

**NOTE COMMUNE  
DES ORGANES CONSULTATIFS DES TROIS REGIONS  
SUR LE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL**

Région Flamande

***Strategische Adviesraad - Ruimtelijke ordening - Onroerend erfgoed (SARO)***

Région de Bruxelles-Capitale

***Commission Régionale de Développement (CRD)***

Région Wallonne

***Pôle Aménagement du Territoire (PAT)***

Mars 2019

---

**CONTEXTE**

Les trois organes consultatifs régionaux en matière d'aménagement du territoire, - le Strategische Adviesraad ruimtelijke ordening en onroerend erfgoed (SARO) pour la Flandre, la Commission régionale de développement (CRD) pour Bruxelles et le Pôle Aménagement du territoire (PAT) pour la Wallonie -, ont décidé de se rencontrer autour de problématiques communes, considérant que les défis en matière d'aménagement du territoire doivent se penser de manière transversale. Un premier symposium s'est tenu en date du 21 novembre 2018.

Le défis à relever sont en effet semblables dans chacune des régions. Ainsi le territoire est un lieu où s'expriment les différents défis sociétaux, environnementaux, économiques et de mobilité : changement climatique et transition écologique, gestion des ressources foncières, croissance démographique, évolutions technologiques, mondialisation de l'économie, mobilité accrue, etc.

Les trois organes consultatifs ont débattu de quatre thématiques transversales, comme cadre, pour rencontrer ces défis :

- 1) la densification/ l'optimalisation / la qualité territoriale,
- 2) la mobilité/les réseaux de transport
- 3) le polycentrisme/ les pôles/ les réseaux/ les échelles optimales pour la politique territoriale
- 4) la gouvernance.

L'objectif de ce symposium était de s'informer des approches existantes, de mener une réflexion avec les membres des organes consultatifs respectifs des trois régions et de se concentrer sur les défis communs de la politique d'aménagement du territoire.

Ces échanges ont montré des grandes similitudes, un questionnement largement partagé et quelques conclusions partagées par tout le monde sur les thématiques suivantes :

## **1. LES CONSTATS RELATIFS A L'ORGANISATION DU TERRITOIRE**

### **1) La densification/ l'optimisation spatiale / la qualité territoriale**

Nous constatons partout une poussée démographique, une raréfaction du sol et de défis écologiques importants. Une certaine densification est rendue nécessaire. La population est amenée à devenir de plus en plus urbaine.

Par ailleurs, l'aménagement du territoire existant, avec sa structure de ville nébuleuse et une occupation du sol très largement éparpillée pose donc problème à différents niveaux (mobilité, transition durable, énergie, équipements, etc.). Cela nécessite donc de mettre à l'ordre du jour la/les politiques de densification nécessaires. En tout, l'aménagement du territoire dans les trois régions est dans une phase de transition structurelle.

Il faudra donc :

- Expliciter la densification de manière appropriée, intégrée, rationnelle et durable ;
- Optimiser le territoire urbain ou suburbain et ses multiples interactions ;
- Préserver la qualité de vie :
  - Assurer une mixité fonctionnelle et sociale, avec un accès aisé aux équipements et aux services,
  - Assurer la protection, le maintien, voire l'augmentation de certains espaces verts accessibles au public,
  - Différencier les opérations de densification selon les spécificités des pôles, les quartiers, les communes ;
- Assurer un pilotage adéquat, accompagné d'outils, de moyens et de réglementations existants ou à mettre en place pour encadrer cette densification.

### **2) La mobilité/les réseaux de transport**

La mobilité (la voiture en particulier) engendre une pression énorme sur l'aménagement du territoire, du fait de son impact et de ses incidences importantes notamment au niveau de l'environnement et de l'espace public. De plus, la demande en déplacement va croître et la manière de se déplacer va évoluer. D'un point de vue de l'aménagement du territoire et de la planification, nous ne pouvons plus seulement aborder la question de la mobilité comme une question de transport, mais aussi comme une question d'accessibilité et de partage de l'espace.

Il est donc nécessaire :

- De desservir l'ensemble du territoire et ses pôles de développement spécifiques, de manière rapide et aisée ;
- De miser sur la multimodalité et d'inverser les priorités en introduisant le principe STOP (marcher – pédaler – transport en commun – transport privé) ;
- D'assurer une collaboration permanente et étroite entre les divers acteurs des transports publics et ceux de l'aménagement du territoire en optimisant la qualité des liaisons qu'elles soient intra-urbaines ou inter-urbaines ;
- D'assurer un service intégré des offres des différents organismes (SNCB, De Lijn, STIB, TEC) ;
- De suivre et anticiper l'évolution rapide de la mobilité prenant en compte les nouvelles mobilités dans une vision globale qui implique aussi une réorganisation de l'espace public.

De plus, afin de répondre à l'évolution des pratiques urbaines, il s'agira également :

- D'intégrer de nouveaux services complémentaires dans les pôles de transport (co-working, smart workcenter, commerces de proximité et points de livraison de petits colis.) et de prévoir, à cet effet, les aménagements adéquats pour les accueillir ;
- De limiter les besoins de circuler : en pensant local avec la création de synergies locales en favorisant une gestion du métabolisme des circuits courts (la relocalisation du travail et le « made in » : fab labs, agriculture de proximité, par exemple, pourront contribuer à cet objectif) ;
- De miser sur un choix judicieux d'implantation des organismes publics, grandes infrastructures, logements sociaux....

