



rue de Montigny 29
6000 Charleroi
Tél. (32) 071/300.300 Fax (32) 071/509.678

Programme communautaire Interreg II

Beauregard O

« Bien étudier l'Aménagement Urbain
et Garantir le Renouvellement Durable »

Impacts économiques

de réaménagements de la rue Albert 1er

Erquelinnes

Avec le soutien



Région
wallonne



Fonds européen
de développement régional

Dans le cadre
du programme



En partenariat avec :



Thuin



Erquelinnes



Communauté de
communes



Boussu-lez-Douai

SOMMAIRE

1.INTRODUCTION	2
2. BILANS COMPARES DE PISTES ALTERNATIVES D'AMENAGEMENT	5
3. LES COUTS DES PISTES DE REAMENAGEMENT DES ESPACES PUBLICS DE LA RUE ALBERT IER	7
3.1. Zone 1 - réfection de la voirie	8
Piste d'aménagement « durable » :	8
Piste d'aménagement « sécurisé » :	8
Piste d'aménagement « routier » :	8
3.2. Zone 2 - aménagement de la place de la gare	11
Pistes d'aménagement « sécurisé » et « durable » :	11
Piste « routière » :	12
3.3. Zone 3 - réaménagement du parking derrière la douane	12
3.4. Zone 4 - réaménagement des abords nord-est de la gare	12
3.5. Zone 5 - aménagement des 4 impasses de la rue Albert Ier	13
3.6. Option 1 : aspect durable des actions entreprises	13
3.7. Option 2 : interventions minimalistes	16
1. Mise à sens unique de la rue Albert Ier	16
2. Statu quo	16
3. Réfection de la voirie dans une optique routière	16
4. Gérer uniquement la problématique du stationnement	17
4. LES BENEFICES DES PISTES DE REAMENAGEMENT DE LA RUE ALBERT IER ET SES ESPACES PUBLICS	18
4.1. Evaluation de la plus-value immobilière	18
4.2. Evaluation de l'augmentation d'utilité quotidienne	19
4.3. Evaluation de l'impact en termes d'emplois	20
4.3.1. Activités liées au chantier	20
4.3.2. Option durable: confier le chantier à une entreprise de formation par le travail	21
4.3.3. Impact sur l'activité commerciale	22
4.4. Impact de la baisse de population sur les finances communales	24
4.5. Impact en terme de coût de désurbanisation	26
4.6. Impact en terme d'amélioration de la sécurité objective	26
4.7. Impacts qualitatifs	27
ANNEXE I : SECURITE ROUTIERE A ERQUELINNES, STATISTIQUES '95-'99	28
ANNEXE II : TABLEAUX DE SYNTHESE CONVERTIS EN EUROS	29
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	32

Impacts économiques de réaménagements de la rue Albert Ier à Erquelinnes

1. Introduction

Les aménagements d'espaces publics doivent-ils être uniquement envisagés en termes de coûts ? Ne faut-il pas aussi considérer les nombreux bénéfices que l'on peut attendre de telles opérations pour la commune, ses habitants, ses commerçants, ses visiteurs, les propriétaires et plus généralement la collectivité ? Cette étude vise à chiffrer non seulement les coûts mais aussi les bénéfices d'un réaménagement de la rue Albert Ier au niveau de la gare et ses abords afin d'évaluer la rentabilité globale de la piste d'aménagement proposée par Espace Environnement. Différents types d'aménagements ou options sont également comparés.

Sur quelle zone travailler en priorité ?

Dans le cadre du Programme Interreg II, nous avons posé un diagnostic révélant les différents problèmes présents dans les communes d'Erquelinnes et de Thuin. La carte reprise ci-après reprend ceux rencontrés à Erquelinnes-Centre, avec leur degré de priorité indiqué par l'intensité de la couleur.

Ces degrés de priorité ont été attribués à chaque problème identifié en prenant en compte plusieurs critères :

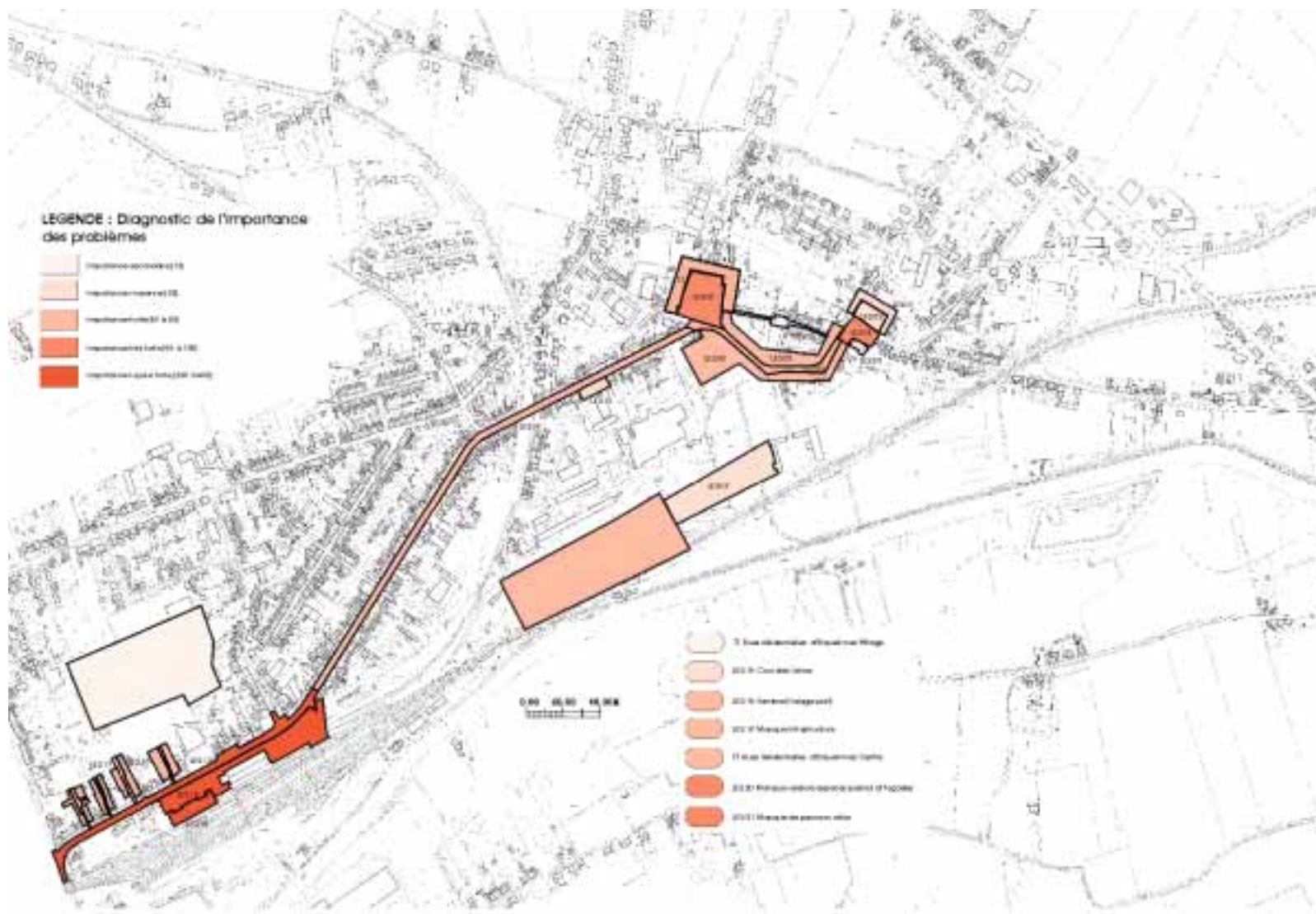
1. l'avis de la population recueilli lors du sondage téléphonique auprès de mille habitants des communes d'Erquelinnes et de Thuin et lors de différentes réunions ayant eu lieu avec des habitants volontaires;
2. la quantité de population présente dans la zone statistique concernée;
3. des indicateurs socio-économiques (évolution de la population, niveau de revenus et taux de chômage);
4. l'avis de techniciens en urbanisme et en architecture.

On remarque que l'axe principal de traversée d'Erquelinnes-Centre concentre la majorité des problèmes graves rencontrés dans la commune. Cet axe peut être divisé en 3 tronçons de voiries ou aires d'intervention :

1. la rue Albert Ier, de la frontière à la station service (dont la gare et ses abords, 550 mètres);
2. la rue Albert Ier, de la station service à la Grand'place non incluse (940 mètres);
3. la rue Notre-Dame, de la Grand'place à la place du Béguinage (340 mètres).

L'analyse porte sur le premier tronçon, c'est-à-dire la rue Albert Ier, à partir de la frontière et du passage à niveau jusqu'à la station à essence exclue, soit 550 mètres courants de voirie. Ce tronçon est retenu car il s'est révélé le plus prioritaire¹.

¹ Voir le rapport sur la « Valorisation concertée des Centres urbains en Val de Sambre », partie III, point 4 C.



Carte 1: Erquennes-Centre, problèmes diagnostiqués, la couleur la plus forte indique un problème plus important. Les problèmes principaux se concentrent autour de la gare (LE2.14), de sa place (LE2.13) et de la rue Albert Ier (LE2.12) (fond de plan extrait du plan PICC du MET D432, licence D432/9906/001/Espace Environnement)

En effet, les citations négatives de la population lors du sondage téléphonique se concentrent sur cette zone et les techniciens y ont identifié de gros problèmes au niveau du bâti et de l'espace public. De plus, la population sur place est nombreuse et en déclin, le chômage y est plus élevé et les revenus y sont plus bas qu'en région wallonne, sur l'ensemble de la commune ou à Thuin¹. Cette zone est donc socialement très défavorisée. Enfin, ce tronçon fait également partie des priorités des décideurs politiques communaux. Il est l'objet d'une étude économique spécifique car son réaménagement est le plus susceptible d'avoir des retombées économiques et sociales importantes, non seulement sur place mais également dans l'ensemble de l'entité. Les deux autres tronçons font quant à eux simplement l'objet d'une esquisse de réaménagement tenant compte de la situation existante, des problèmes diagnostiqués et des possibilités d'investissements de la commune.

Quelles interventions pourrait-on imaginer sur l'espace public de ce tronçon ?

On peut opter pour une réfection **traditionnelle routière** des différentes surfaces, une réfection **sécurisée** ou pour une piste d'aménagement **sécurisé et plus durable** prenant aussi en compte des aspects environnementaux, économiques, sociaux et culturels. Une intervention traditionnelle sur les espaces publics pourrait inclure la réfection entière des trottoirs d'un ou des deux côtés, la réfection du revêtement routier, l'implantation d'une piste cyclable en site propre, le renouvellement de l'éclairage public, l'implantation d'emplacements de stationnement pavés, de feux de circulation, de casse-vitesse, de potelets empêchant le stationnement sauvage et de barrières canalisant les piétons aux abords des lieux de traversée, d'abribus, d'horodateurs, de parterres ou de bacs à verdure, la plantation d'arbres, de buissons et de haies, ... On peut donc imaginer de très nombreuses modifications de ces espaces mais elles ne sont évidemment pas toutes judicieuses, désirées par la population ou envisageables du point de vue financier.

La piste d'aménagement proposée par Espace Environnement et les différentes options sont comparées et détaillées quant à leurs modalités de mise en oeuvre, leur coût et leur bénéfice infra respectivement aux points 2, 3 et 4.

¹ En 1991, le taux de chômage s'élevait à 24 % à Erquelines-Centre et 22 % sur l'ensemble de la commune contre 16 % en région wallonne et 15 % pour la commune de Thuin. En 1997, le revenu moyen s'élevait à 720.000 francs à Erquelines-Centre, pour 740.000 sur l'ensemble de la commune, 875.000 en région wallonne et 962.000 pour la commune de Thuin. Pour plus de détails, consulter le rapport sur la « Valorisation concertée des centres urbains » déjà remis à la commune, partie II.

