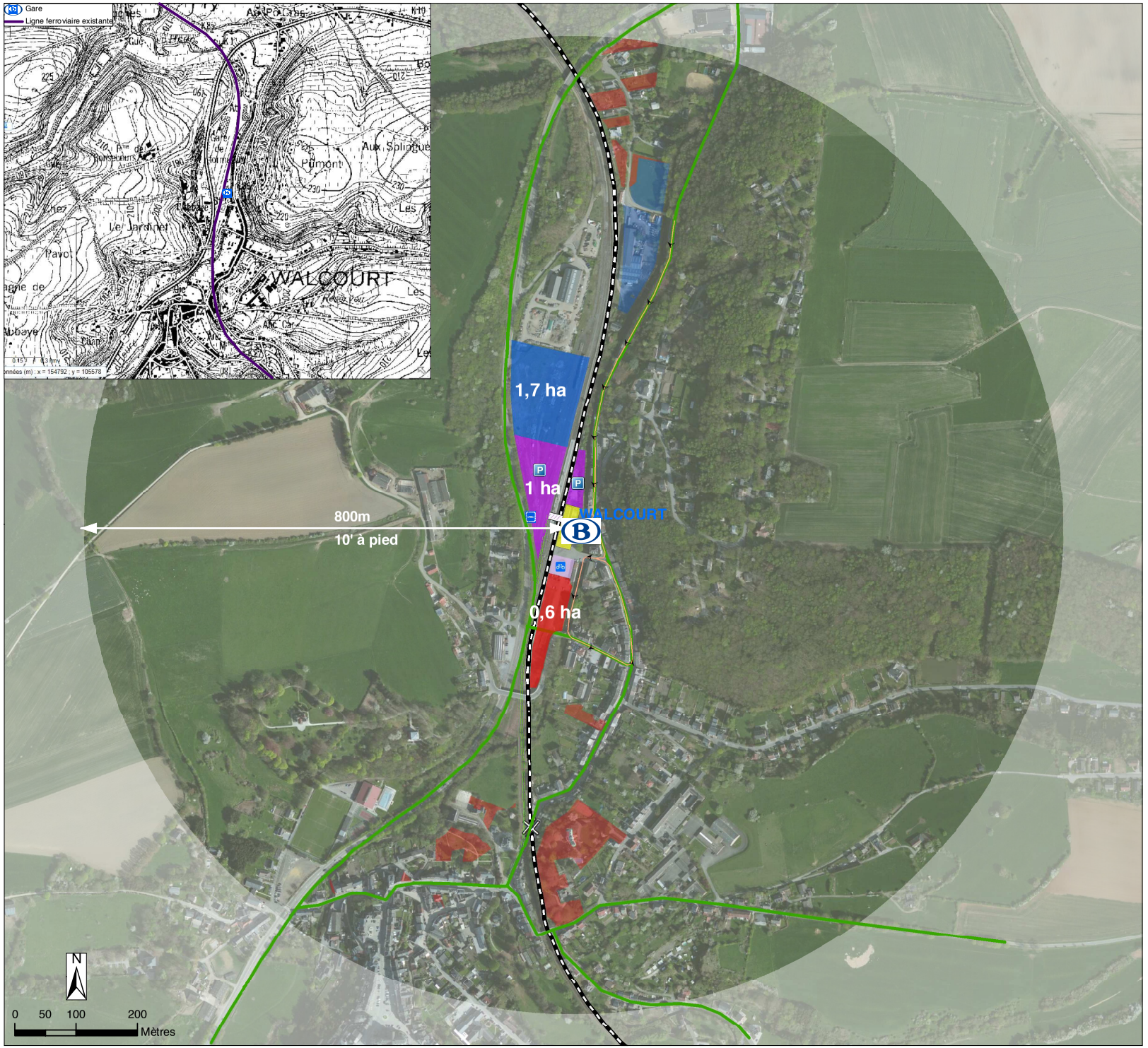
Gare
Ligne ferroviaire existante

Zone d'habitat à renforcer
Zone économique à renforcer (mixité avec habitat possible)
Espace public à valoriser
Pôle multimodal à valoriser
** en transparence : zones non prioritaires*
Plans communaux d'aménagement

Parking vélo
Liaison cyclable

Intineraire routier
Parking
Dépose minute

Passage à niveau
Franchissement de la voie CF à créer



www.notreregion.be

Service public de Wallonie

SESSAM - SCHÉMA D'ACCESSIBILITÉ ET DE MOBILITÉ DU SUD DE L'ENTRE SAMBRE ET MEUSE

WALCOURT

Potentiel en termes de développement territorial
Rayon géométrique de 800m autour de la gare
Option 1

Date : 04.2013
Echelle : 1/6000

..

