

n° 78
39^e année
2-2015

**Former ses élèves
à l'aménagement
du territoire**

Fédération des Professeurs de Géographie

Composition du Conseil d'Administration

Président

J-F CLOSE-LECOCQ

Vice-présidents

L. AIDANS

A. CONRARDY

Secrétaire générale

M-L. PAPY

rue de Fexhe, 21 - 4350 Remicourt

Trésorier

P. GRIDELET

rue Jamagne, 12A - 4570 Marchin

Administrateurs

B. ANDRIES, M. BARBÉ, A. BARTHELEMI, A. BROWET, M. CLAESSENS,
A. DUBREUCQ, L. FARACI, C. FOSCHI, F. GOCHÉL, C. JACQUES, J-L MULLIER,
C. NYS, C. PARTOUNE, N. REKIK, B. MERENNE-SCHOUMAKER

Éditorial

Dans les médias, il est régulièrement question de problèmes en lien avec l'aménagement du territoire, problèmes qui suscitent de nombreux débats : implantation d'éoliennes ou d'un nouveau centre commercial, extension d'une zone d'activités, création d'une ville nouvelle ou de nouveaux quartiers ... sans parler de questions quotidiennes relatives à la mobilité ou à l'environnement.

Par ailleurs, au niveau institutionnel, la Région wallonne prépare un nouveau code wallon de développement territorial (CoDT) qui devrait entrer en application en 2016 et devrait aussi adopter l'an prochain un nouveau schéma de développement du territoire (SDT) ; par ailleurs, elle s'est dotée d'un Schéma régional de développement commercial (SRDC) le 27 novembre 2014. Quant à la Région de Bruxelles-Capitale, elle doit gérer de grands projets présents et futurs comme le réaménagement de la zone du Canal, le réaménagement du plateau du Heysel, la future prison de Haren, la future cité des médias à Reyers, sans parler de l'actuelle mise en piétonnier du centre de la Ville de Bruxelles et son code (CoBAT) est aussi en voie de révision.

Comment, en tant que professeur de géographie, intégrer ces thématiques dans ses cours et surtout quelles questions aborder, avec quels documents et quelles démarches ? Certes, de nombreux documents ou dossiers « grand public » sont facilement accessibles sur le sujet, mais il n'est pas toujours aisé d'y sélectionner l'essentiel. D'où notre volonté de rassembler d'abord les idées majeures et de proposer des démarches et outils pour travailler le sujet en classe, en accompagnant ces deux premières parties de fiches thématiques relatives à des problèmes plus spécifiques qui pourraient intéresser certains enseignants et élèves. Puis de proposer trois expérimentations, expérimentations qui, nous l'espérons, seront suivies de bien d'autres qui seront publiées dans les Feuillettes d'Information de la FEGEPRO. En effet, plusieurs enseignants nous ont déjà donné leur accord pour tester les outils que nous proposons et partager leur expérience via les Feuillettes.

Cette publication vise donc à aider les professeurs de géographie à travailler le sujet de l'aménagement du territoire en leur fournissant à la fois les points de matière essentiels et des outils concrets pour la classe. Elle trouve son origine dans une double démarche. D'une part, un travail de réflexion mené par les deux coresponsables de ce numéro depuis près de deux ans en vue de construire une grille d'analyse d'un territoire-société, grille pouvant être utilisée de la première année à la sixième année du secondaire dans le but de recentrer l'enseignement de la géographie sur ses concepts fondamentaux et de donner de la cohérence aux apprentissages. D'autre part, la constitution d'un dossier et sa mise en œuvre dans le cadre d'une formation IFC donnée durant l'année 2014-2015 dans une dizaine de lieux différents, formation qui a permis d'affiner progressivement le projet et de tenter de répondre aux attentes des enseignants.

À l'issue de ce travail, nous souhaiterions vivement remercier tous les enseignants qui ont contribué à ce numéro ou nous ont promis des documents pour les Feuillettes (Anne Browet, Myriam Claessens, Brigitte Diez, Loïc Gischer, Pierre Massart, Patrice Pasqualini et Monique Sirejols) ainsi qu'Émile Mérenne et Bernard Andries qui ont relu avec beaucoup d'attention ce GEO 78.

Bernadette Mérenne-Schoumaker et Anne Barthélemy
Coresponsables du numéro

Table des matières

Introduction	7
Première partie : Savoirs et concepts de base (B. Mérenne-Schoumaker)	9
1. CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES	9
1.1. Définitions, finalités et défis, principales tensions	9
1.2. Acteurs, modes d'intervention et dispositifs possibles, grands choix d'aménagement	10
1.3. Aménagement du territoire et urbanisme	14
1.4. Disciplines impliquées dans l'aménagement	15
1.5. Premières conclusions	20
2. DEUX DÉFIS MAJEURS AUJOURD'HUI	20
2.1. Le renouvellement urbain	20
2.2. La régulation de la mobilité	26
Deuxième partie : Travailler le sujet en classe (B. Mérenne-Schoumaker et A. Barthélemi)	31
1. DEUX DÉMARCHES PRINCIPALES	31
1.1. Dresser un diagnostic territorial	31
1.2. Analyser un projet d'aménagement	32
2. LE CADRE DE RÉFÉRENCE CONCEPTUEL : UNE GRILLE D'ANALYSE D'UN TERRITOIRE-SOCIÉTÉ	33
3. QUATRE OUTILS MAJEURS	34
3.1. Schéma d'un diagnostic territorial	34
3.2. Découverte d'un projet d'aménagement et premier diagnostic territorial	34
3.3. Grille d'analyse d'un projet d'aménagement	35
3.4. Des jeux	37
FICHES THÉMATIQUES	41
Fiche 1. Communes, communautés urbaines, pays ruraux, bassins de vie... : quelle est l'échelle spatiale locale la plus adéquate en aménagement ?	41
Fiche 2. La politique foncière : un levier essentiel de l'aménagement du territoire	42
Fiche 3. L'apport de la prospective en matière d'aménagement	43
Fiche 4. Les 5 scénarios du projet de SDER de 2013 pour 2040	44
Fiche 5. Critères pour reconnaître qu'un groupe d'acteurs a développé une intelligence commune de son territoire	45
Fiche 6. Deux outils pour s'interroger sur le sens d'un lieu	46
Fiche 7. Une diversité de concepts pour la ville de demain	47
Fiche 8. Perspectives démographiques de la Wallonie	48
Fiche 9. Quelques données complémentaires sur l'aménagement du territoire en Wallonie	49
Fiche 10. Quelques données complémentaires sur l'aménagement du territoire à Bruxelles-Capitale	51
Fiche 11. Les Agendas 21 locaux	53
Fiche 12. La Trame verte et bleue : un outil alliant préservation de la biodiversité et aménagement du territoire	54
Fiche 13. Une grille d'analyse des trajectoires d'un projet territorial à forte dimension patrimoniale	55
Fiche 14. Gérer les densités	56
Fiche 15. Réhabiliter les espaces économiques à l'abandon	57

Fiche 16. Aménager des quartiers durables ou écoquartiers	59
Fiche 17. Un projet particulier : le projet BIMBY (« Build in My Back Yard »)	60
Fiche 18. Aménager les espaces publics	62
Fiche 19. Bruxelles : 15 ans de mobilité, un monde de différences	63
Fiche 20. Ressources intéressantes pour travailler l'aménagement du territoire en classe	64
Fiche 21. Un outil privilégié pour dresser un bilan en termes de diagnostic territorial : la grille AFOM (SWOT)	66
Fiche 22. Grille d'analyse d'un territoire-société (tableau)	67
Fiche 23. Progression de l'apprentissage des concepts de la grille selon les niveaux d'enseignement	71
BIBLIOGRAPHIE GÉNÉRALE	72
Troisième partie : Trois exemples de mise en œuvre	75
1. EXPÉRIMENTATION D'UN DIAGNOSTIC TERRITORIAL ET DE LA PROSPECTIVE TERRITORIALE EN GÉOGRAPHIE 3 ^e (FRANCE) (Patrice PASQUALINI et Monique SIREJOLS)	75
2. DOSSIER EN VUE DE LA DÉCOUVERTE D'UN PROJET D'AMÉNAGEMENT ET D'UN PREMIER DIAGNOSTIC TERRITORIAL AU PREMIER DEGRÉ (Anne BARTHÉLEMI)	83
3. EXPÉRIMENTATION DE LA GRILLE D'ANALYSE D'UN PROJET D'AMÉNAGEMENT EN CLASSE DE 6 ^e : VIVALIA 2025 (Loïc GISCHER)	89

INTRODUCTION

Une question socialement vive

L'aménagement du territoire, comme le développement territorial qui lui est souvent associé, notamment en Région wallonne, est sans conteste une question socialement vive, c'est-à-dire « *une question qui selon l'actualité, l'avancement de la recherche, les acteurs impliqués... est porteuse d'incertitudes, de divergences, de controverses, de disputes, voire de conflits* » (A. Cavet, 2007). L'école ne peut rester étrangère à de telles questions. Au contraire, elle doit préparer tous les élèves à y faire face ce qui implique le développement de compétences pour appréhender la complexité de ces questions, développer leur esprit critique face à des informations parfois contradictoires et pouvoir se forger une opinion personnelle raisonnée et ainsi être mieux armés pour participer aux grands et petits débats qui secouent la société.

Un fil conducteur pertinent pour la formation géographique

Organiser l'enseignement de certaines matières du cours de géographie autour de l'aménagement du territoire permet de créer des liens entre toutes les acquisitions et de contribuer de la sorte à une véritable éducation géographique des élèves. La formation géographique se voit ainsi dotée tout au long de l'enseignement secondaire d'un fil conducteur.

Nous proposons donc de travailler l'aménagement du territoire de la première année du secondaire à la sixième en cherchant à construire une progression des savoirs et des savoir-faire à acquérir ainsi que des démarches à mettre en œuvre en lien avec cette progression. Plus spécifiquement, il nous semble possible d'amener les élèves dès le premier degré à réaliser, au départ d'un projet d'aménagement, un premier « *diagnostic territorial* », la première étape de toute action d'aménagement, d'approfondir ce diagnostic au deuxième degré pour pouvoir permettre aux élèves au troisième degré d'analyser des projets et d'imaginer des actions, les préparant ainsi à « *devenir des citoyens responsables et contribuant au développement d'une société démocratique, pluraliste et solidaire* » (un des quatre objectifs du décret « *Missions* » de 1997).

Par ailleurs, travailler un même concept durant toute la formation peut favoriser, espérons-le, les contacts entre les enseignants de tous les niveaux.

Une problématique au cœur des référentiels

Qu'il s'agisse des Compétences Terminales de 1999 ou du nouveau référentiel de l'enseignement qualifiant de 2014, l'aménagement du territoire apparaît bien comme une problématique au cœur du cours de géographie. En effet, pour le premier, la finalité du cours de géographie est de « *rendre intelligibles les territoires proches comme plus lointains, ce qui permet aux élèves de se situer par rapport aux enjeux sociaux et spatiaux et d'acquérir savoirs, savoir-faire et attitudes afin d'agir de manière responsable individuellement et collectivement* » alors que le second réaffirme que « *la formation géographique a pour finalité fondamentale d'aider le jeune à comprendre le monde pour lui permettre d'être un citoyen responsable au sein de son territoire* ».

1^e partie : Savoirs et concepts de base

1. CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

1.1. Définition, finalités et défis, principales tensions

1.1.1. Définition

Il existe différentes définitions du concept « Aménagement du territoire », car c'est une réalité vaste, complexe, évolutive. Nous basant sur le Dictionnaire de la Géographie de R. Brunet et *al.* (2009), nous proposons ce qui suit : **action volontaire et réfléchie d'une collectivité sur son territoire, soit pour corriger les dysfonctionnements, soit pour améliorer le fonctionnement, soit pour le protéger.** Cette action peut se faire à différentes échelles : locale (aménagement urbain, rural, local), régionale, nationale et même supranationale et s'inscrit toujours dans un contexte temporel spécifique à la fois au niveau des prises de décisions et des futurs pris en compte.

En fait, l'aménagement du territoire est une action géographique au sens fort du terme, c'est-à-dire qu'elle contribue à modifier la géographie d'un territoire en agissant sur une ou plusieurs de ses composantes : réseaux de communication, développement urbain, localisations industrielles ou commerciales... Mais c'est surtout une pratique ayant toujours une orientation et une finalité d'ordre politique.

Par ailleurs, le territoire est un espace approprié par un groupe social et souvent aménagé et géré par ce groupe ainsi qu'un territoire d'identité ; c'est l'espace d'une société qui transforme les lieux par ses pratiques. Les relations société - territoire sont à la fois des relations verticales (relations à l'environnement naturel) et des relations horizontales découlant des interdépendances entre les lieux (ex. : aire d'influence d'une ville). Toutefois, dans le monde contemporain, où chacun a souvent son propre territoire de vie et où chaque fonction a également sa propre zone d'influence, le territoire apparaît de plus en plus comme une superposition de territoires spécifiques, d'où la difficulté pour l'aménager, car il est de moins en moins une surface avec des frontières et de plus en plus un ensemble de pôles et de réseaux (matériels comme les voies de communication et immatériels comme les réseaux liés à Internet). Au sein des territoires, les lieux, qui sont des points singuliers, identifiables et identifiés, sont essentiels ; ce sont eux le plus souvent qui font l'objet des opérations d'aménagement.

À l'exception des Pays-Bas qui fut un précurseur en la matière, l'aménagement du territoire s'est surtout développé en Europe depuis les années 1950 en raison, d'une part, de la nécessité de reconstruire et de rénover les territoires après la Seconde Guerre mondiale pour les inscrire dans la nouvelle ère de croissance qui se mettait en place et, d'autre part, de la prise en compte des enjeux territoriaux par les Pouvoirs Publics et de leur volonté d'intervenir. Par ailleurs, ce fut aussi à partir de cette époque que certains problèmes ont pris de l'ampleur : problèmes de mobilité, destructions croissantes de l'environnement écologique et du patrimoine et encore déséquilibres spatiaux (disparités régionales).

1.1.2. Finalités et défis

L'aménagement du territoire poursuit trois grandes finalités (économique, sociale et environnementale) qui constituent les piliers de ce qui a été officiellement appelé en 1987 le développement durable. Il repose sur deux grands principes : l'équité entre les territoires et bien entendu entre les hommes, habitants ou usagers de ces espaces et l'efficacité face aux grands défis à rencontrer :

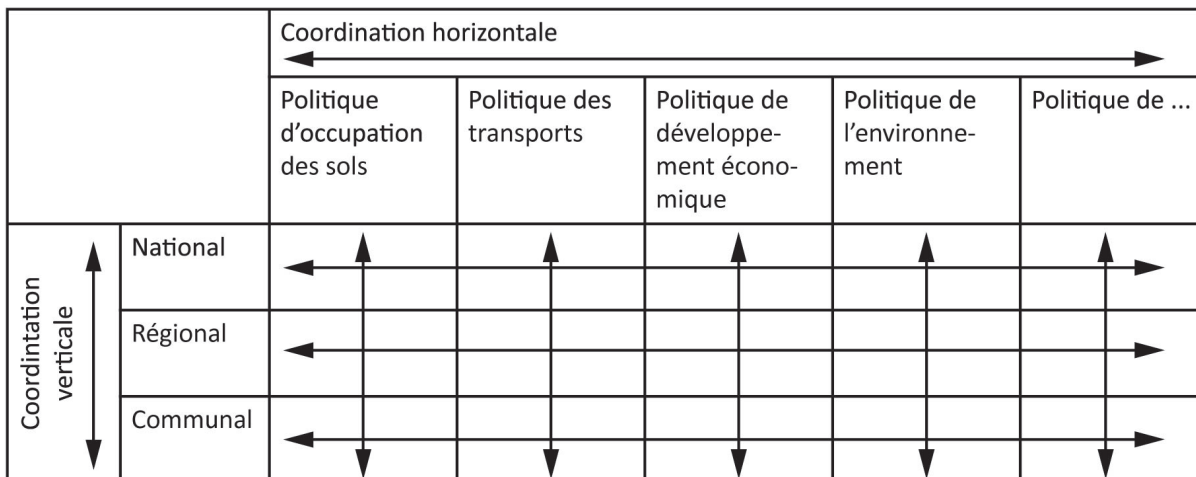
- réduire les inégalités entre les territoires (espaces riches/en retard de développement, zones en croissance/en déclin, espaces urbains/espaces ruraux) afin d'assurer la cohésion territoriale c'est-à-dire la solidarité entre les territoires et une meilleure justice spatiale ;
- accompagner le développement afin d'assurer à tous un avenir, ce qui implique de prendre en compte les besoins et contraintes de demain (activités et populations) (ex. : la croissance démographique, la réduction des gaz à effet de serre - GES - ...) ;
- réduire les coûts collectifs (congestion du trafic, pollution, gaspillage des sols ou des autres ressources...) ;
- protéger certains territoires plus fragiles et si nécessaire réhabiliter certains d'entre eux (notamment les friches industrielles).

1.1.3. Principales tensions

Ces tensions découlent de deux grands groupes d'arbitrages :

- **entre les intérêts individuels et l'intérêt collectif**, par exemple en termes d'appropriation de l'espace (propriété et usufruit) ou encore de choix d'affectation des espaces où peuvent s'affronter une collectivité particulière (par exemple des riverains) et l'intérêt des autres collectivités (par exemple, lors de la création d'une nouvelle infrastructure de transport ou l'installation d'un parc de recyclage) ; ces tensions sont souvent liées à l'effet Nimby (« *Not In My Backyard* », « *pas dans mon jardin* ») ;
- **entre différents « intérêts collectifs »**, par exemple entre différents niveaux de pouvoir (commune, région, pays) ou grandes politiques sectorielles : agriculture, transports, industries, logement, environnement... ce qui nécessite des coordinations à la fois horizontales et verticales (figure 1).

Figure 1. Les besoins de coordination entre les politiques publiques



Source : Adapté de J.-M. Halleux, 2013 sur base de B. Needham, 2007, p. 148.

Un problème majeur de l'aménagement est donc de rencontrer ces tensions. Toutefois, il faut rappeler que l'intérêt général n'est jamais la somme des intérêts particuliers ; c'est au mieux le meilleur compromis entre des intérêts divergents...

1.2. Acteurs, modes d'intervention et dispositifs possibles, grands choix d'aménagement

1.2.1. Les principaux acteurs

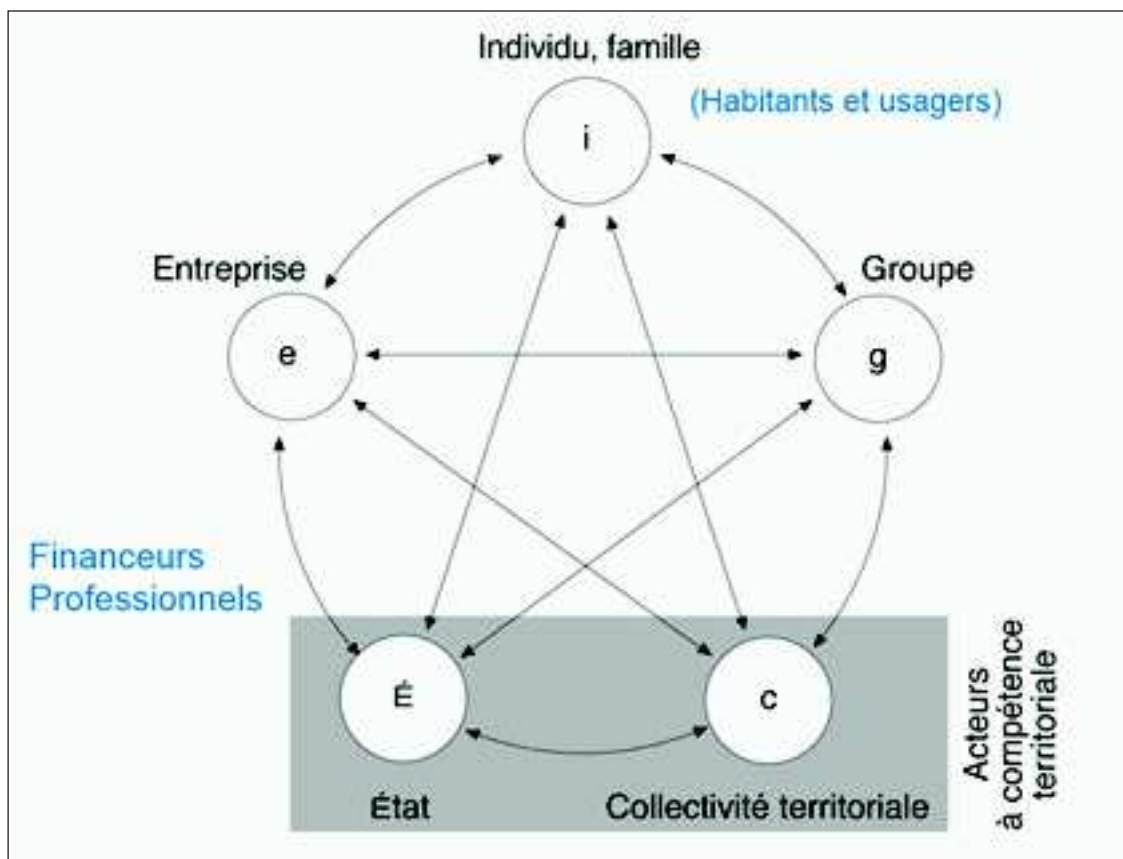
Ils appartiennent à plusieurs catégories (figure 2).

Les **collectivités publiques** (État, collectivités territoriales et organisations internationales) jouent généralement un rôle majeur, car elles détiennent la compétence « aménagement » sur « leur » territoire ; mais au-delà des responsables de l'aménagement, d'autres intervenants publics impactent aussi les territoires en mettant en place des politiques sectorielles, en matière de transports, d'environnement, de développement industriel ou encore via des politiques agricoles ou de logement. Et comme on vient de le dire, des tensions existent souvent entre différents niveaux de pouvoir ou entre des secteurs différents.

Les **entreprises et les ménages** (voire les individus, habitants ou usagers) influencent aussi l'aménagement par leurs comportements (choix de localisation, de consommation) en matière de déplacements, d'investissement (rétention foncière et spéculation)...

Des **groupes** interviennent encore ou cherchent à intervenir. Ce sont par exemple des organisations environnementales ou patrimoniales, des organisations professionnelles, des riverains ... ainsi que différents professionnels de l'immobilier (promoteurs, investisseurs, agents immobiliers) ou de l'aménagement comme les bureaux d'études ou des services de recherche universitaires.

Figure 2. Les grands acteurs de l'aménagement du territoire



Les noms en bleu ont été ajoutés à la figure originale.
 Source : R. Brunet, 1990, p. 47.

En fait, en aménagement du territoire, presque tout le monde est concerné... Mais les interventions ne sont pas seulement liées au rôle assigné aux différents acteurs ou au rôle qu'ils cherchent à s'attribuer, elles dépendent aussi de leurs valeurs et leurs représentations et plus particulièrement du sens qu'ils attribuent aux lieux (voir ci-après 1.2.4.).

1.2.2. Les modes d'intervention

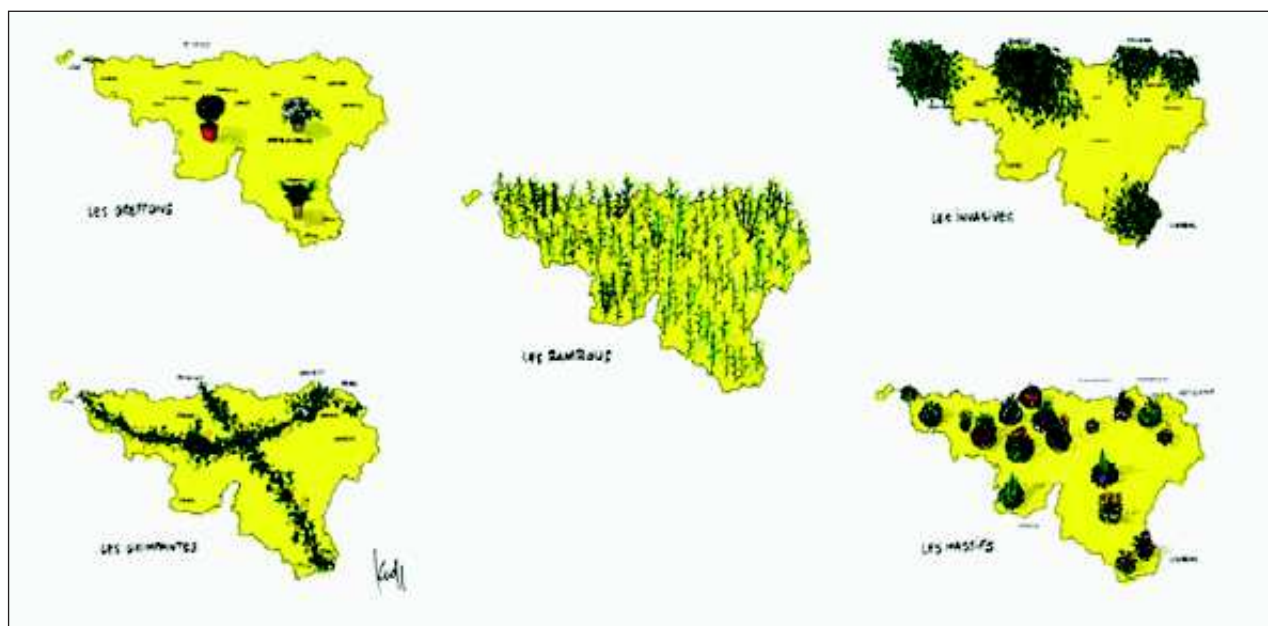
Les responsables publics peuvent agir soit sur les **acteurs** (ménages ou entreprises industrielles et aujourd'hui commerciales) ou sur les **espaces** (infrastructures, équipements). Dans le premier cas, les mesures peuvent être réglementaires (contrôle des localisations des entreprises, redevances, permis de bâtir ou de lotir...) ou incitatives (primes, aides...). Dans le deuxième cas, il s'agit de corriger les handicaps locaux ou régionaux par l'aménagement d'infrastructures de transport, de zones d'activités, d'équipements collectifs... ou par des opérations de rénovation, de restructuration, voire de création de nouveaux quartiers ou villes, de pôles touristiques...

Mais la grande question est toujours la même : à quel niveau spatial doit-on organiser les interventions : la nation, la région, la commune ? Un principe de plus en plus partagé est celui de la **subsidiarité** en vertu duquel la responsabilité d'une action publique doit être allouée à la plus petite entité capable de résoudre le problème elle-même. D'où la montée en puissance récente des acteurs locaux en matière d'aménagement. Mais quel est le niveau local le plus pertinent : la commune, la communauté urbaine, le « pays » (en milieu rural), le bassin de vie ? La **fiche thématique 1** présente les avantages et inconvénients de ces différents niveaux de pouvoir.

Par ailleurs, aux différentes échelles, on peut aussi intervenir via des **outils fonciers** (par exemple : création de régies foncières, taxes sur les plus-values, droit de préemption ou d'expropriation...) en vue d'acquérir des terrains soit pour leur utilisation immédiate, soit pour la constitution de réserves foncières ou encore pour surveiller et chercher à contrôler les prix fonciers. La disponibilité en terrains et leur prix constituent en effet une forte contrainte en aménagement du territoire. On trouvera en **fiche thématique 2** quelques considérations plus détaillées sur la politique foncière.

