

La lettre des CCAT

Nouvelles de l'urbanisme et de l'aménagement

n° 20

BELGIQUE-BELGIE
P.P
5000 NAMUR 1
6/69529



La «Lettre des CCAT -nouvelles de l'urbanisme et de l'aménagement» est une publication de la fédération des associations d'environnement

Inter-Environnement Wallonie

Rédaction

Sophie Dawance
Janine Kievits

Comité de rédaction

Danielle SARLET, *Directrice générale de la DGATLP*
Luc MARECHAL *Inspecteur général de la DGATLP*
Michèle FOURNY
Roland ZANASI
Albert GUISSARD
Damien FRANZEN, *Architecte*
Thierry DE BIE, *Maison de l'urbanisme du Brabant wallon*
Jacques DROUSIE, *Sauvegarde et Avenir de Mons*
Georges EVERAERTS, *ADESA*

Inter-Environnement Wallonie

tél. 081 255 280 - fax: 081 226 309

www.iewonline.be

Prix: 7,44 € l'abonnement annuel
(6 numéros) à verser au compte d'IEW
001-0630943-34 avec la référence Lettre CCAT

Mise en page

Ph. Dillen 02 346 45 73

La copie est autorisée
moyennant mention de la source

☼ Photocopié sur papier recyclé

Chères lectrices,
Chers lecteurs,

Entre giboulées et éclaircies, «La lettre des CCAT» souffle ses 20 bougies (20 numéros bien sûr, pas 20 ans) ! A cette occasion, elle ouvre les volets sur des matières connexes à l'aménagement du territoire qui peuvent vous intéresser en tant qu'experts locaux. L'énergie d'abord... Que fait ou que pourrait faire votre commune pour économiser l'énergie et participer ainsi, à son échelle, aux objectifs de Kyoto? Quels outils sont à sa disposition? La mobilité ensuite avec la présentation du décret sur l'accessibilité locale donnant un cadre au Plan de mobilité (PCM). La lettre poursuit avec un petit vent du Nord consacré au projet de reconversion du site d'activité économique désaffecté par Trefil Arbed dans un quartier péricentral de Gand. Et enfin, last but not least, Michèle Fourny, membre active de la CCAT de Genappe, nous parle de son expérience en CCAT.

Bonne lecture à tous
Sophie Dawance



Une CCAT à qui il ne

Genappe, la plus grande commune du Brabant wallon, possède une CCAT depuis 1986. Action, motivation et bonne entente sont à l'ordre du jour des réunions mensuelles de cette CCAT dynamique à qui il ne manque « plus que » des outils d'aménagement du territoire tels que schéma de structure ou règlement communal d'urbanisme, ... Michèle Fourny, membre effective depuis 1995 au nom de l'association « Environnement Dyle » nous parle de sa CCAT : son fonctionnement, ses attentes et sa philosophie en matière d'aménagement du territoire.

La CCAT de Genappe est une commission « pionnière » en quelque sorte. Quels étaient les objectifs poursuivis lors de sa création?

La première idée était de créer une CCAT qui aurait une vision d'ensemble sur l'urbanisme et l'aménagement de la commune, et cela dans le contexte dynamique de la rénovation du centre urbain. Très vite, la CCAT s'est engagée dans le processus de décentralisation avec l'amorce d'un SSC et un RCU. Cependant, suite à un changement de volonté politique, le soufflé est retombé et la mise en place de ces deux outils, dont une première élaboration a déjà pris beaucoup de temps et d'énergie, est enterrée.

Quelle est la position de la CCAT vis-à-vis de ce manque d'outils ?

Cette absence d'outils impose à la CCAT de construire elle-même sa propre philosophie et d'assurer la cohérence des avis rendus. Ce n'est pas évident même si elle est composée de façon équilibrée par des personnes motivées et très actives. Cette « jurisprudence » interne est une précieuse aide à la décision et sert de fil rouge, de prise de position de référence pour des dossiers similaires. Un des principaux souhaits des membres est donc la « sortie du placard » des deux premières ébauches et la poursuite de la création d'autres outils comme, par exemple, un Plan communal de mobilité (PCM).



