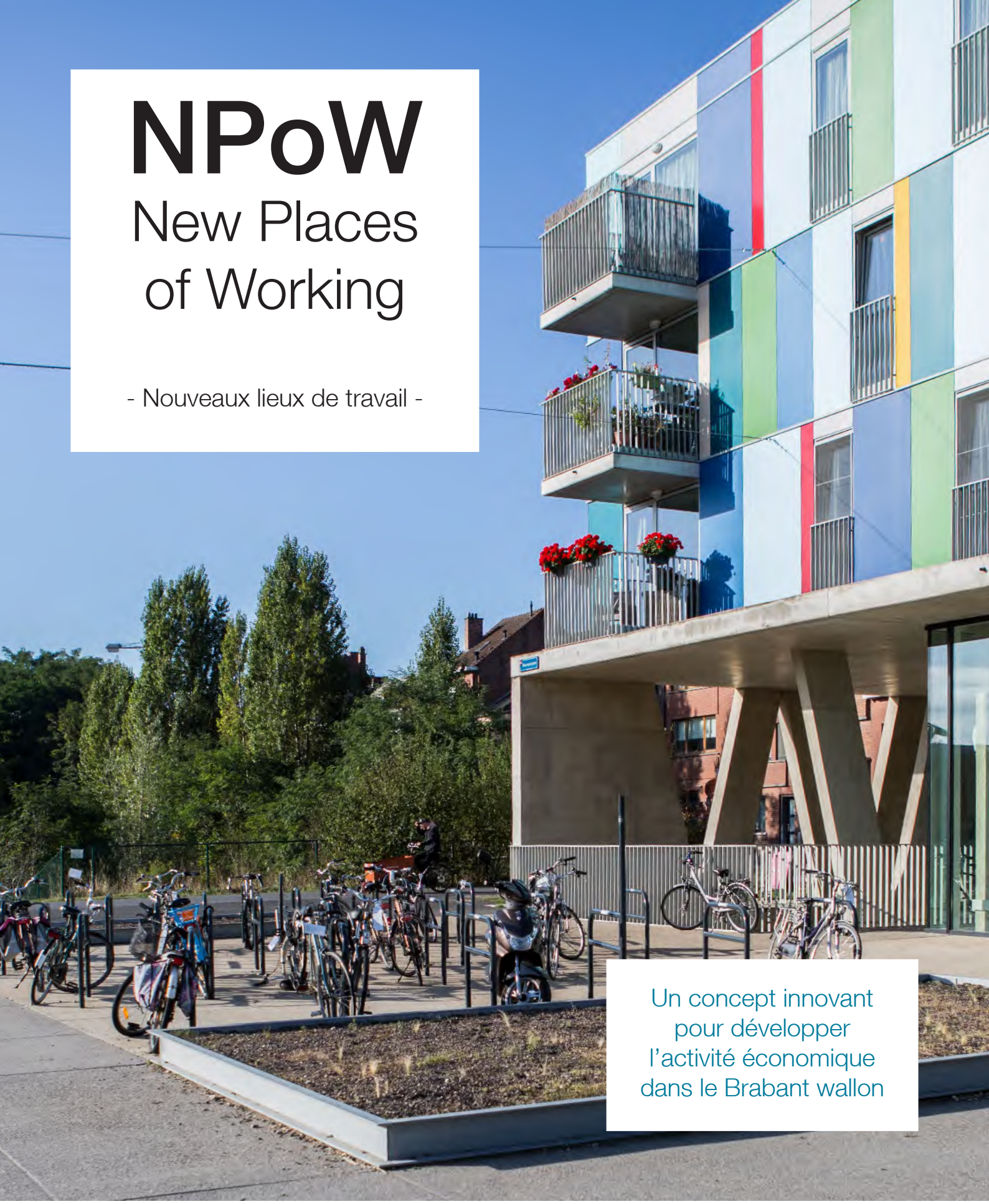
NPoW
New Places of Working

- Nouveaux lieux de travail -



Un concept innovant pour développer l'activité économique dans le Brabant wallon

Le Brabant wallon

Les NPoW visent à répondre à plusieurs défis : réduire les distances à parcourir, développer les alternatives à la voiture - en misant sur le vélo notamment, favoriser de nouveaux modèles économiques - s'appuyant sur les nouvelles technologies de l'information et les économies de proximité, ainsi qu'offrir de nouvelles opportunités en termes de logements.

