

# TOME II

## TABLE DES MATIERES

### DEUXIEME PARTIE – LES ESPACES URBAINS ET URBANISABLES

#### Chapitre I - OU ET COMMENT DENSIFIER LES ZONES D'HABITAT AU PLAN DE SECTEUR ?

<b>1.</b>	<b>ANALYSE REGIONALE</b>	<b>2</b>
1.1	OU A-T-ON DENSIFIE?	2
1.2	POURQUOI A-T-ON DENSIFIE? UNE RECHERCHE DE FACTEURS EXPLICATIFS	4
1.3	L'EVOLUTION DE LA DENSIFICATION	9
1.4	OBSTACLES A LA DENSIFICATION	10
1.4.1	<i>Une croissance de la population dans des régions de plus en plus éloignées des centres</i>	10
1.4.2	<i>Une croissance de la population dans les zones dispersées</i>	13
1.4.3	<i>Une croissance de la population qui ne renforce pas la structure spatiale prévue par le SDER</i>	17
<b>2.</b>	<b>ANALYSE LOCALE</b>	<b>22</b>
2.1	OU A-T-ON DENSIFIE?	23
2.2	QUEL EST LE POTENTIEL FONCIER DES COMMUNES	27
2.3	OBSTACLES A LA DENSIFICATION	28
2.3.1	<i>Un mode d'urbanisation tendant à la dispersion</i>	28
2.3.2	<i>Des obstacles physiques</i>	31
2.3.3	<i>Des obstacles environnementaux</i>	32
2.3.4.	<i>L'absence de voiries</i>	32
2.3.5.	<i>La nécessité d'une densification harmonieuse</i>	33
2.3.6.	<i>L'absence de pression de l'urbanisation</i>	34
2.3.7.	<i>L'ordre de priorité dans l'occupation des zones d'aménagement différé</i>	34
<b>3.</b>	<b>CONCLUSIONS</b>	<b>35</b>

#### Chapitre II – LES ESPACES URBAINS

<b>1.</b>	<b>PROBLEMATIQUE</b>	<b>36 ...</b>
<b>2.</b>	<b>METHODOLOGIE</b>	<b>36</b>
<b>3.</b>	<b>CHOIX DES ETUDES DE CAS</b>	<b>38</b>
3.1	CHOIX DE DEUX CAS : BOMEL (NAMUR) ET ATH	38
3.2	ANALYSES DIFFERENCIEES DES CAS	39
<b>4.</b>	<b>ANALYSE DU QUARTIER DE BOMEL-HERBATTE (NAMUR)</b>	<b>39</b>
4.1	SITUATION GEOGRAPHIQUE	39
4.2	DESCRIPTION GENERALE	40
4.2.1	<i>Transports</i>	40
4.2.2	<i>Population</i>	40
4.2.3	<i>Fonctions</i>	41

4.2.4	<i>Activité commerciale</i>	42
4.2.5	<i>Vie associative</i>	42
4.2.6	<i>Sports, loisirs et enseignement</i>	42
4.3	LIAISON BOMEL-HERBATTE/CENTRE-VILLE	43
4.4	PRATICABILITE DES LIAISONS BOMEL-HERBATTE/CENTRE-VILLE	43
4.4.1	<i>La passerelle d'Herbatte</i>	44
4.4.2	<i>Le passage sur la dalle</i>	44
4.4.3	<i>Le Pont de Louvain</i>	45
4.4.4	<i>Accessibilité dans le discours</i>	45
4.4.5	<i>Les barrières</i>	46
4.4.6	<i>Conséquences de la non-liaison</i>	48
4.5	CIRCULATION ET MOBILITE	49
4.5.1	<i>Problèmes liés au trafic automobile</i>	49
4.5.2	<i>Problème de stationnement</i>	50
4.5.3	<i>Plan de circulation complexe et changeant</i>	50
4.6	ABSENCE D'ESPACES PUBLICS ET D'ESPACES VERTS	51
4.7	ETAT DES VOIRIES ET TROTTOIRS	52
4.8	PROLIFERATION DE KOTS	52
4.9	POTENTIEL DE BOMEL	53
<b>5.</b>	<b>ANALYSE DE LA VILLE DE ATH</b>	<b>54</b>
5.1	SITUATION GEOGRAPHIQUE ET DESCRIPTION GENERALE	54
5.2	DESCRIPTION DE LA VILLE AVANT TRANSFORMATION : CONTEXTE	56
5.3	PERCEPTION GENERALE DE ATH : UNE EVOLUTION DYNAMIQUE DE LA VILLE	57
5.4	LES GRANDES TRANSFORMATIONS	57
5.4.1	<i>La Grand'Place</i>	57
5.4.2	<i>Le Jardin des Arts et des Lettres</i>	60
5.4.3	<i>Les espaces verts</i>	60
5.5	LES PETITES TRANSFORMATIONS	61
5.6	LA VAGUE « RENOVATION »	61
5.6.1	<i>Le long terme</i>	62
5.6.2	<i>Entretien et maintenance</i>	63
5.6.3	<i>Conséquences de la vague « rénovation »</i>	63
5.7	PATRIMOINE ET RAPPORT AU PASSE	64
5.8	EQUILIBRE DE LA POPULATION ET MIXITE SOCIALE	64
5.9	« PROTECTIONNISME » DES ATHOIS INTERVIEWES	66
5.10	COMMUNICATION ENTRE POLITIQUES ET CITOYENS	66
<b>6.</b>	<b>PROFILS DE SATISFACTION</b>	<b>67</b>
6.1	CRITERES DE SATISFACTION	67
6.2	TRACE DES PROFILS DE SATISFACTION	71
6.3	PREMIERE LECTURE TRANSVERSALE DES PROFILS	73
6.4	PARADOXES ET SINGULARITES	75
<b>7.</b>	<b>REAPPROPRIATION DES ESPACES URBAINS</b>	<b>78</b>
7.1	BESOINS JUGES PRIORITAIRES	79
7.2	LES ZONES D'INDIFFERENCE	82
7.3	QUALITE DE VIE EN VILLE	84
<b>8.</b>	<b>EBAUCHE D'UNE TYPOLOGIE D'ESPACES URBAINS</b>	<b>85</b>
8.1	CARACTERISTIQUES URBAINES « SIGNIFIANTES »	85
8.2	PROPOSITION DE DEVELOPPEMENT DES OUTILS « TYPOLOGIQUES »	88
<b>9.</b>	<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>88 ...</b>

### TROISIEME PARTIE – LA REVISION DES PLANS DE SECTEUR DES RECOMMANDATIONS

## Chapitre III – ORIENTATIONS, METHODE ET CRITERES POUR LES REVISIONS DES PLANS DE SECTEUR

<b>1.</b>	<b>ORIENTATIONS DU CWATUP ET DU SDER CONCERNANT LES PRINCIPALES ZONES URBANISABLES</b>	<b>93</b>
1.1	PRESRIPTIONS ET INSTRUMENTS DU CWATUP	94
1.1.1	<i>Principaux articles du CWATUP utiles pour les révisions des plans de secteur</i>	94
1.1.2	<i>Prescriptions supplémentaires</i>	103
1.2	ORIENTATIONS DU SDER POUR LES REVISIONS DES PLANS DE SECTEUR: PRINCIPES GENERAUX	110
1.2.1	<i>Principe A: Structuration de l'espace</i>	111
1.2.2	<i>Principe B: Maîtrise de la mobilité</i>	119
1.2.3	<i>Principe C: Gestion prudente des ressources de l'environnement</i>	120
1.3	ORIENTATIONS DU SDER POUR LES PRINCIPALES ZONES URBANISABLES, ZONE PAR ZONE	125
1.3.1	<i>Zone d'habitat (ZH) et zone d'habitat à caractère rural (ZHR)</i>	125
1.3.2	<i>Zone de services publics et d'équipements communautaires (ZEC)</i>	130
1.3.3	<i>Zone de loisirs</i>	135
1.3.4	<i>Zone d'activité économique</i>	138
1.3.5	<i>Zone d'aménagement différé (ZAD)</i>	141
1.3.6	<i>Éléments d'orientation concernant les zones non-urbanisables</i>	142.
<b>2.</b>	<b>METHODOLOGIE ET CRITERES POUR LES REVISIONS DU PLAN DE SECTEUR PREMIERE APPROCHE</b>	<b>143</b>
2.1	ETAT DES LIEUX	146
2.1.1	<i>Mise à jour du plan de secteur</i>	146
2.1.2	<i>Analyse de la situation de fait</i>	146
2.1.3	<i>Analyse de la situation de droit</i>	146
2.1.4	<i>Repérage des opérations et projets</i>	147
2.2	DEUXIEME ETAPE: EVALUATION QUALITATIVE GLOBALE DU PLAN DE SECTEUR ACTUEL	147
2.3	TROISIEME ETAPE: EVALUATION DE L'OFFRE ET DES BESOINS	150
2.3.1	<i>Evaluation de l'offre</i>	151
2.3.2	<i>Evaluation des besoins</i>	151
2.4	QUATRIEME ETAPE: PROPOSITIONS DE MODIFICATIONS	152
2.4.1	<i>Recherche de nouvelles affectations (ou confirmation des affectations actuelles)</i>	153
2.4.2	<i>Evaluation des nouvelles affectations proposées</i>	154
2.5	CRITERES	154
2.5.1	<i>Critère A: Structuration de l'espace</i>	155
2.5.2	<i>Critère B: Maîtrise de la mobilité</i>	156
2.5.3	<i>Critère C: Gestion prudente des ressources et de l'environnement</i>	157
2.5.4	<i>Critère D: Maîtrise des coûts</i>	158
	<b>ANNEXE: LISTE DES ETUDES RECLAMEES PAR LE SDER ET LIEES AUX REVISIONS DES PLANS DE SECTEUR</b>	<b>159</b>

## Chapitre I - OU ET COMMENT DENSIFIER LES ZONES D'HABITAT DU PLAN DE SECTEUR ? <sup>(1)</sup>

Le Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) a été construit autour du principe de "développement durable" défini communément comme "visant à répondre aux besoins actuels sans compromettre les possibilités pour les générations futures de répondre à leurs propres besoins". Ce principe est exprimé dans l'article 1<sup>er</sup> du CWATUP qui se veut le garant d'une gestion durable du territoire qui rencontre les besoins sociaux, économiques, patrimoniaux et environnementaux de la collectivité, d'une utilisation parcimonieuse du sol, des ressources et du patrimoine. Dans ce but, une des finalités du SDER est de promouvoir une structuration spatiale équilibrée du territoire wallon et de développer des pôles pouvant servir d'appui au développement de l'espace régionale. Dans ce cadre, la révision des plans de secteur doit traduire au mieux les objectifs et les options contenus dans le SDER. Il faut, pour ce faire, concrétiser dans des inscriptions réglementaires les indications retenues. Ainsi, à la fois pour renforcer la structure spatiale et les pôles que pour gérer le territoire avec parcimonie, un des objectifs à matérialiser est d'éviter la dispersion de l'habitat, de densifier l'urbanisation; ce qui permet de renforcer les villes et les villages, d'offrir une variété d'activités dans un espace restreint et de faciliter l'organisation de services, de moyens de transport et d'équipements collectifs.

Ce travail s'inscrit dans cette perspective de recherche de moyens de densification équilibrée des noyaux d'habitat. La première partie dont les résultats sont présentés ici se veut une analyse des possibilités de densification et des obstacles rencontrés. Ces possibilités de densification seront étudiées au niveau de l'ensemble de la Wallonie par la recherche des communes qui opèrent un mouvement de densification de leurs noyaux d'habitat et par l'estimation des facteurs explicatifs de ce mouvement. Ensuite, elles seront évaluées à l'échelle communale dans cinq communes qui serviront d'exemples. Les deux niveaux d'analyse permettent d'apprécier, d'une part, les grandes tendances du phénomène d'urbanisation qui régissent le territoire wallon et, d'autre part, les modes d'habiter et leur évolution au niveau local. Les obstacles au développement de la densification des noyaux d'habitat sont aussi à appréhender à deux échelles spatiales différentes. Ainsi, les logiques des habitants en matière de localisation résidentielle sont analysées au niveau de l'ensemble de la Wallonie: les choix des habitants ne répondent pas nécessairement aux orientations du SDER et constituent certes un obstacle majeur à la réalisation des objectifs. Au niveau local, il est possible de rechercher les obstacles à la mise en valeur de certains terrains centraux. Cette phase du travail étant uniquement une phase d'analyse, la deuxième partie devrait ultérieurement se pencher sur les moyens à mettre en oeuvre pour promouvoir une densification équilibrée des noyaux d'habitat. Des outils existent déjà aujourd'hui, tant dans le domaine des politiques du logement que dans celui des politiques foncières ou de revitalisation urbaine; il serait utile d'évaluer leur niveau d'efficacité et d'efficacités à répondre à la problématique considérée. La mise au point de propositions pourrait être également envisagée dans cette optique.

Cette étude est divisée en deux volets. Le premier volet s'attache aux différentiels communaux de densification des noyaux d'habitat. Après une présentation régionale de cet état de fait, l'analyse recherche les facteurs explicatifs de ces variations communales et met en exergue des obstacles globaux à ce phénomène. Le deuxième volet, quant à lui, a pour objet de comparer les modes de densification des noyaux d'habitat au niveau local au sein

---

<sup>1</sup> Marie-Laurence De Keersmaecker – CREAT - UCL

de cinq communes en croissance de population. Il s'agit dans ce cas de mettre en évidence des problèmes particuliers entraînant l'absence de densification de certaines zones. Les communes considérées sont Rixensart et Court Saint-Etienne dans le Brabant wallon, Ath en Hainaut et Oupeye et Sprimont dans la périphérie liégeoise. Le choix de ces communes a été dicté, d'une part, par leur propension à la croissance, d'autre part, par leur taux positif de densification des noyaux d'habitat. Rixensart et Oupeye évoluent dans l'orbite proche de Bruxelles, d'une part, de Liège, d'autre part. Si Rixensart, de par la croissance des prix du foncier et la diminution des potentialités en terrains, a entamé un processus de densification, Oupeye présente deux facettes distinctes: un territoire inclus dans l'agglomération liégeoise et l'autre territoire constitué d'entités villageoises. La commune d'Ath abrite à la fois un centre urbain en restructuration et des entités villageoises dont certaines d'entre elles ont conservé leur caractère rural. Court Saint-Etienne et Sprimont, dans l'orbite des deux grandes villes de Bruxelles pour l'une et de Liège pour l'autre, sont en phase de périurbanisation et disposent encore de nombreux terrains et lotissements potentiels. Les données utilisées pour cerner ces communes et leur potentiel foncier sont issues essentiellement de la première partie des schémas de structure qui sont élaborés.

## 1. ANALYSE REGIONALE

La première partie se penche sur les différentiels de densification des noyaux d'habitat suivant les communes. Cette description de situations différentes s'accompagne alors d'une recherche des facteurs explicatifs et des obstacles à la mise en œuvre de ce processus. Dans ce cas d'analyse globale, il s'agit surtout de mettre en exergue des logiques des habitants qui visent encore aujourd'hui à la dispersion des lieux de résidence.

### 1.1. OÙ A-T-ON DENSIFIÉ ?

Un indicateur retenu pour mettre en évidence la densification des noyaux d'habitat par commune est le taux d'évolution de la population entre 1991 et 1997 dans les noyaux d'habitat de la commune. Les noyaux d'habitat ont été définis pour l'I.N.S. comme correspondant à « une partie de territoire contenant un ensemble de maisons avoisinantes et leurs jardins, d'édifices publics, de petits établissements industriels et commerciaux, ainsi que les voies de communication, les parcs, les terrains de sport etc... Ils sont délimités par des terres arables, des bois, des terres incultes éventuellement parsemées d'habitations dispersées. Les villes, les villages, comme les hameaux peuvent constituer des noyaux d'habitat »<sup>(2)</sup>. Pour délimiter le noyau d'habitat, le critère de continuité de l'habitat a été combiné à la division en secteurs statistiques et une méthodologie particulière a été appliquée pour apprécier de l'appartenance de chaque secteur statistique à un noyau surtout lorsqu'il s'agit de situations complexes comme, par exemple, des constructions en rubans entrecoupées de nombreux vides.

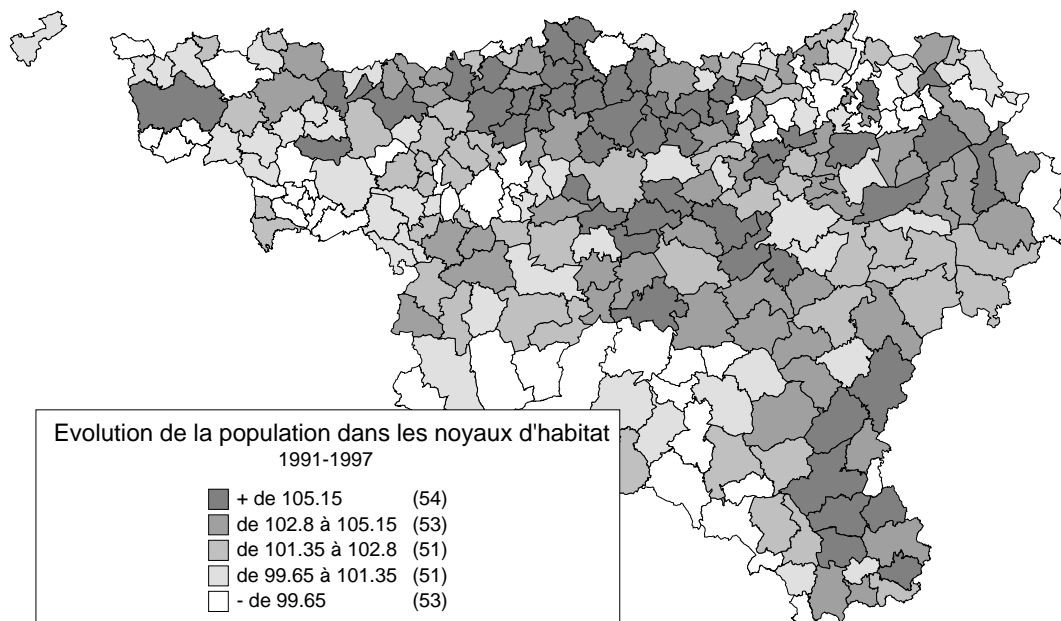
La distribution spatiale en Wallonie des taux de densification des noyaux d'habitat répond à un schéma particulier (carte 1). Les taux d'évolution de la population en zone dense sont supérieurs dans le Brabant wallon, la périphérie namuroise, les communes périurbaines de Jurbise et de Silly en Hainaut, les communes ardennaises de Etalle et Habay en périphérie arlonnaise et la ville de Tournai. On remarque donc une propension à la densification dans des communes périurbaines à forte pression foncière. La commune de Tournai est un cas particulier: en raison de sa large délimitation, elle cumule à la fois des caractéristiques urbaines et périurbaines et est soumise à la densification inhérente aux deux modèles. Par contre, on assiste à des phénomènes de dédensification dans les communes des

---

<sup>2</sup> Source : Van der Haegen, Pattyn M. et Rousseau S., 1981, Dispersion et relations de niveau élémentaire des noyaux d'habitat en Belgique, situation en 1980, Bulletin statistique, 5-6.

agglomérations urbaines de Wallonie, aussi bien dans l'agglomération carolorégienne que l'agglomération liégeoise et verviétoise et dans le Tournaisis. Des régions en perte de vitesse comme le Borinage et certaines communes du Sud du sillon sambro-mosan répondent également à ce même modèle.

Carte 1 - Distribution spatiale des taux d'évolution de la population dans les noyaux d'habitat entre 1991 et 1997

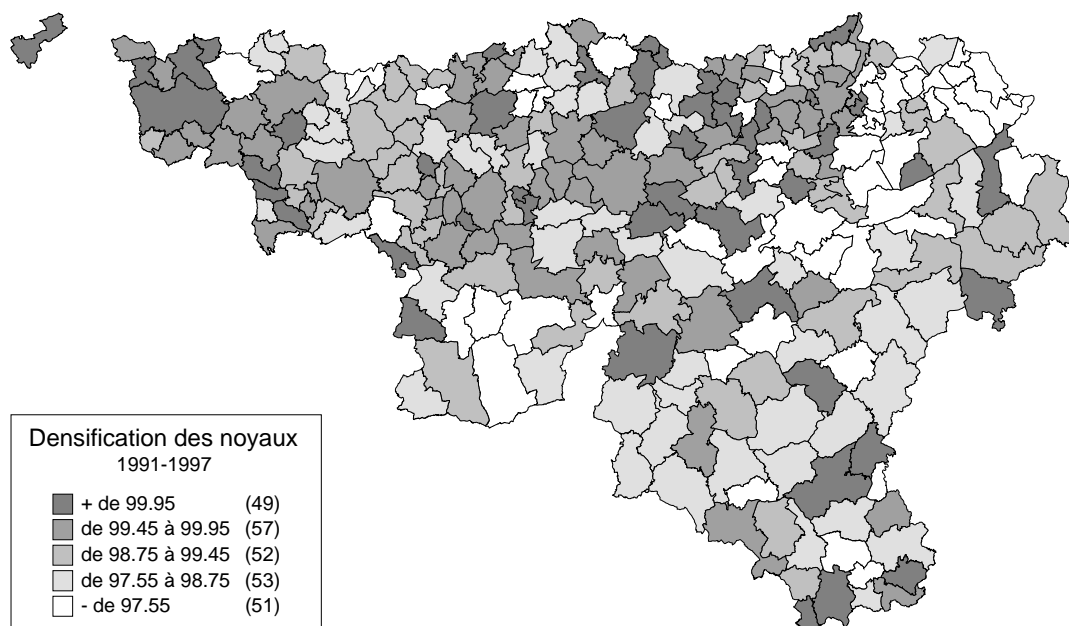


Source : Institut National de Statistique

L'indicateur construit tient compte de l'évolution de la population au niveau global de la commune. Si l'on désire éliminer de la variable d'évolution de la population dans les noyaux d'habitat cette composante d'évolution globale de la population, on se tourne alors vers un indicateur de concentration de l'évolution de la population dans les noyaux d'habitat. Cet indicateur que nous appelons « densification des noyaux d'habitat » est estimé comme le rapport entre le taux d'évolution de la population dans les noyaux d'habitat et le taux d'évolution de la population totale.

La cartographie des valeurs de cet indicateur de densification (carte 2) met en exergue les zones qui connaissent une évolution supérieure de la population dans les noyaux d'habitat par rapport à ce qui se passe dans l'ensemble de la commune. C'est ainsi que l'on assiste à des phénomènes de densification des noyaux dans la commune de Tournai et ses communes périphériques, dans des communes de Hesbaye occidentale, dans la périphérie namuroise et quelques communes du Sud de la Wallonie (Léglise, Fauvillers, Aubange et Virton). Les communes du Brabant wallon central de première périurbanisation et du sillon sambro-mosan sont caractérisées aussi par un mode de densification des noyaux. Par contre, le Condroz liégeois, l'Entre-Vesdre-et-Meuse, l'Entre-Sambre-et-Meuse et de nombreuses communes d'Ardenne sont caractérisées par une évolution de la population supérieure dans les zones dispersées que dans les noyaux d'habitat.

Carte 2 - Distribution spatiale des niveaux de densification des noyaux d'habitat entre 1991 et 1997



Source : Institut National de Statistique ; propres calculs

## 1.2. POURQUOI A-T-ON DENSIFIÉ ? UNE RECHERCHE DE FACTEURS EXPLICATIFS

S'il apparaît, à partir de l'interprétation des distributions spatiales des variables descriptives de la densification des noyaux d'habitat, que la pression foncière est un élément d'explication de la densification de certaines communes, l'étape suivante consiste à rechercher des facteurs explicatifs de ce phénomène. Afin de construire ce modèle explicatif, un certain nombre de variables sont définies au niveau communal et leur potentiel explicatif testé par analyse de régression. Il s'agit de:

- variables relatives à la répartition de la population
  - population du noyau d'habitat en 1981, en 1991 et en 1997  
Source : Institut National de Statistique, statistiques démographiques
  - densité du noyau d'habitat en 1981, 1991 et 1997  
Source : Institut National de Statistique, statistiques démographiques ; Recensement de la Population et des Logements
  - taux de dispersion de la population en 1981, 1991 et 1997  
Le taux de dispersion de la population en une commune x est égal au rapport entre la population de la commune x vivant en zone dispersée et la population totale de la commune x.  
Source : Institut National de Statistique, statistiques démographiques
- variables relatives à la pression foncière
  - prix moyen de vente des terrains à bâtir en 1991 et 1997  
Source : Institut National de Statistique, statistiques financières
  - évolution du prix de vente moyen des terrains entre 1991 et 1997  
Source : Institut National de Statistique, statistiques financières
  - prix moyen de vente des habitations petites et moyennes en 1991 et 1997  
Source : Institut National de Statistique, statistiques financières
  - évolution du prix moyen de vente des habitations petites et moyennes entre

1991 et 1997

Source : Institut National de Statistique, statistiques financières

- variables relatives au potentiel foncier <sup>(3)</sup>
  - densité de population par rapport à la superficie des zones d'habitat au plan de secteur en 1981, 1991 et 1997
 

Il s'agit du rapport entre la population d'une commune x en une année t et la superficie des zones d'habitat au plan de secteur de cette même commune x. C'est un indicateur de la place qui resterait disponible au plan de secteur en considérant que la densité d'occupation de l'espace est la même quelle que soit la commune considérée.

Source : Institut National de Statistique, statistiques démographiques ; Institut Wallon, Délimitation des surfaces des modes d'occupation du sol au plan de secteur
  - densité de population par rapport à la superficie des zones d'habitat et des zones d'aménagement différé au plan de secteur en 1981, 1991 et 1997
 

Source : Institut National de Statistique, statistiques démographiques ; Institut Wallon, Délimitation des surfaces des modes d'occupation du sol au plan de secteur
  - rapport entre le nombre de terrains vendus et la population de 1991 et de 1997
 

Source : Institut National de Statistique, statistiques financières, statistiques démographiques
  - rapport entre la superficie des terrains à bâtir déclarés comme tels au cadastre et la superficie des zones d'habitat au plan de secteur
 

Source : Institut Wallon, Délimitation des surfaces des modes d'occupation du sol au plan de secteur ; données cadastrales non-publiées
- variables relatives aux caractéristiques de l'offre foncière
  - dimension des terrains à bâtir en 1991 et 1997
 

Source : Institut National de Statistique, statistiques financières
  - évolution de la dimension des terrains à bâtir entre 1991 et 1997
 

Source : Institut National de Statistique, statistiques financières
- variables relatives aux caractéristiques de la population
  - revenu médian des ménages
 

Source : Institut National de Statistique, statistiques financières
  - différence interquartile de revenu des ménages
 

Source : Institut National de Statistique, statistiques financières
- variables relatives aux caractéristiques d'accessibilité du lieu <sup>(4)</sup>
  - densité de lignes de TEC
 

La densité de lignes de TEC en une commune x est égale au rapport entre le nombre de lignes desservant la commune x et sa superficie.

Source : site Internet des TEC et brochure TEC des horaires
  - densité de gares
 

La densité de gares en une commune x est égale au rapport entre le nombre de gares sur le territoire de la commune x et sa superficie <sup>(5)</sup>.

<sup>3</sup> Dans le cadre global de l'étude des modalités de révision des plans de secteur, une méthode d'estimation exhaustive du potentiel foncier est en cours. Les résultats pourront être introduits dans cette partie de l'étude et donner lieu à une meilleure estimation du potentiel foncier encore disponible dans les communes de Wallonie.

<sup>4</sup> Il est clair que les indicateurs relatifs à l'accessibilité pourraient être raffinés. Les résultats des travaux relatifs à l'accessibilité des zones économiques également compris dans le cadre global de l'étude des modalités de révision des plans de secteur pourraient être également insérés dans ce travail.

<sup>5</sup> Sans tenir compte de l'importance relative des différentes gares. L'indicateur pourrait de ce fait être amélioré.



- Source : Site Internet de la SNCB
- densité de lignes de chemin de fer  
La densité de lignes de chemin de fer en une commune x est égale au rapport entre le nombre de lignes desservant la commune x et sa superficie.  
Source : Site Internet de la SNCB
- indicateur d'accessibilité en transports en commun  
Il s'agit d'un rapport entre le temps cumulé mis dans une commune x pour se rendre dans les centres de Bruxelles, de Namur, de Charleroi et de Liège en transports en commun et le temps mis en voiture <sup>(6)</sup>.  
Source : propres calculs
- distance cumulée aux centres urbains de Wallonie et Bruxelles
- variables relatives à la mixité des activités
  - taux d'emploi par rapport à la population de la commune en 1991 et 1997  
Source : ONSS
  - évolution du nombre d'emplois dans la commune entre 1991 et 1997  
Source : ONSS
  - indicateur combiné de présence de services publics et privés (pharmacies, boulangeries, écoles, piscines, cliniques, bibliothèques et bureaux de poste)  
Source : propres calculs à partir des Pages d'Or
  - densité de pharmacies  
Source : Pages d'Or
  - densité de boulangeries  
Source : Pages d'Or
  - densité d'écoles  
Source : Pages d'Or
  - densité de bureaux de poste  
Source : Pages d'Or
- variables relatives aux politiques du logement
  - pourcentage de bâtiments rénovés par des crédits de rénovation urbaine  
Source : DGATLP, Observatoire de l'Habitat, données non-publiées
  - pourcentage de logements ayant reçu une prime à la réhabilitation  
Source : DGATLP, Observatoire de l'Habitat, données non-publiées
- variables relatives aux politiques d'aménagement du territoire
  - présence ou non d'un schéma de structure

Ces variables sont introduites comme variables explicatives dans le modèle suivant:

$$\begin{aligned} & \text{Evolution de la population dans les noyaux d'habitat} \\ & = f(\text{variables explicatives}). \end{aligned}$$

Le modèle est testé par analyse de régression et les résultats significatifs sont enregistrés dans le tableau 1 <sup>(7)</sup>.

<sup>6</sup> On admet bien sûr que plus les distances aux centres sont longues, meilleure sera l'accessibilité en transports en commun puisque les temps de transbordement seront relativement plus courts.

<sup>7</sup> Seuls les résultats significatifs sont repris dans le tableau. L'étude n'est pas nécessairement finie : d'autres variables pourraient encore être testées par la suite.

Tableau 1 - Part d'explication de la variable "évolution de la population du noyau d'habitat"

Variables	Niveau d'explication (en %)
Evolution de la population 1991-1998	55
Nombre de terrains à bâtir vendus par rapport à la population	23
Différence interquartile de revenus	22
Prix moyen des habitations petites et moyennes	21
Revenu médian des habitants	16
Population de 1981 rapportée à la superficie des zones d'habitat et d'aménagement différé au plan de secteur	15
Population de 1981 rapportée à la superficie des zones d'habitat au plan de secteur	14
Densité de bureaux de poste	7
Densité de pharmacies	7
Densité de boulangeries	6
Densité de services publics	6
Densité d'écoles	5
Superficie des terrains à bâtir au cadastre	5
Densité de lignes de tec	5
Indice d'accessibilité en transports en commun	3
Densité de gares	2
Population du noyau d'habitat en 1991	2
Densité de lignes de chemin de fer	2
Proportion de bâtiments rénovés	2
Proportion de primes à la réhabilitation	2

Les résultats de l'analyse de régression mettent clairement en évidence l'importance de la pression foncière comme élément d'explication de la densification des noyaux d'habitat. Les variables qui sont les plus explicatives sont en effet le taux d'évolution de la population, le prix de vente des habitations petites et moyennes et deux indicateurs de potentiel foncier. Les variables relatives à la structure sociale de la population sont également significatives en ce sens qu'elles sont fortement corrélées aux coûts du foncier. Les variables d'accessibilité, de politiques du logement et de mixité interviennent peu dans l'explication. peut-être faut-il admettre à leur construction imparfaite pour cerner un phénomène déterminé. Il faut noter que, comme habituellement, les variables relatives aux prix de vente des terrains à bâtir ne sont pas significatives; la variable étant trop peu stable quant aux valeurs enregistrées.

Si le modèle est significatif pour certaines variables, il n'en demeure pas moins que certaines communes échappent au modèle général. Ainsi, les variables de pression foncière et de potentiel foncier ne permettent pas d'expliquer le comportement des communes de Jodoigne et La Hulpe, de Froidchapelle, de Verlaine, de Herve et de Thimister-Clermont et de Daverdisse et Herbeumont qui connaissent une pression foncière importante qui n'est pas accompagnée d'une densification du noyau d'habitat. Ces communes sont caractérisées par des taux importants de dispersion de la population sur leur territoire et une augmentation significative de cet état au cours des dix dernières années. Par contre, d'autres critères que

la pression foncière interviennent pour expliquer la densification importante des noyaux d'habitat des communes d'Incourt, Orp-Jauche, Donceel, Faimés et Wasseiges, d'Attert et d'Etalle, de Somme-Leuze et de Gesves et de Tournai. On peut émettre l'hypothèse du faible potentiel foncier de ces communes pour expliquer leur densification. L'absence dans le modèle d'une variable corrélée très significativement au potentiel foncier ne permet pas de tester cette hypothèse. Le Brabant wallon et certaines communes de Hesbaye liégeoise se distinguent par une densification importante de leurs noyaux d'habitat et cela se passe même si la pression foncière n'est pas importante.

La deuxième étape de l'analyse consiste à rechercher les facteurs explicatifs de la variation communale de la densification des noyaux d'habitat c'est-à-dire de la concentration de l'évolution de la population dans les noyaux d'habitat avec élimination de la composante d'évolution de la population.

Les mêmes variables que précédemment sont introduites dans le modèle explicatif de la variation de cet indicateur. Les résultats significatifs sont consignés dans le tableau 2.

Une fois que l'on élimine la part de l'évolution du noyau d'habitat due à l'évolution de la population, les résultats sont moins significatifs. Les variables explicatives restent néanmoins le taux d'évolution de la population totale durant la même période et le nombre de terrains vendus par rapport à la population de la commune. Dès lors, la pression foncière au sens large intervient encore de manière significative comme facteur explicatif des différentiels de densification des noyaux d'habitat. Le taux de dispersion apparaît comme une variable dominante corrélée négativement avec la variable d'intérêt. Plus la dispersion serait élevée dans une commune, moins le noyau se densifierait. On pourrait donc supposer que, dans les communes qui abritent encore beaucoup d'espace constructible, les habitants auraient tendance à choisir ce mode d'habiter plutôt que de choisir des localisations dans les noyaux d'habitat. Par contre, dans des communes majoritairement occupées par des noyaux d'habitat, le choix de localisation résidentielle ne peut se réaliser que dans ces derniers.

Tableau 2- Part d'explication de la variable "part de l'évolution de la population de la commune par l'évolution du noyau d'habitat"

Variabes	Niveau d'explication (en %)
Taux de dispersion de la population	24
Evolution de la population 1991-1998	21
Nombre de terrains à bâtir vendus par rapport à la population	12
Population de 1981 rapportée à la superficie des zones d'habitat et d'aménagement différé au plan de secteur	5
Population de 1981 rapportée à la superficie des zones d'habitat au plan de secteur	5
Densité de services publics	4
Prix moyen des habitations petites et moyennes	3
Densité de bureaux de poste	3
Densité de pharmacies	3
Densité de boulangeries	3
Densité de lignes de tec	3
Indice d'accessibilité en transports en commun	3
Proportion de primes à la réhabilitation	3

Densité d'écoles	2
Superficie des terrains à bâtir au cadastre	2
Population du noyau d'habitat en 1991	2

En conclusion, on peut admettre que la pression foncière est un élément important d'explication de la densification des noyaux d'habitat. Néanmoins, la faiblesse des résultats de l'analyse de régression laisse supposer que d'autres variables plus performantes pourraient être construites pour cerner cette situation.

### 1.3. L'EVOLUTION DE LA DENSIFICATION

On peut s'interroger sur la constance de ce modèle. Par rapport à la décennie précédente, enregistre-t-on des variations ou des persistance quant à ce mode d'urbanisation ou de désurbanisation des communes wallonnes?

Si, entre 1981 et 1991, la population diminue globalement dans les noyaux d'habitat, elle augmente durant la décennie nonante (tableau 3). On assiste donc en données brutes à une reprise d'attractivité des noyaux d'habitat. En données relatives, la population continue à augmenter davantage dans les zones dispersées que dans les noyaux. Néanmoins, cette reprise de concentration de la population dans les noyaux d'habitat peut être attribuée à une croissance de la population qui a repris dans les années nonante dans la Région wallonne. Cette augmentation se traduit par une occupation plus importante des noyaux d'habitat ; conclusion qui a été tirée de la recherche des facteurs explicatifs des différentiels communaux de densification des noyaux d'habitat.

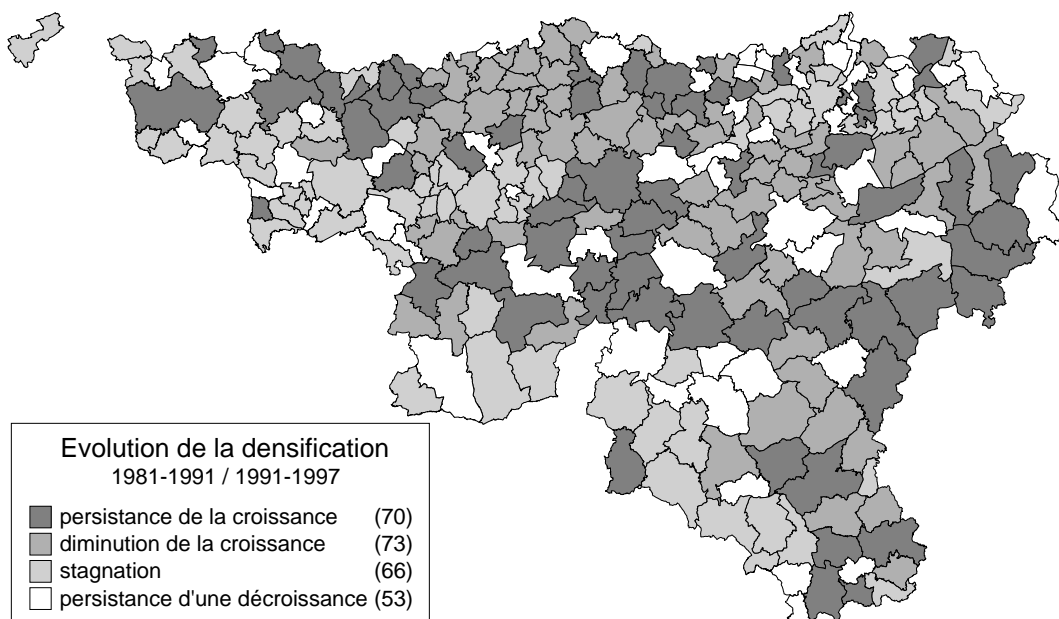
Tableau 3 – Evolution de la densification des noyaux d'habitat

Indicateurs	1981-1991	1991-1997
Evolution de la population	100.7	102.6
Evolution de la population dans les noyaux d'habitat	99.1	101.6
Taux de concentration de l'évolution dans les noyaux d'habitat	98.4	99.0

Source : Institut National de Statistique ; propres calculs

Les différentiels communaux de ces variations temporelles de la densification des noyaux d'habitat sont cartographiés (carte 3). On remarque, par exemple, que si la densification demeure un phénomène caractéristique du Brabant wallon, elle diminue actuellement. La raison en est sans doute la diminution des terrains disponibles. Par contre, les extensions du Brabant wallon vers le Nord du Hainaut et vers la Hesbaye liégeoise commencent à se densifier significativement durant la décennie nonante. Il en est de même pour les zones actuelles de croissance de la population au Sud du sillon sambro-mosan, telles que la périphérie namuroise, l'axe Nationale 4 et la région d'Arlon.

Carte 3 - Distribution spatiale des variations des taux d'évolution de la population dans les noyaux urbains entre la période 1981-1991 et la période 1991-1997



Source : Institut National de Statistique ; propres calculs

## 1.4. OBSTACLES À LA DENSIFICATION

### 1.4.1. Une croissance de la population dans des régions de plus en plus éloignées des centres

Tout au long des années nonante, les communes qui ont connu des vagues d'accroissement de leur population sont localisées essentiellement dans la partie orientale du Brabant wallon s'étirant vers la Hesbaye liégeoise, la zone condruzienne aussi bien liégeoise que namuroise et la région d'Arlon. Cette croissance atteint aussi par contagion les communes du Nord du Hainaut et de l'axe de la Nationale 4 en Ardenne (carte 4).