Ajoutons que toute opération se déroule en deux temps : une **phase diagnostic** qui permet de cerner les atouts et contraintes du territoire dans les différents domaines ainsi que les enjeux dont il est et sera demain l'objet et une phase de **plans et d'actions** hiérarchisés après le plus souvent un **exercice de prospective** qui s'inscrit dans un cadre stratégique et repose souvent sur la construction de scénarios. Pour rappel, la stratégie est la capacité à se projeter dans l'avenir, pas l'avenir proche (celui-ci est fort impacté par le présent), mais un avenir à minimum 20 ans afin de pouvoir mieux réfléchir à des futurs souhaitables, favoriser la créativité, infléchir des comportements collectifs et permettre d'imaginer de changer de trajectoire. La prospective se veut ainsi un temps de réflexion et aussi d'espoir ; malheureusement, elle a souvent des difficultés à se traduire en actes. La **fiche thématique 3** est consacrée à l'apport de la prospective en matière d'aménagement tandis que la figure 3 présente les cinq scénarios relatifs à l'espace wallon qui ont été construits dans le cadre de l'élaboration du projet de SDER (Schéma de développement de l'espace régional) de 2013. La **fiche thématique 4** explicite ces scénarios.

Figure 3. Les cinq scénarios du territoire wallon possibles en 2040



Source : Institut Destrée, 2011.

1.2.3. Les principaux dispositifs possibles

Il s'agit d'outils élaborés par les pouvoirs publics pour encadrer l'aménagement : parmi eux, on relève des **codes** (textes législatifs), des documents stratégiques ou **schémas** (documents d'orientation) sans force de loi, des **outils réglementaires et des outils d'aménagement opérationnels**, comme la délivrance d'autorisation(s) ou des dispositifs visant la conversion des friches industrielles ou la rénovation urbaine.

On trouvera en figure 4 les principaux dispositifs pour la Wallonie.

Figure 4. Les trois types de dispositifs de l'aménagement du territoire en Wallonie

Type de dispositifs	Objectifs visés	Exemples
Schémas de planification stratégique (non règlementaires et parfois non prévus par les textes législatifs).	Précision du projet politique pour le territoire. Coordination des politiques sectorielles à impact territorial (relation avec d'autres documents stratégiques).	SDER (Schéma de développement de l'espace régional) de 1999. SDT (Schéma de développement du territoire) en cours d'élaboration. Schéma de structure communal. Master plan de la vallée sérésienne. ...
Outils règlementaires.	Définition du droit des sols à l'échelle de la parcelle (zonage pour l'occupation du sol ou règlement d'urbanisme pour la construction).	Plan de secteur. RGSBR (règlement général sur les bâtisses en site rural) ...
Outils d'aménagement opérationnel (passif ou actif).	Délivrance des autorisations en relation avec l'évolution concrète des territoires. Intervention directe de la puissance publique sur le territoire et les propriétés foncières.	Permis d'urbanisme, permis de lotir Expropriation, préemption. Revitalisation urbaine.

Source : D'après J.-M. Halleux, 2013.

1.2.4. Une question difficile : comment organiser les concertations et la participation des citoyens ?

Depuis les grandes luttes urbaines des années 1960 (très manifestes à Bruxelles, notamment dans le quartier Nord), les citoyens veulent de plus en plus participer à l'aménagement de leur ville, village ou quartier et des groupes de mieux en mieux organisés et informés se sont multipliés pour défendre leurs intérêts.

Par ailleurs, la nouvelle **gouvernance territoriale** en lien avec la montée en puissance du développement durable la considère comme son 4^e pilier (voir 1.4.2.) et exige la participation de tous les acteurs. Pour rappel, la gouvernance est une forme d'organisation capable de réguler un système territorial en aidant les acteurs à se comprendre, à coordonner leurs actions et à définir leurs champs d'intervention, ce qui permet de construire une action collective entre acteurs ayant des intérêts contradictoires ; c'est une forme d'organisation plus démocratique et transparente devant éviter que les intérêts des mandatés prennent le pas sur ceux des mandants.

Il s'agit donc d'organiser des concertations avec la population et si possible une réelle participation. Assez logiquement, c'est plus facile sur des sujets peu conflictuels et surtout si la population est impliquée dès le début du processus. Toutefois, il y a rarement partage au niveau des décisions, mais plutôt partage des informations et organisations de consultations (enquêtes publiques) ou d'échanges sur les besoins et problèmes spécifiques des usagers, soit une participation pour faire vivre le projet plutôt que de le penser.

La pratique est donc difficile, car les opérations d'aménagement du territoire et d'urbanisme sont souvent longues et la participation inégale de la population risque de créer de nouveaux pouvoirs aux mains de minorités agissantes sans la légitimité de l'élection. Construire des projets véritablement fondés sur une vision commune de tous les acteurs semble ainsi quasi impossible sauf si ces derniers ont développé une « *intelligence commune du territoire* », ce qui suppose un véritable apprentissage et un encadrement par une personne spécialisée dénommée en France « *médiateur territorial* » (C. Partoune, 2012). On trouvera en **fiche thématique 5**, les critères pour reconnaître qu'un groupe d'acteurs a développé une intelligence commune de son territoire.

Par ailleurs, pour éviter de partir d'a priori en matière d'appropriation de l'espace et de pouvoir mieux intégrer les appropriations et les significations des lieux des populations concernées, S. Schmitz (2012) propose une échelle du sens des lieux à 6 niveaux depuis « *aucun sens* » jusqu'à « *sacrifice pour le lieu* » ainsi qu'un tableau redéfinissant les composantes de la signification du lieu en les rangeant en trois catégories : bio-physique, économique et idéal (qui se rapporte à l'idée que l'on se fait du lieu). Ces deux outils sont repris en **fiche thématique 6**. Ils pourront être utiles lorsque l'on analyse en classe un projet d'aménagement (voir partie 2).

1.2.5. Des choix qui ont évolué dans le temps

Si l'on se place dans une perspective historique, on remarque que les choix d'aménagement ont changé plusieurs fois depuis 1950 en raison de quatre grands groupes de changements : - les changements économiques, - l'internationalisation et la mondialisation, - la philosophie du développement (plus axé sur l'économie au début et montée ensuite en puissance du développement durable) et - les changements d'intervenants (au départ essentiellement des acteurs publics nationaux, aujourd'hui poids plus grand des acteurs locaux, internationaux et des partenariats public-privé).

À notre sens, l'aménagement doit faire face de plus en plus à six contraintes : la globalisation, les mutations technologiques, la réduction des moyens financiers publics, des problèmes croissants d'environnement (changement climatique, croissance des pollutions, réduction de la biodiversité...), les nécessaires mutations énergétiques et la montée du chômage qui fragilise une part croissante de la population. Beaucoup de responsables ou de chercheurs sont ainsi à la recherche de nouveaux modèles de développement et d'aménagement, notamment pour les villes où l'on voit apparaître de nouveaux concepts comme ville intelligente (*smart city*), ville résiliente, ville frugale, ville post-carbone ou en transition. La **fiche thématique 7** tente de faire le point sur ces concepts. Quant au monde rural, il est aussi l'objet de multiples réflexions sur ses futurs possibles comme en témoigne l'étude publiée en 2014 par le Réseau wallon de Développement rural (voir bibliographie).

1.3. Aménagement et urbanisme

1.3.1. Des liens étroits, mais aussi des différences

L'urbanisme est un volet particulier de l'aménagement du territoire : celui de l'aménagement des territoires urbains avec une grande différence, la prise en compte de la troisième dimension c'est-à-dire la hauteur : volumes des bâtiments, hauteur des ouvrages de génie civil... En outre, c'est beaucoup plus que de la planification d'affectations du sol ou d'équipements, c'est la fabrication de visions partagées pour le devenir du territoire, et ce, à des échelles différentes. Souvent l'urbaniste doit gérer la complexité, car il est toujours difficile de faire coopérer des hommes sur un même projet.

Si le terme est récent (il a été formulé en 1867 par l'ingénieur espagnol I. Cerda), les pratiques sont anciennes puisqu'on a aménagé des villes depuis l'Antiquité ; pensons par exemple à Babylone ou Alexandrie. Une contrainte fondamentale de l'aménagement urbain a été pendant longtemps la sécurité, d'où des villes coincées au sein de leurs enceintes ou localisées sur des sites de défense. Le souci de l'esthétique n'est en fait apparu que depuis la Renaissance. Un homme aurait jeté les bases de l'urbanisme moderne en formulant les trois principes qui devraient sous-tendre toute opération : *Necessitas* (critères techniques), *Commoditas* (réponse à un usage, à des « fonctionnalités » et conformes à la volonté du Prince) et *Voluptas* (beauté, agrément) ; il s'agit de Leone Battista Alberti, ingénieur de la Renaissance italienne, qui a publié ces principes en 1485 dans « L'Art d'édifier ».

La croissance rapide et désordonnée des villes après la révolution industrielle a sans doute renforcé le besoin d'urbanisme et la multiplication de grands travaux.

Les villes nouvelles sont l'expression par excellence de l'urbanisme. On en a créé à toutes les époques depuis l'Antiquité, mais surtout au XX^e siècle. Trois raisons majeures expliquent leur développement récent : créer une nouvelle capitale (Australie, Brésil, Côte d'Ivoire, Kazakhstan, Nigéria...), décongestionner les grandes régions urbaines (Londres, Paris, Randstad...) et développer l'industrie (régimes communistes).

1.3.2. Deux grands courants de pensée

Ils cristallisent généralement les débats depuis la fin du XIX^e siècle. Il s'agit du fonctionnalisme et du culturalisme. La figure 5 présente les principaux fondateurs ainsi que les lignes directrices des deux courants.

Figure 5. Les deux grands modèles qui ont fondé l'urbanisme

Modèle progressiste (fonctionnaliste)	Modèle culturaliste
<p>Principaux fondateurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ildelfonso Cerda (1815-1876), grand théoricien et fondateur, auteur du plan d'extension de Barcelone. - Baron G. Haussmann (1809-1891), préfet de Paris : grandes voies linéaires, modernisation des réseaux utilitaires et des équipements publics, création de parcs ; forte influence à l'étranger. - Mouvement international grâce aux CIAM (Congrès internationaux d'architecture moderne) qui trouva son aboutissement dans la Charte d'Athènes (1933)⁽¹⁾, l'urbanisme soviétique et le plan de Brasilia (1957). 	<p>Principaux fondateurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ebenezer Howard (1850-1928) et l'association des cités jardins qu'il a fondée ; militant socialiste, qui critiqua la ville industrielle et proposa une ville à taille humaine (disciples connus : Raymond Unwin ou Frederick Osborn qui ont contribué à l'essor des cités jardins à l'étranger). - Camillo Sitte (1843-1928), architecte viennois qui s'opposa à l'aménagement de Vienne selon les principes haussmanniens.
<p>Lignes directrices :</p> <ul style="list-style-type: none"> - courant se voulant universel, lié au mouvement moderne qui traverse l'art et la littérature. - volonté de faire abstraction du passé et notamment du cadre bâti existant. - souci de l'hygiène et de la santé (vastes espaces verts) et du travail dont il faut accroître l'efficacité ainsi que des transports modernes, ce qui conduit à une séparation des fonctions. - l'esthétique n'est pas absente, mais les formes sont simples, géométriques. - normes précises (formes, matériaux...). - mais divergences sur l'habitat (collectif ou individuel). 	<p>Lignes directrices :</p> <ul style="list-style-type: none"> - influence principalement en Allemagne, en Autriche et au Royaume-Uni. - accent mis sur la singularité des lieux. - concept culturel de la cité l'emporte sur le concept matériel de la ville. - respect du site, souci de l'existant, préoccupation esthétique permanente, des vides (nature) et des pleins. - la ville doit être rassurante avec des espaces intérieurs, des voies courbes. - il faut accorder de l'importance aux relations entre les bâtiments.

⁽¹⁾ S'appuyant sur l'analyse de 33 villes, elle prône la séparation des 4 fonctions majeures (habiter, travailler, circuler et se recréer le corps et l'esprit) via une politique du zonage. L'architecte Le Corbusier en fut le principal investigateur. L'influence des idées de ce document fut très manifeste jusque vers 1970.

Source : B. Mérenne-Schoumaker, 2012.

En Belgique, on peut trouver des traces de ces deux mouvements. Ainsi les deux cités jardins de Watermael-Boitsfort (Floréal et Le Logis) développées à partir de 1922 en Région bruxelloise comme d'ailleurs la ville-nouvelle de Louvain-la-Neuve reposent sur des principes du culturalisme. Par contre, des opérations comme Droixhe à Liège ou le plan de développement de Genk dans le Limbourg, mis en place tous deux à partir des années 1950, reposent sur ceux du fonctionnalisme.

1.4. Principales disciplines impliquées dans l'aménagement

1.4.1. Le droit

Le droit est omniprésent en aménagement du territoire ou en urbanisme, car il encadre toutes les procédures via des lois, des règlements et des plans ou schémas.

Comme dit plus haut (1.2.3.), les textes législatifs se retrouvent dans des codes : en Wallonie, il s'agit du CWATUP (Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine) élaboré en 1984 et sans doute remplacé en 2016 par le CoDT (Code du développement territorial) ; en Région bruxelloise, c'est le CoBAT (Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire) qui date de 2004 et est en voie de révision tandis qu'en Flandre, c'est le « *Decreet op de Ruimtelijke Ordening* » de 1999.

En fait, tous les outils d'aménagement du territoire en Belgique sont issus de la loi organique de l'aménagement du territoire du 29 mars 1962, première législation en matière d'aménagement (si on fait abstraction de l'arrêté-loi du 2 décembre 1946 qui visait la reconstruction des communes sinistrées soit ± 1 500 sur ± 2 600). Cela se voit bien dans le tableau repris en figure 6 où on a mis en parallèle les 5 niveaux de plans et de schémas avant et après la régionalisation de la matière intervenue en 1980.

Figure 6. Les 5 niveaux de plans ou de schémas en Belgique en 1962 et aujourd’hui dans les trois Régions

Belgique Loi du 29 mars 62 ⁽¹⁾	Situation 2015		
	Région wallonne	Région de Bruxelles-Capitale	Région flamande
Plans régionaux	SDER (Schéma de développement de l’espace régional) (1999) et nouveau SDT (Schéma de développement du territoire) en préparation	PRD (Plan Régional de Développement) élaboré en 1995, modifié en 2002 et devenu depuis 2009 PRDD (Plan Régional de Développement Durable) adopté en 2013	RSV (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen) (1997)
Plans de Secteur	Plans de Secteur	PRAS (Plan Régional d’Affectation du Sol) complété par endroits, par des Plans Particuliers d’Affectation du Sol (PPAS), élaborés par les communes	Provinciaal Structuurplan et Plans de Secteur
Plans couvrant le territoire communal : PGA (Plan Général d’Aménagement)	Schéma de Structure Communale (SSC)	PCD (Plans Communaux de Développement) pour 7 communes	Gemeentelijk Structuurplan et APA (Algemeen Plan van Aanleg)
Plans concernant une partie du territoire communal : PPA (Plan Particulier d’Aménagement)	Plan Communal d’Aménagement (PCA)	PPAS (Plan Particulier d’Aménagement du Sol) Schémas Directeurs (depuis 2004) pour définir des cadres opérationnels d’actions dans des zones stratégiques d’intérêt régional : Botanique (2006), Europe (2008), Tour & Taxis (2008), RTBF-VRT (2010) + en cours Delta et Schaerbeek-Formation Le Plan Canal (2014)	BPA (Bijzonder Plan van Aanleg)

⁽¹⁾ La loi prévoyait aussi un Plan national d’Aménagement du territoire, mais celui-ci ne fut jamais élaboré.

Source : D’après les sites d’aménagement du territoire des trois Régions.

Mais l’évolution des outils et surtout leur contenu a été marquée par la spécificité des trois Régions et les problèmes à prendre en compte. C’est particulièrement typique pour la Région bruxelloise qui est en fait le cœur (161 km²) d’une aire morphologique plus vaste où il s’agit de gérer plus qu’ailleurs l’espace avec parcimonie et d’y intégrer de grands projets de niveaux national et international ; d’où l’accent particulier mis sur le réaménagement de certaines zones comme celle du Canal. La Flandre est aussi très sensible à la gestion parcimonieuse de l’espace et a ainsi mis au cœur du RSV la protection des espaces ouverts (espaces agricoles, forêts et espaces « *naturels* ») ainsi que la reconcentration des développements économiques comme du logement dans des noyaux et selon certains axes ; une spécificité de la Flandre est encore le rôle attribué aux Provinces dans l’aménagement : elles constituent un échelon intermédiaire important entre la Région et les Communes. Quant à la Wallonie, si sa principale préoccupation a toujours été le redéploiement de son économie, elle semble aujourd’hui préoccupée par l’augmentation du nombre de ménages prévu par les perspectives démographiques (voir **fiche thématique 8**), ce qui a conduit certains à l’idée de construire des villes nouvelles (J. Dagnies, 2014) et actuellement à l’identification de quartiers nouveaux implantés de manière raisonnée pour éviter le développement anarchique de l’habitat.

Les **fiches thématiques 9 et 10** rassemblent des informations complémentaires sur l’organisation de l’aménagement du territoire en Région wallonne et en Région bruxelloise. Cette matière est en fait assez complexe, car les procédures légales se sont largement multipliées au cours des temps, ce qui conduit parfois à réduire l’aménagement à une série de règles qu’il faut respecter, en oubliant le pourquoi de ces règles.

Une telle évolution a par ailleurs complexifié le rôle des acteurs : les opérateurs et les urbanistes qui dé-

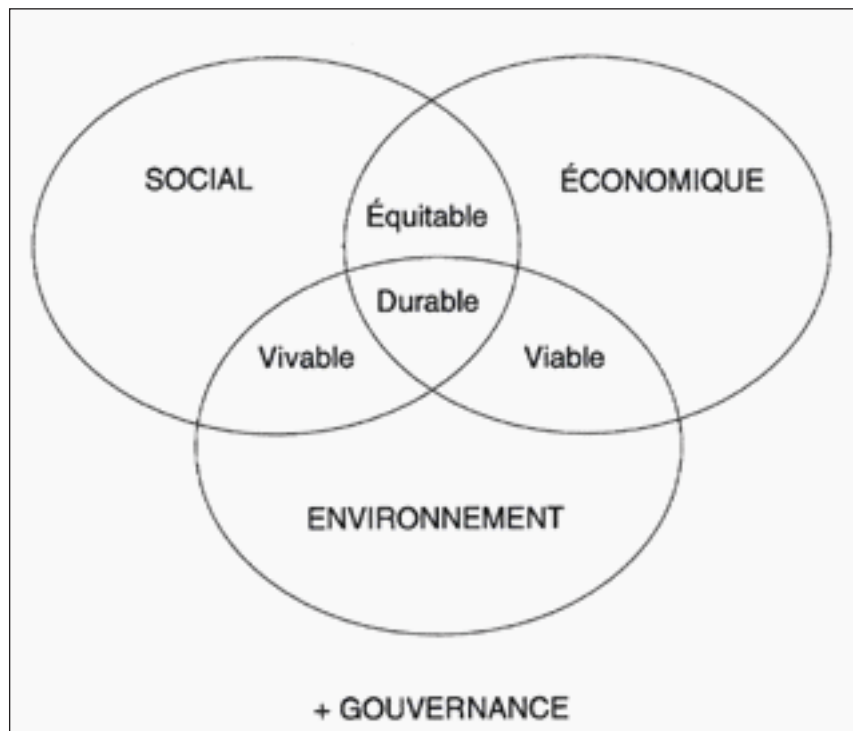
posent des projets, les fonctionnaires qui les analysent et surtout les citoyens, ce qui peut aggraver les problèmes de gouvernance. En outre, cela explique aussi la multiplication des recours et le poids croissant des procédures juridiques.

1.4.2. L'économie

L'aménagement du territoire a été souvent assimilé, surtout dans les années 1960, au développement économique, sa finalité première étant alors de réduire les disparités régionales via la définition de régions à aider et de mesures directes ou incitatives pour amener les entreprises (principalement industrielles) à s'installer dans ces régions. En Belgique, ce fut moins le cas qu'ailleurs, car parallèlement à la loi d'aménagement de 1962, le pays élabora des lois d'expansion économique (1959, 1966 et 1970) visant à réduire les disparités entre les régions. Ainsi, la planification spatiale fut séparée du développement économique et les deux matières ont été confiées à des Ministères différents, situation que l'on retrouve toujours aujourd'hui à l'échelle des trois Régions.

Si le développement économique est un axe majeur dans l'aménagement, il ne peut toutefois pas en être le seul objectif. En outre, on ne compte plus les conflits entre développement économique et environnement ou encore entre développement économique et bien-être et qualité de vie tant des travailleurs que de la population. Il s'agit donc de viser à un développement réellement durable, soit viable, vivable et équitable et qui bénéficie d'une bonne gouvernance (figure 7).

Figure 7. Les quatre dimensions du développement durable



Source : F. Rouxel et D. Rist, 2000, p. 33.

Pour souligner le poids de l'économie dans l'aménagement du territoire, certains préfèrent substituer le terme développement territorial à celui d'aménagement du territoire. C'est le cas par exemple de la Région wallonne qui veut remplacer un code de l'aménagement du territoire par un code du développement territorial (voir ci-dessus 1.4.1.). Mais le concept de développement territorial est peu précis ce qui nous a conduit à proposer la définition suivante : le développement territorial est un processus volontariste, cherchant à accroître la compétitivité des territoires en impliquant les acteurs dans le cadre d'actions concertées, généralement transversales et souvent à forte dimension spatiale (B. Mérenne-Schoumaker, 2011, p.22).

Ce développement territorial entretient assez logiquement des liens étroits avec le développement local et l'aménagement du territoire comme nous avons essayé de le montrer par la figure 8.

Figure 8. Comparaison entre l'aménagement du territoire, le développement local et le développement territorial

	Aménagement du territoire	Développement local	Développement territorial
Période d'essor de la problématique	1950-1970	1970-1990	Depuis 1990
Finalités	<ul style="list-style-type: none"> - Réduire les déséquilibres spatiaux par une meilleure répartition des hommes et des activités - Protéger l'environnement et le patrimoine 	<ul style="list-style-type: none"> - Susciter l'activité économique - Valoriser les forces locales - Développer l'entrepreneurship 	<ul style="list-style-type: none"> - Rendre les territoires attractifs et compétitifs - Valoriser les ressources territoriales
Intervenants majeurs	<ul style="list-style-type: none"> - Etats et ses différentes administrations nationales et régionales 	<ul style="list-style-type: none"> - Collectivités locales 	<ul style="list-style-type: none"> - Collectivités régionales
Cadres territoriaux principaux	<ul style="list-style-type: none"> - État - Régions 	<ul style="list-style-type: none"> - Sous-régions 	<ul style="list-style-type: none"> - Régions - Etats et UE
Moyens d'intervention	<ul style="list-style-type: none"> - Codes, plans, règlements, permis - Aides aux entreprises 	<ul style="list-style-type: none"> - Aides aux entreprises - Aides aux réseaux d'acteurs 	<ul style="list-style-type: none"> - Projets, schémas - Aides aux réseaux d'acteurs
Domaines d'intervention	<ul style="list-style-type: none"> - Occupation du sol - Localisation de grands équipements - Protection de la nature et du patrimoine 	<ul style="list-style-type: none"> - Développement économique 	<ul style="list-style-type: none"> - Développement global (économique, social et environnemental) - Structures territoriales
Démarche fondamentale	<i>Top-down</i>	<i>Bottom-up</i>	<i>Bottom-up et top-down</i>

Source : B. Mérenne-Schoumaker, 2011, p. 23.

1.4.3. L'environnement

Les relations entre aménagement du territoire et environnement se sont largement renforcées au cours de ces cinquante dernières années à la faveur de la multiplication des dégradations et des pollutions et d'une prise de conscience de plus en plus manifeste de ces problèmes.

Trois événements y ont sans doute contribué :

- la publication en 1970 par le Club de Rome de l'ouvrage « Halte à la croissance » qui souligne les limites de la croissance (économique surtout, mais aussi démographique) en raison de ses effets sur la consommation des ressources naturelles et des pollutions, ce qui mènerait à des crises profondes au courant du XXI^e siècle ;
- la publication du Rapport Brundtland en 1987 où est défini pour la première fois le concept de développement durable ;
- l'organisation du Sommet de la Terre de Rio en 1992 qui a non seulement donné le coup d'envoi à un programme ambitieux de lutte mondiale contre les changements climatiques, l'érosion de la biodiversité, la désertification et l'élimination des produits toxiques, mais où les États présents (178 au total) ont ratifié et adopté le programme Action 21, plan d'action mondial complet pour le développement durable au XXI^e siècle, en s'appuyant sur les collectivités territoriales ; ainsi naît l'Agenda 21 local, le premier plan d'action en termes de développement durable élaboré par les collectivités locales (voir **fiche thématique 11**).

En aménagement, la prise en compte des préoccupations environnementales poursuit généralement un double objectif : préserver les ressources et prévenir et atténuer les nuisances. Sous l'angle plus spécifique de la biodiversité, un nouveau concept connaît en Europe depuis les années 2000 un certain succès : celui de la trame verte et bleue qui vise à enrayer le déclin de la biodiversité au travers de la préservation et de la restauration des continuités écologiques, et ce à toutes les échelles, cette trame étant constituée des

réservoirs de biodiversité et des corridors qui les relient (voir *fiche thématique 12*).

L'urbanisme a été aussi de plus en plus impacté par ces préoccupations environnementales principalement depuis la mise en place de la Charte d'Aalborg (1994) (figure 9), qui peut être considérée comme une « *anti charte d'Athènes* » et reprend donc les principes du culturalisme évoqués plus haut. Cette charte a été signée aujourd'hui par près de 3 000 villes et communes dont 11 en Belgique (dont Charleroi, Hasselt, Huy, Liège, Mons, Ottignies, mais pas Namur) et la Région de Bruxelles-Capitale.

Figure 9. Comparaison entre la Charte d'Athènes et la Charte d'Aalborg

Charte d'Athènes (1933)	Charte d'Aalborg (1994)
Principe de la table rase	Attitude patrimoniale ; partir de l'existant et le mettre en valeur
Abstraction de l'architecture par rapport au contexte environnant (historique, géographique, culturel, écologique) ; style international	Insertion du bâti dans un environnement multidimensionnel ; diversité architecturale
Zonage	Mixité fonctionnelle et politiques transversales
Fluidification de la circulation ; séparation des circulations	Réduction de la mobilité contrainte ; reconquête de la voirie par tous les modes de transport
Urbanisme d'experts ; géométrisation et rationalisation de la ville	Urbanisme participatif ; singularité des réponses

Source : C. Emelianoff, 2001.

Il est ainsi de plus en plus question d'urbanisme durable, de ville plus compacte, de ville post-carbone, voire de ville durable (voir par exemple Union européenne (2011) et Grands dossiers des Sciences Humaines 40 (2015)... ce qui conduit à repenser l'aménagement urbain.

Parallèlement, le patrimoine naturel fait aujourd'hui partie des domaines régulièrement mobilisés par l'action publique dans les projets de territoire. « *On peut ainsi parler de patrimonialisation de la nature qui s'incarne à travers trois modalités d'action publique complémentaires : la conservation (qui a pour objectif d'assurer la pérennité et l'intégrité des objets patrimoniaux), la valorisation (dont l'objectif est de mobiliser les objets patrimoniaux dans les initiatives de développement territorial) et la labellisation qui est en sorte la "mise en marque" des territoires* » (R. Bénos et J. Milian, 2013). Sur cette base, ces deux auteurs ont construit un triptyque dynamique qui peut servir de grille de lecture pour analyser un projet territorial ayant une forte composante patrimoniale (voir *fiche thématique 13*).

1.4.4. Et la géographie ?

La géographie est fondamentale en aménagement du territoire qui, est comme nous l'avons dit plus haut (1.1.1.), contribue à modifier la géographie du territoire d'intervention. Cela a conduit un ancien Inspecteur de Géographie de l'enseignement secondaire francophone (L. Thiernesse) à dire que « *la géographie est à l'aménagement du territoire ce que la biologie est à la médecine* ».

Si les liens sont étroits, trois aspects différencient toutefois la géographie de l'aménagement : la position de la discipline dans les processus de recherche (la géographie est principalement à l'amont des travaux en aménagement du territoire ou à l'aval pour mesurer des impacts), la finalité des travaux (l'objectif de la géographie est d'abord d'expliquer le fonctionnement des territoires et non de préparer des actions) et le poids des options politiques et des valeurs (l'aménagement ayant toujours une finalité politique est plus influencé que la géographie par les valeurs et les représentations des donneurs d'ordre).