Le territoire du Brabant wallon est témoin de trois mutations structurelles au sein de la société. Elles concernent la mobilité, le développement économique et l'habitat. Le concept des nouveaux lieux de travail (NPoW pour New places of Working) a été développé pour répondre à celles-ci.

Les formes de mobilité évoluent et doivent se passer davantage de la voiture. Les NPoW contribueront à favoriser les alternatives à la voiture, d'une part, et à limiter les distances de déplacements, d'autre part. Ainsi ils s'appuient sur l'usage des modes actifs qui prennent une importance croissante, notamment avec le succès du vélo électrique, sur la complémentarité des différents modes de transports (individuels et collectifs) et sur le développement des infrastructures liées aux déplacements rapides à vélo.

La déconcentration et la restructuration des lieux et secteurs d'activités (grâce aux nouvelles technologies de l'information) permettent de réduire les distances à parcourir entre le domicile et le lieu de travail. Les NPoW s'inscrivent dans cette économie de la proximité et ciblent les petites et moyennes entreprises qui constituent un tissu dense dans des secteurs traditionnels ou plus innovants. Depuis des années déjà, ces entreprises se déploient sous des formes plus collaboratives. Les NPoW veilleront à garantir leur ancrage et leur croissance sur le territoire du Brabant wallon en consolidant le tissu existant, en favorisant de nouveaux modèles économiques (économie circulaire, tiers lieux…) et en renforçant l'attractivité d'une économie de proximité via une mixité des fonctions. Ils visent ainsi à créer de nouveaux emplois et à proposer des pôles d'emplois décentralisés, mieux répartis sur le territoire du Brabant wallon.

Enfin, en matière d'habitat, les NPoW offrent de nouvelles opportunités en termes de logements abordables et adaptés répondant aux besoins résidentiels actuels et anticipant ceux de demain. De nouveaux modes d'habitat émergent, plus économes en ressources et soucieux de l'évolution de la structure des ménages. Ainsi, la croissance du nombre de petits ménages incite à de nouvelles manières d'habiter dont la cohabitation ou autres formes de regroupements. De même, le coût croissant de l'immobilier pousse souvent les familles à opter pour des logements plus petits mais en gardant comme critère déterminant un cadre de vie qualitatif et aéré. La crise sanitaire liée au COVID-19 a, en outre, amplifié la recherche d'une proximité à la nature.

Pour relever ces défis, le développement des NPoW s'appuie sur trois ambitions générales :

- Consolider la structure territoriale polycentrique du Brabant Wallon à travers l'approche du territoire des 20 minutes ;
- Renforcer l'attractivité « naturelle » du Brabant wallon ;
- Concevoir des formes et organisations spatiales innovantes et désirables.

Ces ambitions générales se déclinent selon la localisation des sites sur lesquels le concept est développé. L'analyse des potentialités et des contraintes des sites permet de traduire les ambitions des NPoW selon le contexte de son développement.

Trois configurations territoriales et urbanistiques sont retenues pour appréhender les déclinaisons spatiales des NPoW :

- **Les sites en renforcement** d'une polarité principale ou secondaire. Ces sites sont inscrits au sein de la polarité, selon une structure et une organisation spatiale existante. Le nombre de travailleurs, de clients ou d'usagers pouvant rejoindre le site en 20 minutes à pied ou à vélo[1] est, dès lors élevé profitant de cette localisation centrale. Leur développement permet de renforcer la polarité.
- **Les sites en appui** se situent à moins de 20 minutes à vélo d'une polarité principale ou secondaire. Leur développement s'inscrit en accord et de manière complémentaire à la polarité sur laquelle ils s'appuient tout en s'intégrant dans la structure et l'organisation spatiale des quartiers au sein desquels ils prennent place.
- **Les sites en développement autonome** vis-à-vis d'une polarité principale ou secondaire se localisent à plus de 20 minutes en vélo de ces polarités. Leur potentiel de développement est assez indépendant des polarités. Cette autonomie permet d'envisager des activités de dimensions plus importantes. Le développement d'activités économiques en milieu rural est une priorité.