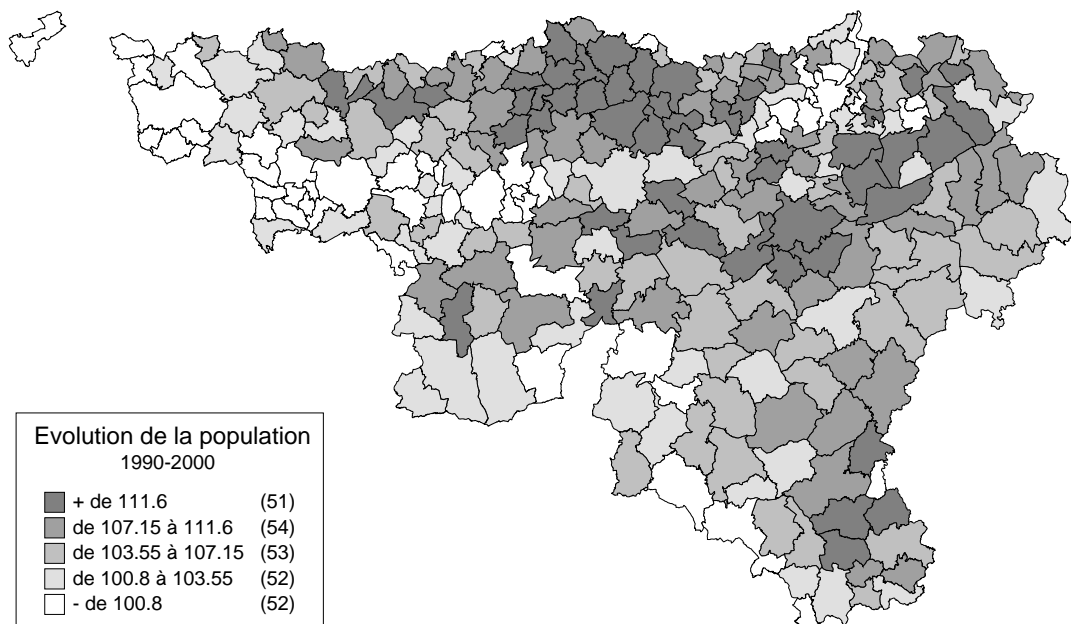
Cette répartition spatiale de la croissance de population a évolué au cours des années nonante. A la suite de ce qui se passe dans les années quatre-vingt (carte 5), entre 1990 et 1992, les communes en croissance sont surtout localisées dans tout le Brabant wallon et le Condroz liégeois. Quelques communes, tant dans la périphérie sud de Namur que le long de la Nationale 4 en Condroz et en Ardenne et que dans l'Entre-Vesdre-et-Meuse, connaissent également de telles augmentations. Entre 1992 et 1994, si les mêmes tendances se poursuivent, on remarque la contagion de la croissance, d'une part, du Brabant wallon vers la Hesbaye liégeoise et d'autre part, autour de la ville d'Arlon.

Mais c'est surtout à partir de 1994 que la vague de croissance atteint les communes les plus périphériques du Brabant wallon et s'étend vers le Namurois, la Hesbaye liégeoise et le Nord du Hainaut. Par la suite, cette tendance se perpétue, accélérant ainsi le mouvement de croissance vers ces régions. Sont également touchées par l'augmentation de la population, les communes de l'arrondissement de Huy et les communes jouxtant la frontière luxembourgeoise. C'est ainsi que la carte 6 figurant la distribution des différentiels d'évolution de la population entre 1998 et 2000 met clairement en exergue les zones en croissance.

Que peut-on prédire des zones touchées par la croissance de la population ? A partir des

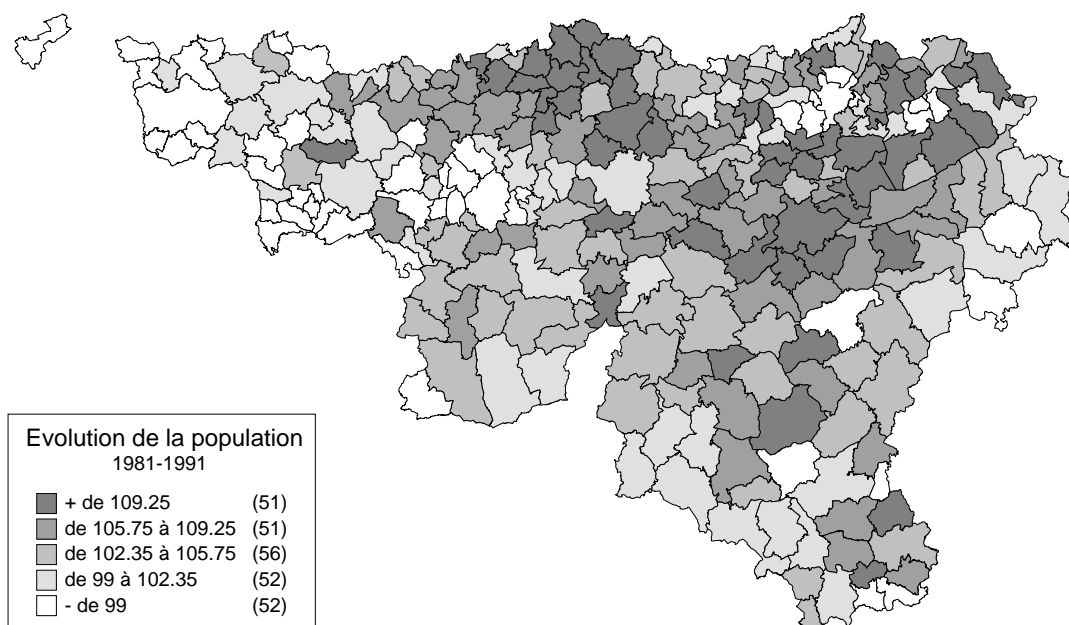
potentialités d'augmentation de la superficie bâtie, il est possible de cerner les régions qui vont connaître des augmentations de la population. Un indicateur est construit autour du rapport entre le nombre de terrains à bâtir vendus dans une commune  $x$  en une année  $t$  et la population de cette commune  $x$  en l'année  $t$ . La validité de cet indicateur comme prédictif de l'évolution future de la population a été testée. En effet, cet indicateur évalué pour toute période de deux ans dans les années nonante a été confronté avec le taux d'évolution de la population au cours des deux années suivantes. Le coefficient de contingence calculé entre les deux distributions est compris entre 63% et 66%, signe d'une relation explicative significative d'un indice par l'autre. Dès lors, on peut admettre que l'indicateur évalué en 1999 estime l'évolution future de la population. Celle-ci toucherait surtout les communes orientales du Brabant wallon, s'étirant vers la Hesbaye liégeoise. L'ampleur de la croissance se déplacerait donc du Brabant wallon vers la Hesbaye liégeoise. Les communes de la périphérie namuroise et de l'arrondissement de Huy connaîtraient encore une évolution notable de même que des communes du Nord-Est de l'Ardenne et de la périphérie d'Arlon (carte 7).

Carte 4 – Répartition spatiale de l'évolution de la population entre 1990 et 2000



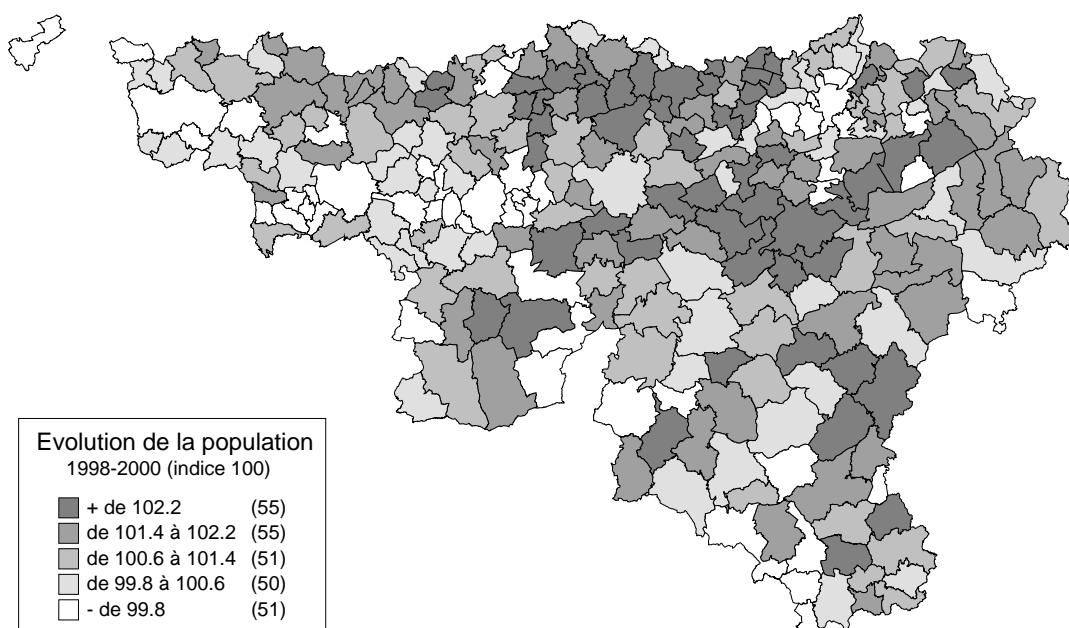
Source : Institut National de Statistique ; propres calculs

Carte 5 – Répartition spatiale de l'évolution de la population entre 1981 et 1991



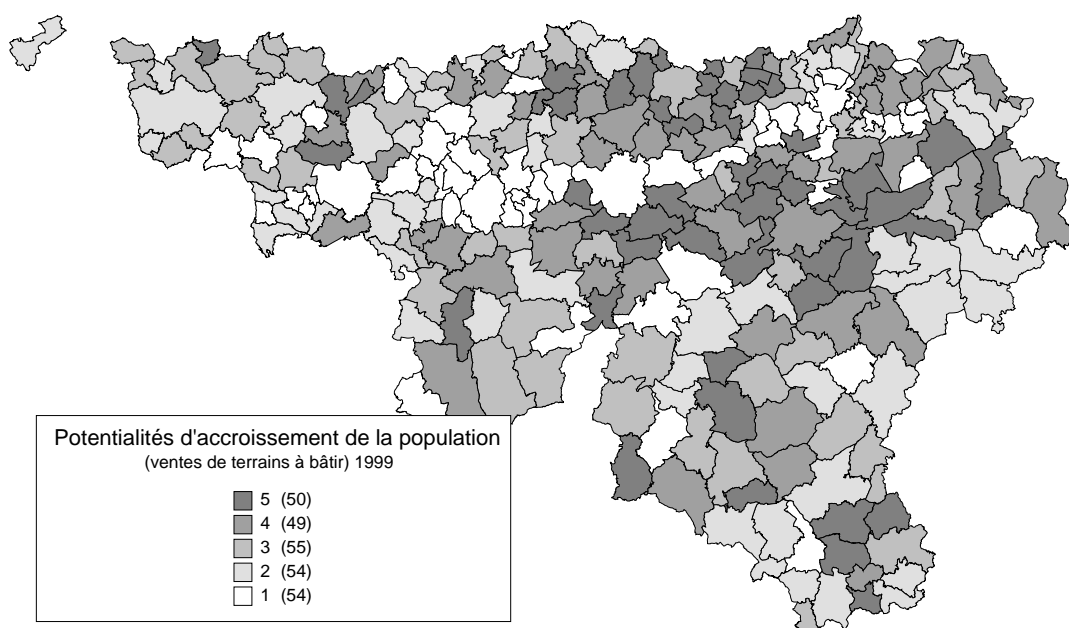
Source : Institut National de Statistique ; propres calculs

Carte 6 – Evolution de la population par commune entre 1998 et 2000



Source : Institut National de Statistique ; propres calculs

Carte 7 – Potentialités d'augmentation de la superficie bâtie par commune en 2000



Source : Institut National de Statistique ; Statistiques financières ; propres calculs

En conclusion, l'évolution de la population s'oriente vers des communes de plus en plus éloignées des centres : on remarque l'attraction des communes de Hesbaye liégeoise, du Condroz namurois et liégeois, de la région de Durbuy-La Roche et de la périphérie d'Arlon. En termes d'arrondissements, il s'agit essentiellement de l'arrondissement de Huy-Waremme et, dans une moindre mesure, des arrondissements de Namur, de Marche-en-Famenne et d'Arlon.

#### 1.4.2. Une croissance de la population dans les zones dispersées

De manière générale, la population augmente davantage dans les zones caractérisées par une forme d'habitat dispersé (tableau 4). En effet, entre 1991 et 1997, la population dispersée en Wallonie a augmenté de manière globale de 11.5% alors que la population n'a augmenté sur l'ensemble du territoire que de moins de 3%. Néanmoins, ce mode d'appropriation de l'espace est moins dominant au cours de la décennie nonante par rapport à ce qu'il était auparavant. En effet, pendant les années quatre-vingt, l'évolution de la population dispersée était supérieure et ne correspondait à une augmentation plus faible de la population globale.

Tableau 4 – Comparaison des taux de croissance de la population entre 1981-1991 et 1991-1997

Indicateurs	1981-1991	1991-1997
Evolution de la population	100.7	102.6
Evolution de la population dispersée	117.5	111.5
Taux de concentration de l'évolution dans les zones dispersées	116.7	108.7

Source : Institut National de Statistique ; propres calculs

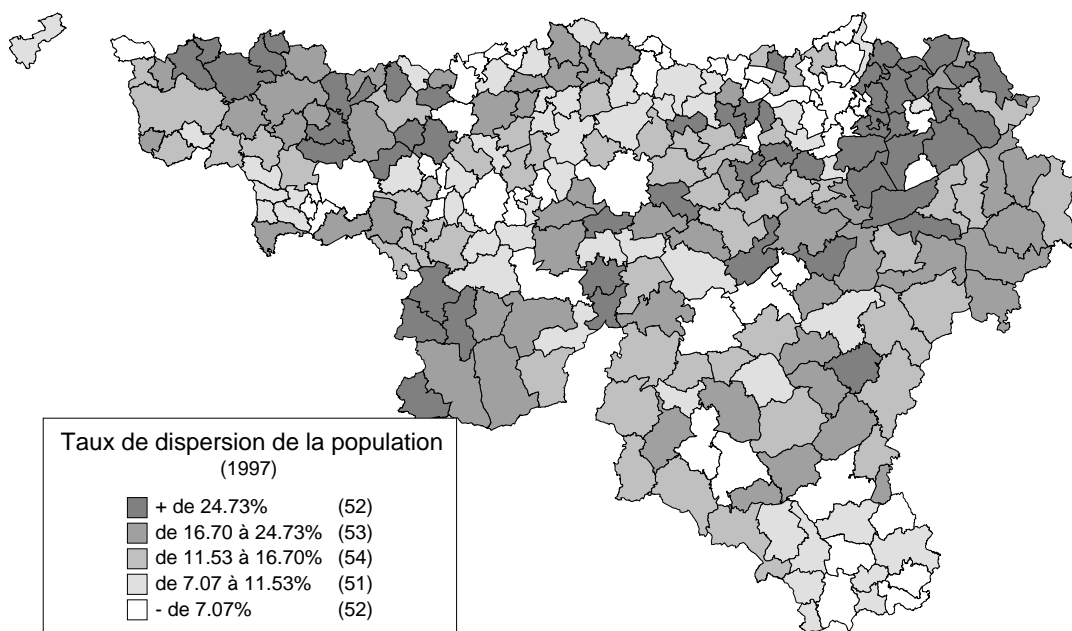
Le taux de dispersion de la population s'évalue comme le rapport au niveau de chaque commune entre la population située dans des zones dispersées c'est-à-dire en dehors des noyaux d'habitat et la population totale de la commune. Ce rapport est cartographié pour



toutes les communes de Wallonie à partir des données de 1997 (carte 8).

Deux zones se partagent les taux les plus élevés de dispersion de la population de la Région wallonne. Il s'agit, d'une part, de l'Entre-Vesdre-et-Meuse et du Condroz liégeois, deux régions situées à l'Est et au Sud-est de Liège. D'autre part, le Pays des Collines, à l'Ouest de la Wallonie, est également caractérisé par des taux élevés de dispersion de la population y résidente. De manière générale, toute l'Ardenne et l'Entre-Sambre-et-Meuse sont également des régions à fort taux de dispersion. Par contre, les taux les plus faibles s'enregistrent dans les agglomérations urbaines, dans les communes de première périurbanisation du Brabant wallon et dans la région arlonnaise.

Carte 8 – Distribution spatiale des taux de dispersion de la population en Wallonie (1997)



Source : Institut National de Statistique ; propres calculs

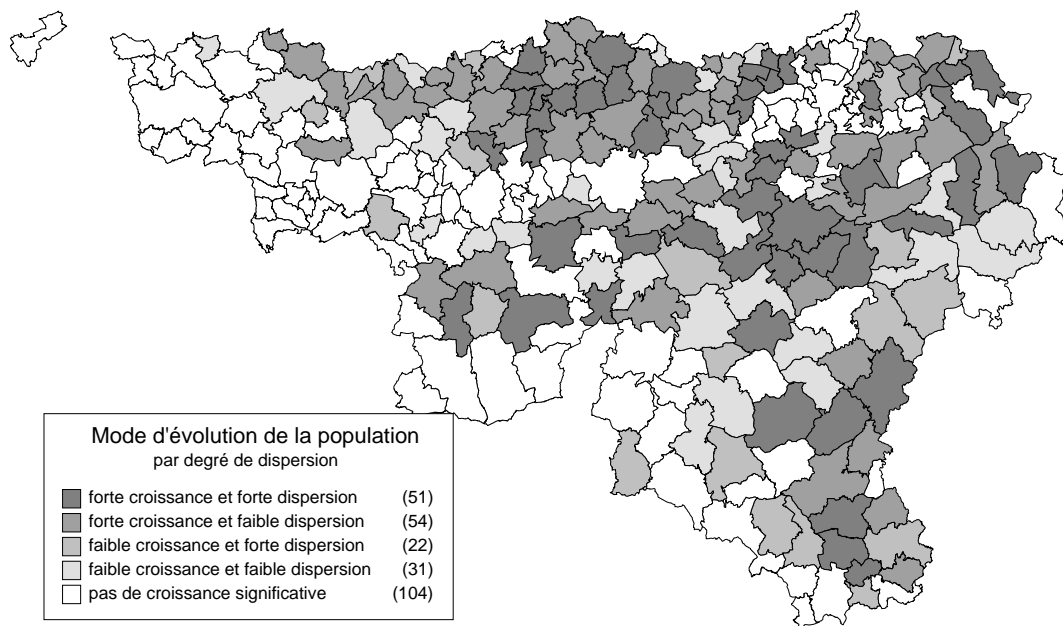
De manière globale, même si le mouvement de la population est moins qu'auparavant orienté vers la dispersion, la croissance la plus forte de la population s'est surtout réalisée dans les zones de plus grande dispersion. Le coefficient d'association calculé sur les deux distributions est égal à 48% et est significatif. Certaines communes échappent néanmoins au modèle général. Seules les communes de Rumes, Celles et Martelange, caractérisées par un taux élevé de dispersion de l'habitat, connaissent une stagnation de leur population. Par contre, des communes enregistrent des taux élevés de croissance de leur population sur des territoires où il y a peu d'habitat dispersé. Citons les petites villes du Brabant wallon de Braine l'Alleud ou de Wavre, les communes de l'Est du Brabant wallon (Orp Jauche, Ramillies et Walhain) et des prolongements de la Hesbaye liégeoise (Remicour, Braives, Donceel, Hannut, Wasseiges et Berloz) ainsi que quelques communes du Sud de l'Ardenne (Messancy, Léglise, Attert et Etalle).

A partir de la distribution communale des différentiels d'évolution de la population et de la distribution communale des différentiels de spécialisation en évolution de la population dispersée, on peut construire une carte mettant en évidence des comportements communaux différenciés (carte 9).

Les zones en croissance d'une population s'orientant vers des zones dispersées sont surtout localisées dans la zone de Wavre, Ottignies, Court-Saint-Etienne en Brabant wallon, dans la partie orientale de la Hesbaye liégeoise, dans le Condroz liégeois et quelques communes du Sud de l'Ardenne. Par contre, des communes connaissant des taux de croissance similaires

ne voient pas d'augmentation significative de la population dans les zones dispersées. Il s'agit de communes de la zone de Waterloo en Brabant wallon, de la Hesbaye namuroise et de la partie occidentale de la Hesbaye liégeoise, de la périphérie méridionale de Namur, du Hainaut Nord et de l'Entre-Vesdre-et-Meuse.

Carte 9 – Distribution spatiale de la confrontation entre croissance de la population et taux de dispersion de la population dans une commune

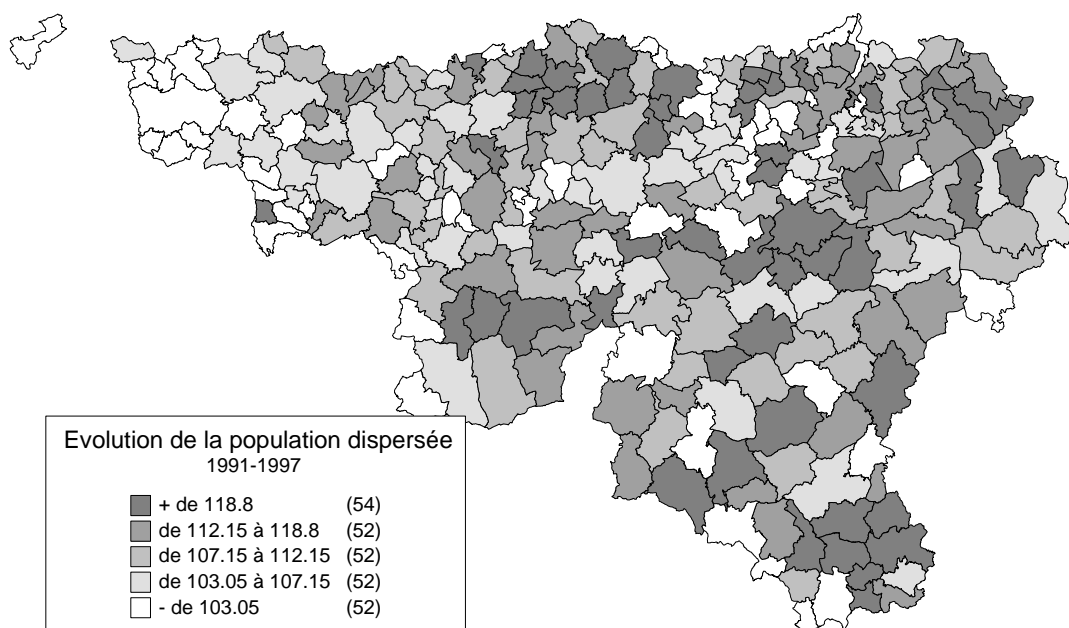


Source : Institut National de Statistique, Statistiques démographiques ; propres calculs

L'évolution de la population persiste-t-elle à répondre à ce modèle de dispersion? La population s'est-elle accrue surtout sous forme de population dispersée?

L'évolution de la population dispersée évaluée en termes bruts est fortement corrélée à l'augmentation de la population ; le coefficient d'association calculé sur les deux distributions est égal à 63%. En effet, à partir de la carte 10, on met en exergue que les communes qui enregistrent les évolutions les plus fortes de la population dispersée, à savoir les communes du Brabant wallon et de Hesbaye liégeoise, du Condroz liégeois, de l'Entre-Vesdre-et-Meuse et de la région arlonnais sont aussi celles qui connaissent aussi des accroissements importants de la population. Certaines communes connaissent néanmoins une forte augmentation de la population tout en n'enregistrant pas d'augmentation de leur population dans les zones dispersées; il s'agit de la commune de Tournai, des communes de Héron, de Faimés, de Berloz, de Braives et de Villers-le-Bouillet en Hesbaye, de Marche-en-Famenne et de Légglise, Messancy, Fauvillers dans le Sud de l'Ardenne.

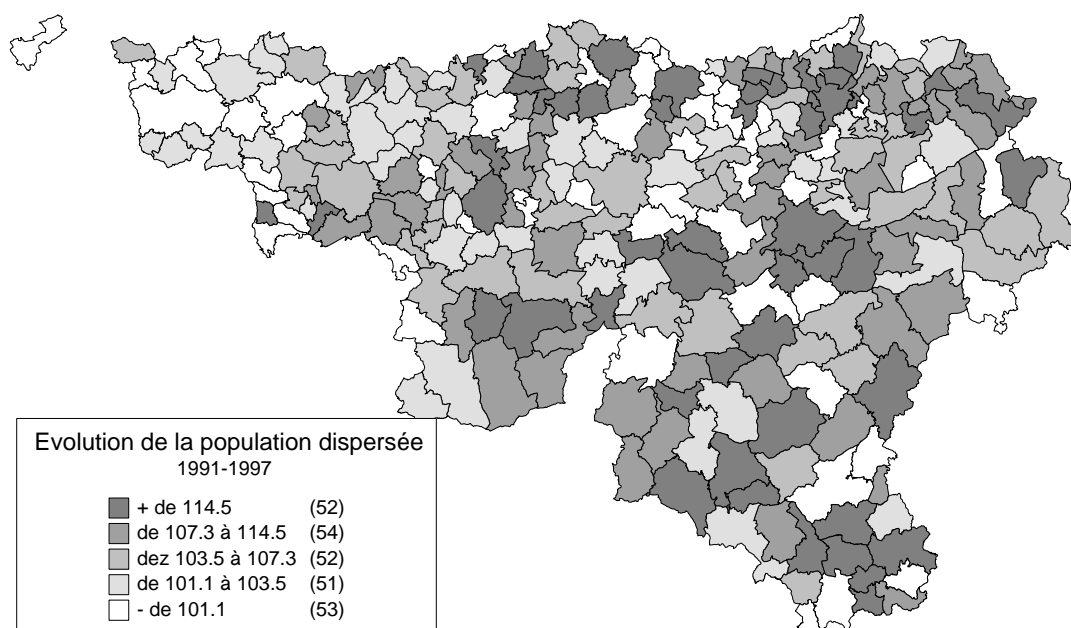
Carte 10 – Distribution spatiale de l'évolution de la population dispersée



Source : Institut National de Statistique ; propres calculs

Si l'on élimine de l'indicateur la part due à l'évolution de la population, c'est-à-dire si l'on rapporte l'évolution de la population en zone dispersée par rapport à la population totale de la commune, le coefficient d'association entre cette variable et la variable d'évolution de la population n'est plus significatif. On assiste dès lors à une augmentation plus marquée de la population dispersée que de la population totale dans quelques communes du Brabant wallon et de Hesbaye liégeoise, dans les communes de l'Arlonnais et dans quelques communes d'Ardenne (carte 11).

Carte 11 – Distribution spatiale d'un indicateur de concentration de l'évolution de la population vers la dispersion (1991-1997)



Source : Institut National de Statistique ; propres calculs

C'est ainsi qu'à partir de la distribution communale des différentiels d'évolution de la population et de la distribution communale des différentiels de spécialisation en évolution de la population dispersée, on peut construire une carte mettant en évidence des comportements communaux différenciés.

Les zones en croissance de population dispersée sont surtout localisées dans la zone de Wavre, Ottignies, Court-Saint-Etienne en Brabant wallon, dans la partie orientale de la Hesbaye liégeoise, dans le Condroz liégeois et quelques communes du Sud de l'Ardenne. Par contre, des communes connaissant des taux de croissance similaires ne voient pas d'augmentation significative de la population dans les zones dispersées. Il s'agit de communes de la zone de Waterloo en Brabant wallon, de la Hesbaye namuroise et de la partie occidentale de la Hesbaye liégeoise, de la périphérie méridionale de Namur, du Hainaut Nord et de l'Entre-Vesdre-et-Meuse.

### **1.4.3. Une croissance de la population qui ne renforce pas la structure spatiale prévue par le SDER**

L'une des finalités essentielles du SDER est de promouvoir et d'induire à l'échelle de l'ensemble de la Wallonie, mais aussi à des échelles plus restreintes, des structures spatiales équilibrées, c'est-à-dire dans lesquelles les différentes activités et usages du sol s'harmonisent, se complètent et se renforcent mutuellement. Structurer un territoire, c'est y disposer de manière appropriée tous les éléments nécessaires à la réalisation d'un "projet" et organiser les relations entre ces éléments. C'est ainsi que, pour structurer l'espace régional, le SDER promeut la présence et le développement de pôles de tailles variables et pouvant jouer comme points d'appui des rôles différents. Cette structuration de l'espace passe par la structuration des pôles. Dans ce but, diverses actions doivent être menées pour :

- renforcer la centralité par le maintien et le développement d'activités polarisatrices telles que des commerces, des services et des équipements collectifs ;
- assurer de bonnes conditions d'accessibilité.
- densifier l'urbanisation et promouvoir une densification équilibrée
- encourager la mixité raisonnée des activités.

L'objet de cette section est de tester la liaison des logiques des habitants en matière de localisation résidentielle avec les prescrits du SDER. Pour ce faire, des indicateurs sont construits pour cerner, d'une part, les logiques des habitants et, d'autre part, les critères de localisation du SDER.

- les logiques des habitants: l'indicateur retenu est le taux d'évolution de la population entre 1990 et 2000;
- la structuration spatiale de la Wallonie et l'affermissement des pôles:
  - la mixité raisonnée des activités: deux indicateurs sont considérés; d'une part, le rapport entre le nombre d'emplois et la population d'une commune donnée et, d'autre part, l'évolution de ce rapport au cours des années nonante;
  - le déploiement ou le redéploiement des activités polarisatrices (commerces, services à la population et équipements collectifs) au sein des pôles: un indicateur combiné est construit, associant la densité par commune des pharmacies, boulangeries, écoles, bibliothèques, cliniques, piscines, crèches et bureaux de poste.
  - de bonnes conditions d'accessibilité: un premier indicateur associe la densité des lignes de TEC et de chemin de fer en assurant la même pondération à

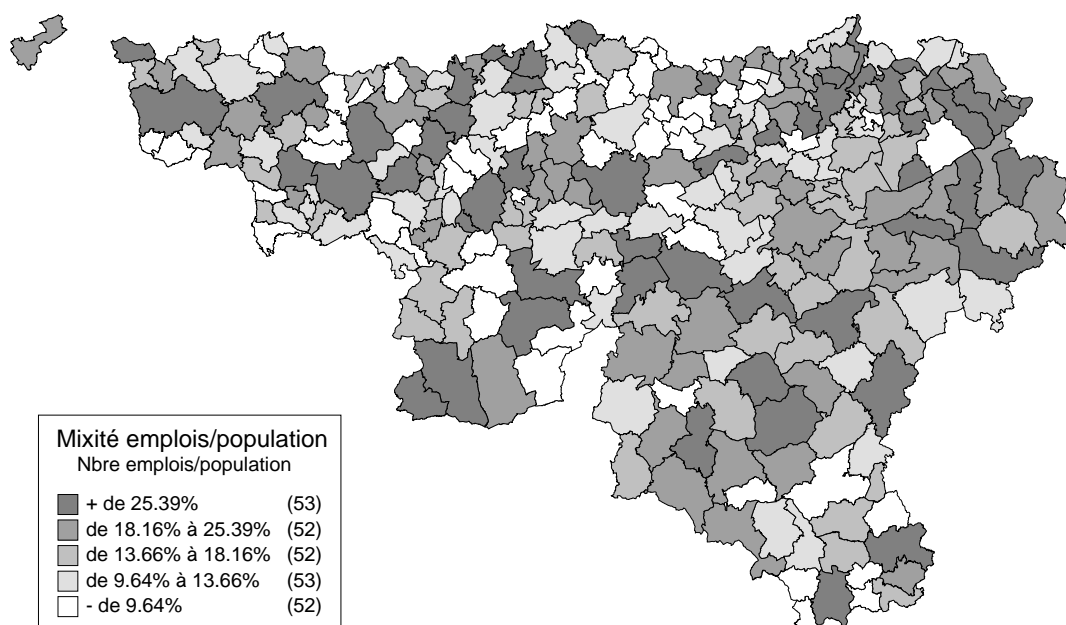
l'un ou à l'autre mode de transport en commun. Un deuxième indicateur évalue l'accessibilité en transports en commun en effectuant un rapport entre la distance-temps nécessaire pour joindre une commune et les quatre villes de Namur, Liège, Charleroi et Bruxelles en transport en commun et en voiture.

#### a. La mixité raisonnée des activités

La distribution spatiale du rapport entre le nombre d'emplois et la population (carte 12) met en exergue des taux importants dans les agglomérations urbaines, dans les villes du Brabant wallon et quelques centres d'Ardenne. Par contre, le rapport se révèle faible dans le Brabant wallon oriental, la Hesbaye liégeoise et de manière générale dans toutes les zones périurbaines. Cet indicateur définit donc une série de pôles wallons basés sur l'attractivité des emplois y localisés.

Le coefficient d'association entre évolution de la population et mixité activités/habitat n'est pas significatif. Il n'y a donc pas de lien entre ces deux variables. La population ne choisit pas particulièrement plus son lieu de résidence dans les pôles d'emplois que dans les zones voisines.

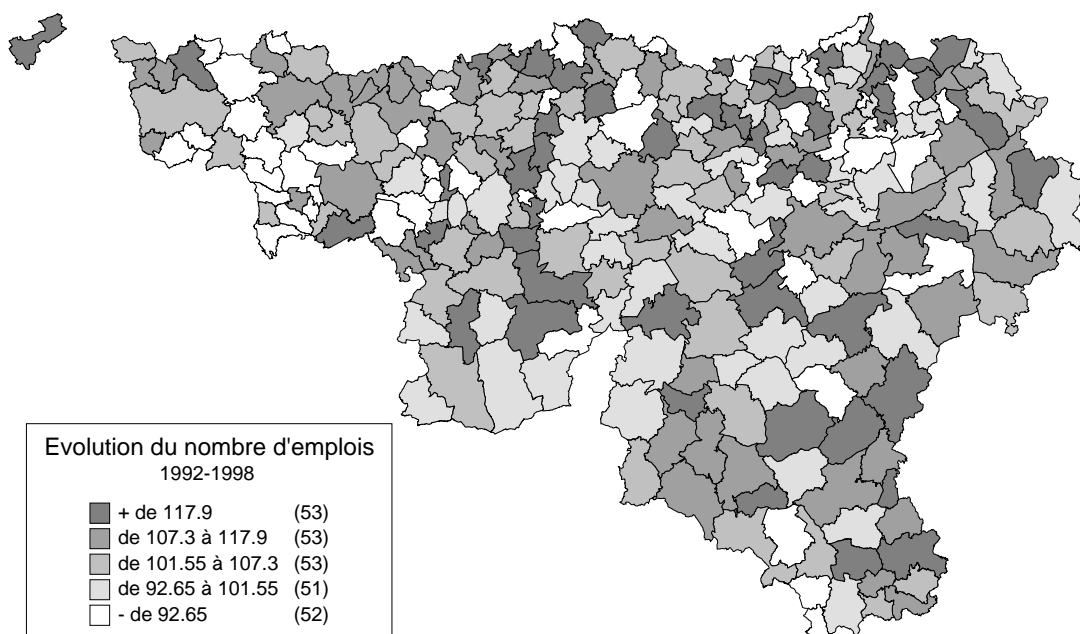
Carte 12 – Distribution spatiale du taux de mixité emplois / population



Source : Institut National de Statistique et Office National de la Sécurité Sociale ; propres calculs

Par contre, on enregistre une relation significativement positive entre les distributions spatiales d'évolution de la population et d'évolution du nombre d'emplois ; le coefficient d'association est égal à 36%. Ce qui peut correspondre à une délocalisation des zones d'emplois des pôles vers des zones périphériques. Ce qui est mis en exergue dans la carte 13 figurant la distribution spatiale de l'évolution des emplois, par exemple, dans des zones périurbaines de Charleroi et de Liège, du Brabant wallon et de la région de la frontière luxembourgeoise. Ce n'est certes pas une tendance à une mixité raisonnée des pôles mais plutôt une tendance à une mixité raisonnée des zones de croissance économique et démographique.

Carte 13 – Distribution spatiale de l'évolution du nombre d'emplois (1992-1998)



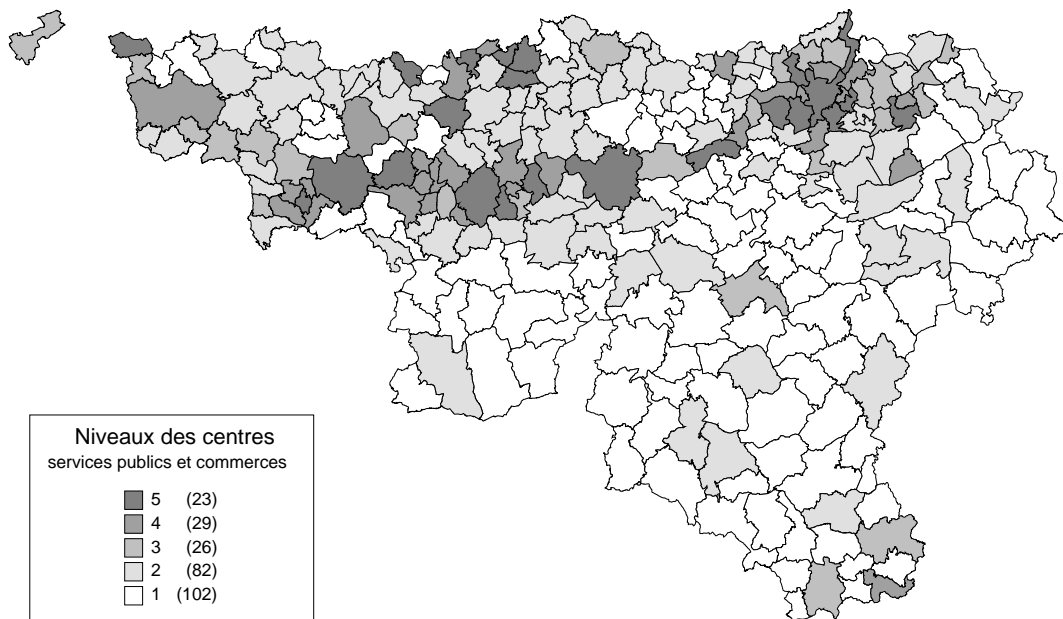
Source : Institut National de Statistique et Office National de la Sécurité Sociale ; propres calculs

#### **b. Des pôles de concentration de services, de commerces et d'équipements**

L'indicateur construit à partir des densités de services (bureaux de poste, crèches, bibliothèques, cliniques) de commerces (pharmacies et boulangeries) et d'équipements collectifs (piscines) est caractérisé par une distribution spatiale spécifique des pôles urbains de Wallonie (carte 14). Ainsi, les densités les plus élevées se rencontrent le long du sillon sambro-mosan et dans de nouveaux centres secondaires du Brabant wallon (Braine l'Alleud et Waterloo, Rixensart, Wavre et Ottignies-Louvain-la-Neuve). Dans une moindre mesure, les petites villes d'Ardenne (Marche-en-Famenne et Arlon) sont également des pôles de concentration de services, commerces et équipements.

L'association entre évolution de la population et densité de services et commerces est négative mais significative; la valeur du coefficient est de 54%. Cela veut donc dire que les zones en croissance de population ne sont pas celles où sont concentrées ces activités polarisatrices. Les seules communes qui enregistrent une évolution importante de la population et la présence de services et de commerces sont les petites villes de Wavre, Ottignies-Louvain-la-Neuve et Braine l'Alleud.

Carte 14 – Distribution spatiale des niveaux des centres en fonction de leur densité d'activités polarisatrices



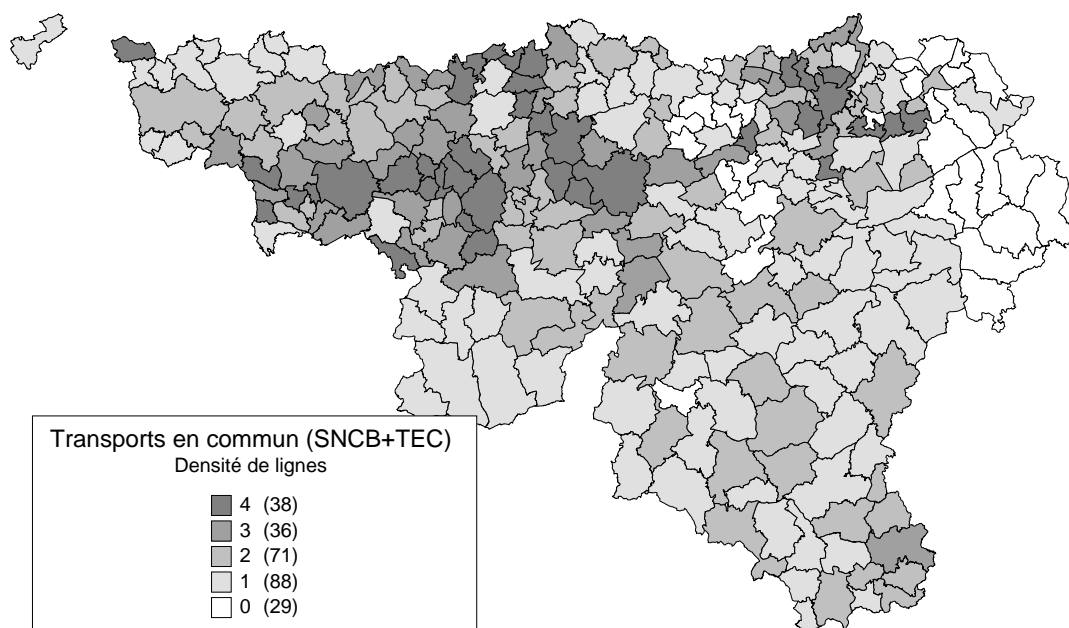
Source : Site Internet Belcast (pages d'Or)

### c. De bonnes conditions d'accessibilité

Le premier indicateur est caractéristique de la densité des lignes de chemin de fer et de TEC. Il est construit sans choix de pondérations spécifiques pour l'un ou l'autre mode de transport en commun. Les densités de lignes favorisent essentiellement les agglomérations urbaines du sillon sambro-mosan et leur périphérie ainsi que les communes de première périurbanisation du Brabant wallon. L'arrondissement de Huy, tant dans sa partie hesbignonne que condruzienne et la Haute-Ardenne, par contre, sont des zones dépourvues de bonnes liaisons en transport en commun.