SOURCES : Plan de secteur, Occupation des sols,

espaces mobilités
TECHNUM
AMENAGEMENT

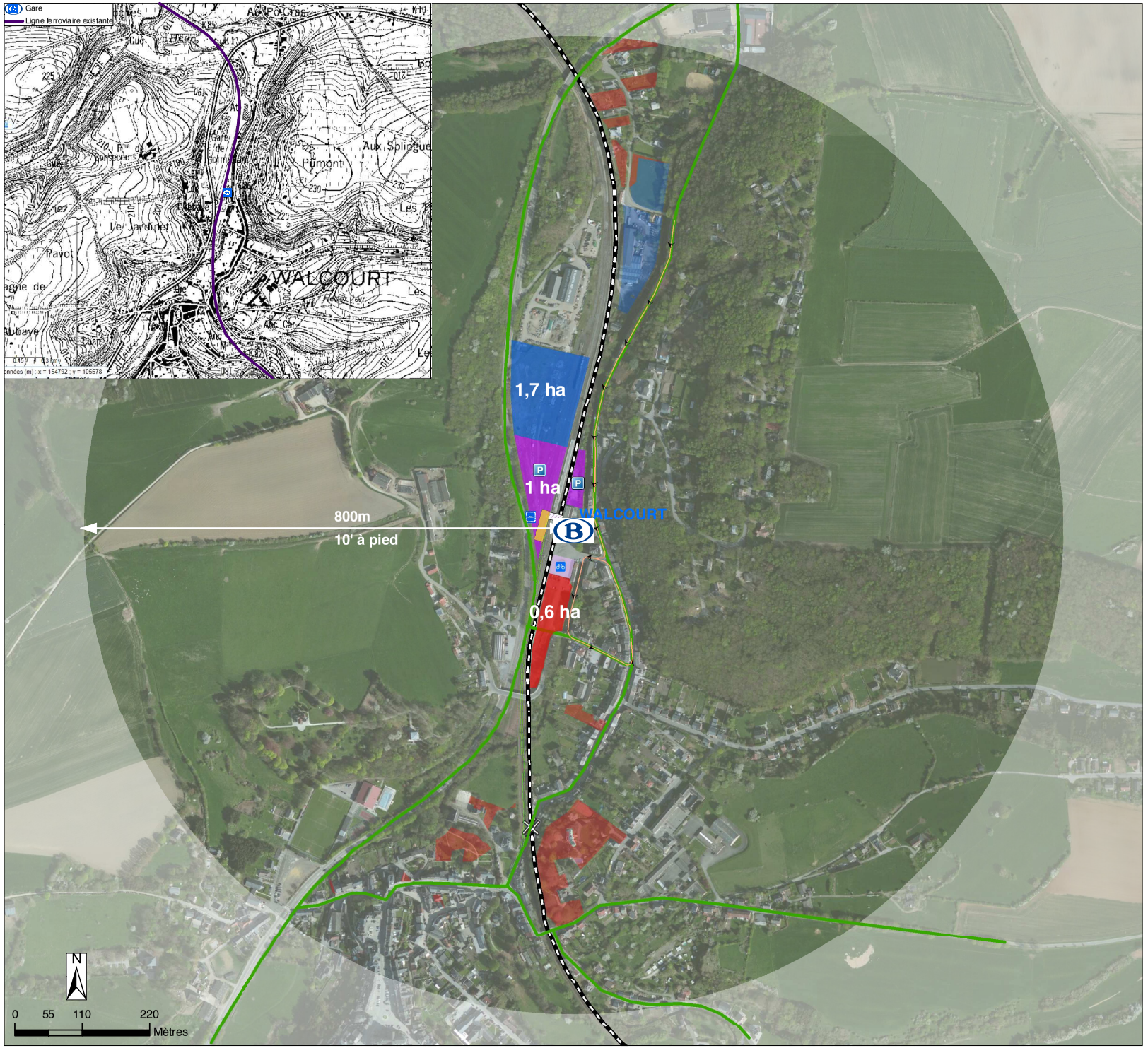
Gare
Ligne ferroviaire existante

Zone d'habitat à renforcer
Zone économique à renforcer (mixité avec habitat possible)
Espace public à valoriser
Pôle multimodal à valoriser
** en transparence : zones non prioritaires*
Plans communaux d'aménagement

Parking vélo
Liaison cyclable

Intineraire routier
Parking
Dépose minute

Passage à niveau
Franchissement de la voie CF à créer



www.notreregion.be

Service public de Wallonie

SESSAM - SCHÉMA D'ACCESSIBILITÉ ET DE MOBILITÉ DU SUD DE L'ENTRE SAMBRE ET MEUSE

WALCOURT

Potentiel en termes de développement territorial
Rayon géométrique de 800m autour de la gare
Option 2

Date : 04.2013
Echelle : 1/6000

SOURCES : Plan de secteur, Occupation des sols,