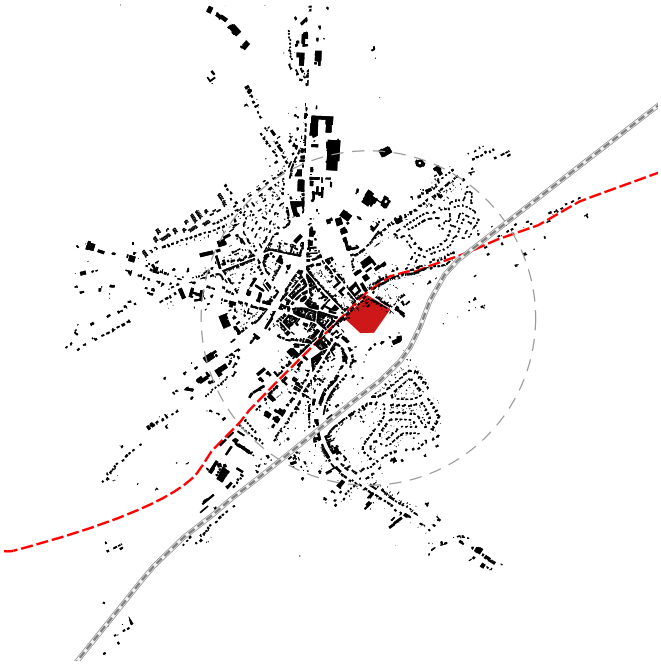
Les NPoW ambitionnent de conforter le Brabant wallon comme territoire des 20 minutes, attractif et désirable.

Ils se déclinent selon 3 configurations : les sites en renforcement, les sites en appui et les sites en développement autonome.

1 Sur base d'une vitesse moyenne de 15 à 20 km/h.

Site en renforcement

Les sites en renforcement sont localisés au cœur ou à proximité directe d'un pôle principal ou secondaire et jouissent d'une bonne accessibilité multimodale. Les NPoW proposent une diversité fonctionnelle complémentaire avec la dynamique du pôle et participent à l'attractivité de celui-ci. Les développements urbanistiques du NPoW s'articulent avec le tissu bâti existant.

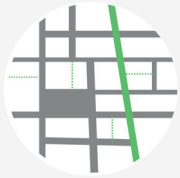


Déclinaison urbanistique : à retenir

Une diversité fonctionnelle incluant des activités économiques, des services, des équipements et des logements

Des îlots de taille réduite, des bâtiments d'emprise similaire au bâti présent dans les quartiers adjacents

Une continuité morphologique du bâti, une trame urbanistique perméable



Un espace public maillé et multimodal

Légende

Habitat

Activités économiques

Services et équipements

Véloroute

Espace partagé

Séparation des modes

Références

RecyK est un complexe basé sur le secteur du recyclage (activités culturelles, FabLab, centre de tri...). Traversable en vélo, il connecte une rue enclavée d'Anderlecht au Canal. Cette connectivité participe aussi à la visibilité des activités.

Technicité est une structure comprenant un hall relais, des espaces de coworking, des logements, un incubateur d'entreprises, un espace de convivialité du CPAS, des bains-douches publics. Il est situé à Tournai et développé par IDETA L'espace public traversant participe à l'intégration du projet.

Un nouveau quartier structurant au sein du pôle primaire ou secondaire, un quartier de travail et de vie animé.

Le NPoW développé sur un site en renforcement devient un nouveau quartier structurant au sein de la polarité.
Le maillage des réseaux viaires motorisés et cyclables, la continuité des morphologies bâties, des trames paysagères et écologiques leur assurent une insertion dans la structure existante.