Les distributions spatiales des taux d'évolution de la population et des densités de lignes de transports en commun sont caractérisées par une association significative mais négative. Le coefficient d'association est égal à 41%. Ainsi, les communes de forte croissance de population ne sont pas nécessairement celles qui sont caractérisées par la meilleure accessibilité ; citons à cet effet le cas de l'arrondissement de Huy. Il y a quelques exemples de zones, essentiellement les villes du Brabant wallon qui cumulent croissance démographique et avantages d'accessibilité en transports en commun (carte 15).

Carte 15 – Distribution spatiale des densités de lignes de chemin de fer et de TEC



Source : Site Internet de la SNCB et des TEC

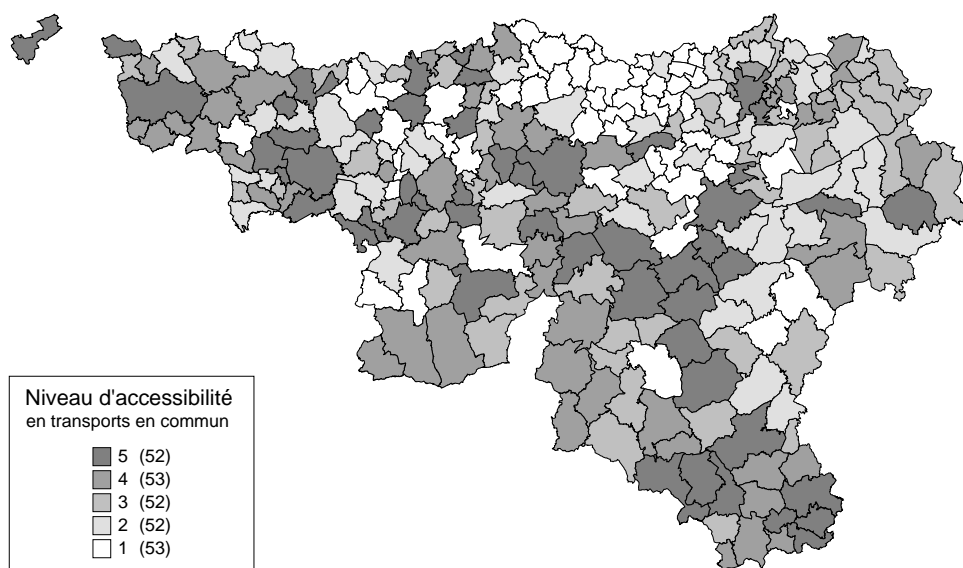
Un indicateur composite a été construit en vue de cerner l'efficacité de l'accessibilité en transports en commun d'une commune par rapport à son accessibilité en voiture. Celui-ci est conçu comme le rapport entre un temps moyen parcouru d'une commune vers les grandes villes de Wallonie (Namur, Charleroi et Liège) et vers Bruxelles d'une part en transport en commun et d'autre part en voiture. Le temps en voiture est évalué à partir d'un logiciel de calcul du plus court chemin entre deux lieux en voiture. Le temps en transport en commun est évalué à partir des horaires de chemin de fer et de TEC. Il est, dans la plupart des cas, minimisé puisqu'il ne tient pas compte des retards et des transbordements. En outre, ces derniers sont relativement moins importants pour les communes situées à grande distance des centres urbains ; ce qui a pour conséquence que la province du Luxembourg est « trop accessible » et plus accessible que d'autres zones plus centrales. De plus, les communes qui ne disposent pas de lignes de transport en commun sont reliées à la commune pourvue la plus proche en voiture. On admet donc une relative imprécision de l'indicateur ; il pourrait certes être affiné ; néanmoins, il permet de disposer d'une approche globale de l'accessibilité des communes wallonnes en transports en commun.

La cartographie de l'indicateur (carte 16) met en évidence l'accessibilité supérieure en transports en commun des villes du sillon sambro-mosan, des centres urbains du Brabant wallon et de l'axe ferroviaire de l'Ardenne. Par contre, le Brabant wallon oriental, la Hesbaye liégeoise, l'arrondissement de Huy sont caractérisés par une accessibilité médiocre en transports en commun.

L'association entre cet indicateur d'accessibilité et l'évolution de la population est significative (le coefficient d'association vaut 40%) et négative puisqu'à nouveau, bon nombre de communes en croissance sont peu accessibles en transports en commun.



Carte 16 – Distribution spatiale des taux d'accessibilité en transports en commun des communes wallonnes



Source : Site Internet de la SNCB, des TEC ; CD-Rom d'évaluation des distances en voiture

En conclusion, de manière générale, l'évolution de la population s'oriente vers des zones qui ne sont pas définies comme pôles d'appui de la structure spatiale de Wallonie. On peut mettre néanmoins en exergue le cas particulier des villes du Brabant wallon (Braine l'Alleud, Ottignies-Louvain-la-Neuve et Wavre) qui sont caractérisées par une augmentation de la population et une densification des noyaux d'habitat. C'est le cas aussi dans la même région de la commune de Rixensart dont les noyaux d'habitat se densifient et qui peut être considérée comme pôle d'appui. La pression foncière apparaît à nouveau comme un élément catalysant l'augmentation de la densification dans les pôles.

## 2. ANALYSE LOCALE

La deuxième partie se penche sur les différentiels de densification des noyaux d'habitat dans cinq exemples de communes : Rixensart et Court Saint-Etienne dans le Brabant wallon, Ath en Hainaut et Oupeye et Sprimont dans la région liégeoise.. Cette description de situations différentes s'accompagne alors d'une recherche des facteurs explicatifs et des obstacles à la mise en œuvre de ce processus. Les données qui ont servi de point de départ à cette étude sont issues des Schémas de Structure qui ont été réalisés dans ces communes, essentiellement de la première partie relative à la description et à l'analyse de la situation existante.

Les cinq communes analysées ont connu une croissance de la population à la fois entre 1981 et 1991 et entre 1991 et 1998 (tableau 5). Néanmoins, le niveau de la croissance est plus faible à Rixensart, commune de première périurbanisation bruxelloise, et à Ath, petite ville du Hainaut que dans les autres communes. En outre, l'évolution de cette croissance est différente: seule la commune d'Ath connaît une augmentation du taux de croissance de la population durant la décennie nonante par rapport à ce qu'elle enregistrait antérieurement: il y a donc un renversement de tendance qu'il est intéressant d'analyser. Dans les autres communes, le taux de croissance qui demeure positif durant la décennie nonante se tasse.

Tableau 5 - Evolution de la population entre 1981 et 1991 et entre 1991 et 1998

Communes	Evolution 81-91 (indice 100)	Evolution 91-98 (indice 100)
Court Saint-Etienne	111	110
Rixensart	106	102
Ath	100	104
Oupeye	104	102
Sprimont	115	110

Source: Institut National de Statistique ; propres calculs

## 2.1. OÙ A-T-ON DENSIFIÉ ?

De manière générale, tous les noyaux d'habitat des communes concernées, quel que soit leur type urbain ou rural, ont connu une évolution brute légèrement positive de leur population résidente (tableau 6). Par rapport au taux de croissance de la population communale, celui des centres est généralement plus faible. Le noyau de la ville de Ath augmente, de même que les noyaux de Genval et de Rixensart et les noyaux villageois autour du centre d'Oupeye connaissent aussi une évolution positive de leur population.

Tableau 6 - Différentiels d'évolution de la population dans les noyaux d'habitat

	Evolution 1981-1991		Evolution 1991-1998	
	Taux brut (indice 100)	Rapport au taux global de croissance (indice 100)	Taux brut (indice 100)	Rapport au taux global de croissance (indice 100)
Court Saint-Etienne				
Noyau d'habitat	110	99	107	97
Rixensart				
Noyau Rixensart	103	97	102	100
Noyau Genval	109	103	102	100
Ath				
Noyau Ath	100	100	104	100
Noyaux villageois	100	100	103	99
Oupeye				
Noyau urbain	103	99	100	98
Noyaux villageois	100	96	102	102
Sprimont				
Noyau d'habitat	108	94	106	96

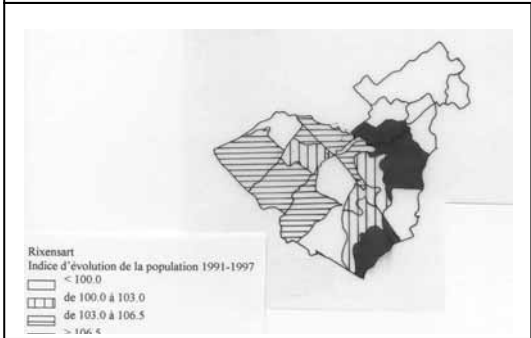
Source: Institut National de Statistique; propres calculs

Une analyse plus précise des comportements différentiels en termes d'augmentation de population peut être réalisée (cartes 17, 18, 19, 20 et 21). Quelle que soit la commune, les quartiers d'habitat dispersé enregistrent des augmentations de population, les centres connaissent des stagnations, voire même des pertes de population. Les communes de Courcelles-le-Château enregistre des augmentations de population dans les zones d'habitat dispersé de Beurieux et de Sart-Messire-Guillaume à Court Saint-Etienne, de Rixensart, de Rebaix, d'Irchonwelz,

Carte 17 – Distribution spatiale de l'évolution de la population entre 1991 et 1997 à Court Saint-Etienne

d’Ormeignies et de Villers Notre-Dame à Ath, de Champay, Betgne, Hautgne, Sengrogne à Sprimont. Par contre, les centres perdent des habitants, que ce soit celui de Court Saint-Etienne, que ce soient ceux de Ligne, Moulbaix, Maffle ou Isières à Ath ou celui de Sprimont. Les zones de périurbanisation en lotissements connaissent aussi des augmentations de population, comme c’est le cas dans les Faubourgs de Mons ou de Tournai à Ath. Par contre, à Rixensart, certains quartiers (par exemple, Bois

Carte 18 – Distribution spatiale de l’évolution de la population entre 1991 et 1997 à Rixensart

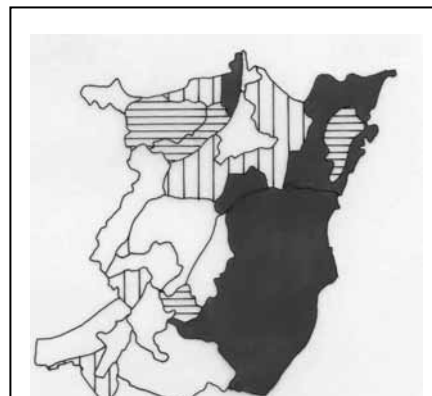


Source : INS

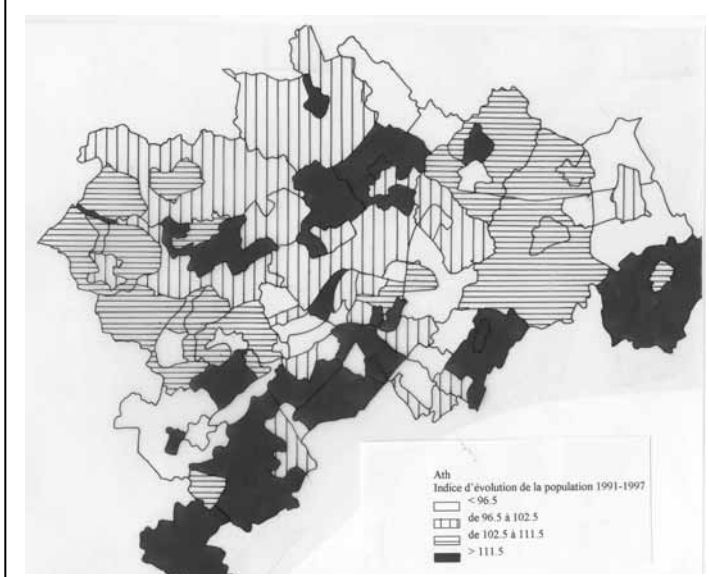
Marie Monseu) n’abritent plus que quelques

parcelles à bâtir et connaissent des stagnations de population.

A Oup eye, les

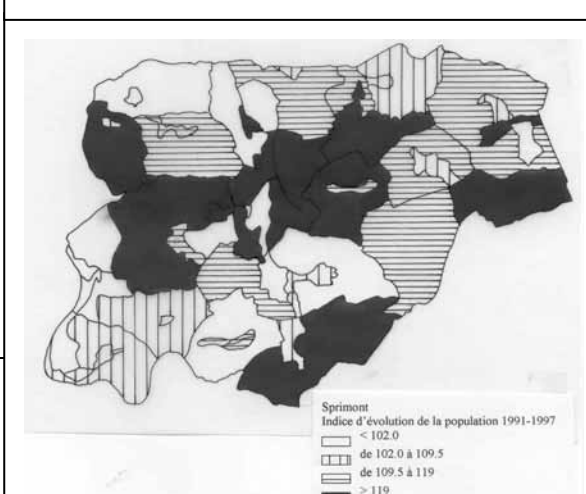


Carte 19 – Distribution spatiale de l’évolution de la population entre 1991 et 1997 à Ath

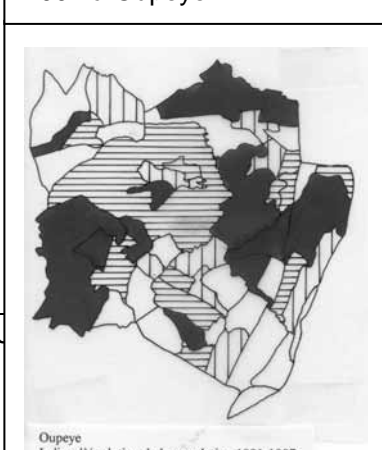


Source : INS

Carte 20 – Distribution spatiale de l’évolution de la population entre 1991 et 1997 à Sprimont



Carte 21 – Distribution spatiale de l’évolution de la population entre 1991 et 1997 à Oupeye



Source : INS

Les facteurs explicatifs de la densification de certains quartiers des noyaux urbains des communes considérées relèvent de différents ordres :

- des opérations de rénovation urbaine :

Un exemple est celui de la réappropriation à la suite d'une vaste opération de rénovation urbaine du centre de la commune de Ath.

Dans des communes de première périurbanisation comme Rixensart, la rareté du terrain à bâtir a provoqué une telle montée des prix que le seul modèle d'habitat devient l'appropriation des centres anciens. C'est ainsi que ceux-ci sont réappropriés à partir d'opérations individuelles de réhabilitation du bâti ancien.

- des opérations de réhabilitation de sites d'activités économiques désaffectés :

Un exemple très marquant de densification est celui de la réappropriation du site industriel désaffecté de Henricot à Court Saint-Etienne. Dans le cadre d'un PPA, il a été proposé d'y construire des logements, des commerces et des équipements communautaires. La construction de logements est en cours de réalisation.

Autour de l'ancien ensemble industriel des papeteries de Genval situé à Maubroux, des parcelles inoccupées ont été occupées par des logements. Le site, en lui-même, est réaffecté partiellement en zone d'artisanat et de commerces.

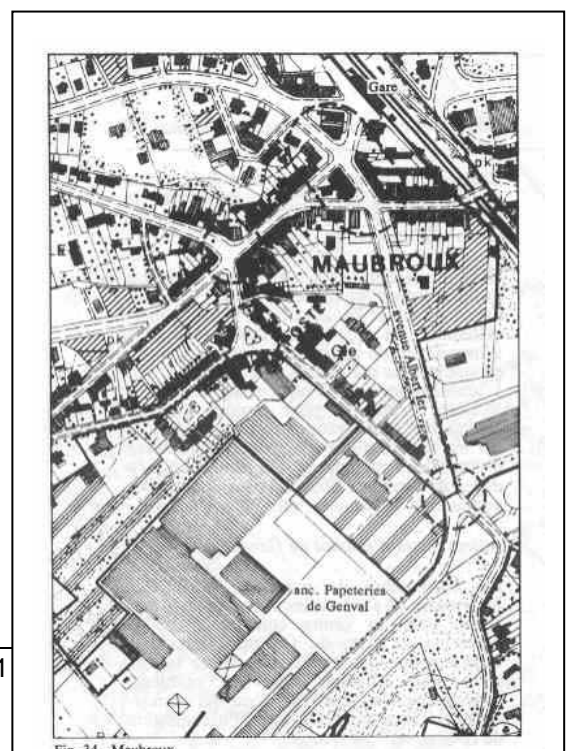
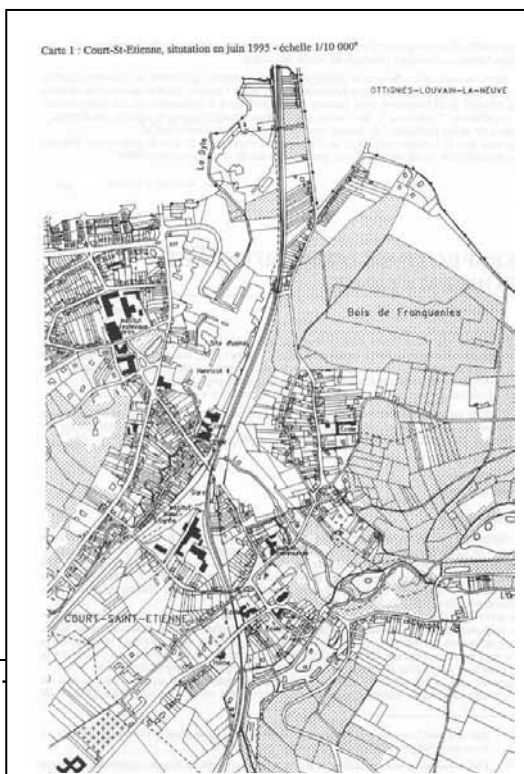


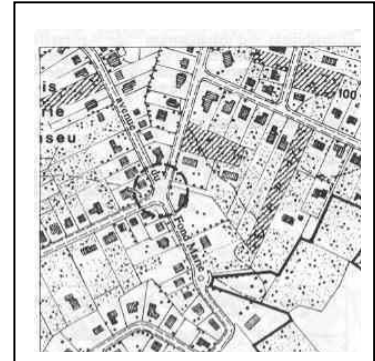
Figure 1 – Site Henricot  
à Court Saint-Etienne

Source : Schémas de Structure de Court Saint-Etienne et de Rixensart

- des opérations de densification par constructions d'appartements :

Dans les noyaux anciens de Rixensart, de Genvall et de Rosières, la rareté des terrains facilement lotissables va produire une nouvelle forme d'habitat: les immeubles à appartements.

- l'implantation de nouvelles maisons dans les lots intersticiels vides et dans des lots de fonds de propriété. C'est ainsi que le quartier Bois Marie Monseu à Rixensart se densifie par remplissage progressif des parcelles restant libres.



F

Figure 3 – Bois Marie Monseu

Source : Schéma de Structure de Rixensart

## 2.2. QUEL EST LE POTENTIEL FONCIER DES COMMUNES ?

A partir des schémas de structure, il est possible de dresser un état des lieux du potentiel foncier des communes étudiées.

Cinq catégories de terrains peuvent être envisagées afin d'estimer le potentiel foncier des communes. Cela en admettant que le propriétaire a tout le loisir de laisser le terrain en l'état dans lequel il est.

- les parcelles encore libres dans des zones de lotissements. Dans celles-ci le nombre de parcelles et l'implantation des constructions sont prévus dans des documents réglementaires;
- les parcelles en zone d'habitat situées le long de voiries équipées;
- les terrains situés en zone d'habitat le long d'une voirie non-équipée;
- les terrains situés en zone d'habitat mais dont l'urbanisation nécessiterait la création d'une nouvelle voirie;
- les terrains situés en zone d'extension de l'habitat dont l'urbanisation passe par un plan de lotissement ou un schéma directeur d'aménagement.

C'est ainsi que le tableau 7 recense pour toutes les communes le nombre de parcelles encore libres en fonction de leur localisation et de leurs caractéristiques d'équipements.

Tableau 7 – Potentiel foncier des communes étudiées

Communes	Lotissements	Parcelles individuel les	Parcelles en bord de voirie	Parcelles en dehors des voiries	Parcelles en zone d'aménagement différé	Total
Court Saint-Etienne	213	625	392	759	1565	3992
Rixensart	488	539		523	566	2116
Ath	399	2289		311	853	3852
Oupeye						2514
Sprimont						5500

Source : Schémas de structure de Court Saint-Etienne, Rixensart, Ath, Oupeye, Sprimont

Le schéma de structure évalue également le taux de remplissage des parcelles encore libres. Il est évident que les chiffres sont représentatifs d'une situation optimale où tous les terrains seraient viabilisés et mis en vente dans un avenir connu. Ce qui n'est bien sûr pas le cas. On remarque néanmoins à partir du tableau 8 quelques exemples-types de situations. A Ath, relativement à la taille de la commune, le potentiel foncier n'est plus très important davantage en raison de l'offre initiale peu élevée (superficie d'habitat disponible au plan de secteur) que de la pression foncière. A Rixensart, par contre, la pression foncière a été telle, ces trente dernières années, que l'offre foncière de la commune a diminué fortement. A Court Saint-Etienne, commune en croissance démographique, il existe encore un patrimoine foncier important qu'il faudra gérer avec parcimonie en tenant compte des contraintes environnementales du lieu. Par contre, à Sprimont, la pression foncière est plus faible alors que le potentiel est encore très important.

Tableau 8 - Taux de remplissage de la zone d'habitat prévue au plan de secteur dans les communes étudiées

Communes	Taux de remplissage
Court Saint-Etienne	42%
Rixensart	77%
Ath	73%
Sprimont	36%

Source : Schémas de structure de Court Saint-Etienne, Rixensart, Ath, Sprimont

## 2.3. QUELS SONT LES OBSTACLES A LA DENSIFICATION ?

### 2.3.1. Un mode d'urbanisation tendant à la dispersion

De manière générale, le taux de croissance de la population est supérieur dans les zones dispersées par rapport à celui qui est enregistré dans les noyaux d'habitat. De manière générale, néanmoins, la propension à la dispersion diminue dans les communes envisagées malgré une reprise de la croissance de la population.

Tableau 9 - Différentiels d'évolution de la population entre zones dispersées

	Evolution 1981-1991		Evolution 1991-1998	
	Taux brut (indice 100)	Rapport au taux global de croissance (indice 100)	Taux brut (indice 100)	Rapport au taux global de croissance (indice 100)
Court Saint-Etienne				
Habitat dispersé	117	105	123	112
Ath				
Habitat dispersé	101	101	105	101
Oupeye				
Habitat dispersé	141	136	117	115
Sprimont				
Habitat dispersé	132	115	118	107

Source: Institut National de Statistique; propres calculs

Le développement de l'habitat œuvre en effet à une dispersion générale de l'habitat. De manière générale, si l'urbanisation se fait par comblement de terrains restés libres dans les noyaux d'habitat, elle s'opère aussi par le développement de lotissements le long des voiries ou disposant de voiries propres ou par l'extension radiale des villages. Le cas de Hermée (Oupeye) et de l'évolution de l'urbanisation à partir du centre du village est manifeste. On assiste à la mise en place des différents modes d'occupation de l'habitat considérés.

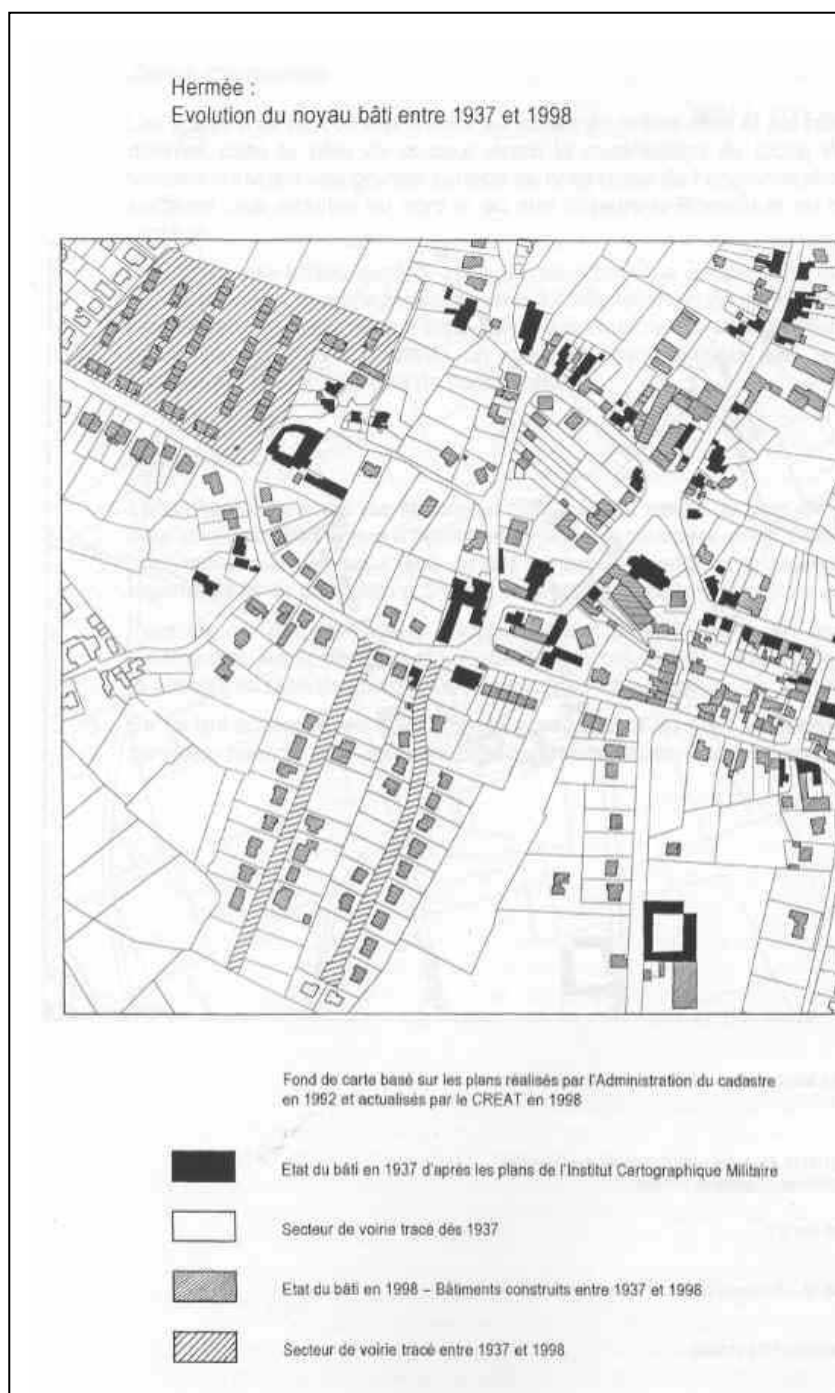


Figure 4 –  
du noyau bâti de Hermée

Evolution

Source : Schéma de Structure de Oupeye

En pratique, on assiste à :

- la création de lotissements couvrant de grandes portions de territoire. Ce fut le cas par exemple de l'urbanisation de l'ancienne commune de Rixensart et des zones de faubourgs autour de Ath. Un mode nouveau d'appropriation de l'espace se développe par ce biais : le développement de l'habitat pavillonnaire, l'usage extensif du sol et la création de nouvelles voiries pour desservir la zone en question.



Lorsqu'il s'agit de lotissements de plus petite taille, leur création peut se faire aux abords de noyaux d'habitat comme c'est le cas à Bois Catherine à Beurieux (Court Saint-Etienne) où le lotissement s'étire le long de la voirie sans modifier la structure du réseau. Des lotissements peuvent s'établir entre des noyaux anciens, dans des poches desservies par des voies de desserte propre ; l'exemple repris ici est celui du Clos de l'Orne à Beurieux (Court Saint-Etienne). Certains lotissements sont créés entre les noyaux anciens, le long des voies de liaison inter-villages ou unter-communes.

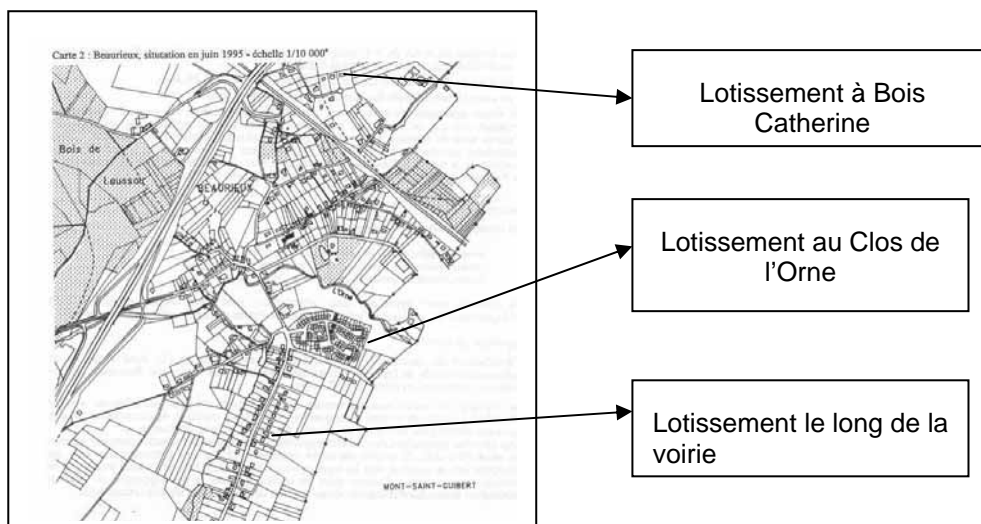


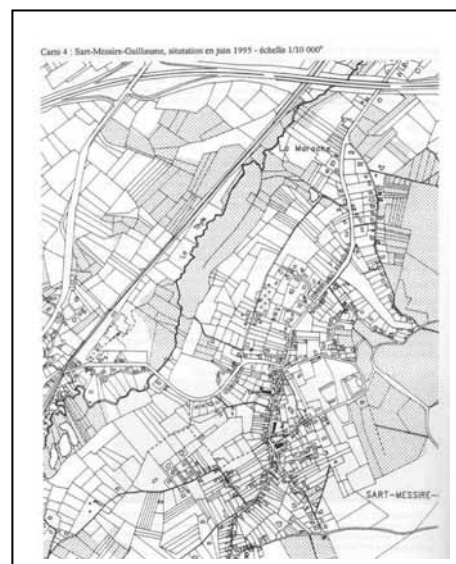
Figure 4 – Trois exemples de lotissements à Beurieux (Court Saint-Etienne)

Source : Schéma de Structure de Court Saint-Etienne

- Un habitat linéaire le long des voiries. C'est le cas, par exemple, de l'extension du village de Sart-Messire-Guillaume à Court Saint-Etienne (figure 5). L'extension est telle qu'elle relie les villages voisins de Sart, La Roche et Tangissart en une vaste nébuleuse. Des terrains sont encore vacants en différents lieux le long de la voirie.

Figure 5 – Sart-Messire-Guillaume

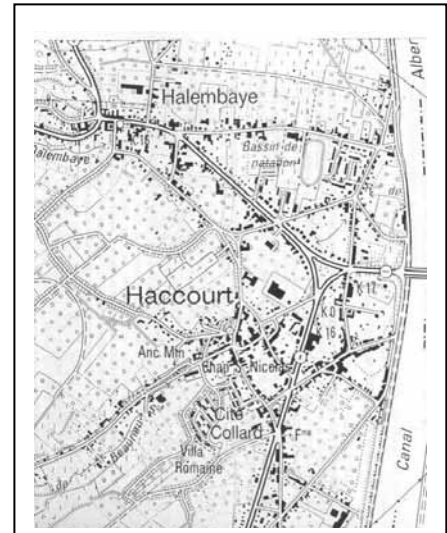
Source : Schéma de Structure de Court Saint-Etienne



Des extensions linéaires entre les villages, il y en a d'autres exemples comme entre Villers Notre-Dame et Villers Saint-Amand à Ath, entre Haccourt et Hallembaye à Oupeye (figure 6), entre Meslin l'Evêque et le Faubourg de l'Ermitage à Ath, entre Rivage, Liotte et Fraiture à Sprimont ; ces extensions ont pour effet de faire des différents villages une grande nébuleuse d'habitat.

Figure 6 - Extension de l'habitat entre Haccourt et Hallembaye

Source : Schéma de Structure de Oupeye



- Une extension diffuse de nouvelles constructions aux abords des villages comme la butte du Mont de Mainvault et la Bigaude à Ath.
- Enfin, quelques opérations de colmatage des terrains restés vides au coeur de l'habitat (Ligne) ou la densification de zones de banlieues (faubourg de Mons ou de Tournai à Ath) ou de lotissements où la rareté du terrain se fait sentir (Rixensart).

### 2.3.2. Des obstacles physiques

Des parcelles sont caractérisées par une pente accentuée et par la présence de talus qui rend leur urbanisation délicate: citons les rues de Pontisse, Volders, Trou du Moulin et Roi Albert à Oupeye ou les rues de la Quenique et de Mont Saint-Guibert à Court Saint-Etienne, à Maffle (Ath) ou à La Roche (Court Saint-Etienne).

Fortes pentes en zone constructible

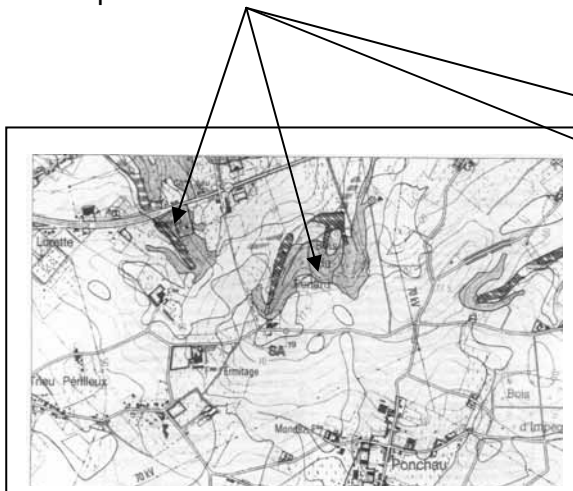


Figure 7 – Maffle (Ath)

Source : Schéma de Structure de Ath

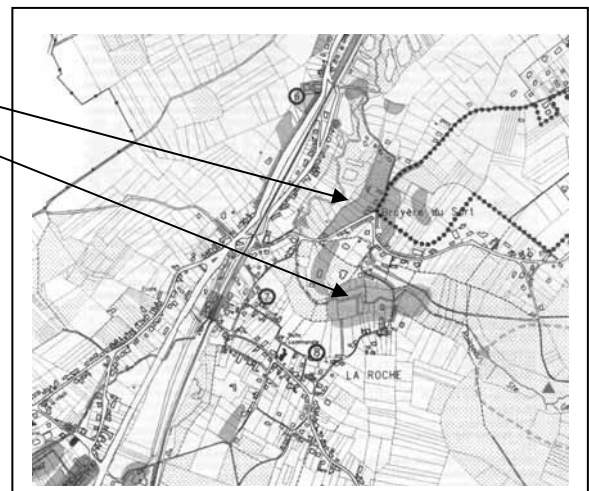


Figure 8 – La Roche (Court Saint-Etienne)

Source : Schéma de Structure de Court St Etienne

Une zone d'extension de l'habitat sur la route entre Fraiture et Liotte (Sprimont) se présente

sous la forme d'un versant escarpé taillé dans la roche, espace difficilement constructible.

Des zones humides peuvent également décourager la mise en valeur de certains terrains comme c'est le cas des alentours de la ferme de Han à Court Saint-Etienne.

### 2.3.3. Des obstacles environnementaux

Des zones d'aménagement différé constituent des réserves foncières. Souvent situées au centre de larges îlots villageois, parfois dans des zones paysagères sensibles, elles requièrent pour leur mise en oeuvre des mesures particulières d'aménagement et de réglementation en vue de préserver le caractère des lieux. C'est le cas, par exemple, d'une zone d'aménagement différé située aux abords du chemin du Berceau et de la rue de la Grande Carrière à Ath et nécessitant une étude en vue de son intégration paysagère.

On admet que certaines zones doivent être protégées en raison de leurs caractéristiques paysagères actuelles. Citons la zone d'habitat au nord-ouest de Foucaumont à Ligne (Ath), les voies d'accès au village d'Ostiches (Ath) dont l'urbanisation entraînerait une altération du paysage et la dilution de l'habitat dans l'espace rural ou la vallée de la Thyle à Court Saint-Etienne (figure 9).

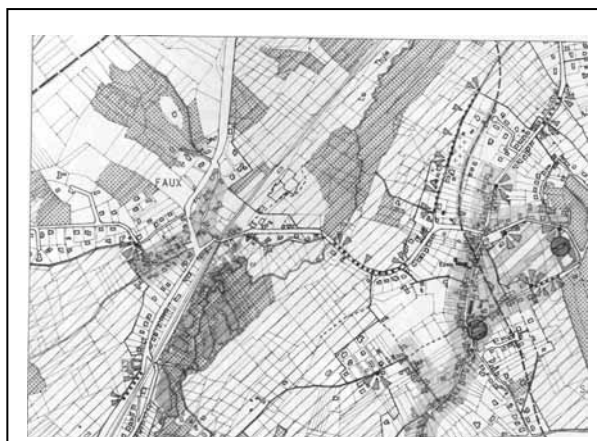


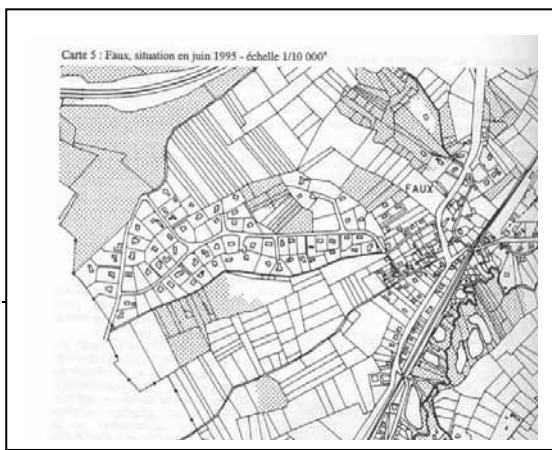
Figure 9 – Structure paysagère autour de la Vallée de la Thyle à Court Saint-Etienne

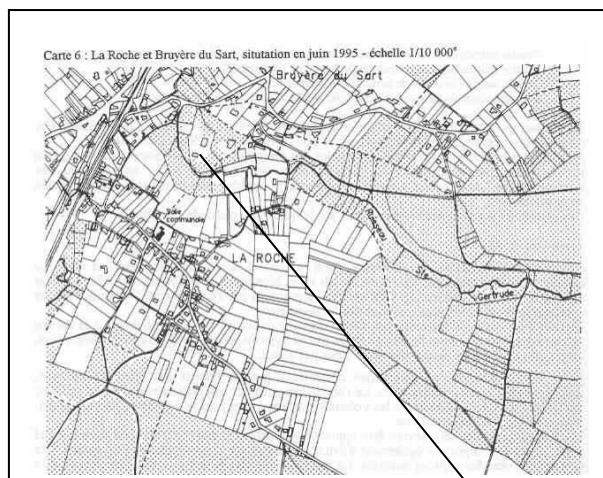
Source : Schéma de structure de Court Saint-Etienne

Des zones constructibles en certains lieux mériteraient des prescriptions particulières de protection de l'environnement, comme par exemple le long d'un ruisseau, rue du Sept juillet à Ath ou le fond du vallon de Ruchaux à Court Saint-Etienne.

### 2.3.4. L'absence de voiries

L'analyse du parcellaire bâti des communes a mis en évidence la présence en divers lieux des noyaux d'habitat de terrains enclavés. Dans certains cas, il n'a pas été réservé de possibilités de voies de pénétration à partir de la route principale ; dans d'autres, des plans d'aménagement doivent prévoir des possibilités d'atteindre ces terrains. On peut citer le fonds des parcelles de la rue Masbourg à La Roche (Court Saint-Etienne), des terrains enclavés dans l'îlot central du village d'Autrepe (Ath), des terrains enclavés à Lanquesaint (Ath), l'intérieur de l'îlot formé par les rues du Château d'Eau, de l'Arbre Saint-Roch et du Pré de la Haye à Oupeye, par les rues du Canal, des Tavernes, l'Allée Verte et l'avenue Reine Elisabeth à Haccourt (Oupeye), par les rues Haie Martin, Milmort et Fexhe-Slins, Fexhe-Slins, Grand Aaz, Haxhe, Boux, Ponçay et Vinâve à Hermée.





ent doit accompagner la mise en valeur de certains lotissements. Un îlot de Bourgeois (Rixensart) s'urbanise petit-à-petit le long de la voirie principale sans pour autant réserver des passages libres entre les parcelles à front de rue pour permettre la création de nouvelles voiries.

