

Lettre d'info





Sommaire

Editorial

Le dossier du moment “Vers des villes et des villages à 10 minutes”

Focus sur un nouvel outil de communication de la Maison de l'urbanisme du Hainaut

EDITORIAL

Le recentrage de l'urbanisation dans des centralités urbaines et villageoises, prôné par le Schéma de Développement Territorial (SDT) s'accompagne d'un modèle "renouvelé" de l'organisation territoriale.

Ce modèle doit permettre aux habitants et aux travailleurs un accès à moins de 10 minutes à pied (ou à vélo) aux commodités résidentielles, aux activités commerciales, aux espaces verts, à des solutions de mobilités collectives et/ou partagées et aux activités tertiaires compatibles avec l'habitat pour que chacun puisse apprendre, travailler, s'approvisionner, s'aérer, se cultiver, se soigner, se dépenser, s'alimenter localement, se rencontrer et s'entraider. Ce modèle limite la dépendance à la voiture individuelle et facilite le développement des mobilités décarbonatées et abordables au plus grand nombre [1].

Ce concept implique un changement radical non seulement, de modèle territorial mais aussi de société et de mentalités.

En effet, depuis la fin de la seconde guerre mondiale, pour "mieux vivre", plusieurs générations ont été imprégnées par la théorie de la nécessaire séparation des fonctions [2], théorie soutenue par la démocratisation d'un moyen de transport individuel et tellement efficace, la voiture.

On est donc face à deux défis : se réapproprier des espaces centraux et abandonner un objet fonctionnel mais aussi, pour certains, devenu psychologiquement indispensable, notre voiture.

Les centralités urbaines et villageoises devront donc être attractives et intégrer une "autre" mobilité, agréable et accessible à tous.

Les Schémas de Développement Communaux (SDC) devront envisager des pistes de solution.

