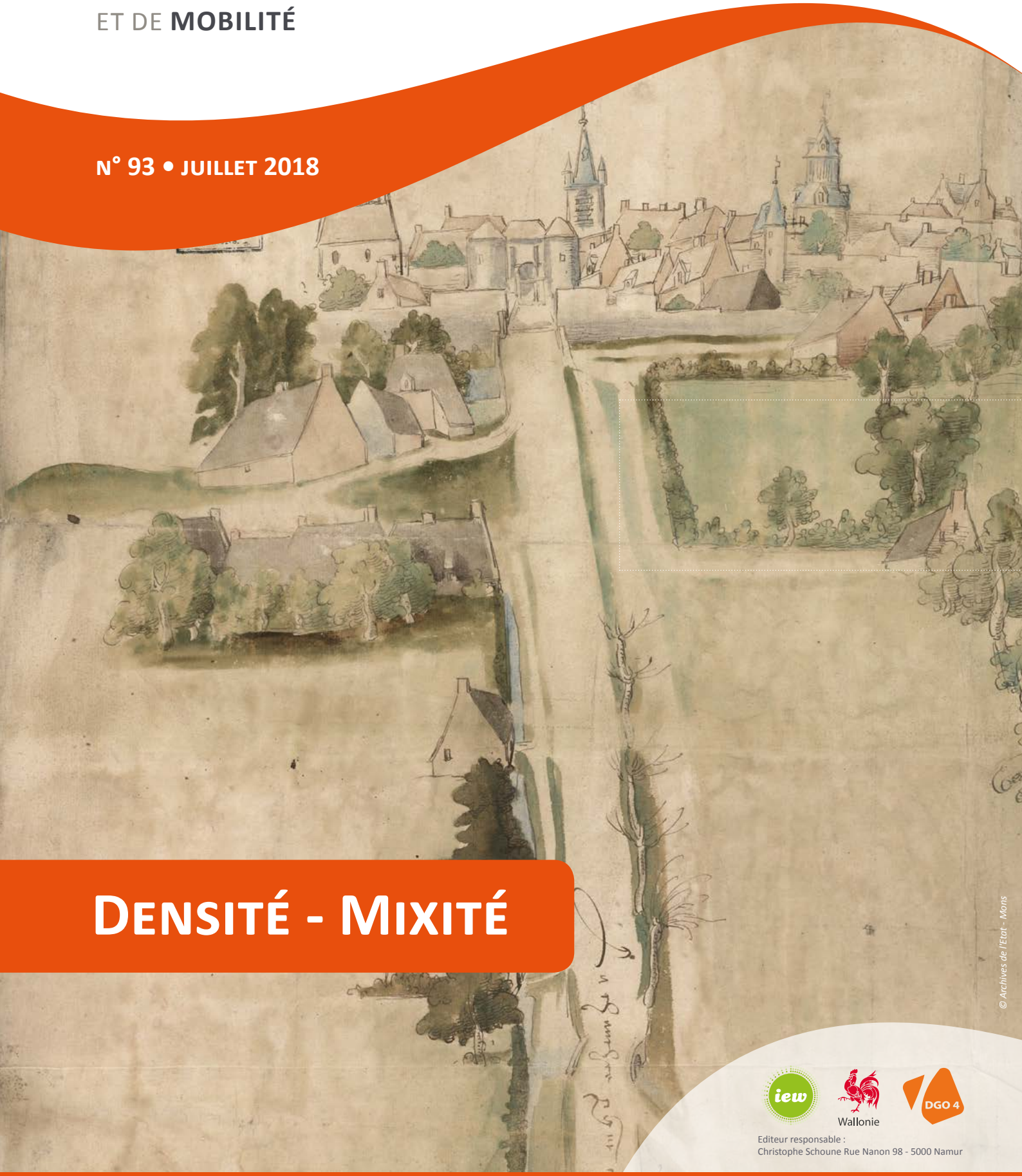
BELGIQUE-BELGIE
P.P
5000 NAMUR 1
P 904 156

# La Lettre des CCATM

POUR LES MEMBRES DES COMMISSIONS COMMUNALES
D'**AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE**
ET DE **MOBILITÉ**

**N° 93 • JUILLET 2018**



# Densité - Mixité

© Archives de l'Etat - Mons

iew
Wallonie
DGO 4
Editeur responsable :
Christophe Schoune Rue Nanon 98 - 5000 Namur

# SOMMAIRE

En couverture, ***Vue à vol d'oiseau de la Ville de Mons et du Faubourg de Nimy*, dessin à la plume et lavis de couleur, XVIe siècle. Archives de l'État à Mons, Cartes et plans.** Ce dessin fait partie de l'exposition « Chaque maison a son histoire » qui vient de se clôturer à Mons, après des étapes à Liège et à Namur. Ne manquez pas l'étape suivante, probablement à Tournai. IEW vous tiendra au courant !

**Lettre en image**
Maison débridée - Hélène Ancion ..... 3

**L'Enjeu**
Densité : dépasser les chiffres imposés pour revenir à une notion vivable et désirable - Audrey Mathieu ..... 4

**Réflexion de terrain**
Optimistes pour la densification - Hélène Ancion ..... 8

**Pourquoi je l'aime**
Mixité fonctionnelle et transport en commun à Bierset : « Peut mieux faire ! » - Audrey Lebas ..... 11

**Côté Nature**
Plantules et bébêtes ordinaires près de chez nous 1. Sur nos seuils et nos trottoirs - Hélène Ancion ..... 13

**Terrain de réflexion**
Mixité et densité dans le Schéma de Développement du Territoire - Hélène Ancion ..... 14

**Agenda**
Décodage sur le terrain au Ry-Ponet - Hélène Ancion ..... 16

# EDITO

Bientôt, le SDT, le remplaçant du SDER, va être adopté. Le CoDT, c'est les règles du jeu ; le SDT, c'est l'esprit qui anime le code, les grandes options sociétales. Parmi ces options, l'affirmation de la nécessité de freiner l'étalement urbain, de densifier les lieux centraux et de les rendre plus mixtes.

La densité et la mixité ne sont ni des vertus, ni des défauts. Ce sont des chiffres qu'il faut faire vivre. Le plus important n'est-il pas de savoir reconnaître la mixité et la densité, là où elles sont déjà ? Cette *Lettre des CCATM* met le focus sur les quartiers existants et sur leur capacité à devenir les quartiers centraux, vivants, de demain. Elle s'interroge sur la réalité de l'éparpillement de l'urbanisation et sur la manière d'y remédier.

**"La densité, la mixité, c'est quand on a tout sous la main"**

(Anonyme wallon, XXIe siècle)

**Hélène Ancion**

Abonnez-vous à La Lettre !
Prix : **10 € l'abonnement annuel** = frais d'envoi pour 6 numéros.
À verser au compte d'IEW : **523-0802024-06** avec la référence **Lettre CCATM**

La copie est autorisée (et encouragée !) moyennant mention de la source.
Photocopié sur papier recyclé

Fédération Inter-Environnement Wallonie
Tel. 081 390 750 • www.iew.be

**Rédaction :**
Hélène ANCION
Audrey LEBAS
Audrey MATHIEU

**Mise en page**
Bruno KATTUS

# Maison débridée

**Alain Bublex**
*« Un week end à la mer », série Plug-in City, 2012, épreuve chromogène laminée Diasec sur aluminium, 180 x 240 cm, Collections du FRAC Normandie à Caen.*

Le talent à rendre réel est souvent ce qui attire le public vers les artistes plastiques (peintres, sculpteurs, dessinateurs, etc.) : « Oh, on dirait des vrais ! » fait figure de signe d'approbation, là où le « J'aime bien /Je n'aime pas » a du mal à s'exprimer. Un weekend à la mer en France, promenade entre vagues et villas, pendant des kilomètres. Se pourrait-il que votre chemin soit pimenté par cette maison multiforme et haute en couleurs ? Non. Aucune chance. La composition d'Alain Bublex, étourdissante de réalisme, résulte d'un assemblage de photos. C'est une illusion complète.

Pour composer cette maison hybride, selon le principe du « plug-in » (littéralement, « brancher sur »), Alain Bublex a inséré des photos de containers de chantiers, de garde-corps, de tuyères et d'auvents entre les pans d'une façade de style anglo-normand qu'il avait d'abord photographiée in-situ avec sa petite barrière peinte en blanc, le long de la côte française. En soignant les ombres portées et les perspectives, l'artiste nous fait glisser ni vu ni connu vers la proposition urbanistique.

Pourquoi pas une maison hybridée de la sorte ? Pourquoi ne pas encourager une division pluriforme où chaque appartement aurait sa configuration et son intimité ? Ce genre de recomposition architecturale coûte-t-il cher ? Tiens, tout à coup, ce n'est plus la photo en elle-même que l'on regarde, mais le projet qu'elle semble illustrer. Alain Bublex ouvre le débat sur la faisabilité et le désir. Il a atteint son objectif !