Zone d'aménagement différé

Début d'urbanisation autour de la zone

Parcelles enclavées

Figure 10 – Faux (Court Saint-Etienne)

Source : Schéma de Structure de Court Saint-Etienne

Un schéma de circulation cohérent

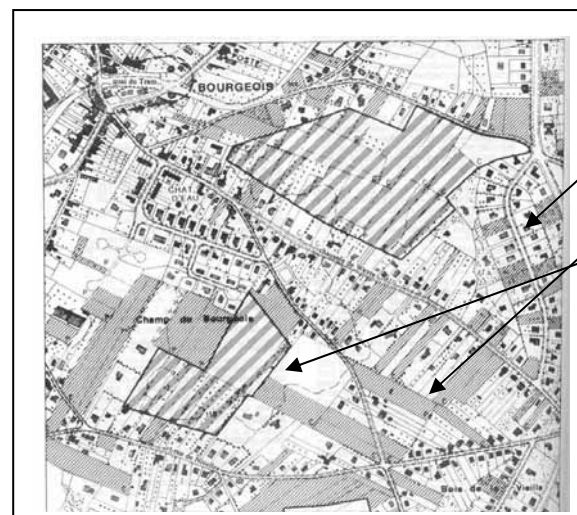


Figure 12 – Zone d'aménagement différé à Bourgeois (Rixensart)

### 2.3.5. La nécessité d'une densification harmonieuse

Le cas de Rixensart est typique de cette problématique. En raison de la rareté du terrain et de son coût, les quartiers de la commune ont tendance à se densifier. Ainsi, dans le centre de Rixensart, on prévoit la démolition de propriétés bâties afin d'y reconstruire des bâtiments plus importants. Le schéma de structure s'oppose à cette densification excessive du centre. A Bourgeois-Bassette, autre quartier de Rixensart, le plan directeur de 1982 prévoyait déjà que le vallon proprement dit de la Bassette ne devait en aucun cas se densifier.

### 2.3.6. L'absence de pression de l'urbanisation

Le cas de Sprimont est évocateur d'une offre potentielle de terrains supérieure à la demande de logements. En plus de la quantité excessive de terrains, la disposition des terrains mérite de nombreuses critiques. Le mépris de la structure traditionnelle de l'habitat en hameaux concentrés et l'absence d'ordre de priorité de l'urbanisation ont pour effet une dispersion maximale de l'habitat et une déstructuration de la commune. Dans ce sens va donc la zone d'extension de l'habitat entre Fays et Chaply dont l'urbanisation bouleverserait les structures anciennes et serait moins dense et



monofonctionnelle. Par contre, les villages d'Hayen, Hautgné et Betgné, enclavés dans une zone d'habitat réduite du plan de secteur ont limité leur envahissement par des nouvelles constructions.

Figure 13 – Extension de l'habitat autour de Sprimont

Source : Schéma de Structure de Sprimont

### 2.3.7. L'ordre de priorité dans l'occupation des zones d'aménagement différé

Les communes disposent encore sur leur territoire de zones d'aménagement différé qui sont situées à proximité des noyaux d'habitat. Celles-ci devraient être équipées d'un réseau de voiries pour être rentabilisées. On peut citer le cas de la zone d'aménagement différé à Court Saint-Etienne entre le chemin de fer, la rue Sambrée et la rue Suzeril, la zone d'aménagement différé au Nord-est de Hermée en contact avec la zone d'habitat d'Oupeye.

Néanmoins, si le plan de secteur détermine des zones d'aménagement différé destinées à recevoir toute affectation voulue par la commune, ces terrains constituent une réserve foncière dont il faut programmer dans le temps la valorisation. Le schéma de structure fournit alors des indications quant aux principes qui devront présider à l'urbanisation des zones et quant à l'ordre de priorité d'urbanisation de celles-ci.

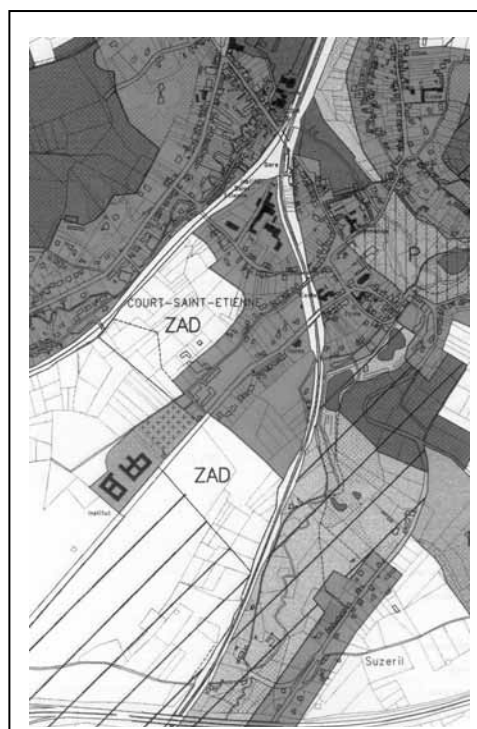


Figure 14 – Zone d'aménagement différé à proximité du centre de Court Saint-Etienne

Source : Schéma de Structure de Court Saint-Etienne

## 3. CONCLUSIONS

Les résultats de l'analyse régionale aussi bien que ceux de l'analyse locale soulignent le rôle de la pression foncière dans le développement du processus de densification des noyaux d'habitat. La commune de Rixensart est un terrain propice à ce phénomène. De par la rareté du terrain et le coût y associé, des opérations de densification des quartiers centraux de la commune et même des lotissements voient le jour.

De manière générale, la densification des noyaux d'habitat se heurte à la tendance encore actuelle des habitants qui choisissent leur lieu d'habitat dans des zones de dispersion. Ce phénomène est moins important aujourd'hui qu'il ne le fut dans les années quatre-vingt mais il perdure.

S'il est difficile de lutter contre les logiques des habitants, il est possible par contre d'œuvrer à la densification des noyaux d'habitat par des politiques d'aménagement appropriées. Ainsi, les opérations de rénovation urbaine ou l'encouragement à la réhabilitation du bâti ancien sont deux outils de réappropriation des centres, comme on l'a vu dans le cas de la ville d'Ath et du centre ancien de Rixensart. La réalisation de schémas de circulation et la planification des voiries sont autant d'outils indispensables à mettre en place dans les communes pour gérer les zones d'habitat encore constructibles et éviter la présence de parcelles enclavées.

Enfin, la densification des noyaux d'habitat doit se faire de manière harmonieuse. Il faut, d'une part, tenir compte des niveaux optimaux de densité recherchés par les habitants ; le dépassement de ces taux risquerait de rendre les communes moins attractives. D'autre part, toute opération de densification doit s'accompagner d'études d'incidences environnementales et paysagères afin de ne pas nuire à la qualité du milieu.

## Chapitre II - LES ESPACES URBAINS (1)

### 1. PROBLEMATIQUE

Les centres urbains enregistrent une décroissance de leur population résidente dans la majorité des villes wallonnes. Bien qu'abusif, le lien univoque entre les caractéristiques typologiques des logements proposés dans ces villes et l'hémorragie démographique est encore souvent relevé. Une mauvaise qualité du bâti, des conditions de logement précaires, une offre inadaptée sont pourtant autant de facteurs qui jouent leur rôle dans ce phénomène. Mais une gestion trop sectorisée et une approche décontextualisée ne peuvent conduire qu'à des solutions imparfaites, car incomplètes, des problématiques. En effet, ce n'est qu'en élargissant les points de vue et en passant de la notion de logement à celle d'habitat, c'est à dire de l'environnement dans lequel évolue l'habitant, que l'on pourra produire des solutions et méthodes de gestion plus efficaces, plus satisfaisantes et plus « durables ». Le programme de travail mené lors de la subvention précédente nous a permis de définir, préciser et valider quelques-unes de ces notions telles que le « fragment urbain », base de nos études de cas et source des sentiments de (in)satisfaction des habitants.

Dans une optique prospective et surtout opérationnelle, l'étude aura pour objet de rechercher les critères de réappropriation des centres urbains : analyser la situation actuelle en matière d'attractivité résidentielle des centres urbains et des différents quartiers, rechercher les facteurs explicatifs de ces variations de choix de localisation résidentielle des habitants, émettre des propositions en matière de choix stratégiques des pouvoirs publics, propositions différenciées suivant les caractéristiques des centres urbains.

### 2. METHODOLOGIE

Les travaux actuels s'inscrivent dans la continuité de ceux que nous avons entamés sur base d'études de cas réalisées dans des quartiers urbains. Pour rappel, l'objectif de ces études de cas ne sont pas d'ordre sociologique. Nous ne cherchons pas à catégoriser avec précision les opinions de différentes populations sur une série de problèmes bien identifiés mais visons plutôt à déterminer les raisons profondes qui forgent les appréciations, les sentiments de quelques personnes qui pratiquent un espace urbain donné. Cet espace n'est a priori pas défini puisqu'il appartient à chaque « usager » d'en fixer les limites et le contenu. Notre objet d'étude reste donc le quartier, l'îlot, le fragment urbain, autrement dit le milieu physique supportant les pratiques courantes des habitants de ce milieu.

---

<sup>1</sup> Pierre Mathus – LEPUR - ULg

Dans le rapport final de la subvention précédente, nous notions déjà : « Afin d'accéder à cette connaissance, nous proposons donc d'utiliser un intermédiaire, une interface, assurant la liaison entre « ce qu'est le quartier » et « ce vers quoi il devrait tendre ». En effet, l'objectif poursuivi est de rechercher les raisons profondes qui conduisent à la satisfaction et/ou à l'insatisfaction de l'usager. C'est donc en analysant les différentes formes de l'expression de celles-ci en regard des problématiques liées au fragment urbain étudié que l'on pourra accéder aux éléments signifiants de ce fragment. L'intention étant de superposer les exigences et besoins de l'habitant avec les caractéristiques du milieu physique qu'il pratique afin qu'apparaissent des priorités d'action. La problématique générale s'organise donc autour de deux systèmes : un humain (l'habitant) et un « physique » (l'habitat). C'est en juxtaposant ces deux systèmes que les éléments du fragment urbain sur lesquels il est nécessaire d'agir pour rencontrer les critères de satisfaction apparaîtront. »

Bien entendu, cet extrait est toujours d'actualité.

La méthode employée s'appuie sur deux éléments fondamentaux que nous rappelons ci-après :

### **Entretiens**

Le corps de l'information a été acquis par l'intermédiaire d'un nombre limité d'entretiens non directifs auprès d'habitants et de représentants d'organismes publics ou semi-publics dont les actions et/ou préoccupations touchent le quartier concerné par l'étude. Un guide d'entretien reprenant l'ensemble des thématiques à aborder a été élaboré afin d'assurer la bonne couverture de celles-ci.

Ces entretiens ont été menés par une personne ayant une bonne habitude de cette pratique, en l'occurrence un anthropologue urbain.

Une attention particulière a été donnée aux informations susceptibles d'affiner les modèles comportementaux globaux issus d'enquêtes menées à plus larges échelles et sur des groupes d'individus et de ménages quantitativement plus conséquents.

C'est pourquoi un nombre restreint d'entretiens (une dizaine par cas) ont été menés par le biais desquels nous recherchons constamment les éléments nouveaux. La méthode consiste donc à aller le plus loin possible avec chaque individu et non de survoler l'opinion d'un large panel avec des questions généralistes dont on ne pourrait tirer que peu d'enseignements nouveaux ou opérationnels (si ce n'est une nouvelle actualisation de l'information déjà disponible). Notre ambition est d'analyser les processus réellement vécus et perçus et de déceler les reconstructions de scénarios a posteriori ou les idéalizations/dramatisations que ne manquent jamais de proposer des personnes interrogées sur elles-mêmes. L'utilisation des cartes mentales devraient nous permettre de mieux cerner ces processus.

### **Cartes mentales (ou cartes cognitives)**

Toujours dans le but d'affiner nos informations et les modèles que nous désirons confronter, nous employons la méthode dite des cartes mentales afin d'appréhender la représentation qu'a l'individu de son habitat. Il est utile de rappeler que toute notre méthodologie est axée sur l'expression de l'habitant – de l'individu – ses comportements et les raisons qui régissent ces comportements lorsqu'elles existent.

Les cartes mentales sont l'expression de l'espace subjectif des individus et constituent de ce fait un support intéressant car il permet de confronter pratiques, connaissances et stratégies individuelles afin de repérer les rapports qu'entretient le « dessinateur » avec l'espace. Tous les éléments significatifs de l'espace urbain que nous considérons peuvent y être représentés et viennent enrichir les informations acquises par l'intermédiaire d'entretiens plus traditionnels.



Pratiquement, au cours de l'entretien, il est demandé à l'interviewé de dessiner sur une page A4 et de mémoire le plan de ce qu'il considère comme son quartier. A partir de là, ce « premier jet » sert de support à la suite de la discussion et s'enrichit au fur et à mesure pour aboutir à une description graphique et surtout sémantique parfois très poussée de l'espace des pratiques de cette personne.

### **3. CHOIX DES ETUDES DE CAS**

La méthodologie trouve donc son terrain d'application dans des espaces urbains que nous assimilons en première approche à des quartiers. Cette notion de quartier, relativement bien assimilée par tous, peut néanmoins prendre plusieurs formes et se décline en quasiment autant de variantes qu'il n'y a de quartiers. Ils sont pourtant identifiables, démontrent des aptitudes diverses à l'appropriation et constituent souvent un lieu de pratiques et d'appréciation fondamental. Le quartier est une « unité » à laquelle il est commode de s'accrocher.

La logique et la cohérence de nos travaux voulaient que l'on poursuive des études de cas de même type que ceux réalisés lors de la subvention précédente et nous nous sommes donc basés sur des critères de sélection similaires à ceux utilisés jusqu'à présent. Il n'est sans doute pas inutile de rappeler ces critères de choix.

#### **3.1 CHOIX DE DEUX CAS : BOMEL (NAMUR) ET ATH**

A l'aube d'entamer une nouvelle série d'études de cas, nous désirions mieux cerner certains effets des modifications importantes du milieu urbain sur les pratiques des habitants. Etant donné que nous avons toujours été guidés par la dynamique des processus plutôt que par le processus lui-même, il nous semblait intéressant de nous focaliser ici sur des espaces urbains situés, géographiquement, politiquement ou symboliquement, au cœur d'entreprises modificatrices du milieu.

Deux situations nous sont rapidement apparues comme particulièrement appropriées : tout d'abord les modifications importantes entourant la gare de Namur, particulièrement dans les quartiers situés au nord de celle-ci et ensuite la ville de Ath dans sa partie intra-muros dont les investissements importants concédés pour ses espaces publics depuis une dizaine d'années nous intéressaient quant à leurs effets sur la satisfaction des habitants.

Nous sommes donc ici face à deux types de mutation assez distincts. L'un, à Namur, qui est plutôt une conséquence indirecte du développement d'une gare importante et de l'implantation à proximité de bâtiments publics (MET) sur un quartier péri-central, et l'autre, à Ath, qui concerne principalement la partie intra-muros de la ville et qui est directement liée à la volonté d'améliorer la qualité des espaces urbains concernés.

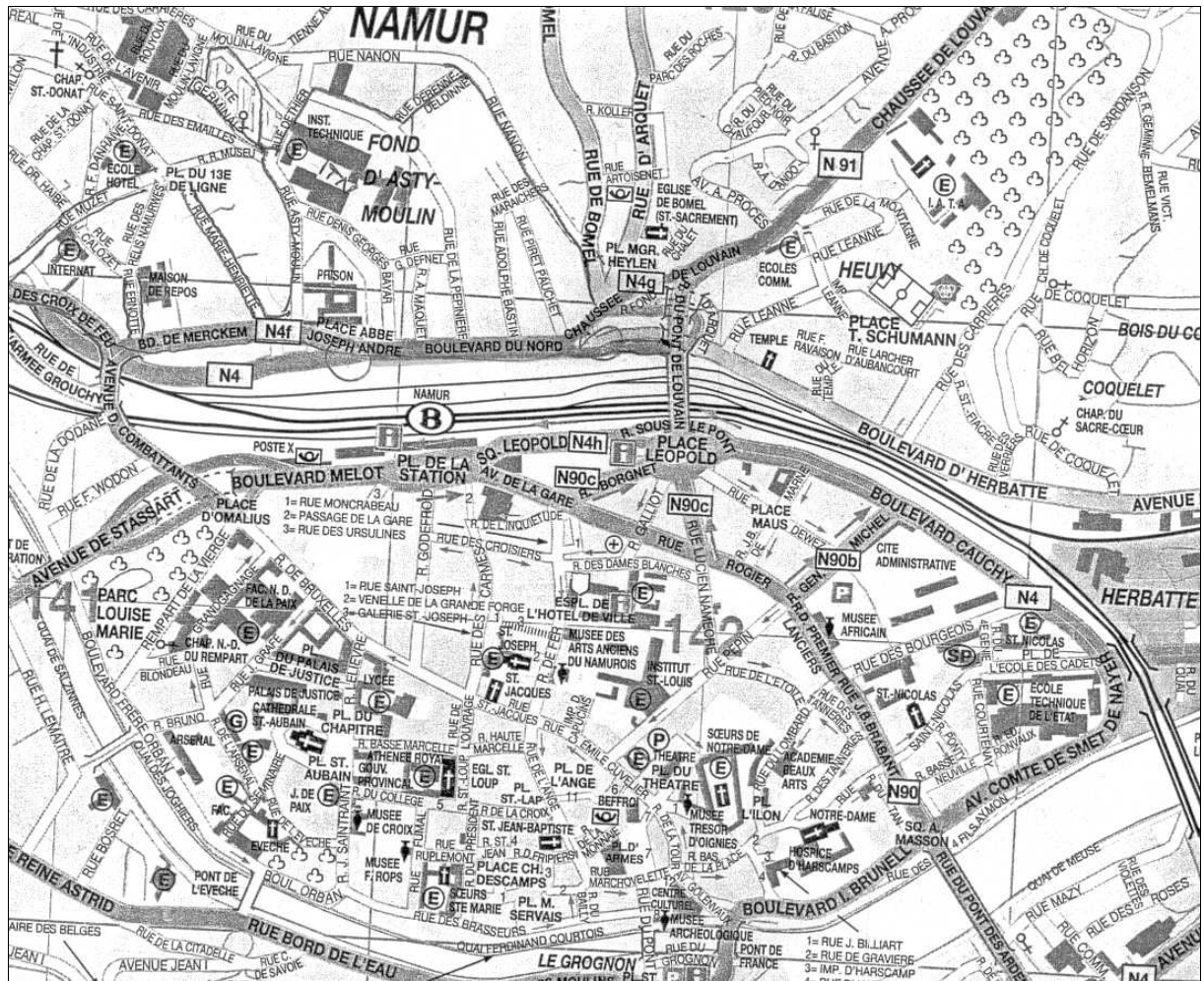
#### **3.2 ANALYSES DIFFERENCIEES DES CAS**

Sans vouloir rentrer dans trop de détails qui apparaîtront de toutes façons dans la suite du rapport, il nous paraît important de signaler que les deux cas que nous avons étudiés n'ont pas été abordés de façon totalement identiques. Certes, les outils employés et la méthode sont les mêmes mais nous avons porté notre attention sur des éléments différents suivant le quartier sur lequel nous travaillions. En effet, la part prise par les éléments constitutifs de ces deux quartiers (tels que les espaces publics, les modes de transports, les services et commerces, le type de logement, etc.) est très variable et chacun d'eux est confronté à une situation et à une dynamique génératrices de satisfaction ou non mais de manière différenciée. Ceci explique les différents « styles » d'analyse rencontrés dans la suite du texte.

## 4. ANALYSE DU QUARTIER DE BOMEL-HERBATTE (NAMUR)

### 4.1 SITUATION GEOGRAPHIQUE

Les quartiers de Bomel et Herbatte se situent au Nord de la gare, laquelle sépare le centre-ville desdits quartiers. Bomel est établi à la fois sur les coteaux du Houyoux et de l'Arquet, et dans les alluvions. Ainsi, Bomel se trouve être, et c'est le cas d'Herbatte également, dans un paysage offrant deux types de relief : une surface plane (le long des boulevards du Nord et d'Herbatte) et un relief en déclivité (en direction de Champion et Bouge).



Plan de Namur (la « corbeille ») et Bomel-Herbatte au nord.

Au niveau des voies de communication, Bomel et Herbatte se situent à cinq minutes en voiture de l'autoroute E411 dont l'accès se fait via la chaussée de Louvain. Non loin se trouve l'échangeur de Daussoulx assurant l'accès à l'autoroute de Wallonie (E42).

Bomel et Herbatte sont situés à des points cruciaux, des nœuds routiers importants. De fait, les boulevards du Nord et d'Herbatte ainsi que la chaussée de Louvain drainent une circulation dense dans la mesure où les personnes qui travaillent à Namur et qui descendent de Saint-Servais, Champion, Bouge empruntent l'une ou l'autre de ces voies. Par ailleurs, les boulevards du Nord, d'Herbatte et la chaussée de Louvain viennent « se jeter » en un même lieu : le Pont de Louvain. Celui-ci se retrouve dès lors, l'accès routier principal pour rejoindre le centre-ville.

Le boulevard du Nord, au trafic dense (plus de 20.000 voitures par jour), est censé devenir au terme des aménagements en cours actuellement, une voie locale. Ainsi, la circulation devrait se faire via le tunnel construit au niveau -1 de l'immeuble du MET (le long du boulevard du Nord qui borde les voies de chemin de fer), ce qui ne manquera de poser de sérieux problèmes dans la mesure où les poids lourds ne pourront emprunter ce tunnel, faute d'une hauteur sous plafond suffisante.

Par ailleurs, Bomel est localisé à l'extérieur de ce qu'on appelle « la corbeille », le centre de Namur, ceinturé par la Sambre, la Meuse et le chemin de fer. Bomel s'est développé au cours du temps entre les grands axes que sont la chaussée de Louvain, la rue de Gembloux, et le boulevard du Nord. La tendance actuelle confirme cette urbanisation qui croît plus encore au nord de Bomel avec des nouveaux quartiers tels que le Clos des Mésanges par exemple, au-delà des anciennes carrières.

## **4.2 DESCRIPTION GENERALE**

### **4.2.1 Transports**

Au niveau des transports en commun, les habitants de Bomel-Herbatte peuvent bénéficier du train avec la gare toute proche (et du TGV qui fait le lien avec les grandes villes européennes). Par ailleurs, trois lignes de bus traversent Bomel pour lier Namur-gare à Daussoulx, Champion et le Pied-Noir. Quant à Herbatte, il est doté de lignes de bus qui font le trajet jusque Beez et Bouge. La fréquence de ces navettes est de toutes les demi-heures en période scolaire avec des bus jusque 22 heures environ.

### **4.2.2 Population**

Au niveau de la population, Bomel-Herbatte comprend 2.599 habitants<sup>2</sup>. Sur près de dix ans, aucune évolution tangible n'est à relever. Tout au plus une centaine de personnes s'est officiellement installée à Bomel-Herbatte depuis 1981, année au cours de laquelle l'INS recense 2.487 résidents. Comme nous l'avons fait lors de notre étude du quartier de Sainte-Marguerite à Liège, nous ne pouvons que répéter la prudence qu'il y a lieu de tenir face à de tels chiffres concernant la population de quartiers où prolifèrent garnis, studios et kots. Ce type de logement étant principalement destiné à des habitants qui n'y sont pas domiciliés et donc non repris sur les statistiques officielles.

Bomel est en outre un des quartiers de Namur où, chiffres à l'appui, il y a une relativement grande concentration de minimexés : les estimations sont de l'ordre de 10% de la population totale (POULAIN M., 1999). Les logements sociaux sont nombreux (Foyer bomelois sis rue de Bomel par exemple) et les œuvres caritatives foisonnent sur place et accueillent en leurs murs les plus démunis. Mais le fait de tenir compte de la population carcérale hausse très probablement les chiffres ; le quartier de Bomel compte effectivement à l'extrême ouest du boulevard du Nord, une maison d'arrêt.

### **4.2.3 Fonctions**

Au niveau des services présents dans Bomel, les besoins principaux sont rencontrés pour ce qui est de la Poste, des banques, des pharmacies, médecins, kinésithérapeutes, dentistes, etc. Un hôpital (Saint-Luc) se trouve à cinq minutes en voiture.

Au niveau des bâtiments administratifs, il y a l'immeuble récent du MET mais qui n'a que peu d'intérêt pour les habitants, le bâtiment Belgacom (rue des Relis Namurwes et rue Léanne), un futur bureau du Forem (boulevard du Nord), la Capac, etc.

---

<sup>2</sup> Statistiques de l'INS, Bruxelles, 1999.

Bomel est un quartier caractérisé essentiellement par de l'habitat, lequel se compose en majeure partie de petites maisons ouvrières situées dans le bas de Bomel. En revanche, à mesure que l'on monte dans Bomel, direction Transvaal, on découvre des habitations plus récentes, de style petite villa clé sur porte ou de style ferme flamande. De plus, quelques maisons et ce, du côté d'Herbatte sont plus imposantes dans leur gabarit et se rapprochent des maisons bourgeoises (rue Léanne par exemple).

Au niveau du coût des habitations, les propriétaires interviewés<sup>3</sup> ont trouvé à Bomel un logement moins cher qu'en ville, c'est d'ailleurs une des raisons<sup>4</sup> pour laquelle les Restos du Cœur se sont fixés à Bomel.

Depuis la construction des bureaux du MET, « *le mouvement immobilier est très calme* »<sup>5</sup> assure Claude Rousselle du Service de l'Urbanisme de la Ville de Namur. Il poursuit en ces termes : « *mais ça va venir car des promoteurs cherchent déjà à s'installer. C'est le cas pour l'îlot Ansotte où on va construire des bureaux et quand les aménagements du boulevard du Nord seront terminés, la pression augmentera, ce sera attractif car il y a la gare, les bus, taxis et services à côté (...)* Il y a une augmentation du foncier depuis que le MET est installé mais face à l'aménagement du boulevard du Nord, le privé n'a pas encore embrayé ». Sa collègue, Nathalie Nitelet, abonde dans ce sens : « *Il est encore un peu tôt pour qu'on observe un changement et pour que le privé se mette à rénover* »<sup>6</sup>.

#### 4.2.4 Activité commerciale

La fonction commerciale est marginale à Bomel : on trouve ça et là des petites épiceries (principalement des night-shop), boulangeries et autres librairies de quartier qui permettent de vivre au quotidien. Par ailleurs, si l'activité commerciale paraît plus dense en périphérie de Bomel à savoir sur le boulevard du Nord, les magasins présents ont tendance à péricliter et partir au bénéfice de petits snacks et restaurants ainsi qu'au profit de services et/ou administrations tels que le Forem, l'Université de paix, un centre de planning familial. Le « déficit » de Bomel en magasins est comblé par la présence en suffisance de surfaces commerciales (alimentaires et autres) sur la chaussée de Louvain à Bouge. D'autres grands magasins sont disséminés, en représentation moindre cette fois, à Saint-Servais et à Herbatte. Enfin, rappelons que le centre et ses commerces sont tout proches de Bomel.

Pour compléter le tour de l'activité économique du quartier, on peut encore signaler la présence de quelques petites entreprises qui travaillent dans l'électricité, la carrosserie, la quincaillerie. Bomel abrite un abattoir, aujourd'hui désaffecté.

A l'heure actuelle, et conjointement au nouveau bâtiment du MET, la SNCB a construit une dalle au-dessus de ses voies de chemin de fer. Cette dalle doit accueillir en son premier niveau, des surfaces commerciales et des services (guichets d'information) et en second niveau, un projet de complexe cinématographique. But de l'opération : « *La création d'un pôle attractif au-dessus de la dalle de la gare répond à un souci du schéma de structure de dynamiser le cœur de la ville et d'éviter la création à l'extérieur de la zone urbaine de pôles d'activités qui appauvriraient le centre ville* » (POLY'ART, 1999). Toutefois, le projet de cinéma en question accueillerait 25.000 places, ce qui laisse présager de futurs problèmes de parking.

<sup>3</sup> Propriétaires qui habitent dans le bas de Bomel et au début d'Herbatte.

<sup>4</sup> Avec le fait que Les Restos trouvaient également « *plus pertinent de s'installer dans un quartier défavorisé* », selon Isabelle Dehoubert, Responsable du personnel de l'association.

<sup>5</sup> Entrevue du 01/02/01.

<sup>6</sup> Entrevue du 05/02/01.

#### 4.2.5 Vie associative

La vie associative présente à Bomel est largement développée. Citons l'asbl « Les œuvres de la paroisse » qui organise entre autres la fancy-fair annuelle et autrefois, la brocante reprise dorénavant par la Ville, une garderie, des scouts. Parallèlement, il y a un comité de quartier Bomel-Herbatte qui a vu le jour voici trois ans, dans le but de défendre les intérêts des habitants <sup>7</sup>.

Bon nombre d'associations, institutions à caractère social sont présentes à Bomel comme à Herbatte : Les P'tits Riens, les Restos du Cœur, un refuge pour femmes battues, des centres d'accueil pour sans domiciles, un centre de planning familial, des ateliers protégés.

#### 4.2.6 Sports, loisirs et enseignement

Au niveau des infrastructures de loisirs et sportives, celles-ci sont limitées sur Bomel, citons néanmoins une école de danse, une bibliothèque et une Bdthèque (non subsidiées par le secteur public, tournant avec des bénévoles uniquement). Des clubs de gym, tennis, basket, terrains de foot existent à proximité de Bomel dans les salles de sport ou enceintes des écoles avoisinantes (communale : Heuvy, secondaires : ITN, IATA). Un bassin de natation existe également à Saint-Servais (10 à 15 minutes à pied). Même si ces infrastructures sportives sont limitées en nombre comme écrit plus haut, on en trouve néanmoins facilement dans les alentours de Namur (Jambes, Saint-Servais, Malonne, Salzinnes).

Au niveau des écoles présentes sur les territoires de Bomel et Herbatte, elles sont bien représentées. Bon nombre d'établissements scolaires (maternel, primaire, secondaire et même supérieur universitaire et non universitaire) gravitent alentour : Heuvy et Champion entre autres sans oublier ceux du centre-ville.

### 4.3 LIAISON BOMEL-HERBATTE/CENTRE-VILLE

Les réflexions concernant la liaison centre-ville/Bomel-Herbatte ne datent pas d'aujourd'hui. Depuis des années, cette liaison fait couler beaucoup d'encre et alimente les conversations. Objectivement, les infrastructures existantes semblent assurer une liaison entre Bomel-Herbatte et le centre-ville. Les infrastructures permettant cette liaison se comptent au nombre de trois :

- **la passerelle d'Herbatte** : elle relie le boulevard du même nom au boulevard Cauchy. Elle enjambe les lignes du chemin de fer. Destinée à un usage exclusivement piétonnier, on y accède uniquement par des escaliers. A partir du boulevard Cauchy, il y a encore environ deux kilomètres pour atteindre le centre-ville ;
- **le passage sur la dalle de la gare** : passage couvert qui se situe également sur les rails du chemin de fer. A l'instar de la passerelle d'Herbatte, il est réservé aux piétons mais à cette différence près que l'accès présente trois alternatives : l'escalier, l'escalator ou l'ascenseur. Il est à signaler que ces trois options sont présentes à une extrémité seulement du passage, du côté du boulevard du Nord exactement ;

---

<sup>7</sup> On note que la vocation première de ce comité est principalement de défendre les habitants face aux agressions présentes et à venir et non d'organiser des manifestations à caractère culturel ou festif.

- **le Pont de Louvain** : voie de trafic intense : 30.000 véhicules l'empruntent chaque jour (POLY'ART, 1999). A l'intersection (côté nord) des boulevard du Nord et chaussée de Louvain, le pont est un élément « fort » de la liaison Bomel-Herbatte/centre-ville : d'une part, il est, sur les trois liaisons dont il fait partie, la seule accessible par les autos et camions et d'autre part, il constitue la jonction la plus proche en voiture avec le centre namurois (avant le Pont de Merckem). Quelques fragments discursifs des interviewés confirment le « statut » du pont de Louvain comme élément fort. Ainsi, pour M. D., « *le pont de Louvain est un élément extrêmement structurant, c'est la principale artère qui nous relie au centre-ville, ici à Léopold (square)* »<sup>8</sup>. Nous remarquons également que le pont de Louvain est un élément repris non seulement dans le discours mais aussi dans le schéma du quartier esquissé par chaque personne interviewée (carte mentale). C'est de toute évidence un élément qui compte.

#### 4.4 PRATICABILITE DES LIAISONS BOMEL-HERBATTE/CENTRE-VILLE

De fait, les liaisons existent entre Bomel-Herbatte et le centre ville. Vu sur un plan, c'est d'ailleurs ce qui pourrait paraître comme une situation privilégiée pour ce quartier résidentiel et calme à un jet de pierre d'un centre urbain important. Les faits vont toutefois nous faire déchanter quelques peu. Car d'une part, les infrastructures de liaison sont d'une praticabilité très relative et d'autre part, viennent s'y ajouter des barrières visuelles et symboliques très fortes entre Bomel-Herbatte et la corbeille.

On peut affirmer que ces jonctions échouent dans leur mission d'accessibilité et par là même isole le quartier, victime ainsi d'un curieux paradoxe : des liaisons qui isolent ! Nous examinons ci-après les raisons de ce qui est ressenti comme un échec.

##### 4.4.1 La passerelle d'Herbatte

La passerelle d'Herbatte, nous l'avons vu plus haut, est accessible uniquement par des escaliers. Présents en amont et en aval de la passerelle, ces escaliers comptent beaucoup de marches (3 x 10 marches et 1 x 5 marches avec trois paliers). Par conséquent, les personnes à mobilité réduite (personnes âgées, invalides, voiturées) éprouvent des difficultés à franchir ce qu'il est convenu de qualifier d'obstacle et se voient en conséquence interdire l'usage de la passerelle et partant, l'accès à la ville, du moins par le chemin le plus court.

De plus, les personnes mobiles ne sont pas plus enclines à emprunter cet itinéraire. En effet, le confort fait défaut sur tout le parcours et une série d'éléments alimentent et vont dans le sens de la non-accessibilité et de l'insécurité. Les marches sont raides, la rampe d'appui est couverte de rouille, le muret en béton qui borde la passerelle s'effrite et les arcades commencent à laisser à nu leurs armatures en fer.

Il est perceptible que la passerelle n'est pas entretenue. Le constat s'étend : détritiques de toute sorte, et en particulier des canettes et des papiers, jonchent son parcours ; les mauvaises herbes envahissent les marches d'escalier comme les rigoles d'évacuation d'eau ; les grillages appliqués aux murets à mi-parcours sont rouillés et les murets sont taggés. Le revêtement (macadam) de la passerelle est gondolé, fissuré à certains endroits. Quant à l'éclairage, il se réduit à deux paires de « néons » installés au milieu du parcours ; les escaliers se contentent de la lumière diffusée par les poteaux d'éclairage des routes. Les pieds de la passerelle sont en terre battue. Un des pieds, situé boulevard Cauchy, n'est pas protégé des rails de chemin de fer, les grilles de sécurité étant retirées depuis quelques mois. Enfin, lorsqu'un train passe, les vibrations se transmettent à la passerelle qui se met alors à trembler.

<sup>8</sup> Interview réalisée le 21/03/01.

Une fois encore, l'absence d'entretien et de maintenance ont transformé un ouvrage d'art respectable et utile en un stigmate supplémentaire de l'aversion de la population pour le béton.

#### 4.4.2 Le passage sur la dalle

On accède à ce passage, dans le sens Bomel/centre-ville, au moyen de deux volées d'escaliers, d'un escalator et de deux ascenseurs. En théorie, l'accessibilité du passage en lui-même est assurée. Mais, selon les personnes interrogées, les ascenseurs fonctionnent peu ou pas et le même constat est fait pour l'escalator, ce qui ne laisse pas beaucoup le choix aux usagers. En effet, il reste l'alternative des escaliers traditionnels, lesquels ferment l'accès de nouveau aux personnes à mobilité réduite.

Le trajet effectué sur la dalle ressemble à un goulot étant donné sa largeur qui se rétrécit en allant vers les guichets provisoires de la SNCB et ce même parcours comporte plusieurs coudes ; ce qui une fois encore le rend impraticables aux personnes à mobilité réduite.

Par ailleurs, la nuit tombée, l'endroit est non seulement « *mal fréquenté* » mais aussi un endroit privilégié pour les racketteurs qui, aux dires des interviewés, se cachent derrière les piliers. D'aucuns parmi les sondés hésitent ou évitent carrément l'utilisation du passage sur la dalle ; ils s'en interdisent l'accès. L'efficacité de ce passage, en tant que liaison entre deux parties de la ville, est à nouveau effritée puisqu'il ne peut être emprunté dans de bonnes conditions d'accès et de confort, à l'instar de la passerelle dont nous venons de parler.

De plus, le passage, côté boulevard du Nord, est fermé quatre heures pendant la nuit. Par conséquent, celui ou celle qui désire faire une sortie en ville en allant à pied, se voit interdire l'accès de la dalle : « *Maintenant, le jeune de 20-25 ans qui veut aller picoler en ville, il va devoir faire un détour de 2 km donc il ne saurait plus aller en ville à pied. Il doit prendre sa bagnole. C'est scandaleux* »<sup>9</sup>. C'est en tout cas contraignant.

En prenant en compte le fait que l'accès en aval du passage est remis en question, c'est l'accessibilité générale vers le centre-ville qui est remise en cause. Les piétons mobiles et moins mobiles éprouvent des difficultés pour s'y rendre mais à défaut d'autres passages, ils se retrouvent contraints d'emprunter ce qui existe, si insatisfaisants soient ces aménagements.

Enfin, le passage au-dessus de la dalle de la gare est le passage le plus direct pour les piétons venant de Bomel et théoriquement est le passage le plus fréquenté. La fréquentation maximale se trouve être auprès de la population estudiantine des différents établissements situés à proximité (ITN, Faculté des vétérinaires, etc.).

#### 4.4.3 Le Pont de Louvain

Pourvu d'un bon éclairage public (six poteaux de part et d'autre de la chaussée), le pont comprend deux passages piétons. Les garde-corps sont en mauvais état mais ce n'est pas tant ce qu'il y a sur le pont qui est remis en question, c'est plutôt ce qui se trouve avant le pont, à savoir les obstacles qui entravent son accès : réseau complexe de voiries aboutissant à un large rond-point et absence de passage pour piétons.

Il reste que le pont de Louvain demeure, au vu et au su des interviewés, le parcours non pas le plus sûr mais un des moins pires.

---

<sup>9</sup> Interview de M. D., le 21/03/01.

#### 4.4.4 Accessibilité dans le discours

Dans leur discours, au niveau de l'accessibilité de Bomel vers le centre-ville, les interviewés utilisent un vocabulaire qui traduit assez clairement les difficultés rencontrées. Ainsi, « franchir », « limite », « rideau de fer », « labyrinthe », « parcours du combattant », « barrière », « subir », « souffrance », « chinoiserie » viennent alimenter en force et imaginer les descriptions de leurs parcours vers et sur les dalle, passerelle et pont. A cet égard, non seulement les discours témoignent des difficultés rencontrées dans la liaison Bomel/centre-ville mais le discours de personnes extérieures à Bomel abonde aussi dans ce sens. C'est le cas des ingénieurs du bureau d'études POLY'ART qui soulignent ce fait à plusieurs reprises. Pour eux, « *le domaine SNCB constitue une véritable césure dans la trame urbaine, confinant le centre-ville à la corbeille et reléguant les quartiers périphériques à un arrière pays sans relations directes avec ce dernier* » (POLY'ART, 1999).

Par ailleurs, les problèmes d'accessibilité Bomel-Herbatte/centre-ville se traduisent dans le discours mais à un autre niveau que le vocabulaire, c'est celui de la construction des phrases. Effectivement, lorsque les interviewés tentent d'expliquer leur cheminement pour rejoindre le centre, le débit se fait plus lent (ils réfléchissent) et le rythme plus saccadé (ils commencent une phrase, s'arrêtent, en recommencent une autre). On pourrait dire qu'il y a un parallèle entre les difficultés éprouvées pour rejoindre le centre et les difficultés éprouvées pour l'explication dans les mots. Autrement dit, la complexité des parcours s'actualise dans le discours ; ni l'un ni l'autre ne sont clairs, simples et assimilés.

#### 4.4.5 Les barrières

##### Barrières visuelles

Outre les défauts d'accessibilité liés à la médiocre praticabilité des liaisons avec le centre-ville, il transparaît qu'une voire plusieurs barrières visuelles s'établissent entre Bomel et la corbeille. De fait, c'est le cas pour cet habitant du boulevard du Nord qui, depuis la construction des nouveaux bâtiments du MET, se voit privé d'une partie de l'ensoleillement dont il jouissait. La gare et son bâtiment faisaient déjà une césure, le MET réitère cette coupure de Bomel par rapport au centre, lui donne de l'épaisseur plus encore et donne une consistance à cette barrière visuelle : « *Je souffre réellement en raison de ça* (il montre le MET en face). *En raison de ça. Ils se sont installés là sans demander quoi que ce soit, l'administration s'est installée là sans s'occuper de ce qui se passe devant, des gens qui seraient coincés par là. C'était notre seule orientation sud, elle est foutue (...)* C'est pas des choses à faire de mettre ça dans les noyaux des villes »<sup>10</sup>.

<sup>10</sup> Interview du 23/03/01.