2. Bilans comparés de pistes alternatives d'aménagement

Ce point expose et compare les différentes pistes de réaménagement de manière synthétique afin de signaler immédiatement les options les plus intéressantes et de faciliter la lecture du reste du texte. Les coûts et bénéfices attendus et leur calcul sur base d'hypothèses raisonnables sont expliqués en détail ci-après aux points 3 et 4. Même si elles sont prudentes, il ne s'agit cependant que d'hypothèses qui ne peuvent se vérifier ou s'infirmes qu'après réalisation de la piste d'aménagement retenue, en tenant compte des circonstances particulières lors de sa mise en oeuvre. La référence au texte explicatif est faite dans les colonnes « Cfr. ». Les résultats présentés ici en francs belges sont convertis en euros à l'annexe II.

Aménagement routier traditionnel								
Coûts				Bénéfices				
Intitulé	Métré	francs belges	Cfr.	Intitulé	francs belges	Cfr.	Premier(s) bénéficiaire(s)	
Zone 1	6600 m ²	12 899 343	3.1	Plus-value immobilière	6 200 000	4.1	Propriétaires	
Zone 2	2268 m ²	4 511 879	3.2	Usage / loyers	4 363 200	4.2	Habitants/ Propriétaires	
Zone 3	2320 m ²	560 320	3.3	Emplois chantier	5 961 628	4.3.1	Collectivité	
Zone 4	6545 m ²	815 693	3.4	Activité commerciale	9 519 700	4.3.3	Collectivité / Commerçants	
Zone 5	880 m ²		3.5	Population stable	430 856	4.4	Commune	
				Désurbanisation		4.5	Commune	
				Sécurité routière		4.6	Collectivité / Victimes	
Coût total		18 787 234		Bénéfice total	26 475 384			
Bénéfice net		7 688 149						

Tableau 1 : Bilan coûts / bénéfices de la piste d'aménagement routier traditionnel de la rue Albert Ier

Aménagement traditionnel sécurisé									
Coûts					Bénéfices				
Intitulé	Métré	francs belges	Cfr.	Δ +/-	Intitulé	francs belges	Cfr.	Premier(s) bénéficiaire(s)	Δ +/-
Zone 1	6600 m ²	19 460 759	3.1	+	Plus-value immobilière	12 400 000	4.1	Propriétaires	+
Zone 2	2268 m ²	3 506 436	3.2	-	Usage / loyers	8 726 400	4.2	Habitants/ Propriétaires	+
Zone 3	2320 m ²	560 320	3.3	=	Emplois chantier	7 724 668	4.3.1	Collectivité	+
Zone 4	6545 m ²	815 693	3.4	=	Activité commerciale	9 519 700	4.3.3	Collectivité / Commerçants	=
Zone 5	880 m ²		3.5		Population stable	861 711	4.4	Commune	+
					Désurbanisation	806 000	4.5	Commune	+
					Sécurité routière	4 155 000	4.6	Collectivité / Victimes	+
Coût total		24 343 208		+	Bénéfice total	44 193 479			+
Bénéfice net		19 850 272		+					

Tableau 2 : Bilan coût/bénéfice de la piste d'aménagement traditionnel sécurisé de la rue Albert Ier.

Aménagement durable sécurisé								
Coûts				Bénéfices				
Intitulé	Métré	francs belges	Cfr.	Δ +/-	Intitulé	francs belges	Cfr.	Premier(s) bénéficiaire(s) Δ +/-
Zone 1	6600 m ²	17 348 214	3.1	+	Plus-value immobilière	12 400 000	4.1	Propriétaires +
Zone 2	2268 m ²	3 506 436	3.2	-	Usage / loyers	8 726 400	4.2	Habitants/ Propriétaires +
Zone 3	2320 m ²	560 320	3.3	=	Emplois chantier	7 285 954	4.3.1	Collectivité +
Zone 4	6545 m ²	815 693	3.4	=	Recours à une E.F.T.	9 139 000	4.3.2	Collectivité +
Zone 5	880 m ²		3.5		Activité commerciale	9 519 700	4.3.3	Collectivité / Commerçants =
					Population stable	861 711	4.4	Commune +
					Désurbanisation	806 000	4.5	Commune +
					Sécurité routière	4 155 000	4.6	Collectivité/ Victimes +
Entretien		1 000 000	3.6	+	Emploi entretien	951 970	4.3.1	Collectivité +
Déchets valorisés		-270 000	3.6	-	Durée supplémentaire	2 296 066	3.6	Commune +
Coût total		22 960 663		+	Bénéfice total	56 141 802		+
Bénéfice net		33 181 139		+				

Tableau 3 : Bilan coûts / bénéfices de la piste d'aménagement durable sécurisé de la rue Albert Ier

Comme on peut le voir, ces pistes d'aménagement sont bénéficiaires dans leur ensemble : les bénéfices dépassent largement les coûts générés par les différents chantiers envisagés. La part des bénéfices liée à la création ou au maintien d'emplois est très importante car nous avons évalué sa valeur à près d'un million par temps plein sur un an. Cependant, à l'exception d'un réaménagement routier, les pistes restent bénéficiaires si l'on ignore ces gains profitant premièrement à la collectivité dans son ensemble.

Dans les tableaux, chaque bénéfice est attribué au premier acteur qui le perçoit : la commune, la population locale, qu'elle soit seulement résidente, usagère ou propriétaire, ou la collectivité en général, région ou pays par l'intermédiaire de la fiscalité. Dans le cas de la piste « durable », la commune reçoit ainsi un bénéfice direct de 3.990.000 francs, les particuliers 21.126.000 et la collectivité 31.137.000 francs. Ces deux derniers montants sont à répartir à nouveau entre bénéficiaires secondaires en fonction de différents paramètres. Si les emplois créés ou maintenus sont occupés par des Erquelinnois, les additionnels sur l'impôt des personnes physiques versés à la commune augmentent ou se maintiennent. On peut aussi s'attendre à une hausse des additionnels au précompte immobilier en cas de péréquation des revenus cadastraux, le réaménagement influençant la péréquation légèrement à la hausse, la majeure partie de celle-ci compensant le retard accumulé depuis la dernière révision.

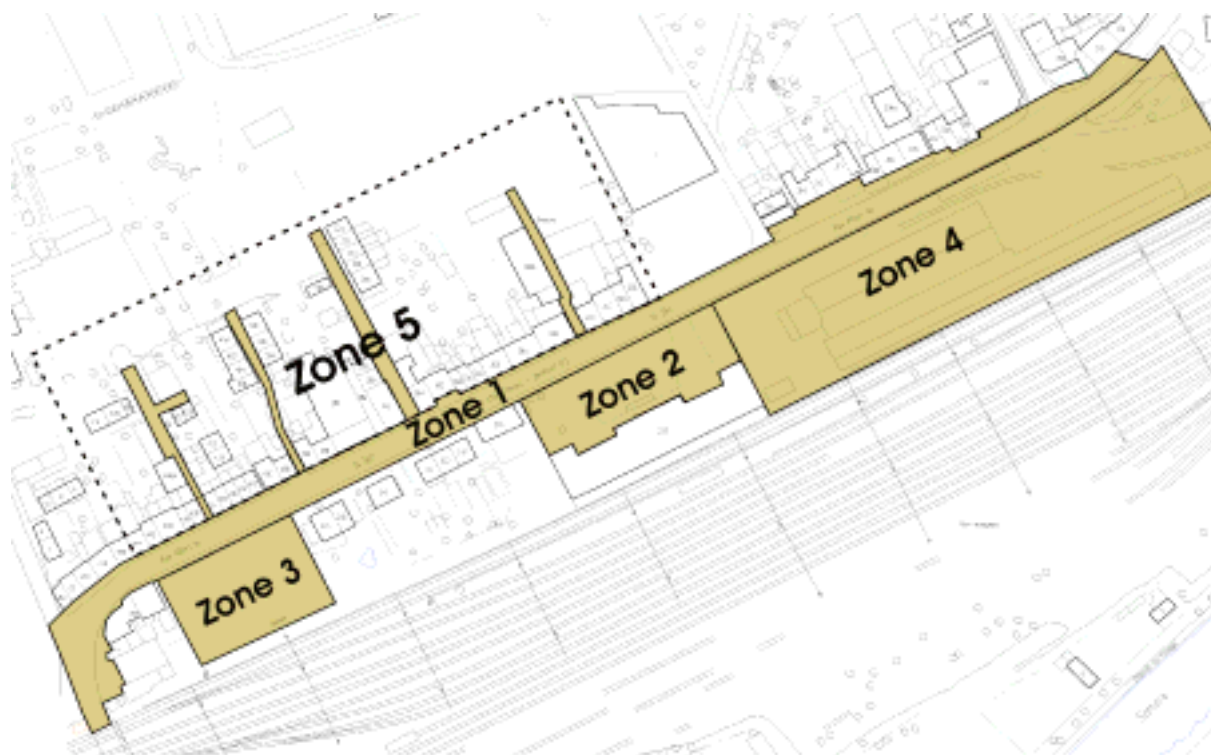
Les pistes routière et sécurisée ne permettent pas d'assurer de tels bénéfices à la commune et à la collectivité. De plus, la piste routière ne permet pas d'assurer le même niveau de bénéfices aux particuliers.

Au niveau coût, la piste routière semble la plus intéressante mais ... ses bénéfices sont plus limités. Les pistes d'aménagement sécurisé et durable sont d'un coût assez proche, la piste durable ne prévoyant pas de nouveau revêtement de parking en bord de voirie. Les bénéfices communaux et collectifs de la piste durable sont cependant plus importants.

3. Les coûts des pistes de réaménagement des espaces publics de la rue Albert 1er

Par commodité de présentation et de calcul, le tronçon retenu est subdivisé en cinq zones distinctes représentées sur la carte 2 ci-dessous :

- la voirie elle-même (zone 1);
- la place devant la gare (zone 2);
- le parking derrière l'ancienne douane (zone 3);
- la zone à gauche de la gare (zone 4);
- les impasses situées en face d'elle (zone 5).



Carte 2: Erquelines-Centre, zones d'intervention rue Albert 1er au niveau de la gare (fond de plan extrait du plan PICC du MET D432, licence D432/9906/001/Espace Environnement).

Chaque zone d'intervention peut être traitée indépendamment des autres, bien qu'un traitement global soit souhaitable. Elle est détaillée quant à ses limites, sa surface, les interventions envisagées et une estimation des budgets à prévoir suivant le type de piste retenu. Cette dernière estimation est chiffrée à l'aide des prix de référence 1999 en francs belges utilisés par le Ministère de l'Équipement et des Transports pour évaluer les devis hors T.V.A. qui lui sont soumis. Cette estimation de coût est donnée à titre indicatif et pour pouvoir estimer certains impacts, il ne s'agit pas d'une estimation d'auteur de projet. Elle est majorée de 25 % dans les bilans ci-avant pour prendre en compte les imprévus en cours de chantier et la relative petite taille de certaines interventions les rendant plus coûteuses. Elle est convertie en euros à l'annexe II.

Le statut juridique de ces zones est varié : la voirie est une route régionale (ex-nationale) de la compétence du MET, la place de la gare appartient à la SNCB et est utilisée par la commune, la halle a été louée un moment à un entrepreneur privé, les « friches » qui l'entourent appartiennent aussi à la SNCB et sont susceptibles d'être vendues, et le parking derrière l'ancienne douane n'appartient pas à la commune mais à l'Etat ou à la SNCB. Le montage du projet définitif sera donc complexe.

3.1. Zone 1 - réfection de la voirie

Cette voirie est une route régionale, ex-nationale. La surface concernée est de 550 x 12 mètres, soit 6600 m². Sa largeur, trottoirs compris, varie en effet par endroits entre 11 et 13 mètres.

Piste d'aménagement « durable » :

Cette piste et ses estimations sont basées à quelques détails près sur la piste d'aménagement proposée pour examen à un groupe d'habitants volontaires d'Erquelinnes le 29 mai 2001 et présentée carte 3 ci-après. On y prévoit le rétrécissement de la part de voirie consacrée à la circulation automobile pour y réduire la vitesse. Le tracé de la rue est rendu plus sinueux dans le même but et son revêtement est différencié sur 150 mètres au niveau de la gare pour marquer le centre urbain. Le stationnement des véhicules est déplacé des bords de la voirie vers les différents parkings latéraux (déjà existants) qui sont très proches et suffisamment vastes, seules des aires consacrées uniquement aux livraisons étant conservées ou aménagées. Les trottoirs sont substantiellement élargis, au profit du cheminement des piétons et, pourquoi pas, des terrasses Horeca. Le site est rendu plus esthétique et protégé par l'implantation de verdure des deux côtés de la voirie. L'endroit est aussi sécurisé : l'éclairage est revu par une hausse du nombre de points lumineux. Le caractère durable de cette piste est approfondi au point 3.6 ci-après.