**Hélène Ancion**

Le plateau Condruzien, au sud-ouest de Liège, allie qualité paysagère et forte disponibilité foncière. Il en résulte une forte attractivité et une urbanisation en ruban le long des axes routiers. Loin du modèle de la ville compacte. Vue aérienne de Nandrin sur WalOnMap *http : //geoportail.wallonie.be/home.html*

# Densité : dépasser les chiffres imposés pour revenir à une notion vivable et désirable

*Audrey Mathieu*

*C'est un chiffre que l'on connaît par cœur : il faudra créer en Wallonie 300.000 nouveaux logements d'ici 2040. Or, si nous voulons aménager de manière plus durable et responsable notre territoire, nous ne pouvons continuer à artificialiser nos terres indéfiniment. La densification apparaît alors comme la solution miracle pour répondre à cette augmentation de la population. Les articles et études dans ce sens foisonnent. Ce numéro de la Lettre des CCATM est l'occasion de revenir sur ce concept qui, s'il fait l'unanimité sur sa nécessité, est loin d'être accepté par la population lorsqu'il lui est imposé.*

## Qu'entend-on par densité ?

On peut définir la notion de densité comme étant le nombre d'éléments par unité de surface, de volume, ou de masse [1]. En urbanisme, cette définition se précise et la densité devient le rapport entre le nombre de logements, ou d'habitants, et un espace de référence, généralement une surface. Plus précisément encore, pour un projet de construction de logements, nous pouvons distinguer la densité nette, correspondant au rapport entre le nombre de logements et la surface urbanisée sur le site concerné par le projet, et la densité brute, qui elle correspond au nombre de logements par rapport à la surface totale du site. Quoiqu'il en soit, la notion de densité appliquée à l'aménagement du territoire renvoie à des notions de compacité ou d'intensité.

Toute personne concernée, ou intéressée, par l'aménagement du territoire a un jour lu ou entendu « Il faut densifier tel quartier », « Nous devons aller vers des villes plus compactes ». Les raisons de cette obsession sont notamment une utilisation plus parcimonieuse du sol, ou encore une meilleure efficacité énergétique. En d'autres termes, il s'agit de contrer un modèle urbanistique qui a la dent dure chez nous : la construction de villas 4 façades qui s'égrènent dans des clos le long de nos routes, ou s'éparpillent de manière diffuse et mitent les paysages ruraux.

## L'herbe est plus verte à la campagne

Comment en sommes-nous arrivés à voir autant de lotissements excentrés se développer de manière complètement anarchique ? Quelles sont les raisons qui ont poussé la population à déserter les centres urbains au profit de la périphérie et des campagnes ?

Bruyant, insécurisant, stressant, pollué, offrant trop peu d'intimité… les externalités négatives associées au milieu urbain sont nombreuses. Ce sont ces nuisances qui ont motivé et motivent encore chaque année des centaines de familles à quitter les villes pour s'installer dans des communes rurales. Les néo-ruraux, comme on les appelle, recherchent principalement le calme, la nature, moins de voisins, une meilleure qualité de l'air.

Si ces motivations expliquent le pourquoi de la fuite, elles ne doivent pas occulter une autre question à mettre en avant : comment cela a-t-il été rendu possible ? Un plan de secteur très permissif offrant des possibilités d'urbaniser sur des parcelles non seulement énormes, mais surtout sur des terrains complètement isolés des services et des moyens de transports en commun. En outre, le système fiscal (les revenus cadastraux en l'occurrence)

et le prix du foncier rendent la campagne beaucoup plus attractive financièrement. Enfin, le nombre hallucinant de km de routes par habitant [2] rend la mobilité individuelle tellement aisée, qu'on ne se demande même plus, lorsque l'on convoite un terrain ou une maison, si on n'est quand même pas un peu loin de son lieu de travail ou des services de base.

### La densification à tout prix ?

Dans cet enjeu pressant de densifier, le secteur de la construction lui-même semble voir une opportunité plutôt qu'une contrainte, du moins dans son discours. Cependant, les éditoriaux de ces derniers mois semblent considérer la densification comme l'apanage des villes. Or, les villes sont déjà des lieux de vie très denses et, comme nous le disions plus haut, la promiscuité est précisément une des motivations qui pousse les gens à quitter la ville. Densifier davantage les centres urbains doit-il donc être la priorité ? Si on sacrifie le moindre espace de respiration dans les centres déjà compacts, la densification ne fera qu'accentuer la fuite en avant vers le péri-urbain.

Travailler et investir dans la qualité de vie en ville est bien plus urgent. A quoi bon en effet continuer à densifier nos villes si, dans le même temps, rien n'est mis en place pour y améliorer le cadre de vie et rendre la densité, parfois déjà oppressante, plus acceptable ? Comment espérer attirer, mais aussi maintenir, la population en ville à coup de tours ou de barres d'immeubles, sans se soucier de ce qu'on fait au pied de ceux-ci ? En rénovant et en valorisant le bâti existant, en convertissant des friches industrielles ou commerciales en logements de qualité, il est possible de densifier encore les villes sans faire disparaître leurs derniers espaces verts !

Une chose est sûre, la densification des quartiers urbains ne peut plus se faire au détriment de la qualité de vie que l'on y trouve.

### Et si on travaillait dans le péri-urbain ?

Face à l'accroissement démographique annoncé, la densification des villes, si elle se fait correctement, ne pourra suffire. La densification doit aussi concerner le péri urbain et les zones rurales. Elle doit cependant y être envisagée différemment. On parlera en effet plutôt de recentrage autour des noyaux, de compacité. En effet, il n'est pas intéressant de densifier indifféremment tous les quartiers périphériques. Il faut choisir les quartiers bien localisés, proches des transports en commun et des services.

**Dès la fin des années 60, un bureau d'architecture français (Michel Andrault et Pierre Parat) s'intéresse de près aux différentes formes de l'habitat intermédiaire. Les Terrasses Fleuries (Meythet, France) est un projet alliant les avantages de deux formes d'habitat, individuel et collectif, avec des entrées et des espaces extérieurs privatifs pour chaque logement, des jardinières et balustrades limitant les vis-à-vis. La construction de ce quartier est le fruit de la mise en œuvre du modèle « Maisons-Gradins-Jardins » pour lequel cette agence d'architecture fut lauréate, en 1973, du concours national Modèles-Innovation. Il a été construit à plusieurs milliers d'exemplaires, partout en France.**

Cette intensification passe également par une amélioration de la mixité de fonctions, trop faible dans les lotissements périphériques. Nous touchons là un point un point crucial en termes d'aménagement du territoire car le développement anarchique des lotissements est le symbole même de l'individualisme des gens qui fuient la densité et la proximité sociale des villes. L'acceptabilité sociale de la densification du péri-urbain et des noyaux ruraux n'est donc pas gagnée d'avance... La densification renvoit une image négative et reste très floue pour beaucoup de gens qui associent souvent densité et tours à appartements, promiscuité avec les voisons et tous les désagréments qui vont avec. La maison individuelle, sans vis-à-vis, avec des extérieurs privatifs, reste un modèle prégnant.

Il y a, par conséquent, une grande incohérence entre les aspirations individuelles et la conscience de l'intérêt collectif, notamment en termes environnementaux. Alors comment concilier les acquis du desserrement et les avantages des centres et noyaux plus compacts, les aspirations individuelles et l'intérêt collectif ?

D'après la littérature sur le sujet, la variété des formes et des typologies permet généralement de mieux faire accepter la densité. Il faut sortir de l'idée que le seul choix qui se présente en termes de logement est l'individuel peu dense ou le collectif au sein de tours ou de barres. Il faut créer un habitat intermédiaire, plus largement répandu dans les pays nordiques, qui allie ce que les gens recherchent dans l'habitat individuel (notamment la présence d'un espace extérieur privatif, la maîtrise des vis-à-vis, ou encore une entrée privative), tout en étant moins consommateur d'espace (avec certains espaces en commun). Ainsi, l'architecture en escaliers, avec la superposition de maisons légèrement décalées, permet d'offrir un jardin privatif à chaque logement tout en étant très économe au niveau de l'emprise au sol.

[1] Définition disponible sur Wikipédia : *https : //fr.wikipedia.org/wiki/Densit%C3%A9_(homonymie)*

[2] Pour 1000 km², la Wallonie compte 4.821 km de routes. Statistiques de l'IWEPS : *https : //www.iweps.be/indicateur-statistique/densite-infrastructures-de-transport/*

En 2009, le projet « Wonen in meervoud » (Habiter au pluriel).voit le jour en Flandre. C'est un projet de sensibilisation à l'habitat autre que individuel. Il inclut une table ronde et surtout des visites guidées de projets exemplaires en Flandre et dans d'autres pays européens. Comme l'expliquait en 2012 Bruno de Meulder, professeur d'urbanisme à la KULeuven, lors d'un séminaire organisé par la CPDT, ce projet de sensibilisation a permis de mettre en évidence 12 avantages et/ou enjeux liés à cette alternative à l'habitat individuel [3] :

1. Dépasser la qualité basique de l'habitat individuel ;
2. Conserver et créer des espaces ouverts ;
3. Alimenter la qualité de vie des villes ;
4. Occuper des espaces particuliers ;
5. Permettre d'habiter des lieux qu'un individu, seul, ne peut acquérir ;
6. Mettre la voiture à sa place, hors des espaces publics ;
7. Sauvegarder et réinvestir le patrimoine bâti ;
8. Réaliser une multiplicité de modes d'habiter ;
9. Intégrer des styles de vie des plus divergents ;
10. penser l'évolutivité et l'appropriation des logements ;
11. Tisser des fonctions ;
12. Offrir des gradations d'ambiances spatiales notamment en complétant les transitions entre public et privé.

Cet habitat alternatif peut prendre des formes diverses : surélévation, extension, restructuration.

Les architectes qui aiment les challenges vont être servis ! Encore faut-il qu'ils soient formés à ces nouvelles manières d'imaginer le bâti. Pour l'année académique 2017-2018, le programme de l'Atelier 7 du Masters en Architecture de l'Université de Liège proposait justement de travailler sur ces questions de densification et de mixité de fonctions mais, cerise sur le gâteau pour un programme de formation en architecture, **les étudiants devaient travailler sur un quartier existant**, en l'occurrence, celui des Trixhes, à Flémalle [4]. Exit donc les quartiers nouveaux qui font table rase du passé

Malheureusement, comme sur tout marché, l'offre à elle seule ne suffit à faire changer la donne. Si la demande pour un nouveau type de logements n'évolue pas, l'offre aura beau être prête pour le changement (secteur de la construction, architectes…), le marché ne se développera que très sporadiquement.