Un second cas de barrière visuelle soulevé par un interviewé de la rue d'Arquet concerne l'îlot Saint-Luc<sup>11</sup>. A l'heure actuelle, cet îlot ne comporte plus qu'un seul immeuble. Autrefois, l'îlot était refermé, ce qui constituait pour cet habitant une gêne : il ne pouvait voir ce qu'il y avait au-delà des voies de chemin de fer. Il n'y avait pas de lien visuel avec le centre-ville. La situation actuelle lui convient. Il s'explique en ces termes : « *Avec les travaux, ça ouvre quand même sur la gare et sur la ville ici au bout (extrémité de la rue d'Arquet donnant sur le début du pont de Louvain) parce que l'ancienne clinique Saint-Luc bouchait tout. Maintenant, y a plus. Alors, on se demande s'ils ne vont pas reconstruire de nouveau de façon à tout recouper de ce côté-ci... ça, ce serait moche... parce que ça aère quand même hein. La rue d'Arquet, la rue de Bomel maintenant, ça donne sur Namur. Avant, pas. C'était coupé avec ce grand building qui barrait tout. C'était un peu dépressif comme ça. Maintenant, il y a de la vue, c'est bien* »<sup>12</sup>. Manifestement, ce lien visuel acquis ne fera pas long feu. De fait, une entreprise de construction va y ériger des immeubles de bureaux ; l'îlot va donc retrouver une occupation en volume et en surface qui va de nouveau faire écran.

A nouveau, rien ne semble fait pour contrecarrer cette absence de liaison entre les deux parties. Et le sociologue Michel Bonetti d'exposer : « *Pour de nombreuses personnes, le simple fait de pouvoir jouir du spectacle de la rue ou d'une cour, sans même avoir besoin de se pencher à la fenêtre ou de jeter un œil dehors (...) suffit à leur donner l'impression qu'elles ne sont pas coupées du monde* » (BONETTI M., 1994).

### **Barrières symboliques**

Dans le sillon de ces « liaisons paradoxales » et des obstacles qui les renforcent, un autre type de barrière peut entrer en ligne de compte, ce sont les barrières que nous qualifierons de symboliques.

Le premier exemple de barrière symbolique concerne le chemin de fer. Mais avant d'être une barrière symbolique, la gare est avant tout un obstacle physique. Et cet obstacle physique, une bonne partie des interviewés l'actualise dans le discours en usant des termes « *rideau de fer* » pour désigner la gare.

A côté de la touche d'auto dérision, cette dénomination est sans doute une prise de position, une prise de pouvoir des interviewés sur un espace qui leur « échappe » parce que précisément – et ce sont là les idées de Jean-François Augoyard –, la saisie de l'espace, son appréhension passe non seulement par le cheminement mais aussi par les mots (AUGOYARD J-F., 1979).

<sup>11</sup> Du nom de l'ancienne clinique Saint-Luc, démolie à présent. Cet îlot, appelé aussi îlot Ansotte, est coïncé au croisement opéré par le pont de Louvain, le boulevard du Nord, la chaussée de Louvain.

<sup>12</sup> Interview du 10/05/01.

Le second exemple montrant qu'il y a barrière symbolique se situe dans l'attitude des gestionnaires politiques namurois : une non prise en compte, une non considération de leur part est ressentie par tous les interviewés. Ainsi se plaignent-ils de la nonchalance des politiciens vis-à-vis de leur quartier. Ils ont l'impression que Bomel est délaissé et qu'il n'y a pas d'effort consenti pour améliorer la situation. Une habitante regrette cette politique consistant à cacher, à exclure Bomel du centre et partant, d'en faire et d'y mettre des exclus : *« C'est pas spécialement je vais dire un quartier qui est sûr parce que je crois que les politiques namurois par rapport à ce quartier-ci, elle va dans un sens, c'est tout mettre je vais dire les marginaux, les exclus parce que ça arrange bien, que c'est derrière la gare et qu'il y a personne qui le voit. Avant, ils étaient au centre de Namur, maintenant, ils ont amélioré le centre de Namur, alors il faut bien les expulser, enfin les expulser, les reloger et les mettre ailleurs. Il y a une certaine volonté de les mettre en-dehors de la corbeille parce que dans la corbeille, c'est pas tellement bien d'avoir ce genre de population. Donc on les met dans un quartier où on ne fait absolument rien au niveau de la sécurité »*<sup>13</sup>.

Elle continue plus loin et fait transparaitre que ce sentiment d'ignorance est redoublé par une mauvaise communication : *« A un moment donné, on a eu l'impression d'être entendu, on n'a pas été entendu en fait, on a été écouté. Si. Les politiciens sont venus, ils ont écouté (...) mais dès que les élections sont passées... Ils avaient écouté, manifestement, ils n'ont pas écouté puisqu'ils ont fait tout à fait l'inverse. c'est vraiment leurrer les gens (...) Je crois que les gens de Bomel-Herbatte se sont sentis ignorés, tenus dans l'ignorance. C'était quand même très flagrant de voir que leur avis de... des avis de construction qu'on affiche, des permis de bâtir, ils étaient mis de telle manière à ce que les gens ne puissent pas y accéder pour les voir, ça, c'est de la désinformation. On dit qu'on informe mais on n'informe pas les gens puisqu'ils risquent de se faire tuer pour aller voir un panneau »*<sup>14</sup>.

#### 4.4.6 Conséquences de la non-liaison

##### Changements dans les pratiques et modification des itinéraires

Cela fait maintenant plusieurs années que les habitants de Bomel voient leur quartier en travaux avec en corollaire, des plans de circulation maintes fois révisés entraînant des bouleversements parfois très gênants dans les pratiques quotidiennes des habitants concernés. Cela se remarque au niveau des itinéraires empruntés qui peuvent subir des modifications de plusieurs ordres : trajet lui-même, moyen de locomotion, longueur du trajet. La modification du parcours en lui-même tient du fait que certains veulent éviter les embarras de circulation et c'est le cas de cette habitante de la rue Nanon : *« Je ne prends pas la chaussée de Louvain, pas à 8 heures du matin ! Y a trop de circulation. Par le Fonds d'Arquet en plus, c'est la campagne, ça change, là je sais que ça va être 10 minutes et pas 20 »*<sup>15</sup>.

Certaines personnes interviewées qui présentaient le grand mérite d'utiliser le vélo pour une partie de leurs déplacements se voient contraints d'abandonner celui-ci au profit de la voiture pour des raisons évidentes de sécurité. Mme D. s'explique à ce propos : *« A une époque, je l'ai pris tout un temps pour aller en ville, et puis maintenant avec la nouvelle circulation et les nouveaux sens, les nouvelles directions et sens interdits, ça donne dans des détours et des machins. Et puis avec les travaux, c'est pas du tout engageant. J'y ai renoncé »*<sup>16</sup>.

D'aucuns préfèrent faire des détours et emprunter des itinéraires plus longs et surtout plus sûrs, afin de pouvoir s'insérer dans le trafic aux heures de pointe.

<sup>13</sup> Interview du 09/05/01.

<sup>14</sup> *Ibidem*.

<sup>15</sup> Interview de Mme D., le 28/03/01.

<sup>16</sup> *Ibidem*.

C'est le cas de M. D. qui, depuis sa rue Léanne, n'emprunte plus le chemin habituel (qui est le plus court) pour rejoindre le centre-ville. Dorénavant, il remonte vers Bouge pour se placer déjà dans l'axe de la chaussée et du pont de Louvain, l'ancien itinéraire s'avérant « impossible depuis pas loin d'un an (...) Depuis les travaux, 2-3 ans maintenant, ça devient vraiment catastrophique, ça ne s'est pas arrangé depuis la construction de la trémie et la construction du bureau du MET. Je suppose que maintenant, on en a encore pour 5 ou 6 mois. Puis, ça recommencera parce que l'îlot Saint-Luc a été vendu à Thomas & Piron donc y aura de nouveau des travaux pour la réalisation d'un immeuble de bureaux »<sup>17</sup>.

En outre, à côté de ces changements opérés dans les parcours, on peut noter également, et même si c'est à faible échelle, des variations dans le choix des écoles. C'est le cas de ce père de famille qui, prétextant et reconnaissant une plus grande facilité d'accès des écoles situées en-dehors de Namur, a renoncé à mettre son jeune fils dans un établissement du centre-ville. Le fiston a suivi ses sœurs aînées à Vedrin « parce que quand les enfants sont en maternelle ou en primaire, expose M. G., on n'aime pas qu'ils circulent en ville à pied donc il fallait les conduire en voiture et il est beaucoup plus facile d'aller en voiture à Vedrin que dans le centre-ville et encore, maintenant, ça s'est aggravé »<sup>18</sup>.

Ce dernier constat est évidemment particulièrement navrant. Nous voici en présence d'un citoyen qui, après avoir fait le choix délibéré d'habiter dans un quartier péri-central très proche du centre et de ses commodités, se voit contraint d'exploiter des ressources extérieures à ce centre car ce dernier, bien que tout proche, n'est pas suffisamment accessible.

### **Violence symbolique**

L'éloignement du centre vécu chez certains interviewés est couplé au sentiment de l'impuissance : impuissance de maîtriser les espaces pratiqués. Ils sont conscients de la faiblesse de leur influence sur leur cadre de vie et son évolution. L'ensemble de bureaux du MET, érigé le long du boulevard du Nord, n'a guère amélioré la situation. Le bâtiment est long et imposant et a subitement plongé dans l'ombre les immeubles du boulevard du Nord qui lui font face. Bien que ne concernant qu'une faible partie des habitants du quartier, ce « masque solaire » est très perceptible dans toute la partie sud de Bomel.

Cette « barrière » qui les coupe du centre-ville est mal vécue par les riverains, elle s'impose sur une bonne partie du boulevard. Cette construction du MET additionnée de la non-consideration des politiques exercent une *violence symbolique* à l'égard des riverains. Ceux-ci se sentent « en-dehors du coup », à l'écart du centre, en minorité et soumis à des choix qui les concernent et sur lesquels ils n'ont aucune prise. Et comme l'explique Pierre Bourdieu : « (...) l'espace est un des lieux où le pouvoir s'affirme et s'exerce, et sans doute sous la forme la plus subtile, celle de la violence symbolique comme violence inaperçue » (BOURDIEU P., 1993).

<sup>17</sup> Interview de M. D., le 17/05/01.

<sup>18</sup> Interview de M. G., le 27/03/01.

### **En filigrane : désenchantement et création d'un comité de quartier**

Face à la complexité, à l'insécurité, aux obstacles des différents passages entre Bomel et le centre, tous problèmes inclus dans la non-liaison, on assiste à deux types de réaction. D'une part, il y a la désillusion : c'est ainsi qu'une partie des interviewés se sentent floués, désenchantés et résignés ; d'autre part, certains habitants de Bomel et d'Herbatte, souhaitant agir, ont mis en place un comité de quartier. Herbatte en fait partie étant donné que les problèmes de l'un et de l'autre se rejoignent. Il s'agit d'un comité « *qui réfléchit à l'intégration la plus harmonieuse possible du quartier dans le tissu urbain namurois* »<sup>19</sup> et M. G. de citer la Ville, le MET, la SNCB et les TEC.

L'amélioration des liaisons Bomel-Herbatte/centre-ville est un des thèmes entre autres pour lesquels le noyau dur de huit personnes se bat. « *Interpeller les politiques* » comme dit le responsable du comité, c'est là le but. Et le comité est allé justement interpeller les édiles communaux avec les conclusions d'une enquête<sup>20</sup> réalisée auprès des habitants. En apparence, une partie de ceux-ci gardent une certaine motivation pour entreprendre des actions susceptibles d'améliorer leur situation.

## **4.5 CIRCULATION ET MOBILITE**

### **4.5.1 Problèmes liés au trafic automobile**

Le quartier de Bomel est littéralement envahi par les voitures sortant de l'autoroute à Champion et provenant aussi des villages situés sur les hauteurs de Namur, tels que Vedrin, Daussoulx, etc.

Le chapitre consacré à la situation géographique de Bomel nous a montré comment celui-ci se retrouve au cœur d'axes routiers importants qui s'entrecroisent. Aux heures de pointe, les embouteillages sont nombreux et la circulation est difficile. Le boulevard du Nord par exemple, aspire toute la circulation des rues qui lui sont perpendiculaires et les voitures empruntant ces rues roulent relativement vite.

Des habitants interrogés – et surtout les familles avec de jeunes enfants – s'inquiètent de ce trafic qui s'intensifie, non seulement pour les désagréments directs liés à la circulation mais aussi pour le danger potentiel qu'il représente pour le piéton. Les revendications à cet égard sont classiques : casse-vitesse, passage pour piétons visibles, etc. Il semble qu'à ce jour, aucun geste fort n'ait été posé pour contrer cette insatisfaction.

### **4.5.2 Problème de stationnement**

Le problème de stationnement que connaît Bomel est une conséquence directe de la présence de la gare et du MET dans le périmètre du quartier. En effet, les navetteurs qui viennent prendre le train chaque matin ainsi que les fonctionnaires du MET, qui disposent pourtant d'un parking réservé en-dessous de leur bâtiment, garent leur voiture dans les rues perpendiculaires au boulevard du Nord et les y laissent toute la journée. Ce mode de stationnement est évidemment bien commode car très proche de la gare, gratuit et non pénalisant puisqu'aucune mesure sérieuse (verbalisation entre autre) n'est prise jusqu'à présent.

---

<sup>19</sup> Interview de M. G., le 27/03/01.

<sup>20</sup> Le rapport de cette enquête soulève les points noirs, les lacunes de Bomel et soumet par la même occasion une liste de propositions d'aménagement souhaités par les répondants.

Il faut toutefois nuancer ce problème de parking. En effet, c'est uniquement pendant la journée, correspondant aux heures ouvrables de bureau, que les rues de Bomel et d'Herbatte sont remplies par les véhicules des navetteurs. Au-delà d'une certaine heure en soirée, les rues sont dégagées et il est tout à fait loisible de trouver facilement un emplacement.

A ce problème de stationnement, des interviewés proposent la solution suivante : instaurer un système de carte pour riverain.

### 4.5.3 Plan de circulation complexe et changeant

Les personnes interviewées à Bomel avouent connaître des difficultés pour se déplacer en voiture à l'intérieur de leur quartier et alentour car le plan de circulation change au fil du temps. Pendant quelques semaines, telle rue est condamnée et ne permet plus d'atteindre le boulevard du Nord, telle autre rue est mise à sens unique. Certains éprouvent des difficultés à s'y faire. Par exemple, en partant du boulevard du Nord et en souhaitant rejoindre la chaussée de Louvain, il faut passer une première fois sur le pont de Louvain en direction du centre de Namur et après avoir contourner le rond-point, reprendre le même pont pour enfin gagner la chaussée de Louvain. Les interviewés ayant soulevé ce problème y voient une aberration, avouent ne pas saisir la logique de ce parcours.

Mais il faut garder à l'esprit que ces problèmes de plan de circulation sont inhérents aux travaux d'aménagement réalisés sur le boulevard du Nord. En outre, le plan de circulation actuel fera encore l'objet de modification d'ici quelques temps étant donné qu'il y aura bientôt deux bretelles reliant la chaussée de Louvain au boulevard du Nord d'un côté et au boulevard d'Herbatte de l'autre.

Enfin, les automobilistes ne sont pas les seuls concernés par les nouveaux sens de circulation et les travaux, il y a aussi les piétons qui doivent s'accommoder des perturbations récurrentes sur leur parcours vers le centre. En témoigne cette mère de famille : « *ça pourrait être un quartier magnifique parce qu'on est à dix minutes ou un quart d'heure... (du centre-ville, ndlr) pour adulte hein parce que pour les poussettes, c'est vraiment autre chose. Depuis qu'on est ici, quasiment on a connu les travaux presque tout de suite quoi. On a eu quelques années cet horrible tunnel, le souterrain en-dessous de la gare qui était quand même très très moche et puant. Il n'y avait quand même pas d'escalator, donc c'était quand même dur avec les poussettes puis après ça a été les travaux tout le temps donc on ne sait pas encore s'imaginer ce que sera la facilité du trajet et l'accessibilité au centre-ville quand tout sera enfin terminé. Pour le moment, on est chaque fois... c'est des travaux dans un sens, donc il y a un parcours, et puis deux mois après, ça change...* »<sup>21</sup>

## 4.6 ABSENCE D'ESPACES PUBLICS ET D'ESPACES VERTS

Il suffit de se promener quelques instants dans le quartier de Bomel pour se rendre compte qu'il est quasi dépourvu du moindre espace vert et que les espaces que l'on pourrait qualifier de « publics » sont d'une qualité médiocre.

---

<sup>21</sup> Interview de Mme D., le 28/03/01.

Cette lacune essentielle est notamment pointée du doigt par une habitante de la rue Nanon qui déménage très prochainement ; elle regrette une telle carence car ses enfants n'ont pas de lieux pour jouer, se défouler, se réunir avec leurs copains, courir, aller en vélo. D'autres parents partagent son avis, ils interdisent à leurs enfants d'aller en vélo tout seuls à cause de la circulation, de l'insécurité des voies et des trottoirs. La seule alternative possible, c'est de sortir de Bomel et, comme le font certains, rejoindre Saint-Servais pour emprunter les chemins du RAVeL <sup>22</sup>.

Du côté d'Herbatte, il existe néanmoins un petit espace avec trois ou quatre bancs et un peu de verdure ici et là mais cet espace n'est pas du tout investi par les personnes que nous avons rencontrées à Bomel et à Herbatte. En cause la trop grande proximité des voitures (il est situé le long du boulevard d'Herbatte et près de la trémie qui passe en-dessous du pont de Louvain), des poubelles non vidées, des détritiques en tout genre, des tags, des crottes de chien, etc. Un tel environnement n'incite pas l'utilisateur potentiel à venir s'y asseoir. De plus, cet espace est difficilement accessible pour ceux qui viennent de Bomel et il sera de toute façon bientôt définitivement supprimé car devant faire place à la future bretelle reliant le boulevard d'Herbatte et la chaussée de Louvain.

Du côté d'Herbatte toujours, il existe un parc doté d'infrastructures sportives (le parc Saint-Fiacre) mais il appartient aux établissements scolaires Saint-Louis dont les classes se trouvent au centre-ville. Bien que privé, ce parc est réapproprié entre autres par des habitants de la rue Léanne toute proche.

#### 4.7 ETAT DES VOIRIES ET TROTTOIRS

Certaines rues du quartier de Bomel sont de toute évidence laissées à l'abandon. Il y a un manque flagrant d'entretien et de réfection. A titre exemplatif, il suffit de prendre la rue Nanon dont certains trottoirs sont revêtus de terre battue, avec des trous dans le sol, des déchets, mauvaises herbes, poubelles éventrées et non ramassées, etc. Une habitante de la rue Nanon commente : « *si on pouvait avoir des trottoirs qui ressemblent à des trottoirs, où on puisse marcher, il y a plein de crottes. D'ailleurs nous, maintenant, on les appelle les trottoirs (...). Si déjà, il y avait ça et là des passages cloutés bien mis, bien situés, bien signalés. Faudrait pas grand'chose quoi* » <sup>23</sup>.

Comme on la déjà fait remarquer, au niveau des voiries, les interviewés se plaignent d'une insuffisance de passages cloutés et de casse-vitesse. Les routes ne sont pas sécurisantes pour les piétons. « *Effectivement, il faudrait égaliser les trottoirs, prévoir des passages piétons sécurisants (...) Mais en tout cas, pour le moment, même le rond-point, c'est dangereux tout le temps. Même en tant qu'automobiliste, quand on veut rentrer dans la rue Piret Pauchet, y a pas de passage pour tous ces piétons. Or, il y a une floppée d'étudiants qui descendent de l'IATA tous les jours qui vont rejoindre la gare. Ils n'ont plus de trottoirs, marchent n'importe où, traversent tous les passages piétons qui existaient vaguement avant et qui sont effacés. On ne voit plus où on doit passer, il faut être attentif tout le temps hein. C'est vraiment très très mal fichu* » <sup>24</sup>.

<sup>22</sup> Réseau autonome des voies lentes.

<sup>23</sup> Interview de Mme D., le 28/03/01.

<sup>24</sup> Interview de Mme D., le 28/03/01.

On sera assez surpris de constater l'importance de ces problèmes de circulation et de leurs corollaires dans un quartier a priori calme et résidentiel et qui pourrait sembler à l'abri de ces mouvements trépidants. Ceux-ci, bien qu'essentiellement localisés dans certaines artères principales et identifiées voient leurs nuisances « déborder » sur l'intérieur du quartier. Le problème est bien réel et l'insatisfaction générée très importante <sup>25</sup>.

#### 4.8 PROLIFERATION DE KOTS

A l'instar de ce qui se passe dans beaucoup de villes de taille grande et moyenne, on assiste depuis quelques années à une prolifération de petits logements, parfois de qualité médiocre, dans Bomel et Herbatte. Kots et garnis sont à présent légion et la population qui les occupe semble ne pas correspondre aux exigences de certains autres habitants adoptant un comportement résidentiel plus « conventionnel ».

Le scénario classique, sans trop vouloir caricaturer, est le suivant : quelqu'un prend sa pension ou une vieille personne décède, sa maison est mise en vente, un investisseur privé la rachète et la transforme en immeuble à kots. Ce schéma se reproduit à Bomel comme à Herbatte.

Beaucoup de personnes interviewées fustigent contre cette prolifération. En effet, à partir du moment où ces maisons sont destinées à une population estudiantine, le quartier se vide de familles, d'enfants, ce que regrettent nos interlocuteurs. D'autant que, bien évidemment, il n'y a pas que des étudiants qui occupent ces kots : *« Mais le problème, c'est que ce ne sont pas des kots la plupart du temps. Ce ne sont pas des 'students' qui viennent ici étudier la semaine, qui sont toute la journée à l'école ou aux Facs et qui retournent chez eux le week-end. Le problème, c'est que c'est pas ça, c'est que s'est retrouvé ici un tas de personnes qui n'avaient pas de moyens pour se payer autre chose qu'un clapier quoi à 7, 8, 9, 10 à 11 milles francs quoi »* <sup>26</sup>.

Une autre conséquence est que le quartier se vide d'une vie associative, participative. *« C'est un phénomène, commente un habitant, que l'on observe ailleurs que dans la rue, le quartier donc la transformation des maisons proches du centre-ville en soit kots pour étudiants, soit meublés ou garnis pour des gens qui généralement ne font que passer. Soit parce qu'ils sont en situation sociale difficile ou bien des réfugiés qui cherchent un logement en attendant une délibération sur leur statut comme ça a été le cas ici dans la rue. Et donc ce ne sont pas des gens qui comptent rester, qui ne s'installent pas dans le quartier et donc ils ne participent pas aux structures sociales du quartier et ça, c'est dérangeant. Le fait qu'il y ait des Angolais, des gens du Quart-monde ne me dérangent absolument pas mais la chose que je trouve dommage, c'est qu'il n'y a pas d'investissement de ces gens dans la vie du quartier, dans les structures qui existent »* <sup>27</sup>.

---

<sup>25</sup> Les problèmes de circulation et de stationnement font d'ailleurs partie du « bagage » de causes les plus fréquentes du départ des citadins vers des lieux moins encombrés.

<sup>26</sup> Interview de Mme D., le 28/03/01.

<sup>27</sup> Interview de M. G., le 27/03/01.

Les structures traditionnelles<sup>28</sup> ne suffisent donc plus à jouer leur rôle de créateur de liens sociaux et de convivialité car les « nouveaux habitants » ne les exploitent pas ; ce que les « anciens » ou les plus « traditionnels » ont visiblement du mal à comprendre et à accepter. A nouveau, et c'est un constat que nous faisons depuis le début de nos travaux, le lien social et les infrastructures, essentiellement publiques, dans lequel il doit s'exercer et s'épanouir, sont l'objet de toutes les attentions, font partie de tous les discours et forgent vraisemblablement une part importante du sentiment de satisfaction ou d'insatisfaction ressenti.

Mais comment imaginer que dans un espace aussi déstabilisé et affaibli, en voie de stigmatisation et complètement dépourvu du moindre espace public de qualité, l'établissement de liens sociaux se développe entre des habitants dont certains manipulent les a priori avec une aisance qui ne facilitent certainement pas les premiers contacts ?

Pourtant, le quartier bénéficie d'une situation par rapport au centre-ville et à la région qui est tout à fait enviable. Il dispose en outre de qualités intrinsèques réelles qui ne demanderaient qu'à être (re)exploitées. En d'autre terme, le quartier de Bomel-Herbatte jouit d'un réel potentiel.

#### **4.9 POTENTIEL DE BOMEL**

Une partie des interviewés reconnaît des atouts non négligeables à Bomel : la proximité géographique avec le centre-ville, la proximité de la gare, la proximité de la campagne, la présence de petits terrains désaffectés – et notamment le site de l'abattoir qui semble exciter l'imagination de certains habitants qui y développeraient bien des projets à destination de tous – , la présence d'écoles, d'activités socio-éducatives.

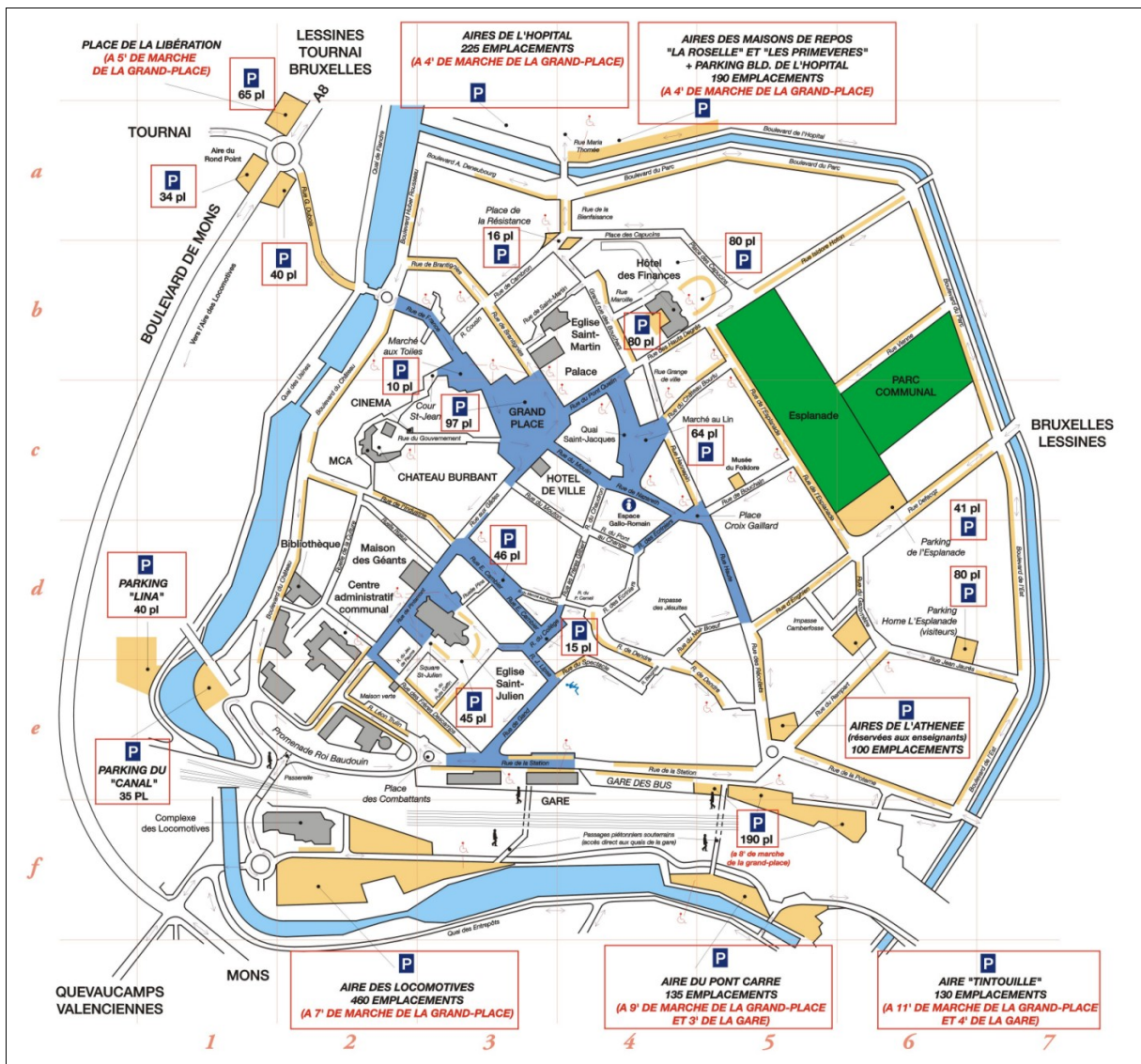
Il manque d'une part d'infrastructures qui pourraient s'établir dans le quartier pour en améliorer l'agrément et d'autre part d'un « liant » permettant aux populations de statuts, d'origine, de niveau socioprofessionnels très variés présents à Bomel de forger des liens sociaux plus satisfaisants et capables de « casser » les stigmatisations habituelles.

---

<sup>28</sup> Clubs, associations, comité de quartier ou « simple » espace public.



## 5. ANALYSE DE LA VILLE DE ATH



Plan de Ath intra-muros.

### 5.1 SITUATION GEOGRAPHIQUE ET DESCRIPTION GENERALE

Située dans le Hainaut occidental, la ville de Ath est traversée par la Dendre et le Canal de Ath à Blaton qui prend le relais au sud de l'entité et qui rattache la ville au centre de la province de Hainaut.

Ath occupe une position presque frontalière (à 15 km de la Flandre et à 20 km de la France) tout en étant à 50 km de la capitale et est relativement bien localisée par rapport aux principales voies de communication. Les autoroutes A8 et E42 sont proches (25 minutes en voiture) avec, à la clé, l'accès à Tournai (30 km), Lille (61 km) et Bruxelles. On remarquera d'emblée que Ath ne limite pas son rayon d'action et d'influence aux frontières belges mais les traverse pour s'étendre sur le nord de la France.

Au niveau du transport ferroviaire, la gare de Ath accueille chaque jour  $\pm$  5.000 étudiants. Il y a des navettes pour Bruxelles toutes les heures ce qui draine les navetteurs de tous les alentours qui disposent de parkings gratuits et en suffisance (900 places environ) à proximité des quais.

Ath ne dispose plus de système de transports en commun au centre même de la ville<sup>29</sup> ; par contre, des liaisons de bus existent entre Ath-centre et les villages alentour. Il faut signaler que des navettes de bus au centre-ville sont inutiles, la superficie de l'intra-muros étant facilement couverte par un piéton. De fait, si l'on se tient à une extrémité de la ville intérieure pour rejoindre l'autre, le temps maximal oscille entre 10 et 15 minutes. Par conséquent, les modes de déplacement privilégiés sont principalement la marche à pied ainsi que la voiture et en minorité, le vélo.

Signalons également que Ath est tout proche de l'aéroport de Chièvres (moins de 10 minutes en voiture) et d'un aérodrome militaire.

L'activité commerciale de Ath est suffisante pour couvrir les besoins quotidiens avec des petits magasins. Ceux-ci côtoient une série de grandes surfaces couvrant une large gamme au niveau du choix de la marchandise, des prix et des secteurs d'activités. Ces grandes surfaces se situent en-dehors de l'intra-muros, le long des chaussées de Tournai, Mons et Bruxelles et nécessitent, comme il se doit, l'usage de la voiture.

Au niveau des services, Ath possède en son centre et alentour de nombreux établissements scolaires, tous réseaux représentés et confondus : douze écoles maternelles et primaires, huit dans le secondaire, deux hautes écoles et deux instituts de promotion sociale. Par ailleurs, Ath est bien équipée en services : en plus des services administratifs traditionnels, elle compte un centre hospitalier, un centre incendie, deux bureaux de poste (dont un centre de tri), un détachement du Ministère des Finances.

En termes d'infrastructures sportives, de loisirs et culturelles, Ath possède un bassin de natation au centre-ville avec un hall sportif, des terrains de football, de tennis, des complexes sportifs et ce, à l'extérieur de la ville. Il y a aussi l'Académie, un cinéma (deux salles), une maison culturelle, une salle de spectacles (le Palace, 550 places), une bibliothèque (100.000 références tous publics confondus) dotée d'un espace multimédia avec accès à Internet gratuit.

Quant à l'activité économique de la région de Ath, elle se concentre principalement sur les secteurs des services et de l'agriculture. Des zonings commerciaux et industriels accueillent des PME extra-muros. C'est le cas du Parc économique des « Primevères » dont les entreprises qui occupent le site fournissent près de 200 emplois. C'est le cas également du Parc économique de « Ghislenghien/Meslin l'Evêque » dont les 30 entreprises génèrent quelques 1.200 emplois.

---

<sup>29</sup> Un service de navettes de bus avait été mis en place dans l'intra-muros il y a quelques années mais faute d'un nombre suffisant d'usagers, celui-ci a été supprimé.

## 5.2 DESCRIPTION DE LA VILLE AVANT TRANSFORMATION : CONTEXTE

Les opérations de rénovation et de revitalisation urbaine ont commencé à se dessiner voici une quinzaine d'années. Ainsi, en 1988, la Région wallonne et la Ville de Ath chargent un bureau d'études de déterminer un Plan de structure pour le centre historique athois car, « à cette époque, rappelle M. Marc Duvivier (secrétaire communal en fonction), *il y a eu une véritable prise de conscience pour mener différentes opérations de rénovation et de revitalisation urbaine, pour ramener la population au centre, pour réanimer les petits commerces chancelants, pour conserver les activités du secteur tertiaire* »<sup>30</sup>. Le secrétaire communal dresse un bilan pré-opératoire morose de la ville et ce même son de cloche trouve écho chez les habitants que nous avons interrogés : habitat désuet, voire abandonné, ville « grise » et pas accueillante, chancres, insalubrité de certains immeubles, circulation de transit importante (à cause du viaduc reliant les chaussées de Mons et Bruxelles via le centre).

Pour contrebalancer ce tableau pour le moins pessimiste et dans la foulée de cette réflexion sur les futures transformations, il y avait un souhait de faire intervenir des acteurs aussi différents que le secteur associatif, le secteur public (Ville, CPAS, ministères) et le secteur privé<sup>31</sup>.

Aussi le Plan de structure devait dresser les grandes tendances au niveau de l'aménagement urbanistique de la zone intra-muros. Le préambule du Plan de structure est clair : « *Son objectif est double. D'une part, il s'agit de contrôler l'activité urbaine et de maîtriser sa croissance par la gestion des fonctions et des services. D'autre part, il s'agit d'améliorer le cadre de vie urbain sur base d'un programme de sauvegarde du patrimoine, de réhabilitation du bâti dégradé ou inadapté et d'aménagement du réseau de voiries et des espaces publics* » (BUAS SUTER, 1988).

En outre, afin de pouvoir entreprendre ce programme de rénovations urbaines qui se voulait ambitieux, il était nécessaire de s'appuyer sur une corbeille financière qui l'était tout autant. Ainsi, en 1993, le bourgmestre athois de l'époque, Guy Spitaels<sup>32</sup>, reçoit l'aval de feu la Communauté économique européenne pour l'octroi d'aides à la province de Hainaut : 30 milliards (PETIT L., 1995) de la manne européenne viendront gonfler les 30 autres milliards accordées par la Région wallonne. Ces subsides seront destinés pour une partie aux entreprises de la circonscription ( $\pm 80\%$ ), et pour une autre partie, à la redynamisation du « Pays de Ath » avec le développement touristique et les projets de rénovation urbaine.

---

<sup>30</sup> Entrevue du 31/01/01.

<sup>31</sup> On notera deux initiatives à destination de la population: dans le hall d'accueil de la maison communale, se trouve une valise reprenant les brochures de la Région wallonne sur entre autres, les primes à la rénovation de façade. En outre, des brèves insérées dans le bulletin communal rappellent de nouveau aux Athois qu'ils peuvent s'adresser au service de l'urbanisme pour connaître les modalités d'octroi des primes à la rénovation de la Région wallonne.

<sup>32</sup> Avec l'écharpe mayorale, Guy Spitaels cumulait la fonction de Ministre président du Gouvernement de la Région wallonne.

## 5.3 PERCEPTION GENERALE DE ATH : UNE EVOLUTION DYNAMIQUE DE LA VILLE

Les personnes que nous avons rencontrées perçoivent leur ville de manière positive et s'accordent à dire que les énormes modifications qu'elle a connues l'ont rendue agréable. C'est une évolution qui s'est opérée dans le temps et qui continue par ailleurs à s'effectuer. Les habitants sont conscients de ces changements, parfois ténus, les assimilent et reconnaissent parfois que la ville est « méconnaissable ». « *Avant, c'était une ville très quelconque et où y avait rien de beau (...) Ath est devenue une petite ville agréable et relativement jolie, plus jolie, mieux arrangée, transformée et avec beaucoup d'animations, plus grandes que ce qu'il y avait avant* »<sup>33</sup>. Mme D. enchaîne : « *et la Grand'Place est devenue un exemple (...) Effectivement, sur ces énormes trottoirs, les cafés installent leurs terrasses et ça fait très touristique, c'est convivial* »<sup>34</sup>.

Le Ath d'aujourd'hui n'a rien à voir avec celui d'hier, la différence est palpable et nous pouvons d'emblée noter que cette dynamique de revitalisation a joué son rôle dans la motivation de certains à venir s'y installer et éventuellement d'y devenir propriétaire-occupant. Mme D. s'exprime à ce sujet : « *on fait énormément de rénovation, de nouvelles constructions, c'est ça qui nous a attiré ici. On cherche à faire du beau. C'est joli. 'Y a un effort point de vue urbanisme qui est important. On rénove, on démolit, on restaure, on reconstruit. Y a toujours des travaux mais y a ces zones de verdure, de repos qui sont conçues. Les ponts sont fleuris. Tout ça, ça aide beaucoup pour l'urbanisme. Ils font un grand effort de ce côté-là* »<sup>35</sup>.

On sait combien les soldes positifs de mouvements de population dans les villes wallonnes sont rares. Il nous paraît donc intéressant, voire rassurant, de constater que les investissements consentis dans une ville comme Ath voient leurs effets se répercuter au-delà de la population résidente. Nous ne pouvons toutefois affiner ce constat car nos enquêtes ne permettent pas de le faire avec une fiabilité suffisante. Cela mériterait toutefois un approfondissement.

## 5.4 LES GRANDES TRANSFORMATIONS

### 5.4.1 La Grand'Place

Objet d'une spectaculaire métamorphose, la Grand'Place a subi un lifting total. Cette opération a été soumise à une consultation populaire pour laquelle trois projets ont été présentés aux citoyens. Le niveau de la Grand'Place a été abaissé pour éviter que les voitures garées sur le parking (au centre de la place) ne soient prédominantes et bouchent l'horizon.

---

<sup>33</sup> Interview de M. et Mme D., le 19/03/01.

<sup>34</sup> *Ibidem*.

<sup>35</sup> Interview de Mme D., le 04/04/01.

### La consultation populaire

En 1995, le 8 octobre exactement, l'Administration communale lance une consultation populaire afin de récolter l'avis de la population sur l'avenir de la Grand'Place. Pour rappel, ce mode de scrutin n'est pas inscrit dans la Constitution. Fait sans précédent en Belgique, la consultation populaire pour la Grand'Place de Ath a donc été un événement extra-ordinaire, couvert par les médias. Tous les habitants de la commune, en âge de voter, ont pu se rendre derrière les isolements afin d'avaliser un des trois projets qui leur étaient soumis. Les échos venant de l'Administration se font enthousiastes : le referendum a récolté un franc succès.

A propos de ce que pensent les interviewés de la Grand'Place, les avis récoltés vont presque tous dans le même sens : le résultat est positif, la satisfaction est quasi unanime. Les « bien » et les « beau » ponctuent les avis sur l'esthétique de l'espace. Mme C. : « ça a été bien rénové, c'est superbe la nuit »<sup>36</sup> et Mme D. d'abonder dans ce sens : « au centre-ville, ils ont aménagé la place, ils ont restauré la place. Le soir, c'est quelque chose de magnifique avec les éclairages qui mettent en évidence les maisons, c'est beau »<sup>37</sup>.

Mais une fois dépassé le discours sur l'appréciation esthétique que chacun n'aura pas manqué de porter sur les aménagements effectués, les interviewés apportent des nuances sur des éléments absents/présents à la Grand'Place et les propos se veulent plus critiques d'une part, plus orientés sur le « fonctionnement » de la place d'autre part.

Ainsi, un habitant regrette l'absence de verdure : « elle aurait pu être un élément humanisant. La place est intéressante, y a une logique, une structure mais il manque ce petit plus de verdure et de variation par rapport aux saisons et qui fait qu'on se sent vivre mais ça n'a pas été suivi par les gens. On a préféré une logique de propreté inhumaine par rapport à quelque chose qui est peut-être plus difficile à gérer mais ça aurait été plus chouette (...) C'était un a priori, il fallait laisser de la place aux voitures. Le sens de circulation tel qu'il est maintenant me semble intéressant. Moi, j'y verrais bien un petit bout de piétonnier, un piétonnier épisodique. J'aime bien les espaces dégagés, ça permet une respiration, ça permet aux cafés d'étendre leurs terrasses, ça permet aussi d'y réaliser des spectacles de petite envergure sans déranger la circulation »<sup>38</sup>. Il appréciera plus loin la présence de l'eau avec la fontaine et le puit couvert. De manière plus générale, une partie des interviewés fait souvent référence à la nature, aux changements des saisons visibles, repérables par des éléments comme les plantations (arbres, arbustes, fleurs), l'eau.