StGéry

manque que les outils !

Comment fonctionne votre CCAT ?

Au moins une réunion par mois. A cette occasion les différents dossiers sont traités: il s'agit à 95% de permis dérogatoires. Nous traitons beaucoup de dérogations pour des rénovations d'anciennes fermettes (plusieurs hameaux qui n'ont plus rien d'agricole sont pourtant en zone agricole au plan de secteur) ; des tentatives de nouvelles habitations en zone agricole (très tentant au prix du terrain !), ainsi que sur la profondeur des bâtiments (le fameux 330,2° du CWATUP !). Un certain nombre de dérogations concernent aussi les lotissements dont le règlement est régulièrement ignoré tant par les architectes que par les maîtres-d'ouvrage!

Heureusement, pour nous « soutenir le moral » et maintenir notre motivation, nous traitons aussi des

dossiers mettant sur la table des débats de fond. Par exemple, un permis pour l'implantation d'un parc de 12 éoliennes pour lequel la CCAT a rendu un avis positif conditionnel, une collaboration fructueuse avec un maître d'ouvrage architecte dans le cadre d'une construction de lotissement dans une zone d'intérêt paysager aboutissant à une intégration du projet tant au niveau de l'habitat que du paysage.

A terme, si la fermeture de la sucrerie est confirmée (50 ha de zone industrielle en centre urbain joutée par 20 ha de bassins de décantation en zone agricole), elle suscitera de nouvelles réflexions en matière d'aménagement du territoire : activités économiques ? Commerces ? Bureaux ? Habitat ? Un peu de tout ? L'important est de ne pas attendre pour réfléchir!

Quels sont vos espoirs pour l'avenir au sein de cette CCAT ?

Comme je l'ai déjà dit, mettre en place des outils de l'aménagement de territoire afin d'aider les gens qui s'y sont engagés à réaliser des choses constructives au sein de leur commune.

Enfin, de manière plus globale, gérer le conflit entre l'aménagement du territoire qui se situe à un niveau d'intérêt général et de réflexion à long terme, et les demandes de permis d'urbanisme qui sont, elles, d'intérêt privé. L'aménagement du territoire doit être de plus en plus considéré comme quelque chose de positif et d'actif et non pas comme une contrainte.

Propos recueillis par Élise Poskin

Le plan communal de mobilité

Le Plan communal de mobilité (PCM) est un outil de planification au service d'une mobilité durable des personnes et des marchandises, au sein d'une commune ou d'un ensemble de communes.

Le PCM insuffle une dynamique et donne un cadre à la concertation et à la coordination des acteurs locaux (différents services communaux, police, MET, TEC, SNCB, DGATLP,...) qui se prolonge au-delà de l'adoption du PCM par le conseil communal. Il constitue en cela l'outil par excellence d'une politique intégrée de la gestion des déplacements au niveau local, tel que confirmé dans le Contrat d'Avenir pour la Wallonie. Le PCM, sur base d'un diagnostic et d'objectifs généraux propres à la commune concernée, détermine divers types de me-

sures, tant physiques (aménagement de voiries ou d'espaces publics, signalisation, etc.) que non physiques (amélioration de l'offre en transport public, réglementation, communication, etc.), ceci en conformité avec le SDER.

Les objectifs

Le Plan communal de mobilité poursuit trois types d'objectifs :

→ En matière d'accessibilité et de mobilité, le PCM vise à organiser un système de déplacements cohérent des personnes et des marchandises pour la commune. Il

veille à offrir une réponse équilibrée aux besoins de chaque mode de déplacement (marche, vélo, transport public, voiture), à favoriser un usage rationnel de l'automobile et encourager l'intermodalité (utilisation combinée des différents modes de déplacements). Enfin, il a également la volonté d'offrir des solutions de mobilité aux personnes à mobilité réduite ou à revenus modestes.

→ En matière de sécurité routière, le PCM a pour but de réduire le nombre et la gravité des accidents de la route.