### Faire évoluer la demande

Le modèle de l'habitat individuel « 4 façades » reste prédominant dans le paysage wallon et il est clair qu'il reste énormément de travail à abattre, notamment via la sensibilisation.

Tous les acteurs doivent jouer le jeu. Dans une publicité pour les taux hypothécaires d'une banque, verrons-nous un jour autre chose qu'une villa entourée d'un grand jardin ?

Par ailleurs, pour faire la promotion d'un mode d'habiter moins consommateur d'espace, plutôt que de présenter des projets urbanistiques en vantant leur densité élevée, ne serait-il pas plus judicieux de mettre en avant les activités et les espaces verts présents dans le quartier, les avantages de la vie en ville, la variété des formules architecturales, et de donner la parole aux habitants qui ont du plaisir d'habiter là ?

Il convient de rappeler que le culte éminemment belge de la « 4-façades » n'est pas le fruit du hasard. Il résulte de choix politiques datant du XIXème et du XXème siècles avec l'aide à l'accès à la propriété ou encore les premiers abonnements-ouvriers qui favorisaient les trajets en train de la classe ouvrière. Les investissements colossaux consacrés au développement du réseau routier ne feront qu'accentuer cette échappée vers les milieux ruraux dès les années 1960.

**Publicités et communication liées aux emprunts hypothécaires : la culture de la « 4 façades » est aussi passée par là.**

[3] Les projets et exemples dont il est question ont été regroupés dans une publication : Karina Van Hercke, Bruno De Meulder (dir.), Wonen in Meervoud. Groepswoningbouw in Vlaanderen 2000-2010, (Habiter Au Pluriel : logement groupé en Flandre, 2000-2010), Amsterdam : Sun Architecture, 2009.

[4] IEW a consacré un décodage à l'urbanisation actuelle et future du plateau des Trixhes, en compagnie des professeurs et étudiants en architecture qui ont pu exposer leurs projets. Le compte-rendu de ce décodage : *http : //www.iew.be/le-plateau-des-trixhes-a-flemalle-decodage-sur-le-terrain-compte-rendu.*

Le rôle du politique est indéniable dans cette évolution de la demande. Il est par conséquent essentiel de stimuler des orientations et des choix politiques innovants, favorisant le « construire autrement ».

Combien de Guides Communaux d'Urbanisme (GCU) contiennent encore des indications contraires à la densification ? Trop ! L'argument du respect de la liberté des gens qui ne veulent pas avoir de voisins est souvent mis en avant. Les communes sont encore réfractaires face à ceux qui souhaiteraient diviser leur logement ou permettre la construction d'un logement supplémentaire dans le fond de leur parcelle. Leur liberté de vouloir des voisins proches car ils se sentent ainsi plus en sécurité, ou d'avoir une source de revenu supplémentaire est-elle illégitime ?

Un GCU permettant la division des logements ou des parcelles n'entrave nullement la liberté de ceux qui ne souhaitent pas y recourir. Avec ce genre de dispositions, les autorités locales permettent ainsi une densification volontaire qui est souvent bien mieux acceptée par le voisinage que la construction d'un immeuble à appartements de trois étages. De plus, elles permettent de rester vivre dans leur village à des personnes âgées qui ne pourraient plus assumer financièrement un si grand logement.

Au niveau régional, le projet de Schéma de Développement Territorial annonce vouloir enrayer l'étalement urbain. Cependant, nous peinons à voir concrètement ce qu'il met en œuvre pour y parvenir. A l'heure actuelle, les seules mesures que nous pouvons constater sur le terrain se résument à des densités minimum à respecter via les Schémas de Développement Communaux (SDC). Mais rares sont les initiatives mises en place pour faciliter la division des logements et du parcellaire, pour encourager les différentes formes d'habitat alternatif comme les tiny houses, ni même pour revoir les surfaces minimales habitables en Wallonie.

S'il est clair à présent qu'une certaine évolution de la demande commence timidement à faire son apparition, ce changement « volontaire » ne sera pas suffisant pour enrayer le phénomène d'éparpillement urbain. Le monde politique, à tout niveau, doit prendre ses responsabilités et accompagner cette densification : travailler sur la qualité de vie tout en veillant à prendre des mesures (fiscales par exemple) et à poser des choix (aides, investissements) cohérents avec l'objectif de mettre un terme à l'étalement urbain.

### La densité au-delà des chiffres

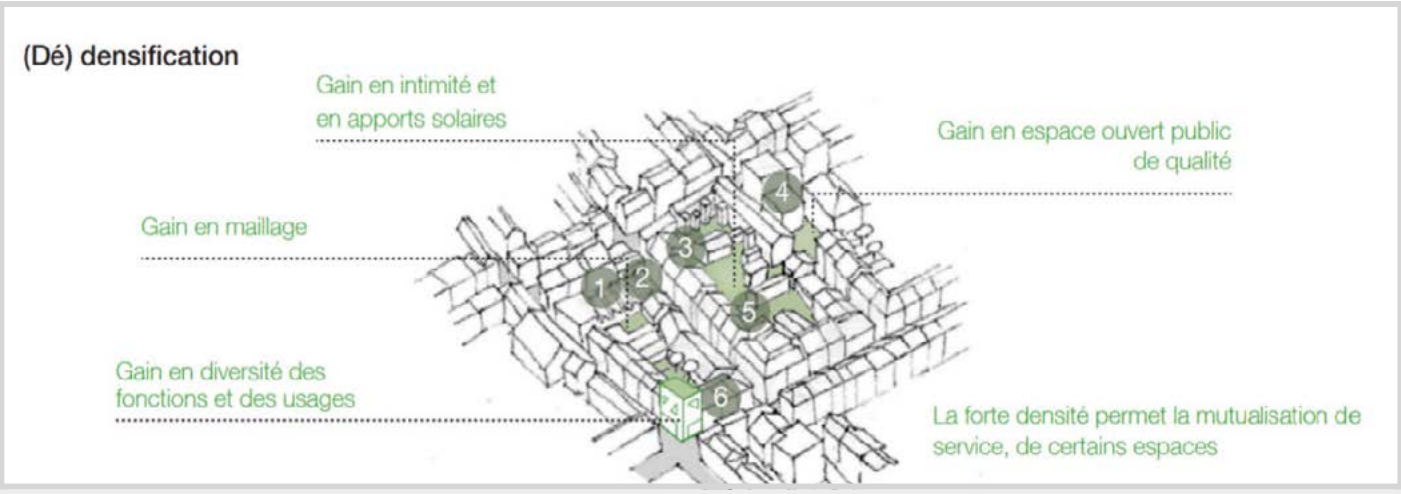
La question des indicateurs n'est pas à prendre à a légère lorsqu'on aborde la question de la densité. Trop souvent évaluée avec des indicateurs quantitatifs, elle omet de prendre en compte une autre notion en urbanisme et en aménagement du territoire : la qualité de vie. La densification, pour devenir attractive, doit être vivable. Or, cette qualité de vie doit parfois passer par une réduction de la pression du bâti. « Dédensifier » les surfaces urbanisées en maintenant, voire en créant, des espaces ouverts, participe à l'amélioration de la qualité de vie et à l'attractivité des quartiers. En construisant autrement, on peut donc densifier la population sans nécessairement densifier les surfaces bâties et augmenter l'artificialisation du sol.

Cessons d'appréhender la question de la densité de manière absolue et de la résumer à des chiffres que l'on doit respecter ! Bien entendu, il faut des indications, des normes, des outils, pour guider cette densification. Mais il ne faut jamais oublier qu'au-delà des plans et des dessins, des gens vont habiter, vivre, dans ces quartiers. La qualité de vie dans ces lieux doit donc rester LA priorité.

En savoir plus :

L'acceptabilité sociale de la densification des lotissements périurbains, Travail de fin d'études réalisé en vue de l'obtention du grade de Master en ingénieur civil architecte par Mathilde Dumas, 2014-2015, Université de Liège :
*https : //matheo.uliege.be/bitstream/2268.2/2424/1/2014_2015_DUMAS_Mathilde.pdf*

En 2012, la CPDT organisait un colloque sur la densité et la densification des tissus déjà urbanisés. Vous trouverez ici les comptes rendus des différentes interventions :
*https : //cpdt.wallonie.be/seminaires-et-colloques/densitedensification-septembre-2012*




**(Dé)densification et gain en qualité de vie. Illustration de B. Le Fort dans les Notes de Recherche de novembre 2013 de la CPDT consacrées à la densification des tissus urbanisés en Wallonie :** *https : //cpdt.wallonie.be/sites/default/files/pdf/cpdt_ndr_40_densification1.pdf*

# Optimistes pour la densification

*Hélène Ancion*

**« Il faut travailler à créer les conditions optimales de la densification. »** *Le discours volontariste de Denis Marion (asbl EPURES - Ensemble pour une réflexion environnementale et solidaire) nous accompagne à travers la variété urbanistique et architecturale pour vérifier quels principes sont indispensables au fameux « vivre ensemble ». Claudia Bouxain (Eco-Conseillère et Conseillère en Mobilité de la commune de Grez-Doisceau) apporte en contre-point ses réflexions sur le sens de la commune.*

*La Lettre des CCATM* **: Quelle est ta réflexion de terrain sur la densité ?**

**Denis Marion :** La densité, c'est aujourd'hui un enjeu important, citoyen et personnel pour éviter la contagion des zones non bâties. Pour répondre à la volonté de freiner l'étalement urbain, il faut se poser la question : qu'est-on capable d'accepter autour de soi ? Quelle est la promiscuité qu'on est prêt à accepte ? Qu'est-ce que je suis prêt à NE PAS faire pour NE PAS gêner mes voisins. **La densité, c'est le rapport à l'autre. C'est avant tout, pour moi, un enjeu de relations humaines.**

Si tu prends un exemple comme celui-ci *(Denis désigne la maison où nous nous trouvons)*, on a un seul bâtiment, et trois ménages, trois foyers côte-à-côte. On est dans une configuration d'appartements. Avec une terrasse-porche commune le long de l'arrière, qui relie chaque unité. Et ça fonctionne. Parce qu'à la base il y a quoi derrière ? Un contrat. On sait ce que les autres préfèrent, on en discute, on y prête attention. Dans une cité ouvrière où les gens faisaient du 3x8 dans la même usine, chacun comprenait ce qui était important pour respecter le sommeil des uns et des autres. Donc il y avait du bruit, mais le bruit était géré en connaissance de cause.