En aménagement, la géographie a sans conteste une triple utilité par la spécificité qu'elle offre en tant que savoir, savoir-faire et savoir-être (B. Mérenne-Schoumaker, 1987).

- **Savoir** : l'espace géographique est généralement la matière première de l'aménageur ; c'est une réalité complexe, un système où les interactions sont nombreuses et qu'il convient de ne pas isoler des

espaces voisins ; c'est encore une réalité spécifique dont il convient de découvrir le fonctionnement et à laquelle il ne faut pas transposer trop hâtivement des principes et des méthodes mis au point pour résoudre des problèmes ailleurs ; d'où l'intérêt pour les aménageurs d'avoir une solide formation géographique pour savoir établir un diagnostic territorial.

- **Savoir-faire** : différents outils de la géographie sont très utiles en aménagement et plus particulièrement aujourd'hui ceux de la géomatique, partie de la géographie qui regroupe l'ensemble des outils et méthodes permettant d'acquérir, de représenter, d'analyser et d'intégrer des données géographiques. Les SIG (systèmes d'information géographique) sont ainsi des outils précieux pour les aménageurs.
- **Savoir-être** : celui-ci peut se résumer, selon la formule d'Y. Lacoste, au « *savoir-penser l'espace* », c'est-à-dire être capable de prendre en compte les dimensions spatiales des faits aux échelles les plus adéquates, de réfléchir aux interférences entre les faits, de mettre en évidence par la méthode comparative les spécificités régionales ou locales. Sans nul doute, cette attitude est fondamentale pour l'aménageur non seulement au niveau de la réalisation des diagnostics, mais aussi lors des propositions de choix et leurs conséquences possibles. Pour J. Labasse (1966, p. 27), par leur esprit « *terre à terre* », les géographes et ceux qui ont appris la géographie sont ainsi capables de refuser des généralisations abstraites et l'ignorance du milieu s'opposant ainsi aux « *envolées lyriques* » des planificateurs et des politiques.

Cela explique le grand intérêt des géographes depuis 1950 pour le domaine de l'aménagement du territoire et que ce dernier soit un débouché majeur pour la discipline.

1.5. Premières conclusions

L'aménagement du territoire comme l'urbanisme est une action volontaire sur un territoire. C'est donc un acte de pouvoir souvent marqué par des idéologies et des pratiques professionnelles (J.-P. Lacaze, 2010). Mais le terme de pouvoir est souvent tabou dans la littérature scientifique. Il est donc fondamental de toujours se poser les questions suivantes : qui prend les décisions ? Dans quelles circonstances ?

Les actes d'aménagement sont inévitablement inégalitaires : ils favorisent certains citoyens ou certains sous-espaces au détriment d'autres et, comme nous l'avons déjà dit, la somme des intérêts particuliers ne peut pratiquement jamais aboutir à un intérêt général.

Même si différentes méthodes ont été développées, il n'existe pas de méthode rationnelle pour optimiser les choix. Même l'intérêt général ou l'optimum technico-économique véhiculent plus d'idéologies implicites que de rationalités réelles (J.-P. Lacaze, 2010). Le mode de décision a dès lors beaucoup plus d'importance que la décision elle-même, ce qui explique l'échec des interventions brutales, mal préparées et écartant toute participation, même si elles peuvent se justifier.

Le poids du facteur temps est déterminant, car on intervient presque toujours sur un territoire qui a un passé et tout projet s'étale sur un temps plus ou moins long, ce qui complique au départ les choix, rend difficile les processus de concertation et surtout aboutit parfois in fine à des résultats qui ne sont plus en adéquation avec les nouveaux besoins.

2. DEUX DÉFIS MAJEURS AUJOURD'HUI

Parmi tous les défis auxquels doit faire face l'aménagement du territoire et l'urbanisme aujourd'hui, nous avons choisi de nous focaliser sur deux d'entre eux qui nous semblent, non seulement avoir une forte dimension géographique, mais encore être susceptibles d'être travaillés en classe. Notons par ailleurs que des liens étroits existent entre ces deux thèmes.

2.1. Le renouvellement urbain

2.1.1. Pourquoi un intérêt croissant pour les villes en aménagement du territoire ?

Les villes sont des points majeurs dans la structuration des espaces et les lieux par excellence de la concentration des services et des emplois en particulier depuis quelques années suite à la désindustrialisation de nos économies et la montée en puissance du processus de métropolisation qui renforce le poids des grandes villes en particulier dans le domaine des innovations économiques, sociales, culturelles.

Mais elles recèlent aussi les dysfonctionnements de la société où elles se trouvent : difficultés des conditions de vie, pauvreté, chômage, tensions et crises sociales...

Aujourd’hui, l’intérêt croissant porté aux villes découle aussi du fait que ce sont les lieux par excellence qui permettent de réduire les déplacements ainsi que les consommations d’énergie et d’espace.

Toutefois, les villes sont diverses. Dans le cadre de ce dossier, nous limiterons nos propos aux villes de l’Europe occidentale et plus spécifiquement aux villes belges, dont le problème majeur semble être la dés-structuration de leurs quartiers centraux et surtout péricentraux. D’où les politiques visant à promouvoir le renouvellement urbain, c’est-à-dire la reconstruction de la ville sur elle-même via le recyclage de ses ressources bâties et foncières.

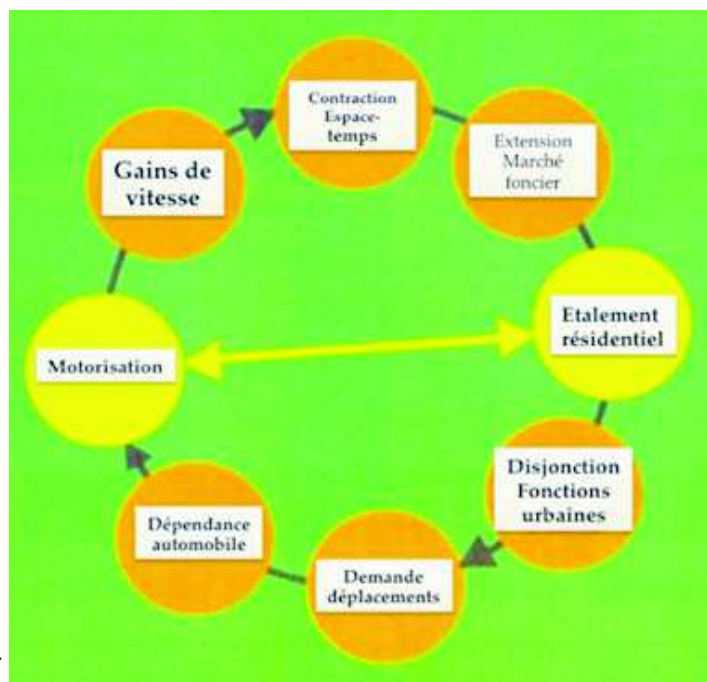
2.1.2. Le problème essentiel : la déstructuration des villes

Depuis 1950, la Belgique comme la plupart des pays voisins, à l’exception peut-être des Pays-Bas, a été touchée par un fort étalement urbain, voire un émiettement urbain. C’est le résultat de deux processus : la périurbanisation (ou l’urbanisation à la périphérie des espaces déjà urbanisés) et l’exurbanisation (ou transfert des populations et des activités vers les périphéries). Ces deux processus sont bien entendu liés, mais pas totalement, car il peut y avoir périurbanisation sans exurbanisation quand par exemple des entreprises nouvelles ou de nouveaux ménages s’installent en périphérie des agglomérations. Les causes de l’étalement sont bien connues :

- contraction de l’espace-temps grâce à la croissance du parc de voitures et de camions et la réduction des coûts de mobilité (tout au moins jusqu’à une période récente marquée par une congestion plus forte du trafic et une hausse des prix des carburants) ;
- une offre et un prix du foncier et de l’immobilier plus faible dans les périphéries que dans les centres (sauf peut-être récemment où l’immobilier a chuté dans les parties dégradées des villes) ;
- la politique des pouvoirs publics en matière de fiscalité (taxes plus réduites en périphérie) et d’aménagement (ceintures autoroutières et pénétrantes urbaines facilitant les déplacements vers les villes) ;
- l’intérêt croissant des populations pour un cadre vert, une maison individuelle avec jardin, pour des espaces de moindre densité...
- le même intérêt dans le cas des entreprises avec pour elles la possibilité de disposer de parkings personnels et d’aires non bâties pour du stockage ou des extensions éventuelles ;
- ...

Ces causes, qui interfèrent souvent les unes sur les autres, entretiennent le processus (figure 10).

Figure 10. La dynamique de l’étalement urbain : un modèle de causalité circulaire et cumulatif



Source : A. Da Cunha, 2014.

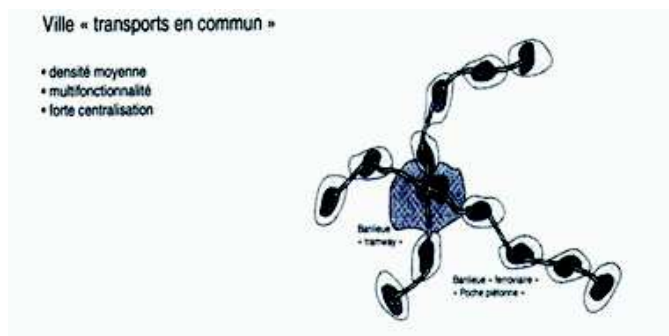
Elles traduisent aussi à la fois des facteurs de rejet des villes et des facteurs d’attraction des périphéries. Mais comme nous l’avons découvert lors d’enquêtes auprès de populations qui ont migré des centres vers

la périphérie et plus encore lors d'enquêtes auprès de firmes tant industrielles que tertiaires, les facteurs de rejet sont le plus souvent les plus déterminants, car à l'origine de la décision du transfert. Par ailleurs, tout indique un lien étroit entre les formes urbaines et les modes de transport, ce qui a été bien traduit en modèle par P.W.G. Newman et J.R. Kenworthy dès 1996 (figure 11).

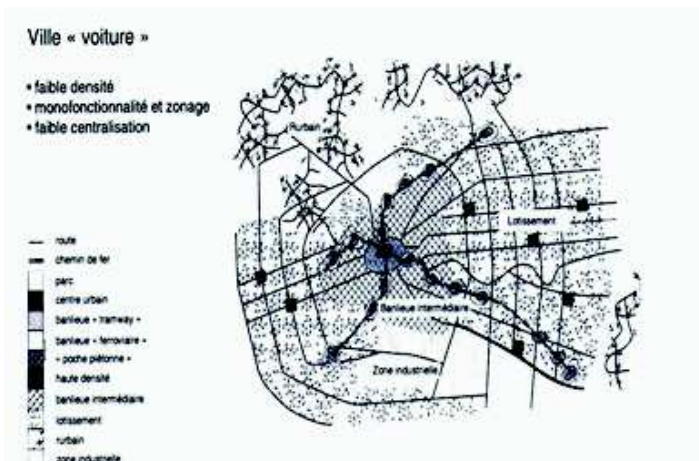
Figure 11. Les formes urbaines et l'évolution des modes de transport



Diamètre : 6 à 7 km - Densité : 100 à 200 hab./ha



Diamètre : 20 à 30 km - Densité : 80 à 100 hab./ha



Diamètre : 50 km ou plus - Densité : 10 à 20 hab./ha

Source : P.W.G. Newman & J.R. Kenworthy, 1996, pp. 1-22. Les valeurs pour les diamètres et la densité ont été ajoutées.

L'étalement urbain a bien entendu touché différemment les populations et les activités, ce qui a engendré des ségrégations croissantes dans l'espace, certains quartiers ne conservant par exemple que des activités et surtout des populations fragiles dans l'incapacité de déménager. Des différences sensibles existent aussi entre les pays (la France et la Belgique sont plus touchées que l'Allemagne ou la Suisse et bien sûr les Pays-Bas), les régions et les villes, les villes au passé industriel étant plus touchées que les autres.

2.1.3. Conséquences de l'étalement urbain

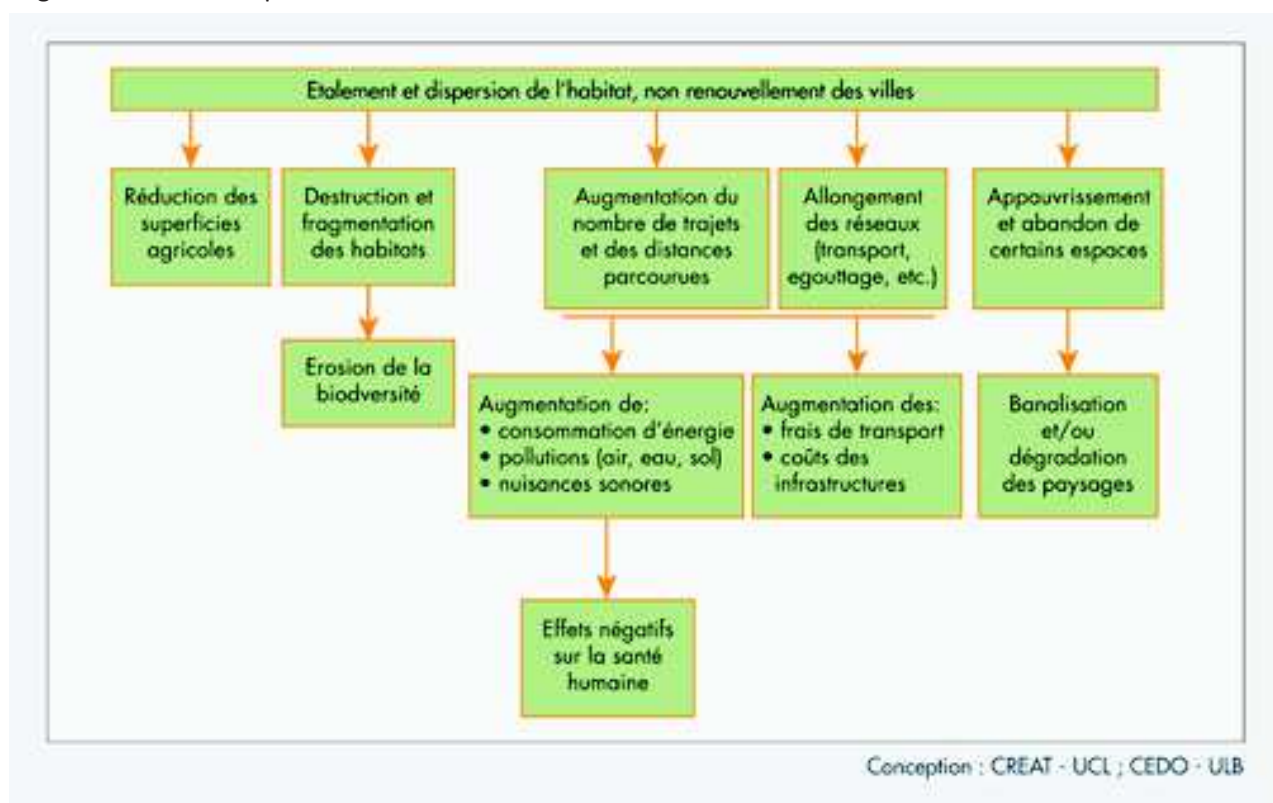
Les effets de l'étalement urbain se manifestent à la fois dans les centres et dans les périphéries. Comme l'a mis en évidence A. Cunha (2014), les conséquences sont économiques (surinvestissement public dans les réseaux techniques et dépenses d'entretien et d'exploitation des réseaux), sociales (amplification des divisions sociales de l'espace, de la ségrégation un peu partout et dégradation de la qualité de vie dans

les centres) et environnementales (consommation accrue du sol - une ressource non renouvelable -, imperméabilisation des sols, consommation induite d'énergies fossiles, accroissement induit de pollutions et de gaz à effet de serre). Ainsi, le changement d'usage des sols, des milieux agricoles ou forestiers vers des milieux urbains ou périurbains accentue l'imperméabilisation des sols et par voie de conséquence les phénomènes d'inondation par ruissellement (réseaux d'assainissement sous-dimensionnés) (J.-P. Montoroï, 2012) ; en outre, l'installation parfois débridée de maisons ou d'entreprises dans des zones inondables est aussi largement responsable des impacts croissants des crues et inondations.

Souvent, l'étalement entraîne également une désurbanisation des tissus agglomérés (diminution de la population et des activités) et la multiplication de friches et de vides urbains. En urbanisme, on parle de « *dent creuse* » pour traduire un espace non construit (souvent issu d'une démolition) entouré de parcelles bâties, notamment au sein d'un front urbain, constituant une rupture morphologique peu esthétique et favorisant des usages peu adéquats (parking, dépôts divers...) contribuant à la dégradation de la zone. En périphérie, par contre, on observe un véritable mitage de l'espace qui met souvent à mal l'agriculture.

La figure 12 traduit la plupart de ces conséquences en graphique en y ajoutant les impacts sur la biodiversité et la santé.

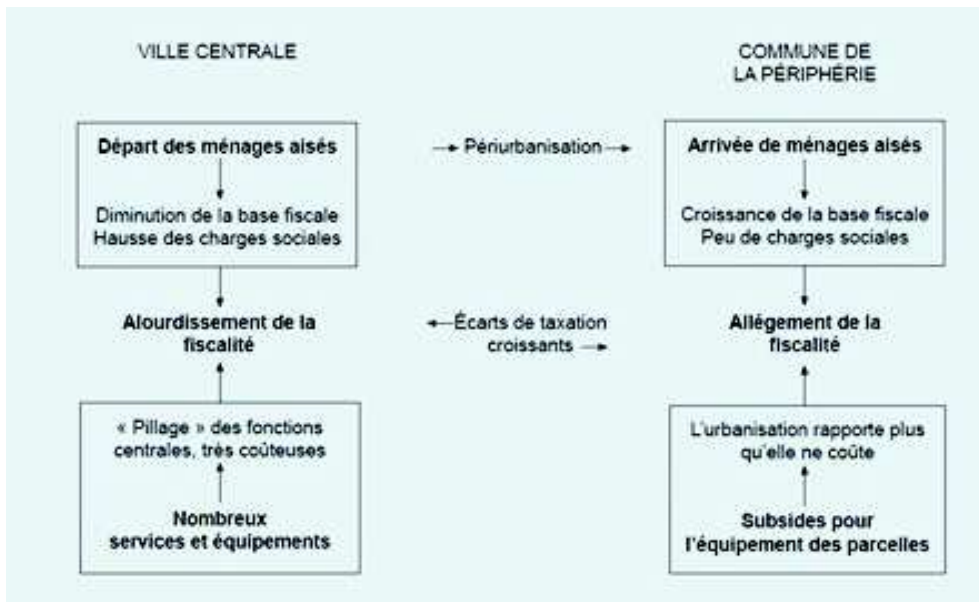
Figure 12. Les conséquences de l'étalement urbain



Source : Le SDER, *Dossier pédagogique*, 2014.

Par ailleurs, on peut aussi évoquer avec la figure 13 les impacts sur les finances communales.

Figure 13. Impact de l'étalement urbain sur les finances communales



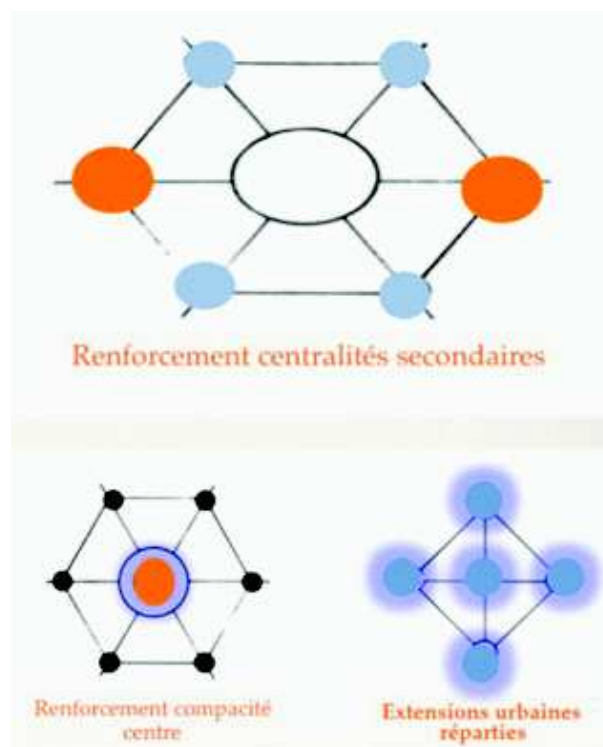
Source : B. Mérenne-Schoumaker & L. Brück, 2002, p. 16.

2.1.4. Les actions possibles

Pour freiner l'étalement urbain, trois voies sont possibles, la première relevant essentiellement de l'aménagement du territoire, les deux autres faisant intervenir d'autres politiques.

La première voie suppose de changer de paradigme et de repenser les villes sur base d'un nouveau modèle urbain : la ville polycentrique. Contrairement à la « ville compacte », modèle qui a longtemps prévalu comme réponse à l'étalement, la ville polycentrique propose un agencement spatial concerté des densités et des réseaux à l'échelle des agglomérations urbaines. Comme le montre la figure 14, il n'y a pas de modèle unique, mais au moins trois grands modèles différents : un renforcement de certains pôles secondaires, un renforcement d'un centre compact et des extensions urbaines à la fois dans le centre et toutes les polarités.

Figure 14. Les modèles de la ville polycentrique



Source : A. Da Cunha, 2014, d'après H. Fery 1999, *Designing the City. Towards a more sustainable urban form*. Londres : E & FN Spon.

La ville polycentrique articule ainsi des aires urbaines de plus forte densité à plusieurs échelles ; ces aires correspondent à des polarités principales et secondaires qui sont bien desservies par les réseaux de transport. Cela permet à la population (et aux entreprises) d'être proche des activités qui ne trouvent pas toujours place au centre, cela grâce à une relocalisation généralisée, sans compacité excessive et entraînant l'ensemble des fonctions urbaines. Elle ne se limite plus à renforcer le centre ce qui risquait de déboucher sur des îlots de chaleur, voire de pollution, et de nourrir la congestion et peut-être la spéculation immobilière et qui de plus ne répondait pas aux aspirations toutes légitimes de la population.

La ville polycentrique n'en impose pas moins une gestion plus parcimonieuse des sols (et en particulier des densités urbaines) (voir *fiche thématique 14*) et le recyclage des espaces à l'abandon, les friches urbaines et industrielles (voir *fiche thématique 15*) ; sa mise en place nécessite donc des rénovations, des réhabilitations (du tissu urbain, des friches), une revitalisation ou une régénération des tissus urbains existants et la poursuite d'expérimentations à plus grande échelle comme c'est actuellement le cas pour les écoquartiers (*fiche thématique 16*) ou le projet BIMBY (*fiche thématique 17*). Mais elle suppose un aménagement pensé d'abord à l'échelle de l'agglomération ou mieux de la région urbaine, ce qui implique une concertation entre les communes impliquées et des schémas d'aménagement conçus à cette échelle. Au total, ce qui est visé est la qualité urbaine (A. Da Cunha, 2014), c'est-à-dire densifier vers l'intérieur, équiper, agencer les centralités, relier, embellir, pour mieux gérer les ressources et assurer une meilleure qualité de vie... (figure 15). En outre, il s'agit non seulement de viser le durable, mais encore l'abordable à la fois pour la population et les Pouvoirs Publics.

Figure 15. La qualité urbaine



Source : A. Da Cunha, 2014.

La **deuxième voie** implique la mise en place d'une **nouvelle politique urbaine** pour rendre aux villes leurs attraits et, dans ce cas, il faut agir principalement sur les facteurs de rejet cités plus haut en menant des actions sur le logement, les espaces publics (*fiche thématique 18*), la sécurité, la propreté, la circulation et le stationnement ou encore la convivialité et ainsi rendre la ville désirable.

D'autres mesures notamment fiscales et organisationnelles constituent un **troisième axe d'actions**. On peut ainsi évoquer : une taxation des immeubles vides et des terrains à bâtir urbains non mis sur le marché (découlant d'une rétention foncière de la part de leurs propriétaires), l'allocation d'une partie de l'impôt

sur les personnes physiques (IPP) (perçu aujourd'hui uniquement par la commune de résidence) à la commune de travail (c'est une demande de la Région bruxelloise), une répartition du Fonds des Communes plus favorable aux communes urbaines, l'accroissement des taxes sur les voitures ou les carburants, ou encore des mesures pour favoriser la création de Communautés Urbaines et de Pays pour forcer les collaborations entre communes.

2.2. La régulation de la mobilité

2.2.1. Qu'est-ce que la mobilité ?

La **mobilité** est la propension d'une personne (ou d'une marchandise) à se déplacer ; c'est une demande réalisée. Elle dépend de l'offre en moyens de transport, des coûts et des temps (offerts et acceptés) et est liée principalement à la situation sociale des individus, mais aussi aux contraintes des localisations (résidence, travail, loisirs, famille...), car tout déplacement a une finalité et n'est donc pas réalisé pour lui-même !

Pour la mesurer au niveau des personnes, on comptabilise le nombre de déplacements (trajet avec un point de départ et un point d'arrivée) sur une période de temps (par exemple une journée) en y ajoutant certaines caractéristiques : origine, destination, moyen(s) de transports utilisé(s), durée, coût, horaire, motifs... Pour les marchandises, on multiplie les tonnes par les km parcourus (l'unité est la tonne-km) en y ajoutant des caractéristiques similaires.

L'**accessibilité** est, par contre, la capacité d'un lieu à être atteint par une clientèle, un message, un service, un véhicule... ; elle dépend des mêmes facteurs que la mobilité.

2.2.2. Évolution générale de la mobilité

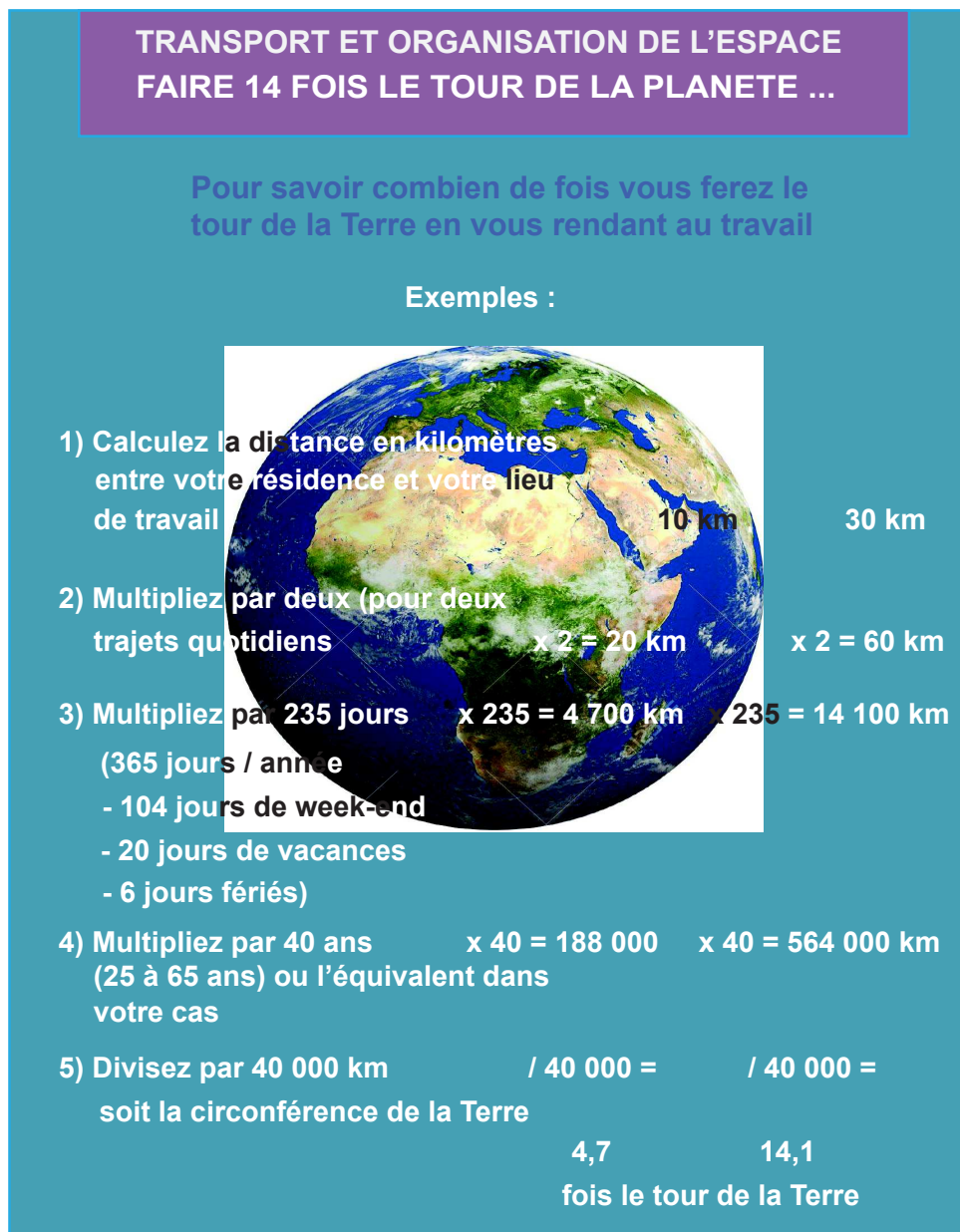
Depuis les années 1950, on observe un accroissement spectaculaire du nombre de déplacements et des quantités transportées avec parallèlement une augmentation de la longueur des déplacements plus manifeste en km qu'en temps, sauf récemment dans le cas des déplacements quotidiens en voiture vers ou dans les grandes agglomérations. Le cas de Bruxelles (*fiche thématique 19*) illustre bien ces propos et montre aussi les importants changements intervenus dans la mobilité au niveau d'une grande agglomération. En outre, la part des différents modes de transport a fortement évolué : la route et l'avion étant de plus en plus préférés aux autres modes de transport.