→ En matière de qualité de vie, le PCM tend à privilégier la convivialité des espaces piétons, à favoriser le développement des activités dites « de séjour » sur l'espace public dans les noyaux urbains et à proposer des mesures de réduction des nuisances liées au trafic (bruit, pollution atmosphérique, etc.).

Le contenu du PCM dépasse donc largement la simple régulation du trafic automobile de nos anciens plans de circulation.

Succès de la formule

L'outil PCM a été initié sous la législature précédente. A la fin des années 90, deux communes avaient adopté un PCM (Namur et Verviers) et une dizaine d'autres étaient engagées dans des études de mobilité. Depuis lors, la Région wallonne a, par une politique volontariste, permis à de nombreuses communes de se doter d'un PCM, dont le contenu a mûri. Il existe désormais un cahier des charges type et la participation citoyenne a fait du chemin. En janvier 2004, 86 communes avaient entamé un PCM, 42 d'entre elles ayant déjà adopté leur plan.

Le décret relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales

En parallèle à ces expériences, une large concertation a été menée, au cours de laquelle des acteurs com-

munaux et régionaux, des CCAT, les opérateurs de transport et le secteur associatif ont été consultés. Ce processus a débouché sur la rédaction d'un projet de décret qui devrait être adopté au Parlement wallon le 31 mars 2004. Il va définir la procédure et le cadre d'un financement additionnel pour la mise en œuvre des PCM. Il ouvre également la possibilité de financer des études complémentaires ou l'engagement d'un conseiller en mobilité.

Le PUM

Le décret instaure aussi un nouvel outil, le « Plan urbain de mobilité » (PUM), pour traiter les enjeux supra-communaux dans les 7 agglomérations de Liège, Charleroi, Namur, Mons, La Louvière, Verviers et Tournai. Le PUM a pour but la réalisation d'un développement territorial cohérent en matière de mobilité, notamment par la recherche d'une adéquation entre les profils d'accessibilité des sites disponibles et les profils de mobilité des activités et services en développement. Il faut préciser que, puisque le PUM traite des problématiques relevant de l'échelle de l'agglomération. Il ne remplacera en aucune manière un Plan communal de mobilité pour une commune incluse dans un périmètre d'agglomération.

Le PCM

L'élaboration d'un Plan communal de mobilité est désormais clairement laissée à l'initiative et sous la responsabilité de la commune, aidée par une subvention régionale couvrant 75 % des coûts. Le conseil communal désigne un auteur de projet agréé qu'il charge de l'élaboration du plan. La commune organise son comité technique et associe à la réflexion les administrations régionales ainsi que les autres acteurs institutionnels ou non qui sont concernés. Désormais, les administrations en charge des Transports, des Routes, de l'Aménagement du territoire et des Pouvoirs locaux ainsi que les TEC vont officiellement prendre position sur trois aspects des mesures du Plan communal de mobilité : la conformité du plan aux documents régionaux supé-

rieurs, la concordance du plan avec le contenu type défini par le décret et l'opportunité des mesures proposées par la ville et portant sur des infrastructures ou des services offerts par la Région. Par opportunité des mesures proposées, il faut entendre la faisabilité des mesures au vu des contraintes techniques, financières, et au vu d'un équilibre des intérêts régionaux et locaux. Chacun prend donc ses responsabilités.

Trois grandes étapes constituent l'élaboration du PCM.

1. Un diagnostic de la mobilité communale

Après un bref état des lieux, le diagnostic est destiné à mettre en évidence les dysfonctionnements, les points forts et les potentialités de la commune en matière de mobilité, de sécurité routière et de cadre de vie. Il est constitué d'un examen des éléments qui composent le « système » de mobilité communale : les pôles générateurs de déplacements de personnes et de marchandises, les points noirs de sécurité routière, la structure et la qualité de chaque réseau de déplacements (transports publics, voitures, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite), le stationnement, la répartition modale, etc. Une cartographie détaillée accompagne le diagnostic.

2. La définition d'objectifs généraux

Des objectifs généraux (quantitatifs et/ou qualitatifs) sont élaborés et décrivent « l'image » souhaitée à long terme pour la commune dans ses aspects de la mobilité / accessibilité, de la sécurité routière et de la qualité du cadre de vie.