Piste d'aménagement « sécurisé » :

Cette piste et ses estimations sont basées sur la piste « durable » (voir carte 3 ci-après) et ses principes d'aménagement, à l'exception du parking qui est maintenu sur un côté de la voirie au détriment des aires piétonnes, et dont le revêtement est réalisé en pavés. Les améliorations paysagères, de signalisation, de mobilier urbain et d'éclairage sont conservées telles quelles pour permettre la comparabilité entre les trois pistes. Dans une optique de sécurisation pure, certaines améliorations du cadre de vie pourraient être omises pour en réduire le coût, au détriment de bénéfices du projet.

Piste d'aménagement « routier » :

Cette piste et ses estimations sont basées sur le maintien d'un tracé rectiligne, la réfection superficielle du tarmac existant et la délimitation physique des emplacements de parking sur un côté de la voirie (revêtement réalisé en pavés). Les autres améliorations sont conservées telles quelles pour permettre la comparabilité entre pistes. Dans une optique routière stricte, certaines améliorations du cadre de vie pourraient être omises pour en réduire le coût, au détriment de bénéfices du projet (voir le point 3.7 ci-après).



Carte 3:

Erquelinnes-Centre, piste d'aménagement durable de la rue Albert Ier au niveau de la gare présentée à la population le 29 mai 2001.
 (fond de plan extrait du plan PICC du MET D432, licence D432/9906/001/Espace Environnement)

			Sécurisé		Durable		Routier	
Intitulé	Unité	Prix / unité	Unités	Prix / poste	Unités	Prix / poste	Unités	Prix / poste
<i>Trottoirs, égouttage</i>								
Bordure	m	960	1.100	1.056.000	1.100	1.056.000	136	130.560
Trottoir élargi 30x30	m²	1.485	162	240.570	630	935.550	180	267.300
Aires piétonnes 30x30	m²	1.485	828	1.229.580	1.080	1.603.800		
Trottoir à créer 30x30	m²	1.485	500	742.500	500	742.500		
Sable stabilisé	m3	2.447	179	438.013	231	565.257	18	44.046
Filet d'eau	m²	1.800	210	378.000	210	378.000	105	189.000
Découpe revêtement	m	225	2.200	495.000	2.200	495.000	550	123.750
Démolition revêtem.	m²	289	440	127.160	440	127.160	110	31.790
Suppression déchets	m3	650	110	71.500	110	71.500	28	18.200
Avaloir égout	1	10.787	14	151.018	14	151.018	7	75.509
Canalisation posée	m	2.380	40	95.200	40	95.200	20	47.600
Branchement	1	2.228	28	62.384	28	62.384	14	31.192
<i>Surfaces routières</i>								
Pavés béton	m²	1.495	840	1.255.800	840	1.255.800		
Tarmac (raclage)	m²	586	1.860	1.089.960	1.860	1.089.960	3.823	2.239.985
Tarmac remplaçant	m²	333	1.860	619.380	1.860	619.380	3.823	1.272.893
Tarmac neuf	m²	333	828	275.724	828	275.724		
Tarmac liaison	m²	298	828	246.744	828	246.744		
Empierre. gran.cont.	m²	499	828	413.172	828	413.172		
Sous-fondation	m3	388	166	64.408	166	64.408		
Démolition revêtem.	m²	165	828	136.620	828	136.620		
Démolition fondation	m3	341	414	141.174	414	141.174		
Déblai sol meuble	m3	450	414	186.300	414	186.300		
Suppression déchets	m3	650	507	329.550	507	329.550	192	124.800
<i>Parking</i>								
Parking en pavés	m²	3.250	720	2.340.000			720	2.340.000
Fondation béton	m²	340	720	244.800			720	244.800
Démolition revêtem.	m²	289	720	208.080			720	208.080
Suppression déchets	m3	650	144	93.600			144	93.600
<i>Commun</i>								
Marquage sol continu	m²	445	384	170.880	384	170.880	384	170.880
Marquage sol discon.	m²	427	100	42.700	100	42.700	100	42.700
Signalisation	1	2.935	15	44.025	15	44.025	15	44.025
Potence éclairage rue	1	14.325	37	530.025	37	530.025	37	530.025
Mat. d'éclairage rue	1	16.884	37	624.708	37	624.708	37	624.708
Arbre	1	8.680	19	164.920	19	164.920	19	164.920
Taque protection	1	68.150	9	613.350	9	613.350	9	613.350
Arbuste	1	2.741	18	49.338	18	49.338	18	49.338
Haie	m	700	73	51.100	73	51.100	73	51.100
Terre arable	m3	500	58	29.000	58	29.000	58	29.000
Découpe revêtement	m	225	332	74.700	332	74.700	332	74.700
Démolition revêtem.	m²	289	97	28.033	97	28.033	97	28.033
Suppression déchets	m3	650	58	37.700	58	37.700	58	37.700
Banc public	1	29.019	4	116.076	4	116.076	4	116.076
Poubelle	1	17.321	15	259.815	15	259.815	15	259.815
Total				15.568.607		13.878.571		10.319.475
Avec marge de 25 %				19.460.759		17.348.214		12.899.343

Tableau 4 : Estimation des frais liés à la réfection de la voirie de la rue Albert Ier (en francs belges)

Dans la piste « routière », environ 75 % des surfaces existantes sont traitées: 3800 m² de tarmac refaits et 1000 m² pour les emplacements de parking et trottoirs. Les trottoirs sont laissés dans leur état d'origine. Pour les pistes « sécurisée » et « durable », le calcul est moins aisé car la voirie est partiellement déplacée sur des surfaces extérieures à l'ancienne voirie. La part de celle-ci qui est modifiée doit cependant augmenter à environ 80% car une partie des trottoirs côté gare est démolie pour les sinuosités de tracé au niveau de la gare et du parking entre celle-ci et l'ancienne douane.

3.2. Zone 2 - aménagement de la place de la gare

Cette zone est comprise entre la rue et la gare et limitée à la seule largeur de la gare. Actuellement, elle accueille un parking, une frieterie, un kiosque à journaux et une partie du marché hebdomadaire. On désire lui donner un aspect plus structuré, une dimension d'espace public convivial et respectueux du style architectural de la gare notamment au niveau du mobilier choisi, tout en maintenant partiellement la fonction de parking à rotation rapide. La pose de plots amovibles limite la fonction de parking de la place mais permet toujours son usage exceptionnel comme emplacement de marché, parking sur toute la surface ou l'implantation d'attractions foraines. S'il est possible, le maintien et le rafraîchissement des barrières en béton type gare années '50 contribueraient grandement au maintien du cachet du site et à une remise en valeur de la gare.

La surface à traiter est de 84 X 27m soit 2268 m². Le revêtement n'est renouvelé que sur la largeur comprise entre les ailes de la gare (62 mètres), soit 1240 ou 1674 m² suivant l'option choisie. Le coût du marquage au sol et de l'éclairage est globalisé et repris dans la zone 1 voirie.

Intitulé	Unité	Prix / unité	Sécurisé / Durable		Routier	
			Unités	Prix / poste	Unités	Prix / poste
Pavés béton	m ²	1.495	1.240	1.853.800	1.674	2.502.630
Stabilisation sol	m ²	96	1.240	119.040	1.674	160.704
Démolition revêtem.	m ²	165	1.240	204.600	1.674	276.210
Suppression déchets	m ³	650	186	120.900	251	163.150
Plots amovibles	1	13.359	31	414.129	31	414.129
Banc public	1	29.019	2	58.038	2	58.038
Poubelle	1	17.321	2	34.642	2	34.642
Total				2.805.149		3.609.503
Avec marge de 25 %				3.506.436		4.511.879

Tableau 5 : Estimation des frais liés à la réfection de la place de la gare (en francs belges)

Pistes d'aménagement « sécurisé » et « durable » :

La zone restaurée est moindre que pour la piste « routière » car une partie de la place est consacrée au déplacement de 7 mètres vers la gare, du trottoir et de la voirie, suite à la sinuosité introduite dans le tracé.

Piste « routière » :

Les améliorations du mobilier urbain sont conservées telles quelles pour permettre la comparabilité entre les trois pistes.

3.3. Zone 3 - réaménagement du parking derrière la douane

Actuellement, cette zone accueille des emplacements de parking peu utilisés, des bulles à verre et quelques jours par an un vaste chapiteau lors de la ducasse. On désire lui donner un aspect plus structuré, esthétique paysager et sécurisé par l'éclairage, pour y développer la fonction de parking diurne et nocturne. La verdure est implantée en périphérie pour permettre l'implantation de chapiteaux importants lors de la ducasse. Ces interventions sont imputées telles quelles aux pistes « sécurisée » et « routière » pour conserver leur comparabilité.

La surface à traiter est de 58 X 40m soit 2320 m². Le coût du marquage au sol est globalisé et repris dans la zone 1 (voirie).

Intitulé	Unité	Prix / unité	Unités	Prix / poste
Eclairage parkings	1	16 884	12	202 608
Découpe revêtement	m	225	154	34 650
Démolition revêtem.	m ²	289	46	13 294
Suppression déchets	m ³	650	12	7 800
Terre arable	m ³	500	15	7 500
Haie	m	700	50	35 000
Arbre	1	8 680	9	78 120
Poubelle	1	17 321	4	69 284
Total				448 256
Avec marge de 25 %				560 320

Tableau 6 : Estimation des frais liés au réaménagement du parking derrière la douane (en francs belges)

3.4. Zone 4 - réaménagement des abords nord-est de la gare

Cette zone est délimitée par le quai, la rue Albert Ier, la limite nord-est de la gare et sa place et la limite de la parcelle du car-wash à côté de la station essence. On y retrouve un parking, la halle ayant abrité un dépôt de brasserie et pour laquelle existe notamment un projet de marché couvert.

On désire donner à cette zone un aspect plus structuré, esthétique, paysager et respectueux du style architectural de la halle et de la gare, notamment au niveau du mobilier urbain choisi, en maintenant la fonction de parking et en ne compromettant pas une éventuelle réaffectation de la halle. Ces interventions sont imputées telles quelles aux pistes « sécurisée » et « routière » pour conserver leur comparabilité.

La surface à traiter bâtiments exclus est de 6545 m²¹.

¹ Ces 6545 m² s'obtiennent comme suit : surface totale de [203m X 53m (= 10759 m²) — la surface des différents bâtiments (4042 m² (halle et annexes) + 150 m² (bâtiment en bord de rue) + 22 m² (2 édifices près du car-wash) = 4214] .

Intitulé	Unité	Prix / unité	Unités	Prix / poste
Mat. d'éclairage	1	16.884	12	202.608
Potence éclairage	1	14.325	6	85.950
Haie	m	700	150	105.000
Arbre	1	6.937	8	55.496
Découpe revêtement	m	225	348	78.300
Démolition revêtem.	m ²	289	94	27.166
Suppression déchets	m ³	650	25	16.250
Terre arable	m ³	500	25	12.500
Poubelle	1	17.321	4	69.284
Total				652.554
Avec marge de 25 %				815.693

Tableau 7 : Estimation des frais liés au réaménagement des abords nord-est de la gare (en francs belges)

Remarquons qu'aucun traitement ou nouveau revêtement des surfaces destinées aux parkings n'est encore prévu afin de limiter les coûts dans un premier temps. Certains travaux de réparations ponctuelles sont cependant nécessaires et une réfection du tarmac superficiel est désirable à plus long terme.

3.5. Zone 5 - aménagement des 4 impasses de la rue Albert ler

Il s'agit des impasses débutant entre les bâtiments numérotés 436 et 420, 408 et 390, 382 et 364 et 346 et 344, soit en tout environ 220 mètres de voirie publique étroite (de 3 à 5 mètres de large), soit environ 880 m².

