

Beaucoup s'accordent sur l'intérêt de la densité en termes de comportements de mobilité et de consommation énergétique des logements. Contraints par leur budget, les ménages sacrifient néanmoins souvent la proximité du centre aux avantages de la périphérie. Favoriser le choix résidentiel central en développant une offre abordable qui répond à la demande des ménages constitue donc une orientation importante à développer.

Chapitre 5

Redéfinir la ville et favoriser le choix résidentiel central¹⁴



Cliché : CPDT

LOCALISATION RÉSIDENTIELLE ET CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE

L'étalement urbain s'accompagne en Wallonie d'une augmentation de la taille moyenne des parcelles qui sont passées de 8 ares à 9 ares dans les années quatre-vingt et à 14 ares dans les années nonante. Cette tendance touche en particulier les provinces de Liège et du Luxembourg qui ont connu une modification du bâti traditionnel. Le niveau des coûts fonciers, qui incite à plus de parcimonie dans la consommation d'espace peut contribuer à expliquer ces observations (CDPT, 2003 a).

¹⁴ Sophie De Coninck – UCL - CREAT

La densité, par le biais de la composition urbanistique, influence favorablement la consommation énergétique et la mise en place de systèmes énergétiques comme le chauffage urbain. Beaucoup de chercheurs s'accordent par ailleurs sur les avantages de la densité en termes de comportements de mobilité.

De façon générale, les plus grandes superficies, une moindre part de mitoyenneté et les formes peu compactes, qui caractérisent l'habitat périurbain, entraînent des déperditions de chaleur et dès lors une plus grande consommation de chauffage. En revanche, l'habitat périurbain, plus récent, serait en moyenne mieux isolé et équipé en chauffage que l'habitat ancien du centre des agglomérations. Les observations néerlandaises indiquent une consommation de combustibles une fois et demi supérieure dans les zones rurales que dans les zones densément urbanisées (Van der Waals, 2000). L'analyse du bilan des consommations énergétiques par habitant de Bruxelles et de Liège n'est pas univoque. Les cas de Bruxelles et Liège mettent également en évidence une augmentation du bilan des consommations énergétiques par habitant, depuis la commune centrale vers la périphérie.

Tableau 11 • Estimation des consommations d'énergie par habitant et par logement, en 1991 pour chaque couronne des complexes résidentiels urbains bruxellois et liégeois (en tep / an)

Tep par an et habitant	Bruxelles		Liège	
	Consommation	Indice	Consommation	Indice
Centre	0,48	100	0,64	133
Agglomération	0,56	117	0,71	148
Banlieue	0,55	115	0,65	135
Zone des migrants alternants	0,55	115	0,72	150

Source : Brück *et al.* (2001), d'après Recensement du logement et de la population (INS, 1991)

Par ailleurs, si l'on compare les deux complexes résidentiels, on observe, pour chacune des couronnes, une consommation moyenne plus élevée à Liège (Brück *et al.*, 2001). Il peut donc être plus efficace d'adopter une stratégie différenciée ou de concentrer les investissements dans les régions *a priori* les plus consommatrices d'énergie. L'influence de la localisation doit donc s'apprécier avec précaution. De plus, les intentions et attitudes des citoyens, relativement préoccupés par les gains de temps et le confort, seraient moins favorables aux économies d'énergie (Ankler-Nilssen, 2003).

Dans ce cadre, certains prônent un retour à un usage plus dense du sol. Mais plus la ville devient compacte, plus certaines forces centrifuges risquent de se développer en raison des préférences ou de la pression foncière. Si la ville dense consomme moins d'énergie, la concentration d'un grand nombre d'individus dans un espace limité se traduit aussi par une concentration des nuisances, notamment dues à la circulation.

C'est pourquoi il semble essentiel de ne pas encourager une « redensification aveugle » mais d'offrir un compromis entre les avantages perçus de la périphérie et les caractéristiques des zones plus centrales en développant une densité raisonnée, seule capable de

répondre aux besoins des ménages, et dès lors de nous faire évoluer vers un habitat et une mobilité plus durables. Il s'agit donc de proposer un compromis entre les avantages perçus de la périphérie (végétation, calme, habitat individuel, accès à la propriété, stationnement...) et les caractéristiques des zones centrales (accessibilité, activités...). Faire valoir les avantages propres des agglomérations peut aussi offrir certaines perspectives.