Maintenant, beaucoup de gens s'isolent, dans tous les sens du terme, sans parler à autrui de ce qui leur est nécessaire ou agréable. Il y a une ignorance des besoins. Il y a une méconnaissance de la proximité, on a poussé les gens à penser que ce n'était pas possible, qu'ils allaient être ennuyés les uns par les autres. Le bruit ressurgit comme un des sujets de conflit récurrent. Mais dans nos quartiers cossus, c'est le bruit des appareils, comme les compresseurs des piscines, les tondeuses, les lanceurs d'ULM. Bref, des loisirs sophistiqués : le confort des uns génère une nuisance pour les autres.

Nous avons eu une rencontre très sympathique avec Baptiste Dupin, de la RTBf, pour l'émission « Noir, Jaune, Blues », lors de laquelle la question de l'habitat léger a été abordée sans complexe, comme une réponse à la nécessité d'organiser notre territoire en fonction de demandes de logements à prix raisonnable. Je sais que l'habitat léger peut faire peur. L'émission amène le sujet de manière naturelle et nous a permis de poser les jalons d'une réflexion que je voudrais développer avec les citoyens et les associations : quelles manières de densifier pour un impact très minime sur l'environnement et une optimalisation des relations de voisinage ? L'habitat léger, qu'on peut modifier, déplacer, démonter, c'est un logement ou un lieu d'activité que tu peux tester, voir comment la mobilité s'établit, quels ajustement sont nécessaires en termes d'intimité. Encore une fois, c'est une question de contrat. Pour bien préparer le contrat du vivre ensemble, on vérifie tous les paramètres avant de s'engager. C'est important de s'autoriser une période de test pour une acclimatation.

**Claudia Bouxain :** La densification s'introduit via l'occupation de l'espace privé, mais cela va provoquer de nouvelles interactions avec l'espace public. Les communes devraient réfléchir à cet enjeu d'occupation et d'aménagement de l'espace public. Tout au plus instaure-t-on une taxe à payer si on ne prévoit pas d'espace de garage ou de parking suffisant sur une parcelle privée. Alors que la réflexion pourrait être menée dans une direction diamétralement opposée : ***« Vous comptez faire confiance aux autres modes de déplacement, nous allons réorganiser l'espace public en fonction de cela »***.

Par ailleurs, la division immobilière est une voie pour densifier de manière variée, adaptée aux besoins des familles, mais il n'existe pas de cadrage des divisions dans une perspective d'utilisation de la ressource « sol » dans la commune. Simplement, on prend acte de la division. Le projet de construction (éventuel, mais fort probable) vient seulement à posteriori et, là, un cadre se met en place, celui du CoDT - et des outils communaux, s'ils existent. Dès lors, la question de l'emplacement de la division n'a pu aucunement être cadrée, tandis que la forme que va prendre le projet, elle, va être suivie de très très près. Je crois qu'on manque une occasion en ne cadrant pas, à l'étape de la division. Pour moi, il y a un enjeu de localisation. Il faudrait pouvoir accompagner les candidats pour que leur projet de division fasse sens par rapport à la centralité – où est situé ce projet vis-à-vis des autres quartiers urbanisés, quelle accessibilité, quelle reconfiguration des relations de voisinage ? quel est l'état de l'environnement à cet endroit ? Il ne faudrait pas un cadre trop lourd, plutôt une aide à la prise de décision, qui permette à la commune de faire connaître ses objectifs, sans nuire aux prérogatives du particulier.

*La Lettre des CCATM* : **Quels obstacles s'opposent à la faisabilité d'une densification des lieux déjà habités ?**

**Denis :** La faisabilité technique est le pendant du contrat. Si nous voulons densifier dans l'habitat existant, qu'acceptons-nous comme formes urbanistiques ? On peut construire en second rang, il faut alors penser à ménager un accès aux pompiers, tout en modérant le trafic voiture à l'intérieur de la parcelle. On a d'ailleurs tout un mouvement en ce moment, « Je construis au fond de mon jardin ». C'est plus soft qu'un îlot entier inséré dans un quartier existant ou juste à côté. Cela me fait penser à la ville d'Amboise, ma grand-mère y vivait dans une toute petite maison, la seule qui avait l'eau courante dans un quartier très peuplé et très pauvre. L'Etat a construit des HLM. Les gens ont couru vers les HLM : il y avait eau et gaz à tous les étages. En tirant un trait sur leur histoire commune, ils ont commencé à avoir des histoires, au sens désagréable du terme… j'utilise cet exemple pour dire que l'obstacle serait de vouloir procéder à la densification de manière artificielle, en un bloc, en tournant le dos aux autres logements existants.

La densification n'est qu'un tout petit aspect de la problématique de notre vie en société. Un obstacle à surmonter réside dans la manière dont nous permettons à chacun de croire que nous faisons partie de la même « cité ». J'entends, dans des groupes de travail, parler de convivialité, et dans la même phrase, dire que les enfants c'est dans les jardins, car la rue c'est pour les voitures. A se retirer dans les jardins, les enfants courent un autre risque, celui de ne pas être invités par les autres ou de dépendre de l'acceptation des adultes pour se fréquenter. Or le mélange des enfants, la présence bienveillante d'adultes et d'ados, c'est une richesse qui permet de nouer des liens forts. Je remarque aussi combien l'obsession de se prémunir contre des jeunes désœuvrés guide l'aménagement de

**Trois maisons qui n'en font qu'une : la terrasse-porche longe l'arrière et donne accès au jardin commun (Grez-Doisceau).**

l'espace public : fini les bancs, pas de poubelle, etc. Ce sont des décisions lourdes de conséquences pour tout le monde. Est-ce qu'on fait encore « commune » ?

**Claudia Bouxain :** L'obstacle principal est l'absence de conscience de « faire commune ». Malgré la proximité de certaines activités ou services avec leur habitation, beaucoup de familles vont absolument partout en voiture ; elles habitent le type de quartier strictement résidentiel avec maisons isolées qui est très répandu ici en brabant-Wallon. Elles sont les premières à s'insurger – le mot n'est pas trop fort – contre un projet d'urbanisation, en invoquant les problèmes de mobilité et de parcage que cela va créer. Alors, je poursuis le dialogue : n'ont-elles pas, elles-mêmes, ajouté leur mobilité (mono-modale) à celle du village (généralement pluri-modale), et leur villa aux maisons existantes ?

Ces familles se sont-elles posé la question de l'impact de leur implantation dans le village, quand elles ont choisi d'habiter là ? Cette prise de conscience est nécessaire pour entrer dans une discussion. Si l'on veut modifier les comportements, notamment en matière de mobilité, mais aussi en matière de participation citoyenne, il faut saisir ce genre d'occasion, et non pas fermer la porte, même si les doléances des citoyens sont très NIMBYstes au départ, dans le style *« Avec quoi venez-vous encore me déranger, je fais ce que je veux, je suis chez moi ! »* ou *« Mais à quoi sert donc la commune ? »* parce qu'ils aimeraient que nous réglions ces « nuisances » au lieu de les inviter à les assumer avec le reste de la population. Il y a donc tout un enjeu de représentations mentales et sociales, sur l'utilité de la commune et sur sa légitimité dans ce que d'aucuns considèrent comme des questions privées. Challenge passionnant, qui devra être pris en compte dans la réflexion sur la densification : cela remet le rôle de la commune à l'avant-plan.

*La Lettre des CCATM* : **Quand on parle de densification, des gens craignent que ce soit la fin du projet individuel ; ils pensent que cela va donner lieu à des configurations tout à fait uniformes. Comment leur répondrais-tu, en termes de liberté et d'intimité ?**

**Denis :** L'uniformité, la banalité, les impositions de gabarit et d'implantation ne sont pas le fait de la densification. C'est le fait de la réglementation relative à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme de notre région. Ses conventions, comme le toit à double pente, le faîte parallèle à la chaussée, pas de bois en façade, évoluent très lentement et portent sur la forme ; la prise en compte, par la réglementation, de la capacité à accueillir divers fonctionnements et activités est encore plus lente à évoluer. Le secteur de la construction a, pour sa part des façons de faire qui se répètent de chantier en chantier, et qui varient dans le temps en fonction des modes ou de l'adaptation aux règles dont je viens de parler.

C'EST UN DES ENJEUX DE L'AVENIR À COURT TERME : RÉARTICULER NOTRE VIE DE « PARTICULIERS » AVEC LA VIE DE LA COMMUNE.

Je te réponds donc qu'en soi, la densification ne contraint qu'à une seule chose : apprendre à vivre ensemble. La densité bien vécue revient toujours à cette question de s'engager vis-à-vis des autres. Pour cela, il faut être en relation avec eux. Il est tout aussi difficile d'obtenir une intimité dans les jardins de maisons mitoyennes, qu'entre deux villas dont les « parcs » sont jointifs. Une mitoyenneté pourra paradoxalement rendre plus acceptable la proximité.