Cette zone n'est pas prioritaire et n'est donc pas reprise dans notre piste d'aménagement. Il n'y a en effet eu aucune citation à ce sujet dans le sondage et ces zones sont uniquement résidentielles. Leur situation centrale est importante. Dans leur prolongement, on trouve des chemins bordés de végétation menant à l'Institut des Arts et Métiers, divers emplacements de parking, des jardins, annexes et hangars. Si le traitement de ces espaces concerne essentiellement l'agrément des riverains directs, il peut également contribuer à la sécurisation générale du quartier.

Jusqu'à présent, nous citons cette zone pour mémoire uniquement mais elle pourrait faire l'objet d'une rénovation urbaine concernant environ 30 logements.

3.6. Option 1 : aspect durable des actions entreprises

Pour chaque zone choisie parmi celles décrites ci-dessus, on peut introduire la dimension de durabilité. Qu'entend-on par là ? Pour être durables, les projets urbanistiques concrets découlant du choix final doivent obtenir des résultats simultanés à quatre niveaux :

- au niveau économique : des résultats financiers suffisants, la rentabilité;
- au niveau social : l'engagement dans une perspective de bien-être individuel et collectif;
- au niveau culturel : une part laissée au savoir-faire, aux racines ou à l'expression humaine;
- au niveau environnemental : un souci de conservation, de restauration et de développement de la qualité du cadre de vie par respect pour les générations présentes et à venir.

L'évaluation du résultat économique est réalisée en résumé au point 2 et en détail aux points 3 et 4 : on y examine les différents bénéfices des pistes d'aménagement, notamment le maintien et la création d'activités et les plus-values immobilières, à comparer au coût des interventions évalués supra. Ces pistes d'aménagement se révèlent rentables.

Les effets sociaux concernent le maintien et le développement d'activités, un accroissement du bien-être collectif par un regain de confort et de sécurité du site, le développement du sentiment d'appartenance par de meilleures possibilités d'insertion dans la société (contacts de voisinage, création de nouveaux liens, d'opportunités d'emplois, ...) et par la participation de la population au processus de décision et d'élaboration des solutions, la fixation de la population, etc.

L'aspect culturel se retrouve dans le gain de confort et de convivialité des lieux traités, en tenant compte de leur rôle d'espace public retrouvé et des caractéristiques esthétiques de l'endroit (revêtements traditionnels ou harmonieux) et des bâtiments de la gare remis dans leur contexte esthétique par le choix d'un mobilier de style compatible, la reverduration du site et de ses abords, et l'amélioration de l'image générale diffusée et perçue de l'entité.

L'aspect environnemental de projets d'aménagement concerne les différents impacts qu'ils peuvent avoir sur l'environnement, soit l'utilisation des ressources, les atteintes à la faune, à la flore et à la qualité de vie par le bruit, la pollution, les vibrations et la luminosité¹.

Au niveau de la faune et de la flore, la piste prévoit un traitement paysager léger des surfaces, la réintroduction de verdure par la plantation d'arbres, de haies et de plantes grimpantes, et l'implantation de parterres ou de bacs à verdure. En dehors d'un souci esthétique, ceci répond à un souhait manifesté par la population lors du sondage téléphonique et des réunions organisées dans l'entité.

Au niveau de l'usage des ressources, la réutilisation des matériaux préexistants est une option très intéressante. Si elle peut a priori sembler plus coûteuse en main-d'oeuvre, l'économie est à rechercher au niveau de l'achat de nouveaux matériaux, de l'évacuation et la mise en décharge des anciens et de la facilité d'entretien des matériaux traditionnels. L'opération est certainement rentable pour les éléments modulaires onéreux et traditionnels contribuant au cachet du lieu tels que les pavés, bordures et dalles en pierre utilisés principalement pour les trottoirs. On peut aussi penser à la réutilisation paysagère des anciennes barrières SNCB en béton. Elles sont en effet très typiques du patrimoine ferroviaire.

On peut estimer à 85 % la part réutilisable des éléments existants en raison de l'usure passée et de la casse d'éléments lors de leur manipulation au cours des travaux. A ce niveau, la masse de déchets peut donc être réduite à 15 % de ce qu'elle serait en cas de renouvellement complet. A l'échelle de la commune, une stratégie de récupération systématique des éléments intéressants lors de démolitions et de stockages des surnuméraires rend aussi possible les « opérations tiroirs »² garantissant à long terme l'homogénéité de ces éléments et le cachet traditionnel des espaces publics.

La standardisation des éléments utilisés est aussi à considérer : une difficulté de réapprovisionnement pour les modèles particuliers peut en effet aussi apparaître au fil du temps.

¹ Une étude exhaustive des impacts environnementaux (étude d'incidence) des pistes d'aménagement est hors du propos de cette étude.

² Il s'agit de la pose de matériaux traditionnels récupérés au fil du temps sur une zone cohérente lors de la réfection de surfaces ou de remplacements de revêtements, en vue de conserver son cachet traditionnel ou le lui restituer. On peut par exemple penser au repavage d'un parvis d'église remarquable qui aurait été goudronné.

Lors du rétrécissement de la voirie et de l'introduction de sinuosités dans son tracé, on conservera le revêtement existant (tarmac) qui est tout à fait satisfaisant pour accueillir les quelques emplacements de livraison ou de parking prévus ou comme fondation pour les nouvelles surfaces de trottoir, évitant ainsi des frais de mise en décharge et le coût de nouvelles fondations et d'un revêtement neuf en pavés. Si l'on compare le coût d'un revêtement en pavés neufs pour des emplacements de parking longeant un côté de la rue, au réemploi du revêtement préexistant pour la fondation du trottoir et les zones de livraison et l'utilisation des parkings latéraux sous-utilisés actuellement, l'économie permise est de 3.240.000 francs¹. Cette différence ne se retrouve pas au sens strict dans le tableau 4 ci-avant car ces surfaces sont des aires piétonnes à réaliser dans la piste « durable ».

De manière plus générale, les déchets solides du chantier (asphalte, débris divers) peuvent être réintégrés dans les sous-couches et les fondations de voirie. Le décideur prendra en compte les frais de mise en décharge et d'achat de matériaux neufs comparés à un conditionnement ad hoc, les frais de stockage et de manutention. Pour le cas particulier des déchets d'asphalte, on ne peut s'en débarrasser qu'en décharge de classe 3. Une firme de la région de Tournai spécialisée dans le recyclage des déchets inertes en assure le recyclage et la valorisation pour 200 francs la tonne, transport non compris. En moyenne, elle permet d'éliminer tous les déchets inertes de chantier pour un coût inférieur de 150 francs par tonne car il n'y a pas mise en décharge.

Dans la piste « durable », les chantiers génèrent près de 900 mètres cubes de déchets (voir tableaux 4 et suivants). En supposant que 1 m³ pèse 2 tonnes, l'économie permise par cette simple valorisation est de **270.000 francs**.

On peut encore éviter ce moindre coût en pratiquant soi-même le recyclage ou la réutilisation de matières. C'est le cas de la commune de Pont-à-Celles qui intègre les produits du raclage de l'asphalte dans le revêtement de parkings occasionnels ou de chemins de campagne empierrés dégradés : elle évite ainsi les frais de mise en décharge et d'achat de nouveaux matériaux de revêtement ou d'empierrement.

Enfin, on peut augmenter la durée de vie des investissements consentis d'environ 10%²: une surveillance et un entretien plus minutieux et réguliers de ce qui est mis en place et une pratique plus rapide et systématique des petites réparations permettent d'éviter des dégradations importantes et de plus gros frais de remise en état. De plus, l'aspect entretenu et propre du lieu dissuadera la délinquance envers les infrastructures publiques et privées.

Enfin, le projet réalisé est mieux accepté et spontanément plus respecté par la participation de la population à son élaboration. Elle signalera plus volontiers en « bon père de famille » les dégradations observées et exigera des réparations et un entretien minutieux de ce qui est mis en place. Le surcoût d'entretien est estimé à un temps plein ouvrier d'un an à répartir sur la durée de vie du projet réalisé, soit **1.000 000 francs**. C'est lui qui garantira l'augmentation de la durée de vie des travaux réalisés.

¹ L'hypothèse de calcul pour obtenir ce montant : 550 mètres de voirie, parkings d'un seul côté, sur une largeur de 1.8 mètre et à répartir sur une longueur de 500 mètres (- 50 pour les divers accès et passages), 100 m pour les séparations entre les emplacements. On évite donc un pavage de 720 m² à 3250 Bcf/m², soit 2.340.000. On n'enlève aucun tarmac sur ces surfaces, évitant donc 400*1.8*01 mètres soit 72 m³ de déchets à 650 Bcf, soit 46.800 Bcf. On évite de devoir démolir 720 m² à 289 francs, soit 208.080 francs. Au total, on évite 2.594.880 francs auxquels on ajoute 25 % de marge de sécurité, soit 3.243.000 francs.

² Ces données ont aimablement été fournies par Monsieur Vleminckx du Service Travaux de la Commune de Pont-à-Celles. Il s'agit d'une observation moyenne pour les voiries, certaines étant plus sollicitées que d'autres. Cette observation peut être étendue aux trottoirs et aux autres aménagements si leur usage normal est assuré. Par usage normal, on entend principalement que les surfaces non destinées à l'automobile ne soient pas utilisées à cette fin par une surveillance policière ou ... de hautes bordures.

3.7. Option 2 : interventions minimalistes

1. Mise à sens unique de la rue Albert Ier

Cette solution peut a priori sembler séduisante car elle n'est pas chère, élargit la rue et permet de doubler le nombre d'emplacements de parking sans avoir recours au stationnement payant. Cependant, elle a des inconvénients de taille : la circulation détournée augmente le trafic et l'insécurité routière sur l'axe choisi pour le retour de la circulation en sens inverse dans le cas du choix d'une voirie existante et parallèle à la rue Albert Ier. Si le choix s'oriente vers la rue du Port pour ce retour, les frais seraient plus élevés car il faut prévoir le réaménagement de sa partie existante pour accueillir un trafic permanent y compris des poids lourds et la construction d'une partie de voirie encore manquante. La problématique du tronçon gare-douane n'est pas résolue puisque la rue du Port joint la rue du Conroye à la rue Sainte-Thérèse. Dans les deux cas, la vitesse augmente sur la portion mise à sens unique et avec elle l'insécurité et les éventuels accidents. Le centre-ville n'est pas rendu plus attractif tant pour les habitants que pour les commerçants et leurs clients. L'hémorragie de population du centre-ville n'est donc nullement enrayerée et les effets sur l'activité commerciale sont très incertains, aucune action spécifiquement commerciale ou sur l'image d'Erquelines n'étant entreprise.

2. Statu quo

On n'entreprend rien, si ce n'est un entretien très régulier de l'existant et toutes les petites réparations ponctuelles nécessaires. Aucun des problèmes de cet espace n'est vraiment traité. On ne peut donc espérer aucune amélioration sensible pour chacun des problèmes.

3. Réfection de la voirie dans une optique routière

Au point 3.1 ci-avant, nous avons utilisé la notion d'aménagement « routier ». Cette piste moins onéreuse est basée sur le maintien d'un tracé rectiligne, la réfection superficielle du tarmac existant et la délimitation des emplacements de parking sur un côté de la voirie. Les autres améliorations apportées au cadre de vie et aux autres espaces y sont reprises telles quelles pour permettre la comparabilité entre pistes. Elles ne sont cependant pas indispensables dans une optique purement routière et on pourrait envisager de s'en passer. Aucun des autres problèmes ne serait alors vraiment traité et on ne peut donc espérer aucune amélioration sensible pour chacun de ces problèmes ou de gros bénéfices y étant liés.