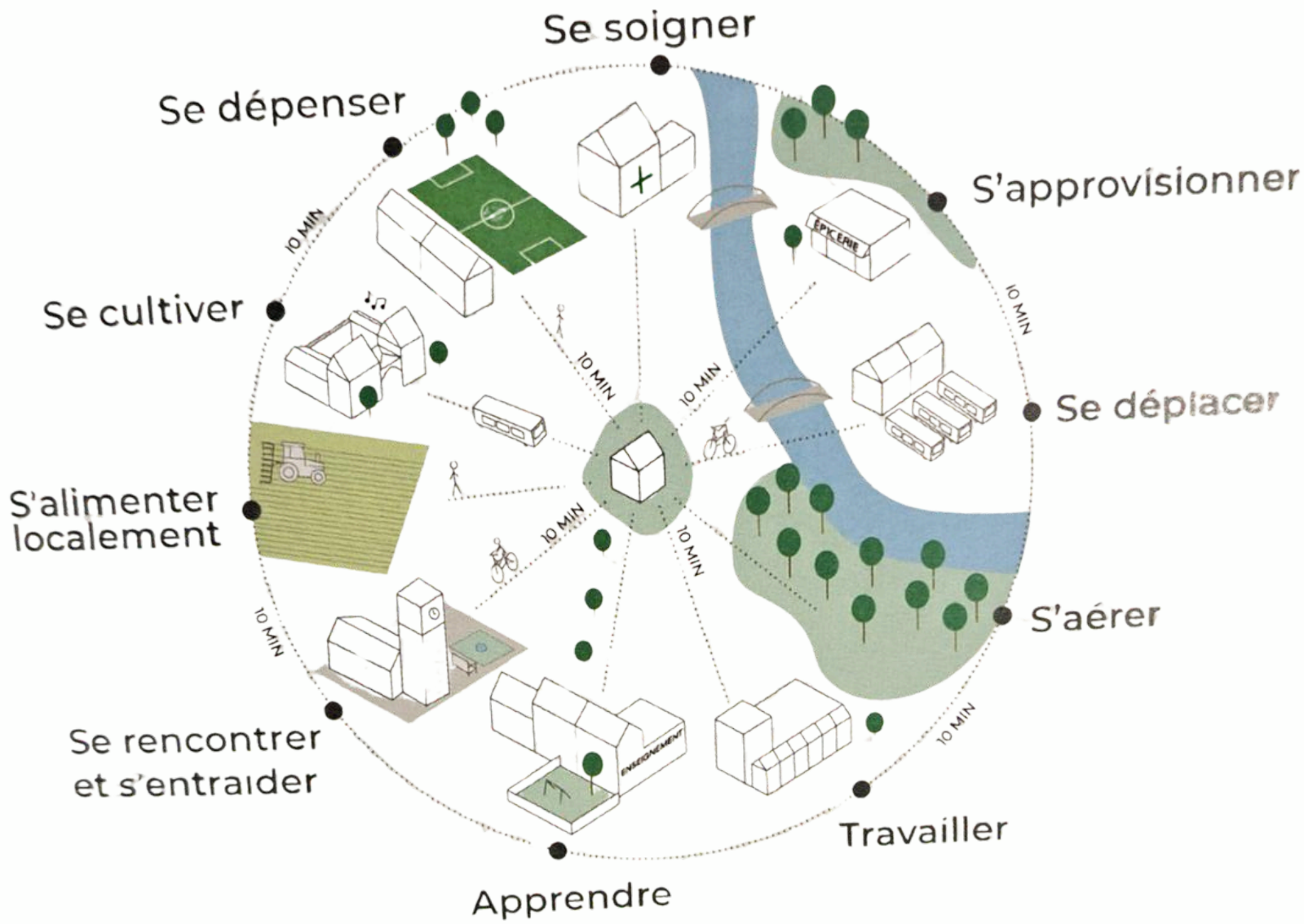


Schéma de l'organisation de la ville à 10 minutes  
© SDT page 255

[1] SDT : <https://territoire.wallonie.be/storage/territoire/documents/content/publication/sdt-web-pages.pdf> - Page 255

[2] Charte d'Athènes - [https://fr.wikipedia.org/wiki/Charte\\_d%27Ath%C3%A8nes\\_\(1933\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Charte_d%27Ath%C3%A8nes_(1933))

[https://orbi.uliege.be/bitstream/2268/227386/1/GBrausch\\_ChartesAthenes.UnClassique\\_D3.pdf](https://orbi.uliege.be/bitstream/2268/227386/1/GBrausch_ChartesAthenes.UnClassique_D3.pdf)



# LE DOSSIER DU MOMENT

## VERS DES VILLES ET DES VILLAGES À 10 MINUTES

### Le concept face à la réalité du terrain

Il est important de préciser que la ville à 10 minutes est un slogan. D'autres pays, d'autres régions évoquent, par exemple, la ville du quart d'heure mais aussi le territoire des 30 minutes [3].

Le concept qui se cache derrière toutes ces temporalités est le territoire des "courtes distances", celles qui permettent de se déplacer sans pénibilité, à pied ou à vélo, pour bénéficier des services de base fournis par une centralité.

La volonté d'une accessibilité offerte à tous !

Mais plusieurs difficultés surgissent rapidement.

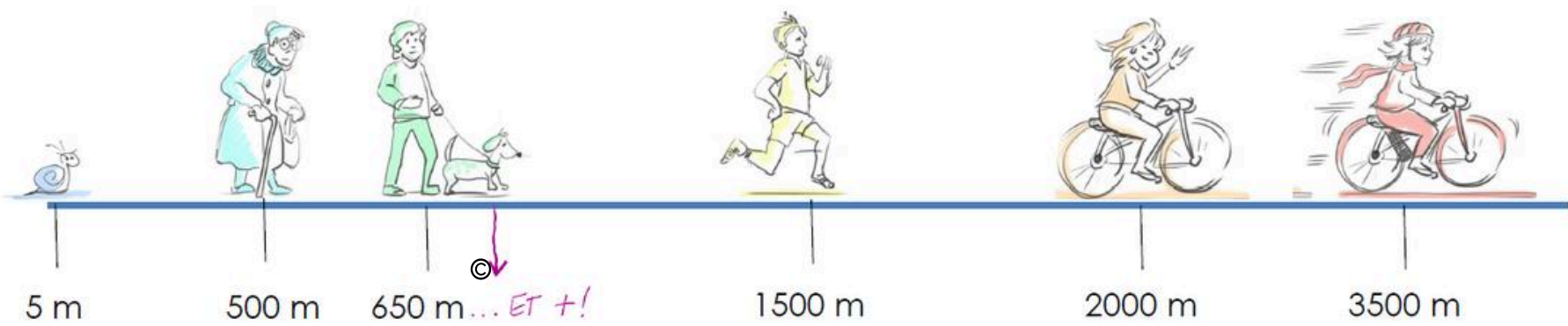
Tout d'abord, la notion de pénibilité dans les déplacements est toute relative.