LES OUTILS DES POUVOIRS PUBLICS

Accroître l'offre de logement

On peut avant tout envisager de « mettre en œuvre les potentiels fonciers non valorisés » des villes ou des banlieues proches (Halleux, 2002). La fiscalité peut par exemple être modulée de façon à décourager les logements inoccupés. En outre, il est nécessaire de canaliser les logiques privées qui tendent à limiter l'offre de logement en ville, au profit de bureaux ou pour des raisons spéculatives. Certains proposent d'encourager la division du parcellaire lors des reventes d'habitat individuel, de façon à pouvoir proposer près des centres des parcelles plus petites et donc plus accessibles financièrement.



Cliché : CPDT

Réduire les prix et développer des aides au logement

On peut aussi agir sur la pression foncière en conditionnant à la localisation centrale certaines aides au logement (Orfeuill, 1998). Des aides patronales au logement soumises à conditions pourraient encourager le choix résidentiel central et remplacer d'autres avantages en nature aux effets pervers comme les voitures de société. Réduire le taux d'imposition sur les biens immobiliers situés dans les centres des villes ou niveler les taux de l'impôt sur les personnes sont aussi des mesures à envisager (Brück *et al.*, 2001).

Modifier les mécanismes de crédit

Les limites d'emprunt ne tiennent pas compte des dépenses indirectes du logement comme le chauffage et les frais de déplacement, qui pèsent pourtant de façon significative sur le budget. Intégrer ces frais indirects dans les mécanismes de crédit permettrait aux ménages désireux d'habiter dans des zones centrales d'emprunter éventuellement davantage et d'accéder plus facilement à des logements typiquement plus chers que les logements périphériques. Une plus grande flexibilité des mécanismes de crédit pourrait aussi favoriser la mobilité résidentielle, et dès lors une meilleure adéquation entre résidence et besoins en logement.

Outre la mise en place de conditions plus favorables en termes de prix, il est essentiel aussi que les logements offerts répondent aux aspirations des familles qui s'exurbanisent.

Satisfaire la demande des familles

La présence d'enfants joue un rôle clef dans les choix résidentiels. Ils influencent en effet à la fois les caractéristiques - et dès lors le coût - du logement, comme la superficie, et l'environnement souhaité par les parents. Beaucoup souhaitent en outre vivre en maison individuelle, et dans ce contexte, un certain regain pour les habitations mitoyennes se dessine. L'offre immobilière devrait donc répondre à la demande de logements unifamiliaux mitoyens de taille adéquate. Il est en outre important d'intégrer dans les projets urbains les besoins des enfants et de leurs parents (Brück *et al.*, 2001). Des mesures économiques, comme les aides au logement, visant à réduire la périurbanisation devraient aussi davantage tenir compte du nombre d'enfants.

Améliorer l'environnement naturel et social

Les logements des villes étant souvent moins spacieux, il est d'autant plus crucial d'offrir en ville un environnement agréable de façon à limiter la tendance à la périurbanisation. Espaces verts et publics, esthétique des bâtiments, calme, sécurité, qualité de l'air, propreté, équipements sont autant de composantes à améliorer dans les agglomérations si l'on souhaite freiner l'exode urbain. Dans ce cadre, la modération du trafic constitue un facteur central. Il influence en effet directement le sentiment de sécurité, la qualité de l'air et le bruit. Par ailleurs, l'espace et l'argent consacrés à l'automobile ne sont plus disponibles pour aménager des espaces verts ou de jeux ou améliorer le cadre de vie. Réduire la place de la voiture dans les villes peut engendrer des bénéfices multiples, voire créer un cercle vertueux.



Cliché : Dor F., DGATLP, Observatoire de l'Habitat

Favoriser le stationnement résidentiel

Le réseau routier et le stationnement jouent un rôle important dans les choix résidentiels. Pour concurrencer les périphéries, il est nécessaire, dans un premier temps, de garantir l'accès en voiture et au stationnement aux résidents des villes. Beaucoup de populations motorisées des centres-villes estiment en effet que le stationnement n'est pas un choix mais une obligation à laquelle ils sont soumis en tant qu'automobilistes. Les résidents qui n'ont pas de solution pour leur stationnement diurne sont en outre incités à prendre leur voiture pour aller travailler.

Améliorer la satisfaction des locataires

Les locataires sont généralement moins satisfaits de leur logement. Ces groupes de population qui habitent le plus souvent en agglomération risquent de souhaiter quitter leur logement et envisager alors de s'installer en périphérie. Il convient donc de veiller à appliquer, voire à adapter, les règles du marché locatif en vue d'une amélioration des conditions de logement en ville.