4. Gérer uniquement la problématique du stationnement

Aucun des autres problèmes de cet espace n'est vraiment traité et ne trouve donc de vraie solution. Les seuls bénéficiaires de cette mesure sont les commerçants riverains et les usagers motorisés, sans pour autant qu'un effet positif sur le commerce ne soit garanti : la capacité de parking est déjà largement excédentaire au niveau de la gare et aucune action sur l'image commerciale ou sur l'image générale d'Erquelinnes n'est entreprise en vue d'accroître son attractivité. Planter des horodateurs peut résoudre le problème des voitures ventouses mobilisant la journée entière les emplacements situés près des commerces, mais pourrait déplaire aux riverains obligés de payer ou d'aller sur les parkings latéraux réputés dangereux. Il conviendrait alors d'y prévoir un meilleur éclairage en vue de leur sécurisation de nuit, une meilleure signalisation de leur existence et quelques embellissements (arbres, haies, parterres, bacs à fleurs) destinés à les rendre plus agréables pour les usagers et les passants.

4. Les bénéfiques des pistes de réaménagement de la rue Albert Ier et ses espaces publics

Quels types de bénéfiques peut-on attendre d'un réaménagement de l'espace public ? D'une manière générale, l'agrément et l'attractivité du site sont augmentés, tant pour les riverains que pour les visiteurs-acheteurs. L'attractivité du site le rend plus désirable en tant que lieu de résidence avec, à terme, un maintien ou un afflux de population, une hausse des loyers des logements et des cellules commerciales et une plus-value de l'ensemble des biens immobiliers. La clientèle potentielle des commerces s'en trouve également augmentée. On peut donc espérer le maintien de ces activités et le développement de nouvelles. Ces bénéfiques ne sont cependant pas tous imputables dans la même mesure aux différentes pistes.

4.1. Evaluation de la plus-value immobilière

Les effets du regain d'attractivité du site sur la valeur de l'immobilier se font sentir sur les biens localisés sur le site, mais aussi sur ceux situés dans ses alentours immédiats. En effet, la situation du bien et la qualité de son environnement immédiat déterminent pour une bonne part sa valeur immobilière. Comme ces bâtiments sont plus désirables, l'acheteur sera prêt à déboursier plus. Par pure convention, nous limitons la zone d'effets à 10 immeubles par côté de voirie en dehors du site d'intervention.

Sur le site, on dénombre 95 bâtiments (13 côté gare, gare exclue car peu susceptible de passer d'ici peu sur le marché immobilier et 82 face à la gare, dont 52 à front de rue et 30 dans les impasses¹). Dans les abords immédiats, on trouve 60 bâtiments (dans la suite de la rue Albert Ier, le début de la rue Sainte-Thérèse, 5 rue Saint-Antoine côté belge et 15 rue des Usines). Nous retenons donc comme concernés un total de 155 bâtiments.

Notre hypothèse est qu'après la fin des travaux, la plus-value liée au réaménagement est de 4% au total² après 5 ans, à compter à partir de la fin des travaux, en plus de la croissance tendancielle. Cette plus-value porte sur un parc de 155 biens dont nous estimons la valeur individuelle moyenne à 2 millions de francs³, toutes fonctions confondues. La valeur du parc immobilier concerné est alors de 310 millions et la plus-value de **12.4 millions**.

¹ C'est une estimation : sur le plan PICC réalisé par le Ministère de l'Équipement et des Transports et indiquant le parcellaire à l'échelle 1/1000, chaque bâtiment repris ne porte pas systématiquement de numéro. Les plus importants et ceux numérotés sont comptés; les annexes et garages sont omis, dans la mesure où il est possible de les identifier comme tels.

² Le prix des immeubles varie selon différents facteurs. Nous essayons ici d'isoler et d'estimer le seul effet du réaménagement, ignorant les autres influences. La variation observée du prix des immeubles pourra donc différer de l'estimation de l'effet isolé. Ce pourcentage sera d'autant plus élevé que le projet est bien accepté, voire désiré par la population car il rencontre bien ses différents besoins. Le fait que la population soit intimement associée au processus d'élaboration et de choix d'aménagement en est une garantie. Le pourcentage retenu et réparti sur 5 ans nous semble prudent, comparé aux augmentations de 13 % en 1997, 10 % en '98 et 9 % en '99 pour les habitations situées dans la zone Thuin-Erquelines citées par Fortis Banque (2000).

³ La Nouvelle Gazette (01/03/2001) cite 2.837.500 Bef comme prix moyen '99, tous types de maisons confondus pour Erquelines. Pour la zone Thuin-Erquelines, Fortis Banque (2000) cite un plancher de 1.800.000, une moyenne de 2 millions et des exceptions à 2.7 millions pour des petites habitations sur parcelles de 90 à 180 m². Nos hypothèses de calcul sont donc prudentes, vu la présence de bâtiments de catégories supérieures sur le site.

Cette plus-value est imputée aux pistes « sécurisée » et « durable ». Seule la moitié (**6,2 millions**) est attribuée à la piste « routière » car le simple fait que les abords des biens soient rénovés sans autre amélioration de la qualité de vie peut suffire à les rendre plus attractifs.

4.2. Evaluation de l'augmentation d'utilité quotidienne

Les loyers correspondent à la valeur d'usage, au service rendu par les bâtiments à leurs utilisateurs. La valeur du service ou utilité des biens se trouve immédiatement augmentée par le réaménagement, alors que leur loyer ne peut s'adapter qu'à l'échéance des contrats de bail, pour les seuls biens loués. Nous retenons comme concernés, un total de 156 bâtiments, qu'ils soient loués ou occupés par leurs propriétaires¹. Nous retenons comme hypothèse prudente une augmentation d'utilité de 2 % strictement liée au réaménagement, comptabilisée sur une période de 12 ans².

Quels sont les loyers pratiqués aux abords de la gare ? Pour une petite maison à 2 chambres sans chauffage central, il faut compter de 10 à 12.000 francs par mois, 15.000 avec chauffage, 18.000 avec 3 chambres et un garage. Nous retenons la valeur moyenne de 15.000 francs par mois. Pour un (très) petit commerce au rez-de-chaussée, il faut compter de 20 à 25.000 par mois pour le bâtiment complet. Nous retenons 22.500 francs ou un de ses multiples quand la taille du commerce le justifie³.

Sur les 156 bâtiments du site et ses alentours, 56 abritent une activité commerciale ou de services, nous comptons double pour « le Drapeau Français », l'hôtel, le magasin de meubles, le Shoe Post et la station essence, quadruple pour le Match et la gare, soit 68 équivalents petits commerces et 100 logements. Par mois, nous obtenons un loyer total de 3.030.000 francs, soit 36.360.000 francs par an. L'augmentation d'utilité à l'usage (2 %) est de 727.200 francs par an et de **8.726.400** francs sur 12 ans.

Cette augmentation d'utilité est imputée aux pistes d'aménagement « sécurisé » et « durable ». Seule la moitié (**4.363 millions**) est attribuée à la piste « routière » car le simple fait que les abords des biens soient rénovés sans autre amélioration de la qualité de vie peut suffire à augmenter la satisfaction des riverains et la valeur d'usage des bâtiments.

¹ Le fait de retenir indifféremment les immeubles loués et occupés par leurs propriétaires est une convention utilisée en comptabilité nationale pour estimer la valeur globale du service rendu à la population par le parc immobilier belge. Dans le cas des propriétaires occupants, on considère qu'ils se paient à eux-mêmes un loyer pour occuper le bien qu'ils pourraient louer à des tiers.

² Ces 12 ans remplacent une somme sur une période infinie des revenus locatifs futurs actualisés (en francs présents). Nous avons volontairement pris une période de mesure d'effets assez courte (12 ans) pour l'ensemble des bénéfices récurrents ou cumulatifs. En effet, théoriquement, certains bénéfices peuvent tomber chaque année sur une période infinie, voire même augmenter avec le temps. Nous limitons notre période de comptabilisation car les bénéfices lointains deviennent plus incertains suite à des événements perturbateurs futurs imprévisibles actuellement et car les différents bilans présentés ci-avant au point 2 seraient tous très déséquilibrés suite à la valeur élevée attribuée aux bénéfices liés aux emplois créés. Enfin, symboliquement, cette période de 12 ans correspond aussi à la durée de deux mandats communaux.

³ Ces données ont aimablement été fournies par l'agence Immo 2000 d'Erquennes.

Remarquons cependant que tant les plus-values immobilières que les hausses progressives de prix et de loyers peuvent avoir des effets pervers sur les candidats locataires ou acheteurs à faibles revenus : le logement à cet endroit leur devient moins accessible, tandis qu'une classe plus aisée tend à occuper les lieux. Ce phénomène est appelé gentrification.

Le risque de le voir apparaître est élevé quand la population a choisi un endroit de résidence en raison de son prix peu élevé. Ce risque est aussi à évaluer en tenant compte de l'arrivée possible de l'autoroute à Erquelinnes, ce qui la rendra beaucoup plus accessible aux candidats acheteurs en terme de temps de trajet. On peut éviter cet effet pervers, notamment par une stratégie de logements sociaux. Elle permet de réserver une partie des immeubles mis en location aux personnes défavorisées. Elle garantit donc qu'elles puissent continuer à habiter au centre-ville.

4.3. Evaluation de l'impact en termes d'emplois

Les impacts sur l'activité sont de trois ordres : le chantier lui-même crée ou maintient de l'emploi dans le secteur de la construction; l'entretien supplémentaire prévu de ce qui est réalisé demande plus de travail et enfin, l'attractivité retrouvée du site peut ouvrir de nouveaux débouchés commerciaux.

4.3.1. Activités liées au chantier

On¹ a estimé qu'un investissement en travaux publics tous types de travaux confondus de 4.461.540 Bef génère un emploi plein temps sur un an (direct et indirect). La forte intensité en main-d'oeuvre du chantier envisagé (intensité à comparer avec des travaux d'infrastructures lourdes de type ponts) nous amène à penser qu'un investissement de deux millions et demi à trois millions devrait avoir dans notre cas le même effet².

Combien d'emplois sont générés directement ou indirectement par la piste de réaménagement « durable » coûtant 22.960.000 francs ? En retenant 3 millions comme le montant d'investissements nécessaires pour créer un emploi (direct et indirect confondus), le chantier génère 7,65 emplois temps plein d'une durée d'un an, dont plus de la moitié dans le secteur de la construction. Ce même calcul est fait pour les pistes « routière » (6.26 emplois pour 18.787.000 francs de travaux) et « sécurisée » (8.11 emplois pour 24.343.000 francs de travaux) en fonction du montant total de frais qu'elles occasionnent. Nous imputons à l'option durable la valeur d'emploi de l'équivalent temps plein durant un an nécessité par l'entretien supplémentaire assurant la longévité accrue du projet réalisé.

¹ Voir Bureau Fédéral du Plan (Bossier, 2000). Il s'agit d'emplois directs (dans le secteur de la construction) et indirects (dans les autres secteurs) confondus, dont plus de la moitié dans le secteur de la construction.

² A titre de comparaison, Rosiers (1998) cite, pour un même effet sur l'emploi, un montant d'investissement de 2.544.000 francs pour le secteur de la construction immobilière et de 1.683.000 francs pour le secteur de la restauration de bâtiments, encore plus intensive en main-d'oeuvre.

Comment évaluer le bénéfice social de ces emplois créés ou maintenus ? Le Bureau du Plan a estimé qu'un chômeur coûtait globalement à la collectivité la somme de 909.380 Bef par an en '97¹. Comme ce montant est très stable à francs constants et en composition depuis 1992, nous l'indexons suivant l'évolution de l'indice des prix à la consommation de 1997 à décembre 2000 (+ 4,68%²), pour tenir compte de l'inflation, soit 951.970 Bef/an. Le fait de pouvoir imputer un emploi à l'investissement public prévu permet donc d'éviter ce coût collectif important et le manque à gagner qui l'accompagne. Nous le retenons donc comme un bénéfice pour la collectivité. Dans le cas de la piste « durable », le bénéfice collectif des 7.65 emplois liés aux travaux est donc de **7.285.900** francs et de l'emploi d'entretien à **951.700** francs. Pour la piste « routière », on obtient un bénéfice collectif de **5.961.600** francs et **7.724.600** francs pour la piste « sécurisée ».