3. L'élaboration du plan communal de mobilité proprement dit

Le plan de mobilité contient au moins des mesures pour :

→ Organiser le système de déplacements, notamment par une hiérarchisation et une catégorisation du réseau routier, ainsi que par la recherche d'une complémentarité entre les modes ;

PCM et CCAT

Dans le but de rationaliser les outils et de conforter les réflexions croisées avec l'aménagement du territoire et le développement rural, le projet de décret prévoit de confier à la CCAT, ou à défaut à la Commission locale de développement rural (CLDR), le rôle de commission consultative dans le cadre des plans communaux de mobilité. Corollairement, il est proposé de veiller à assurer, dans la composition de la CCAT, une représentation des intérêts spécifiques de la mobilité au même titre que les intérêts sociaux, économiques, patrimoniaux et environnementaux prévus par le CWATUP (applicable dès le renouvellement de la CCAT).

P.C.

- Développer les modes de déplacement alternatifs à la voiture et au camion ;
 - Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route ;
 - Améliorer la qualité du cadre de vie ;
 - Assurer la planification optimale des investissements ;
- et des recommandations sur l'aménagement du territoire afin de limiter le volume global des déplacements.

Un bon outil, ... bien utilisé ?

Outils de planification au service d'une mobilité durable, le PCM et le PUM ne sont toutefois efficaces que dans la mesure où ils sont suivis d'effets. A titre d'exemple, si les mesures relatives au transfert modal sont bien présentes dans beaucoup de plans, leur mise en œuvre n'est pas toujours à la hauteur des attentes du secteur associatif. D'autre part, il faut souligner que le cahier des charges des plans communaux de mobilité intè-

gre un important volet « communication et participation » qui n'est pas toujours optimale actuellement.

Pierre Courbe
avec l'aide de documents du MET

Renseignements pratiques

Ministère de l'Équipement et des Transports
Direction Générale des Transports
Direction des Études et de la Programmation (D311)
Boulevard du Nord, 8. 5000 Namur
tél. 081 77 31 21
<http://mobilite.wallonie.be>
Personnes de contact :
- Dominique Van Duyse, Directeur ;
- Michel Destrée, attaché.

Gand prend le taureau par les cornes !

La ville Gand s'est lancée dans un ambitieux projet de réaffectation multifonctionnelle d'un site d'activité économique en périphérie directe de son centre historique. Le programme fait écho aux objectifs du « Structuurplan », correspondant flamand de notre schéma de structure communal.

Depuis 1893, Trefil Arbed occupait deux sites le long de l'Escaut et de la ligne ferroviaire, en première couronne de la ville. En

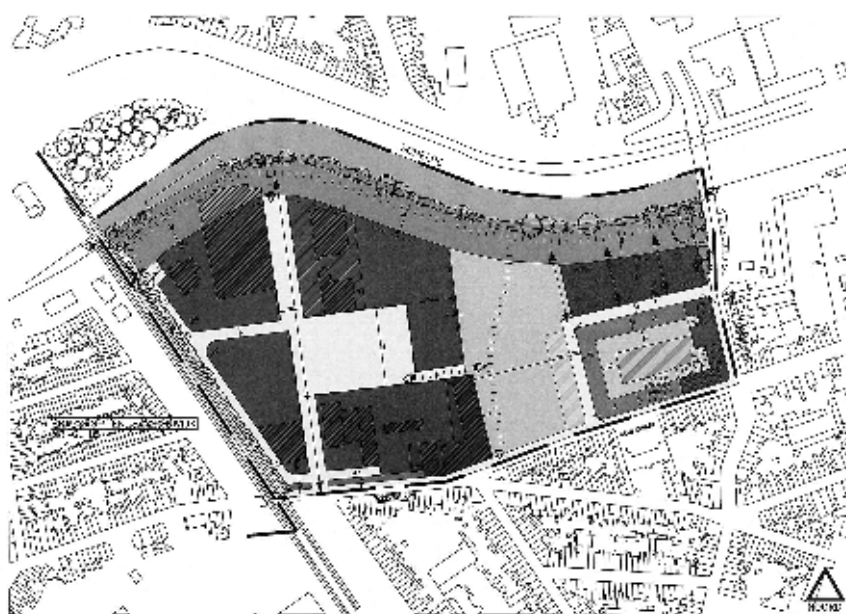
1993, soit un siècle plus tard exactement, l'aciérie, victime de restructurations, ferme ses portes, abandonnant de grandes friches dans un

quartier particulièrement fragile sur le plan socio-économique.