Pour réaliser une insertion réussie de ce site en renforcement, il faudra veiller, en priorité, à réaliser un réseau cyclable dense, une trame urbanistique perméable - comportant donc de nombreuses ouvertures facilitant les déplacements, grâce à une fine maille d'espaces publics et des îlots de taille relativement réduite -, ainsi qu'un bâti de type urbain. Les bâtiments de grande emprise au sol n'y seront, dès lors, pas privilégiés. Une attention particulière sera donnée à l'architecture de qualité et visera à limiter les éléments de rupture urbanistique. Si des bâtiments préexistent, leur valeur patrimoniale déterminera l'opportunité de les maintenir. La diversité fonctionnelle attendue sur un site en renforcement invite à envisager la polyvalence et la réversibilité des espaces dans la réflexion sur le projet.

Le NPoW développe un espace public qui consolide le maillage existant et peut proposer un nouvel espace structurant pour tout un quartier. Il est conçu pour accueillir prioritairement les piétons et les cyclistes. Il est préférentiellement aménagé en espace partagé pour autant que l'intensité des flux motorisés soit maîtrisée. A défaut, une séparation spatiale des modes peut s'avérer un choix plus judicieux. L'espace public, généreusement planté, y sera avant tout un espace de rencontre et de convivialité. Les équipements vélo, dont les parkings sécurisés, sont ici, comme ailleurs, un indispensable élément de programmation.

La bonne accessibilité et la dynamique de pôle offrent de multiples opportunités pour un développement mixte.

La localisation au cœur ou à proximité directe d'un pôle principal ou secondaire, combinée à une bonne accessibilité, induit un grand potentiel de captation de population active. Le NPoW tire ainsi profit de la dynamique du pôle et de sa diversité fonctionnelle.

Ce potentiel offre aux sites en renforcement l'opportunité d'accueillir des activités économiques qui requièrent une diversité de profils, allant du personnel qualifié à des profils plus généralistes. Ces sites peuvent offrir une complémentarité fonctionnelle par rapport au pôle et répondre aux besoins en logements, en équipements et en services. Il existe aussi une opportunité de développer des tiers-lieux en lien avec l'animation urbaine. Le secteur associatif qui est généralement bien représenté au sein des pôles pourrait y trouver sa place.

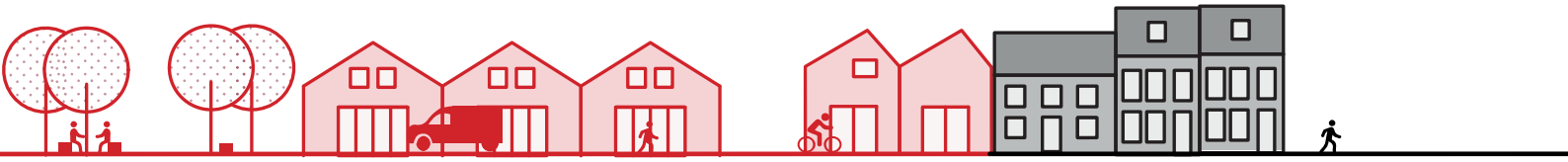
La localisation du site en renforcement au sein d'une polarité où les fonctions présentielles sont importantes est propice pour développer l'usage du vélo en général et les activités liées au vélo en particulier : logistique urbaine, vente et réparation de vélos…
Par contre, l'intensité des déplacements au sein du pôle rend peu opportune l'installation d'activités économiques nécessitant un trafic logistique important.
La diversité fonctionnelle fera du NPoW un nouveau quartier participant pleinement à la dynamique de la polarité.

L'offre multimodale et l'accessibilité cyclable comme leviers pour limiter la congestion.

Le NPoW développé sur un site en renforcement est desservi par le réseau cyclable structurant et comprend un réseau cyclable secondaire. Les réseaux cyclables sont connectés à des pôles d'échanges intermodaux et garantissent une bonne accessibilité vers/depuis les polarités à proximité (gare, gare des bus, centre-ville, équipements…).

Inscrit dans un réseau viaire existant, le développement du site vise à le consolider, voire l'étendre. Moduler l'augmentation du trafic motorisé étant un enjeu essentiel, le vélo est ici un véritable vecteur pour amplifier le report modal et limiter la congestion des réseaux.

Toutefois, le développement du NPoW peut avoir des incidences non négligeables sur l'organisation des réseaux et sur les quartiers. L'ampleur des flux de déplacements motorisés attendue peut ainsi amener à revoir de manière substantielle l'organisation des réseaux.