Les retombées en matière d'impôts sur les personnes physiques ne sont pas attribuées à la commune mais à la collectivité en général. En effet, il n'est pas certain que les emplois créés ou maintenus le soient tous sur le territoire de la commune, vu notamment la législation sur la passation des marchés publics. Les effets de cette législation peuvent cependant être atténués en partie par l'usage de clauses sociales dans les appels d'offre de la commune. L'entreprise répondant à un tel appel d'offre s'engage alors à confier une partie de la réalisation du marché à une entreprise locale à finalité sociale.

4.3.2. Option durable: confier le chantier à une entreprise de formation par le travail

Le recours à une entreprise de formation par le travail (E.F.T.) est intéressant : il permet à des jeunes défavorisés de se former et d'acquérir une expérience suffisante pour se réinsérer durablement sur le marché du travail, pour un coût et des délais similaires. Cette formation pratique nécessite 18 mois avec un taux de réinsertion sur le marché du travail de 40 % environ³. Comme ces jeunes sont encore en formation, les tâches qu'ils peuvent réaliser sont assez simples. Dans le cadre de notre piste d'aménagement, on peut penser aux tâches d'entretien des espaces, la pose du pavage et du dallage des trottoirs et les aménagements verts, à l'exception de la pose des luminaires, bancs et poubelles.

Ces différentes tâches s'élèvent à environ 10.000.000 francs dans le cadre de la piste d'aménagement « durable » envisagée ci-dessus, soit 3,4 équivalents emplois temps plein d'une durée d'un an, dont plus de la moitié dans le secteur de la construction. Le travail qui peut être confié à une entreprise de formation par le travail est donc d'environ 2 équivalents temps plein auxquels on ajoute le temps plein destiné à l'entretien régulier.

¹ Chiffre moyen avancé par le Bureau Fédéral du Plan (Fentjens et al., 1997). C'est le chiffre le plus récent disponible, mais aussi le plus complet en termes de coûts collectifs (budgétaires) car il comprend non seulement l'allocation de chômage, mais aussi les pertes en cotisations sociales personnelles et patronales et les pertes en impôts directs et indirects. Il comprend donc le revenu versé au chômeur et le manque à gagner de son inactivité pour la collectivité, à l'exclusion des coûts en termes de production et des coûts psychosociaux.

² Chiffres du site de l'INS et calculs personnels.

³ Renseignements aimablement fournis par Mme Loos du Braseap à Erquelinnes. En 2001, 21 des 52 personnes y ayant terminé une formation ont trouvé rapidement un emploi.

Ces trois équivalents temps plein correspondent à deux formations complètes avec 40 % de chance de se réintégrer définitivement dans le monde du travail. On comptabilise cette opportunité sur 12 ans¹ au coût collectif d'un chômeur, ou, plus intuitivement, on tient compte du fait que chacun des deux travaillera 40 % du temps grâce à la formation reçue, soit un gain de 9.139.000 francs pour la collectivité suite au chômage évité, pour un même coût et un même temps de chantier.

Le bénéfice pour la collectivité est donc très élevé pour un coût identique. Cependant, un recours systématique et massif à ces entreprises peut priver les entreprises locales du secteur d'une partie de leurs débouchés, et donc aussi détruire de l'emploi existant. Dans ce cas, le bénéfice social sera nul car il n'y a pas création nette d'emplois. Dans la mesure du possible, on veillera donc à leur confier des tâches pour lesquelles la main-d'oeuvre locale formée est actuellement insuffisante sur place.

4.3.3. Impact sur l'activité commerciale

La situation actuelle du commerce à Erquelinnes n'est pas aussi florissante que par le passé : sur les trois dernières années, le tracé commerçant allant de l'ancienne douane à la Grand'place a perdu 15 commerces². Ils ferment par manque de clientèle ou car les exploitants prennent leur pension. Les jeunes Erquelinois ne sont guère tentés par la reprise de ces activités car il leur semble que c'est un défi insurmontable, par manque d'encouragement et d'information sur les aides existantes. Ils préfèrent alors aller chercher du travail ailleurs une fois leurs études terminées, par manque d'autres activités à Erquelinnes.

Les cellules commerciales fermées restent la plupart du temps définitivement vides, parfois après des tentatives infructueuses d'implantation par des néophytes. Ces commerces fermés portent préjudice aux commerces subsistants par l'image triste et négative qu'ils véhiculent. Seul Superbois s'est récemment implanté avec succès de manière durable hors zone considérée, notamment suite à une étude de marché poussée et un marché local vierge.

La clientèle des commerces erquelinois a fortement évolué ces 20 dernières années : la part de chiffres d'affaires attribuable aux clients français est passée de 30 à 60 % car ils y préfèrent l'accueil et parce que les prix belges sont plus bas. Le statut social des clients belges s'est dégradé : les clients plus aisés préfèrent faire leurs courses ailleurs, notamment à Mons, La Louvière ou Charleroi tandis que la clientèle locale subsistante se compose essentiellement des revenus les plus bas.

L'effet escompté du réaménagement est que le site rendu plus attractif et convivial attire plus les résidents et les consommateurs français. La clientèle potentielle des commerces s'en trouve donc augmentée d'autant³, notamment grâce au bouche à oreille concernant le charme retrouvé du centre. Ce mécanisme pourrait avoir une pertinence particulière auprès des clients français et donc renforcer l'intérêt transfrontalier du lieu. On peut donc espérer le maintien des activités existantes par une augmentation de leur chiffre d'affaires et de meilleures chances de succès pour de nouveaux projets commerciaux.

¹ Voir remarque faite ci-avant au point 4.2.

² Ces données ont été aimablement fournies par Monsieur Gusbin, Président de l'Union des Commerçants d'Erquelinnes.

³ L'étude réalisée par le Road Data Laboratory (1987) pour le réaménagement des axes routiers centraux de la ville de Vinderup montre que, malgré des réels effets positifs, les commerçants sont réticents à reconnaître une influence positive sur leur activité.

Le réaménagement de l'espace public prend en compte les besoins des différents usagers dont les commerçants demandant des possibilités de terrasses Horeca ou des emplacements de parking sécurisés et mieux signalés pour leurs clients. L'effet précis du seul réaménagement sur l'activité commerciale, le délai de location des cellules vides et sur de nouvelles implantations est difficile à estimer. En effet, ce réaménagement est une condition préliminaire indispensable pour rendre toutes leurs chances aux commerces.

Cependant, une action spécifique sur les commerces comme la stratégie de management de centre-ville proposée par l'A.M.C.V. est un complément très utile pour garantir des résultats positifs et significatifs. Il s'agit alors de promouvoir le centre commercial pour le redévelopper, d'améliorer l'attractivité spécifiquement commerciale du site, son image en identifiant les problèmes strictement commerciaux, en estimant les flux de clients et la zone de chalandise d'Erquelinnes, en gérant méthodiquement la problématique des parkings, en entreprenant ensuite les actions nécessaires en termes de marketing urbain et de recherche d'investisseurs commerciaux¹.

Hypothèse 1 :

Faute de références plus précises et vu la tendance récente (15 fermetures en 3 ans sur l'ensemble de la rue), on estime que le seul réaménagement permet une stabilisation de l'activité commerciale. On évite la fermeture de 5 commerces supplémentaires dans la zone concernée². Pour le calcul, on considère que chacun occupe une personne à plein temps. On considère aussi que chaque personne dont le commerce ferme prend deux ans pour retrouver un autre emploi ou atteindre l'âge de la pension. L'effet du réaménagement est alors d'éviter 10 années temps plein passées au chômage à évaluer au coût collectif d'un chômeur détaillé supra, soit **9.519.700** francs.

Hypothèse 2 :

A titre de comparaison uniquement, car la revitalisation commerciale complémentaire au réaménagement n'est pas du ressort d'Espace Environnement, examinons une hypothèse plus optimiste !

Après les travaux de voirie et une action spécifique sur l'image et les commerces comme ce que propose l'A.M.C.V., on peut imaginer qu'un certain nombre d'Erquelinnois et de Français redeviennent au fil du temps clients réguliers à Erquelinnes, pour une augmentation du chiffre d'affaires de 15 % dans la zone concernée.

On peut estimer que 10 % peuvent aller en augmentation du chiffre d'affaires des commerces existants, ce qui garantit leur survie, tandis que le reste peut être affecté à de nouveaux établissements. Une simple règle de trois permet de calculer les possibilités pour de nouvelles activités : l'ancien chiffre d'affaires (100) permettait à 58 commerces de se maintenir. Les 10 % supplémentaires qu'ils absorbent garantissent leur pérennité. Les 5 % restants suffisent pour 2,6 nouveaux commerces³.

L'effet global est alors de 10 années équivalents temps plein maintenus (hypothèse 1) plus 31 années équivalents temps plein créés sur place. Dans les bilans présentés au point 2 ci-avant, nous imputons le bénéfice plus modeste, mais moins incertain, de l'hypothèse 1 aux trois pistes, chacune pouvant avoir des effets positifs sur l'attractivité commerciale.

¹ Renseignements aimablement fournis par Madame Taymans et Monsieur Francis de l'Association de Management de Centre-Ville.

² On retient 5 car la zone réaménagée correspond à peu près au tiers de la longueur de la rue Albert Ier.

³ 2,6 est obtenu comme suit : $5/110 \times 58$ commerces et est à comptabiliser sur 12 ans, notre période de référence.

Remarquons cependant que certains effets indésirables peuvent apparaître :

- Il y a un risque que l'on n'observe pas d'accroissement net de la clientèle mais un simple déplacement de celle-ci, au détriment de zones devenues relativement moins attractives, comme par exemple le reste de la rue Albert Ier ou les commerces peu spécialisés situés dans les plus petites entités.
- Si on laisse de nouveaux commerces s'implanter ailleurs qu'au centre-ville (sur un zoning commercial, par exemple), l'impact sur l'activité commerciale sur le site et ses abords pourrait être réduit à très peu. La question de l'adéquation des cellules commerciales existantes aux besoins actuels (taille, fonctionnalité) se pose également.
- L'impact en terme de clientèle sera moindre si la rénovation de l'espace public ne va pas de paire avec une action globale des commerçants en vue de moderniser et d'embellir leur établissement et de répondre mieux aux besoins de leurs clients, individuellement et collectivement.
- Les travaux de voirie eux-mêmes peuvent avoir un impact négatif à court terme : il est tout à fait possible que l'un ou l'autre commerce déjà très fragilisé et de toute façon condamné à plus ou moins brève échéance doive fermer durant ou à cause des travaux. En effet, les commerces seront momentanément moins accessibles, les parkings moins disponibles et l'endroit moins attrayant, d'où baisse passagère de la fréquentation et du chiffre d'affaires. Il en découle que, pour éviter la destruction d'activités viables, les travaux doivent être bien planifiés et coordonnés, avec garantie de respect des échéances (courtes) et les commerces doivent rester suffisamment accessibles durant cette période.

Dans le même ordre d'idées, afin d'éviter des réouvertures régulières des trottoirs ayant les mêmes effets négatifs et répétés, il faut prévoir soit :

- de poser une « goulotte » susceptible d'être réouverte facilement et fréquemment, et d'accueillir les différents câbles et canalisations;
- de consulter au préalable les différents opérateurs susceptibles d'intervenir sur ces surfaces en vue d'une ouverture unique concertée : Belgacom pour la pose de nouvelles lignes et/ou de raccordements, Electrabel pour la mise en souterrain des lignes électriques aériennes éventuellement prévues (intérêt esthétique, possible réduction des rayonnements) ou la pose de nouvelles canalisations de gaz et de raccordements, la S.W.D.E. (nouvelles canalisations et raccordements remplaçant ceux en plomb ?) et l'opérateur s'occupant de l'égouttage.

4.4. Impact de la baisse de population sur les finances communales

Rappelons que la population d'Erquelinnes-Centre est passée de 4.540 habitants en 1961 à 4.172 en 1981 et est encore descendue à 3.953 en 1998, soit pour la première période de 20 ans une baisse de 8,1 % et pour la seconde de 5,25 % en 17 ans. Nous supposons que, sans intervention, la tendance des 17 dernières années (- 0,316 % par an¹) continue sur les années suivantes, soit une perte moyenne de 12 habitants par an à Erquelinnes-Centre.