La commune qui veut éviter le mitage de ses campagnes devra encourager d'autres formes architecturales, elle devra prôner la variété et les configurations qui favorisent l'intimité, elle devra inventer des manières de préserver des espaces verts privés au rez-de-chaussée, et accepter que des terrasses ou jardins prennent place sur des toitures plates. Tu sais, j'envisage la densification comme une opportunité pour moins de banalité. Car en l'état, les volumes et gabarits communément admis ne fonctionneront pas. Je pense qu'on peut avoir de très belles choses avec des escaliers extérieurs, des toitures-balcons, des coursives, des balcons décalés. N'oublie pas qu'ici, le toit plat reste un scandale !

**Claudia Bouxain :** L'uniformité, cela fonctionne plutôt dans l'autre sens, de ma perception. Il y a des nouveaux arrivants qui s'informent discrètement pour trouver des gens pareils à eux et s'implanter à proximité directe, fréquenter les mêmes activités, mettre les enfants dans les mêmes écoles, construire le même type de maison.

A l'administration, des citoyens viennent vérifier s'il faut un permis pour tel acte ou telle installation. Beaucoup sont éberlués quand il en faut un : tout à coup, la commune existe, mais elle se met à exister pour une raison qui les contraint et qui les gêne. **C'est un des enjeux de l'avenir à court terme : réarticuler notre vie de « particuliers » avec la vie de la commune**. Les communes devraient oser aborder ce sujet avec leurs habitants en amont, or ce travail de dialogue existe très peu, et certainement pas dans les communes nanties.

**En haut, chantier d'urbanisation de la ZACC de Gastuche (Grez-Doisceau), en bas, les Trixhes (Flémalle) : Cinquante ans séparent ces deux tentatives de créer de toutes pièces un vaste quartier d'habitation. Même volonté de « paysager » le site et de faire sinuer les voiries de desserte, même dispersion des immeubles de logement, même recherche d'unité et d'harmonie dans les matériaux. Il en résulte une même impression d'artificialité, de mono-fonctionnalité, et surtout de coupure avec le reste de la civilisation.**

En savoir plus :

EPURES (Ensemble pour une réflexion environnementale et solidaire) est une association située à Grez-Doiceau dans la province du Brabant Wallon. Née en 2004, elle s'est d'abord penchée sur les nuisances aériennes générées par l'aéroport de Bruxelles-National. Ensuite, elle s'est ouverte à d'autres enjeux en mettant, dans chacune de ses missions, un accent particulier sur la concertation et la participation citoyenne. Le site internet d'EPURES :

*tropdebruit.be*

« Noir Jaune Blues et après, à Grez-Doisceau », avec Baptiste Dupin (RTBf) :

*https : //www.rtbf.be/info/belgique/detail_noir-jaune-blues-et-apres-grez-doiceau-c-est-quand-meme-une-commune-de-peteux-je-dis-ca-gentiment ?id=9776510*

**Gastuche : deux corps de bâtiment distincts unifiés par un enduit de parement.**

# Mixité fonctionnelle et transport en commun à Bierset : « Peut mieux faire ! »

*Audrey Lebas*

*Récemment arrivée chez Inter-Environnement Wallonie, j'ai le plaisir de rédiger un article sur le thème de la mixité existante. Difficile pour moi de traiter ce sujet, ayant passé une grande partie de ma vie dans un village où la mixité fonctionnelle est très peu présente. Ces quelques lignes pour vous partager mon expérience quant à la manière dont j'ai ressenti ce manque de mixité durant mon adolescence en raison de l'insuffisance de transports en commun.*

## Manque de mixité fonctionnelle

Lorsque j'avais 12 ans, mes parents ont acheté une maison à Bierset, un village faisant partie de la commune de Grâce-Hollogne. Bien connu pour l'aéroport de Liège qui se trouve à proximité immédiate, Bierset ne bénéficie pas pour autant d'une mixité fonctionnelle très importante. Que retrouve-t-on dans le village ? L'école maternelle et primaire, une église à moitié en activité, une bibliothèque ouverte quatre heures par semaine, un magasin communément appelé « Pakistanais » où la brique de lait sous-marque est à 2€, un magasin d'oiseaux, un restaurant italien, une brasserie/café, et une salle en location utilisée par le club des pensionnés. Il y aussi un terrain de football et une Agora où les enfants et jeunes du quartier se retrouvent parfois.

Bien que ces différents endroits aient leur charme, les biens et services de base ne sont pas présents dans le village : boulangerie, supermarchés, banque, médecin les plus proches se trouvent dans un rayon oscillant entre 1,5 Km et 5 Km. Et je vous passe le trajet à faire pour pouvoir pratiquer une activité sportive… un véritable sport en soi.

Au vu de la superficie très étendue et des quelques milliers d'habitants de Bierset, je peux comprendre que le village ne dispose pas de toutes les commodités présentes dans une commune avoisinante ou une ville « plus importante ». C'est un endroit où il est considéré comme normal de se déplacer vers d'autres lieux pour s'adonner aux activités quotidiennes de tout un chacun. La difficulté principale réside cependant dans l'impossibilité de se déplacer de manière autonome si on ne dispose pas d'une voiture.

## Un manque de transports en commun pénalisant

En théorie, Bierset est équipée d'une gare SNCB : 12 minutes pour rejoindre la gare de Liège-Guillemins. Par contre, ce qui est un peu moins pratique, c'est que le dernier train pour revenir au village quitte Liège à 19h37 en semaine et à 22h37 le week-end. Niveau bus, les Biersetois ne sont pas vraiment plus gâtés. Dix bus de et vers le centre de Liège par jour ; le dernier bus quitte Liège à 20h11.

Y aurait-il des alternatives au manque de transports en commun atteignant directement le village ? Pas vraiment. La gare d'Ans connaît des plus hautes fréquences de trains, avec un horaire plus large mais, sans voiture, il est impossible de rejoindre Bierset. En effet, malgré que le village ne soit qu'à 6 Km à vol d'oiseau, le trajet en vélo est non sécurisé et il n'existe aucune possibilité de liaison en bus. Les arrêts de bus les plus proches du village se situent à Awans et Grâce-Hollogne, tous deux à environ 30 minutes de marche. On pourrait penser que c'est l'occasion de faire une petite promenade agréable en été. Pourquoi pas, si on a le goût du danger et qu'on ne craint pas de se faire écraser par une voiture en marchant... De plus, une partie de l'accotement entre Grâce-Hollogne et Bierset est envahie par des arbres qui forcent le piéton à marcher sur la route (voir photo). J'ai déjà interpellé à ce propos la Commune, celle-ci m'a indiqué qu'elle ne pouvait rien y faire car le terrain appartenait à la Sowaer (Société Wallonne des Aéroports, sowaer.be).

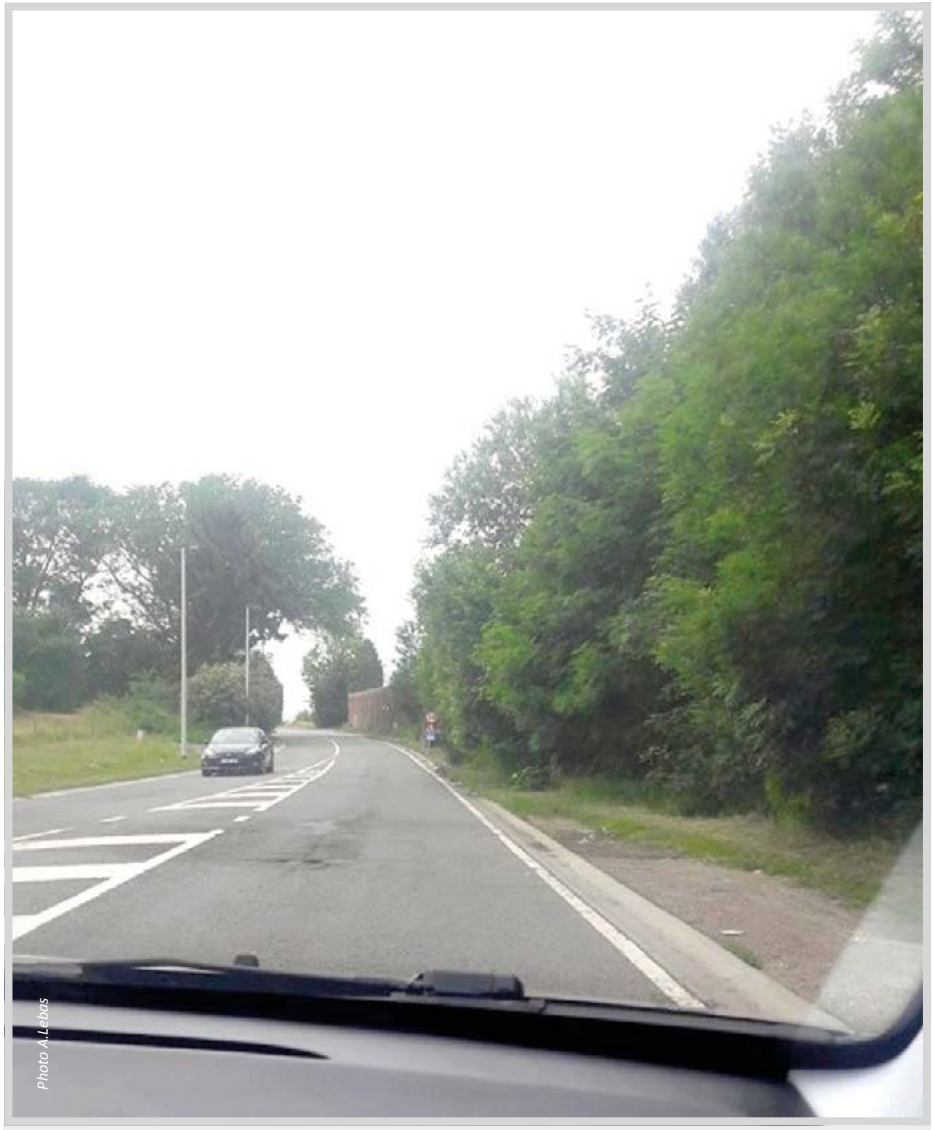
## Quelles conséquences pour les jeunes ?