<sup>36</sup> Interview de Mme K., le 06/04/01.

<sup>37</sup> Interview de Mme D., le 04/04/01.

<sup>38</sup> Interview de M. C., le 09/04/01.

Ensuite, certains interviewés regrettent que la Grand'Place continue à faire la part belle aux voitures avec les places de parking qui occupent le centre de la place. M. N. dira à ce propos : « *c'est beaucoup plus agréable depuis qu'elle a été rénovée. Bien que là encore, elle a été rénovée dans un esprit de laisser un maximum de parkings. C'est une réussite qui a la qualité de la réalisation, des matériaux choisis, c'est fait dans des matériaux durables, ça a été réfléchi, l'éclairage est superbe, ça a certainement requalifié notre centre urbain* »<sup>39</sup>. Curieusement, on remarque que ces emplacements ne sont pas exclusivement remplis par des personnes venant de l'extérieur de la ville puisque la plupart des habitants interviewés – et qui, pour rappel, résident tous dans l'intra-muros – nous avoueront, avec une certaine gêne, utiliser leur voiture pour se rendre au centre alors que les distances sont tout à fait adaptées aux cheminements à pieds. L'autre minorité se déplace à pieds, les distances étant trop courtes et parce que « *le trajet est agréable* ». Mais on ne peut affirmer que la rénovation de la Grand'Place aie modifié les modes de déplacement des habitants.

Ce qui a évolué par contre, c'est le rythme des fréquentations, voire l'objet de celles-ci. Les raisons sont simples : multiplication et variété des activités offertes sur la Grand'Place accroissent son attractivité ; les terrasses des cafés se sont développées : les interviewés ont dorénavant envie d'aller boire un verre en extérieur, chose qu'ils ne faisaient pas avant la rénovation ; certains fréquentent également la Grand'Place pour ses activités populaires (au sens où elles ramènent du monde) : traditionnelles ducasses d'été et d'hiver, foire annuelle, festival de théâtre, concerts de musique en plein air et gratuits.

Suite à sa rénovation, la Grand'Place est devenue un lieu symbolique et « fort » illustrant ces caractères par les nombreuses animations qui s'y déroulent, par l'important public drainé et par le sentiment mêlé de convivialité et de fierté ressenti.

On peut également avancer l'hypothèse que le développement des activités sur la Grand'Place ait eu une influence sur la fréquentation des magasins attenants. Hypothèse qui reste toutefois à vérifier. Le lifting qu'a connu la Grand'Place a en tout cas relancé le mouvement de rénovation auprès des commerçants. Des signes extérieurs sont visibles au niveau des façades : châssis repeints ou neufs, parement nettoyé, etc.

Un léger bémol tout de même à ce tableau particulièrement édifiant : un interviewé fustigera contre le plan de circulation adopté pour la Grand'Place parce que celui initialement prévu dans le projet retenu a été modifié et que les répercussions dans sa rue sont spécialement sensibles. M. G. s'exprime en ces termes : « *Le projet retenu n'a pas vu le jour. Donc on nous a fait miroiter un choix parce qu'on n'a pas appliqué le plan de circulation prévu dans le projet. Si, il a été appliqué six semaines. Alors là, c'était le paradis parce que le plan de circulation comme il était prévu, on avait plus de circulation dans la rue, très peu ou vraiment ceux qui devaient venir dans la rue. C'était chouette. Puis tout d'un coup, tout était changé. On s'est posé la question "pourquoi on a changé?" et c'est suite à l'intervention de l'Association des commerçants qui a estimé pour la place Ernest Cambier qu'il n'y avait plus suffisamment de passage pour leurs commerces... et ce sont des commerçants qui n'habitent pas la place Ernest Cambier, eux, ils habitent au village. Donc, ce qui se passe, c'est que tous les gens qui viennent du faubourg de Mons, ils arrivent en ville, ils sont éjectés place Ernest Cambier, en-dehors de la ville et toute la circulation passe ici dans la rue. Donc, c'est une rue résidentielle et on est enquiquiné par la circulation* »<sup>40</sup>.

Cette réaction est caractéristique de l'effet Nimby. Le plan de circulation tant décrié – qui s'applique à toute la ville – serait certainement passé inaperçu aux yeux de cet habitant, dont l'exaspération est toutefois légitime, si sa rue avait été épargnée par le trafic.

---

<sup>39</sup> Interview de M. N., le 05/04/01.

<sup>40</sup> Interview de M. G., le 06/04/01.

### 5.4.2 Le Jardin des Arts et des Lettres

Tout comme la Grand'Place, le Jardin des Arts et des Lettres récoltent des suffrages positifs auprès des habitants rencontrés. Un plan d'eau y a été aménagé avec des bancs, des parterres de fleurs, des arbustes et arbres, des sculptures. L'endroit, situé au cœur d'un îlot, est entièrement réservé aux piétons et isolé de la circulation automobile. On y accède par un porche voûté donnant sur la rue de Pintamont.

Le Jardin jouxte les bâtiments de l'Administration communale et de la récente bibliothèque, il débouche sur une venelle, baptisée ruelle de la Culture. Cette venelle est ponctuée de bustes et sculptures faisant référence à des œuvres littéraires (exemple : le corbeau et le renard de La Fontaine).

Les interviewés émettent des avis très positifs sur ce jardin. Cet espace, qui est associé à la ruelle de la Culture (qui débouche sur le Jardin), plait aux habitants interrogés alors que ceux-ci ne le fréquentent pas souvent. En effet, rares sont ceux qui « investissent » les lieux pendant un certain laps de temps pour s'y asseoir, lire, regarder la fontaine. Le Jardin des Arts et des Lettres est plutôt un endroit de passage pour rejoindre la bibliothèque et les activités qui s'y déroulent, l'Administration communale ou encore pour faire un détour par un endroit bien aménagé, agréable, soigné. La ruelle de la Culture vient en appoint avec ses sculptures, un sentier pavé, des éclairages. Un habitant interrogé reconnaîtra ne pas utiliser souvent ce jardin et cette ruelle mais à l'occasion, il fait visiter l'endroit à des nouveaux venus : « *je n'y vais pas régulièrement mais disons que c'est pas le chemin habituel. Il faut vraiment aller par là pour découvrir l'endroit mais c'est un endroit qu'on fait découvrir aux autres. Donc quand on a des amis qui viennent, qui ne connaissent pas, on leur fait découvrir tout ça, on aime bien parce qu'on trouve que c'est une réussite* »<sup>41</sup>.

On fait rarement visiter des lieux qui nous indiffèrent, que ce soit positivement ou négativement. Ici, c'est le sentiment de fierté, générateur lui aussi de satisfaction, qui joue pleinement son rôle. On peut apparenter ce processus à un mode d'appropriation particulier qui consisterait, non pas à utiliser un espace de façon « active » mais plutôt à se satisfaire du potentiel qu'il dégage. Nous avons déjà mis ce phénomène s'apparentant à de l'appropriation en évidence dans les études de cas précédentes et il est rassurant de le retrouver ici sous une forme légèrement différente.

### 5.4.3 Les espaces verts

Dans l'intra-muros de Ath, les deux grands espaces verts sont l'Esplanade et le Parc communal. Perpendiculaire au Parc communal, l'Esplanade accueille des élèves pour leur cours d'éducation physique mais elle est aussi le point de rencontre des parents qui, avec leurs enfants, viennent y jouer, s'asseoir, etc. L'Esplanade, comme le Parc, est également le point de rencontre des propriétaires d'animaux qui y promènent leur chien...

Récemment, l'Esplanade a été « amputée » de sa superficie. A l'une de ses extrémités se trouvent à présent une quarantaine d'emplacements de parking avec, à ciel ouvert, un périmètre protégeant d'anciennes fondations, résultat de fouilles archéologiques.

Quant au parc communal, il a subi un remodelage avec entre autres : allées redessinées, arbres et arbustes élagués. Les habitants interrogés alentours en sont très satisfaits et ont remarqué le changement. Melle G. donne son avis à ce propos : « *oui, une chose essentielle, c'est un réaménagement du parc qui était en mauvais état quand nous sommes arrivés et qui est maintenant bien retracé, bien entretenu, propre, abattu quand il faut abattre des arbres* »<sup>42</sup>.

<sup>41</sup> Interview de M. C., le 09/04/01.

<sup>42</sup> Interview de Melle G., le 12/03/01.

## 5.5 LES PETITES TRANSFORMATIONS

Conjointement aux grosses transformations qu'a connues Ath, comme la rénovation de la Grand'Place ou encore la démolition du viaduc de la rue Pintamont, il existe des améliorations plus modestes, plus discrètes mais non moins signifiantes. Ainsi, une partie des interviewés est attentive aux agréments tels que la plantation d'arbres, la suspension de pots de fleurs aux façades et aux ponts qui enjambent la Dendre. M. G. fait partie de ces interviewés satisfaits : « *Ils ont mis des pots de fleurs aux façades, ils ont mis des barres et des pots. C'est la Commune. En été, c'est des plantes et en hiver, c'est des autres plantes. Ils changent les pots. C'est chouette et en plus, ils viennent arroser eux-mêmes, ils entretiennent* »<sup>43</sup>. Mme K. évoque également ces petites transformations : « *La ville fait un effort, y a partout des fleurs dans des vasques, suspendues ou sur les ponts. En ce sens-là, c'est superbe!* »<sup>44</sup>

Parmi les petites transformations qui rendent également le cadre de vie plus satisfaisant, citons encore la propreté des lieux publics que la Ville s'attache à préserver : poubelles vidées régulièrement, trottoirs balayés et lavés, enclos pour les excréments des chiens, etc. Certains interviewés, reconnaissant ce type d'effort, ont envie en retour de faire de même, de veiller au respect de cette propreté. Un processus de « feed-back » s'enclenche et rejoint par extension le système « don/contre-don » développé par Marcel Mauss dans son « *Essai sur le don* » (MAUSS, M., 1950).

On ne peut que constater, sans pour autant s'en étonner, le spectaculaire contraste avec la situation rencontrée précédemment à Bomel où le sentiment d'abandon était si présent et générateur non seulement d'une forte insatisfaction – plutôt d'un mécontentement – mais aussi d'un nœud conflictuel et revendicatif bien réel (qui est d'ailleurs à la base de la création du comité de quartier).

## 5.6 LA VAGUE « RENOVATION »

La vague « rénovation », qui donné à Ath sa physionomie actuelle, a également emporté avec elle une série d'acteurs comme nous l'avons esquissé plus haut. Cette dynamique a pu se mettre en place et se développer grâce à la combinaison heureuse de plusieurs facteurs clé : une volonté politique claire, un projet global fort, l'exploitation de toutes les ressources financières disponibles et la mise en place de structures de gestion et de contrôle du projet urbain telles que la Cellule technique d'urbanisme (voir ci-dessous). Le tout s'appliquant sur un territoire clairement délimité et sans doute à la bonne échelle pour ce type de développement.

Certains habitants l'ont bien assimilé : « *il y a une logique qui sous-tend absolument tout* »<sup>45</sup>. Les différentes étapes de rénovation urbaine, d'ordre public comme privé, ont fait l'objet d'une attention et d'une préparation particulières, comme l'atteste entre autres, la Cellule technique d'urbanisme.

<sup>43</sup> Interview de M. G., le 28/02/01.

<sup>44</sup> Interview de Mme K., le 06/04/01.

<sup>45</sup> Interview de M. C., le 09/04/01.



### La Cellule technique d'urbanisme

Presque parallèlement aux premières opérations de rénovation et sous l'impulsion, via subsides, de l'ancien ministre Liénard, s'est mise en place la Cellule technique d'urbanisme. Cette cellule regroupait à l'époque un représentant de l'Administration provinciale, un architecte, un historien (archiviste de la Ville) et un ancien directeur d'école d'architecture. Réunis pour étudier le type d'architecture à promouvoir dans les différentes opérations de rénovation, ceux-ci passaient en revue les projets avant qu'ils ne soient examinés par la CCAT<sup>46</sup>, cette cellule se situant entre le pouvoir public qui rénove et la CCAT qui décide d'accepter ou non.

En outre, et pour reprendre l'expression de M. le secrétaire communal, la Cellule technique d'urbanisme « *a fait monter en niveau* » les architectes dans le sens où ceux-ci, après avoir reçu les remarques de la cellule, étaient préparés aux questions auxquelles ils auraient à répondre devant la CCAT (par exemple sur des données concernant la mobilité, les finances, l'environnement, la législation sur le logement, etc.).

#### 5.6.1 Le long terme

Cette dynamique « rénovation » ne s'est pas faite en un jour. C'est un mouvement qui s'est échelonné sur le long terme. Une dizaine d'années auront été nécessaires pour rendre Ath telle qu'elle se présente aujourd'hui ; ce qui représente un délai relativement court pour un projet urbain de cette ampleur. Les édiles avaient prévu, planifié les différentes opérations de rénovation et du reste, celles-ci ne sont pas terminées. Le secrétaire communal faisant fonction en veut pour preuve les rues de Gand et d'Enghien qui devront prochainement être à l'agenda des travaux publics, de manière à faire le lien entre les autres quartiers déjà rénovés.

La tâche n'est donc pas terminée. Comment une ville pourrait-elle d'ailleurs se satisfaire de sa situation et rentrer dans un processus statique de simple maintenance en état de ce qui existe ?

Nous avons interviewé un architecte de Ath qui mettra en exergue la participation main dans la main, et toujours d'actualité, de différentes instances : « *La société locale de logements sociaux investit beaucoup dans le rachat d'immeubles abandonnés par les particuliers ou vendus dans un état très critique de manière à réaffecter, réassainir ce qui peut l'être dans le tissu urbain. Sinon, s'ils n'agissent pas comme ça, de tels îlots seraient la proie de promoteurs qui ne voient qu'une chose, c'est d'abattre, de faire des blocs suivant une trame régulière en omettant tout à fait le tissu existant alors que Ath a la particularité d'avoir un tissu très organique qui n'a jamais subi de grandes modifications urbanistiques (...)* »<sup>47</sup>. Un aménagement réfléchi de l'urbain et de concert avec différents acteurs est bien au cœur des préoccupations des décideurs. En matière de logement social en tout cas, ce sont les petites unités dispersées en tissu urbain qui sont privilégiées.

#### 5.6.2 Entretien et maintenance

Un des risques non négligeables d'opérations de rénovation lourde telles que celles rencontrées à Ath est de voir l'« état de grâce » se dissiper aussi vite qu'il n'est apparu. Après une période plus ou moins longue qui pourrait s'assimiler à de la contemplation, les investissements peuvent ne plus suivre et les espaces nouvellement conçus, faute d'entretien et de maintenance, se détériorer rapidement.

<sup>46</sup> Commission consultative d'aménagement du Territoire.

<sup>47</sup> Interview de M. N., le 05/04/01.

Il semble évident que les responsables politiques tentent de ne pas tomber dans ce piège. Une partie des interviewés y est très attentive car les thèmes de l'entretien, la propreté, les réparations sont récurrents dans leur discours et visiblement, participent de leur satisfaction du cadre de vie. Mme W. s'exprime à ce sujet : « *mon quartier est beau, la Ville l'entretient bien quand même ; les arbustes... le parc est bien entretenu* »<sup>48</sup>. Une de ses voisines reconnaîtra que lorsqu'un banc est défectueux, il est remplacé. Une autre habitante dira : « *toutes les maisons qu'ils ont rénovées, c'est une réussite. J'aime bien. C'est assez varié malgré tout, sans être trop moderne, c'est plutôt classique. Je ne suis pas Athoise mais je le deviens parce que j'aime cette combinaison entre la cité, l'urbanisme de ville et la verdure. C'est des très gros efforts de la Ville. Partout. Et puis la propreté aussi, ils entretiennent énormément la Ville, ça a changé* »<sup>49</sup>. Pour finir, M. G. : « *Le tour de l'église Saint-Julien , ça a été très bien aménagé aussi, ça n'a plus de comparaison, ils ont fait un genre de jardin japonais avec une fontaine mais il faut entretenir tout ça. Quelque fois, c'est un peu dégradé, on nettoie, ça va mieux* »<sup>50</sup>.

### 5.6.3 Conséquences de la vague « rénovation »

Les changements qu'a connus Ath se sont appliqués dans quasiment toutes les zones de la ville intra-muros, ce qui laisse penser que « personne n'a été oublié ». Une habitante remarquera que « *cette transformation du cadre se voit dans tous les quartiers et c'est positif* »<sup>51</sup>. Aucun quartier n'est donc « épargné » par la vague rénovation-embellissement ou plutôt, chacun a eu droit à son petit lot de transformations, d'améliorations, aussi tenu soit-il. Les habitants se sentent dès lors concernés, impliqués par et dans le processus ce qui génère un sentiment de satisfaction assez complexe car jouant sur plusieurs facettes (fierté, participation, qualité objective, etc.).

Par ailleurs, cette implication des habitants se remarque au niveau de leur logement, la vague « rénovation » entreprise par le pouvoir public ayant exercé sur eux un effet « boule de neige »<sup>52</sup>. Une sorte d'émulation s'est mise en place qui fait que les propriétaires privés se sont associés au processus. Les traces sont classiques et visibles : certains ont nettoyé leur façade, d'autres ont procédé au remplacement des châssis. A ce propos, Jean-Pierre Ducastelle, historien à la Ville, donne son avis : « *Les privés suivent l'exemple. C'est le cas du Château Bourlu où on voit un privé rénover son bâti et les voisins le suivent pour avoir un ensemble plus cohérent. Il y a d'autres réalisations privées, rue du Noir Bœuf où on a une maison classée, rue Beugnies où des maisons, classées 17<sup>ème</sup> siècle, ont été rénovées par les propriétaires* » (GODET, J-L., 1994).

Enfin, nous ignorons si l'effet « rénovation » a eu un impact sur le coût du foncier et de l'immobilier, n'ayant malheureusement pas pu obtenir de données suffisamment précises à ce sujet.

<sup>48</sup> Interview de Mme W., le 20/03/01.

<sup>49</sup> Interview de Mme D., le 04/04/01.

<sup>50</sup> Interview de M. G., le 06/04/01.

<sup>51</sup> Interview de Melle J., le 12/03/01.

<sup>52</sup> Nous avons déjà noté cet effet d'entraînement lors des travaux de la subvention précédente dans le quartier de Sainte-Marguerite à Liège.

## 5.7 PATRIMOINE ET RAPPORT AU PASSE

Aux côtés des nouvelles constructions auxquelles les personnes interviewées font écho dans leur discours, on note plusieurs appréciations sur les restaurations d'anciens bâtiments à valeur patrimoniale. Des exemples de restauration de qualité sont maintes fois cités. C'est le cas de Mme W. qui admire la rénovation du château Burbant, de la maison Cambier, qui sert de musée : « *c'est formidable. Là, j'irais volontiers même m'asseoir, lire et tout ça mais je ne sais pas si c'est ouvert tous les jours* »<sup>53</sup>. Même si cette Athoise n'en fait pas une utilisation manifeste, cela génère chez elle une satisfaction contemplative et d' « usage potentiel » évidente.

Le rapport qu'entretiennent les habitants de Ath avec les éléments forts de leur patrimoine, ou de ce qu'ils considèrent comme tel, ne se dément pas ici et les actions de conservation, de restauration et de réhabilitation sont généralement bien accueillies. Dans tous les cas, elles suscitent commentaires, appréciations.

Par ailleurs, quelques Athois et Athoises rencontrés fortuitement reconnaissent, au cours d'une conversation tout à fait informelle, apprécier par exemple la présence du puit couvert sur la Grand'Place ou, dans la rue du Pont Quelin, la façade de la maison comprenant l'arcade d'un ancien pont, rappel de l'ancien tracé du lit de la Dendre.

## 5.8 EQUILIBRE DE LA POPULATION ET MIXITE SOCIALE

Nous avons déjà relevé l'importance accordée aux « liens sociaux » par la plupart des habitants. Il est vrai que cette impression était plus franche à Bomel qu'à Ath. Quoiqu'il en soit, les Athois que nous avons interrogés en viennent presque systématiquement à parler des populations, ou plutôt des types de population, avec lesquelles ils entretiennent des relations réelles ou potentielles, bonnes ou mauvaises ; chacun ayant une idée assez tranchée sur les comportements que l' « autre » devrait adopter.

Le premier constat est celui d'un équilibre en termes de couches sociales et de niveaux de revenus. Un habitant fait remarquer : « *Il semble qu'il y ait un certain équilibre au niveau socioprofessionnel, c'est pas trop bourgeois, c'est pas une ville trop peuleuse (hésitation, prononciation lente et réfléchie) enfin trop peuple entre guillemets. C'est pas comme à Perwez par exemple où là, on a je vais pas dire un quart-monde généralisé mais presque (...). A Ath, il y a une espèce d'équilibre entre toutes les couches sociales et ça fait quelque chose de relativement harmonieux, ça veut dire qu'on ne se sent ni rejeté, ni intégré, ... ni trop intégré par rapport à quoi que ce soit. Ce qui serait embêtant, c'est que la ville devienne soit une cité-dortoir, soit un quartier uniquement bourgeois, soit un quartier uniquement populaire* »<sup>54</sup>. Là, ça ferait une déstabilisation dans laquelle je serais assez mal à l'aise »<sup>55</sup>.

<sup>53</sup> Interview de Mme W., le 20/03/01.

<sup>54</sup> On note au passage qu'à de nombreuses reprises, les personnes interrogées parlent de Ath, sous-entendu Ath intra-muros, comme d'un *quartier* plutôt qu'une ville. Ce qui donne une idée de l'échelle perçue par ces habitants.

<sup>55</sup> Interview de M. C., le 09/04/01.

Les habitants interrogés ne veulent pas d'une ville réservée à une seule catégorie de revenus, une seule catégorie de gens. Autrement dit, le souhait émis semble aller dans le sens d'une mixité sociale. Ils ne veulent en tout cas pas de ghetto, donc pas de quartier qui soit stigmatisé. Le témoignage ci-dessus soulève également le fait ou plutôt la crainte suivante : Ath comme ville-dortoir. D'autres interviews vont dans ce sens et révèlent Ath comme un « port d'attache » idéal pour les navetteurs qui y trouveraient une localisation particulièrement adaptée à leurs besoins<sup>56</sup>. Une fois encore, aucune donnée ne nous permet de quantifier ces suppositions et de mesurer avec précision la part prise par ces habitants travaillant dans les grosses villes rendues toutes proches (Bruxelles et Lille).

Pour en revenir à la mixité sociale de Ath, rappelons que la Ville, associée temporairement à L'Habitat du Pays Vert (société de gestion de logements sociaux), a fait bâtir et rénover des logements sociaux dans presque tous les quartiers de Ath. Dans un premier temps, les interviewés considèrent ces logements sociaux de manière positive et dans un second temps, ils mettent un bémol à leur expansion, laquelle signifierait pour eux « *l'arrêt de mort* » de la ville. Ils y verraient une fuite des habitants hors de Ath due à la présence trop massive d'une population dont ils stigmatisent eux-mêmes le statut. La mixité tant revendiquée a ses limites et elles sont presque honteusement avouées par certains.

On saisira ici l'importance d'un approfondissement rigoureux des études et analyses, associé à une méthodologie efficace pour permettre enfin le développement d'une mixité qui puisse être qualifiée de « raisonnée ».

#### **Les logements sociaux à Ath intra-muros**

A Ath, la société coopérative de logements sociaux, l'Habitat du Pays Vert, gère quelques 900 logements dont 157 sur le territoire intra-muros. En outre, ces données vont augmenter puisque 50 logements supplémentaires, toujours dans l'intra-muros, vont venir gonfler les chiffres actuels. A cet égard, Mme Huguette Boutiau, directrice gérante de l'Habitat du Pays Vert, explique la collaboration qui les lie avec la Ville : « *dans plusieurs dossiers, il existe un partenariat au niveau de l'acquisition. La Ville achète le bien et le recède à la société par gré à gré ou par bail emphytéotique pour le franc symbolique ou avec un canon* »<sup>57</sup>.

Par ailleurs, il est à noter que cette bonne centaine de logements sociaux se retrouve disséminée ± équitablement à l'intérieur des remparts athois. Un équilibre est respecté tant au niveau du nombre d'habitants qu'au niveau de leur répartition géographique. Ainsi, l'Habitat du Pays Vert procure un logement à 294 habitants sur les 11.847<sup>58</sup> que compte l'intra-muros ; ce qui représente 2,5% de la population totale intra-muros. On est bien loin de l'envahissement tant redouté.

M. Navez, architecte à Ath, est un acteur privilégié associé à cette problématique puisqu'il est l'auteur de projet de plusieurs chantiers de rénovation développés pour la société de logements sociaux. Il nous a précisé que ces logements n'étaient pas concentrés dans une seule zone bien délimitée mais disséminés en petites unités aux quatre coins de la ville. En outre, et l'architecte Navez insiste sur ce fait, les immeubles sont conçus de telle manière qu'ils s'intègrent dans le tissu existant évitant ainsi toute « *stigmatisation spatio-morphologique de leur destination sociale* » (DECROLY J-M., 2001).

<sup>56</sup> Pour rappel, Ath est relativement proche de Bruxelles en train comme en voiture : navettes ferroviaires fréquentes et autoroute A8 relativement récente.

<sup>57</sup> Interview du 27/03/01.

<sup>58</sup> Statistiques du 17/07/01 fournies par le Département informatique de la Ville de Ath.

## 5.9 « PROTECTIONNISME » DES ATHOIS INTERVIEWES

Il transparait à la lecture des discours tenus (mais est-ce une conséquence de l'embellissement de Ath ou cela tient-il à la « mentalité de la région » ?) un certain « protectionnisme » des interviewés vis-à-vis de leur ville. On peut relever des éléments qui abondent dans ce sens, tout en restant prudents quant à leur interprétation. Ainsi, un habitant fera remarquer et déplorera le fait que la ville, et notamment sa ducasse, attire désormais de plus en plus d' « extérieurs ». Un autre, ravi de la nouvelle salle de spectacle (le Palace), regrettera la venue en ses murs de non-Athois. Un autre encore, concernant la construction de logements sociaux, estime que les besoins des Athois plus défavorisés ont été comblés et que maintenant, la demande de logements sociaux rencontre la « population pauvre » des villages voisins.

Discours « protectionniste » désormais classique que l'on retrouve dans des configurations urbaines extrêmement variées. Ici, la satisfaction générale veut être préservée, comme s'il s'agissait d'un acquis durement gagné. Les habitants ne désirent pas que ça change, que l'équilibre soit rompu et que leur ville, ayant acquis en quelque sorte un statut qu'ils estiment idéal, ne perde les qualités qu'ils lui attribuent.

## 5.10 COMMUNICATION ENTRE POLITIQUES ET CITOYENS

Un périodique, « La Vie Athoise », fait office de bulletin communal d'information via lequel les habitants sont informés entre autres des dernières nouvelles sur la Commune, des futurs projets de rénovation. Ce média semble particulièrement apprécié et les intéressés de suivre les travaux en cours, relativement bien détaillés et expliqués, dans une rubrique spécifique intitulée « *Les chantiers athois* ».

Il ne faut vraisemblablement pas sous-estimer le rôle tenu par ces toutes-boîtes dont certains sont fabriqués avec un savoir-faire indéniable. Par ailleurs, à côté du canal traditionnel d'information qu'est la presse écrite, l'audiovisuel peut être employée à bon escient. Ce fut le cas pour la réhabilitation de la Grand'Place. Nous savons qu'une consultation populaire a été organisée<sup>59</sup> au terme de laquelle un projet a été sélectionné, mais une cassette vidéo (PETIT, 1995) a été éditée : elle reprenait les trois projets avec pour chacun, les différents tenants et aboutissants.

Parallèlement, un interviewé a participé directement à la publicité de cette consultation, il a parcouru les villages environnants dans le but d'éclairer la démarche de ce referendum et de faire connaître les différents enjeux des projets aux habitants de la commune.

Par conséquent, il semble que la communication vers les habitants soit une matière prise en main par l'Administration et les décideurs athois qui en ont bien compris l'importance.

## 6. PROFILS DE SATISFACTION

L'approche menée ici est typiquement de type « bottom-up » : les éléments qui servent de base à la réflexion et aux développements concrets qui en seront issus proviennent des pratiques et non des schémas théoriques que l'on entend leur appliquer. Cette méthode d'analyse tend donc à discerner ce qui génère de la satisfaction et de l'insatisfaction chez les habitants, les « praticiens » devraient-on dire, des espaces urbains. Et, alors que nous n'avions pu atteindre ce stade lors des travaux de la subvention précédente, nous sommes maintenant en mesure d'esquisser les premiers « profils de satisfaction » et d'en extraire les éléments qui apparaissent comme les plus significatifs.

---

<sup>59</sup> La consultation populaire constitue elle-même un moyen de communication.

Une des idées que nous poursuivons depuis le début des travaux est d'arriver à établir des courbes, des profils, construits en quantifiant selon différents types d'appréciation une série de critères susceptibles d'intervenir dans le « modelage » de l'(in)satisfaction des habitants rencontrés.

La première tâche consiste donc à ordonner quelque peu ces critères, à les identifier et à les définir afin d'objectiver au mieux les profils.

## 6.1 CRITERES DE SATISFACTION

L'analyse des interviews réalisée plus haut révèle des informations dont l'objet peut être classé en trois principaux groupes :

- **les gens** : convivialité, lien social, voisinage, type de population, autant de terminologies pour exprimer ce qui se rapporte directement aux habitants, aux gens, aux personnes qui habitent ou pratiquent un espace urbain et qui participent de fait à la construction de sa spécificité. Point central des préoccupations, tout s'organise autour de la personne, de son confort et de ses commodités immédiates. Les opinions relevées lors des interviews sont souvent individualistes et d'ailleurs, le principe même de la satisfaction est essentiellement organisé autour du bien-être de la personne considérée comme individu et est rarement collectivisée. On sera dès lors peu surpris de constater que, même dans une organisation collective telle qu'un comité de quartier, une part importante des revendications exprimées sont d'ordre exclusivement individuelle : ma portion de trottoir, ma rue, ma façade, mes poubelles, etc.
- **le logement** : considéré comme le cocon qui protège et dont on maîtrise la perméabilité des frontières, le logement, de part ses facultés appropriatives, occupe une place centrale dans le fragment urbain de chaque individu. Lieu privilégié dans lequel il sera possible d'imposer sa marque, son style et son passage ; principal objet d'investissement à long terme des ménages wallons – dont les deux tiers sont propriétaires – le logement est l'expression de l'individualisme de chacun et remplirait parfaitement le rôle que de nombreux occupants souhaiteraient lui faire jouer si le monde qui lui est extérieur ne venait pas compliquer ce processus idéalisé.
- **le quartier et au-delà** : troisième groupe d'information, troisième échelle d'expression et d'analyse, le quartier façonne véritablement les profils de satisfaction ébauchés aux deux niveaux précédents. En effet, l'appréciation de base fondée sur le logement est vite dépassée, voire profondément modifiée, par les éléments qui entourent celui-ci et qui en font ses véritables qualité et valeur. Lors des travaux de la subvention précédente, nous avons déjà démontré la prédominance des facteurs liés à l'environnement et au quartier sur ceux inhérents au logement dans la construction des sentiments de satisfaction. Ici encore, on peut dire que ce groupe de données est le plus important non seulement en volume (les interviewés parlent plus de leur quartier que du reste) mais aussi en influence (ces données sont souvent plus importantes que les autres sur l'appréciation globale de chacun).

Afin d'arriver à des profils de satisfaction suffisamment nuancés et expressifs, nous avons subdivisé ces trois grands groupes en 24 critères évaluatifs :

- **mixité fonctionnelle** : variété, représentation et qualité des fonctions (résidentielle, commerciale, bureaux, services) que l'on retrouve dans le quartier en quantités significatives. Dans cette mixité sont déjà incluses des notions d'accessibilité et de proximité que l'on retrouvera plus loin.
- **mixité sociale** : une forte mixité sociale induit une dispersion des profils de population résidente en terme de sexe, d'âge, d'origine, de statut d'occupant, de profession (type et localisation), de revenus, de moyens de déplacement privilégié, etc.
- **accessibilité** : précisons d'emblée que nous considérons ici l'accessibilité d'éléments du fragment urbain depuis le quartier et non l'inverse comme cela a souvent été compris. Il s'agit donc d'apprécier la facilité avec laquelle il est possible d'accéder – quel que soit le moyen employé – aux lieux que l'on fréquente habituellement ou occasionnellement. Cela inclut des notions de rapidité, de confort, de facilité et de prix.
- **proximité** : à confronter avec l'accessibilité, la proximité joue parfois un rôle inattendu dans l'appréciation de certains habitants. Ce critère doit être entendu ici dans son sens le plus commun, à savoir la distance entre deux lieux. C'est sans doute à partir d'une adroite combinaison entre l'accessibilité et la proximité que la localisation d'un logement devient satisfaisante.
- **identité** : critère important mais complexe à isoler et à identifier avec précision, l'identité d'un lieu, d'un quartier, relève de la forte personnalité qu'il est susceptible de dégager et de la facilité avec laquelle cette personnalité est perceptible. Le sentiment d'appartenance ressenti par les habitants se nourrit et alimente à la fois cette identité qui semble être un processus très dynamique, très changeant.
- **nuisances** : attention, il s'agit ici d'évaluer l'absence de nuisances. C'est à dire qu'au plus la cotation de ce critère sera élevée, meilleur sera l'agrément (dû à l'absence de nuisance). Nuisances qui peuvent être de tous ordre : bruit, pollution, trafic important à proximité, état physique général des bâtiments et voiries, maintenance, vandalisme et petite délinquance, etc. On s'attachera ici aux nuisances récurrentes, fréquentes ou permanentes.
- **voisinage** : il n'est pas dans notre intention de nous livrer à une étude de type sociologique sur la population et encore moins de tenter d'objectiver la « qualité » d'un voisinage. Toujours est-il que les interviews font souvent référence aux relations entretenues ou non entre voisins et que, au vu de l'importance que prend ce critère, il y a lieu d'en tenir compte dans l'élaboration des profils de satisfaction. Une évaluation positive de ce critère signifiera donc ce qu'il est convenu d'appeler « de bonnes relations de voisinage ».
- **équipements publics** : ensemble des infrastructures et bâtiments publics servant de supports aux services publics (administrations, établissements scolaires, etc.).
- **vie associative et culturelle** : deux aspects sont à considérés ici. D'une part les associations de type revendicatif ou de défense et représentation du citoyen telles que le sont habituellement les comités de quartier et d'autre part les associations à vocation plus culturelle, festive ou folklorique, orientées vers l'organisation d'événements. Les premières ont un rôle complexe à jouer car elles sont à l'interface entre l'habitant et les gestionnaires ou prestataires de services urbains.
- **transports publics** : plusieurs aspects sont ici pris en considération : l'accessibilité à un nœud important de transport public (gare, terminal d'autobus), la qualité et la fréquence de la desserte locale, la qualité et la localisation des infrastructures fixes (arrêts, centre d'information, etc.).

- **fonction résidentielle** : les quatre critères fonctionnels qui suivent et dont le résidentiel est le premier marquent d'abord l'intensité de la fonction spécifiée, sa qualité ensuite et son rapport avec le principe de mixité fonctionnel. Un secteur domine-t-il les autres ? Est-il tout simplement absent ou sous-représenté et cela est-il considéré comme un manque ? Telles sont les questions abordées ici. En ce qui concerne plus particulièrement la fonction résidentielle, ajoutons que sera qualifié ici la caractère plus ou moins résidentiel du quartier ainsi que la qualité général des logements. En d'autre terme, la faculté qu'à la quartier de répondre dans de bonnes conditions à la demande en logement à laquelle il est soumis.
- **fonction commerciale** : la quantité, la qualité et la diversité des commerces localisés dans le quartier font l'objet de l'évaluation de ce critère.
- **fonction bureau** : il sera plus tenu compte ici de la quantité, et éventuellement de la sur-représentation, de bureaux présents que de leur qualité. En effet, ce que nous évaluons c'est l'influence de cette fonction sur le fonctionnement général du quartier et la perception de celui-ci et non l'exercice de la fonction en elle-même.
- **mise en valeur du patrimoine** : sont principalement ciblés ici les ressources immobilières à valeur patrimoniale, c'est à dire les bâtiments et espaces publics remarquables ou chargés d'une valeur historique ou culturelle même locale. La mise en valeur de ce patrimoine se marquera par un entretien particulier, un éclairage approprié, une ré-appropriation de la fonction originelle d'un immeuble, etc. C'est principalement la qualité de ces opérations sur le patrimoine, et par extension la qualité du patrimoine lui-même, qui sera appréciée ici.
- **cheminements** : parcours suivi pour se rendre d'un point, généralement le domicile, à un autre. Les qualités d'agrément, de sécurité routière et physique, de facilité d'approvisionnement (commerces et services sur le chemin), de confort sont évaluées.
- **sécurité physique** : à distinguer de la sécurité routière détaillée ci-après, ce que nous avons appelé sécurité physique se rapporte aux actes d'agression physiques réellement vécus ou potentiellement ressentis. La dangerosité avérée de certains lieux ou l'insécurité subjective non confirmée par des taux de criminalité participent tout autant à la création et à l'entretien d'une tenace insatisfaction.
- **sécurité routière** : essentiellement orientée vers la sécurité du piéton lors de ses cheminements. Qualité et caractéristiques des trottoirs, passages pour piétons, voies à emprunter sont évaluées en fonction de leur niveau de sécurité vis-à-vis des véhicules automobiles. Plusieurs cas de figures sont envisagés : enfants accompagnés ou non, personnes âgées, piéton avec poussette, etc.
- **information** : il nous a semblé opportun, au vu de la préoccupation de certains interviewés, d'inclure dans nos critères la qualité des moyens d'information utilisés par les autorités communales pour faire état de leurs projets et de leur politique de gestion en général. Sont incluses les modalités de concertation avec le citoyen ou encore les relations entretenues avec les organisations représentatives des habitants.
- **qualité des espaces publics** : pour ne pas entraîner de confusions dans les interprétations des profils, nous ne classons dans cette catégorie que les espaces publics qui ne peuvent pas être repris sous d'autres critères. Ce sont donc essentiellement les places, squares et toutes formes d'espaces généralement ouverts se distinguant des espaces verts (les parcs et jardins sont traités ailleurs) et des voiries.
- **espaces verts** : essentiellement constitués des parcs et jardins, les espaces verts sont analysés sous trois aspects privilégiés : leur agrément, leur entretien et le niveau de sécurité ressenti. A l'instar des autres espaces publics, la gestion des espaces verts (propreté, surveillance, maintenance des équipements) occupe une place importante dans l'appréciation qui sera portée.



- **éléments verts et mobilier d'agrément urbain** : il nous a semblé opportun de créer un critère dédié à ce que nous qualifions d'éléments verts, à savoir les arbres aux abords des voiries, les bacs à plantes gérés par la Commune et toute autre forme de « verdure » ne s'intégrant pas dans ce qui constitue un espace vert à proprement parler. Dans le même ordre d'idée et générateurs de sentiments de satisfaction similaires, le mobilier d'agrément urbain (bancs publics, fontaines, etc.) est également inclus dans cette catégorie, les deux types d' « objets urbains » étant analogues quant à leurs effets sur l'habitant.
- **habitabilité du logement** : avec quelle facilité l'occupant a-t-il pu adapter son logement à ses pratiques, à son mode de vie, à la structure familiale de son ménage ? Autant de contraintes pour le logement, toujours changeantes, qui font que l'on soit un jour acculer à en changer si il ne correspond plus aux attentes « incompressibles » de son occupant.
- **espaces extérieurs privés** : a priori, un des gros points faibles du logement urbain : l'absence de jardin digne de ce nom. Jardinets, courette et terrasses sont plutôt le lot commun des habitants de logement en ville. Pourtant ces piètres espaces extérieurs privés semblent répondre à une demande importante et procure un niveau de satisfaction parfois meilleur qu'un jardin plus vaste qu'il faudrait entretenir et dont la « rentabilité d'usage » serait moindre.
- **qualité physique du logement** : tout en sachant que le parc wallon est de mauvaise qualité, surtout en ville, il nous semblait intéressant de mesurer l'importance de ce critère pour les habitants et de mesurer les distorsions qui peuvent exister entre le moment du choix du logement et la vie ultérieure que l'occupant y développe, revoyant éventuellement ses exigences de confort.

Ceci complète la liste des 24 critères évaluatifs que nous avons pu relever en structurant les discours entendus et qui nous semblaient significatifs car en rapport direct avec l'espace tel qu'il est perçu et pratiqué<sup>60</sup>. En effet, la méthodologie employée cherche, par l'intermédiaire des habitants, à agir sur l'habitat, sur l'espace, qui est notre principal objet d'étude. Ceci nous distingue à nouveau du cadre très spécifique de l'étude sociologique dont l'objet est la personne ou la collectivité alors que nous nous focalisons sur l'organisation de l'espace et le développement territorial dans un contexte urbain.