### **3) Les réseaux/ structure du territoire avec le polycentrisme et la multipolarité/ les échelles optimales pour la politique territoriale**

Les défis de la densification et de la transition modale de mobilité, comme par ailleurs les défis écologiques, climatiques ou sociaux, imposent une vision plus transversale de la planification du territoire, au-delà des limites des différents niveaux national, régional ou local et une attention particulière pour les connectivités et les transterritorialités.

Les trois commissions relèvent l'importance de :

- Considérer les différents réseaux dont les villes et/ou les régions font partie ;
- Considérer les interactions des villes et/ou des régions avec leur hinterland et leur zone métropolitaine. Il s'agit donc de prendre en compte la notion de « Zone Fonctionnelle Urbaine » ;
- Développer une structure territoriale multipolaire et multi-échelle:
  - De ville et/ou de région polycentrique qui inclut plusieurs centres urbains de plus petite dimension ;

- De ville et/ou de région multipolaire avec des pôles aux caractéristiques spécifiques ;
- Considérer les différentes échelles du territoire, de la plus large à la plus locale ;
- Aller à la recherche des structures écosystémiques à différents niveaux: le territoire local de la ville et de son hinterland, le territoire plus large, jusqu'au niveau morphologique transfrontalier qui font sens au niveau écologique, qui peuvent fournir les services écosystémiques et qui peuvent être les différents niveaux d'une transition durable.

Il y a lieu de souligner l'importance qu'il y a de voir s'installer, d'une manière durable, une articulation entre les pôles locaux et ceux d'ampleur métropolitaine. Ainsi, une architecture lisible du territoire peut être produite.

Cette attention particulière pour les connexions et les interactions doivent favoriser une coopération plutôt qu'une concurrence entre les pôles, qui sont plutôt des nœuds dans des réseaux que des territoires contigus.

Les politiques de la mobilité, de l'économie et de l'emploi (travailleurs transfrontaliers et grosses infrastructures économiques et logistiques en tant que « nœuds » économiques, comme les ports ou les gares, les grands centres commerciaux), du sport, des soins de santé, ... doivent être réfléchies dans leurs multiples interactions entre régions. Toutes ces activités sociales et économiques « prennent place », « ont lieu » et doivent donc faire partie d'une planification transversale.

L'accessibilité du territoire polycentrique et multipolaire doit garantir une offre en transports en commun efficace, avec un réseau suffisamment étendu qui permette un accès aisé non seulement local, mais aussi aux différents centres urbains, pôles plus spécifiques ainsi qu'aux grandes infrastructures. Les pôles se verront, par ailleurs, renforcés dans leur spécificité, par les aménités qu'ils pourront offrir.

Il apparaît, en outre, clairement, qu'au travers des réseaux urbains, différentes échelles apparaissent et qu'il y a lieu d'adapter les développements spécifiques au niveau des pôles, selon des échelles de niveau local et communal, régional ou métropolitain.

En général, les discussions ont amené une vision assez partagée sur l'importance de planifications transversales et connectées, non seulement au niveau des connexions régionales, mais aussi au niveau des différentes échelles de planification (région, ville, communes) et au niveau des différents secteurs d'activités économiques, environnementales, de logement, sociales etc. Le développement territorial, et surtout dans cette phase de multiples transitions, a besoin de plus de rencontres, plus de transversalités et plus de synergie dans la gouvernance.

## 2. GOUVERNANCE

La gouvernance est déterminante dans le développement territorial. En dehors des considérations purement politiques, il s'agit d'analyser la manière dont les projets doivent se co-construire dans une vision commune de développement.

- La gouvernance est le premier jalon à poser pour développer un territoire. Même si cette gouvernance est organisée sur différentes échelles et avec différentes compétences, il s'agit d'un seul aménagement d'un seul territoire.
- La gouvernance doit donc se fonder sur la notion de co-construction et de participation (à tout niveau de pouvoir) et pas simplement sur l'information ou la consultation ;
- Cela vaut surtout pour les territoires transfrontaliers comme Lille Métropole, l'Eurorégion, la Zone Urbaine Fonctionnelle de la RBC jusqu'à la grande structure du delta des grandes rivières. Cela vaut aussi pour les liens structurants comme les canaux ou les autoroutes.
- Une bonne gouvernance implique la société civile et le secteur privé :
  - Instances consultatives représentatives de la société civile qui apportent leur connaissance,
  - La société citoyenne de la rue en lui permettant de mieux comprendre son rapport à un métabolisme complexe et à ses enjeux par l'instauration d'un travail pédagogique. Comprendre permet, en effet, d'adhérer plus facilement à un projet,
  - Changer de paradigmes et inclure dans la co-construction des projets, la richesse des expériences de la jeunesse et restaurer leur confiance dans le politique ;
- Mettre en place des structures plus pragmatiques et concrètes (notamment pour favoriser les échanges public/privé pour le développement des projets);
- Avoir une vision à long terme et ne pas se limiter à une seule législature ;
- Viser l'entraide et la complémentarité des acteurs pour une bonne gouvernance.

Les trois commissions et les participants au symposium ont été très satisfaits de ces échanges tant au niveau de la richesse des informations et analyses partagées, qu'au niveau des défis et considérations communes. Ils vont continuer les rencontres au niveau des instances des trois commissions en organisant des colloques thématiques sur des questions transversales comme les défis de la gestion écosystémique, les implications pour la planification des transitions en mobilité ou la politique des villes et le rapport à leurs bassins de vie.

En conclusion, il ressort de cette rencontre que les trois Conseils demandent de renforcer les collaborations transrégionales en vue de mener des politiques régionales de développement territorial cohérentes et compatibles entre elles et qui tiennent compte de l'ensemble des interactions possibles entre régions.