Les causes de cette évolution sont bien connues :

- baisse relative des coûts de transport et augmentation des facilités (réseaux, véhicules, opérateurs...) ;
- internationalisation et mondialisation ;
- accroissement des revenus des ménages et changements sociaux (plus de temps libre, éclatement des familles...) ;
- et surtout changements territoriaux (périurbanisation des hommes et des activités, éclatement et réorganisation des polarités, zonage accru des territoires) qui, comme nous l'avons dit plus haut (2.1.3), sont à la fois une cause, mais aussi une conséquence.

La figure 16 illustre de manière très concrète et pertinente l'importance de la mobilité des personnes : celui des déplacements quotidiens en voiture pour le travail en Suisse. Et quand on sait que la mobilité obligée ne représente qu'une part relativement faible des déplacements (souvent moins du tiers du total), on mesure l'ampleur du problème tant en Suisse qu'ailleurs.

Figure 16. Déplacements quotidiens liés au travail en Suisse



Source : A. Da Cunha, 2014.

2.2.3. Principaux problèmes liés à cette croissance

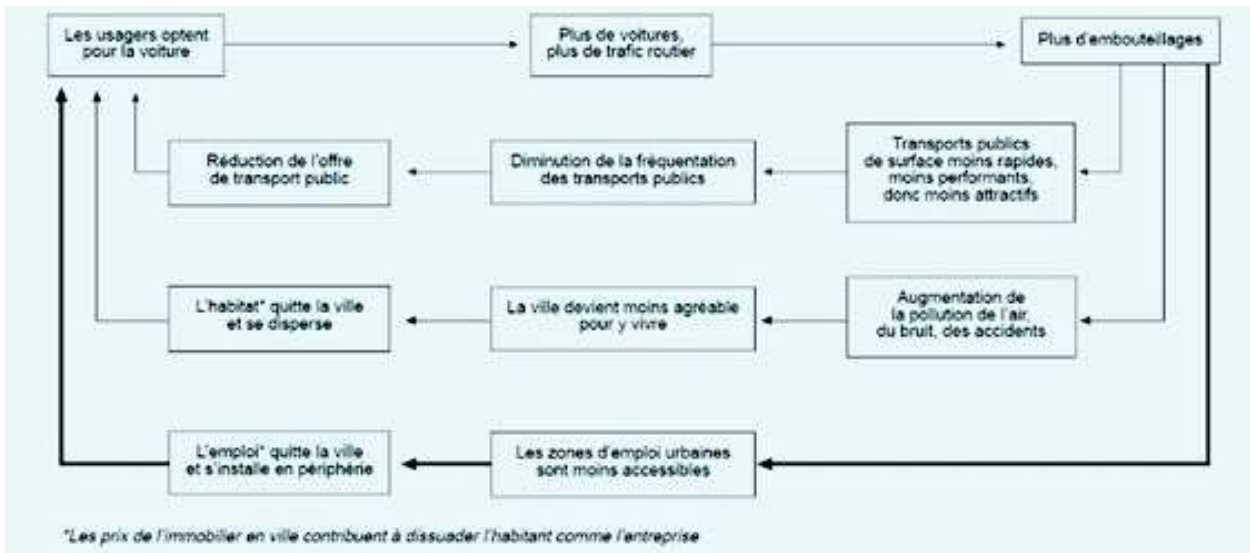
La croissance de la mobilité entraîne une consommation accrue d'énergie (principalement fossiles puisque les transports dépendent à 94 % des produits pétroliers), des rejets et pollutions (GES...) ainsi que du bruit et des accidents.

D'où une dégradation de la qualité de vie, des routes et des bâtiments le long des trajets les plus fréquentés, des problèmes de santé et une congestion accrue du trafic entraînant à son tour des surcoûts et des pertes de temps.

Cela engendre un accroissement des coûts environnementaux, économiques et sociaux avec des coûts externes (publics) toujours supérieurs aux coûts internes (privés) et inégalement financés, les pollueurs étant rarement les payeurs.

Par ailleurs, il existe des liens étroits entre accroissement de la mobilité et les mutations urbaines, comme le montre bien la figure 17.

Figure 17. Accroissement de la mobilité en voiture et les mutations urbaines



Source : Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, *Plan Iris – Plan régional de déplacement – Synthèse*, s.d., p. 19.

Un autre problème est celui soulevé par la **logistique urbaine** qui s'attache à la façon d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville. Les surfaces de stockage de nombreux magasins ont été transformées en surface de vente en raison du coût du foncier et la pratique du flux tendu s'accroît. Comme peu d'établissements possèdent des aires de livraison privées, la plupart des livraisons sont effectuées en double file, créant congestion et pollution supplémentaires. De même avec le développement de l'e-commerce, les livraisons au domicile des clients croissent sans cesse.

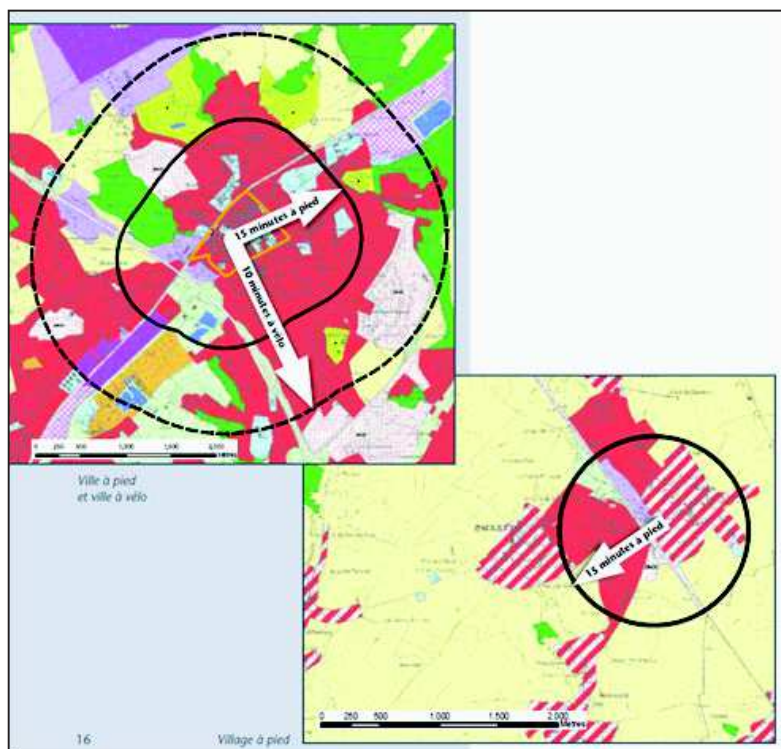
Sur quels leviers agir ? Ils sont multiples et souvent à combiner : des véhicules plus propres (électriques ou au gaz, voire des vélos), l'organisation de plates-formes multifonctionnelles, des aires de livraisons près des commerces et une plus forte mutualisation (des véhicules, des aires de livraison, des plates-formes de groupage-dégroupage, des moyens techniques ou de données) (voir à ce propos, Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer, 2010).

2.2.4. Vers une mobilité durable ?

Différentes pistes sont explorées depuis quelques années. Parmi elles : développer les transports en commun et les modes alternatifs à la voiture, favoriser la multimodalité pour les marchandises et aussi pour les personnes, gérer de manière plus restrictive la circulation et le stationnement (en réduisant par exemple le nombre d'emplacements dans les immeubles de bureaux), imposer des carburants et des véhicules plus écologiques, accroître la fiscalité sur les véhicules et les carburants...

Mais comme en médecine, il faut sans doute mieux prévenir que de chercher à guérir. Et en ce domaine, l'aménagement du territoire est l'outil par excellence pour limiter les déplacements via la réduction de la dispersion des hommes et des activités, en orientant (et surtout en forçant) les nouveaux développements dans les zones les plus accessibles (à pied, par les modes doux et les transports en commun) et en favorisant les relocalisations. C'est une proposition qui avait été faite en vue du projet de SDER (2013) (figure 18), ce qui impliquait la délimitation dans chaque commune de périmètres d'urbanisation.

Figure 18. La ville à pied ou à vélo ou encore le village à pied



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

Il est aussi possible de favoriser une meilleure adéquation entre les profils de mobilité des activités et profils d'accessibilité des lieux. C'est la politique ABC mise en place dans la Région de Bruxelles-Capitale (figure 19), classant les activités en trois catégories : A, B et C.

Figure 19. Classification des activités selon leurs profils de mobilité et d'accessibilité

Profil de mobilité		Profil d'accessibilité	Exemples
A	Forte concentration d'emplois (1 emploi/40 m ²) Nombreux visiteurs Faible dépendance vis-à-vis de la route	Accessibilité maximale en transports en commun Accessibilité médiocre en voiture	Administration
B	Concentration d'emplois modérée (1 emploi/40 à 100 m ²) Intensité des visites modérée Dépendance vis-à-vis de la voiture modérée	Accessibilité moyenne à la fois en transports en commun et en voiture	Grands magasins, centres commerciaux
C	Concentration d'emplois faible (1 emploi/100 m ² et plus) Faible intensité des visites Forte dépendance vis-à-vis de la route	Accessibilité maximale en voiture et en camion	Centre de distribution de gros

Source : Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, *Plan Iris – Plan régional de déplacement – Synthèse*, s.d., p. 55.

Au total, il faut donc mieux intégrer tous les paramètres du développement urbain et mobiliser tous les acteurs autour d'un réel projet pour l'avenir. Sans conteste, ce modèle pourrait reposer sur la ville polycentrique et le renouvellement urbain et plus finement sur une mixité raisonnée des activités et du logement. Cette politique implique des mesures incitatives et restrictives et surtout la conscientisation de tous les acteurs. Mais attention : il n'y a pas de solution miracle et des mesures prises dans une ville ou un quartier n'auront pas nécessairement les mêmes impacts dans d'autres villes ou quartiers.

2^e partie : Travailler le sujet en classe

Pour C. Partoune (2012), l'éducation globale au territoire impliquerait une double mission : éduquer par le territoire et pour le territoire et quatre finalités (figure 20). Travailler l'aménagement du territoire en classe poursuit un peu ces quatre finalités tout en permettant sans doute d'en travailler principalement une : la compréhension du fonctionnement du territoire tout en préparant à la mobilisation des citoyens autour d'un projet de territoire commun.

Figure 20. Les dimensions sociales de l'éducation globale au territoire articulées selon 4 axes

	Dimensions sociales	Education centrée sur	Finalité
Éducation par le territoire	Humaniste	La personne dans son/ses territoire(s)	Le développement de l'identité territoriale
	Politique	La société/les groupes sociaux	La mobilisation des citoyens autour d'un projet de territoire commun
Éducation pour le territoire	Épistémologique	L'acquisition/ la construction de connaissances sur le territoire	La compréhension du fonctionnement du territoire
	Praxique	L'action sur le territoire	L'amélioration des qualités du territoire

Source : C. Partoune, 2012, p. 106.

Par ailleurs, travailler le sujet en classe implique de disposer de documents et si possible d'études de cas ; c'est pourquoi nous avons rassemblé en **fiche thématique 20**, différentes ressources utiles tant pour un sujet choisi en Région wallonne qu'en Région de Bruxelles-Capitale.

Mais avant de se lancer dans l'aventure, il est utile d'être outillé et de découvrir quelques expériences déjà réalisées. À cette fin, nous proposons d'abord deux grandes démarches et trois outils majeurs. Ensuite, trois expériences seront présentées en partie 3.

1. DEUX DÉMARCHES PRINCIPALES

1.1. Dresser un diagnostic territorial

C'est une démarche classique en géographie et dans son enseignement, souvent focalisé sur les territoires à différentes échelles (ville, région, pays...). Toutefois, il ne s'agit pas seulement d'analyser un territoire et de chercher à comprendre comment il fonctionne, mais encore d'arriver à un bilan. À cette fin, nous préconisons, en nous inspirant de la grille AFOM (voir **fiche thématique 21**), de tenter avec les élèves de dresser un tableau des forces et des faiblesses du territoire et de chercher à en détecter les enjeux (ce que l'on risque) pour le futur. Comme dit en introduction de la partie 1, cet exercice peut être tenté dès le premier degré dans le cadre de l'étude de territoires proches : quartier, ville, région par exemple. L'exercice pourrait être poursuivi au deuxième et troisième degré, en approfondissant les thématiques prises en compte, leurs interrelations et en affinant ainsi le bilan.

Cette initiation au diagnostic territorial au travers des savoirs et savoir-faire doit également se faire progressivement, comme le prévoient d'ailleurs les programmes en vigueur dans l'enseignement (voir tableau en figure 21).

Figure 21. Proposition de progression dans les apprentissages en vue de la réalisation d'un diagnostic territorial

	1 ^{er} degré	2 ^e degré	3 ^e degré
Objectif poursuivi	Première ébauche d'un diagnostic territorial	Diagnostic plus complet	Diagnostic territorial avec forces, faiblesses et enjeux (ce qui devrait faciliter l'analyse de projets)
Savoirs à acquérir	Observer et décrire les composantes majeures d'un territoire Etablir des liens entre les composantes	Décrire pour mettre en évidence les disparités et les dynamiques Etablir des liens entre les composantes	Décrire et comparer les disparités et les dynamiques à celles d'autres espaces pour les relativiser Etablir des liens entre les composantes pour expliquer la situation particulière du territoire
Savoir-faire à acquérir	Lire une carte simple Lire une image (paysage) <i>Sélectionner les documents pertinents dans un portefeuille de documents</i>	Sélectionner les documents pertinents dans un portefeuille de documents + Représenter sur un fond de carte une composante avec les figurés adéquats + Lire un croquis cartographique	+ Savoir critiquer les modes de représentations utilisés dans les documents + Réaliser un croquis cartographique
Outils privilégiés	Images, croquis, cartes simples, plans, atlas (globe, planisphère), graphiques simples, tableaux simples	Cartes thématiques ou schématiques, croquis et schémas cartographiques, images diverses, atlas, graphiques, tableaux	Idem 2 ^e degré + si possible globes virtuels et SIG

Source : B. Mérenne-Schoumaker, 2015, inédit. Le texte en italiques indique que le savoir-faire est parfois abordé, mais non réellement travaillé.

1.2. Analyser un projet d'aménagement

Afin de mieux sensibiliser les élèves aux réalités de l'aménagement, travailler sur un exemple concret, pris si possible dans leur région, semble être la voie la plus intéressante. Elle implique toutefois des élèves plus mûrs et ayant déjà un bagage géographique. C'est la raison pour laquelle nous proposons de réserver cette activité principalement aux élèves du troisième degré, même si on peut déjà l'aborder plus tôt notamment à partir d'une image d'un projet, comme ce sera proposé au point 3.2.

Les projets à retenir peuvent être divers : réaménagement ou création d'un quartier, création ou extension d'un parc d'activités, création d'un nouveau centre hospitalier, développement de nouveaux commerces, réhabilitation d'une friche, aménagement d'une place, création ou aménagement d'une voirie, développement d'un piétonnier, d'un projet touristique... L'essentiel est que ces projets interpellent les élèves, comme usagers, riverains ou citoyens et que l'on dispose à leur propos de documents de qualité permettant une analyse en profondeur, afin de dépasser une évaluation des projets très (trop) superficielle conduisant le plus souvent les citoyens à des prises de position à l'emporte-pièce et ne reposant sur aucun réel argument.

2. LE CADRE DE RÉFÉRENCE CONCEPTUEL : UNE GRILLE D'ANALYSE D'UN TERRITOIRE-SOCIÉTÉ

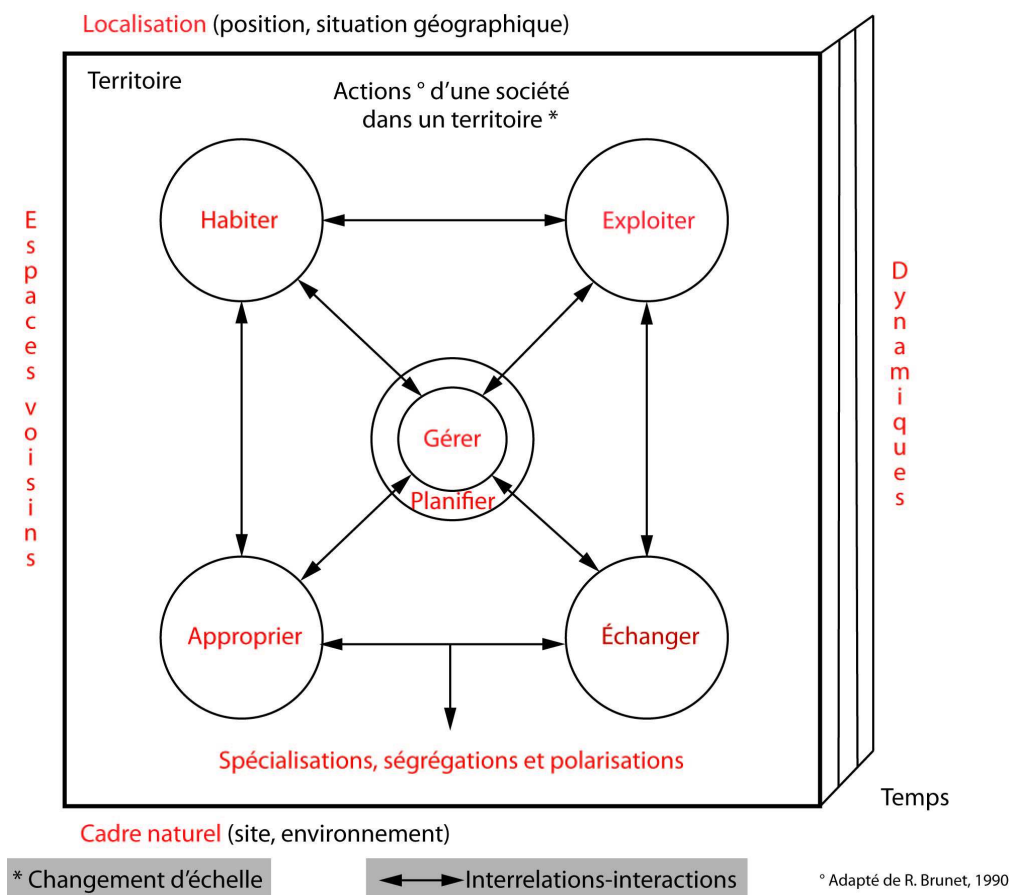
Pour faciliter l'analyse d'un territoire-société, matière au cœur des apprentissages géographiques dans l'enseignement secondaire, nous avons construit une grille qui a pour objectif de favoriser la mise en réseau des concepts, la grille pouvant servir de référentiel de la 1^{re} année du secondaire à la 6^e année.

Cette grille a été construite autour de dix mécanismes fondamentaux qui « font ou défont » un espace et qui créent de la sorte la nécessité d'intervenir via des plans d'aménagement ou d'urbanisme et de 2 concepts-clés de la géographie : interrelations-interactions et changement d'échelle.

Ces mécanismes correspondent aux cinq actions des sociétés dans leur(s) territoire(s) : habiter (formes et organisation spatiale de l'habitat et aussi analyse des pratiques au quotidien, tant des populations vivant tout au long de l'année dans un territoire que de ceux n'y vivent que temporairement, comme les touristes), exploiter (sol et sous-sol, mais aussi organisation des différentes activités tant agricoles qu'industrielles ou de services), échanger et circuler (réseaux et modes de transport), s'approprier (découpage administratif, propriétés) et gérer (dont planifier). À ces cinq actions, on a ajouté cinq composantes de base : la localisation (position via les coordonnées géographiques, situation géographique), le cadre naturel (site, environnement), les espaces voisins et les dynamiques ainsi que les conséquences internes des actions (spécialisations, ségrégations et polarisations).

L'aménagement du territoire correspond pour sa part à des actions menées sur le territoire soit pour le protéger, l'améliorer et/ou corriger les dysfonctionnements. La grille se présente sous forme d'un schéma de synthèse (figure 22) accompagné d'un tableau qui explicite plus en détail les questions à résoudre, les savoirs géographiques associés ainsi que la base documentaire (essentiellement des cartes) utile pour les enseignants. Ce tableau est repris en **fiche thématique 22**.

Figure 22. Grille conceptuelle d'analyse d'un territoire-société (schéma)



Source : B. Mérenne-Schoumaker, 2015, inédit.

La plupart des thématiques de la grille peuvent être abordées dès le 1^{er} degré puis approfondies au 2^e degré, en passant notamment de savoirs relevant de l'observation à des savoirs plus abstraits et en changeant d'échelle au niveau des territoires. On trouvera en **fiche thématique 23** un tableau listant la progression de l'apprentissage des concepts de la grille selon les niveaux de l'enseignement.

L'utilité de cette grille est non seulement de fournir un outil d'analyse d'un territoire, mais encore d'initier les élèves à l'élaboration d'un diagnostic territorial, première phase de tout projet en aménagement du territoire comme nous l'avons dit plus haut (1.2.2.).

3. QUATRE OUTILS MAJEURS

3.1. Schéma d'un diagnostic territorial

Il existe plusieurs voies pour réaliser un diagnostic territorial. Tout dépend du territoire, des données dont on dispose au préalable, du temps imparti à l'exercice, du niveau des élèves.

Dans le cadre de cette publication, nous limiterons nos propos à quelques points essentiels qui sont largement issus de la grille d'analyse d'un territoire-société (figure 22 et fiche thématique 22).

Nous proposons ainsi de travailler en trois étapes :

1. Découvrir le territoire en précisant sa localisation, les espaces voisins et son cadre naturel ;
2. Analyser les cinq grandes actions des hommes sur ce territoire et identifier les principaux acteurs de ces actions de même que les dynamiques induites par ces actions ;
3. Dresser un bilan en termes de forces, faiblesses et enjeux (présents et futurs), bilan qui pourra faire l'objet d'un large débat entre les élèves.

Par ailleurs, comme le préconisent aujourd'hui les nouveaux programmes français de 5^e et 2^e, on peut adjoindre à ce diagnostic un **exercice de prospective** en demandant aux élèves d'imaginer un ou plusieurs futurs possibles pour le territoire étudié à un horizon d'au moins 20 ans (soit par exemple en 2040 ou 2050). L'intérêt d'une telle démarche est d'amener les élèves à devenir des acteurs du monde de demain, à leur montrer que le futur peut se construire même s'il y a des contraintes, à réenchanter parfois un présent si morose. En construisant des scénarios pour le futur, les élèves prennent encore conscience des valeurs sous-jacentes à tout aménagement, découvrent le jeu des différents acteurs et sont parfois amenés à revoir leur diagnostic sur le territoire étudié. On trouvera en troisième partie de ce GEO une expérimentation de ce type menée l'an dernier par deux collègues de Lyon (Patrice Pasqualini et Monique Sirejols).

3.2. Découverte d'un projet d'aménagement et premier diagnostic territorial

Dans le but de sensibiliser les élèves à l'aménagement du territoire dès la première année du secondaire, nous proposons une démarche reposant sur une image (photomontage ou dessin) d'un projet concernant un quartier, image accompagnée de cartes et/ou d'images extraites de Google Earth et de quelques cartes thématiques afin de situer le quartier et d'en dresser un petit diagnostic territorial. Cette démarche intègre quelques éléments de la grille conceptuelle d'analyse d'un territoire-société (figures 22) et peut bien sûr être simplifiée ou adaptée selon le temps disponible, le projet pris en compte, les souhaits spécifiques des enseignants... Les parties 1 et 2 peuvent être réalisées en petits groupes tandis que la 4^e, si on la met en œuvre, devrait être individuelle.

Documents nécessaires :

- pour les élèves : une ou plusieurs images du projet (photo montage ou dessin) ; cartes ou captures d'écran de Google Earth pour situer le projet et cartes analytiques pour pouvoir en dresser les forces et les faiblesses ;
- pour l'enseignant : dossier du projet ou documents de presse explicitant les grandes lignes du projet et en particulier les options d'aménagement choisies.

1. Situer le projet par rapport à quelques repères

Grâce aux images extraites de Google Earth ou de cartes de la commune ou du quartier, il s'agit d'abord de repérer la localisation précise du projet et d'en dessiner son extension sur une carte en s'aidant de quelques repères.

2. Établir un premier diagnostic territorial du projet du projet

En s'aidant de cartes thématiques relatives par exemple au cadre naturel, à la densité de population, à la répartition des activités, à la circulation... on propose aux élèves de remplir un tableau avec les forces et les faiblesses du projet, et ce si possible à deux échelles : à l'échelle du projet et à l'échelle de la commune en s'aidant d'un tableau du genre de celui ci-dessous.

	Forces	Faiblesses
Projet		
Finalités (a)		
Localisation (b)		
Voisinage (c)		
Site (d)		
Dynamique (e)		
Commune		
Localisation (f)		
Cadre naturel (g)		
Échanges et communications (h)		
Peuplement (i)		
Exploitation (j)		

- (a) Nouveau quartier résidentiel, nouveau quartier multifonctionnel, nouvelle activité, aménagement d'un espace public...
- (b) Situation géographique dans la commune, par rapport au centre et aux équipements existants
- (c) Fonctions de l'espace proche si cela est visible sur le document
- (d) Vallée, plateau, proximité d'un cours d'eau... (si visible sur la photo)
- (e) Changement introduit par le projet : rénovation, reconstruction...
- (f) Situation à l'échelle régionale
- (g) Région géographique : Hesbaye, Condroz...
- (h) Principales voies de communication routières et ferroviaires, voire fluviales
- (i) Population et densité de la commune et de l'espace proche
- (j) Fonctions et emplois

3. Discuter du projet

Sur base de ce qui précède, on peut encore amorcer un débat sur le projet. Voici quelques questions qui pourraient faire l'objet de cet échange :

- Comment les aménageurs ont-ils utilisé l'espace ?
- Comment y a-t-on organisé la répartition des fonctions ?
- Comment y a-t-on organisé les circulations ?
- Y a-t-il des personnes visibles sur la photo ? Si oui lesquelles ?
- A-t-on tenu compte des contraintes du site ? de ce qui existait avant le projet ? du voisinage ?
- Qui pourrait être à l'origine du projet et qui en sont les destinataires ?
- Quels sont les impacts possibles du projet ?
- Quel avenir possible pour ce projet ?