¹ Calculs personnels : moyenne géométrique sur base des données INS (81-91-98). Il s'agit de la tendance nette. En effet, une partie de ceux qui quittent définitivement le centre sont remplacés par de nouveaux venus, probablement de revenus moins élevés.

L'hypothèse de calcul est que la moitié de ces personnes quitte définitivement la commune, tandis que l'autre quitte Erquelinnes-Centre pour s'installer dans une autre des anciennes communes. On considère que l'intervention sur cette zone névralgique d'Erquelinnes-centre permet d'arrêter en partie cette érosion (30 %, soit plus que sa surface relative dans Erquelinnes-Centre, en raison des nombreuses facilités qu'elle abrite) et de stabiliser la population à son niveau de 1998, par l'amélioration du cadre de vie. On évite ainsi une perte de recettes pour la commune à évaluer sur une période de 12 ans¹.

La perte de recettes communales pour un habitant moyen en moins est de 5.952 francs/an². Par calcul, on obtient sur 12 ans, 2.872.371 francs de perte cumulée. Un aménagement prenant en compte la qualité de vie des riverains permet d'éviter 30 % de cette perte, soit 861.711 francs³. C'est donc un bénéfice propre à ce type d'aménagement. Ce bénéfice est donc imputé aux pistes « sécurisée » et « durable ». Seule la moitié (**430.000 francs**) est attribuée à la piste « routière » car le simple fait que les abords des biens soient rénovés sans autre amélioration de la qualité de vie peut suffire à augmenter l'impression de qualité du lieu de vie.

Remarquons cependant que l'expérience montre qu'en général ce sont plutôt les jeunes ménages à hauts revenus qui quittent les centres urbains. Les données disponibles pour Erquelinnes confirment et précisent ce constat général : on constate un léger vieillissement de la population de 1991 à 1998. Au niveau des classes d'âges, on observe une légère surreprésentation des personnes jeunes (de 0 à 34 ans) et des personnes du troisième âge (de 60 à 74 ans) par rapport à la région wallonne. Les personnes de 35 à 59 ans sont sous-représentées alors que ces personnes sont en âge de travailler.

Ce sont donc les actifs expérimentés qui tendent plus que d'autres catégories à quitter Erquelinnes⁴ alors qu'ils payent des montants élevés d'impôts sur les personnes physiques. Notre hypothèse est donc prudente en considérant un contribuable moyen.

¹ Voir remarque faite ci-avant au point 4.2.

² Ce montant correspond, en moyenne annuelle par habitant pour 1998, 1999 et 2000, à l'I.P.P. (impôts des personnes physiques) restitué, les centimes additionnels à l'I.P.P. et la moitié de la redevance déchets reçue par la Commune d'Erquelinnes, divisé par le nombre d'habitants en 1998, soit 9.733. La taxe sur les déchets finance des frais en grande partie fixes, la partie variable évoluant en fonction des quantités à collecter et à éliminer. La perte d'un contribuable rend donc la couverture de ces frais fixes plus difficile. Ces frais sont estimés à la moitié du total. Les centimes additionnels au précompte immobilier ne sont pas pris en compte car ils doivent être payés tant que le propriétaire est connu, même si le bien est délaissé.

³ La perte cumulée se définit et se calcule comme suit : c'est la somme des pertes de recettes annuelles, soit celles de 6 contribuables moyens la première année plus celles de 12 la seconde, plus celles de 18 la troisième et ainsi de suite ... Pour rendre compte d'un déclin léger mais constant de la population, nous avons volontairement pris une période de mesure d'effets assez courte (12 ans). Sur une période de 15 ans, la perte cumulée de recettes communales serait suivant les mêmes hypothèses de 4.405.140 Bef et de 7.668.730 Bef pour une période de 20 ans.

⁴ Ce problème de départ de la population active a également été mis en évidence côté français.

4.5. Impact en terme de coût de désurbanisation

Nous avons vu qu'à Erquelines, comme ailleurs, la population du centre tend à décroître au profit d'un habitat périphérique dispersé. Le maintien d'habitants en ville par l'attrait du nouvel aménagement, la rénovation d'immeubles existants ou la construction des parcelles déjà équipées et encore disponibles sur place permet à la collectivité d'éviter de gros frais d'infrastructures et de raccordement aux réseaux. Ce surcoût d'équipement est de l'ordre de 650.000 francs par parcelle de 30 mètres à front de voirie en périphérie¹, sans compter les frais d'entretien additionnels d'environ 2 % de ce montant par an. En utilisant notre période de référence de 12 ans², ces frais d'équipement et d'entretien s'élèvent à **806.000 francs**.

Le nombre de cas dans lesquels on évitera une nouvelle construction isolée en périphérie est cependant difficile à estimer, vu l'absence de données en la matière. Nous supposons donc, par pure convention, que sur la période de 12 ans considérée, un aménagement soucieux de la qualité de vie permettra d'éviter qu'un ménage quitte le centre pour faire construire une habitation quatre façades sur une grande parcelle en périphérie. C'est donc un bénéfice propre à ce type d'aménagement. Ce bénéfice est donc imputé aux pistes « sécurisée » et « durable » et pas à la piste « routière ».

4.6. Impact en terme d'amélioration de la sécurité objective

La rue Albert Ier est réputée pour son insécurité, qu'elle soit ressentie ou objective. Ceci peut être lié à la circulation routière, à la délinquance, ou encore au faible éclairage pouvant créer un sentiment de malaise la nuit. Nous avons dépouillé les statistiques de sécurité routière³ de l'entité d'Erquelines. Pour les cinq dernières années disponibles, seuls deux accidents sont précisément localisables rue Albert Ier, ne démontrant pas une forte insécurité objective. Le premier a impliqué des voitures et a occasionné un blessé grave, le second impliquant un cyclomoteur et occasionnant 1 blessé léger. Il semble raisonnable d'extrapoler de ces données qu'il pourrait y avoir 3 blessés légers et 2 graves sur la rue Albert Ier sur une période de 12 ans.

Le réaménagement de la voirie devrait permettre une réduction de la vitesse moyenne de traversée du site et une fluidification du trafic, contribuant à une amélioration de la sécurité objective et du sentiment de sécurité. Une réduction de la vitesse moyenne des véhicules entraîne habituellement une baisse notable de la gravité des accidents et une chute du nombre d'occurrences. On peut estimer que sur 12 ans, il n'y aurait plus qu'un blessé grave et un accident en moins. Le coût de ce blessé grave en moins peut être évalué à **4.155.000 francs**⁴. Comme un aménagement sécurisé permet de l'éviter, on le comptabilise comme bénéfice propre à ce type de pistes. Il est donc imputé aux pistes « sécurisée » et « durable » et pas à la piste « routière ».

¹ A titre de comparaison, équiper une parcelle de 7 mètres à front de voirie coûte 250.000 francs et une parcelle en centre urbain ne coûte rien car elle est déjà équipée et entretenue. Sources: M.-L. De Keersmaecker (2001) et travaux préparatoires dont Ministère de la Région wallonne (Conférence Permanente du Développement Territorial, 2000).

² Voir remarque faite ci-avant au point 4.2.

³ Voir annexe I. Il ne s'agit cependant que des seuls accidents avec lésions corporelles.

⁴ Il s'agit d'une valeur de référence que le Commissariat Général du Plan (2001) conseille p. 104 et 138 d'utiliser dans toutes les études d'aménagements pour évaluer ce type de dommages de manière standard.

4.7. Impacts qualitatifs

Les impacts précédents sont estimables avec plus ou moins de précisions en termes monétaires. Certains impacts n'ont par contre pas été chiffrés et nécessiteraient une analyse plus poussée pour être estimés ou ne sont pas chiffrables. Ils ne sont cependant pas à négliger et doivent être cités.

La rue Albert Ier est réputée pour son insécurité objective ou ressentie. Ceci peut être lié à la circulation routière, à la délinquance, ou encore au faible éclairage pouvant créer un sentiment de malaise la nuit. En effet, le sondage et les réunions avec la population ont révélé une sensation d'étroitesse des trottoirs et confirmé la grande vitesse d'automobiles traversant cet espace. Le réaménagement de la voirie devrait aussi permettre une amélioration du **sentiment de sécurité**. Ce sentiment est conforté par le nouvel éclairage public, mais aussi par une intensification du contrôle social suite à une réappropriation de l'espace public par les habitants. On peut donc s'attendre aussi à une diminution du **vandalisme**.

Le cadre de vie et l'image diffusée et perçue d'Erquelinnes avec la mise en place d'un tel projet s'améliorent. Les effets sur l'immobilier et l'activité ont déjà été abordés ci-avant. On peut s'attendre à des effets positifs sur le **moral et le dynamisme de la population**, notamment en termes d'initiatives ou de volonté de s'en sortir en se réinsérant dans la vie sociale et active et, sans doute, un **effet d'entraînement** sur l'entretien et la rénovation de l'habitat.

La population se réapproprie l'espace public et de nouvelles **relations interpersonnelles** se développent avec les initiatives qui en découlent. Il a été montré qu'une intensification de ces relations et contacts permet à plus d'initiatives ou de demandes de se concrétiser ou de se réaliser plus rapidement, notamment en matière d'offres et de demandes d'emplois. Cette dynamisation de l'espace et de la vie sociale permet aussi à de nouvelles initiatives de germer, suite à des rencontres inédites jusqu'alors entre personnes et entre besoins et disponibilités¹.

Enfin, certains **effets positifs peuvent se renforcer mutuellement**, réamorçant une spirale positive de développement économique. Le gain de sécurité objective et subjective est favorable à la flânerie et au « lèche-vitrines ». Le regain d'animation et d'activité locales et l'attractivité retrouvée peuvent dissuader les habitants locaux de quitter le centre ou l'entité et attirer de nouveaux clients et résidents, ceux-ci contribuant à leur tour à l'activité locale.

¹ Ces nouvelles initiatives sont par essence indéterminées. Rappelons cependant qu'un emploi créé ou maintenu évite à la collectivité un coût annuel moyen de 951.000 francs. Les bénéficiaires de la commune sont à rechercher au niveau de l'impôt sur les personnes physiques restitué si la personne concernée est domiciliée dans la commune, ou au niveau des retombées fiscales locales du regain d'activité.

Annexe I : sécurité routière à Erquelines, statistiques '95-'99

Nous avons dépouillé les statistiques de sécurité routière¹ pour l'ensemble de l'entité d'Erquelines sur les cinq dernières années disponibles. Ces statistiques ne reprennent cependant que les accidents avec lésions corporelles, ne prenant pas en compte ceux n'occasionnant que des dégâts matériels aux véhicules ou aux biens d'équipement publics.

Année	accidents	décès	bl. légers	bl. graves	total	piétons	cycles
95	36	3	40	22	65	0	15
96	36	4	42	8	54	3	8
97	28	1	35	6	42	1	10
98	36	0	33	18	51	6	14
99	36	0	42	16	58	1	10
Moy.	34,4	1,6	38,4	14	54	2,2	11,4

On peut observer une certaine constance au cours des ans. On peut remarquer que les usagers vulnérables, à savoir les piétons, cyclistes et motocyclistes constituent environ un quart des victimes impliquées dans ces accidents. Cette proportion est élevée vu la faible part occupée par ces modes de déplacements par rapport à l'automobile. Le détail des statistiques disponibles montre que 54 accidents soit 31 % du total ont eu lieu en agglomération. Sur les cinq ans, ils ont occasionné 56 blessés légers, 28 blessés graves et 2 tués, soit un peu plus de blessés graves que la moyenne de l'entité.

Ces statistiques permettent aussi de dresser une liste des « axes noirs » de l'entité : la N40 a connu 76 accidents avec lésions corporelles sur toute sa longueur en 5 ans, la N561 19, la rue de la Thure 11, la rue de Grand-Reng 9, la N55 9, la rue Ste-Thérèse 6, la route de Maubeuge 4 et la rue Mont de Solre et le Chemin de Halage 3.

Au niveau de la N561 intégrant la rue Albert Ier, 19 accidents sont survenus en 5 ans. 12 ont eu lieu en agglomération, occasionnant 6 blessés graves et 23 blessés légers. Ces accidents ont impliqué 4 piétons et 7 usagers de cycles motorisés ou non. Parmi ces accidents, deux sont précisément localisables rue Albert Ier.