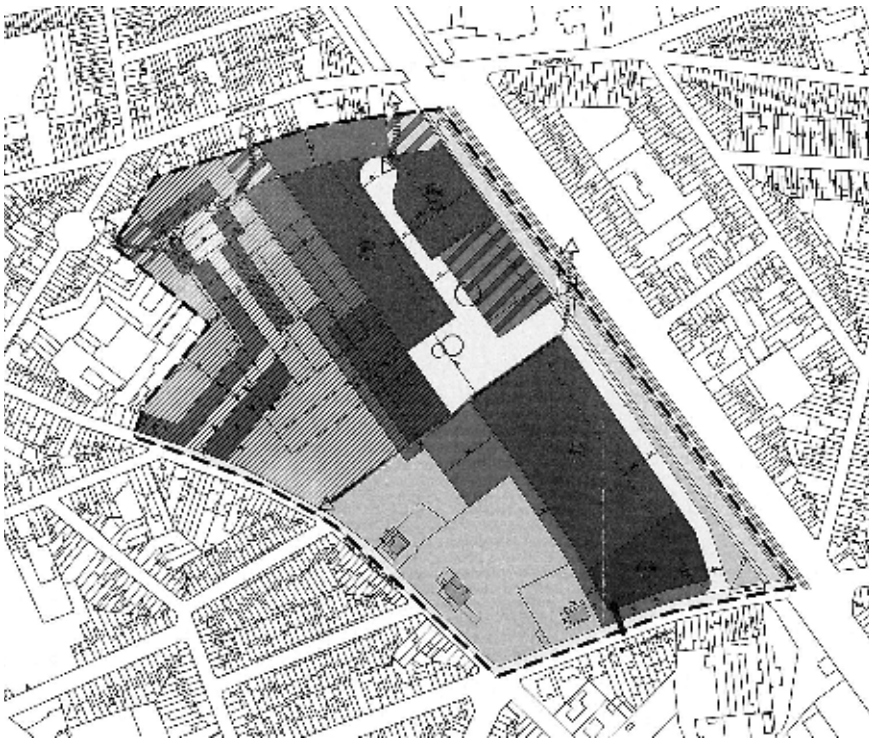
Les poupées russes...

Le projet de reconversion du site de Trefil Arbed relaye les objectifs formulés dans le « Structuurplan » adopté en 2003. Gand a effet entrepris une réflexion d'ensemble sur son territoire qu'elle a transcrit dans un document stratégique d'aménagement. Le « Structuurplan » met en évidence le manque de terrains adaptés pour l'accueil des entreprises en ville. Comme partout en Belgique, beaucoup de petites entreprises implantées dans la ville de Gand sont tentées ou forcées, souvent par manque de place ou difficulté d'accès, de quitter le milieu urbain au profit de parcs d'activités économiques en périphérie.

Par ailleurs, le « Structuurplan » pointe le manque de logements de



BPA du site Arbed-noord



BPA du site d'Arbed zuid

qualité et d'espaces verts dans ce quartier très dense, principalement composé d'un habitat modeste hérité du 19^{ième} siècle. La ville a donc saisi l'opportunité foncière liée à la fermeture de Trefil Arbed pour créer une offre de terrains urbains à destination des entreprises ainsi que des logements de qualité et des espaces verts ouverts sur le quartier.