4. Donner son avis sur le projet

On peut encore si on le souhaite demander aux élèves de se prononcer sur le projet en justifiant leur réponse.

- Ce projet me plaît parce que... ou me déplaît parce que...
- Mes propositions éventuelles pour changer ce projet

On trouvera en partie 3, un exemple d'une telle réalisation pour les phases 1 et 2 proposé par A. Barthélemi.

3.3. Grille d'analyse d'un projet d'aménagement

Cette grille permet pour sa part d'aller plus loin, en proposant aux élèves du 3^e degré principalement, une analyse assez fine d'un projet. Comme la grille précédente, elle peut bien sûr être simplifiée ou adaptée selon le temps disponible, le projet pris en compte, les souhaits spécifiques des enseignants... On peut demander à chaque élève de remplir la partie 1 ou confier le travail à plusieurs groupes ; par contre, il serait utile que chaque élève puisse se positionner au niveau du bilan argumenté. Pour l'analyse du projet dans ses environnements (quartier, commune, région), on peut ici aussi s'appuyer sur la grille conceptuelle d'analyse d'un territoire-société (schéma et/ou tableau) utilisée aux degrés inférieur et moyen) présentée

en 2.1. (figure 22 et fiche thématique 22) et de documents relatifs au contexte (communal ou régional).

Documents nécessaires :

- dossier du projet quand il existe ;
- dossier de documents de presse (journaux, vidéos...) avec si possible des cartes, des plans et des photos ;
- documents de contexte soit sur la commune ou sur la région par exemple pour la Wallonie : CPDT, Diagnostic territorial de la Wallonie, 2011.

1. Dresser la fiche d'identité du projet

Nature du projet (a)	
Description (b)	
Localisation (c)	
Importance (d)	
Calendrier : début-fin	
Objectifs poursuivis (e)	
Acteurs impliqués (f)	
Acteurs concernés (g)	
Grands choix opérés (h)	
Frein(s) (i)	
Accélérateur(s) (j)	
Conflits éventuels (k)	

- (a) Comme indiqué ci-dessus
- (b) Donner les grandes composantes et joindre une carte ou un croquis ; préciser la nature préalable du terrain et les éventuels travaux associés (assainissement, nivellement...)
- (c) Au sein de la commune, du quartier... par rapport à d'autres réalisations du même genre (avec une carte de repérage)
- (d) Surface, emplois, investissements...
- (e) Sur base du dossier si on le possède ou des déclarations dans les médias (en citant les sources)
- (f) Riverains ou usagers (consultés ou non)
- (g) Sur base du dossier si on le possède ou des déclarations dans les médias (en citant les sources)
- (h) En termes urbanistiques, environnementaux, économiques, sociaux...
- (i) Signalés dans les documents ou à prendre en compte
- (j) Idem
- (k) Idem en mettant bien en évidence les acteurs impliqués et/ou concernés

2. Tenter un bilan argumenté

Avant de remplir le tableau et pour en faciliter le remplissage (notamment avancer des justificatifs et finalement voter pour ou contre le projet), il serait utile de chercher à répondre aux questions suivantes⁽¹⁾ :

- Le projet tient-il compte de l'existant ? Qu'en dit-il ?
- Est-il adapté à sa localisation ?
- Le projet résout-il plus de problèmes qu'il n'en pose ?
- Le projet répond-il à une demande avérée, vise-t-il des objectifs réalistes et larges de vue ?
- Le projet obéit-il à des rêves de grandeur ?
- Le projet se soucie-t-il de l'intérêt général ?
- Le projet va-t-il donner le bon exemple ou créer un malheureux précédent ?
- Si le succès n'est pas au rendez-vous, dans quel état sera la zone en fin d'activité ?

⁽¹⁾ Ces questions sont issues d'une grille de lecture proposée par H. Ancion (2011), document où l'on trouvera aussi d'autres considérations très intéressantes.

Forces	
Faiblesses	
Enjeux présents et futurs (a)	
Mon opinion justifiée	
	Si vous deviez voter dans le cadre d'une consultation, quel serait finalement votre avis sur le projet :
	<input type="radio"/> Pour <input type="radio"/> Contre

(a) Ce que l'on risque, ce que l'on peut gagner ou perdre.

Par ailleurs, on peut encore s'interroger sur les plans disponibles du projet (H. Ancion, 2011) :

- Que disent ces plans sur la situation réelle ?
- Que disent ces plans sur le projet ?
- Que disent ces plans sur leur concepteur ?
- Que voudrais-je encore savoir qu'aucun plan ne montre ?

On trouvera en troisième partie de ce GEO une expérimentation de la grille menée en début de cette année scolaire par Loïc Gischer.

3.4. Des jeux

Il est encore possible d'initier les élèves à l'aménagement du territoire en leur proposant des jeux de rôles. Il en existe plusieurs. Nous nous limiterons ici à trois jeux conçus en Fédération Wallonie-Bruxelles et déjà utilisés par plusieurs enseignants.

3.4.1. Jeu « Urbaniste en herbe »

Comme le souligne le Réseau Idée (2012), ce jeu de rôle a pour but initial de travailler l'aménagement du territoire en étude du milieu (EDM), en géographie ou en sciences humaines avec des élèves du 1^{er} degré du secondaire (EDM / géographie), du 2^e degré (Sciences Humaines) et éventuellement du 3^e degré (Géographie/Formation géographique et sociale (FGS)) ainsi qu'un public plus large : fin du primaire, maisons de jeunes, conseillers en aménagement ou en mobilité...

Conçu pour se jouer en classe et par équipes (5 équipes de minimum 3 joueurs), ce jeu demande aux élèves de répondre pratiquement aux besoins liés à l'arrivée d'une centaine de nouveaux habitants dans une commune : où et comment les loger, prévoir leurs déplacements, leur donner du travail et leur garantir un accès aux loisirs et à la consommation... ? Les solutions devront être trouvées dans le respect de contraintes budgétaires ou d'aménagement durable.

Autour de chaque plan de jeu, chaque équipe (minimum 3 élèves) constitue un Conseil communal. L'équipe va, sur son plan de jeu représentant une zone rurale, une zone urbaine et une zone périurbaine, devoir faire des choix d'aménagement du territoire afin d'implanter les infrastructures aux bons endroits, en tenant compte des espaces naturels, des liaisons routières et transports en commun, du type d'habitat (plus ou moins durable), grâce aux diverses pièces (villas, cités, écoles, entreprises, routes, pistes cyclables, gares...) à disposer judicieusement. L'équipe doit en outre respecter un budget ainsi que des contraintes d'aménagement durable. Pour réussir ce défi commun, les joueurs doivent avoir intégré les notions essentielles de leur cours d'EDM/Géographie ou Sciences Humaines, qui étudient les activités humaines à travers l'observation des milieux de vie (ville - campagne et leurs interactions).

Le jeu comprend deux niveaux : le premier est conçu pour les élèves de 1^{re} année du secondaire ou pour tout public souhaitant s'initier aux enjeux ; le niveau 2 permet d'approfondir certains enjeux, en 2^e année, par exemple : il prend en compte la dimension économique et porte l'attention sur les lieux d'enseignement, culturels et sportifs.

Le jeu est accompagné d'un « *fichier pour l'enseignant* », l'informant des dernières réflexions en matière d'aménagement du territoire (48 pages). Chaque fiche y fait le point en 4 pages sur les enjeux de l'aménagement du territoire aujourd'hui en Wallonie : société traditionnelle, industrielle et postindustrielle ; ville ou campagne ? ; trois générations de bâtiment ; nouvelle ruralité ; l'agriculture aujourd'hui en Wallonie ; évolution des modes de transport et de la mobilité en milieu rural ; structures territoriales de la ville ; les fonctions de la ville ; vieux espaces industriels et nouveaux espaces d'activités ; développement durable, gestion durable des territoires rural et urbain. On regrettera toutefois l'absence d'une fiche avec des conseils d'utilisation (comment susciter le débat, sur quels aspects, explicitation des différents rôles à tenir, variantes les plus intéressantes ...).

Ce projet est une initiative commune de la Fondation wallonne et de la Haute École Léonard de Vinci (site ENCBW), produit par les Éditions Érasme en 2012 et soutenu par la Wallonie. Les auteurs sont : Mathieu Colle (conception), Anne-Marie Hoebeke (conception), Dimitri Belayew (conseiller scientifique et didactique), Philippe Soutmans (conseiller scientifique et didactique), Luc Courtois (conseiller scientifique) et Yuio (illustration). La boîte de jeu a été distribuée gratuitement aux professeurs dans les 12 Centres d'Information et d'Accueil de la Wallonie et les 6 Maisons de l'Urbanisme, qui ont organisé et organisent encore des formations destinées aux enseignants.

3.4.2. Jeu « Territoires durables. Vivre à la ville. Vivre à la campagne. Qui aura le plus d'impact sur son territoire ? »

Il s'agit d'un module d'apprentissage en aménagement du territoire durable destiné aux élèves du cycle supérieur de l'enseignement secondaire.

Les documents du module (photos, pictogrammes représentant 4 types d'habitats et différentes fonctions, questionnaire, grille de dépouillement, diagramme-araignée) permettent un apprentissage dirigé par des consignes avec actions à réaliser par les élèves (et sujets de débat possible) en 2 heures ou approfondissement des différentes étapes : une étape par heure de cours. Cet apprentissage peut être prolongé par le travail sur une thématique « *au choix* » liée à l'aménagement du territoire à exploiter et débattre entre l'enseignant et ses élèves.

Le module comprend 5 étapes : - positionnement de son lieu de vie sur l'axe rural/urbain, - localisation des lieux d'habitat et des fonctions sur deux cartes (l'une à petite échelle permettant de situer l'ensemble des lieux de résidence des élèves, l'autre, à plus grande échelle, l'environnement de l'école pour permettre d'y placer les fonctions et équipements proches), - questionnaire sur la durabilité de son quartier et de son comportement (2 thématiques remplies avec l'aide des parents et les 8 autres remplies en classe), - analyse de la « **durabilité territoriale** » du quartier d'habitat et - analyse du comportement individuel. Des notions d'urbanisme et aménagement du territoire peuvent avoir été enseignées au préalable, mais ce n'est pas une nécessité.

À l'aide de ce module, les enseignants peuvent aborder avec leurs élèves diverses notions :

- urbain/rural : limite, périphérie, périurbain, urbanisation des zones rurales ;
- type d'habitat, qui habite où ? existe-t-il une sociologie d'occupation selon les types d'habitats ? problématique éventuelle liée à la forte densité : barres, tours... ;
- réduction de la consommation énergétique de l'habitat : mitoyenneté, isolation... ;
- occupation du territoire : dispersion de l'habitat/concentration des fonctions, densité d'habitat, des fonctions ;
- déplacement lié à la dispersion des fonctions, déplacements individuels et collectifs ;
- aménagement du territoire et discrimination sociale : pouvons-nous tous choisir notre lieu d'habitat ? ;
- gestion de l'aménagement du territoire : les choix individuels/les nécessités collectives ;
- les comportements individuels peuvent générer des améliorations ou dégradations de ces choix territoriaux. Quels comportements est-on capable de modifier ? ;
- c'est quoi l'aménagement durable du territoire ? Est-il acceptable au niveau individuel ?

Ce module a été conçu par Line François, géographe-urbaniste, coordinatrice de la Maison de l'Urbanisme du Hainaut et Alexandra Vanden, historienne de l'art, toutes deux chargées de mission à l'ASBL Espace Environnement de Charleroi en collaboration avec la Haute École Charlemagne (ISla à Gembloux) et avec la participation de trois enseignants en géographie. Pour obtenir les documents, il faut contacter les deux auteurs (lfrancois@espace-environnement.be ; avandeneynde@espace-environnement.be).

3.4.3. Jeu « Optimove »

Ce jeu, plus ancien que les deux précédents puisqu'il a été conçu en 2007 par l'ASBL Empreintes avec la collaboration du SPW DGO2 Direction de la Planification de la Mobilité et de l'IBSR, permet aussi d'aborder la question de l'aménagement du territoire avec les élèves. Comme le dit le Réseau Idée (2007), il aborde la question de la responsabilité collective en matière de mobilité et sensibilise les joueurs à l'impact de leurs choix de mode de transport, d'itinéraire, sur l'environnement, la sécurité routière, la santé, l'aménagement du territoire. Partant de ce jeu, et à coups d'anecdotes, de commentaires ou de questions, l'animateur peut éveiller et informer sur les questions de mobilité urbaine et d'aménagement qui y sont liées. Rural ou urbain, averti ou non en matière de mobilité, chacun y apprend, le jeu surprend. Le jeu est utilisable dans divers contextes, scolaires et non scolaires, avec des jeunes et des adultes.

Il s'agit en fait d'un jeu de plateau coopératif visant à encourager les enfants, les jeunes, mais aussi les adultes, à se déplacer autrement. Le plateau de jeu, une ville avec son centre et ses quartiers périphériques, est tout d'abord aménagé par les participants, à l'aide d'une trentaine de petits blocs représentant les services d'une ville (police, maison de jeunes, magasins, poste...). Chaque équipe reçoit ensuite sa mission : se rendre au cinéma, acheter des timbres, aller à l'hôpital... Mais attention : les émissions de CO₂ générées par les déplacements sont rassemblées dans un pot commun que l'on ne peut faire déborder ! Il faut donc coopérer tous ensemble pour respecter cette limite... Quelle combinaison de transport choisir ? En empruntant quel itinéraire ? Les joueurs sont aussi invités à répondre à des questions sur la mobilité, l'environnement ou la sécurité routière, permettant d'avancer et suscitant le débat. Un portefeuille de lecture sur les trois thématiques permet à l'animateur de jeu d'aller plus loin dans ses réponses aux questions que les joueurs peuvent se poser.

Il se joue idéalement avec 7 à 14 joueurs (min. 4, max. 21) + 1 meneur de jeu. Une partie moyenne dure 45 minutes. Des formations à l'utilisation du jeu peuvent être dispensées par l'ASBL Empreintes à la demande.

La version surdimensionnée en bois de ce jeu a été rééditée en version plus légère et bilingue, ainsi qu'en version junior destinée aux 8/12ans.

Pour plus d'informations : <http://www.empreintesasbl.be/activites/optimove/>

FICHES THÉMATIQUES

Fiche 1. Communes, communautés urbaines, pays ruraux, bassins de vie... : quelle est l'échelle spatiale locale la plus adéquate en aménagement ?

L'aménagement local est traditionnellement en Belgique du ressort de la Commune.

- Avantages : territoire bien identifié correspondant à un niveau de pouvoir
- Inconvénients : espace de taille très variable, presque toujours en inadéquation avec les processus d'urbanisation, les cadres de vie ou les flux et posant des problèmes de péréquation ainsi que souvent des difficultés pour rassembler les compétences nécessaires...

Mais certains responsables souhaiteraient confier l'aménagement à de nouvelles structures supra-communales comme les communautés urbaines, les pays, les bassins de vie...

- Avantages : meilleure adéquation avec les problèmes d'aujourd'hui, masse critique d'acteurs et de compétences, possibilité de mieux se positionner face aux espaces concurrents...
- Inconvénients : délimitation souvent malaisée, peu de relations avec les niveaux de pouvoir existants ; d'où des concertations nécessaires et problèmes divers : légitimité des responsables, financement..., nouveau niveau de décision...

Pour rappel, une **communauté urbaine** est une association de communes autour d'un pôle urbain qui peut correspondre à une **agglomération** (tissu urbanisé en continu) ou une **région urbaine** (espace sous la dépendance d'un pôle urbain comprenant l'agglomération morphologique et la banlieue, soit la zone de croissance récente avec une urbanisation plus lâche). Un **pays** est un regroupement de communes en milieu rural généralement autour d'un petit pôle tandis qu'un **bassin de vie** est une réalité qui, en France, correspond à la plus petite maille territoriale à l'autonomie plus ou moins marquée, où s'organise la vie quotidienne des habitants tandis qu'en Wallonie, le concept est plus discuté.

Dans les faits, il n'existe en Communauté française que dix bassins « EFE » (Enseignement qualifiant-Formation-Emploi) adoptés par le gouvernement en 2014 afin de mieux ajuster l'offre d'enseignement qualifiant et de formation professionnelle aux besoins de terrain ; il s'agit des entités suivantes : Brabant wallon, Wallonie picarde, Hainaut Centre, Hainaut Sud, Huy-Waremme, Liège, Namur, Verviers, Luxembourg et Bruxelles). Mais le projet de SDER de 2013 proposait des bassins de vie pour « *assurer une offre suffisante et orienter la localisation en logements, services et équipements, développer l'activité économique endogène et organiser les relations ville-campagne et organiser la mobilité et l'intermodalité au niveau des déplacements fréquents* » (p. 60), les bassins devant être délimités sur base de l'accessibilité aux pôles retenus dans le schéma (annexe 3). Mais aucun accord n'est intervenu jusqu'à présent, car, d'une part, une délimitation optimale est impossible (il y a autant de découpages que de fonctions) et, d'autre part, la mise en place des bassins suscite de nombreuses questions (voire oppositions) de la part des Communes, des Provinces ainsi que des Communautés de territoire qui ont émergé ces dernières années (par exemple : Le Pays de Famenne ou le Cœur du Hainaut).

Sources : SDER, 2013, et B. Mérenne-Schoumaker, 2011, *Aménagement du territoire et bassins de vie*. Plateforme d'Intelligence territoriale wallonne, Namur, 23 juin 11, ppt http://www.intelliterwal.net/Documents/2011-06-23_Bernadette-Merenne_Amenagement-du-territoire-et-bassin-de-vie.pdf

Fiche 2. La politique foncière : un levier essentiel de l'aménagement du territoire

La politique foncière est un ensemble de décisions publiques ayant un impact sur l'appropriation, la valeur et/ou l'usage des terrains. Elle poursuit quatre objectifs principaux :

- organiser les marchés : sécurité, équité (collectivisation des plus- et moins-values foncières) ;
- générer des ressources financières ;
- aménager les territoires ;
- mobiliser des terrains pour divers objectifs sectoriels (ex. : logement, développement).

Ses principaux outils sont : un cadastre à jour (les revenus cadastraux en Belgique reposent toujours sur la situation au 1^{er} janvier 1975 ! sauf les biens neufs ou rénovés - lorsque les rénovations sont connues - qui sont évalués ou réévalués^(*)) ; une fiscalité adéquate, un zonage des territoires et des instruments juridiques pour permettre l'expropriation pour cause d'utilité publique, le droit de préemption pour les pouvoirs publics (possibilité d'acquérir un bien par priorité à toute autre personne) et la production foncière publique (revente ou location avec bail emphytéotique de terrains achetés et viabilisés par les pouvoirs publics afin de concrétiser une politique spatiale et capter les plus-values foncières).

Mais elle rencontre souvent trois grandes difficultés :

- coordonner les objectifs et les niveaux de pouvoir ;
- articuler les actions présentes dans une stratégie territoriale ;
- collectiviser les plus- et moins-values foncières (issues d'aménités positives ou négatives créées par les aménagements) par des taxes ou des indemnités ou encore via les charges d'urbanisme (compensations en travaux ou en espèces demandées à celui qui obtient un permis d'urbanisme).

^(*) Seule une indexation linéaire est appliquée, mais celle-ci ne corrige pas les grands changements intervenus dans les valeurs locatives depuis 40 ans. D'où l'appel régulier à une péréquation cadastrale.

Source : P. Fontaine & J.-M. Halleux, 2014, *Code du développement territorial et politique foncière*. Colloque UVCW, Louvain-la-Neuve, ppt, 28 avril 2014. <http://orbi.ulg.ac.be/bitstream/2268/167089/1/FINAL.CODT-28%20AVRIL%202014-Halleux%20Fontaine-Pr%20WEB.pdf>

Fiche 3. L'apport de la prospective en matière d'aménagement

La **prospective** est un ensemble de méthodes et plus largement une attitude qui vise à explorer les futurs d'un enjeu, d'un objet de la connaissance ou de l'action. En matière d'aménagement, l'objet (ou le sujet) est le territoire. La raison d'être de ces futurs ou ces visions de l'avenir est de prendre position sur la réalité présente et de l'orienter dans le sens désiré ou souhaité et ainsi d'éclairer une stratégie d'action et un projet. La prospective se distingue donc fondamentalement de l'analyse prévisionnelle ; elle peut être considérée comme une tentative d'organisation face à l'incertain, une sorte de « *planification* » de l'incertain. Les outils de la prospective et l'ensemble des acteurs d'un territoire permettent de construire la « vision souhaitable » ou la représentation du territoire à long terme qui va sous-tendre et guider le processus décisionnel de définition d'une stratégie et des politiques qui en résultent. La prospective est donc un outil d'action qui peut être appliqué à une démarche de projet territorial à caractère global (Pays, projet d'agglomération...) ou finalisé sur un domaine spécifique (plan de déplacement urbain, plan de prévention des risques...).

Une démarche de prospective s'organise autour de trois grandes phases interactives et non (strictement) séquencées dans le temps :

- la recherche de données, le diagnostic, l'analyse rétrospective, l'évaluation des politiques antérieures, l'enquête de « connaissance directe » ;
- la délibération, le débat entre les acteurs ;
- la conceptualisation, la prise de parti, la construction des visions du futur dénommées « *scénarios* », suivies par l'élaboration d'objectifs et de stratégies d'action.

Les huit composantes de la prospective

- **Voir loin** : aller au-delà de l'extrapolation d'un passé récent. Les actions diverses entreprises par les hommes doivent être replacées dans une perspective d'ensemble, à long terme.
- **Voir large** : prôner l'approche systémique, dégager les liens, les articulations, rendre intelligible les doutes, les controverses, les paris...
- **Analyser en profondeur** : c'est un acte de foi purement gratuit de croire que tout va continuer sans s'être assuré que les mêmes causes continueront à agir ; il faut déceler les motivations les plus profondes, les stratégies des décideurs au service de cette construction collective de l'avenir.
- **Prendre des risques** : utopie, approche visionnaire, résistance au changement et imagination pour faire éclater les cadres trop rigides qui prétendraient régenter l'avenir.
- **Penser à l'homme** : l'homme est l'échelle de base dans les études prospectives.
- **Voir autrement** : fuir le politiquement correct, contester les idées au goût du jour, faire comprendre plutôt que faire savoir, pour échapper au conformisme des idées reçues.
- **Voir ensemble** : l'intelligence collective pour faciliter l'appropriation et la mutualisation des compétences ; présenter les points de vue des uns et des autres, mais ne pas être neutre, car la neutralité équivaut à l'indifférence.
- **Utiliser des outils et méthodes**, aussi rigoureux et participatifs que possible pour structurer la réflexion et réduire les inévitables incohérences collectives.

Sources : B. Mérenne-Schoumaker, 2011, pp. 65-67 et P. Durance et al., *La prospective territoriale : Pour quoi faire ? Comment faire ?* Cahiers du LIPSOR, 2008, p. 13.

Fiche 4. Les 5 scénarios du projet de SDER de 2013 pour 2040

<p>Scénario 1 - Les invasives</p>	<p>Dans ce scénario, le développement territorial wallon serait structuré depuis les pôles métropolitains qui lui sont extérieurs dans une logique de densification en couronnes. Dans ce cadre, la mobilité serait un des enjeux majeurs du développement de la Wallonie. Les liaisons entre métropoles et pôles secondaires, la potentialisation des pôles de connaissance et logistiques, la qualité des réseaux de transport seraient les nouveaux atouts de la région qui deviendrait le «<i>réservoir</i>» des métropoles.</p> <p>De manière complémentaire, le développement rural pourrait s'organiser de façon articulée aux dynamiques métropolitaines tout en valorisant les potentiels locaux. Le tourisme rural, les services rendus par la ruralité et un cadre de vie préservé seraient vecteurs de cette évolution.</p>
<p>Scénario 2 - Les grimpanes</p>	<p>Les principaux développements de la Wallonie s'articuleraient le long des axes internes à la Wallonie de Bruxelles à Lille, de Bruxelles à Arlon et de Mons à Liège. Telles des plantes grimpanes sur une armature en forme d'arête, les conurbations se connecteraient pour progressivement former un continuum urbain le long d'axes reliant deux pôles métropolitains. La performance en mobilité serait un enjeu pour ces axes, de même que des outils d'aménagement du territoire volontaristes capables d'administrer leur développement de manière durable.</p> <p>La densité serait privilégiée et permettrait une montée en puissance de rénovation urbaine et d'aménagement actif du territoire. Parallèlement, les zones naturelles seraient largement préservées.</p>
<p>Scénario 3 - Les massifs</p>	<p>Les villes et pôles actuels constitueraient, dans ce scénario, la base d'une organisation territoriale davantage maîtrisée. Les outils de rénovation rurale et urbaine deviendraient les leviers de ce développement. Dans l'optique de rendre aux milieux urbains et cœurs de villages un cadre de vie de qualité durable et appropriable par les habitants. La mixité fonctionnelle et la métrique piétonne seraient les principes-clés de l'aménagement.</p> <p>Un retour aux centres des villes et des villages s'accompagnerait d'une inversion de l'étalement urbain. La localisation des activités économiques serait régulée en fonction de critères d'accessibilité et de mobilité.</p>
<p>Scénario 4 - Les greffons</p>	<p>Dans ce scénario, la Wallonie opte pour l'implantation de nouveaux pôles urbains stratégiquement localisés, à l'image de l'opération menée il y a 40 ans avec Louvain-la-Neuve. Ces «<i>villes nouvelles</i>» ou élargies participeraient à l'amortissement de la croissance démographique et seraient porteuses de projets structurants pour leurs sous-régions. Des solutions innovantes en termes d'accessibilité, de performance énergétique, de densité, de cohésion sociale, d'habitat et de mixité seraient recherchées. Des dispositifs de soutien aux initiatives intergénérationnelles y seraient par exemple engagés. Ces nouveaux pôles participeraient au dynamisme global de la région, soutenus par un Schéma de Développement de l'Espace Régional structurant et cohésif.</p>
<p>Scénario 5 - Les bambous</p>	<p>Des implantations territoriales désordonnées suivant des intérêts individuels apparaîtraient de manière incontrôlée sur le territoire wallon. La dispersion des fonctions et le zonage seraient des conséquences logiques et ce scénario territorial aurait pour effet non négligeable une augmentation des besoins en énergie et en ressources. La fonction productive des espaces ruraux s'en trouverait potentiellement renforcée dans des logiques d'intensification des usages du sol. Les villes et les villages continueraient à s'étendre laissant peu de place à la densité et le modèle d'habitat dominant ne serait pas remis en question.</p>

Source : Institut Destrée, 2011, *Quels scénarios pour l'aménagement du territoire wallon à l'horizon 2040 ?* http://spw.wallonie.be/dgo4/sder/dwnld/SDER_Scenarios_Territoires-wallons_Horizon-2040_Dossier_2011-11-15.pdf

Fiche 5. Critères pour reconnaître qu'un groupe d'acteurs a développé une intelligence commune de son territoire

- Un soutien politique (existence d'instances de concertation, suivi des projets par des élus et des fonctionnaires, transparence politique, soutien financier, etc.).
- Une grande confiance dans les processus participatifs et une compréhension de ces derniers. Les parties prenantes acceptent l'idée de faire partie d'une communauté d'apprentissage : elles manifestent le désir et la capacité d'ouverture et de dialogue avec des personnes ayant des points de vue différents, voire opposés.
- Le plaisir, la reconnaissance mutuelle, la connivence entre tous et le souci d'intégrer des « *gens silencieux* ».
- Un ancrage territorial commun (une connaissance mutualisée des lieux et des gens).
- Le souci de la présence des « *non humains* » sur le territoire.
- Une mobilisation sur le long terme.
- La capacité de changer de statut et de rapports de force entre acteurs.
- L'existence d'un réseau important et solidaire.
- Une distance critique partagée et une éthique commune.
- La capacité de chacun de se comporter comme micro-macro-acteur.
- L'existence d'un référentiel-qualité du territoire co-élaboré par un grand nombre d'acteurs différents et soumis à la validation de la population.
- L'existence d'un document qui traduise une vision commune et durable du territoire.
- Une ouverture à l'innovation et à la transversalité de la part des fonctionnaires et des politiques.
- Pédagogie et communication : le souci d'assurer la transmission et l'évolution de l'intelligence commune du territoire construite.