Un déplacement à pied n'est pas ressenti de la même manière par une personne jeune et en bon état physique ou par une personne plus âgée ou par une personne accompagnée de deux jeunes enfants ou poussant un landau.

Il est aussi vécu différemment selon la qualité de l'environnement traversé, la praticabilité des trottoirs, la météo, le relief, les barrières physiques ou liées aux activités humaines, ...

Et cette réalité est tout aussi effective lors de déplacements à vélo.

© CPDT - 2025



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



Bruxelles : conception d'un parc en intérieur d'îlots reliant des quartiers du centre de Bruxelles



Mons centre : la rue des Frippiers dont les pavés colorés agrémentent le parcours faisant (presque) oublier le relief



A Tain (France) : quand une barrière empêchant le trafic routier devient un obstacle pour certains cyclistes

Autre problématique : tous les services ne pourront pas être disponibles partout sur le territoire wallon.

Celui-ci n'est, en effet, pas composé uniquement de centralités urbaines pouvant proposer de multiples services.

C'est dans cette configuration que la notion de territoire à 30 minutes prend son sens.

Dès lors, le souhait de diminuer la dépendance à la voiture et de réduire les modifications climatiques dues aux activités humaines, plaide en faveur de l'utilisation des transports en commun.

Il est donc tout autant indispensable d'offrir des transports en commun de qualité qui permettent d'accéder aux centralités plus importantes, mieux équipées.

Les communes n'ayant pas la main sur cette matière, il est indispensable que les services régionaux se coordonnent.

D'autant plus que le principe STOP hiérarchisant les modes de déplacement est inscrit dans la déclaration gouvernementale wallonne, depuis 2019.



© Tous à pied

[3] Moreno Carlos, La ville du Quart d'heure - Editions Eyrolles - Octobre 2025



## Le principe STOP et son intégration dans le Schéma de Développement Communal (SDC)

Le principe STOP est un concept créé il y a 25 ans, en Flandre, en réaction à la politique de mobilité menée alors par la Région Flamande. C'est donc un acronyme de mots néerlandais, qui hiérarchise les différents modes de déplacement à privilégier, de la mobilité active à la voiture individuelle en passant par le vélo et les transports en commun.

S (stappers) pour les piétons, T (trappers) pour les cyclistes, O (openbaar vervoer) pour les transports publics et P (privé vervoer) pour la voiture individuelle.

Ce principe prône un complet renversement des priorités dans la valorisation des modes de transports au sein des politiques de mobilité. Il signifie l'arrêt de la politique bien ancrée du « tout à l'automobile ». Il s'agit, dans les politiques et les aménagements d'espaces publics, de privilégier les piétons et les modes actifs (vélos, trottinettes), les transports en commun, et en dernier lieu, les voitures.

En 2019, ce principe est intégré dans la Déclaration de Politique Régionale wallonne. La Wallonie a ainsi rejoint les autres régions dans la reconnaissance et la prise en compte de ce concept. Concrètement, cela signifie améliorer les cheminements piétons (trottoirs, traversées piétonnes), leur donner plus de place, diminuer l'emprise de la voiture sur l'espace public et améliorer leur convivialité, améliorer la sécurité des déplacements à vélo et des transports en commun, leur accessibilité et l'offre commerciale.