Le Parc de Camalcé associe le siège de la Communauté de Communes de la Vallée de l'Hérault et une zone d'activité économique. Le projet est connecté au tissu pavillonnaire environnant grâce au maillage fin des espaces publics.

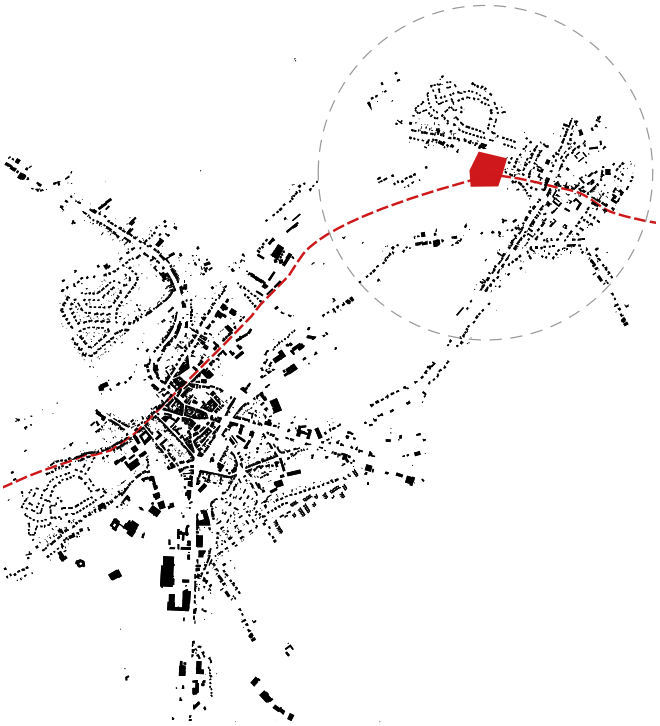
Crédits photo : Paul Kozlowski

Architectes : NBJ Architectes et Julien Wafflart

La rue de la Câblerie est la première rue d'entreprises développée par la SPI. Une charte urbanistique définit les aménagements et le type d'activités autorisées afin de garantir la bonne intégration des activités économiques dans un tissu urbain dense.

Site en appui

Les sites en appui se situent à moins de 20 minutes à vélo d'une polarité principale ou secondaire. Leur accessibilité multimodale et une certaine flexibilité dans l'occupation du sol permettent d'envisager un panel d'activités. L'occasion est donnée d'innover en matière de conception et d'organisation spatiale.



Déclinaison urbanistique : à retenir

Une diversité fonctionnelle incluant des activités économiques d'emprise variable, ainsi que des services et équipements de proximité et des logements

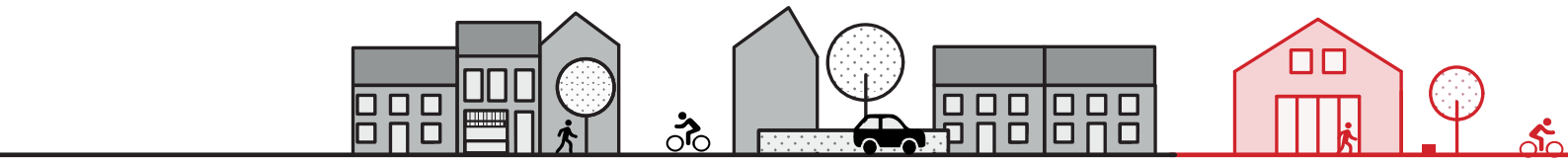
Des îlots de taille variable, des bâtiments de faible et moyenne emprise

Des innovations dans l'organisation spatiale et la conception architecturale permettant une flexibilité et une polyvalence des espaces

Un espace public qui assure le maillage des quartiers et leur liaison aux polarités

Légende

- Habitat
- Activités économiques
- Services et équipements
- Véloroute
- Espace partagé
- Séparation des modes



Références

4 logements aménagés au-dessus de l'atelier de menuiserie 'ROOS' illustrent un bon exemple d'optimisation foncière et immobilière. La qualité des aménagements constitue une carte de visite pour l'entreprise.