Source : C. Partoune, 2012, Développer une intelligence commune du territoire. *Éducation relative à l'environnement*, Vol. 10, Montréal : UQAM, p. 113. http://orbi.ulg.ac.be/bitstream/2268/157440/1/06-v10-Partoune_C.pdf

Fiche 6. Deux outils pour s'interroger sur le sens d'un lieu

Échelle du sens d'un lieu

0 : Aucun sens du lieu

Le lieu n'est pas reconnu en tant que tel, il n'est pas différencié des lieux voisins ou des lieux plus vastes.

0,5

Le lieu est connu, mais pas distingué des lieux environnants, il est diffus et mal localisé.

1 : Reconnaissance du lieu

Le lieu est distingué des autres lieux, mais l'habitant ne reconnaît pas une influence possible de ce lieu sur sa vie. (Reconnaissance)

1,5

Le lieu est distingué des autres lieux, il présente un certain intérêt (par exemple esthétique), mais n'est pas reconnu comme pouvant avoir une influence sensible sur la vie de l'habitant.

2 : Appartenance au lieu

Il existe un sentiment d'interdépendance avec le lieu. Ce qui se passe au niveau du lieu est important parce que cela a des conséquences sur sa vie. (Respect)

3 : Attachement à un lieu

Il existe un attachement affectif au niveau du lieu. Il est le centre d'expériences personnelles importantes, il a une signification personnelle pour l'habitant. Il est unique. (Attachement)

4 : Fusion avec les finalités du lieu

Fusion avec les intérêts et besoins du lieu, dévotion, loyauté vis-à-vis du lieu. (Allégeance)

5 : Implication dans le lieu

Rôle actif, investissement personnel de ressources. (Engagement)

6 : Sacrifice pour le lieu

Sacrifice d'éléments importants. (Sacrifice)

Composantes de la signification d'un lieu

Les éléments qui influencent l'identité d'un lieu	Biophysique	Economique	Idéal
Matérialité Ex. : une cascade, un carrefour	0	00	X
Fonctions/Affectations Ex. : la place principale de la Ville	00	0	X
Personnes qui y vivent	X	X	X
Événements historiques ou mythiques	X	X	0
Investissements personnels/Vécu	X	X	X

X = est influencé par... 00 = relève de ... 0 = relève principalement de ...

Source : S. Schmitz, 2012, Un besoin de territoire à soi : quelques clés pour un aménagement des espaces communs. *Belgeo* 1-2 (2012), pp. 5-8. <http://belgeo.revues.org/6627>

Fiche 7. Une diversité de concepts pour la ville de demain

La ville intelligente

Ce concept s'appuie principalement sur le développement des technologies de l'information et de la communication (TIC) dans les réseaux urbains : réseaux de transport et de circulation, réseaux de production et de distribution d'énergie, réseaux de distribution d'eau, réseaux de télécommunications et d'information. Comme le montrent expériences et développement en cours, la ville intelligente mise sur l'intégration de ces réseaux pour optimiser les flux, les consommations, et ainsi réduire les consommations et les pertes, contribuant ainsi à réduire les émissions de GES, à la sobriété énergétique. De plus, dans la ville intelligente, l'usager a accès à toutes sortes d'informations. Il en est même le producteur, volontaire ou non.

La ville résiliente

Cette notion est beaucoup plus complexe, plus théorique, voire floue. Sa définition est l'objet de discussions et d'approches souvent contradictoires. Elle peut être considérée comme une propriété intrinsèque d'une ville ou comme un processus systémique, les deux lui permettant de surmonter les catastrophes. Même si des approches méthodologiques existent pour rendre une ville résiliente, elle se présente essentiellement comme un discours à la signification ambiguë pour certains auteurs.

La ville frugale

Ce concept part d'une vision presque philosophique, épicurienne. Plus prosaïquement, la ville frugale consomme moins et mieux. Elle souhaite satisfaire les principales attentes des habitants tout en se montrant économe, sobre en énergie et respectueuse de l'environnement. Ce concept peut assez facilement se traduire en termes urbains : mobilité, compacité, polarité et centralité...

La ville post-carbone ou ville en transition

Cette notion est à mettre en relation avec les politiques de transition énergétique promues par les institutions internationales et notamment européennes. Elle se fixe donc des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation d'énergies fossiles, mais avec une approche plus large puisqu'elle prend en compte des aspects autres que purement urbains, comme la localisation de la production et la distribution de nourriture. D'autres approches existent pour définir ou atteindre la ville de demain, ou encore pour mettre en lumière le potentiel de pratiques actuelles. Elles peuvent aussi se fonder sur quelques principes définis à partir des principes de lutte contre le changement climatique. La ville peut aussi être considérée par le prisme de ses habitants, leur manière de s'approprier ou de partager l'espace urbain, qu'il s'agisse de l'espace public ou des bâtiments, ouvrant ainsi la voie vers des pratiques qui se retrouvent en accord avec les principes sociaux, économiques et environnementaux du développement durable. C'est le cas également des formes urbaines que proposent certains écoquartiers qui, après avoir été des modèles expérimentaux, sont désormais des exemples du possible et même des références pour la ville de demain.

Source : R. Laugier, 2013, *La ville de demain : intelligente, résiliente, frugale, post-carbone ou autre. Une synthèse documentaire*. Paris : Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie http://www.cdu.urbanisme.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/synthese-ville-demain-version_finale_cle12216d.pdf

Fiche 8. Perspectives démographiques de la Wallonie

À l'horizon 2026, selon un scénario tendanciel

	Population estimée en 2026	Taux de croissance de la population 2011-2026 (en %)	Augmentations (chiffres absolus) de la population de 2011 à 2026	Nombre de ménages estimé en 2026	Taux de croissance du nombre de ménages 2011-2026 (en %)	Augmentations (chiffres absolus) du nombre de ménages de 2011 à 2026
Brabant wallon	429 625	11,56	44 514	181 540	16,68	25 947
Hainaut	1 410 503	7,38	96 942	637 951	11,15	63 976
Liège	1 168 108	9,00	96 461	519 566	12,59	58 085
Luxembourg	314 591	15,19	41 493	131 506	19,27	21 243
Namur	529 816	11,17	53 226	230 734	16,10	32 000
Wallonie	3 852 643	9,45	332 636	1 701 297	13,42	201 251

Source : Centre de recherche en Démographie et Sociétés de l'UCL – Convention IWEPS

On trouvera dans le même document des données par commune ainsi que des cartes réalisées par commune.

Source : IWEPS, 2012. http://www.iweps.be/sites/default/files/COM_Perspectives_pop_8mars2012-IWEPSfinal.pdf

En 2060, selon les perspectives du Bureau du Plan

Région wallonne	2000	2012	2020	2030	2040	2050	2060
Population au 1 ^{er} janvier	3 339 516	3 546 329	3 709 896	3 879 060	4 005 422	4 103 566	4 193 044
Solde naturel	2 192	3 049	3 809	2 612	-722	-2 805	-2 676
- Naissances	39 380	40 278	41 971	41 674	42 571	43 264	43 417
- Décès	31 188	37 229	38 162	39 062	43 293	46 069	46 093
Solde des migrations internes	3 650	6 205	7 283	7 794	7 893	7 960	7 926
Solde des migrations externes	1 151	11 094	7 720	3 948	3 564	3 954	3 889
Population au 31 décembre	3 346 457	3 566 677	3 728 712	3 893 415	4 016 153	4 112 662	4 202 165

Source : Statbel, 2013. http://statbel.fgov.be/fr/binaries/For_Pop_1260_10467_F%20print_tcm326-224707.pdf

Fiche 9. Quelques données complémentaires sur l'aménagement du territoire en Wallonie

C'est la DG04 (Direction Générale Opérationnelle Aménagement du territoire, Logement, Patrimoine et Énergie) qui gère aujourd'hui l'aménagement du territoire en Wallonie. Elle se compose de quatre départements centraux (Aménagement et Urbanisme, Logement, Énergie, Patrimoine) et de services extérieurs (dirigé par un Fonctionnaire délégué) qui se structurent selon les provinces : une direction par province pour Namur, Luxembourg et Brabant wallon, deux directions pour la province du Hainaut et deux directions pour la province de Liège. Mais, comme précédemment, les communes gèrent les permis d'urbanisme et planifient le développement de leur territoire.

Principales évolutions de l'aménagement depuis 1980

- Intégration des préoccupations environnementales et patrimoniales dans les dispositifs de l'aménagement, notamment à la suite de directives européennes : directive relative à l'épuration des eaux usées (1991) et directive relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement (2001).
- Développement de la participation et la décentralisation via le Décret de décentralisation et de participation du 27 avril 1989 ; l'aménagement est dès lors de moins en moins « *top-down* » et on a renforcé des prérogatives des autorités locales (avec financement de conseillers en aménagement du territoire et urbanisme) ; en matière de participation, on a également renforcé le rôle des populations locales via la consultation (enquête publique sur l'adoption de divers instruments - SDER, SDT, plan de secteur, schéma de structure... - ou en relation avec certains permis), la concertation (CRAT - Commission consultative régionale d'aménagement du territoire et CCATM - Commission communale consultative d'aménagement du territoire et de la mobilité), voire un référendum consultatif sur l'initiative du Conseil communal ou des électeurs communaux.
- Renforcement de la dimension stratégique (Schéma de structure, SDER, SDT, ZACC - Zones d'Aménagement Communal Concerté - pouvant accueillir toutes les fonctions à mettre en œuvre par la commune sur base d'un Rapport Urbanistique et Environnemental (RUE) (stratégique) plutôt que d'un PCA - Plan communal d'Aménagement (réglementaire) (voir ci-dessous).
- Volonté de simplification des procédures (Remembrement urbain depuis 2006 et modification récente du Code).

Les principaux outils

1. Le Code

Élaboré en 1984 et revu à de nombreuses reprises, le CWATUP (Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine) comprend l'essentiel des dispositions réglementaires en vigueur pour toutes les composantes de l'aménagement et de l'urbanisme en Région wallonne : permis d'urbanisme, certificats, plans, lotissements, schémas, règlements, commissions consultatives, infractions, sites désaffectés, rénovation et revitalisation urbaines... Il devrait être remplacé par le CoDT (Code du développement territorial) approuvé par le Parlement wallon le 24 avril 14, mais revu depuis par le nouveau ministre ; il devrait sans doute entrer en application en 2016.

2. Les documents de planification stratégique

- a. Le SDER de 1999 : options d'aménagement et de développement pour l'ensemble du territoire de la Région wallonne ; comme déjà dit, ce SDER a été réactualisé en 2013, mais le Gouvernement actuel a décidé de le remplacer par un SDT en cours de confection afin notamment de lui donner une plus grande dimension stratégique (et sans doute moins urbanistique) et mieux prendre en compte à la fois les spécificités de sous-régions (urbaines, rurales transfrontalières) qui composent la Région et son contexte suprarégional.
- b. Le Schéma de Structure Communal (depuis 1989) ou Document d'encadrement de la politique communale → Influence sur les autres dispositifs (aménagement opérationnel passif et actif).
- c. Le Rapport Urbanistique et Environnemental (RUE) (depuis 2005) ou Document d'orientation à l'échelle d'une partie du territoire communal, à l'instar du Plan Communal d'Aménagement.

3. Les documents réglementaires

- a. Le Plan de Secteur : instrument de base. Son objet principal est de définir les affectations du sol au

1/10 000^e (1 cm = 100 mètres), afin d'assurer le développement des activités humaines de manière harmonieuse et d'éviter la consommation abusive d'espace. Il a valeur réglementaire : on ne peut y déroger que selon les procédures prévues par le CWATUP.

Depuis leur adoption (les derniers dans les années 1980), il a été l'objet de nombreuses révisions pour des routes, lignes électriques à haute tension, le tracé TGV, de nouvelles zones d'activité économique, des zones d'extraction... mais aucune révision partielle importante n'est intervenue.

- b. Le plan communal d'aménagement.
- c. Les règlements régionaux et communaux d'urbanisme.

4. Les outils opérationnels : cinq principaux

- a. La rénovation urbaine (depuis 1975) : après reconnaissance du périmètre, accès de la commune à des subsides régionaux ; 105 opérations fin 2014.
- b. La revitalisation urbaine (depuis 1990) : à la différence de la rénovation, la revitalisation implique un partenariat public-privé ; 122 opérations fin 2014.
- c. Les ZIP ou Zones d'Initiatives Privilégiées (depuis 1994) : opérations de nature transversales, elles concentrent les efforts et les aides financières publiques sur des périmètres où les problèmes sociaux et économiques sont les plus évidents.
- d. Les Sites d'Ancienne Activité Économique Désaffecté (SAED) et le dispositif SAR (Sites à Réaménager) (depuis 2006) : la procédure s'applique à tout site qui a été ou qui est destiné à accueillir une activité, à l'exclusion du logement et dont le maintien dans son état actuel est contraire au bon aménagement des lieux ou constitue une déstructuration du tissu urbanisé.
- e. Le remembrement urbain (depuis 2006) : la procédure s'applique à tout projet d'urbanisme de requalification et de développement de fonctions urbaines qui nécessite la création, la modification, l'élargissement, la suppression ou le surplomb de la voirie par terre et d'espaces publics.

Pour de plus amples informations, voir :

- T. Ceder, *Les outils de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme*, UVCW.
http://www.uvcw.be/no_index/actualite/4062-21208541011802222013122338357741643329.pdf
- DG04, *Mots-clés*. http://dgo4.spw.wallonie.be/DGATLP/DGATLP/Pages/DAU/Pages/Mots_cles/default.asp
- C. Dresse, *Aménagements opérationnels en Wallonie*, DG04.
<http://www.maisondelurbanite.org/sites/default/files/activites/2011/pour-un-urbanisme-de-projets-outils-operationnels-et-montages/fichiers-pour-description/dressec.pdf>
- G. Géron., 2012, *La loi organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme du 29 mars 1962 : 50 ans d'évolution*, Colloque 50 ans d'aménagement du territoire en Wallonie.
http://dgo4.spw.wallonie.be/DGATLP/Colloque/2012_50ansAT/Dwnld/GGeron.pdf

Fiche 10. Quelques données complémentaires sur l'aménagement du territoire à Bruxelles-Capitale

Les défis particuliers

- Un cadre territorial contraint : 161 km², espace au cœur d'un ensemble urbain plus vaste^(*) se rattachant aux Régions flamande et wallonne, 19 communes différentes compétentes en aménagement du territoire.
- Défi démographique : +140 000 à 170 000 personnes entre 2010 et 2020, mais 15 000 à 20 000 personnes quittent la Région pour la périphérie chaque année ; grands besoins en logements (prix, taille) et d'équipements (écoles...) ; au 1^{er} janvier 2014, la Région comptait 1 155 000 habitants.
- Défi de l'emploi, de la formation et de l'enseignement : taux de chômage élevé surtout des jeunes (un jeune sur 3, entre 18 et 25 ans) ; plus de la moitié des emplois bruxellois sont occupés par des navetteurs ; nécessité de politiques particulières : alliance emploi-formation, politique d'accueil des entreprises...
- Défi environnemental : réduction des GES, de la consommation d'énergie dans logement et la mobilité (400 000 voitures chaque jour entrent à Bruxelles).
- Défi de la lutte contre la dualisation de la ville et la pauvreté : concentration de la pauvreté dans le « *croissant pauvre* » (un enfant sur 3 naît dans une famille sans revenu du travail) avec cumul souvent de problèmes environnementaux ; paradoxe : région riche – population pauvre !
- Défi de l'internationalisation : l'internationalisation doit profiter davantage aux Bruxellois, défi d'image, meilleure inscription de la Région dans son environnement métropolitain...

Les principaux outils

1. Le Code

Le Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire, couramment appelé CoBAT, régit l'urbanisme en Région de Bruxelles-Capitale depuis 2004. Il définit les outils qui fixent les règles particulières auxquelles sont soumis les projets. Les outils les plus fréquemment utilisés sont les plans d'affectation du sol, les règlements d'urbanisme et les permis de lotir. Comme déjà, dit il est en voie de révision.

2. Les documents stratégiques

- a. Le PRD (Plan Régional de Développement) de 1995 modifié en 2002 et devenu depuis 2009 le PRDD (Plan Régional de Développement Durable), adopté en 2013.
- b. Les PCD (Plans Communaux de Développement) pour 7 communes : Berchem-Sainte-Agathe (2001), Molenbeek-Saint-Jean (2004), Bruxelles-Ville (2004), Saint-Josse-ten-Noode (2005), Evere (2005), Etterbeek (2006) et Watermael-Boitsfort (2007) ; par ailleurs, 5 communes élaborent actuellement leur PCD avec un rapport sur les incidences environnementales (RIE) ; il s'agit de Koekelberg, Schaerbeek, Anderlecht, Ixelles et Woluwe-Saint-Lambert.
- c. Des Schémas Directeurs (depuis 2004) pour définir des cadres opérationnels d'actions dans des zones stratégiques d'intérêt régional : Botanique (2006), Europe (2008), Tour & Taxis (2008), RTBF-VRT (2010) et en cours : Delta et Schaerbeek-Formation.
- d. Le Plan Canal (2014) qui vise à rencontrer les défis bruxellois en renforçant la fonction résidentielle et les équipements, l'emploi et l'économie et la qualité des espaces publics, en faisant en sorte de relier les quartiers que le canal continue aujourd'hui de diviser.
- e. La Communauté métropolitaine de Bruxelles créée par la loi spéciale du 4 avril 2012 a pour objectif de promouvoir activement la coopération entre les trois régions dans la zone métropolitaine. L'Accord interministériel en Aménagement du Territoire signé le 26 novembre 2012 met en place le forum interrégional d'information, embryon de la mise en œuvre de cet accord qui a pour objectif d'initier une coopération entre les trois Régions du pays qui contribuera au développement d'axes stratégiques communs et d'outils de conception d'aménagement, au sens large (intégrant la mobilité et l'environnement) du territoire métropolitain.

3. Les documents réglementaires

- a. Le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS), complété par endroits, par des Plans Particuliers d'Affectation du Sol (PPAS), élaborés par les communes.

b. Les règlements d'urbanisme : au niveau régional (RRU) et au niveau communal (RCU).

(*) En fait, l'aire morphologique bruxelloise couvre non pas les 161 km² de la Région de Bruxelles-Capitale, mais bien 819 km² et 1 763 000 habitants en 2014. Mais au-delà de cet ensemble morphologique, le bassin d'emploi couvre une aire plus large encore puisqu'il atteint 2 035 000 habitants sur 4 255 km² (C. Vandermotten, 2014, *Bruxelles, une lecture de la ville. De l'Europe des marchands à la capitale de l'Europe*. Bruxelles : Éditions de l'ULB, Collection UBlire, pp. 15-24). Cet ouvrage permet aussi de mieux comprendre et situer les enjeux tant économiques que politiques et sociaux de Bruxelles.

Pour de plus amples informations sur l'aménagement, voir : Urbanisme Brussels, Les règles du jeu - <http://urbanisme.irisnet.be/lesreglesdujeu>

Fiche 11. Les Agendas 21 locaux

L'Agenda 21 (ou Action 21) est, comme l'indique son nom, un plan d'action pour le XXI^e siècle. Adopté par 178 chefs d'État lors du sommet de la Terre, à Rio de Janeiro, en 1992, ce processus visait à concrétiser le développement durable à l'échelle locale. Cela se traduit dans les faits par la rédaction, en collaboration avec la population et les acteurs locaux, d'un plan d'actions concrètes multisectorielles à mettre en place à court, moyen et long termes. C'est aussi et avant tout un moyen d'entamer une dynamique, de développer l'implication citoyenne, d'informer, de sensibiliser toute la population, d'organiser des débats et des échanges sur des thèmes précis d'avenir.

Ces agendas sont présents dans plusieurs pays : 80 % des agendas locaux se situent toutefois en Europe du Nord, mais plusieurs pays du Sud (Brésil, Mexique, Cuba...) favorisent ce nouveau mode de gouvernance territoriale.

La plupart des communes de la Région de Bruxelles-Capitale (16 sur 19) disposent d'un tel agenda ou se sont engagées dans la démarche. En Wallonie, le taux de participation est plus faible : une commune sur trois. Mais plusieurs plans actuels font partie intégrante de la démarche : le Plan Communal de Développement Rural (PCDR)^(*), le Plan Communal de Développement de la Nature (PCDN)^(**), le Plan de Mobilité, le Plan d'Aménagement du Territoire, le Plan de Cohésion sociale (PCS), le Plan Énergie et de multiples autres plans communaux ou locaux, dont Natura 2000^(***). Les communes ne voient donc pas la nécessité de se lancer dans un nouveau plan d'action, même si le citoyen est un maillon essentiel dans la démarche Agenda 21 local, puisque ce dernier se veut « *participatif* » : les citoyens doivent être informés et sensibilisés par les projets et, après concertation, doivent devenir des cogestionnaires des actions retenues, ce qui est souvent moins le cas pour les autres plans.

Au niveau de la Commune, cet engagement nécessite une coordination communale qui implique le Bourgmestre, tous les Échevins et les Services de l'Administration communale : affaires sociales, aménagement du territoire, énergie, finances, environnement, mobilité, travaux, etc. Tant en Région de Bruxelles-Capitale qu'en Wallonie, la démarche est soutenue par la Région qui apporte un soutien financier ainsi qu'une aide méthodologique.

^(*)Un PCDR est un document écrit qui synthétise les résultats de toutes les réunions d'information, de consultation, de groupes de travail et de la Commission locale de développement rural. Il présente les axes de développement pour les 10 prochaines années. Un PCDR est composé de 5 parties :- l'analyse socio-économique de la commune permettant d'élaborer une première analyse du territoire communal, - le déroulement et les résultats de la participation de la population, - la stratégie à mettre en place, - les projets et les actions à réaliser et - un tableau de bord reprenant l'ensemble des projets et actions, la programmation dans le temps et les moyens financiers prévus. Voir à ce propos : <http://odr.frw.be/index.php?id=16>

^(**)Un PCDN est un programme d'action qui sert à maintenir, développer et restaurer la biodiversité au niveau communal en impliquant tous les acteurs locaux. Le PCDN est centré sur 2 objectifs : - la réalisation de projets (mares dans les écoles, vergers, haies, mesures agri-environnementales avec les agriculteurs, jardins naturels chez les particuliers, le maintien et la gestion des réserves naturelles, les opérations « *combles et clochers* » et « *bords de routes* »...) et - la sensibilisation continue de l'ensemble de la population. Voir à ce propos : <http://biodiversite.wallonie.be/fr/pcdn.html?IDC=3158>

^(***)Natura 2000 est un réseau européen de zones naturelles protégées. Il regroupe toutes les zones désignées sur la base des directives « *Oiseaux* » et « *Habitats* ». Voir à ce propos : <http://biodiversite.wallonie.be/fr/natura-2000.html?IDC=829>

Pour de plus amples informations sur les Agendas 21 locaux, on peut consulter les deux sites suivants :

- Pour Bruxelles : <http://www.environnement.brussels/thematiques/ville-durable/les-agenda-21-des-communes>
- Pour la Wallonie : http://agriculture.wallonie.be/apps/spip_wolwin/article.php3?id_article=335

Par ailleurs, des **Agendas 21 scolaires** avaient aussi été adoptés à Rio. En Wallonie, plus de 20 écoles se sont engagées dans la démarche avec l'aide de l'Asbl COREN, subventionnée par la Direction de la Sensibilisation à l'Environnement de la DGO3 (Direction Générale Opérationnelle Agriculture, Ressources Naturelles et Environnement). Ces agendas n'existent par contre pas pour Bruxelles-Capitale même si Bruxelles Environnement lance chaque année des appels à projets « *École* » visant à « *sensibiliser et agir pour améliorer l'environnement* ».

Pour de plus amples informations sur ces actions dans les écoles, on peut consulter les deux sites suivants :

- l'Agenda 21 scolaire en Wallonie, voir le site de COREN : http://www.coren.be/activities/activities_detail.php?langue=fr&cat=204
- les appels à projet « *École* » de Bruxelles Environnement : <http://www.environnement.brussels/thematiques/ville-durable/lecole-durable/appel-projet-ecoles>

Fiche 12. La Trame verte et bleue : un outil alliant préservation de la biodiversité et aménagement du territoire

Un outil de préservation de la biodiversité

La Trame verte et bleue (TVB) est une démarche qui vise à maintenir et à reconstituer un réseau d'échanges sur le territoire national pour que les espèces animales et végétales puissent, comme l'homme, communiquer, circuler, s'alimenter, se reproduire, se reposer... c'est-à-dire assurer leur survie, en facilitant leur adaptation au changement climatique. Elle contribue ainsi au maintien des services que nous rend la biodiversité : qualité des eaux, pollinisation, prévention des inondations, amélioration du cadre de vie...

La Trame verte et bleue constitue un outil de préservation de la biodiversité s'articulant avec l'ensemble des autres outils (création des aires protégées, réserves naturelles, Natura 2000, parcs naturels régionaux, plans nationaux d'actions en faveur des espèces menacées...). En complément de ces autres outils, essentiellement fondés sur la connaissance et la protection d'espèces et d'espaces remarquables, la Trame verte et bleue permet de franchir un nouveau pas en prenant en compte le fonctionnement écologique des espaces et des espèces dans l'aménagement du territoire et en s'appuyant sur la biodiversité ordinaire.

En France, la démarche est gérée par le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie. En Wallonie, même si le concept est moins répandu, c'est la Direction Générale de l'Agriculture, des Ressources Naturelles et de l'Environnement (DGARNE) qui prend en compte cette dimension de l'aménagement.

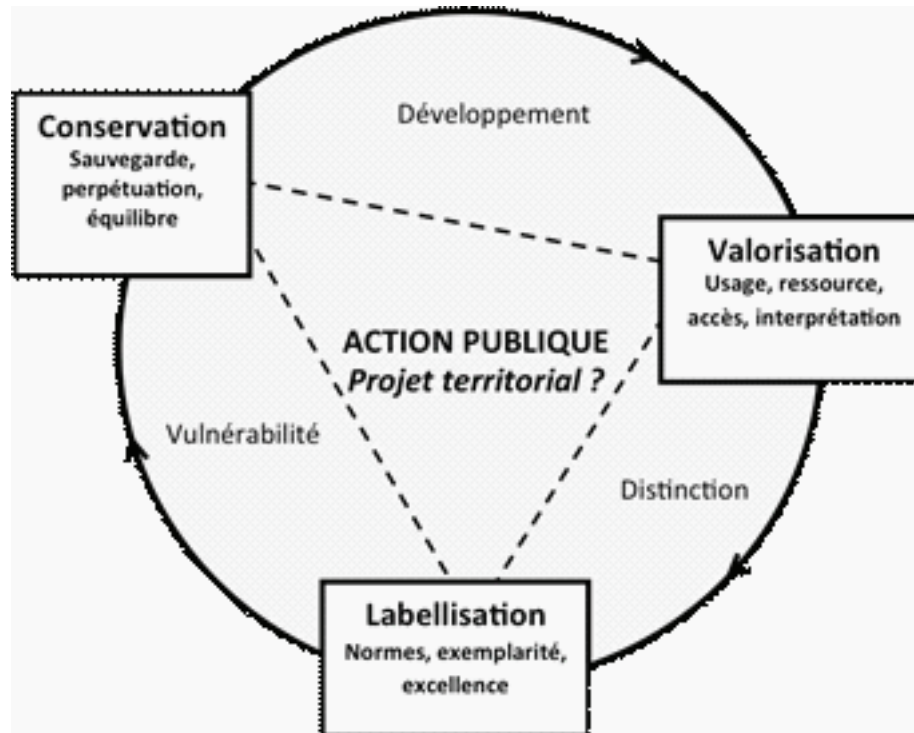
Un outil d'aménagement du territoire

La prise en compte de la Trame verte et bleue au niveau local permet d'intégrer les continuités écologiques et la biodiversité dans les projets de territoire. Même si la Trame verte et bleue vise en premier lieu des objectifs écologiques, elle permet également d'atteindre des objectifs sociaux et économiques, grâce au maintien de services rendus par la biodiversité (production de bois énergie, production alimentaire, bénéfices pour l'agriculture, autoépuration, régulation des crues...), grâce à la valeur paysagère et culturelle des espaces qui la composent (amélioration du cadre de vie, accueil d'activités de loisirs...), mais aussi grâce à l'intervention humaine qu'elle nécessite sur le territoire dans la gestion des espaces protégés par exemple.