Le terrain en bord d'Escaut, appelé Arbed-noord (10 hectares), accueillera donc des activités économiques dont une pépinière d'entreprises et un Call-center déjà en fonction, des maisons sociales destinées à la vente et des appartements sociaux mis en location ainsi qu'un grand parc. Arbed-zuid (6 hectares), par contre, hébergera des bureaux, des entreprises, un parc à conteneurs et un espace vert avec plaine de jeu.

La recette

Les deux terrains ont d'abord été assainis par un organisme privé – la Sovape – qui les a revendus à la ville. Celle-ci a ensuite réalisé un BPA, frère jumeau de notre PCA wallon, pour fixer les différentes

affectations et les prescriptions y afférant. Afin de favoriser l'implantation de « la bonne entreprise au bon endroit », la ville s'autorise à sélectionner les entreprises candidates. Les départements de l'urbanisme et de l'économie remettent en effet avis concernant toutes les demandes d'installation sur le site. Celles-ci sont examinées à la lumière de deux critères principaux : le type d'activité (production et d'artisanat non polluant à exclusion des bureaux et des commerces) et le profil de mobilité de l'entreprise (grand nombre de travailleurs, de clients, et/ou de fournisseurs, peu ou pas de charroi de camions,...). En outre, la priorité est accordée aux entreprises déjà localisées sur le territoire de la ville de Gand.

À Arbed-noord, afin de garder la maîtrise du fonds, la ville cède les terrains en emphytéose. A Arbed-zuid, par contre, les immeubles de bureaux, construits par la Sovape, et les terrains sont vendus aux entreprises avec, dans l'acte de vente, une clause de rachat permettant à la ville de récupérer le bien immobilier en cas de non-respect des critères.

Une urbanisation véritablement urbaine

Le projet ne vise en aucun cas la reproduction d'un parc d'activité économique sur le modèle des zonings périphériques. Au contraire, la volonté est de recréer un véritable morceau de ville en lien avec le quartier dans lequel il s'insère. Dans cette optique, la municipalité a donc opté, comme nous l'avons vu, pour un programme mixte juxtaposant activités économiques, logements et espaces verts. En outre, pour garantir le caractère urbain, le BPA impose une certaine densité d'occupation du sol puisque au minimum 70% du terrain doit être bâti et que les constructions doivent respecter des gabarits relativement élevés (entre 6 et 30 mètres de hauteur selon la localisation du bâtiment). Le BPA prévoit également un seul parking commun à toutes les entreprises. Au niveau architectural, les concours seront privilégiés et certains bâtiments hérités de Trefil Arbed seront rénovés, matérialisant une certaine continuité dans l'occupation du site. Les aspects paysagers sont aussi pris en considération : toitures vertes, plantation,... Et puis surtout, le projet est conçu en connivence avec le quartier et doit représenter une véritable valeur ajoutée pour celui-ci : le parc profitera aussi bien aux travailleurs qu'aux habitants, un itinéraire « mode doux » reliera le site au centre-ville,...

Aujourd'hui, le site est assaini et le cadre légal est prêt... Sur le terrain, la pépinière d'entreprises « De Punt » et le Call center sont déjà en activité en bordure du site Arbed-noord. Derrière, les voiries attendent d'être bordées...

Quelques grues se meuvent déjà et les demandes affluent, témoignant de l'adéquation de l'offre. Voici donc un projet de bon augure... Une source d'inspiration pour les reconversions qu'il faudra envisager dans le bassin de la Meuse ces prochaines années ?

Sophie Dawance

Kyotocommune : que fait votre commune pour l'énergie ?

Votre commune a-t-elle attribué la compétence « énergie » à l'un de ses échevins ? Celui-ci la porte-t-il dans son titre ? Symbolique, la question est aussi révélatrice.

En Région wallonne, les seuls Ministres qui aient porté l'énergie dans leur titre sont Philippe Busquin et José Daras. Le premier a dû faire face aux conséquences (notamment sur le budget des communes) du second choc pétrolier. Il a donc lancé une série d'outils à disposition des communes : cadastre énergétique, formation pour responsable énergie, subventions... Le deuxième, changements climatiques obligent, a actualisé, renforcé et développé ces outils. Entre les deux, l'énergie n'était pas une priorité. Certaines dispositions sont même pratiquement tombées dans l'oubli. Ainsi en est-il de la réglementation sur l'isolation thermique des bâtiments, peu sévère mais pourtant non respectée. Conséquences : les maisons nouvellement construites consomment en moyenne 3000 plutôt que 1500 litres de mazout... Bref, l'attention à la problématique énergétique a baissé en même temps que le prix de l'énergie...