Crédits photo : Piet Albert Goethals

Architecte : Delmulle Delmulle Architecten

Innovation spatiale et qualité architecturale caractérisent l'atelier rural de Flobecq qui est localisé au centre du village. Le bâtiment est modulable. Il peut être utilisé par une seule entreprise ou est divisible en deux espaces distincts.

Crédits photo et architecte : Bureau d'architectes In Situ

Un quartier qui assure une transition qualitative avec son environnement et invite à l'innovation architecturale.

Le NPoW inscrit sur un site en appui se développe en tissant des continuités avec les quartiers connexes. C'est avant tout le maillage cyclo-piéton qui sera la priorité, alors que l'organisation des déplacements motorisés veillera à limiter l'augmentation du trafic sur les quartiers.

Une plus grande flexibilité dans l'emprise au sol des bâtiments et une diversité des activités sont encouragées. Ce type de site invite également à concevoir une trame urbanistique composée d'îlots ouverts de tailles variables. Les continuités morphologiques pouvant s'avérer un enjeu urbanistique important, la répartition fonctionnelle cohérente et l'aménagement de transitions avec les quartiers adjacents permettent d'optimiser l'intégration du site et de faciliter la cohabitation entre les différentes activités.

Le NPoW est ici aussi l'occasion d'innover en matière d'organisation spatiale et de conception architecturale en proposant des mixités fonctionnelles au sein d'un bâtiment, des espaces polyvalents, mais aussi des services mutualisés. Les équipements vélo, dont les parkings sécurisés, sont ici, comme ailleurs, un indispensable élément de programmation.

Élément principal de composition du plan, les espaces publics sont aménagés en séparant les modes de déplacement ou, lorsque l'intensité des flux motorisés est maîtrisée, en espace partagé. L'espace public apporte la cohérence spatiale d'ensemble. Généreusement planté, il est aussi un espace de rencontre et de promenade. Les sites en appui sont, dans bon nombre de cas, voisins d'espaces ouverts. Leur composition paysagère permet de garantir une transition qualitative et propose des trames vertes de haute valeur écologique.

La flexibilité en termes d'emprise et d'occupation du sol, combinée à une accessibilité qui reste attractive constituent autant d'atouts pour les sites en appui.

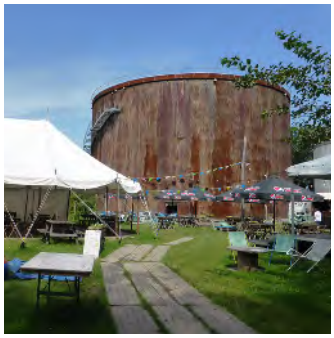
Accessibles en moins de vingt minutes en vélo depuis un pôle primaire ou secondaire, les sites en appui détiennent un potentiel non négligeable de captation de population active et une accessibilité aux services essentiels qui leur garantit un potentiel de développement tout à fait appréciable, même si deux contraintes majeures peuvent être relevées.
D'une part, la prédominance de la fonction résidentielle (généralement caractéristique des sites en appui) exclut des activités susceptibles de l'impacter de manière significative. D'autre part, on évitera également le développement des services ou équipements qui concurrenceraient ceux implantés dans les pôles primaires et secondaires pour préférer une offre de proximité.

Un plus grand panel d'organisations spatiales et l'opportunité de mobiliser les acteurs locaux ouvrent la voie à un champ assez ouvert d'activités, voire d'équipements. Des activités en interface avec le résidentiel mais qui ne trouveraient place au sein des pôles - activités artisanales liées aux besoins résidentiels, petites et moyennes entreprises, artisans et indépendants, par exemple - peuvent y trouver place. L'offre en surface devra y être par conséquent variée. La mutualisation de services y constitue, en outre, un avantage certain. Le développement résidentiel n'y est pas exclu. Il répond dans ce cas à une demande non rencontrée dans le bourg ou le village.

La liaison structurante au pôle et le maillage des quartiers sont des moyens pour mettre en œuvre une mobilité durable ancrée dans la pratique cyclable.

Les sites en appui se caractérisent par une offre multimodale moins étoffée que les sites en renforcement, mais qui reste néanmoins bonne. L'accessibilité automobile au site est généralement efficace ; cet atout pouvant néanmoins être compromis par la congestion croissante des réseaux viaires.