En 2024, le SDC a défini des objectifs qui devront être déclinés dans les SDC. Parmi ceux-ci : soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux spécificités territoriales et au potentiel de demande. Et qui se décline au niveau communal en :

- Structurer le territoire et les mobilités en fonction des centralités [...] pour limiter les besoins en déplacement et favoriser les modes actifs”.

- Définir des mesures pour améliorer la qualité des espaces publics, et en particulier les voiries, en appliquant le principe “STOP”.

L'ampleur de la tâche est énorme. Mais les efforts commencent à se faire ressentir.

De plus en plus de places publiques historiquement dédiées au stationnement automobile sont réaménagées en véritables espaces conviviaux, lieux de rencontres et de réjouissances. Des infrastructures sécurisées pour les piétons et les cyclistes sont créées, entre autres aux abords réorganisés des gares.



Hamois, la plaine Hubine, en centralité villageoise : un lieu autrefois destiné au stationnement, devenu “parc rural” où les différents mode de déplacement se cotoient. Auteur de projet : Atelier Paysage, srl 2024



Châtelet : une nouvelle passerelle cyclo-piétonne, en centralité urbaine, inaugurée en septembre 2025, elle relie deux quartiers de la ville, séparés par la Sambre. Ce nouvel accès facilitera le cheminement sécurisé pour les piétons et les cyclistes vers les écoles, les commerces, les quartiers habités et la gare.



Mouscron : le projet porte sur l'aménagement de la place de la gare, la transformation de la gare des bus, la création d'une passerelle sur le chemin de fer, l'aménagement de la place A. Motte et la reconfiguration de la voirie régionale dans sa traversée urbaine. Le projet est issu d'une collaboration entre la Ville de Mouscron, la RW et la TEC, qui a permis de réorganiser de manière cohérente ce pôle multimodal en centralité urbaine. Dessin et Construction Auteurs de projet : Dessin et Construction,srl - Arcadis,sa

En savoir plus...  
Noels Geert, Le choc climatique, 20 solutions pour une Belgique « Zéro carbone » en 2050 - Editions Racine