Source : Trame verte et bleue, Centre de ressources - <http://www.trameverteetbleue.fr/presentation-tvb/qu-est-ce-que-trame-verte-bleue/outil-alliant-preservation-biodiversite-amenagement-territoire>

Fiche 13. Une grille d'analyse des trajectoires d'un projet territorial à forte dimension patrimoniale

Le triptyque CVL (Conservation, Valorisation, Labellisation) a été imaginé par R. Bénos & J. Milian (2013) pour lire les trajectoires de hauts-lieux du patrimoine naturel. Il intègre non seulement les trois modalités d'action publique, mais encore les objectifs qui orientent les actions, à savoir le développement, la distinction et la vulnérabilité. Le système n'est pas figé, il évolue au cours du temps tout comme la signification donnée au patrimoine.



Source : R. BENOS R. & J. Milian 2013, Conservation, valorisation, labellisation : la mise en patrimoine des hauts-lieux pyrénéens et les recompositions de l'action territoriale. *Vertigo*, hors-série 16. <http://vertigo.revues.org/13631>

Comme l'a bien mis en évidence M.-L. Papy (2013), ce triptyque constitue une formidable grille d'analyse pour classer les acteurs selon leur rôle et leur intention lors du processus de patrimonialisation (conservation, valorisation, labellisation), situer les enjeux (de développement, de vulnérabilité, de distinction) dans les dynamiques en cours pour un fait réalisé, une action, un projet d'aménagement du territoire (ex. : installation d'éoliennes...), un acteur dans son rôle et intention (qu'il soit individuel, ou mouvement associatif ou un institutionnel) ou encore de se positionner lors d'interactions entre plusieurs domaines d'action comme l'environnemental, le culturel, le touristique, le politique, l'économique...

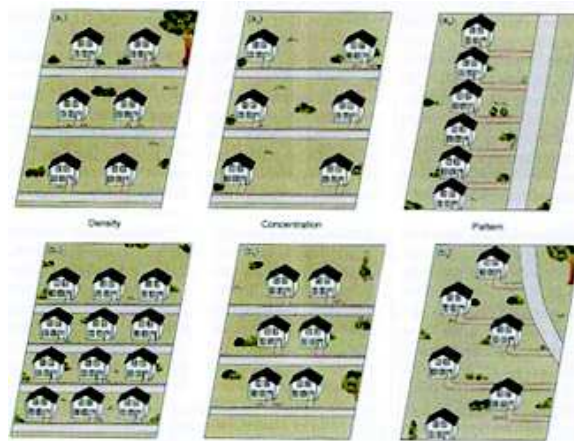
Source : M.L. Papy, 2013, *Dossier Patrimonialisation de la nature*. FEGEPRO, inédit.

Fiche 14. Gérer les densités

La densité est le rapport du nombre d'habitants ou de logements à une surface. On distingue la densité brute qui prend tout l'espace en compte et suppose une répartition homogène de la densité nette qui ne prend en compte que l'espace réellement occupé. C'était le cas du Projet du SDER de 2013 qui retenait le nombre de logements / superficie urbanisée nette et qui proposait les normes suivantes pour les terrains de plus de 2 ha : plus 20 logements par ha dans les villages centraux, plus de 30 dans les bourgs et pôles, plus de 40 dans les centres-ville et quartiers de gare d'un pôle, avec toutefois le maintien de moins de 10 logements par ha en dehors des cœurs de villages.

Toutefois cette mesure ne dit rien des localisations précises. Or, pour une même densité, on peut avoir des configurations spatiales différentes, comme le montre la figure ci-dessous où chaque aire correspond à 1 ha, mais où, dans 5 cas, il y a 6 maisons par ha, mais où cette densité caractérise des répartitions spatiales différentes par leur degré de concentration, dispersion (entre a_2 et b_2) et la forme même de la distribution (entre a_3 et b_3). Elle ne dit rien non plus de la compacité ou rapport entre surfaces bâties et non bâties.

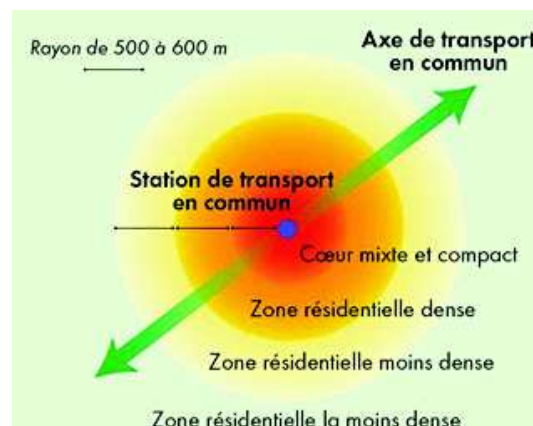
Attention donc aux interprétations de densités



Source : E.F. Bergman & W.H. Renwick, 1999, *Introduction to Geography. Places and Environment*. New Jersey : Prentice Hall, p.17 (voir GEO 47 Fiche 25).

S'il faut sans doute densifier les espaces urbanisés, il ne sert à rien de densifier si les urbains sont obligés de parcourir de longues distances pour aller travailler et faire leurs courses. La densification devrait avant tout viser aux rapprochements des fonctions d'habitat, de travail, de loisir, d'éducation et d'approvisionnement afin de limiter les déplacements. D'où l'intérêt du modèle de la ville polycentrique qui prévoit des densités plus fortes autour de pôles bien équipés et bien accessibles par tous les modes de transport, par exemple les quartiers des gares. C'est aussi le principe de la démarche Tod (Transit Oriented Development) en grande vogue aux États-Unis qui consiste à développer de nouveaux projets ou des projets de redéveloppement d'un secteur dont la conception facilite l'usage des transports collectifs. Situés à une distance de marche (400 m) d'un point d'accès important au réseau de transport collectif, ils offrent logements, emplois et commerces et visent principalement à réduire les coûts énergétiques liés aux déplacements.

Le modèle TOD



Source : d'après Carfree France. <http://carfree.fr/index.php/2008/09/06/tod-ou-le-developpement-de-la-ville-autour-du-transport-public/>

Fiche 15. Réhabiliter les espaces économiques à l'abandon.

De tout temps, les activités économiques ont libéré des bâtiments et des terrains principalement à la faveur d'une cessation d'activité, voire d'un transfert. Mais ces bâtiments ou terrains retrouvaient presque toujours une fonction, car pendant longtemps on a reconstruit la ville sur la ville. Toutefois, depuis les années 1970, l'accélération des fermetures de sites liées aux faillites, restructurations ou transferts d'entreprises comme la propension de beaucoup d'établissements à s'installer en périphérie sur de nouveaux sites, ont multiplié les espaces à l'abandon créant de la sorte une offre excédentaire, notamment au niveau des cas les plus difficiles. Ceux-ci nécessitent dès lors l'intervention des pouvoirs publics pour « *reconvertir des friches* ». À notre sens, ce terme est inadéquat, car reconvertir voudrait dire revenir à une situation première, ce qui n'est pas le cas ; c'est la raison pour laquelle, nous proposons « *réhabilitation* » ou « *réaménagement* ».

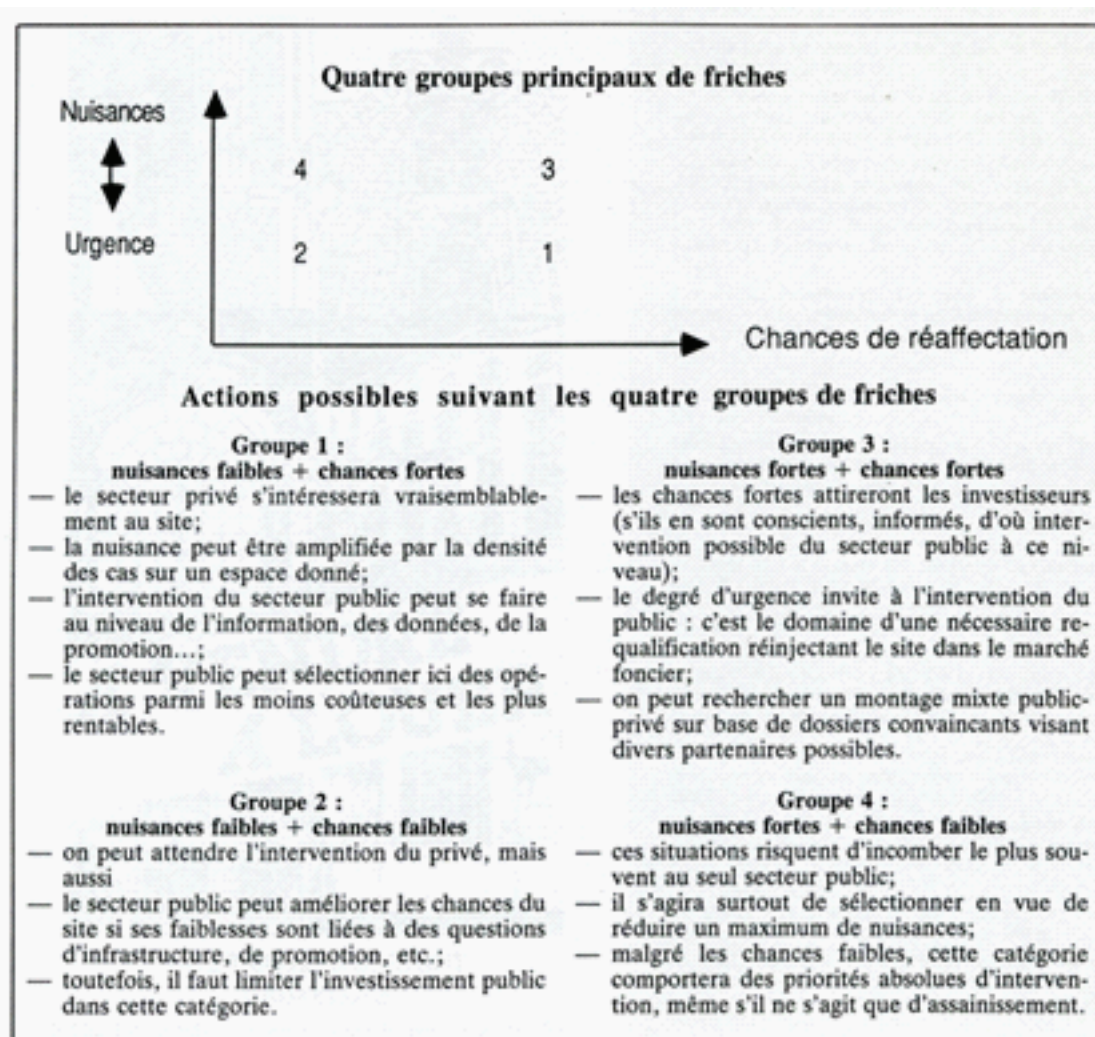
Des réalités diverses

Les sites se distinguent selon plusieurs critères qui interfèrent bien entendu sur les actions possibles et souhaitées :

- localisation : tissus urbains denses, quartiers industriels, milieu rural ;
- taille ;
- temps de la désaffectation ;
- affectation originelle du site : industrie, commerce, service...
- affectation actuelle du site : vide, occupation précaire en partie ou sur la totalité du site...
- caractéristiques du bâti : état d'entretien, qualité patrimoniale, organisation interne...
- caractéristiques des terrains : état d'entretien, configuration...
- degré et nature des pollutions des sols ;
- propriétaire : public ou privé.

Pourquoi les pouvoirs publics doivent-ils intervenir ?

Les nuisances générées par les friches, surtout les plus grandes sont bien connues : détérioration de l'image de marque du quartier ou de la commune, ruptures dans l'urbanisation, incitation aux dépôts clandestins, à la violence, à l'insécurité... en outre, un abandon génère souvent d'autres abandons, les activités voisines, comme d'ailleurs les populations qui le peuvent, quittant à leur tour le quartier. Les friches étant presque toujours concentrées en certains lieux, leur réhabilitation est donc essentielle pour éviter la marginalisation de certaines zones. Toutefois, les friches constituent aussi de réelles opportunités pour les aménageurs et un moyen de lutter contre l'étalement urbain et la surconsommation foncière. Mais, y intervenir n'est pas simple, car il faut rencontrer de multiples obstacles : fonciers (rétention foncière de la part du propriétaire ou du curateur de la faillite), techniques (remise en état des sols, pollutions...), réglementaires (contraintes urbanistiques, délais des procédures...), financiers (coût des démolitions, de la dépollution, prix d'achat du terrain...) et psychologiques (peu d'attrait souvent pour ce type de sites). L'intervention des pouvoirs publics s'avère ainsi très utile, voire indispensable. Toutefois, les actions des pouvoirs publics devraient différer selon le type de friches comme le montre le document suivant :



Source : B. Mérenne-Schoumaker, 1990, Les friches industrielles. Leur réaffectation en milieu urbain. *Les Cahiers de la Fonderie*, n° 8, p.73. <http://hdl.handle.net/2268/70775>

Comment intervenir au mieux ?

Si l'importance des budgets alloués constitue une condition nécessaire, elle est cependant loin d'être suffisante pour assurer le succès de telles opérations. Pour C. Lasnier (2013), il faut prendre en compte quelques points de vigilance, en particulier dans le cas des opérations les plus importantes :

- identifier dès le départ, grâce à une étude de marché, les besoins, attentes, opportunités, auxquels la reconversion pourrait permettre de répondre et éviter les projets trop complexes ou impliquant l'accueil d'un hypothétique « *gros client* » public ou privé ;
- donner sa préférence à des solutions mixtes combinant logement, accueil d'activités économiques, équipements publics, accueil de services aux entreprises et à la personne et conserver, à court terme, la stratégie générale d'aménagement du site en préservant toutefois la possibilité de changer de cap si le succès n'est pas au rendez-vous ;
- faire en sorte que le site reste en bon état avant le début des opérations de réaménagement (et éviter les actes de dégradation ou de vandalisme) en montrant rapidement à la population par quelques signes (par exemple démolition de certains bâtiments inutiles ou verdissement d'une partie du site) qu'un projet est en cours d'amorçage ;
- ne pas céder à la tentation du « *remplissage* » rapide, en acceptant des projets qui constitueront plus tard des obstacles dans le cadre de l'aménagement général du site ;
- fédérer l'ensemble des acteurs locaux autour du projet en mettant en place un projet utile qui apporte un « *plus* » au territoire, sans être potentiellement concurrent du foncier ou de l'immobilier déjà existant.

Source : C. Lasnier, 2013, *Reconvertir les friches industrielles : un enjeu toujours d'actualité en 2013*. Le blog de Sofred Consultants du 24 avril 2013. <http://sofred-leblog.com/2013/04/24/reconvertir-les-friches-industrielles-un-enjeu-toujours-dactualite-en-2013/>

Fiche 16. Aménager des quartiers durables ou écoquartiers

Un écoquartier est un espace bâti nouveau ou reconverti d'une ville développant sur le temps long l'ensemble des principes environnementaux, sociaux et économiques de développement durable qui ont gouverné à sa conception.

Depuis les années 2000, les expériences se sont multipliées surtout en Allemagne, au Danemark, au Royaume-Uni ou en Suède, le plus souvent sur d'anciens sites industriels, portuaires ou de casernes, proches des centres-ville ou d'une gare. Le sujet est bien couvert par la littérature. Citons notamment les quatre travaux suivants qui peuvent présenter de l'intérêt pour un travail en classe :

- ADEME, 2008, *Urbanisme-énergie : les écoquartiers en Europe*. http://www.energy-cities.eu/IMG/pdf/ademe_eco_quartiers_fr.pdf
- ARENE, 2005, *Quartiers durables. Guide d'expériences européennes*. http://www.arenidf.org/medias/fichiers/qde_exp_europe1.pdf
- Degraeve J.-M., 2011, *Habiter en quartier durable. Pratiques et stratégies d'action pour un nouvel ancrage local du logement*. Liège : Maison de l'Urbanité, 2011 (analyse de tous les projets connus en Wallonie en 2011). <http://www.maisondelurbanite.org/sites/default/files/publications/2011/habiter-en-quartier-durable/fichiers/habiter-en-quartier-durable.pdf>
- P. Vanderstraeten (dir.), 2011, *Écoquartiers*, CPDT, Notes de recherche, n° 16. http://sites.uclouvain.be/creat-loci/images/stories/Fiches/NotedeRecherche_Ecoquartiers.pdf

Pour rappel, voici les cinq piliers d'un écoquartier :



Source : WWF, *Un urbanisme, des modes de vie durables et habitats durables*. <http://wwf-mathilde-pauline-lucile.e-monsite.com/pages/2-un-urbanisme-des-modes-de-vies-durables-et-habitats-durables.html>

En Wallonie, un référentiel explicite depuis le 18 février 2014 les 25 critères que doit respecter un projet immobilier pour mériter l'appellation de « durable » et dépasser le côté marketing de trop nombreux projets.

- Les potentialités du site et du projet (5) : mobilité : desserte en train ; mobilité : desserte en bus, tram et métro ; mixité fonctionnelle ; équipements scolaires ; densité du projet.
- Les ressources (5) : mitoyenneté ; ensoleillement et lumière naturelle ; besoins de chauffage ; énergies renouvelables ; matériaux et réversibilité.
- Les milieux naturels (4) : imperméabilisation ; eau de pluie ; espaces verts ; espèces plantées.
- Les aménagements (6) : liaisons du quartier ; stationnement : auto et vélo ; paysage, architecture et image du quartier ; appropriation : espaces privatifs ; appropriation : équipements collectifs ; gestion des déchets.
- La mixité et la participation (5) : mixité fonctionnelle ; mixité des logements ; mixité sociale ; personnes à mobilité réduite : logements et espaces publics ; participation.

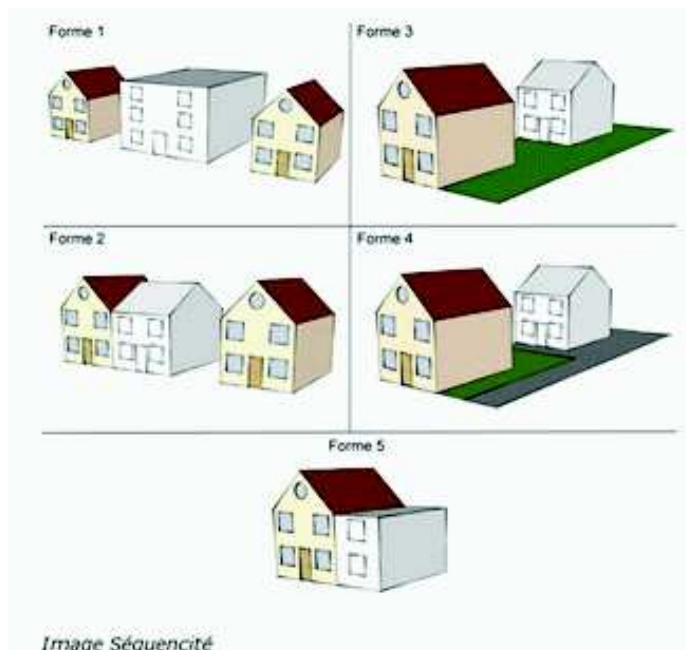
Source : LEPUR, 2014, *Référentiel Quartiers Durables*. Namur: SPW Edition.

http://dgo4.spw.wallonie.be/dgatlp/dgatlp/Pages/DGATLP/Dwnld/Publications/SPW_Ref_Quartiers_Durables.pdf

Fiche 17. Un projet particulier : le projet BIMBY (« Build in My Back Yard »)

Ce projet a été sélectionné en 2009 par l'Agence Nationale de la Recherche dans le cadre de son appel à projets « *Villes Durables* » et mené à bien pendant 3 ans en Normandie et Ile-de-France. Son objectif était de faire émerger la ville durable dans les tissus pavillonnaires existants en amenant des propriétaires à vendre une partie de leur terrain pour y faire construire et donc faciliter l'accès au logement à d'autres personnes ; la vente de terrains devait aussi permettre de libérer de la trésorerie pour le propriétaire et de faciliter des projets : rénovation de l'habitat existant, nouvel habitat...

L'idée est de construire des logements supplémentaires dans les quartiers pavillonnaires existants ou d'agrandir sa maison, selon le principe de refaire la ville sur la ville. La densification prend de multiples formes qui peuvent se combiner. De nouveaux bâtiments sont érigés, petits immeubles (forme 1) ou maisons (forme 2), sur des terrains dont les capacités constructives n'ont pas été atteintes (forme 3) ou sur des parcelles issues de divisions foncières (forme 4). Par des extensions et des surélévations de leur pavillon (forme 5), les propriétaires renforcent également la densité de leur quartier.



Sur base des premières réalisations, il apparaît que, dans la plupart des cas, c'est un changement de vie qui provoque la décision : retraite, séparation, décès, maladie, chômage... Les fonds récupérés par les propriétaires leur permettent d'investir dans des travaux pour leur maison, dans le développement de leur entreprise, dans le remboursement de dettes... La division foncière peut aussi être motivée par des solidarités familiales : on découpe pour construire un logement à mamie (qui ne veut plus vivre seule dans sa grande maison) ou aux enfants (qui ne trouvent pas de bien adapté à leurs besoins et leur capital sur le marché immobilier). Ceux qui achètent ou louent une maison issue d'un découpage foncier sont des ménages dont les revenus ne leur permettent pas d'acquérir le logement tant désiré, dans des quartiers à forte pression immobilière, mais qui souhaitent vivre dans des quartiers pavillonnaires.

En **France**, les idées de BIMBY ont été largement diffusées auprès des communes, notamment par les services de l'État et les CAUE (Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et d'Environnement), car les attentes sont fortes : en effet, avec un parc de 19 millions de maisons individuelles, il suffirait qu'1 propriétaire sur 100 s'engage chaque année dans cette démarche pour libérer 190 000 terrains à bâtir. Mis en valeur par une communication séduisante, le projet a en outre le mérite de prendre le contre-pied des critiques sur le pavillonnaire, de concilier volontés individuelles et intérêt collectif et de placer l'habitant au cœur de l'urbanisme. Attention, cependant, à l'emballlement !

Le problème n'est pas la densification pavillonnaire, mais sa généralisation. Aux limites classiques qui lui sont opposées (dimensionnements des réseaux insuffisants, rupture des relations de voisinage...), on peut ajouter une faiblesse : le risque de creusement des inégalités. La densification pavillonnaire présentée par BIMBY – encadrée par les pouvoirs publics et accompagnée par des architectes – demeure un idéal. Les communes n'ont pas toujours les moyens de mettre en place de tels dispositifs et des disparités peuvent se

créer : entre les habitants d'un quartier pavillonnaire incités à diviser leur terrain et ceux d'un autre, pour lequel le PLU (Plan Local d'Urbanisme) serait plus contraignant ou entre les communes et quartiers qui verraient se multiplier les divisions parcellaires non maîtrisées et celles et ceux œuvrant à la préservation de leur cadre de vie.

En fait, la densification n'est sans doute pas la solution, mais une stratégie parmi d'autres qui permet de densifier et offre parallèlement la possibilité aux aménageurs de retravailler dans les quartiers pavillonnaires qui souffrent souvent d'une mauvaise image.

Source : Séquencité, 2014, *La densité pavillonnaire, un nouveau mythe ?* <http://bimby.fr/content/densification-pavillonnaire-nouveau-mythe>

Par ailleurs, une enquête réalisée en 2014 par le site d'annonces immobilières SeLoger.com a montré que 39 % des propriétaires de maison dans une commune de moins de 100 000 habitants seraient susceptibles de céder une partie de leur terrain pour la construction d'une nouvelle maison, toujours à condition d'y trouver un avantage financier et si le projet est techniquement réalisable. 67 % des sondés considèrent ce levier efficace pour réduire le déficit de logements, dans les petites et moyennes villes de moins de 100 000 habitants.

Source : *Le NouvelObs Immobilier* 18-03-2014. - <http://bimby.fr/content/construire-plus-39-fran%C3%A7ais-acceptent-diviser-leur-jardin>

Ajoutons qu'une plateforme collaborative Bimby+ permet d'interagir avec l'ensemble des professionnels et institutions qui contribuent actuellement à l'émergence de la filière BIMBY.

Voir : <http://bimby.fr/portail/bimby-plus>

Aujourd'hui, une vingtaine de communes de différentes régions (Auvergne, Bretagne, Vendée... et Région parisienne) se sont engagées dans cette démarche.

Fiche 18. Aménager les espaces publics

Les espaces publics correspondent à la partie du domaine public non bâtie, affectée à des usages publics. Ces espaces comportent aussi bien des espaces minéraux (rues, boulevards, places, passages couverts...) que des espaces verts (parcs, squares, cimetières). Mais les espaces publics ne se définissent pas seulement par leurs limites physiques et juridiques (en fonction du droit de propriété), mais aussi par leur fonction : ce sont des lieux à usages multiples (circulation, rencontres, manifestations, marchés ...), d'échange et de communication entre une multiplicité d'acteurs avec des aspirations, des objectifs, des besoins souvent différents, parfois même contradictoires. Ils doivent pouvoir connecter les équipements collectifs et intégrer les lieux et offrir de l'agrément.

Ils se caractérisent donc par la forme, les activités, les cheminements, l'ambiance et aussi les valeurs qui leurs sont associées... ce qui confère souvent à ces espaces de vie une identité propre.

Pourquoi les aménager ?

Les mobiles sont divers. Parmi les principaux, on peut citer : un meilleur partage des espaces avec une diminution de l'emprise de la voiture au profit des autres modes de déplacement, l'embellissement de la ville ou du village, l'accroissement de la qualité de la vie, l'aide à la revitalisation de la zone concernée (animation, nouvelles activités, rénovation d'immeubles, nouvelles constructions..., l'espace public ayant souvent des effets multiplicateurs)... En outre, tout dépend aussi du type d'espace public et de l'ampleur du projet : aménager un grand boulevard ou une place dans un quartier. Ajoutons que la mise en piétonnier constitue un cas particulier d'aménagement puisqu'il s'agit là de supprimer la circulation des véhicules à moteur, tout au moins une grande partie de la journée, l'accès restant autorisé selon les cas pour les besoins des riverains ou pour le ravitaillement des magasins ou encore dans des cas extrêmes : déménagement, incendie...

Comment réussir ces aménagements ? Quelques pistes

- Respecter l'identité du lieu : découvrir les éléments qui le caractérisent et les mettre en valeur dans le respect du contexte local.
- Partager l'espace disponible : y faire cohabiter différents usagers et usages (pluralité des fonctions) tout en conservant une certaine flexibilité (polyvalence des usages) pour permettre l'évolution et l'adaptation dans le temps (journée ou année).
- Renforcer l'intermodalité et en particulier la mobilité douce.
- Améliorer la sécurité et l'environnement.
- Aménager dans le détail : revêtement de sol, éclairage public, mobilier urbain et en visant sobriété, simplicité et cohérence spatiale.
- « *Renaturer* » par la végétation et l'eau (fontaine, jet d'eau, cascade, plan d'eau).
- Utiliser de préférence des ressources locales ou régionales pour favoriser la conservation d'un patrimoine et la mise en valeur de ses caractéristiques locales ou régionales.
- Inscrire cet aménagement dans un plan global visant tant la rénovation que la mobilité.
- Favoriser le travail en équipe et la coordination de tous les partenaires du projet ainsi que la participation des usagers et des habitants.