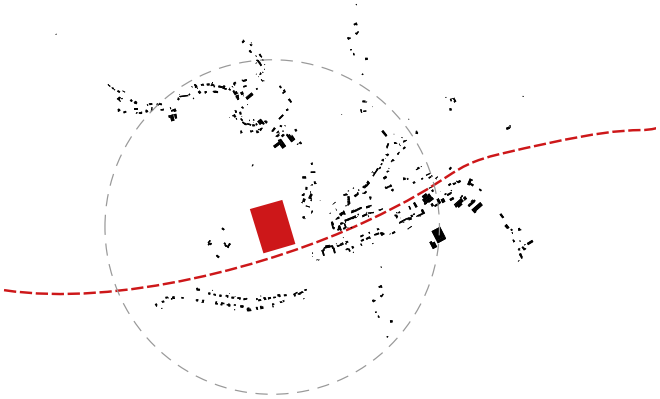
La connexion du NPoW au réseau cyclable structurant - garantissant d'atteindre un pôle primaire ou secondaire en moins de vingt minutes en vélo - ainsi que l'intensification du réseau cyclo-piéton existant vers les points intermodaux à proximité constituent des éléments déterminants pour le développement du site. Les infrastructures cyclables jouent ici un rôle essentiel de cohésion territoriale et de maillage des quartiers.



Le complexe Transfo localisé à Zwevegem se développe sur une ancienne friche. La programmation intègre à la fois un centre d'entreprises issues du milieu créatif, des espaces de loisirs, du logement. La valorisation du patrimoine industriel est au cœur des préoccupations.

Site en développement autonome

Les sites en développement autonome, situés à plus de 20 minutes à vélo d'une polarité principale ou secondaire, ont toutefois une attractivité cyclable à ne pas négliger et une offre multimodale à étendre. Leur développement est axé sur l'économie rurale en lien avec les ressources territoriales et humaines locales.

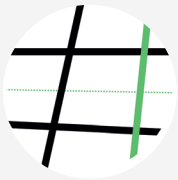


Déclinaison urbanistique : à retenir

Des activités économiques en lien avec les ressources naturelles locales et des espaces mutualisés pour les acteurs locaux.

Des dimensions d'îlots pouvant être élevées combinées à une densité bâtie faible malgré des emprises au sol de bâtiments pouvant être imposantes. Des ouvertures paysagères généreuses.

Bâtiment d'emprise importante, liberté de typologie architecturale.



Une différenciation spatiale des modes

Légende

Habitat

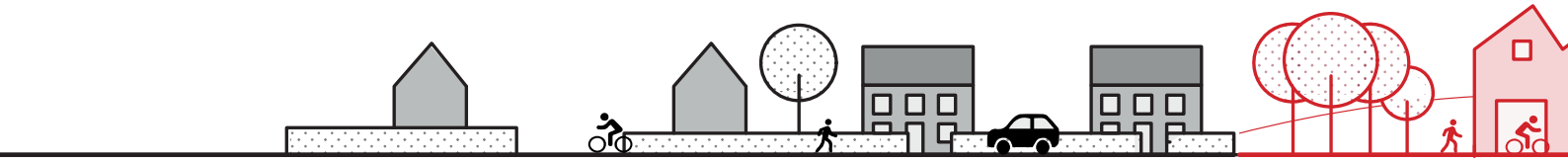
Activités économiques

Services et équipements

Véloroute

Espace partagé

Séparation des modes



Références

Le projet Agricœur à Frasnes-les-Gosselies, prenant place dans une ancienne ferme rassemble des espaces économiques, de formation au maraîchage et des dynamiques citoyennes grâce à la présence d'une maison de jeunes et de jardins partagés. Il intègre également du logement.

Crédits photo : GAL des 4 Bras

L'atelier rural de Bertogne s'intègre dans le contexte rural grâce à sa morphologie bâtie et l'utilisation de matériaux naturels.

Crédits photo : FRW

La composition paysagère est la clé d'intégration territoriale.