Tout cela a des conséquences évidentes. Par exemple, les voisins d'une même rue ne se connaissent pas, à défaut d'activités, de lieux, de services permettant les rencontres et les interactions. Ce manque de mixité et de connexions a un impact important sur la manière dont les jeunes prennent leur indépendance.

Pour parler de ma propre expérience, j'ai

passé beaucoup de temps en-dehors de Bierset au vu du manque d'activités sur place, et la faible offre de transports m'a particulièrement handicapée durant mon adolescence, que ce soit pour mes activités récréatives ou scolaires. Il était impossible pour moi de me rendre seule en ville de manière spontanée pour n'importe quel type d'activité. Si mes parents ne savaient pas me conduire, je devais ajouter environ une heure trente si je « privilégiais » les transports en commun, à défaut de correspondances optimales. Lors de mes périodes d'examens en secondaire, il m'arrivait fréquemment de finir un examen à 10h50 mais de devoir attendre le bus jusque 12h43, puisque je n'en avais pas d'autre avant. Impossible pour moi aussi d'aller faire des courses dans les supermarchés pour des barbecues entre amis si mes parents ne venaient pas avec moi ; le trajet en vélo étant bien trop périlleux. Je me retrouvais donc à faire des courses au centre de Liège et à revenir en bus, ce qui, évidemment, ne rassemblait pas les meilleures conditions pour conserver mes aliments en été.

Cela était aussi assez embêtant pour mes déplacements en centre-ville avec des amis le weekend. Le taxi constituait une alternative pour me déplacer mais l'impact sur mon portefeuille m'infligeait de n'en faire usage que de manière très exceptionnelle. Par chance, j'ai pu compter sur mes parents qui se sont régulièrement adaptés, même si cela a parfois empiété sur leurs vies sociales et leurs heures de sommeil ! Je suis aussi très souvent restée dormir chez des ami.e.s. Mais lorsque ce n'était pas possible, j'ai dû faire preuve de débrouillardise et attendre le bus au petit matin pour rentrer. D'autres amis, dans la même situation, ont emprunté la voiture de leurs parents pour pouvoir rentrer, non sans être souvent au-dessus des limites d'alcoolémie légales. Heureusement pour moi, il ne m'est jamais rien arrivé, mais je pense que ces différents comportements à risques auraient pu être évités si j'avais eu plus de bus et trains pour rejoindre Bierset jusqu'au moins 22 ou 23h.




**Pour se déplacer sur la route entre Bierset et Grâce-Hollogne, la seule manière confortable, c'est en voiture. Marcher sur le bas-côté envahi par la végétation présente un danger certain, vu la vitesse et la proximité des véhicules.**

## Conclusion

Bien que je vous aie relaté des situations problématiques très concrètes, Bierset n'en reste pas moins un endroit agréable où vivre. Je souhaitais simplement mettre en avant à quel point les transports en communs sont importants pour palier au manque de mixité fonctionnelle de certains villages, particulièrement dans la vie de personnes peu prises en compte dans les réflexions en matière d'aménagement du territoire et de mobilité : les adolescents.

Jeu de jointures : entre murs, trottoir et gouttière, une opulente Ruine de Rome (Cymbalaria muralis) est laissée en paix par les habitants.

# Bébêtes et plantules ordinaires près de chez nous :
## 1. Sur nos seuils et nos trottoirs

*Hélène Ancion*

*Au cœur des milieux artificiels, des tas d'espèces animales et végétales vivent à nos côtés et partagent notre quotidien. Elles ont découvert un habitat sain et adéquat, qui leur permet de se nourrir, de croître et se multiplier dans une relative discrétion. L'émerveillement face à leur dynamisme ne peut que déboucher sur une conviction : nous pourrons aider la biodiversité à se maintenir, à la seule condition d'apprendre à connaître et à apprécier ces espèces presque invisibles. Oui, nous devons les laisser franchir le seuil de notre jardin et de nos jardinières. Non, nous n'en mourrons pas, bien au contraire !*

De tous les milieux, nos trottoirs, nos parkings et nos routes semblent les moins hospitaliers. Pourtant, ils accueillent une diversité d'espèces qui résistent au piétinement, acceptent les émanations de dioxyde de soufre et adaptent leur comportement aux grand écarts de température.

Sur le macadam, au milieu des crissements de pneus et des marches arrière, peu d'organismes survivent. Seuls les algues et les lichens y parviennent. Parmi ceux-ci, Lecanora dispersa, un lichen blanc-gris en forme de bol aplati aux bords irréguliers, tolère de très hauts niveaux de pollution. Plus l'air est pollué, plus il devient noir. A mesure que la qualité de l'air s'améliore, vous rencontrerez le grand disque orange du lichen Xanthoria parietina, sur des murets, des marches de seuils, voire des panneaux de signalisation routiers. Son affinité pour les poussières, les écorces d'arbres et les fientes d'oiseaux fait de Xanthoria parietina un marqueur de l'activité des oiseaux nocturnes et des migrateurs.

Sur les trottoirs et les pavages, la zone la plus favorable à la biodiversité animale se trouve SOUS les dalles. Là se réfugient quantité d'araignées, d'invertébrés et d'insectes qui ne sortent que lorsque le rythme des passants s'apaise, quand l'ombre assure un peu plus de fraîcheur, ou, surtout, à la faveur de la nuit. Une activité nocturne dont on peut repérer quelques preuves le lendemain : pistes nacrées des limaces et escargots, mini-toiles au ras du sol, alignements de débris laissés par les lombrics.

La biodiversité végétale est, quant à elle, la plus riche à l'intersection du trottoir avec les parois verticales des façades et dans les joints entre pavés, ou entre pavés et éléments techniques fixes comme les grilles d'égout. On y trouve un mélange de terre,

de sable de construction, de calcium provenant des mortiers, de boue charriée par les voitures, « enrichi » au nitrogène des crasses de chiens. Le substrat idéal des espèces pionnières qui profitent de leur situation pour recevoir l'eau collectée à la jointure. Avec l'interdiction d'user de pesticides (insecticides, raticides, fongicides, et herbicides), il n'est pas rare de voir de très hautes plantes dans les recoins que nos pas ne peuvent atteindre. Après plusieurs mois sous forme de rosette, les bisannuelles lancent leurs fusées. Les plantains s'en donnent à cœur joie. Des annuelles comme les pissenlits et les épilobes affichent sur nos trottoirs une santé qu'aucune tentative de plantation intentionnelle en plate-bande conventionnelle ne peut égaler. Planter des pissenlits, d'ailleurs, à quoi bon, alors que la plante elle-même « sème à tous vents » ?

Comme l'écrit Valérie Xhonneux : *« Vendez-nous la nature comme quelque chose de désirable, et non pas comme une multitude d'organismes contre lesquels il faut lutter »*.

Nous allons dans d'autres pays admirer la flore et la faune endémiques, et serions incapables de l'apprécier chez nous ? Pourquoi avons-nous pris, depuis des années, le pli de faire comme si les plantes et les animaux existant spontanément dans notre environnement étaient laids et nuisibles ? Nous les remplaçons systématiquement avec des « choses plus propres », encouragés par les jardineries qui bradent les fleurs annuelles de toutes les couleurs, très consommatrices en eau. Combien d'entre nous ont adopté un chien ou un chat et laissent dormir leur intérêt pour le reste de la gent animale des environs ? C'est sûr, on ne peut pas donner un nom à une fourmi, l'appeler et la regarder en souriant venir à notre rencontre. Mais on peut faire tellement, et surtout, laisser faire. Reconnaître la mixité et la densité existantes et les valoriser, cela vaut aussi pour les plantules et les bébêtes !

**Entre l'asphalte et la bordure de trottoir en calcaire, une zone humide temporaire abreuve pissenlit, plantain et chiendent.**

En savoir plus :

Pour mettre en application votre envie de protéger la biodiversité spontanée des lieux urbanisés, l'Europe vient d'éditer un petit carnet : « 52 Steps towards a Greener City », qui aborde des sujets comme la composition des litières d'animaux domestiques, les périodes de nourrissage des oiseaux, la capacité des plantes sauvages à contrôler les indésirables qui peuvent ruiner votre potager. Le pdf du carnet est téléchargeable, il suffit d'introduire dans votre moteur de recherche : isbn 978-92-79-80094-8.

*Wildlife on Your Doorstep*, une compilation qui vulgarise les observations de chercheurs anglais sur la biodiversité ordinaire, plusieurs fois rééditée par Reader's Digest, depuis 1986. Focus sur la Grande-Bretagne.