## 6.2 TRACE DES PROFILS DE SATISFACTION

Pour tracer ces profils, nous avons attribuer une « cote de qualité » à chacun des 24 critères ci-dessus en fonction de :

- qualité objective ou intensité du critère ;
- satisfaction moyenne rencontrée par critère ;
- intensité des besoins exprimés pour un critère (peut s'apparenter à l'importance/indifférence du critère).

Chacun des critères a reçu une cote de 0 à 10<sup>61</sup> pour ces trois types d'analyse, ce qui donne trois courbes par cas étudié.

Nous fournissons ci-dessous les tableaux de cotations et les profils graphiques qui en sont issus.

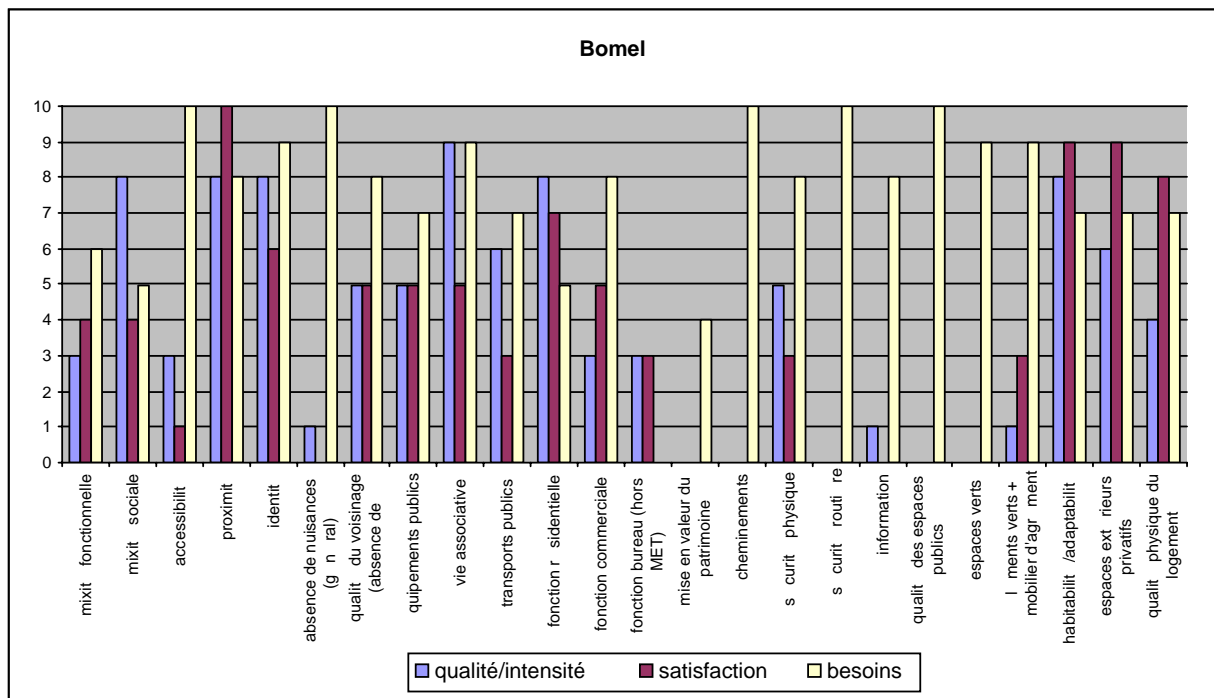
<sup>60</sup> Il serait certainement possible d'en trouver d'autres ou de les organiser autrement. Mais cette configuration s'est révélée assez complète pour les premiers cas étudiés.

<sup>61</sup> Ces cotes finales sont des moyennes arrondies à l'unité.

Cas de Bomel

	mixité fonctionnelle	mixité sociale	accessibilité	proximité	identité	absence de nuisances (général)	qualité du voisinage (absence de nuisances)	équipements publics	vie associative	transports publics	fonction résidentielle	fonction commerciale	fonction bureau (hors MET)	mise en valeur du patrimoine	cheminements	sécurité physique	sécurité routière	information	qualité des espaces publics	espaces verts	éléments verts + mobilier d'agrément urbain	habitabilité/adaptabilité	espaces extérieurs privatifs	qualité physique du logement
qualité/intensité	3	8	3	8	8	1	5	5	9	6	8	3	3	0	0	5	0	1	0	0	1	8	6	4
satisfaction	4	4	1	10	6	0	5	5	5	3	7	5	3	0	0	3	0	0	0	0	3	9	9	8
besoins	6	5	10	8	9	10	8	7	9	7	5	8	0	4	10	8	10	8	10	9	9	7	7	7

Tableau de cotations pour Bomel.

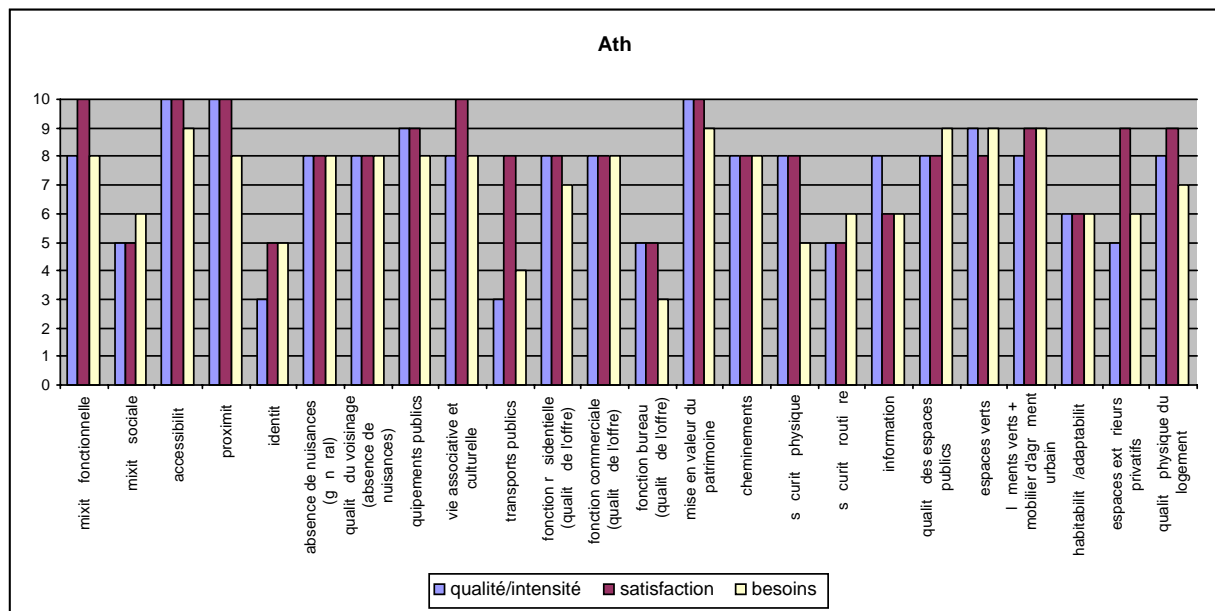


Profil de satisfaction de Bomel.

## Cas de Ath

	mixité fonctionnelle	mixité sociale	accessibilité	proximité	identité	absence de nuisances (général)	qualité du voisinage (absence de nuisances)	équipements publics	vie associative et culturelle	transports publics	fonction résidentielle (qualité de l'offre)	fonction commerciale (qualité de l'offre)	fonction bureau (qualité de l'offre)	mise en valeur du patrimoine	cheminements	sécurité physique	sécurité routière	information	qualité des espaces publics	espaces verts	éléments verts + mobilier d'agrement urbain	habitabilité/adaptabilité	espaces extérieurs privatifs	qualité physique du logement
qualité/intensité	8	5	10	10	3	8	8	9	8	3	8	8	5	10	8	8	5	8	8	9	8	6	5	8
satisfaction	10	5	10	10	5	8	8	9	10	8	8	8	5	10	8	8	5	6	8	8	9	6	9	9
besoins	8	6	9	8	5	8	8	8	8	4	7	8	3	9	8	5	6	6	9	9	9	6	6	7

Tableau de cotations pour Ath.



Profil de satisfaction de Ath.

## 6.3 PREMIERE LECTURE TRANSVERSALE DES PROFILS

A l'issue des visites et entretiens menés dans les deux quartier/ville choisis pour nos études de cas, des distinctions très nettes en terme de qualité, de satisfaction et de besoins sont apparues. Bommel et Ath ne sont pas semblables, ni même comparables pourrait-on juger en première approche. Et pourtant, si on les analyse à travers une grille transversale, des analogies se dévoilent, des connexions s'établissent, certaines évidences se désagrègent alors que des faits plus confidentiels prennent une importance insoupçonnée.

Notons d'emblée que les moyennes arithmétiques des niveaux de qualité et de satisfaction observés donnent une première évaluation des deux sites étudiés :

	Qualité/intensité « moyenne » (cote sur 10)	Satisfaction « moyenne » (cote sur 10)
<b>Bomel-Herbatte</b>	3,80	3,63
<b>Ath</b>	7,03	7,71

Ces cotes n'ont que peu de valeur en soi mais elles confirment d'une part que ces espaces urbains appartiennent à deux catégories différentes et d'autre part qu'une corrélation existe entre la qualité de ces espaces ou l'intensité de certains de leurs services ou commodités et la satisfaction qu'on en retire. Précisons toutefois que ces corrélations souffrent de nombreuses exceptions. C'est par exemple le cas pour la qualité physique du logement, souvent très moyenne mais qui ne grève pas la satisfaction issue du logement en tant qu'« enveloppe physique ». Il semble que les occupants acceptent des désagréments ou revoient leurs exigences, suivant leur statut d'occupation notamment (locataire/propriétaire).

L'analyse de ces comportements, qui consistent donc à éprouver de la satisfaction d'un élément urbain qualifié de mauvaise qualité, relève sans doute principalement de la psychosociologie, ce que nous ne prétendons pas faire ici. Pourtant, nous avons perçu très clairement la place des comportements irrationnels dans les rapports qu'entretiennent les habitants avec leur habitat, que ce soit dans les choix initiaux ou dans la pratique courante<sup>62</sup>.

Si on se rapporte aux exigences exprimées, on remarque également qu'elles sont plus sévères vis-à-vis des espaces dont la personne interviewée n'est ni le gestionnaire ni le propriétaire. Un exemple intéressant est celui des espaces privatifs extérieurs comparés aux espaces publics de loisirs ou d'agrément. Aussi bien à Ath qu'à Bomel, les cours et jardins privés sont rares, de petite taille et n'offrent que peu de possibilités de réel agrément. Pourtant, la satisfaction moyenne des occupants vis-à-vis de ces petits espaces, à la limite parfois du « résiduaire », est très élevée puisque la cote atteint presque les 9 sur 10 dans les deux cas. Par contre la sévérité du jugement sera sans appel pour un espace de même qualité intrinsèque mais non privatif. Le jardin public, la place, le parc doivent être irréprochables dans leurs caractéristiques, dans leur entretien, dans leur commodités d'usage, dans leur fréquentation... s'ils veulent rencontrer les faveurs de leurs usagers mais aussi – surtout – de toute personne susceptible de porter un jugement et donc d'éprouver de la satisfaction à l'égard de l'espace désigné<sup>63</sup>.

Il est essentiel de bien saisir l'importance de ces premiers constats lorsque nous tenterons de proposer des actions pour la ré-appropriation des espaces urbains :

- rôle non négligeable de l'irrationnel ;
- correspondance non linéaire entre qualité objective et satisfaction ;
- satisfaction liée à l'usage potentiel.

<sup>62</sup> On se souvient de la clairvoyance du représentant de la société immobilière King Sturge lors du colloque CPDT au Palais de Congrès le 15 juin dernier qui insistait bien sur la différence de comportement d'un ménage et d'une société commerciale dans le choix de leur localisation. La seconde étant bien sûr bien plus rigoureuse dans l'analyse des critères que le premier. Ainsi, localisation, surfaces, infrastructures, commodités, etc. étaient analysées avec la « froideur » nécessaire ; ce qui n'est que rarement le cas pour un ménage à la recherche d'un logement.

<sup>63</sup> Ce sentiment de satisfaction lié à l'usage potentiel avait déjà été révélé et analysé lors des travaux de la subvention précédente et est à nouveau très clairement apparu ici.

Notons qu'à Ath la correspondance « qualité des critères/satisfaction générée » est bien plus uniforme qu'à Bomel, ce qui tendrait à signifier un état d'équilibre entre les exigences et les besoins d'une part, les infrastructures et leur système de gestion d'autre part. Certes, des critères sont de qualité moyenne mais elle engendre une satisfaction appropriée et correspondant aux exigences que les habitants estiment pouvoir attendre.

Poursuivons l'analyse des profils pour constater qu'à certains critères, il n'a pu être attribuée de cote supérieure à zéro. C'est notamment le cas à Bomel où la mise en valeur du patrimoine, la qualité des cheminements et des espaces publics et la sécurité des piétons sont sévèrement mais objectivement qualifiés de nuls. Sans surprise, la satisfaction qui s'en dégage est tout aussi médiocre. Les questions qu'il faut dès lors se poser sont :

- est-il « raisonnablement »<sup>64</sup> possible d'améliorer la satisfaction ?
- y-a-t-il une demande ou un besoin objectif pour l'amélioration de la qualité ?

## 6.4 PARADOXES ET SINGULARITES

La lecture des profils de satisfaction révèlent en outre certaines combinaisons d'informations que l'on pourrait qualifier de paradoxales et, par conséquent, riches d'enseignement.

### Vie associative et culturelle

Les structures d'accueil et de support de la vie associative et culturelle sont à Bomel assez nombreuses et variées. Pourtant, les personnes que nous avons interrogées et qui, pour la plupart, prennent ou ont pris une part active dans ces associations, ne montrent guère d'enthousiasme en tout cas pour le comité de quartier. Nous avons déjà parlé de l'aspect essentiellement revendicateur de ce comité, contexte oblige, qui doit en rebuter plus d'un. En effet, seuls des résultats concrets permettent de motiver les participants. Or on connaît l'ingratitude vouée à ces associations qui passent plus de temps à essayer de convaincre dans l'espoir d'un geste ou d'une action, souvent ténue. Il faut donc être convaincu et engagé, et aimer ça, pour éprouver de la satisfaction dans ce type de comité.

La situation est bien sûr différente à Ath où les revendications majeures ont été anticipées par les autorités communales. La nature des associations est d'ailleurs révélatrice puisqu'elle est essentiellement culturelle et folklorique. La satisfaction est jugée maximale.

### Accessibilité et proximité

Les quartiers péri-centraux des villes moyennes bénéficient souvent d'une localisation intéressante en terme d'accessibilité et de proximité des éléments urbains : services, commerces, loisirs, transports, etc. Constat théorique si on en juge les cotes attribuées à ces deux critères pour le quartier de Bomel.

Sur le papier, ou simplement sur un plan, ce dernier jouit d'une situation que l'on pourrait presque qualifier de privilégiée, à deux pas de la gare et du centre, disposant d'un accès routier efficace. Certes la proximité de ces éléments est indéniable et reconnue (satisfaction maximale pour la proximité) mais encore faut-il pouvoir atteindre ces éléments avec un niveau minimum de confort et de sécurité. Ici c'est évidemment l'accessibilité qui pose problème. Que ce soit à pieds ou en voiture, les liaisons entre le quartier et le centre sont mal assurées. Le problème est que Bomel se situe « au-delà » d'une frontière forte qui le sépare de la ville et lui empêche de rester en relation avec son « noyau ». Les passages devraient être clairs, fluides et sécurisants ; ils sont masqués, difficiles d'accès et dangereux.

---

<sup>64</sup> C'est-à-dire sans engendrer des coûts que ne pourraient supporter les gestionnaires et en considérant les potentialités réelles du site ou des infrastructures.

Bien entendu, à Ath, la situation est différente puisque l'accès et la proximité sont définies pour une bonne part à l'intérieur même de l'espace urbain étudié, c'est à dire tout l'intra-muros. Les cotes de satisfaction et de qualité sont de fait maximales. D'autant plus que la localisation régionale de la ville de Ath lui confère des potentialités indéniables vis à vis de l'accès à la frontière française en général et Lille en particulier, à Bruxelles, au réseau ferroviaire et autoroutier.

L'important ici est donc de bien saisir la combinaison qu'il faut élaborer entre la proximité et l'accessibilité. L'une ne pouvant aller sans l'autre.

### **Echelle spatiale et transports publics urbains**

L'étonnante uniformité du profil de satisfaction relevé à Ath laisse toutefois transparaitre quelques distorsions. Nous en avons déjà détaillé une importante concernant les espaces publics privatifs et publics. Une autre vient de l'écart constaté entre les infrastructures relativement réduites pour le transport public et la satisfaction que les personnes que nous avons interrogées pouvaient en retirer.

L'explication est simple : la ceinture de l'intra-muros délimite une zone qui correspond parfaitement à ce qu'un piéton « moyen » accepte de parcourir à pieds. Cette partie de la ville se traverse en une bonne dizaine de minutes, ce qui est très peu. De plus, la qualité des cheminements joue en faveur des déplacements pédestres : cadre, sécurité, mise en valeur du patrimoine.

En conséquence, les infrastructures réduites suffisent à générer une satisfaction élevée. En fait, il s'agit « simplement » d'une adéquation correcte et raisonnée des infrastructures et de la gestion des transports publics avec les besoins et pratiques des habitants <sup>65</sup>.

### **Mixité raisonnée**

Les cotes relatives aux critères de mixité sont assez révélateurs et confirment les tendances que nous avons déjà relevées dans d'autres études de cas. A savoir que, à propos de la mixité fonctionnelle, les habitants ne sont pas demandeurs d'une offre surabondante que l'on pourrait caricaturer par : « de tout partout ».

A Ath, l'offre est de bonne qualité, diversifiée, accessible facilement, mais cela reste l'offre d'une ville de petite taille. La satisfaction maximale qu'on y rencontre trouve son origine dans la bonne adéquation offre/demande et dans l'assimilation faite par les habitants de pratiques de plus longs déplacements pour accéder à l'offre non disponible sur place. Ces déplacements sont considérés comme « normaux » bien qu'occasionnels. Bien sûr, l'étendue et les caractéristiques de la zone étudiée sont en faveur d'une forte mixité fonctionnelle à une échelle plus vaste, c'est à dire une bonne répartition sur le territoire des fonctions de commerce, de bureaux et de services.

Bomel offre nettement moins de choix, mais son statut, son échelle et sa localisation sont différentes. L'offre est en fait localisée en centre ville dont nous avons déjà relevé les difficultés d'accessibilité. Le quartier en lui-même ne recèle que des commerces de proximité et quelques services ; ce qui constitue une offre trop faible pour assurer une satisfaction « honorable ». Mais, une fois encore, la facilité d'accès à quelques grandes surfaces assez proches en voiture améliore quelque peu l'appréciation. La répartition fonctionnelle de Bomel diffère également de celle de Ath par la dominance de son secteur résidentiel que viennent ponctuer les écoles, parfois importantes, du quartier ; les bureaux sont rares à l'intérieur même de celui-ci.

---

<sup>65</sup> On se rappellera que le système de navettes intra-muros a été supprimé car peu utilisé.

On le voit, les questions de mixité fonctionnelle ne peuvent être prises isolément des caractéristiques intrinsèques du quartier : échelle, étendue, proximité, accessibilité. Ceci nous donne une première piste pour approcher la notion de « mixité raisonnée ». Une seconde voie vient de la mixité sociale.

Aussi bien à Bomel qu'à Ath, celle-ci génère proportionnellement moins de satisfaction que sa pendante fonctionnelle.

Nos deux cas présentent à cet égard des configurations fondamentalement différentes. Bomel est devenu un quartier assez populaire, une forte population immigrée d'origine variée s'y est installée, souvent à court terme. Le « taux de roulement » comme on dit est élevé ; c'est d'ailleurs un des principaux griefs présenté par les habitants plus anciens du quartier à propos de l'évolution de celui-ci. On a donc à Bomel un taux de mixité sociale important, à prendre dans le sens d'une addition de populations d'origine et de statuts fondamentalement différents et qui ne semble pas rentrer dans un processus d'assimilation. Cette forte mixité ne génère que peu de satisfaction et on en a déjà présenté les raisons qui se synthétisent par l'absence de lien social entre ces habitants qui semblent fonctionner dans des structures complètement cloisonnées les unes par rapport aux autres.

Ath n'est pas un quartier mais une petite ville, même dans sa partie intra-muros. Nous relevons un taux de mixité sociale pourtant moins fort qu'à Bomel ; mais, on l'a vu, les statuts et configurations de ces deux cas sont très différents. Mixité moyenne et satisfaction moyenne pour Ath. En fait, ces cotes sont à nuancer : la satisfaction relevée pour l'instant est plutôt bonne mais elle semble relativement instable. Les habitants interrogés ont peur que l'équilibre qu'ils considèrent avoir atteint en terme de répartition de types de population est fragile et doit être préservé. D'après eux, une cause importante de ce déséquilibre potentiel vient du logement social qui se développerait trop dans la zone intra-muros, attirant de la sorte toute une population extérieure qui ne semble pas convenir à l'épanouissement de certaines personnes interrogées. La stigmatisation du logement social est toujours vive alors que les configurations qu'il prend, en tout cas à Ath, vont dans le sens d'une grande intégration au tissu urbain existant (petites unités de logements dispersées dans la ville). Malgré l'absence de « concentration », le locataire social n'est pas considéré comme un habitant « normal » ; en fait, il semble qu'il soit toléré à condition qu'il ne soit pas trop ouvertement perçu.

Finalement, on peut se demander où réside le paradoxe dans ces questions relatives à la mixité ? En fait, le paradoxe tient dans les discours des personnes interviewées qui, tout en se réclamant d'une grande tolérance et ouverture d'esprit, ne peuvent véritablement s'abandonner à la satisfaction optimale que s'ils font partie du groupe social dominant et sur-représenté et qu'ils ne se sentent pas « menacés » par un autre groupe émergent ou nouvellement installé. Ces comportements ne sont pas nouveaux mais ils tendent à abaisser le niveau global de satisfaction de façon claire. Pour peu qu'un ménage considère ce critère comme déterminant, cela peut amener à un changement résidentiel ; à condition que le ménage en question soit en mesure de maîtriser ce processus<sup>66</sup>.

La mixité raisonnée trouverait donc son épanouissement dans une adroite combinaison de mixité fonctionnelle et sociale telle que qu'elle ne fasse pas chuter la courbe des profils de satisfaction des habitants. Evidemment, assurer cette condition pour tous est impossible. Il faudrait donc étudier une série de cas type et tracer les profils de satisfaction correspondants afin de trouver le meilleur équilibre possible entre le « taux de mixité » susceptible de répondre aux besoins objectifs et la capacité des habitants à assimiler ce taux.

---

<sup>66</sup> Un changement de résidence, et en l'occurrence d'habitat, est une opération lourde, complexe et onéreuse qu'il faut pouvoir assumer.

## 7. REAPPROPRIATION DES ESPACES URBAINS

Les profils de satisfaction que nous venons de tracer sont-ils capables de jouer un rôle dans la gestion de la problématique de (ré)appropriation des espaces urbains ?

A plusieurs reprises cette question nous a été posée. Et notre réponse fut toujours optimiste. Examinons plus en détail en quoi ces profils – qui jouent en fait le rôle d'indicateurs – peuvent nous aider à mieux maîtriser le problème qui nous occupe.

Si l'on choisit de se focaliser sur les éléments générateurs de satisfaction et d'insatisfaction pour évaluer l'efficacité des processus d'appropriation, il est nécessaire de confronter ces éléments avec d'une part les besoins des habitants et d'autre part le potentiel dont dispose le fragment urbain pour y apporter une réponse par des moyens raisonnables. Cette confrontation est essentielle car la combinaison, pour un critère donné, d'une satisfaction moyenne et d'un besoin très bas correspondra à de l'indifférence envers ce critère plutôt qu'à une volonté franchement exprimée de le voir s'améliorer. Cela se traduira sensiblement en termes de priorités et de moyens d'action à mettre en œuvre pour traiter les insatisfactions relevées.

Nous pouvons distinguer au moins trois types de « comportements » dans les profils :

- une forte insatisfaction ou satisfaction liée à un besoin prioritaire ;
- une satisfaction variable liée à un besoin faible (indifférence) ;
- une satisfaction élevée lié à un besoin « réel ».

Aucun de ces groupes ne peut être isolé des deux autres. En effet, les besoins, demandes et critères de satisfaction sont tous en relation avec des éléments du fragment urbain et aucun de ces éléments ne peut être décontextualisé et isolé en vue d'une action ou d'une appréciation ponctuelle et ciblée. Chaque action dans un fragment voit ses effets se répercuter sur nombre d'éléments de ce fragment.

On peut illustrer cette situation d'interdépendance par un exemple simple : le développement d'une gare importante (TGV) dans un quartier péri-central. Celle-ci ne va pas exclusivement jouer un rôle quant à la mobilité et aux infrastructures propres à son déploiement. Elle va modifier fondamentalement le statut du quartier voire de la ville toute entière, le marché immobilier et foncier aux alentours de la gare va être bouleversé, une mutation des activités va s'opérer, les caractéristiques fonctionnelles et les infrastructures vont évoluer, etc. Ce qui pourrait donc a priori être considéré comme une opération isolée ne peut l'être faute de voir une partie des effets d'une telle opération échapper à tout contrôle, si tant est que ce soit possible. Cet exemple évident peut prendre des formes beaucoup plus subtiles dès lors qu'il s'agit de plus petites opérations urbaines ou d'évolutions plus lentes de certaines pratiques ou de certains espaces.

Les trois comportements relevés plus haut – mais il y a bien sûr d'autres combinaisons possibles – vont retenir tout particulièrement notre attention car ils correspondent à ce que nous pourrions appeler des « scénarios d'appropriation ». Nous les examinons en détail ci-après.



## 7.1 BESOINS JUGES PRIORITAIRES

Ce premier scénario est celui des sensations les plus fortes, des rancœurs les plus vives, de la satisfaction la plus réjouissante ou de l'insatisfaction la plus désespérante ; c'est aussi un scénario pour lequel les processus d'appropriation pourront être soit très aboutis, soit pas même entamés. En effet, lorsqu'un besoin ressenti comme important voire vital peut s'assouvir dans de bonnes conditions, il génère un sentiment de satisfaction compréhensible mais dont l'ampleur peut ne pas être maximale. Certains considérant qu'il est normal qu'un type de besoin particulier soit satisfait.

Par contre, ce qu'aucun habitant ne peut admettre, c'est qu'une demande clairement formulée et correspondant à un besoin considéré comme « vital » ne soit pas rencontrée. On se retrouve ici dans un schéma classique de type revendicatif : on cherche à obtenir une réponse à une série d'exigences et l'absence de réaction rend la situation difficilement acceptable par l'habitant qui peut alors envisager un changement résidentiel. Mais les choses ne sont pas si méthodiques et deux facteurs majeurs vont venir freiner ces envies de changement : tout d'abord le manque de moyens (on n'a plus le courage, on n'a pas l'argent), ensuite le fait que d'autres critères, plus satisfaisants ceux-la, contrebalancent les défauts du « profil ». A cela s'ajoute l'attachement, jamais à négliger et difficilement quantifiable, des habitants pour leur logement, leur quartier, leurs habitudes, leurs pratiques, bref, leur habitat, malgré les défauts et imperfections de celui-ci.

Quid de l'appropriation ? Nous avons relevé que les processus d'appropriation les plus « extrêmes » sur une échelle de valeur se retrouvaient dans ce premier scénario. Examinons quelques exemples.

### Accessibilité/proximité

On a vu la place très forte que ces deux critères indissociables occupaient dans les profils de satisfaction, aussi bien à Bomel qu'à Ath. Les besoins de proximité mais surtout d'accès sont très clairement exprimés et la bonne qualité de ceux-ci est directement « payante » en terme de satisfaction. Par contre, là où ces critères n'atteignent pas un niveau qualitatif suffisant, l'insatisfaction – voire le mécontentement revendicatif – est générale et ne souffre d'aucune justification. C'est le cas de l'accessibilité, ou plutôt de la non-accessibilité, du centre ville de Namur depuis Bomel-Herbatte dont nous avons déjà longuement parlé.

On se trouve ici dans un système relationnel dont le noyau est le logement tandis que les éléments reliés sont les commerces, écoles, services culturels et sportifs et les lieux de travail. La satisfaction s'élabore suivant un ajustement plus ou moins harmonieux des modes d'accès à ces différents lieux. Mais insistons à nouveau sur le fait que la localisation d'un logement n'est que rarement un processus rigoureux dont on maîtrise tous les paramètres. De plus, on sait que les critères de choix tels que la composition du ménage, les lieux de travail, les réseaux sociaux sont très changeant et on voit apparaître des stratégies<sup>67</sup> qui ne privilégient non pas la proximité avec ces lieux mais avec des modes et des infrastructures de déplacement qui rendent ces lieux accessibles (nœuds autoroutiers essentiellement). On se retrouve donc dans une situation où plutôt que de se rapprocher physiquement des endroits que l'on fréquente, on cherche à optimiser leur accès. Rien d'étonnant à ce que la ville dense ne soit plus un lieu convoité par les personnes disposant de moyens de déplacement individuels tels que la voiture, relativement satisfaisant pour leur usager.

Des études de cas, il ressort donc clairement que la combinaison de :

<sup>67</sup> C'est une tendance qui semble se dégager des interviews informelles et des lectures que nous avons menés mais elle n'apparaissait pas clairement dans les études de cas.

- une série de services et commerces dit de proximité ;
  - l'accès à un réseau de déplacement efficace
- rencontre un réel besoin et est producteur de taux élevés de satisfaction à condition que :
- la « zone de proximité » disposent de cheminements de bonne qualité (sécurité routière et physique, maintenance et entretien, qualité « paysagère ») ;
  - les réseaux de déplacement privés ou publics soient efficaces <sup>68</sup>.

### **Sécurité physique et routière**

En général assez insatisfaisant, ce critère joue un rôle considérable dans la modulation générale du profil dès qu'il s'applique à une situation de mauvaise qualité. Bommel illustre magistralement cet état de fait surtout par l'insécurité routière qui y règne. On retrouve ici à nouveau le rôle très large joué par l'accessibilité et les cheminements. A Bommel, ces derniers ne sont pas sûrs : la circulation automobile est trop présente et empiète sur le domaine réservé aux piétons, les zones « protégées » ne sont pas claires et certains passages ont mauvaise réputation quant à leur dangerosité (sensation d'insécurité).

Quasiment tous les discours d'habitants de Bommel font état de ce souci de pouvoir se déplacer dans l'espace public en sécurité ; c'est une préoccupation majeure. Et tant que l'évolution de la situation ne sera pas favorable, on sent bien que le mécontentement restera vif. Par contre, à Ath où la situation semble bien meilleure, rares sont les personnes qui font état du bon niveau « sécuritaire » de leur ville, sauf si on leur demande explicitement. Cela explique les niveaux de satisfaction assez moyens pour Ath. Disons qu'on ne rencontre pas d'« enthousiasme » exprimé vis-à-vis de ce critère.

Ce que l'on peut extraire de ces deux cas, outre la portée du critère « sécuritaire » en soi, c'est l'importance pour l'habitant de saisir une dynamique positive dans le traitement de ces questions ou de ses besoins. Ce qui bouleverse parfois l'habitant, c'est le sentiment que les autorités ne tiennent aucun compte des souhaits qu'il considère lui comme fondamentaux.

En outre, on sait pertinemment qu'il est impossible de régler tous les problèmes liés à la sécurité une bonne fois pour toute ; il faut donc jouer sur cette dynamique du traitement de ces problèmes et montrer qu'on agit en améliorant la qualité de l'espace public et de sa pratique par tous. C'est à dire que l'on rend les espaces « appropriables » par plus d'usagers : les piétons et les automobilistes, les jeunes et les vieux, les isolés et les familles, etc.

---

<sup>68</sup> Il serait intéressant de replacer ces critères dans le cadre plus large de la « mobilité durable ». Maintenant que nous y voyons plus clair dans les besoins et les critères de satisfaction, les travaux de la prochaine subvention devraient nous permettre de faire ce lien.

## Nuisances

Rappelons que sous cette appellation sont regroupées toutes les nuisances urbaines classiques telles que le bruit (circulation, personnes et animaux) et les déchets (dépôts sauvages, voiries et espaces publics mal ou non entretenus).

Avec les problèmes de sécurité, ce type de nuisance est en bonne place dans la liste des principaux inconvénients de la ville généralement cités. Nos études de cas ne nous offriront pas d'exceptions à ce qui est en train de devenir la règle. Bomel témoigne d'un taux de nuisance abondant annulant dans la foulée toute trace de la moindre satisfaction à cet égard. Quant à Ath, c'est l'absence de nuisance qui se voit immédiatement récompensée d'un très bon taux de satisfaction. La relation est claire et les revendications le sont tout autant.

On peut se demander dans quelle mesure il ne s'agit pas ici d'un des exemples les plus flagrants d' « appropriation exclusive » de l'espace. En effet, ces nuisances s'exercent dans l'espace public et sont produites par des gens qui, en agissant de la sorte, brisent le confort d'usage dont devraient pouvoir bénéficier d'autres « consommateurs » du même espace. Dans certains cas, la nuisance pénétrera dans ce cocon qu'est le logement et que l'habitant croyait imperméable et dont il pensait maîtriser les frontières ; mais les bruits de la rue passent par les fenêtres, et les vues sur les zones non entretenues ne peuvent pas toujours être occultées.

C'est devenu un lieu commun de dire que le bruit et les déchets sont, avec la sécurité, les désagréments générateurs de la fuite de certaines populations urbaines. Il s'agit pourtant là de problèmes relativement bien identifiables et dont le traitement souffre d'un « simple » manque de moyens et, dans le cas des déchets, d'un manque de savoir-faire logistique.

Ath, qui est une petite ville rappelons-le, a su faire face à ces problèmes de façon assez efficace en améliorant la qualité des espaces publics d'une part (ce qui peut avoir un effet d'entraînement quant au respect de ces espaces) et en mettant en place une procédure de maintenance énergique d'autre part.

Deux conditions semblent se dégager ici quant au respect des espaces publics (et par extension des espaces privés) et surtout des personnes qui les utilisent :

- une dynamique perceptible d'amélioration de la qualité de ces espaces ;
- un système de gestion, de surveillance et de maintenance de ces espaces ;
- une vision à long terme incluant les coûts et les développements futurs.

## 7.2 LES ZONES D'INDIFFERENCE

L'examen des profils de satisfaction et surtout des discours qui les sous-tendent révèlent des comportements qui peuvent en première approche paraître surprenants. On constate ainsi une relative indifférence des habitants quant à la qualité physique du logement occupé, à condition toutefois qu'un minimum qualitatif soit atteint. De même les éléments d'« agrément » tels que les espaces privatifs extérieurs (petits jardins, cours, terrasses) peuvent prendre des formes relativement ténues et se contraindre à des espaces quasi résiduels, ils fourniront souvent une satisfaction modeste mais suffisante, surtout si des espaces publics extérieurs viennent palier les manques de ces espaces privés. Nous avons également rencontré des habitants ne souhaitant pas s'encombrer de tels espaces qu'ils considèrent inutiles pour leur propre usage et laborieux à entretenir. L'indifférence sera toutefois nettement moins marquée dès lors qu'il s'agit, on l'a vu, d'espaces publics (espaces verts parcs et jardins, mobilier d'agrément urbain et autres « éléments verts »<sup>69</sup>). Ajoutons que dans certains quartiers, la majorité des rapports sociaux se déroulent à l'extérieur du logement. Les fonctions originelles des espaces où se déroulent ces rapports sont parfois détournées et on assiste à une ré-appropriation parfois très forte – et aussi très exclusive – de zones urbaines tout entières.

Il est indispensable d'assurer une combinaison satisfaisante des espaces privatifs extérieurs et de l'espace public d'« agrément » (place, jardins, parcs, zones calmes, etc.).

Cela nécessite au moins trois conditions :

- limiter la densification des îlots en préservant des zones d'agrément ou « zones vertes » à l'intérieur de ceux-ci ; ces zones pouvant être privées ou communes (semi-publiques) ;
- proposer des zones d'agrément publique sécurisées et entretenues pouvant palier aux manques fonctionnels des zones privées ;
- préserver des zones à usage plus flexible, sans fonctions précises, qui pourront évoluer à long terme en fonction du développement du quartier environnant.

<sup>69</sup> Il peut s'agir d'un simple arbre visible de loin, d'un schéma de plantation particulier, etc.

Dans un autre ordre d'idée, surprenant aussi est le peu d'intérêt porté aux grandes infrastructures sur le plan fonctionnel. Le cas de la gare de Namur est intéressant : très peu d'habitants du quartier de Bomel tout proche en font un usage régulier. Celle-ci est perçue comme une frontière supplémentaire vers le centre-ville et non comme un nœud de transport important. La gare en tant que lieu d'embarquement et de débarquement de trains laisse donc relativement indifférent mais joue un rôle très clair en terme d'usage potentiel (« si un jour je veux prendre le train, la gare est toute proche, donc c'est un avantage »)<sup>70</sup>. Ce constat n'est pas si paradoxal qu'il y paraît si on accepte de considérer ce type d'infrastructure urbaine sous ses facettes multiples : fonctionnelle, morphologique, architecturale, urbanistique ou symbolique.

L'intégration de grosses infrastructures dans des espaces urbains denses doit s'analyser sur base de leur utilité et fonction propres mais aussi en fonction du rôle qu'elles vont jouer dans l'espace transformé. Quelques questions à se poser :

- quelle est la portée « symbolique » et fonctionnelle de l'infrastructure (locale, régionale, etc.) ?
- quels sont les liens à privilégier avec l'espace environnant, avec la ville tout entière (coupure, liaisons, passage) ?
- quels est la nature et l'intensité des impacts de la nouvelle infrastructure dans l' « espace d'accueil » ?
- en fonction de ces derniers et des priorités auxquelles on ne peut déroger, estimer les projets que l'on devra développer dans les zones subissant un impact négatif ou des nuisances même indirects ;
- un changement fonctionnel important induit toujours une modification des pratiques et des usagers dans une zone parfois restreinte : quelles vont être les conséquences de ces changements en terme de fréquentation, de parcage automobile, de trafic routiers et piétons ?

### 7.3 QUALITE DE VIE EN VILLE

Certains des critères de qualité qui agrémentent la vie en ville sont bien connus et nos études de cas les confirment : grande proximité et accessibilité, mixité, logements variés et assez « typés », symbolique forte de la ville. Tout aussi connues sont les raisons qui font que ces villes perdent une certaine catégorie de leurs habitants : nuisances de toutes sortes, insécurité sensible, manque d'espaces publics de qualité et appropriables par tous, logements chers et en mauvais état. Autant de critères incitant d'une part à quitter ces sources potentielles ou réelles d'insatisfaction et d'autre part à éviter d'en subir à nouveau les conséquences en s'isolant au maximum. C'est la construction d'un autre mythe, le mythe de la campagne, verte, saine et exempte de nuisances, où la maison quatre façades sur son terrain fraîchement loti se voit maîtrisée par son propriétaire-occupant, à l'abri des autres et de la ville dont on continuera toutefois d'user abondamment pour les services, le travail, les loisirs et les commerces qu'elles continuent de proposer.

<sup>70</sup> Nous avons rencontré ce même genre de comportement à l'égard des espaces verts à Mons, où plusieurs interviewés nous vantaient les qualités d'un parc sans pourtant jamais le fréquenter. La satisfaction procurée quant à elle, était bien réelle.

Bien que caricaturale, cette description recoupe malgré tout une certaine réalité, exagérée ici, issue des innombrables études menées sur le sujet. Mais notre méthode devait nous permettre de nous écarter des grandes tendances et autres « valeurs moyennes » pour essayer de déceler les subtilités qui feraient, en l'occurrence, que des ménages considérés comme « non captifs » souhaitent habiter en ville <sup>71</sup>.

Qu'avons-nous repéré de significatif à ce propos :

- la compréhension et la modélisation des comportements résidentiels des ménages souffrent des approches globalisantes qui escamotent les particularismes et « rationalisent » des attitudes et des processus humains structurés par des sentiments qui n'appartiennent pas au domaine du rationnel et sont dès lors difficilement appréhendables ;
- il faut également garder à l'esprit l'importance des équipements « à usage potentiel » qui peuvent d'une part avantageusement remplacer les équipements privés d'usage effectif (parcs publics à la place de jardins privés par exemple) et d'autre part apporter une dimension supplémentaire ou un statut particulier au quartier (cela peut être le cas pour un équipement important : gare, équipement sportif, projet d'aménagement, etc.) ;
- plus que l'état général d'un espace urbain à un instant donné, c'est l'évolution de ses caractéristiques qui module les profils de satisfaction : un quartier précaire qui montre des signes de renouveau sera de loin plus satisfaisant qu'un quartier « de bonne réputation » montrant des signes de dégénérescence ; même si dans l'absolu et « statiquement » les qualités objectives du premier sont inférieures à celles du second ;
- les questions d'échelles, de zonages, de limites et de tailles critiques des espaces urbains sont essentielles dans la mesure où certaines pratiques pourront se développer uniquement sur des zones en-deçà ou au-delà d'une certaine limite. L'intra-muros athis se pratique aisément à pieds et ne nécessite pas de transports en commun. Il pourrait en être de même à Bomel si les liaisons avec le centre le permettaient ;
- dans le cas de Ath, les investissements massifs sur l'espace public ont joué pleinement leur rôle sur le façonnage du profil de satisfaction générale des habitants nouveaux et anciens et sur le statut de la ville. Ce dernier a complètement changé et une dynamique s'est installée. A Bomel, les investissements sont d'une autre nature et très sectorisés : ils ne concernent que des bâtiments de bureaux (MET et projets de bureaux voisins) et des voiries à grande fréquentation. Ces espaces ne sont pas fréquentés par les habitants qui ne peuvent se les approprier et qui les vivent comme des obstacles et des désagréments ;
- ce n'est pas l'appropriation du logement qui pose problème mais bien celle de l'espace public. Seules certaines populations s'approprient l'un ou l'autre type d'espace et, volontairement ou non, en excluent l'usage par d'autres populations ; la cohabitation est limitée, tolérée ou impossible voire interdite par un groupe qui se positionne comme dominant en certains endroits. Les lieux sont certes toujours appropriés, peut-être même de plus en plus, mais cette appropriation exclusive ne génère qu'une satisfaction circonscrite à des catégories limitées de personnes (physiques ou morales) ;
- l'idée que des espaces publics conviviaux soient des lieux de mixité sociale et de grand brassage culturel est donc à considérer avec prudence, tout comme la notion d'appropriation qu'il ne faudrait pas idéaliser en en soustrayant la tendance exclusive.