L'intégration urbanistique et paysagère est, pour les sites en développement autonome, déterminante.
Les vues paysagères y sont souvent dégagées. Les bâtiments plus imposants que l'on peut y retrouver demandent une conception paysagère ménageant les transitions et les continuités des trames vertes et bleues. Les continuités morphologiques sont, selon les cas, à soigner en vue de ménager les ruptures d'échelle - du bâti et du parcellaire.

Les types d'activités très divers selon les sites, induisent la manière de composer les îlots, d'implanter les bâtiments et de concevoir leur volumétrie. Le panel d'activités ainsi que les opportunités en matière de mutualisation de services et d'équipements ouvrent la voie à une conception architecturale innovante, plus soucieuse d'une intégration environnementale que d'une conformité au bâti traditionnel.
L'insertion au sein du NPOW d'espaces polyvalents intégrant activités et logements est ici aussi une occasion pour innover en matière architecturale.

Globalement, les espaces publics de déplacement sont aménagés en séparant les modes. En effet, les conditions de sécurité et de confort pour concevoir un espace partagé ne sont généralement pas rencontrées. Ici aussi, les équipements vélo, dont les parkings sécurisés, sont prévus en nombre suffisant.
Conçus pour les loisirs et les déplacements quotidiens, les espaces cyclables et piétons sont présents au sein du site et lient celui-ci aux quartiers adjacents.

Des opportunités pour se déployer, pour mobiliser les réseaux d'acteurs locaux et les ressources naturelles.

Les sites en développement autonome, dont le potentiel de captation d'employés cyclistes à vingt minutes est moindre, invitent à privilégier des activités avec une plus faible densité d'emplois qu'ailleurs. Le territoire concerné étant moins densément bâti, les NPoW permettent d'envisager des activités nécessitant une surface d'exploitation plus importante, qu'il s'agisse d'espaces couverts ou à l'air libre.

Ces sites offrent aux activités villageoises des espaces supplémentaires. Ceux-ci peuvent accueillir des services et équipements mutualisés (ateliers ruraux), des espaces de pépinières d'activités, en mobilisant les réseaux d'acteurs locaux, voire en créant ou renforçant les clusters locaux. Etant des sites de transition entre le tissu bâti et les espaces ruraux, les NPoW permettent d'envisager des activités en lien direct avec les ressources naturelles locales, dont l'agriculture.

La programmation se concentre essentiellement sur le développement d'activités économiques et sur une offre en logements en lien direct avec les activités. On préférera mobiliser le potentiel de diversification économique qu'une unique fonction résidentielle.

Un espace rural où le vélo côtoie les véhicules motorisés.

Le contexte multimodal des sites de développement autonome, associé à un potentiel de captation moindre de population à vingt minutes à vélo, engendrent une attractivité cyclable moindre. En effet, ces sites sont localisés dans un contexte rural bénéficiant d'un réseau pour véhicules motorisés efficace et relativement peu congestionné. A l'inverse, l'offre en transport en commun est limitée. La desserte par un réseau cyclable est variable et davantage orientée vers les déplacements de loisirs. Dans ce contexte, l'accessibilité et la distribution du site doit être conçue de manière réaliste en combinant les flux motorisés et cyclables. L'aménagement permet les déplacements cyclables, sans que ceux-ci deviennent l'élément moteur de développement.

La connexion du site au réseau cyclable structurant doit, toutefois, être lisible, et constitue un point d'articulation avec le réseau viaire et le tissu villageois. Le NPoW peut ainsi soutenir la constitution d'un réseau cyclable desservant les villages et maillant les services et équipements collectifs.

Le parc d'activité de la vallée d'Aunelle intègre un pôle artisanal composé d'ateliers mitoyens organisés autour d'une cour centrale aménagée en espace de convivialité. Un grand soin est apporté à l'aménagement des espaces verts.

Crédits photo : Communauté de Commune du Pays de Mormal

Cette brochure s'inscrit dans le cadre d'une étude visant à définir le concept et la déclinaison urbanistique des NPoW (New Places of Working)

Auteurs

Dawance Bénédicte
Grandjean Martin
Stinglhamber Barbara
Van Ngoc Hélène

Crédits photographiques

Sauf mention expresse, les photos ont été prises par le CREAT

Le Brabant wallon

in bw

BRABANT WALLON

Hesbaye brabançonne

CREAT