On pourra d'ailleurs globalement constater la même inertie au niveau communal... Mais les changements climatiques, et les accords internationaux qui tentent d'y faire face, appellent à une continuité de la politique de maîtrise de l'énergie. Les contours de la politique énergétique communale se déclinent en quatre axes.

Aménager le territoire

Inutile de rappeler que l'aménagement de notre territoire détermine directement le volume de nos déplacements motorisés. Est-il bien raisonnable d'implanter, comme cela se fait trop souvent, des services de

proximité (boulangerie, superette,...) en périphérie, le long des grands axes routiers, plutôt que dans le centre des agglomérations existantes ? Les choix urbanistiques ont aussi un impact important sur la consommation d'énergie : mitoyenneté, habitat groupé,... sont des solutions extrêmement économes. On pourrait aussi réfléchir à l'orientation des rues des nouveaux lotissements afin de permettre au maximum d'habitants de profiter des apports solaires en lumière et en chaleur... Y envisager l'implantation d'un réseau de chaleur, produite à partir de cogénération, ...

Maîtriser ses propres consommations

Toute politique communale de maîtrise de ses propres consommations repose sur la présence de « responsable énergie » car elle suppose des compétences et connaissances particulières, souvent pointues dont la Région favorise l'acquisition en organisant des formations. Le responsable énergie pourra procéder à l'évaluation des performances énergétiques des nombreux bâtiments communaux. Répertoire, dans un « cadastre énergétique » les plus énergivores et y apporter (après audit subventionné à 50%) les solutions les plus adaptées (subventionnées à 30%). Il pourra ensuite saisir les occasions (chaudière défectueuse, châssis pourris, boiler percé...) pour améliorer les performances des bâtiments moins « catastrophiques ». Il pourra enfin, avec l'aide du logiciel fourni par la Région, suivre l'évolution des consommations. Sans oublier l'éclairage public qui peut être équipé d'ampoules « économiques ».

Produire de l'énergie verte

La commune peut analyser le potentiel des ressources renouvelables locales (rémanents forestiers, effluents d'élevage,...), rassembler agriculteurs ou forestiers autour d'une production de biogaz ou d'électricité verte, ... Elle peut aussi installer des chauffe-eau solaires là où la demande en eau chaude est importante (maison de repos du CPAS, piscine communale, ...) ou décider de chauffer ses bâtiments les plus volumineux à partir de micro cogénération...

Mobiliser le citoyen

Si au niveau régional on ne se donne pas les moyens de faire respecter, sur le terrain, la réglementation thermique, les communes peuvent au moins la faire respecter sur papier et remettre, aux candidats bâtisseurs, un petit dossier expliquant la pertinence de la qualité d'isolation, détaillant les avantages fiscaux et les primes qui y sont liées, ... Un petit quart des communes ont assuré la promotion (primes complémentaires, soirées d'information) locale des chauffe-eau solaires. Elles peuvent également former, avec l'aide de l'asbl « Bonjour Sourire » des guides énergie qui transmettront à leur voisinage les trucs et astuces permettant d'économiser l'énergie sans gros investissements. Elles peuvent enfin montrer l'exemple et assurer la publicité des mesures d'économie qu'elles ont elles-mêmes adoptées.

Et si votre commune donnait son énergie pour l'énergie ?

Thibaud de Menten

Quand l'espace public devient volonté politique : l'exemple de Lyon.

De nombreuses communes wallonnes se sont attachées à la valorisation de leurs places et rues. Ainsi, la Grand'place de Tournai, la place d'Armes à Philippeville, la place Charles II et la place des Martyrs à Charleroi, la place du Marché aux Légumes à Namur, la place des Tilleuls à Andenne, la place Saint-Lambert à Liège et bien d'autres ont été réaménagées ces dernières années.