Sources : Habitat et Participation, 1995, *Aménager les espaces publics*. MRW, Direction des Pouvoirs locaux. <https://pouvoirslocaux.wallonie.be/jahia/webdav/site/dgpl/users/Bossart/public/am%C3%A9nager%20les%20espaces%20publics-1995.pdf>; Maison de l'Urbanisme de la Province de Liège, 2015, *Les espaces publics*. Almanach Urbanisme. <http://www.maisondelurbanite.org/publications/almanach-2015>; Moritz B., 2011, Concevoir et aménager les espaces publics à Bruxelles. *Brussels Studies*, n° 50. <http://www.brusselsstudies.be/medias/publications/BruS50FR.pdf>

Fiche 19 : Bruxelles : 15 ans de mobilité, un monde de différences

Bruxelles, capitale mondiale des embouteillages. Chaque année revient l'entêtant refrain. Pas faux, mais en quinze ans bien des choses ont changé dans le ciel de la mobilité bruxelloise.

- 1. On se déplace plus.** Le traditionnel auto-boulot-dodo a du plomb dans l'aile. Cela fait un moment qu'on se déplace de plus en plus pour les courses, les loisirs, la culture, le plaisir. Si la « *navette* » reste le motif le plus important de déplacement, les autres raisons pèsent désormais le double. De quoi bouleverser les schémas et la gestion des déplacements.
- 2. Adieu l'heure de pointe.** Les chiffres le montrent : le Belge quitte son domicile de plus en plus tôt, durant la tranche 5-7 heures. À Bruxelles, la pointe du midi s'atténue. Celle du soir s'étale – elle déborde sur la tranche 16-17 heures – et prend de l'importance : elle concentre la plus grande proportion des déplacements de la journée. La tranche horaire plus importante est plus précoce, 16-17 contre 17-18. En cause : la congestion croissante des réseaux de transport, notamment pour les navetteurs qui habitent hors de Bruxelles. On se déplace aussi de plus en plus le samedi : on y compte 65 % des déplacements d'un jour scolaire. Et voici qu'y est apparue une heure de pointe en soirée.
- 3. Moins d'autos ?** De moins en moins de Bruxellois possèdent une voiture particulière. À Bruxelles, en 2004, il y avait encore près d'une voiture pour 2 personnes. Le taux de motorisation brute en Belgique était de 0,457 en 2000 et de 0,487 en 2010. Mais il a fortement chuté depuis. On estime qu'il est de 0,331, soit une voiture pour trois Bruxellois. Une évolution due à la structure démographique (plus de jeunes), à l'appauvrissement des ménages, aux restrictions de stationnement, au développement des transports collectifs, au soutien à la pratique du vélo. Par ailleurs, des populations nouvelles (migrants, fonctionnaires européens), non motorisées, sont moins soucieuses d'acheter une auto et utilisent davantage la marche, le vélo et les transports publics.
- 4. Moins de trafic automobile ?** Les chiffres semblent le confirmer : entre 2003 et 2008, les comptages montrent une diminution de 3,4 % sur toutes les voiries, sauf le ring (+ 4,81 %). Une autre étude réalisée sur 2006 et 2011 montre une baisse du trafic de transit et du trafic total, mais une augmentation des flux sur le ring de 5,7 %. Une évolution à confirmer... Éclairant : la marche a supplanté la voiture et est désormais le premier mode de transport à l'intérieur de Bruxelles.
- 5. Les transports en commun explosent.** Depuis 2000, la fréquentation des transports en commun ne cesse de progresser ; 170 millions de voyages pour la Stib en 2000, 364,6 millions en 2014. Plus du double. Le train est de plus en plus prisé par les navetteurs : + 70,9 % de voyageurs à la sortie des gares bruxelloises. Il a doublé son score auprès des « *entrants* ». Il commence à séduire pour les trajets intrabruellois : sa part modale a plus que quadruplé, même si elle reste marginale (0,9 %).
- 6. Le vélo grimpe.** Si à peine 40 % des ménages bruxellois déclarent posséder un vélo, faute souvent d'espace de stockage, son utilisation est à la hausse. Les comptages montrent une augmentation du nombre de cyclistes de 12 % par an entre 1999 et 2014 et de 10,2 % par an pour la période 2005-2014. Mais la part du vélo reste encore modeste dans la capitale. Nouveaux venus : les vélos en libre-service. Les premières stations datent de 2009 ; on en est à plus de 350. Et plus de 1,5 million de trajets annuels.
- 7. Plusieurs modes, c'est la mode.** Aller d'un point A à un point B en un seul moyen de transport, c'est du passé. Désormais on panache. Si les déplacements en Belgique sont au trois quarts « *monomodaux* », à Bruxelles, c'est six sur dix. Trois sur dix utilisent deux types de transport. Aux classiques, il faut ajouter les vélos et les voitures partagés. Apparue fin 2003, Cambio avait cent stations et plus de 10 000 abonnés en 2014.
- 8. Plus long, plus lent.** Il faut faire plus de km et on les fait plus lentement pour se déplacer. Entre 2000 et 2010, le trajet moyen s'est allongé de 6 kilomètres, soit 17 %. Signe de l'étalement urbain. Durée moyenne de déplacement : de 42,9 à 52,2 minutes, + 22 %. Signe de la congestion frappant les autos comme les transports en commun et de la chute de la vitesse moyenne. C'est surtout frappant pour les trajets entrant et sortant de la Région.

Source : Michel De Muelenaere, *Le Soir*, 17 septembre 2015.

Fiche 20. Ressources intéressantes pour travailler l'aménagement du territoire en classe

Documents officiels de la Région wallonne

Schéma de développement de l'espace régional (SDER) (1999) <http://sder.wallonie.be/Main.htm>

Schéma de développement de l'espace régional (SDER) (projet) (2013) - <http://spw.wallonie.be/dgo4/sder/dwnld/5806-sderprojetbr1.pdf>

Schéma Régional de Développement Commercial (SRDC) (2014) http://economie.wallonie.be/Dvlp_Economique/Implantations_commerciales/Doc/SRDC%20light.pdf (Pour des informations plus précises en matière commerciale, il faut consulter : Devillet G., Jaspard M. & Vasquez Parras J. (2014). *Atlas du commerce en Wallonie. Structures, Dynamiques, Comportements spatiaux des consommateurs*. Liège : Presses universitaires de Liège).

Revues de la Région wallonne

Le CéMaphore (bimestriel) sur l'actualité en mobilité. <http://mobilite.wallonie.be/home/centre-de-documentation/cemaphore.html>

Les Cahiers nouveaux. Trimestriel du développement territorial. http://spw.wallonie.be/dgo4/site_cahiers/

Publications de la CPDT (Conférence Permanente du Développement Territorial) (Région wallonne)

<http://cpdt.wallonie.be/publications>

En particulier : *Diagnostic territorial de la Wallonie*, 2011 <http://cpdt.wallonie.be/publications/diagnostic-territorial-de-la-wallonie>

Études et Observatoires de la Région de Bruxelles-Capitale

Études :

- Densités bruxelloises et formes d'habiter (2009)
- BXXL – Objectivation des avantages et inconvénients des immeubles élevés à Bruxelles (2009)
- Élaboration d'un état des lieux de l'espace métropolitain Bruxellois (2010)
- Motivations et modalités d'un moratoire sur la réalisation de surfaces de bureaux (2010)
- Bruxelles-Métropole 2040

Observatoires :

- Observatoire du commerce
- Observatoire des bureaux
- Observatoire des activités productives
- Observatoire des permis logement

<https://urbanisme.irisnet.be/publications/etudes-et-observatoires-1>

Données et documents communiqués par différents organismes

- Communes
- Intercommunales (ex : SPI, BEP, IDELUX ...)
- Fédération Inter Environnement Wallonie, notamment :
 - o Les fiches d'information théorique et pratique en aménagement du territoire et urbanisme <http://www.iewonline.be/spip.php?article3727>
 - o Les lettres des CCATM (pour les membres des Commissions Communales d'Aménagement du Territoire et de Mobilité) <http://www.iewonline.be/spip.php?article664>
- Fondation rurale de Wallonie, notamment :
 - o Des fiches d'aménagement rural (FAR) <http://www.frw.be/index.php?id=143>
 - o Des aménagements à épingler <http://www.frw.be/index.php?id=144>
- Promoteurs de projets

Ressources statistiques (chiffres et cartes)

Institut wallon de l'Évaluation, de la Prospective et de la Statistique (IWEPS) : Walstat (statistiques par commune) - <http://www.iweeps.be/recherche-commune>

Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse (IBSA) : Chiffres-clés par commune et par quartier <http://www.ibsa.irisnet.be/chiffres#.VbyHNPkraeM>

Actualité à travers la presse

De nombreux articles rangés par thématique et par grandes régions sont répertoriés dans la Revue de presse en ligne de la FEGEPRO. Cette revue est remise à jour tous les 15 jours. Outre la rubrique aménagement du territoire, d'autres rubriques peuvent aussi comprendre des informations en lien avec l'aménagement : commerce (de gros et de détail) (consommation) - développement durable - environnement - immobilier d'affaires - industrie (déindustrialisation-réindustrialisation) - logement (habitat) - milieu rural - risques naturels (inondations, séismes...) - services (hôtels) - tourisme (loisirs)- transports et mobilité - villes (en général) et urbanisation.

<http://www.fegepro.be/pages/RevueDePresse.html>

Fiche 21. Un outil privilégié pour dresser un bilan en termes de diagnostic territorial : la grille AFOM (SWOT)

La grille AFOM ou SWOT en anglais est un outil d'analyse stratégique qui combine les forces et les faiblesses d'une organisation ou d'un territoire avec les opportunités et menaces de son environnement afin d'aider à la définition d'une stratégie de développement.

Présentation de la grille

	Positif (Pour atteindre l'objectif)	Négatif (Pour atteindre l'objectif)
Origine interne (Organisationnelle)	Forces S <i>Strengths</i>	Faiblesses W <i>Weakness</i>
Origine externe (Origine = environnement)	Opportunités O <i>Opportunities</i>	Menaces T <i>Threats</i>

Source : <http://www.qualitadmin.com/2010/10/s-wot-personnel.html>

Comment identifier et analyser les 4 facteurs ?

Forces = aspects positifs internes que contrôle l'organisation ou le territoire et sur lesquels on peut bâtir dans le futur.

Faiblesses = aspects négatifs internes, mais qui sont également contrôlés par l'organisation/les responsables publics et pour lesquels des marges d'amélioration importantes existent.

Opportunités = possibilités extérieures positives, dont on peut éventuellement tirer parti, dans le contexte des forces et des faiblesses actuelles (ex. : mesures imposées par l'UE dans le domaine climatique).

Menaces = problèmes, obstacles ou limitations extérieures, qui peuvent empêcher ou limiter le développement d'un territoire (ex. : mesures imposées par l'UE dans le domaine climatique).

En aménagement, il est possible grâce à la grille de mettre en évidence des enjeux dans les trois domaines du développement durable.

La grille peut être utilisée en évaluation :

- ex ante pour définir les axes stratégiques ou en vérifier la pertinence
- intermédiaire pour juger de la pertinence et de la cohérence des programmes en cours
- ex post pour vérifier la pertinence et la cohérence de la stratégie ou du programme.

Deux concepts-clés de la géographie			
Interrelations-Interactions Changements d'échelle			
Quatre composantes de base	Questions à résoudre : <i>Pourquoi là et pas ailleurs ? Pourquoi là et plus qu'ailleurs ?</i>	Savoirs géographiques de base (en caractères droits : notions ou savoirs relevant de l'observation et en italiques : concepts ou savoirs plus abstraits)	Base documentaire (cartes) utile pour les enseignants
La localisation	Quelle est la position relative vis-à-vis de certains points (ex. : le centre-ville, la capitale...), de certaines lignes (ex. : voies de communication, frontière...) ou certaines surfaces (ex. : une zone forestière, aire de marché...) ? Quelle est l'extension en latitude et en longitude ?	Situation géographique Distance absolue et relative <i>Distance perçue et vécue</i> <i>Distance sociale et culturelle</i>	Cartes orohydrographiques (atlas) Cartes routières Cartes topographiques (IGN)
Le cadre naturel	Quelle est son altitude (moyenne, maximum, minimum) ? Quels sont les éléments locaux de l'implantation (topographie, environnement immédiat, ressources matérielles...) ? Quels sont les grands milieux naturels ? Quelles sont les composantes physiques du site ? Quelles contraintes et opportunités ?	Site Plaines, plateaux, montagnes Réseau hydrographique Zonage climatique Zonage végétation Frontières naturelles Ressources naturelles (eau, sols, produits du sous-sol, plantes et animaux) <i>Milieux naturels</i> <i>Atouts et contraintes</i> <i>Dissymétries naturelles</i> <i>Risques naturels</i>	Cartes orohydrographiques, climatiques, de la végétation (forêt) (atlas) Cartes topographiques (IGN)
Les espaces voisins	Quels sont les espaces voisins et quelle est leur influence ?	Frontières, espaces transfrontaliers <i>Interfaces, fronts</i> <i>Contacts/ruptures</i>	Cartes administratives Cartes d'espaces transfrontaliers
Les dynamiques	Quel est le poids de l'histoire ? Comment les sous-espaces ont-ils évolué ?	Urbanisation Densification Etalement urbain/périurbanisation	Cartes d'évolution de la population et/ou des activités ou confrontation de documents à deux dates différentes

		<p>Industrialisation/désindustrialisation/délocalisations Flux migratoires Friche Changements sociaux (appauvrissement...) Dégradations du milieu naturel (déforestation, drainage/irrigation, pollutions...) Requalification (d'un espace)</p> <p>Déclin Croissance/développement Changements climatiques et leurs impacts environnementaux et territoriaux (canicules et vagues de chaleur, îlots de chaleur urbains, inondations côtières, sécheresse, agriculture...)</p>	<p>Zones en développement et zones en déclin Dégradations et pollutions</p>
Mécanismes fondamentaux	Questions à résoudre : Pourquoi là et pas ailleurs ? Pourquoi là et plus qu'ailleurs ?	Savoirs géographiques de base (en caractères droits : notions ou savoirs relevant de l'observation et en italiques : concepts ou savoirs plus abstraits)	Base documentaire (cartes) utile pour les enseignants
1. Peuplement	<p>Comment la population se distribue-t-elle ? Comment la fonction résidentielle se traduit-elle dans l'espace ?</p>	<p>Noyau/pôle Formes d'habitat (noyau, en rubans, lotissement ...) Urbain/rural Centre/périphérie Agglomération/banlieue</p> <p>Concentration/dispersion Densité</p>	Répartition de la population ou de la densité
2. Exploitation	Où se localisent les principales activités ?	<p>Zone agricole, zone forestière Zone/parc industriel, zone minière Parc d'activités Pôle/espace touristique Pôle/zone de services Parc commercial</p> <p>Fonctions urbaines Différenciation/spécialisation territoriale Mixité des fonctions Ressources territoriales (non seulement naturelles, mais aussi humaines et patrimoniales)</p>	<p>Affectation des sols Productions agricoles/ industrielles Localisation de commerces ou de services ...</p>

3. Echanges et communications	Quels sont les grands réseaux de transport et les principaux nœuds d'échange ?	Axes, nœuds, pôles/réseaux de transports Accessibilité Echanges Mobilité Intermodalité	Principaux réseaux : (auto)routiers, ferroviaires, fluviaux Principaux nœuds : carrefours (auto)routiers, ports, aéroports
4. Appropriations	Comment le partage du territoire s'est-il opéré ?	Mailles politico-administratives État/région/province/commune Propriétés individuelles et collectives	Découpages politiques/administratifs (Propriétaires)
5a. Gestion	Comment le territoire est-il géré ?	Acteurs politiques, économiques et sociaux Organisations internationales Conflits d'usages	Peu ou pas de cartes, mais organigrammes ou tableaux avec principaux acteurs
5b. Planification	Quelles sont les politiques de développement et d'aménagement ?	Plans/schémas Aménagement/urbanisme/développement territorial Urbanisme Acteurs spatiaux Structure/système spatial Impacts/incidences Gouvernance Stratégie Développement durable	Documents de diagnostic territorial Plans et schémas d'aménagement
6. Polarisation, spécialisation et disparités	Quelles sont les polarisations, spécialisations et disparités au sein du territoire ?	Spécialisation des lieux et des espaces Hiérarchie/polarisation/zone d'influence Disparités sociales et économiques Ségrégations socio-spatiales Qualité de vie, bien-être Diversité culturelle Minorités/réfugiés Compétition/concurrence Centre/périphérie	Réseau des villes et zones d'influence Spécialisations des sous-espaces Disparités sur base d'un indicateur (ex. : revenu par habitant)
Premier bilan pouvant être effectué au 1^{er} et 2^e degré	Chercher à traduire la structure spatiale du territoire et mettre en évidence sa diversité interne (ou si déjà autres territoires étudiés, ses spécificités par rapport à d'autres territoires) via un schéma de synthèse		

Deuxième bilan à effectuer au 3 ^e degré	Chercher à traduire comment le territoire fonctionne en prenant en compte le rôle des acteurs à l'aide d'un schéma fléché mettant en évidence les liens entre acteurs et les processus et composantes des territoires. Si possible enrichissement du schéma de synthèse de la phase 1 en approfondissant certains mécanismes et/ou en prenant en compte de nouveaux mécanismes.		
Essai de bilan final		Atouts, faiblesses, opportunités, menaces via un tableau AFOM	
Scénarios pour le futur		Prospective/scénarios	Documents de prospective

B. Mérenne-Schoumaker et A. Barthelemi, 2015.

Pour rappel :

Un **territoire** est un espace approprié par un groupe social et souvent aménagé et géré par ce groupe ainsi qu'un territoire d'identité ; c'est l'espace d'une société qui transforme les lieux par ses pratiques. Les relations société – territoire sont à la fois des relations verticales (relations à l'environnement naturel) et des relations horizontales découlant des interdépendances entre les lieux (ex : aire d'influence d'une ville).

Un **milieu géographique** est une réalité spatiale à la fois naturelle et culturelle où l'accent est mis davantage sur les relations verticales des sociétés à leur environnement naturel tandis qu'un **espace géographique** est ensemble de lieux en interrelations les uns avec les autres (relations horizontales).

Territoire, milieu et espace sont trois approches différentes que les géographes ont utilisées et utilisent encore pour appréhender l'ensemble de la réalité géographique.

Une **région** est un milieu, espace ou territoire d'échelle moyenne qui se distingue de ses voisins par certaines de ses caractéristiques : paysage, population, organisation spécifique...

Un **lieu** est un point singulier, identifiable et identifié d'un territoire. Il répond à la fameuse question « où » et a une adresse : ses coordonnées géographiques (latitude, longitude et altitude).

Voir à ce propos : MERENNE-SCHOUMAKER B., 2000.- Savoirs et outils pour rendre intelligibles les territoires d'ici et d'ailleurs, GEO 47, Compétences 2001 ; nouvelle édition 2002 : Analyser les territoires. Savoirs et outils, Rennes, PUR, Collection Didact Géographie

Fiche 23. Progression de l'apprentissage des concepts de la grille selon les niveaux d'enseignement

	1^{er} degré	2^e degré	3^e degré
Territoires étudiés	Proches (locaux et régionaux)	Ailleurs (à différentes échelles)	Proches et ailleurs (à différentes échelles)
2 concepts généraux	<i>Interrelations-Interactions</i> <i>Changement d'échelle⁽¹⁾</i>	Interrelations-Interactions Changement d'échelle	Idem 2 ^e degré
4 composantes de base des territoires	Localisation Cadre naturel Dynamiques spatiales et temporelles	Idem 1 ^{er} degré + Espaces voisins	Idem 2 ^e degré
Actions des sociétés dans leur(s) territoire(s) et conséquences	Habiter Exploiter Approprier Échanger + Spécialisations	Idem 1 ^{er} degré + Ségrégations	Idem 2 ^e degré + Gérer et planifier + Polarisations
Niveau d'abstraction	_____	_____	_____→

⁽¹⁾ Ce concept est abordé de manière implicite.

Source : B. Mérenne-Schoumaker, 2015, inédit.

BIBLIOGRAPHIE GÉNÉRALE

(à l'exception de titres plus spécifiques repris dans les fiches thématiques)

- Ancion H., 2011, *Les grilles de lecture : lire un espace, lire un projet*. IEW, Fiche d'information théorique et pratique - AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET URBANISME, n° 20.
<http://www.iewonline.be/IMG/pdf/L63anx20.pdf>
- Benos R. & Milian J., 2013, Conservation, valorisation, labellisation : la mise en patrimoine des hauts-lieux pyrénéens et les recompositions de l'action territoriale. *VertigO*, hors-série 16.
<http://vertigo.revues.org/13631>
- Brunet R., 1990, Le déchiffrement du monde, in *Mondes nouveaux*. Paris : Hachette-Reclus, Géographie universelle, t.1, Livre premier, pp. 9-271.
- Brunet R., Ferras R. & Théry H., 2009, *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*. Montpellier/Paris : Reclus/ La Documentation française, 3^e éd. revue et augmentée.
- Cavet A., 2007, L'enseignement des « questions vives » : lien vivant, lien vital entre école et société ? *Lettre d'information de la VST*, INRP, n° 27. <http://ife.ens-lyon.fr/vst/DA-Veille/27-mai-2007.pdf>
- CPDT, 2011, *Diagnostic territorial de la Wallonie*. Namur : Service public de Wallonie.
http://cpdt.wallonie.be/sites/default/files/pdf/diagnostic_territorial_0_0.pdf
- Da Cunha A., 2014, *Durabilité urbaine, urbanisme et projet : enjeux théoriques, controverses, pratiques*. Cours de la Chaire Sporck, Université de Liège, 24-28 novembre 2014, ppt, inédit.
- Dagnies J., 2014, *Créer les villes nouvelles les plus humaines d'Europe*, Bruxelles : CEPESS.
- De Keersmaecker M.-L., 2013, *L'aménagement du territoire en Belgique*. Bruxelles : Didier Hatier, Coll. Destination, 6^e Secondaire.
- Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer, 2010, *La logistique urbaine*. Paris.
http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DGITM_Logistique_urbaine_8p_web.pdf
- Emelianoff C., 2001, *De la Charte d'Athènes à la Charte d'Aalborg : un renversement de perspectives*.
<http://base.d-p-h.info/fr/fiches/dph/fiche-dph-8457.html>
- Halleux J.-M., 2013, *L'aménagement des territoires*. Cours du Master en Sciences géographiques, Université de Liège, ppt, inédit.
- Henry P., 2010, *Politique d'aménagement du territoire pour le 21^e siècle. Lignes de force*.
<http://henry.wallonie.be/sites/default/files/nodes/story/3648-2661-lignesdeforceadtmistre-henry.pdf>
- Institut Destrée, 2011, *Quels scénarios pour l'aménagement du territoire wallon à l'horizon 2040 ?*
http://spw.wallonie.be/dgo4/sder/dwnld/SDER_Scenarios_Territoires-wallons_Horizon-2040_Dossier_2011-11-15.pdf
- Labasse J., 1966, *L'organisation de l'espace. Éléments de géographie volontaire*. Paris : Hermann.
- Lacaze J.-P., 2010, *Les méthodes de l'urbanisme*. Paris : PUF, Que-Sais-je ?, 5^e éd.
- Mérenne-Schoumaker B., 1987. - *Géographie, urbanisme et aménagement du territoire*. *GEO*, n° 21, pp. 9-18. <http://hdl.handle.net/2268/70760>
- Mérenne-Schoumaker B., 2000, *Savoirs et outils pour rendre intelligibles les territoires d'ici et d'ailleurs*. *GEO* 47, Compétences 2001 (nouvelle édition 2002 : *Analyser les territoires. Savoirs et outils*. Rennes : PUR, Collection Didact Géographie)
- Mérenne-Schoumaker B., 2011, Problématique et tendances nouvelles. In G. Baudelle, C. Guy & B. Mérenne-Schoumaker, *Le développement territorial en Europe. Concepts, enjeux et débats*, Rennes : PUR, Collection Didact Géographie, pp. 9-68.
- Mérenne-Schoumaker B., 2012, *Les grands courants qui ont habité l'urbanisme et l'aménagement du territoire. D'où vient-on ? Où en est-on ?* Conférence Réseau ULg, ppt, 12 janvier 2012, inédit.
- Mérenne-Schoumaker B. & Bruck L., 2002, *Le développement durable : comprendre pour agir*, Dossier pour l'enseignement secondaire supérieur. Bruxelles : SSTC, Programme « Leviers pour un politique de développement durable ». <http://orbi.ulg.ac.be/handle/2268/70082>
- Merlin P., 2010, *L'urbanisme*. Paris : PUF, Que-Sais-je ?, 9^e éd.
- Merlin P. & Choay F., 2010, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris : PUF, 6^e éd.

Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, s.d., *Plan Iris – Plan régional de déplacement – Synthèse*.

Montoroi J.-P., 2012, *Le rôle des sols sur la genèse des inondations*. Paris-Orléans, Symposium européen sur les « Problèmes actuels de la protection contre les inondations » 28-30 mars 2012.
http://www.donnees.centre.developpement-durable.gouv.fr/symposium/expose/ST1-1_fra.pdf

Newman P.W.G. & Kenworthy J.R., 1996, The Land use - transport Connection. An Overview, *Land Use Policy*, vol. 13, n° 1, pp. 1-22.

Partoune C., 2012, Développer une intelligence commune du territoire. Éducation relative à l'environnement, Vol. 10, Montréal : UQAM, pp. 103-121.
http://orbi.ulg.ac.be/bitstream/2268/157440/1/06-v10-Partoune_C.pdf

Réseau Idée, 2007, *Optimove (version en bois)*.
http://www.reseau-idee.be/outils-pedagogiques/fiche.php?&media_id=2376

Réseau Idée, 2012, *Urbanistes en herbe. L'aménagement du territoire, ça vous regarde !*
http://www.reseau-idee.be/outils-pedagogiques/fiche.php?media_id=3720

Réseau wallon de Développement rural, 2014, *Les territoires ruraux wallons en 2040. Exercice prospectif*, Cahier du Réseau n° 3.
http://www.reseau-pwdr.be/media/370787/140203_carnet_n3_territoires_ruraux_wallons_2040_prospective.pdf

Rouxel F. & Rist D., 2000, *Le développement durable. Approche méthodologique dans les diagnostics territoriaux*. Paris : CERTU.

Schmitz S., 2012, Un besoin de territoire à soi : quelques clés pour un aménagement des espaces communs. *Belgeo 1-2* (2012), pp. 1-10. <http://belgeo.revues.org/6627>

Le SDER. *Une opportunité pour travailler l'aménagement du territoire en classe. Dossier pédagogique et présentation ppt*. <http://spw.wallonie.be/dgo4/sder/ecoles.php>

Les villes de demain. Défis, visions et perspectives, Union européenne, Politique régionale, octobre 2011.
http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/citiesoftomorrow/citiesoftomorrow_final_fr.pdf

Ruimtelijke ordening in Vlaanderen.
http://www.begeleidzelfstandigleren.com/aardrijkskunde/vijfdes/verstedelijking/3_vlaanderen.html

Schéma de développement de l'espace régional (SDER). Une vision pour le territoire wallon, Projet adopté par le Gouvernement wallon le 7 novembre 2013
<http://spw.wallonie.be/dgo4/sder/dwnld/5806-sderprojetbr1.pdf>

Villes durables. Quelles villes pour demain ? *Les Grands Dossiers des Sciences Humaines*, n° 40, septembre-novembre 2015.