« Relevé photographique des ailantes de mon quartier » par Simon BOUDVIN, sous le titre *Ailanthus Altissima (Bagnolet, Montreuil)*. Cette série photographique consacrée à une espèce invasive spontanée se dédouble sous forme d'articles, de conférence et de promenade urbaine avec l'artiste performer Jochen Dehn. *http : //simonboudvin.fr/AILANTHUS-ALTISSIMA-Bagnolet-Montreuil*

La nIEWs de Valérie XHONNEUX sur le site d'IEW : « Plaidoyer pour les petites fleurs », 21 septembre 2017 *http : //www.iewonline.be/plaidoyer-pour-les-petites-fleurs*

# Mixité et densité dans le Schéma de Développement du Territoire

*Hélène Ancion*

*C'est imminent, le SDT doit être adopté par le Gouvernement Wallon cet été. Il faudrait que cette adoption se fasse avant les vacances parlementaires, sinon tout le calendrier sera décalé. Personne ne voudrait d'un énième report de l'adoption de ce dossier. Trop de temps passé à attendre la révision du SDER, beaucoup d'argent consacré aux remaniements successifs… Une certaine lassitude aussi de la part des acteurs de l'aménagement du territoire et – pour le dire franchement – une indifférence de la plupart des citoyens, alors que tous pourront donner leur avis sur le SDT ! ! !*

Après cette adoption, il y aura une étape d'amélioration du texte, puis le projet de SDT passera en enquête publique. Celle-ci doit durer 45 jours, comme l'impose le CoDT. Le Ministre Carlo Di Antonio table sur la période qui suivra immédiatement les élections communales. D'ici là, les conseils communaux seront en effet en période d'affaires courantes : une aussi grosse enquête publique serait malvenue à ce moment.

Le Ministre de l'Aménagement du territoire prévoit de présenter le projet de Schéma dans une vingtaine de lieux en Wallonie, au moment de l'enquête publique. Contrairement à ce qui a pu être observé lors des Ateliers du territoire de fin 2017, qui portaient sur une présentation d'un état intermédiaire du SDT, on sera dans une étape formelle, imposée par le CoDT. La manière de communiquer autour du projet de Schéma sera certainement plus large et visible, afin de permettre aux citoyens d'anticiper les différentes séances pour réserver une place dans leur agenda.

L'idée d'organiser un événement d'information et de formation marqué du sceau « Inter-Environnement Wallonie » est dans l'air mais, sans connaître avec précision les dates d'adoption et d'enquête, cet événement reste pour l'instant un beau projet. Nous lui donnerons probablement la forme d'un Décodage en salle, avec peut-être des intervenants extérieurs.

### En attendant, qu'est-il possible de faire ?

Quelles pourraient être les manières de vous préparer répondre à l'enquête publique du SDT ?

**Puisque, parmi ses rares indicateurs chiffrés, l'avant-projet de SDT présenté cet hiver annonçait la fin de l'urbanisation pour 2050, saisissons l'occasion pour approfondir ce point et vérifier son opérationnalité. C'est bien beau de proclamer « Stop béton ! », encore faut-il réunir les conditions pour y parvenir.**

Il est important de voir de près ce qui se passe, encore aujourd'hui, sur les bords de nos grandes agglomérations, là où les « espaces vierges » sont convoités pour faire sortir de terre de nouveaux lotissements. Comme si rien n'avait changé depuis cinquante ans, on persiste à passer à la casserole les terrains à usage agricole. Depuis cinquante ans, il y a aussi des gens qui résistent à ce mode de consommation. Sinon, on ne serait pas 40 % de Wallons à vivre en milieu rural, mais 98,98 % !

Si l'on ne veut plus laisser s'éparpiller l'urbanisation, ce n'est pas pour autant qu'il faut construire n'importe où, n'importe comment, *« sauf dans les terres agricoles »*.

Nos villes et nos villages sont souvent, dans leur centre, déjà densément construits et parcourus de voies publiques. Leur mixité, mise à mal par l'exurbanisation de nombreuses fonctions vers les périphéries vertes et par la disparition des petits commerces et des services de proximité, reste pourtant nettement plus importante que celle des clos et lotissements éparpillés au gré des grands-routes. Comment favoriser cette mixité et cette densité sans recourir à des opérations coup-de-poing ?

La plupart des familles wallonnes parties s'installer en quartier résidentiel dans les vertes vallées, sur les crêtes, à flanc de versant, l'ont fait pour des raisons essentiellement économiques, que nous explorerons dans le numéro 95 de la Lettre, consacré à la fiscalité immobilière. Pour l'heure, nous

pouvons tenter de cibler les éléments concrets sur lesquels les lieux déjà urbanisés peuvent tabler pour se développer et recommencer à plaire à leurs habitants. Faute de quoi, la machine à quatre-façades continuera à tourner et le slogan « Stop béton ! » demeurera lettre morte.

IEW propose huit balises pour prendre soin des quartiers existants et les emmener vers un futur plus désirable.

Les huit balises d'IEW sont les suivantes :

1. l'accessibilité piétonne et en transports en commun
2. l'accessibilité aux cyclistes et aux PMR
3. l'échelle humaine
4. le paysage bâti et non bâti
5. le remploi des matériaux et la restauration des bâtiments
6. les aménités existantes
7. les activités économiques existantes
8. la végétation et les espaces verts en place, ainsi que les continuités entre espaces naturels

### 1. l'accessibilité piétonne et en transports en commun

Adapter l'espace public et concevoir les projets de telle manière que les piétons soient les premiers servis, en toute sécurité, voilà un défi de taille pour la Wallonie, où tout se fait en voiture privée, même les plus petits déplacements.

En matière de terrains non urbanisés, situés en zone urbanisable au plan de secteur, il est effarant de constater que d'énormes surfaces sont disponibles à proximité des gares et des points d'arrêt de la SNCB. Doit-on laisser celle-ci les « valoriser » avec des parkings ?

Les parcours d'autobus ont tendance à se doubler d'offres spécifiques, à la demande ; c'est une bonne chose. Mais une plus grande flexibilité est aujourd'hui demandée aux passagers ; et si demain, l'inverse était promu ? Pourquoi ne pas améliorer la desserte, la fréquence et la signalisation, afin de rendre le réseau des TEC véritablement structurant et attractif pour tous ?

### 2. l'accessibilité aux cyclistes et aux PMR

Maillon faible de notre mobilité, le vélo est un moyen de transport qui se retrouve souvent en bute à des obstacles de parcours et une absence de locaux adaptés. Il en va de même pour les personnes à mobilité réduite, qui sont fortement limitées dans leurs déplacements.

Parkings pour vélos, plateformes en pentes, dimensions et angle des passages : les projets accèdent aux demandes des PMR et des cyclistes à cause de la norme qui leur est imposée. Rarement prévoient-ils au-delà du minimum exigé. Alors que des accès confortables apportent un vrai plus à n'importe quel usager et permettent à plus de personnes de circuler (ou de stationner) en même temps à un endroit donné.

L'encombrement de l'espace public par du stationnement de voitures sur les trottoirs, par le mobilier urbain, par les pubs envahisseuses (étendards, tableaux double-face, « sucettes », …) est une vraie nuisance qui détériore la qualité de la vie. Manque de visibilité, obligation de slalomer ou de circuler au milieu des véhicules motorisés : c'est encore plus compliqué pour les gens qui se déplacent avec difficulté.

IEW a publié une position sur les espaces publics qui reprend toute une série de recommandations très utiles pour alimenter vos commentaires sur le SDT.

### 3. l'échelle humaine

On en voit de plus en plus, de ces projets matamoresques, qui s'implantent en cœur d'îlot ou en bord de route, écrasant le voisinage et remplaçant une ribambelle de maisons jugées inadaptées ou trop anciennes. Ce n'est pas cela, « densifier harmonieusement ».

Pour réussir une densification, les promoteurs doivent tenir compte des proportions du bâti en place et proposer des bâtiments qui s'insèrent dans le tissu architectural en gardant le rythme du parcellaire. Ils doivent éviter de répéter la formule de l'immeuble à appartements où une seule entrée gère toutes les allées et venues, sans offrir d'autre porte sur des centaines de mètres.

Si les gens raffolent des béguinages, ce n'est pas juste par goût pour les vieilles briques, c'est parce que chaque petite maison mitoyenne a sa propre porte qui donne sur l'espace public.

La densification peut aussi prendre la forme de division d'un immeuble, par exemple une villa quatre-façades qui deviendrait deux maisons mitoyennes. Ou encore l'ajout d'un étage, d'un bâtiment en second rang. C'est le BIMBY et le BIMHO (Build in my back yard, Build in my house), et c'est bien plus agréable que le NIMBY !

Sur le NIMBY et la participation citoyenne, voyez « NIMBY, NAMBI, BIMBY, BANANA nIEWs ! », dans les nIEWs d'IEW

*http : //www.iew.be/nimby-nambi-bimby-banana-niews*

### 4. le paysage bâti et non bâti

Cette balise touche vraiment la corde sensible des CCATM. Une densification réussie doit s'adapter au paysage et proposer des vues sur les différents éléments qui le composent, notamment les espaces naturels et les jardins. S'ils ont fui les villes et les

**Ormes bicentenaires et parking sauvage au Parc Léopold à Namur.**

Ces impasses que le monde entier nous envie… Tissu urbanisé ancien (et non vétuste).

villages à la recherche de « vues vertes », on ne tentera pas les futurs habitants avec des boîtes à chaussures en crépi blanc. On ne leur fera pas non plus vraiment plaisir si on supprime le petit square voisin, en arguant de son état d'abandon et en le traitant de « Chancre de verdure ».

Pour certains professionnels de l'immobilier, les vieilles maisons mitoyennes des villages et des villes sont simplement un « tissu vétuste » dont il n'est possible de « venir à bout » qu'avec une opération d'envergure. Le terme actuel est « démolition – reconstruction ». Ce n'est pas cela non plus « densifier harmonieusement ». Où sont passées la joie, la liberté et l'intimité ?

Autant que possible, les projets devront s'efforcer de réparer et d'entretenir l'existant, quitte à ce que le chantier soit peut-être un peu plus délicat. De la complication sortira l'excellence, et ce type de réalisation pourra être brandi par le maître d'ouvrage comme une réussite autrement significative qu'un énième immeuble semblable à tous ceux que ses concurrents produisent.