A l'étranger, certaines municipalités ont fait de la rénovation des espaces publics leur cheval de bataille. En France, la ville de Lyon a mis sur pied une politique en faveur de l'espace public, convaincue que celui-ci pouvait rendre la ville plus belle et plus humaine. Selon un double principe d'unité et de solidarité, elle a choisi d'intervenir avec un même soin au centre-ville que dans les quartiers de banlieue. Elle a donc élaboré une grammaire et un vocabulaire communs, imposant le recours à une palette de matériaux définie et édictant une série de règles pour leur mise en œuvre. Elle préconise par exemple de traiter les contours des places avec un matériau noble et de réserver aux surfaces plus étendues qu'elles entourent des revêtements simples et moins coûteux. Bien entendu, chaque site est traité de manière spécifique : il appartient à l'auteur de projet d'en faire émerger la personnalité au départ du programme. A travers cette politique, la ville affirme l'appartenance des différents quartiers à une même entité et favorise l'émergence d'une identité commune.

Ce langage, facteur d'unité technique, symbolique et culturelle a été longuement réfléchi et discuté avec l'ensemble des acteurs intervenant sur l'espace public ainsi qu'avec des représentants des associations d'habitants ou des institutions. Par ailleurs, pour assurer une prise en compte globale et cohérente des projets, la ville de Lyon s'est dotée d'un service administratif s'occupant exclusivement des espaces publics. Cette

La lettre en images



Une architecture conçue pour être appréhendée au rythme du piéton, à une époque où la marche constituait le principal moyen de transport et où les déplacements au sein du quartier même étaient quotidiens. La vitesse de la marche et la lente découverte progressive qu'elle induit permettent en effet d'apprécier cette architecture dans toute sa splendeur, là où l'automobile la banalise en gommant les détails qui lui donnent sens et en limitant la perception de sa hauteur.

structure qui joue le rôle de maître d'ouvrage, permet de réfléchir et agir de manière horizontale. Ainsi, à travers cette politique volontariste, la ville de Lyon promeut une culture urbaine ancrée dans la réalité d'aujourd'hui.

Batibouw et le logement durable

140 000 m² de surface et des kilomètres d'allées bondées, 1000 exposants pour 350 000 visiteurs... Le salon de la construction, de la rénovation et de la décoration est le plus grand rendez-vous des belges! Batibouw est donc un excellent baromètre des tendances et préoccupations de notre époque ce qui lui confère un intérêt « sociologique ». Au fil des ans, on identifie une série d'évolutions. D'abord, même si l'on y présente encore la villa « Rimini » ou « Rustica » qui enlaidira nos campagnes, la rénovation et les techniques ou matériaux qui lui sont propre prennent toujours plus d'importance. Ensuite, et ce développement est plus récent, la place réservée à l'énergie grandit : techniques d'isolation, énergies propres, ... Les bienfaits d'une isolation efficace pour le portefeuille (surtout) et pour la lutte contre les changements climatiques (aussi) sont enfin mis en avant. Réjouissons-nous donc de ces évolutions ! Pas trop quand même car tout cela reste marginal à côté des villas clé-sur-porte, les jacuzzi géants en faux marbre, les luminaires design, sous une chaleur accablante, et les cuisines de 50 m², qui nous rappellent les dik-tats de la mode. Et puis si le

salon suit les tendances actuelles... on peut regretter qu'il ne fasse que les suivre !



Intéressé(e) par «La lettre des CCAT»?

Renvoyez-nous ce talon dûment complété en lettres capitales à :

Inter-Environnement Wallonie, 6 bd du Nord à 5000 Namur, fax: 081 22 63 09.

Nom : Prénom :

Adresse :

Tél : fax :

souhaite obtenir (ré) abonnement(s) annuel(s) et verse x 7,45€ au compte 068-2389874-15 d'IEW avec la mention « Lettre des CCAT ».

désire recevoir une facture à l'adresse suivante : (remplir si différente)

.....