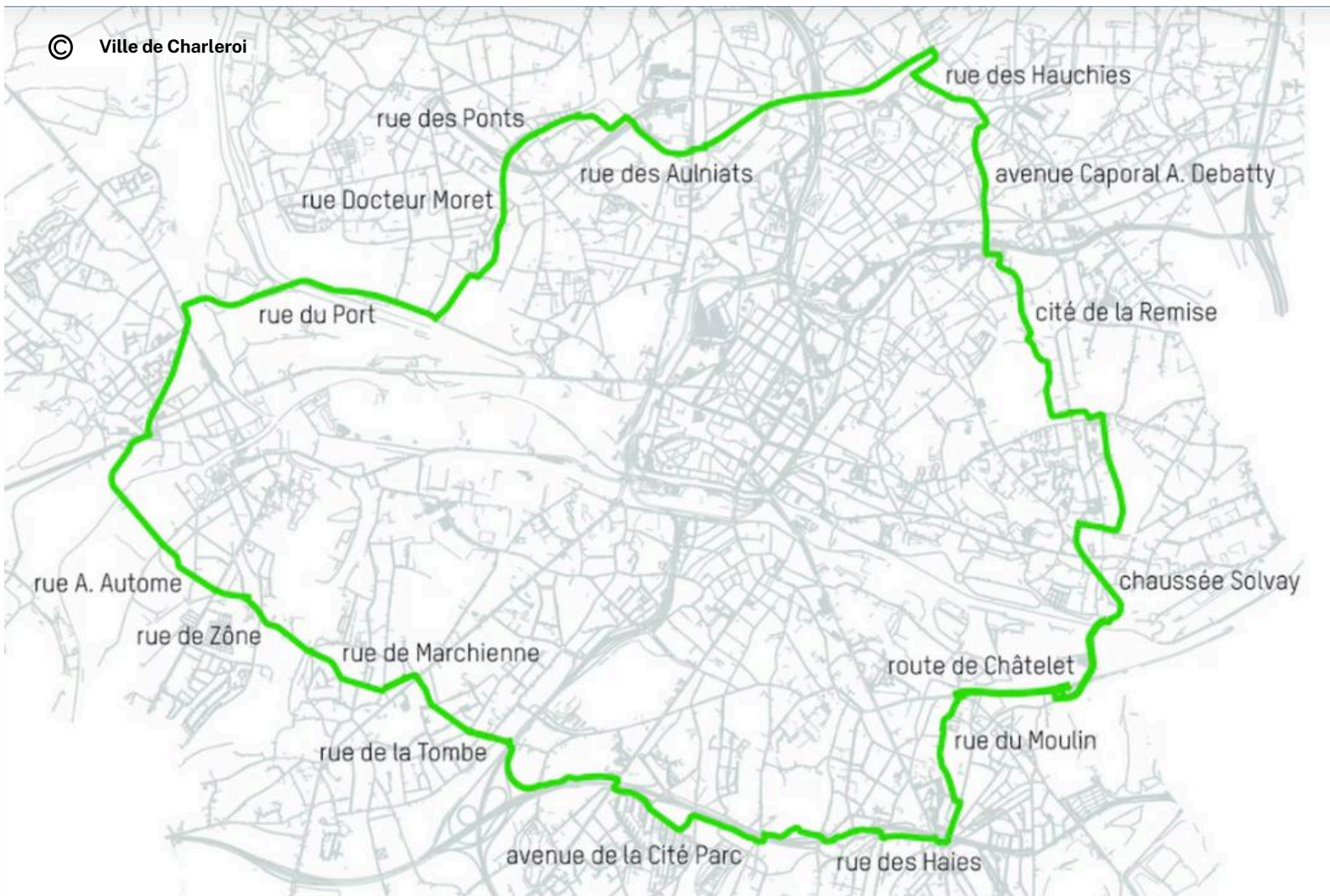
Et aussi des projets territoriaux

Un ring cyclable à Charleroi

Depuis quelques années, les carolos entendent régulièrement parler d’un “ring vélo”.

Et depuis peu, ils rencontrent par-ci, par-là, quelques aménagements. Ce n’est pas une infrastructure lourde du type Ravel, en site propre. Il s’agit plutôt d’un itinéraire cyclable le plus sécurisé possible, regroupant une grande diversité d’aménagements de manière à s’intégrer sans trop de casse dans un tissu urbain et un réseau de voiries existants.

Ce ring permettra de relier différents quartiers autour du centre-ville de Charleroi. Certains axes privilégiés, dont le Ravel de bord de Sambre, font le lien avec le centre. Ce réseau en devenir permettra ainsi d’augmenter le rayon d’action des cyclistes, y compris dans ce “périmètre de 10 minutes”.



Ring vélo de Charleroi

FOCUS SUR...  
DES VIDÉOS D’INFORMATION ET DE FORMATION

La Maison de l’urbanisme du Hainaut a conçu une vidéo informative intitulée : “CCATM - Missions et composition”.

Cliquez [ici](#) pour accéder au lien. N’hésitez pas à la diffuser !

En 2026, paraîtra une deuxième vidéo qui complètera l’information : “CCATM - Fonctionnement et bonnes pratiques”.

L’équipe de la Maison de l’urbanisme du Hainaut vous souhaite une excellente année 2026 !



**Maison de l’urbanisme  
du Hainaut**

Espace Environnement  
rue de Montigny 29  
6000 Charleroi  
Tel. : 071/300.300

E-Mail : [info@muhainaut.be](mailto:info@muhainaut.be)  
<https://www.muhainaut.be/>



Cette lettre vous est aussi ouverte. N’hésitez pas à nous faire part de vos informations à diffuser ou de vos suggestions de sujets à développer, via notre e-mail : [info@muhainaut.be](mailto:info@muhainaut.be)