¹ Source INS : « Accidents de la circulation sur la voie publique avec tués et blessés » et « Accidents avec lésions corporelles », différents volumes annuels.

Annexe II : Tableaux de synthèse convertis en euros

Les différents tableaux présentés dans le corps du texte précédant et comprenant des montants en francs belges sont présentés ici avec les mêmes montants convertis en euros au taux officiel 1 euro = 40,3399 francs belges.

Aménagement routier traditionnel									
Coûts					Bénéfices				
Intitulé	Métré	Euros	Cfr.		Intitulé	Euros	Cfr.	Premier(s) bénéficiaire(s)	Δ +/-
Zone 1	6600 m ²	319 766	3.1		Plus-value immobilière	153 694	4.1	Propriétaires	-
Zone 2	2268 m ²	111 847	3.2		Usage / loyers	108 161	4.2	Habitants/ Propriétaires	-
Zone 3	2320 m ²	13 890	3.3		Emplois chantier	147 785	4.3.1	Collectivité	-
Zone 4	6545 m ²	20 220	3.4		Activité commerciale	235 987	4.3.3	Collectivité / Commerçants	=
Zone 5	880 m ²		3.5		Population stable	10 681	4.4	Commune	-
					Désurbanisation		4.5	Commune	-
					Sécurité routière		4.6	Collectivité / Victimes	-
Coût total		465 723			Bénéfice total	656 308			-
Bénéfice net		190 584							

Tableau 1 : Bilan coûts/bénéfices de la piste d'aménagement routier traditionnel de la rue Albert Ier

Aménagement traditionnel sécurisé									
Coûts					Bénéfices				
Intitulé	Métré	Euros	Cfr.	Δ +/-	Intitulé	Euros	Cfr.	Premier(s) bénéficiaire(s)	Δ +/-
Zone 1	6600 m ²	482 420	3.1	+	Plus-value immobilière	307 388	4.1	Propriétaires	+
Zone 2	2268 m ²	86 922	3.2	-	Usage / loyers	216 322	4.2	Habitants/ Propriétaires	+
Zone 3	2320 m ²	13 890	3.3	=	Emplois chantier	191 490	4.3.1	Collectivité	+
Zone 4	6545 m ²	20 220	3.4	=	Activité commerciale	235 987	4.3.3	Collectivité / Commerçants	=
Zone 5	880 m ²		3.5		Population stable	21 361	4.4	Commune	+
					Désurbanisation	19 980	4.5	Commune	+
					Sécurité routière	103 000	4.6	Collectivité / Victimes	+
Coût total		603 452		+	Bénéfice total	1 095 528			+
Bénéfice net		492 075		+					

Tableau 2 : Bilan coût/bénéfice de la piste d'aménagement traditionnel sécurisé de la rue Albert Ier

Aménagement durable sécurisé									
Coûts					Bénéfices				
Intitulé	Métré	Euros	Cfr.	Δ +/-	Intitulé	Euros	Cfr.	Premier(s) bénéficiaire(s)	Δ +/-
Zone 1	6600 m ²	430 062	3.1	+	Plus-value immobilière	307 388	4.1	Propriétaires	+
Zone 2	2268 m ²	86 922	3.2	-	Usage / loyers	216 322	4.2	Habitants/ Propriétaires	+
Zone 3	2320 m ²	13 890	3.3	=	Emplois chantier	180 617	4.3.1	Collectivité	+
Zone 4	6545 m ²	20 220	3.4	=	Recours à une E.F.T.	226 550	4.3.2	Collectivité	+
Zone 5	880 m ²		3.5		Activité commerciale	235 987	4.3.3	Collectivité / Commerçants	=
					Population stable	21 361	4.4	Commune	+
					Désurbanisation	19 980	4.5	Commune	+
					Sécurité routière	103 000	4.6	Collectivité/ Victimes	+
Entretien		24 789	3.6	+	Emploi entretien	23 599	4.3.1	Collectivité	+
Déchets valorisés		-6 693	3.6	-	Durée supplémentaire	56 919	3.6	Commune	+
Coût total		569 190		+	Bénéfice total	1 391 723			+
Bénéfice net		822 533		+					

Tableau 3 : Bilan coûts/bénéfices de la piste d'aménagement durable sécurisé de la rue Albert Ier

			Sécurisé		Durable		Routier	
Intitulé	Unité	Prix / unité	Unités	Prix / poste	Unités	Prix / poste	Unités	Prix / poste
<i>Trottoirs, égouttage</i>								
Bordure	m	24	1.100	26.178	1.100	26.178	136	3.236
Trottoir élargi 30x30	m ²	37	162	5.964	630	23.192	180	6.626
Aires piétonnes 30x30	m ²	37	828	30.480	1.080	39.757		
Trottoir à créer 30x30	m ²	37	500	18.406	500	18.406		
Sable stabilisé	m ³	61	179	10.858	231	14.012	18	1.092
Filet d'eau	m ²	45	210	9.370	210	9.370	105	4.685
Découpe revêtement	m	6	2.200	12.271	2.200	12.271	550	3.068
Démolition revêtem.	m ²	7	440	3.152	440	3.152	110	788
Suppression déchets	m ³	16	110	1.772	110	1.772	28	451
Avaloir égout	1	267	14	3.744	14	3.744	7	1.872
Canalisation posée	m	59	40	2.360	40	2.360	20	1.180
Branchement	1	55	28	1.546	28	1.546	14	773
<i>Surfaces routières</i>								
Pavés béton	m ²	37	840	31.130	840	31.130		
Tarmac (raclage)	m ²	15	1.860	27.019	1.860	27.019	3.823	55.528
Tarmac remplaçant	m ²	8	1.860	15.354	1.860	15.354	3.823	31.554
Tarmac neuf	m ²	8	828	6.835	828	6.835		
Tarmac liaison	m ²	7	828	6.117	828	6.117		
Empierre. gran.cont.	m ²	12	828	10.242	828	10.242		
Sous-fondation	m ³	10	166	1.597	166	1.597		
Démolition revêtem.	m ²	4	828	3.387	828	3.387		
Démolition fondation	m ³	8	414	3.500	414	3.500		
Déblai sol meuble	m ³	11	414	4.618	414	4.618		
Suppression déchets	m ³	16	507	8.169	507	8.169	192	3.094
<i>Parking</i>								
Parking en pavés	m ²	81	720	58.007			720	58.007
Fondation béton	m ²	8	720	6.068		8	720	6.068
Démolition revêtem.	m ²	7	720	5.158			720	5.158
Suppression déchets	m ³	16	144	2.320			144	2.320
<i>Commun</i>								
Marquage sol continu	m ²	11	384	4.236	384	4.236	384	4.236
Marquage sol discon.	m ²	11	100	1.059	100	1.059	100	1.059
Signalisation	1	73	15	1.091	15	1.091	15	1.091
Potence éclairage rue	1	355	37	13.139	37	13.139	37	13.139
Mat. d'éclairage rue	1	419	37	15.486	37	15.486	37	15.486
Arbre	1	215	19	4.088	19	4.088	19	4.088
Taque protection	1	1.689	9	15.205	9	15.205	9	15.205
Arbuste	1	68	18	1.223	18	1.223	18	1.223
Haie	m	17	73	1.267	73	1.267	73	1.267
Terre arable	m ³	12	58	719	58	719	58	719
Découpe revêtement	m	6	332	1.852	332	1.852	332	1.852
Démolition revêtem.	m ²	7	97	695	97	695	97	695
Suppression déchets	m ³	16	58	935	58	935	58	935
Banc public	1	719	4	2.877	4	2.877	4	2.877
Poubelle	1	429	15	6.441	15	6.441	15	6.441
Total				385.936		344.049		255.813
Avec marge de 25 %				482.420		430.062		319.766

Tableau 4 : Estimation des frais liés à la réfection de la voirie de la rue Albert 1er (en euros)

Intitulé	Unité	Prix / unité	Sécurisé / Durable		Routier	
			Unités	Prix / poste	Unités	Prix / poste
Pavés béton	m ²	37	1.240	45.955	1.674	62.039
Stabilisation sol	m ²	2	1.240	2.951	1.674	3.984
Démolition revêtem.	m ²	4	1.240	5.072	1.674	6.847
Suppression déchets	m ³	16	186	2.997	251	4.044
Plots amovibles	1	331	31	10.266	31	10.266
Banc public	1	719	2	1.439	2	1.439
Poubelle	1	429	2	859	2	859
Total				69.538		89.477
Avec marge de 25 %				86.922		111.847

Tableau 5 : Estimation des frais liés à la réfection de la place de la gare (en euros)

Intitulé	Unité	Prix / unités	Unités	Prix / poste
Eclairage parkings	1	419	12	5.023
Découpe revêtement	m	6	154	859
Démolition revêtem.	m ²	7	46	330
Suppression déchets	m ³	16	12	193
Terre arable	m ³	12	15	186
Haie	m	17	50	868
Arbre	1	215	9	1.937
Poubelle	1	429	4	1.718
Total				11.112
Avec marge de 25 %				13.890

Tableau 6 : Estimation des frais liés au réaménagement du parking derrière la douane (en euros)

Intitulé	Unité	Prix / unité	Unités	Prix / poste
Mat. d'éclairage	1	419	12	5.023
Potence éclairage	1	355	6	2.131
Haie	m	17	150	2.603
Arbre	1	172	8	1.376
Découpe revêtement	m	6	348	1.941
Démolition revêtem.	m ²	7	94	673
Suppression déchets	m ³	16	25	403
Terre arable	m ³	12	25	310
Poubelle	1	429	4	1.718
Total				16.176
Avec marge de 25 %				20.220

Tableau 7 : Estimation des frais liés au réaménagement des abords nord-est de la gare (en euros)

Références bibliographiques

- Association du Management de Centre-Ville (AMCV, 2000), « Qu'est-ce que la gestion centre-ville ? » (plaquette de présentation).
- Bossier F. and Vanhorebeek F. (2000), « Simulations with the HERMES II model for Belgium », Bureau Fédéral du Plan, Working Paper n° 11-00.
- Commissariat Général du Plan (2001), « Transports : choix des investissements et coût des nuisances », France
- De Keersmaecker M.-L. (2001), Approche des coûts de la désurbanisation sous l'angle du développement durable, *Les Cahiers de l'Urbanisme* n°34, p.19-26
- Festjens M.-J., Lambrecht M., Masure L., Saintrain M. et Schüttringer S. (1997), « Coût budgétaire d'un chômeur de 1983 à 1997 », Bureau Fédéral du Plan, Planning Paper n° 79.
- Fondation Travail-Université (2000), « L'aménagement du territoire wallon (présentation critique des outils, des enjeux et des débats) ».
- Fortis Banque (2000), Guide des valeurs immobilières.
- Les Echos du Logement (2000), N° 5, p. 161, La notion d'immeubles abandonnés vue et corrigée par la Cour d'Arbitrage.
- Ministère de l'Équipement et des Transports (1998), « Choisir son mobilier urbain ».
- Ministère de la Région wallonne (Conférence Permanente du Développement Territorial, 2000), Résumé du Rapport final de la Subvention 1999, Thème 7.1. - Les coûts de la désurbanisation
- La Nouvelle Gazette, « Les ventes de maisons en Hainaut, en 1999 », numéro du 1er mars 2001
- Région de Bruxelles-Capitale (1995), « Manuel des espaces publics bruxellois », Editions Iris.
- Road Data Laboratory (1987), « Consequence evaluation of environmentally adapted through road in Vinderup », Report 52, Danemark.
- Rosiers M. (1998), « Restauratie en tewerkstelling », in « L'impact de la restauration du patrimoine architectural sur l'emploi », Europa Nostra Belgium.

¹ Pour un travail sur l'image urbaine, voir piste 7 « Manque de protection des centres urbains ».

² Pour plus de détails, voir A.M.C.V.

³ Dans le cas de la Grand Rue à Thuin, légiférer est inutile car elle est déjà soumise au règlement ZPU très strict en la matière.