



7. Favoriser les modes alternatifs à la voiture : un urbanisme des courtes distances

Organiser le territoire à partir des principes de l'urbanisme dit «des courtes distances» constitue une alternative à l'étalement urbain. Il est nécessaire d'exploiter les territoires dits à hauts potentiels car moins dépendants de la voiture et s'inscrivant dès lors dans une philosophie du développement durable. C'est le cas des centres urbains mais aussi des petits centres périurbains ou ruraux situés à proximité d'arrêts importants de transport en commun et susceptibles d'accueillir des services.

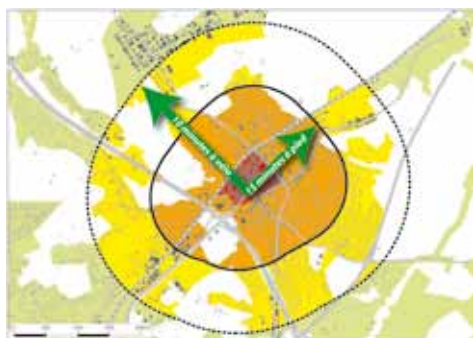
Il convient donc d'organiser ces différentes polarités en se fondant sur les possibilités et les opportunités de déplacements en modes doux (piétons et cyclistes) et en transports en commun dont les coûts environnementaux, sociaux et économiques sont parmi les moins élevés. Cette démarche doit permettre, par le choix de formes urbaines appropriées, de diminuer la consommation d'espace et les coûts de construction mais aussi d'optimiser les équipements et les réseaux nécessaires à l'urbanisation. Cette politique doit promouvoir une dynamisation, un renouvellement et une revalorisation des quartiers centraux et périphériques en tenant compte de leurs fonctions et de leur morphologie.

Témoignage :

Jonathan a 17 ans et vit avec ses parents et sa sœur dans un village près de la frontière française. Ses parents s'y sont installés quand il avait 5 ans. C'était chouette, les jeux dans la nature, une école primaire proche à laquelle il pouvait se rendre à pied, en rencontrant les copains en chemin... mais aujourd'hui sa vision est tout autre... «*Il n'y a rien à faire ici. Je comprends qu'on ne puisse pas apporter des manifestations culturelles sans qu'il y ait des spectateurs en suffisance. Il est donc normal de se déplacer*

pour aller voir un spectacle ou un film. Mais il manque un bus pour pouvoir faire le déplacement. Je sais que le bus doit aussi transporter une masse suffisante de voyageurs, et ici il n'y en a pas assez... mais c'est quand même gênant. Ma copine a le même problème lorsqu'elle veut faire du shopping.» Ces parents n'ont pas pensé à ces problèmes quand ils sont venus habiter ici. Jonathan rêve d'aller habiter avec sa copine là où il disposera des transports en commun et de l'accès à divers services, tout en gardant ce contact avec la nature qui a baigné son enfance. Mais ces endroits existent-ils ? Comment les organiser ?

Ville à pied et ville à vélo



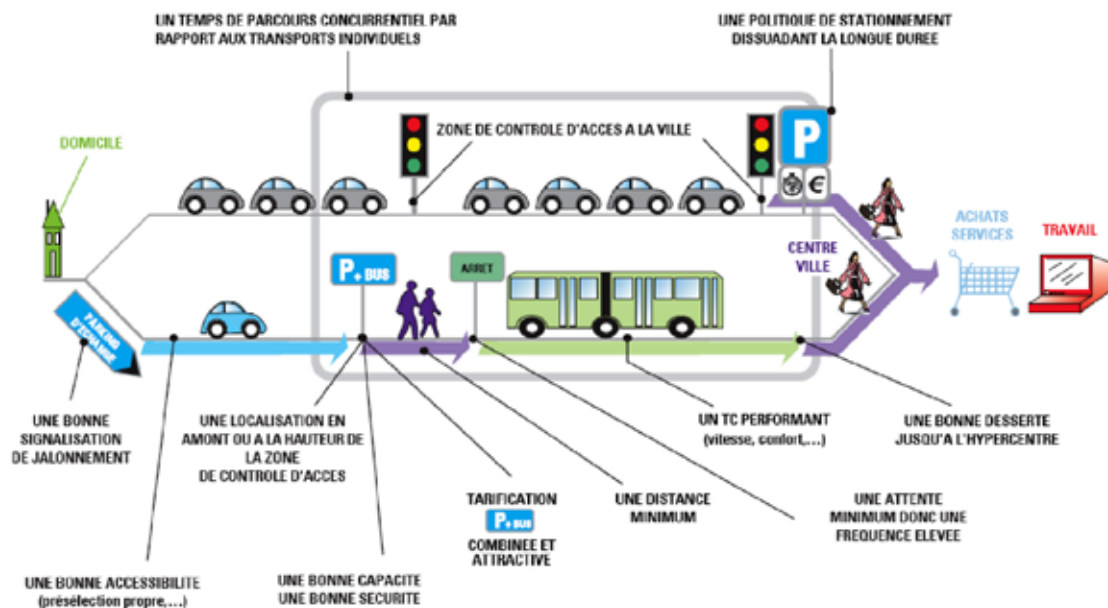
Village à pied



- **Le centre et les abords des gares de transports en commun.** L'aménagement des centres et plus particulièrement des abords de gare poursuit un double objectif : faciliter le report de mode et dynamiser la vie des quartiers centraux. Ce sont des territoires où une grande mixité de fonctions et d'usages doit être établie avec une densité importante, généralement supérieure à 60 logements/hectare. C'est le lieu de «la reconstruction de la ville sur la ville» où il s'agira d'instaurer un équilibre entre nouvelles opérations et respect du patrimoine à conserver.
- **La ville et le village à pied.** Cet espace est situé dans une couronne dont le rayon est de 1 km maximum du centre urbain, d'où il est possible de rejoindre la gare ou le cœur de ville en moins de 15 minutes. Une densité importante doit être promue, en privilégiant la construction d'immeubles à appartements ou de maisons unifamiliales avec un minimum de 40 logements/hectare ou de 30 logements/hectare pour la couronne des petits bourgs périurbains ou ruraux.
- **La ville à vélo.** Ce territoire représente l'espace à partir duquel les services centraux sont accessibles en moins de 7 à 15 minutes à vélo pour les petits centres urbains et villageois. Cette couronne située entre 1,5 et 3 km du centre est propice à la construction de maisons unifamiliales, avec une densité minimale de 25 logements/hectare. Généralement, les terrains disponibles y sont encore nombreux.



Différentes mesures de gestion de la mobilité peuvent être envisagées dans les centres pour favoriser les transferts de mode de transport (source Transitec)



La mise en place d'un urbanisme des courtes distances destiné à modifier les habitudes de déplacement est nécessaire, mais elle ne suffit pas. Il est également important de prendre des mesures visant à favoriser les reports de mode, par exemple :

- proposer un transport collectif d'une qualité de service (fréquence, ponctualité, sécurité...) telle qu'elle en devient persuasive ;
- décourager l'usage de la voiture en limitant le stationnement et en réaménageant les espaces publics ;
- favoriser la marche et l'usage du vélo par la mise en place de cheminements courts et parfaitement sûrs.



Pour en savoir plus

La CeMathèque n°26. Les systèmes de transports collectifs structurants. Disponible en ligne : http://mobillite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/formation_information_sensibilisation/cem/cematheque/



**Les ateliers
du territoire**



Wallonie