Toujours d'actualité, ma nIEWs « La place de la nature en ville et au Parc Léopold de Namur »

*http : //www.iew.be/la-place-de-la-nature-en-ville-et-au-parc-leopold-de-namur*

## 5. le remploi des matériaux et la restauration des bâtiments

Le remploi des matériaux existe aujourd'hui dans les coulisses, un peu comme un réseau caché. On retrouve des pavés de grès empilés dans des régies communales, parce que plus personne ne sait les poser correctement. Les matériaux issus des démolitions sont encore trop souvent expédiés en décharge et détruits, alors qu'ils pourraient connaitre une deuxième vie. Il faut cadrer la dépose et la circulation des déchets de démolition pour valoriser davantage ces beaux restes.

Travailler avec les matériaux locaux, c'est s'assurer de leur provenance et de leur qualité architectonique. Cela fait vivre les filières du bois et les carrières.

La promotion individuelle se concentre aujourd'hui de plus en plus sur la rénovation, notamment parce que les maisons antérieures à la seconde guerre mondiale ont des qualités de régulation thermique assez enviables. Leur manque d'isolation ne doit pas être prétexte à démolition. A force de faire disparaître le patrimoine ordinaire, on attente à la qualité de vie de tous ceux qui habitent alentours.

Bien des entreprises recherchent aujourd'hui des artisans de talent pour compléter leurs équipes parce que la mise en œuvre de rénovations et de restaurations exige des compétences inédites. C'est un train qu'il ne faudrait pas rater ! Notre région dispose d'un bâti ancien dont les touristes apprécient les charmes, alors mettons tout en œuvre pour le mettre en valeur.

Dans le débat opposant rénovation et construction neuve, ma nIEWs sur le site d'IEW « Tu bâtis, je rénove - tu lotis, je divise » vous aidera à établir un comparatif des coûts et des avantages de la rénovation.

*http : //www.iewonline.be/tu-batis-je-renove-tu-lotis-je-divise*

## 6. les aménités existantes

Aménités : caractéristiques d'un lieu qui participent à le rendre vivable. Les aménités sont des « bien publics » lorsqu'elles profitent à un nombre illimité de personnes, et du moment qu'elles ne s'épuisent pas quand quelqu'un en retire du plaisir.

Ce peut être une fontaine publique, un bosquet, un tilleul centenaire, un terril, un quai le long d'un canal, un réseau de rues, des balcons fleuris, une caractéristique architecturale comme les ferronneries des portes ou la forme des toitures.

Tenir compte des aménités permettra d'articuler les dynamiques territoriales supra locales à l'échelle régionale et renforcer l'identité wallonne, comme visé par l'objectif Se positionner et Structurer.5 de l'avant-projet du SDT.

IEW propose de cartographier par des méthodes participatives les aménités qui existent dans les lieux urbanisés afin d'articuler la dynamique de développement territorial autour de références fortement ancrées dans le vécu des usagers des lieux.

## 7. les activités économiques existantes

Avec un Schéma qui vise à renforcer l'attractivité et développer l'activité économique, nous ne pouvions oublier d'insister sur la nécessité de tenir compte des activités existantes et de les respecter.

Cette balise appelle en clair à refuser l'implantation de centres commerciaux, à refuser l'agrandissement des centres commerciaux existants et à soutenir le développement économique local, éminemment plus varié et inventif que les formules « shopping center » ou « retail park ». L'activité économique et les services à petite échelle doivent pouvoir garder leur place et coexister en bon voisinage avec l'enseignement, la culture, la résidence et les espaces verts.

Les parcs d'activités économiques sont également visés par cette balise. Loin de concentrer tout l'emploi wallon, les parcs doivent se redévelopper pour améliorer leur mixité et leurs rapports avec les riverains.

Le dossier « Centres commerciaux, Mode d'emploi » a été révisé pour une nouvelle publication. Il est disponible sur le site d'IEW :

*www.iew.be/IMG/pdf/dossier_cc2018.pdf*

### 8. la végétation et les espaces verts en place, ainsi que les continuités entre espaces naturels

Pour garantir une qualité de vie dans les milieux urbanisés, rien de tel que la verdure. De préférence, composée de végétaux d'âges, de tailles et d'espèces différentes. Elle permet de se ressourcer et de tempérer les excès de température, mais aussi de résister aux changements climatiques. Est-il besoin de rappeler le rôle des végétaux dans la captation du carbone, ou celui des sols non imperméabilisés dans l'absorption des précipitations ?

Les projets de résidences devront prévoir des espaces verts privatifs et s'éloigner résolument de la recette malheureuse du bâtiment posé dans un écrin vert. Interdits aux non-résidents, espaces communs devenus espaces-déchets, ces parcs ne survivent qu'à grands frais et satisfont peu aux besoins des familles ou des personnes isolées. La meilleure option serait de les reconvertir en potagers partagés ou d'opérer une division en parcelles réattribuées aux occupants.

La continuité entre espaces naturels constitue une des clés de la restauration de la biodiversité. Le SDT aborde la structure écologique et y consacrera une carte thématique. Il devra cependant en permettre l'implémentation au niveau local, que ce soit via les Plans Communaux de Développement de la Nature, ou par des mesures concrètes, à la portée des communes et des citoyens.

Ces balises, vous pouvez vous les approprier pour examiner le projet de SDT. Sans connaître encore le projet de texte définitif, nous pouvons vous assurer qu'elles soutiendront vos raisonnements, quels que soient vos secteurs de préoccupation. Elles visent une meilleure densification et une mixité épanouie, mais **elles vous invitent surtout à aider notre Gouvernement à reconnaître les qualités de la mixité et de la densité existantes.**

Le slogan « Stop béton ! » amènera peut-être des citoyens à s'interroger sur l'utilité d'ajouter d'autres lotissements résidentiels à tous les lotissements qui existent déjà, ces lieux où la mobilité piétonne consiste essentiellement à tournicoter sur des trottoirs en circuit fermé. Peut-être que sans le « Stop béton ! », ces citoyens n'auraient jamais réfléchi au paradoxe du « Je mets ma famille au vert, tranquille, et pour ça nous avons absolument besoin de trois voitures et de construire du neuf ».

" POUR UNE MEILLEURE DENSIFICATION ET UNE MIXITÉ ÉPANOUIE "

En savoir plus :

« La Wallonie promet que, dès 2050, elle ne grignotera plus son territoire », L'Echo, François-Xavier LEFEBVRE 31 janvier 2018.

"La densification des tissus urbanisés en Wallonie, opportunités pour leur qualification", Notes de recherche de la CPDT (Conférence Permanente de Développement Territorial), n°43, 2013. Téléchargeable ici : *https : //dial.uclouvain.be/pr/boreal/object/boreal : 135214*

Renouvellement des CCATM : celui-ci aura lieu après l'enquête publique sur le SDT. Pour plus de détail, voyez « A la faveur des élections communales : renouvellement des CCATM », par Hélène ANCION, dans les nIEWs d'IEW (*http : //www.iewonline.be/a-la-faveur-des-elections-communales-renouvellement-des-ccatm*).

**Comment densifier les quartiers résidentiels ? Un photomontage de Simon Boudvin, « Semi-collectif (Saint-Cyr-sur-Loire) », 2003.**

# FORMATION
# EN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

## DÉCODAGE SUR LE TERRAIN AU RY-PONET

**LE MARDI 11 SEPTEMBRE - EN JOURNÉE**

La mosaïque paysagère du Ry-Ponet est un magnifique poumon vert de plus de 300 hectares, s'étalant sur des terrains en pente répartis entre les communes de Liège (Chênée et Grivegnée), de Beyne-Heusay, de Fléron (Romsée) et de Chaudfontaine (Vaux-sous-Chèvremont). Menacé par un projet immobilier de grande ampleur, le site de 300 hectares est aujourd'hui en partie cultivé. Trois ruisseaux le parcourent, dont le Ry-Ponet, qui a donné son nom à la plateforme citoyenne vouée à la défense du maintien du site en espace vert, non urbanisé.

A chaque décodage, nous interrogeons le terrain : « Qu'est-ce qui fait vivre un quartier ? »

Notre décodage au Ry-Ponet a pour objectif de rencontrer au plus près les réalités variées de ce site, pour comprendre le rôle irremplaçable qu'il joue pour les riverains. Demain, pourrait-il jouer un rôle à l'échelle de l'agglomération ? Comment pourrait-il être mis en réseau avec d'autres espaces verts existants et à redévelopper ? Quelles formules de gestion pourraient prendre place dans ce parc métropolitain, sans nuire à l'environnement ? Existe-t-il des alternatives pour construire ou rénover de l'habitat à proximité, mieux placées vis-à-vis des services et des transports publics ?

Cette visite sera l'occasion de confronter nos visions de la conservation de la nature, et d'envisager les arguments qui feront, à un niveau communal, pluricommunal, régional, avancer la réflexion sur le besoin d'espaces verts en ville et en périphérie.

Le décodage s'adresse en particulier aux membres des CCATM, mais est ouvert à tout citoyen. Etant donné que le site cristallise les intérêts de nombreux acteurs, nous vous invitons à vous inscrire sans attendre.

**INFORMATIONS PRATIQUES :**

**Mardi 11 septembre 2018, en journée. Programme détaillé en construction.**
**Inscription obligatoire (mais gratuite !) : j.debruyne(at)iew.be**
**081 / 390 750**

En savoir plus

Cette formation d'IEW est reconnue par le Conseil fédéral des géomètres-experts (*www.economie.fgov.be*). Dès lors, les heures de formation suivies par des géomètres-experts peuvent faire l'objet d'une attestation. L'attestation est délivrée, sur demande du géomètre-expert, à l'issue de la formation. Le demandeur devra signaler aux organisateurs ses coordonnées complètes ainsi que son n° d'inscription GEO. Il devra signer un document attestant sa présence à la formation.