<sup>71</sup> Il est en effet courant de considérer que dans certains types de villes ne résident majoritairement que des habitants qui ne peuvent se permettre d'aller vivre ailleurs, sous-entendu hors de ces villes.

## 8. EBAUCHE D'UNE TYPOLOGIE D'ESPACES URBAINS

Ce que nous désirions apporter en proposant de construire une typologie était un premier moyen d' « opérationnaliser » les profils de satisfaction que nous avons tracés et les critères sur base desquels ils sont construits. Toujours à considérer dans un contexte dynamique, changeant, notre travail ne doit pas se cantonner à observer ce qui se passe dans un espace urbain ; il doit comprendre pourquoi cela se passe d'une telle manière et pas d'une autre et si possible fournir des outils qui permettent de maîtriser les évolutions de ces espaces.

La typologie fait partie de ces outils de compréhension, de maîtrise et de gestion d'espaces complexes tels que ceux que nous abordons ici. Elle doit nous aider à catégoriser un espace rencontré afin qu'y apparaissent lisiblement les critères effectifs et potentiels d'(in)satisfaction.

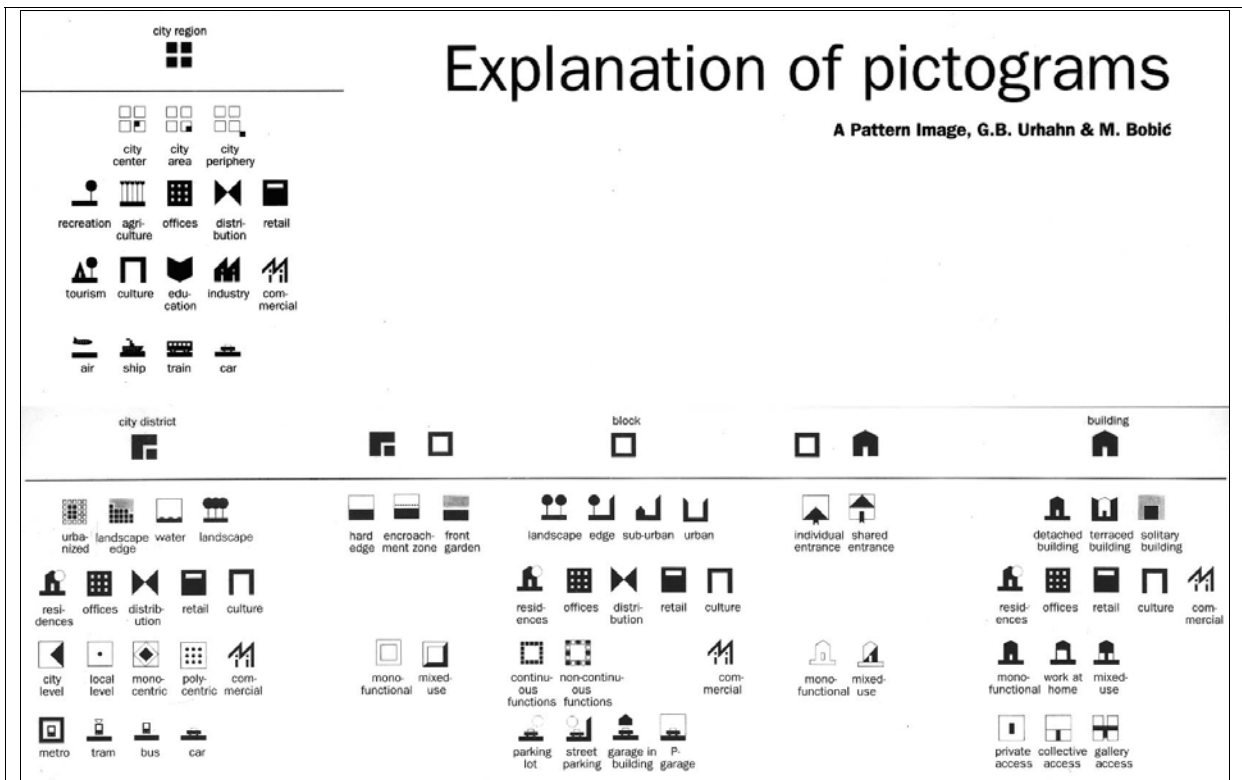
### 8.1 CARACTERISTIQUES URBAINES « SIGNIFIANTES »

Quels sont les critères, les caractéristiques des espaces urbains qui sont suffisamment « signifiants » pour enrichir une typologie ? Certes les critères de satisfaction relevés pour l'établissement des profils peuvent nous servir de base mais nous devons y ajouter d'autres dimensions, d'autres approches pour arriver à une description typologique plus structurée d'un espace complexe.

Une forme intéressante de traitement typologique nous est proposée dans *A Pattern Image* (URHAHN G., BOBIC M., 1994). Les auteurs considèrent une suite d'échelles d'analyse successives :

- region/city ;
- city district ;
- block ;
- building ;

et les relations entre ces échelles. Pour chacune d'elle, sont représentés par des pictogrammes les types morphologiques et fonctionnels ainsi qu'une série de données quantitatives.



Cette méthode est appliquée pour une vingtaine de quartiers qui nous sont présentés de façon complète et synthétique si on considère les aspects morphologiques et fonctionnels. Avec un peu d'habitude, il est possible de distinguer rapidement les types d'espaces, de quartiers et leurs spécificités.

Cette typologie graphique est complétée d'une description reprenant des concepts plus transversaux articulées autour des cinq aspects suivants :

- flexibilité : un espace urbain doit pouvoir « progresser » au cours du temps et ne pas s'appuyer sur un programme statique jugé idéal ;
- complexité : « mélange de fonctions, de densité, aptitude au changement, capacité de renouvellement sont des pré requis pour la flexibilité ; »
- identité : « interrelations entre la culture et les formes spatiales qu'elle habite ; »
- accessibilité : du quartier vers le centre-ville et la région environnante ;
- stratégie : « Probablement l'aspect le plus important. Un concept clair est indispensable pour le design d'un environnement urbain. De là un cadre stratégique peut être construit prévoyant notamment les moyens à mettre en œuvre. »

Notons que la méthode est particulièrement illustrative du fait de la qualité des quartiers choisis. De toute évidence, dans une stratégie de type « best practice », les auteurs souhaitaient montrer ce qu'ils considéraient comme des expériences réussies de développement urbain. Quoiqu'il en soit, ce modèle typologique est à retenir car il synthétise des critères que nous jugeons importants, même si ils ne couvrent pas l'ensemble des problématiques que nous abordons – l'approche est de toute façon différente –, et présentant le tout graphiquement sur deux pages par quartier. Ce qui, en terme d'utilisation de l'outil, est un avantage évident.



Nos profils de satisfaction s'articulent sur des critères plus variés et parfois plus complexes que ceux proposés par Urhahn et Bobic. Les éléments typologique vont se grouper suivants les aspects suivants :

- **la localisation** : plus qu'un positionnement géographique dans l'espace, la localisation doit être vue dans un système relationnel : où se situe l'espace urbain étudié par rapport à la ville, aux autres espaces, à la région. Par extension, à quelle catégorie appartient-il (centre-ville, péri-central, deuxième couronne, péri-urbain) ?
- **l'étendue, l'échelle** : les valeurs extrêmes sont l'îlot d'une part et une partie bien identifiable d'une ville d'autre part (comme c'était le cas à Ath). L'échelle pourra se rapporter d'une part aux pratiques de déplacement dans l'espace considéré : à pieds, en transports en commun, en voiture, éventuellement les modes « alternatifs » tels que le vélo ; d'autre part aux limites perçues par les habitants comme nous les avons analysées par le biais des cartes mentales. Ces critères pourront éventuellement être quantifiés comme une mesure de la durée nécessaire pour joindre les pôles principaux.
- **la densité bâtie** : l'îlot est une échelle à laquelle nous nous référons souvent car il constitue un support de pratiques particulièrement pertinent. La densité à caractériser ici sera donc celle du ou des îlots composant l'espace urbain. En combinant ce critère avec celui relatif au type d'îlot, on obtient une bonne approche morphologique de l'espace bâti. La densité sera combinée à un référentiel composé d'exemples concrets.
- **l'îlot** : ouvert, fermé, semi-ouvert, nombre de niveaux de pénétration, noyau bâti ou non, cloisonné ou non, privé ou semi-public, telles sont quelques unes des valeurs descriptives morphologiques que nous souhaitons connaître sur l'îlot afin d'en dégager l'éventuel potentiel de développement. En comparant la structure des espaces ainsi définies et la diversité des fonctions qu'ils proposent, nous pouvons évaluer les manquements possibles.
- **l'immeuble** : les typologies d'immeubles existantes sont nombreuses et pourront utilement compléter les descriptions des échelles supérieures. Il importe en effet de connaître le gabarit des immeubles, leur capacité, leur organisation interne (type de distribution verticale et horizontale par exemple), leur niveau d'adaptabilité ou encore la possibilité de passage vers le cœur de l'îlot. A ces critères morphologiques et fonctionnels peuvent s'ajouter des descriptifs architecturaux et historiques, comme c'est souvent le cas dans ce type de typologies.
- **la diversité fonctionnelle** : complément indispensable aux descriptifs morphologiques qui précèdent, la caractérisation des fonctions permet de clôturer le tour d'horizon de notre référentiel qu'est l'îlot en lui attribuant une fonction dominante (résidentielle, commerciale, bureaux) ou des fonctions mixtes.
- **les espaces publics et lieux d'agrément** : lorsque le logement, l'immeuble ou le cœur d'îlot ne répond plus à certains besoins des habitants, ceux-ci reportent leurs activités à l'extérieur des infrastructures privées. Les espaces publics et les espaces verts venant en première ligne en tant que supports de ces activités vont être caractérisés suivant leurs qualités intrinsèques (données quantitatives telles que surface, type d'équipement, niveau d'agrément), leur relation avec l'espace environnant (accessibilité, frontière, intégration d'autres fonctions) et, on a vu que cela avait une importance primordiale, leur « potentiel de maintenance » (état général, facilité d'entretien, importance des coûts nécessaires). Il serait intéressant d'ajouter une donnée relative à la faculté d'appropriation de l'espace public considéré. Au vu de la difficulté d'approche de ce phénomène, cela se résumerait à un état des lieux plutôt qu'à une donnée de type prospectif.
- **l'accessibilité** : point particulièrement sensible si on en croit les études de cas. Les paramètres significatifs sont la proximité des fonctions accessibles, leur type et les modes de déplacement privilégiés pour les atteindre. Au niveau strictement fonctionnel, ce critère complète celui décrit plus haut relatif à la « diversité fonctionnelle ».

- **l'évolution du statut** : rappelons que la satisfaction des habitants est plus fortement modulée par l'évolution des phénomènes que par leur valeur absolue à un moment donné. Nous chercherons donc ici à évaluer cette tendance générale – stagnante, montante ou descendante – à condition qu'elle soit perceptible dans le quartier considéré.
- **les infrastructures de déplacement** : rues, routes, sites propres, réseaux de transport en commun sont caractérisés ici pour la zone étudiée et pour les échelles supérieures.
- **les équipements** : de même que ci-dessus, sont repérés les équipements sportifs, culturels, collectifs et autres ainsi que leur « portée » ou niveau d'usage pour les habitants.
- **la sécurité** : routière et physique, elle est un des points noirs les plus fréquemment recensés parmi les usagers d'espaces urbains. Une fois encore, nous ne pouvons ici que caractériser des niveaux de sécurité apparents et non juger de leur éventuelle évolution. Il s'agira d'un état des lieux.

## 8.2 PROPOSITION DE DEVELOPPEMENT DES OUTILS « TYPOLOGIQUES »

La proposition de typologie ci-dessus s'applique à ce que nous avons défini dans les travaux précédents comme le « fragment urbain ». Apparenté à un système, plutôt qu'à une zone clairement délimitée, il représente le support des pratiques des habitants et englobe aussi bien des éléments physiques tels que le logement, les infrastructures, les véhicules, etc. que des éléments plus « conceptuels » tels que des axes, des vues, des modes d'accès.

Appliquer cette typologie, et donc la tester, à suffisamment de fragments urbains pour l'éprouver et en faire un véritable outil de gestion est un travail important qui dépasse nos estimations initiales mais la prolongation de nos travaux vont nous permettre de nous consacrer exclusivement à cet aspect « outil appliqué » et « aide à la décision ». La typologie, et ses accessoires graphiques d'une part, le vade-mecum <sup>72</sup> d'autre part sont les deux maillons principaux du package que nous comptons développer maintenant.

## 9. BIBLIOGRAPHIE

*NOTE : cette bibliographie reprend l'ensemble des références que nous avons accumulé depuis le début des travaux. Nous pensons qu'il est utile de la représenter mise à jour à chaque rapport final.*

ADEF (2000). *La ville aux champs*. Actes du colloque du 7 mars 2000, Paris.

ANIL (1996). *Où les Français veulent-ils habiter ?*. Association Nationale pour l'Information sur le Logement, Paris.

ANONYME (1999). *Mémoire de l'habitat – Edition 1999*. Ministère de la Région wallonne, DGATLP, Direction de l'Observatoire de l'Habitat.

ANONYME (1998-1). *Expanding the nation's supply of affordable housing : an evaluation of the home investment partnerships program*. The Urban Institute, UI Project No. : 06323-000-00, U.S. Department of Urban Development, October 1998.

ANONYME (1998-2). *Projet de Schéma de Développement de l'Espace Régional*. Ministère de la Région wallonne.

<sup>72</sup> La Société canadienne d'hypothèque et de logement a édité un petit guide (SCHL, 2000) sur la manière de choisir un quartier comportant des caractéristiques durables. Bien que constituant une expérience intéressante, ce petit opuscule ne remplit pas vraiment un rôle d'assistance au changement résidentiel mais il donne une première idée de ce qui se développe en la matière. Nous souhaitons depuis le début des travaux de la CPDT arriver à produire un outil de ce type mais plus axé sur les profils de satisfaction que nous avons maintenant mis au point et qui permettrait à chaque habitant de se positionner en fonction d'un choix résidentiel à venir.

- ANONYME (1997). *Bulletin du Crédit Communal*. Trimestriel, n° 202, 1997/4.
- ANONYME (1996). *Etude sur la qualité de l'habitat en Wallonie - 1996*. Ministère de la Région wallonne, DGATLP, Direction de l'Observatoire de l'Habitat, Etudes et Documents, série Logement-1.
- ANONYME (1990). *Housing 4*. Clup, Milan.
- ANONYME (1980). *Stratégies sur la ville - Construire en quartiers anciens*. Les cahiers de la recherche architecturale, n° 5, Paris, mars 1980.
- ANONYME (1977). *Formes urbaines*. Les cahiers de la recherche architecturale, n° 1, Paris, décembre 1977.
- ASSOCIATION INTERNATIONALE DES SOCIOLOGUES DE LANGUE FRANÇAISE (1994). *Les espaces de la famille*. Actes du Colloque, Liège - 5 et 6 mai 1994.
- AUGOYARD J-F. (1979). *Pas à pas. Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain*. Collection Espacements, Seuil, Paris.
- AUTRUN J., GUERIN-CAZORLA I., PREVOST T., SAUNIER P. (1991). *A computer system for rehabilitation of buildings in their urban setting*. Planning and Design, volume 18, 1991, 99-106.
- BAUER G. (1979). *Un urbanisme pour les maisons*. Union générale d'éditions, coll. 10/18.
- BEGAG A. (1991). *La ville des autres*. Presses Universitaires de Lyon.
- BLANCHET M. (1996). *Identification de l'espace urbain dans une ville nouvelle : étude des processus cognitifs*. Les Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale, n° 30.
- BONETTI M. (1994). *Habiter – Le bricolage imaginaire de l'espace*. Hommes & Perspectives.
- BONVALET C. (sous la direction de) (1994). *Logement, mobilité et populations urbaines*. Institut National d'Etudes Démographiques, CNRS Editions.
- BOURDIEU P. (1993). Effets de lieu in *La misère du monde*. Collection Libre Examen, Seuil.
- BOURDIEU P. (2000). *Les structures sociales de l'économie*. Collection Liber, Seuil.
- BROWN N. (1998). *Atlanta's Sprawl*. The Southface Journal of Sustainable Building, Volume 3, Fall 1998.
- BUAS SUTER + SUTER (bureau d'études) (1988). *Etude relative à l'établissement d'un plan de structure du centre historique de la ville de Ath*.
- BUTLER R., NOISSETTE P. (1977). *De la cité ouvrière au grand ensemble*. Petite collection maspero.
- CASO O. (1999). *Telematics Innovation and the Design of Residential Areas*. Urban and Regional Planning Group. Delft University of Technology.
- CASTEX J., DEPAULE J. CH., PANERAI PH. (1977). *Formes urbaines : de l'îlot à la barre*. Dunod, coll. Aspects de l'Urbanisme, Paris.
- CHARIER J.-B. (1977). *Villes et Campagnes*. Masson, Coll. Géographie, Paris.
- CHARLOT C., POUPARD F. (1996). *Réductions des nuisances de chantiers : les enseignements du programme "chantiers verts"*. CSTB Magazine n° 93, avril 1996.
- CHARLOT C., OUTREQUIN P. (1998). *La ville et le développement durable*. CSTB Magazine n° 119, novembre 1998.
- CHERMAYEFF S., ALEXANDER CH. (1972). *Intimité et Vie Communautaire*. Dunod, coll. Aspects de l'Urbanisme, Paris.

- CIRIEC, CRITIAS (1994). *Zones d'initiatives prioritaires et quartiers d'initiatives*. A la demande du Ministre de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Budget pour la Région wallonne, Rapport final, Tome 1, 30 juin 1994.
- COMITE PERMANENT LOYER ET REVENU FAMILIAL (1980). *Les critères de qualité du logement*. FIHUAT, Luxembourg.
- CRAU (1996). *Schéma directeur d'aménagement de la zone Cadran-Hocheporte-Fontainebleau*. Université de Liège.
- CREAT (1988). *Plan directeur des circulations*. Ville de Liège, Echevinat de l'Urbanisme.
- CROIZÉ J.-CL., FREY J.-P., PINON P. (1991). *Recherche sur la typologie et les types architecturaux*. Actes de la table ronde au Centre de Recherche sur l'Habitat, 16 & 17 mars 1989, L'Harmattan.
- CSTB (1998). *Réduire les nuisances de chantiers*. CSTB Magazine n° 120, décembre 1998.
- COLLECTIF (1998). *Reconstruire la ville sur la ville*. Association des Etudes Foncières, Paris.
- DECROLY, J.-M., VAN CRIEKINGEN, M., CRAHAY, A. (2001). *Les quartiers en crise face aux nouvelles politiques urbaines* In : Neighbourhood in Crisis and Sustainable Urban Development. VUB UNIVERSTIY PRESS.
- DEVILLET G., HENVAUX C. (1998). *Morphologie rurale condrusienne : des intentions aux spécifications*. Mémoire de fin d'études, Université de Liège.
- DIALMY A. (1995). *Logement, sexualité et Islam*. Editions EDDIF, Casablanca, Maroc.
- DREWE P. (1994). *Conservation of European Cities - Synthesis of results - second draft*. Delft University of Technology, The Netherlands.
- DUPAGNE A. (2000). Le logement durable in *Le logement à l'aube du XXIème siècle*. Ministère de la Région wallonne, DGATLP.
- EKAMBI-SCHMIDT J. (1972). *La perception de l'habitat*. Editions Universitaires, Paris.
- ELEB M., DEBARRE A. (1995). *L'invention de l'habitat moderne. Paris 1880-1914*. Editions Hazan.
- ELEB M. (1994). *L'apprentissage du chez-soi*. Editions Parenthèses.
- GODET, J.-L. (1994). *Ath bouge à pas de géants*. Reportage, une videocassette VHS, 51 min. Belnep s.a. Tournai.
- GUENGANT A. (1992). *Les coûts de la croissance périurbaine - L'exemple de l'agglomération rennaise*. ADEF, Paris.
- GRINBERG D. I. (1982). *Housing in the Netherlands - 1900-1940*. Delft University Press.
- HALLEUX J.-M. (1999). *Dépopulation de la ville de Liège et diffusion périurbaine : quels processus pour quelles pistes de solution ?*. Wallonie, n° 57, février 1999, 44-53.
- HAUMONT N. (1966). *Les pavillonnaires*. Centre de Recherche d'Urbanisme, Paris.
- HAUMONT N. ET SEGAUD M. (sous la direction de) (1989). *Familles mode de vie et habitat*. L'Harmattan, Habitat et Société.
- HAVEL J.-E. (1964). *Habitat et Logement*. PUF, coll. 'Que sais-je ?'.
- HEYMANS V. (1998). *Les dimensions de l'ordinaire*. L'Harmattan, Paris.
- HUBIN F. (1997). *Etude du confinement dans les espaces urbains semi-privés*. Mémoire de fin d'études, Université de Liège, Faculté des Sciences appliquées.
- KERSTEN Ch. (1994). *Compatibilité entre le commerce et l'habitat : cas de Liège*. Mémoire de fin d'études, Université de Liège, Faculté des Sciences.

INSTITUT WALLON DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET SOCIAL ET D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE (1998). *Le plan directeur de la Ville de Liège*. Ville de Liège, Echevinat de l'Urbanisme.

JOIRIS S. (1977). *Perception d'un quartier liégeois par ses habitants : le "Laveu"*. Mémoire de fin d'études. Université de Liège, Faculté des Sciences.

MATHIEU G. (1965). *Peut-on loger les Français ?*. Seuil.

MAUSS, M. (1950). *Essai sur le don. Forme et raison de l'échange dans les sociétés archaïques*. Sociologie et Anthropologie, PUF, Paris.

MINISTERE DE LA REGION WALLONNE, DGATLP (décret du 29/10/98 modifié par le décret du 18/05/00). *Code wallon du logement*.

MOLLET C. (1999). *Regards sur l'immeuble privé. Architecture d'un habitat (1880-1970)*. Le Moniteur, Paris.

MORIAU J. (1994). Du logement approprié à l'appropriation du logement in *De l'utopie au réel, 75 ans de logement social en Wallonie*. Centre Culturel « Les Chiroux ».

MUYARD C. (1966). *Espace familial et problèmes d'habitabilité*. Dunod, Paris.

NORBERG-SCHULZ CH. (1985). *Habiter - Vers une architecture figurative*. Electa Moniteur, Milan, Paris.

NOSCHIS K. (1984). *Signification affective du quartier*. Librairie des Méridiens.

PETIT L. (1995). *Consultation populaire communale du 08/10/95. "Choisissons l'avenir de notre Grand-Place!"*. Reportage didactique, une vidéocassette VHS, 17 min., Belnep s.a., Tournai.

POLY'ART (BUREAU D'ETUDES) (1999). *Etude d'incidence sur le PCA dérogatoire au plan de secteur concernant le site de la gare de Namur. Résumé non technique*. Mons.

POULAIN M. (sous la direction de) (1999). *Atlas géostatistique des quartiers de Namur*. GÉDAP, UCL, Louvain.

PRO-LIÈGE ASBL (1998). *Valeurs immobilières liégeoises 1998*.

PRO-LIÈGE ASBL (1994). *Dynamisme de l'habitat*.

PRO-LIÈGE ASBL (1989). *Dynamisme de l'habitat*.

RAYMOND M.-G. (1966). *La politique pavillonnaire*. Centre de Recherche d'Urbanisme, Paris.

SCHL – CMHC. (2000). *Pratiques pour des collectivités durables*. Ottawa, Canada.

SEGAUD M. (sous la direction de) (1995). *Espaces de Vie, Espaces d'Architecture*. Plan Construction et Architecture - Programme 'Cités-Projets', Recherches n° 64, Paris.

SEGAUD M., BONVALET C., BRUN J. (sous la direction de) (1998). *Logements et habitats - l'état des savoirs*. Editions 'La Découverte', collection 'Textes à l'appui'.

SCHOONBRODT R., MARECHAL L. (2000). *La ville, même petite*. Editions Labor.

SMETS M. (1977). *L'avènement de la cité-jardin en Belgique*. Pierre Mardage éditeur.

SOUTHWORTH M., BEN-JOSEPH E. (1995). *Street Standards and the Shaping of Suburbia*. Journal of the American Planning Association, vol. 61, N° 1, Winter 1995.

STEADMAN P. (1983). *Architectural Morphology*. Pion Limited.

STEADMAN P., BROWN F., RICKABY P. (1991). *Studies in the morphology of the English building stock*. Planning and Design, volume 18, 1991, 85-98.

- STREEL A. (1991). *Image d'un quartier péricentral. Recherche géographique sur les logements et la population de Sainte-Marguerite Bas*. Mémoire de fin d'études, Université de Liège.
- TOUSSAINT L., ECHEVINAT DES AFFAIRES ECONOMIQUES ET DU COMMERCE DE LIEGE (1992-1). *Liège, ville de commerce - L'hypercentre*. Dossier de presse, 4 mai 1992.
- TOUSSAINT L., ECHEVINAT DES AFFAIRES ECONOMIQUES ET DU COMMERCE DE LIEGE (1992-2). *Liège, ville de commerce - Les quartiers péricentraux*. Dossier de presse, 23 juin 1992.
- TOUSSAINT L., ECHEVINAT DES AFFAIRES ECONOMIQUES ET DU COMMERCE DE LIEGE (1993). *Quelle politique commerciale pour Liège*. Liège, Conseil communal du 14 juin 1993.
- URBAN TASK FORCE (1999). *Towards an Urban Renaissance*. Final Report of the Urban Task Force Chaired by Lord Rogers of Riverside. Department of the Environment, Transport and the Regions, London, UK.
- URHAHN G., BOBIC M. (1994). *A Pattern Image (a typological tool for quality in urban planning)*. THOTH Publishers Bussum.
- VANDERMOTTEN C., ISTAZ D., MARISSAL P. (1996). *Marchés fonciers et immobiliers acquisitifs et locatifs : 1994-1995*. Ministère de la Région wallonne, DGATLP, Direction de l'Observatoire de l'Habitat, Etudes et Documents, série Logement, 2.
- WIEL M. (1999). *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*. Architecture + Recherche, Mardaga éditeur.

## 10. TABLE DES MATIERES

<b>1.</b>	<b>PROBLEMATIQUE</b> .....	<b>36</b>
<b>2.</b>	<b>METHODOLOGIE</b> .....	<b>36</b>
<b>3.</b>	<b>CHOIX DES ETUDES DE CAS</b> .....	<b>38</b>
3.1	CHOIX DE DEUX CAS : BOMEL (NAMUR) ET ATH .....	38
3.2	ANALYSES DIFFERENCIEES DES CAS.....	38
<b>4.</b>	<b>ANALYSE DU QUARTIER DE BOMEL-HERBATTE (NAMUR)</b> .....	<b>39</b>
4.1	SITUATION GEOGRAPHIQUE .....	39
4.2	DESCRIPTION GENERALE .....	40
4.2.1	<i>Transports</i> .....	40
4.2.2	<i>Population</i> .....	40
4.2.3	<i>Fonctions</i> .....	40
4.2.4	<i>Activité commerciale</i> .....	41
4.2.5	<i>Vie associative</i> .....	42
4.2.6	<i>Sports, loisirs et enseignement</i> .....	42
4.3	LIAISON BOMEL-HERBATTE/CENTRE-VILLE .....	42
4.4	PRATICABILITE DES LIAISONS BOMEL-HERBATTE/CENTRE-VILLE .....	43
4.4.1	<i>La passerelle d'Herbatte</i> .....	43
4.4.2	<i>Le passage sur la dalle</i> .....	44
4.4.3	<i>Le Pont de Louvain</i> .....	44
4.4.4	<i>Accessibilité dans le discours</i> .....	45
4.4.5	<i>Les barrières</i> .....	45
4.4.6	<i>Conséquences de la non-liaison</i> .....	47
4.5	CIRCULATION ET MOBILITE .....	49
4.5.1	<i>Problèmes liés au trafic automobile</i> .....	49
4.5.2	<i>Problème de stationnement</i> .....	49
4.5.3	<i>Plan de circulation complexe et changeant</i> .....	50
4.6	ABSENCE D'ESPACES PUBLICS ET D'ESPACES VERTS.....	50
4.7	ETAT DES VOIRIES ET TROTTOIRS.....	51
4.8	PROLIFERATION DE KOTS .....	52
4.9	POTENTIEL DE BOMEL .....	53
<b>5.</b>	<b>ANALYSE DE LA VILLE DE ATH</b> .....	<b>54</b>
5.1	SITUATION GEOGRAPHIQUE ET DESCRIPTION GENERALE.....	54
5.2	DESCRIPTION DE LA VILLE AVANT TRANSFORMATION : CONTEXTE.....	56
5.3	PERCEPTION GENERALE DE ATH : UNE EVOLUTION DYNAMIQUE DE LA VILLE .....	57
5.4	LES GRANDES TRANSFORMATIONS .....	57
5.4.1	<i>La Grand'Place</i> .....	57
5.4.2	<i>Le Jardin des Arts et des Lettres</i> .....	60
5.4.3	<i>Les espaces verts</i> .....	60
5.5	LES PETITES TRANSFORMATIONS .....	61
5.6	LA VAGUE « RENOVATION » .....	61
5.6.1	<i>Le long terme</i> .....	62
5.6.2	<i>Entretien et maintenance</i> .....	62
5.6.3	<i>Conséquences de la vague « rénovation »</i> .....	63
5.7	PATRIMOINE ET RAPPORT AU PASE.....	64
5.8	EQUILIBRE DE LA POPULATION ET MIXITE SOCIALE .....	64
5.9	« PROTECTIONNISME » DES ATHOIS INTERVIEWES.....	66
5.10	COMMUNICATION ENTRE POLITIQUES ET CITOYENS .....	66
<b>6.</b>	<b>PROFILS DE SATISFACTION</b> .....	<b>66</b>
6.1	CRITERES DE SATISFACTION .....	67
6.2	TRACE DES PROFILS DE SATISFACTION.....	70

---

6.3	PREMIERE LECTURE TRANSVERSALE DES PROFILS .....	72
6.4	PARADOXES ET SINGULARITES.....	74
<b>7.</b>	<b>REAPPROPRIATION DES ESPACES URBAINS .....</b>	<b>77</b>
7.1	BESOINS JUGES PRIORITAIRES.....	78
7.2	LES ZONES D'INDIFFERENCE .....	81
7.3	QUALITE DE VIE EN VILLE .....	82
<b>8.</b>	<b>EBAUCHE D'UNE TYPOLOGIE D'ESPACES URBAINS.....</b>	<b>84</b>
8.1	CARACTERISTIQUES URBAINES « SIGNIFIANTES » .....	84
8.2	PROPOSITION DE DEVELOPPEMENT DES OUTILS « TYPOLOGIQUES » .....	87
<b>9.</b>	<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>87</b>
<b>10.</b>	<b>TABLE DES MATIERES .....</b>	<b>92</b>



## **Chapitre III : ORIENTATIONS, METHODE ET CRITERES POUR LES REVISIONS DU PLAN DE SECTEUR (1)**

Ce chapitre est composé de deux parties.

La première partie étudie les contraintes des documents législatifs (CWATUP et SDER) concernant les choix de nouvelles zones d'urbanisation. Les principes et critères énumérés dans le rapport intermédiaire de mars 2001 (pp.12-13) y sont intégrés dans une approche plus large, mais toujours orientée essentiellement vers les zones urbanisables.

La seconde partie prend en compte tous les types de zones et de périmètres, mais ne constitue qu'une première approche de ce thème. Ses objectifs principaux, à ce stade, sont de soulever des questions et de susciter la discussion.

La seconde partie découlant logiquement de la première, du moins sous de nombreux aspects, il nous a paru utile de les présenter conjointement.

Les deux parties comportent des éléments tirés des travaux "d'opérationnalisation" du SDER ainsi que de la première phase (dite "plan prioritaire des zones d'activité économique") de l'étude sur l'affectation d'espace aux activités économiques.

### **1. PREMIERE PARTIE : ORIENTATIONS DU CWATUP ET DU SDER CONCERNANT LES PRINCIPALES ZONES URBANISABLES**

La création de nouvelles zones destinées à l'urbanisation doit se faire en cohérence avec des principes qu'on peut classer en trois catégories selon leur origine :

- les principes imposés par le CWATUP : il s'agit bien entendu des affectations telles que décrites aux art. 26 à 34 et des prescriptions applicables aux révisions du plan de secteur énumérées par l'art. 46, mais aussi de principes plus généraux tels que ceux de l'article premier;
- les principes exprimés par le SDER. Ils visent trois objectifs principaux :
  - la structuration de l'espace, tant au niveau régional qu'au niveau local;
  - la maîtrise de la mobilité;
  - la gestion prudente des ressources et de l'environnement.Ces trois objectifs connaissent de nombreux recouvrements;
- les principes visant à maîtriser les coûts directs et indirects qui pourraient découler des révisions du plan de secteur. Certains de ces principes peuvent être tirés du SDER, d'autres ont été mis en évidence dans les travaux antérieurs de la CPDT ou dans les études citées plus haut (principalement le "plan prioritaire des ZAE").

---

<sup>1</sup> Véronique Rousseaux – CREAT - UCL

## 1.1 PRESCRIPTIONS ET INSTRUMENTS DU CWATUP

Avant d'énumérer et de commenter les orientations données par le SDER pour les révisions du plan de secteur, il nous paraît nécessaire d'examiner les instruments disponibles dans le cadre de ces révisions. A côté de la modification de l'affectation des zones proprement dite, en effet, le CWATUP offre d'autres possibilités, également liées au plan de secteur, de mettre en œuvre les orientations du SDER.

L'examen de l'ensemble des instruments disponibles pour les révisions du plan de secteur est d'autant plus nécessaire que l'"optimalisation" du CWATUP actuellement en cours modifiera certains d'entre eux, parfois en profondeur. Ces modifications sont indiquées ci-dessous de la façon suivante : les passages supprimés sont barrés, les nouveaux passages sont soulignés.

Nous nous basons ici sur l'avant-projet de décret adopté en seconde lecture par le Gouvernement wallon le 10 mai 2001. Une actualisation de ce chapitre sera donc probablement nécessaire après l'adoption du texte définitif.

Nous nous attacherons tout particulièrement aux prescriptions supplémentaires (art. 41), qui, comme on le verra par la suite, s'avèrent des instruments extrêmement utiles et parfois indispensables à la réalisation des orientations du SDER. En raison de leur longueur, les commentaires sur ces prescriptions feront l'objet d'un titre séparé.

### 1.1.1 Principaux articles du CWATUP utiles pour les révisions du plan de secteur

#### 1.1.1.1 Zones urbanisables (art. 25 à 34)

##### a) Zones d'habitat (ZH) et d'habitat à caractère rural (ZHR)

Art. 26 - La zone d'habitat est une zone mixte principalement destinée à la résidence. Les activités économiques d'artisanat, de service, de distribution, de recherche ou de petite industrie, les établissements socioculturels, les constructions et aménagements de services publics et d'équipements communautaires, de même que les exploitations agricoles et les équipements touristiques et récréatifs peuvent également y être autorisés pour autant qu'ils ne mettent pas en péril la destination principale de la zone et qu'ils soient compatibles avec le voisinage. Cette zone doit aussi accueillir des espaces verts publics.

Art. 27 - La zone d'habitat à caractère rural est une zone mixte principalement destinée à la résidence et aux exploitations agricoles. Les activités économiques d'artisanat, de service, de distribution, de recherche ou de petite industrie, les établissements socioculturels, les constructions et aménagements de services publics et d'équipements communautaires, de même que les équipements touristiques et récréatifs peuvent également y être autorisés pour autant qu'ils ne mettent pas en péril la destination principale de la zone et qu'ils soient compatibles avec le voisinage.

L'"optimalisation" de ces deux articles poursuit les objectifs suivants :

- insister sur le caractère mixte de la ZH(R). Comme on le verra plus loin, cette modification correspond aux orientations données par le SDER, qui insiste lui aussi sur l'importance de la mixité des fonctions;
- insister sur la possibilité d'admettre en ZH(R) les différentes sortes d'activités économiques auxquelles est destinée la ZAE. La liste qui remplace le mot "économique" est en effet identique à celle de l'art. 30 (voir ci-dessous);
- dans la même optique, autoriser en ZH(R) les activités auxquelles est destinée la ZL selon l'art. 29 (voir ci-dessous).

Deux questions se posent :

- comment faut-il interpréter, dans l'art. 26, la phrase "[la ZH] doit aussi accueillir des espaces verts publics" ? quelle est l'aire de référence pour apprécier si cette condition est ou non remplie ?
- comment interpréter l'insistance apportée par l'"optimalisation" des art. 26 et 27 sur le caractère "mixte" de la ZH(R), et quelles pourraient être ses conséquences sur l'octroi ou le refus de permis ?

#### b) Zone de services publics et d'équipements communautaires (ZEC)

Art. 28 - *Sans préjudice de leur implantation en zone d'habitat ou d'habitat à caractère rural, la zone de services publics et d'équipements communautaires est destinée aux activités d'utilité publique ou d'intérêt général.*

*Elle ne peut comporter que des constructions ou aménagements destinés à satisfaire un besoin social assuré par une personne publique ou une personne privée à laquelle les pouvoirs publics ont confié la gestion d'un service public. Elle peut également comporter des constructions ou aménagements qui ont pour finalité de promouvoir l'intérêt général.*

N.B. Nous ne prenons pas en compte ici les zones "C.E.T." et "C.E.T.D." qui font l'objet des paragraphes suivants de l'art. 28.

Comme les zones de loisirs (voir ci-dessous art. 29), les nouvelles ZEC peuvent, par dérogation, être non contiguës à une zone urbanisable existante (voir art. 46). L'art. 28 insiste pourtant sur la possibilité de localiser les services publics et équipements communautaires dans la zone d'habitat elle-même. Ces deux tendances contradictoires – l'une "centrifuge" et l'autre "centripète" – s'expliquent par la diversité des infrastructures qui peuvent être accueillies dans la ZEC, infrastructures qui ont des exigences différentes en termes de localisation. Exemples : les bureaux et guichets d'un service public auront besoin d'une bonne accessibilité pour les personnes et donc d'une situation centrale, tandis qu'une gare de marchandises ou une station d'épuration seront mieux localisées en dehors des noyaux habités.

Il faut noter également que l'art. 110 admet les constructions et équipements de services publics ou communautaires en dehors des zones qui leur sont plus spécialement réservées pour autant qu'ils s'intègrent au site bâti ou non bâti.

#### c) Zone de loisirs (ZL)

Art. 29 - *La zone de loisirs est destinée à recevoir les équipements récréatifs ou touristiques, en ce compris les équipements de séjour.*

L'art. 46 précise que les ZL destinées "à des activités récréatives présentant un caractère dangereux, insalubre ou incommode" peuvent déroger à la règle qui veut qu'une nouvelle zone urbanisable soit contiguë à une zone urbanisable existante. Cette distinction n'est cependant pas présente dans l'art.29.

#### d) Zones d'activité économique mixte et industrielle (ZAE-M et ZAE-I)

Art. 30 - *La zone d'activité économique mixte est destinée aux activités d'artisanat, de service, service, de distribution, de recherche ou de petite industrie. Elle ~~peut comporter~~ comporte des dispositifs un périmètre d'isolement.*

*La ZAE industrielle est principalement destinée aux activités à caractère industriel, de stockage ou de distribution, à l'exclusion de la vente au détail. A titre exceptionnel, elle peut comporter des ~~ou aux~~ activités économiques qui, pour des raisons d'intégration urbanistique, de sécurité, de salubrité ou de protection de l'environnement, doivent être isolées. Elle comporte un périmètre d'isolement.*

L'objectif de la modification du 2e alinéa est de consacrer la ZAE industrielle aux activités industrielles (notion à prendre dans un sens large) et de n'y admettre d'autres activités que

de manière exceptionnelle. En particulier, les "raisons urbanistiques" ne peuvent plus être invoquées pour demander l'implantation d'une activité économique non industrielle dans cette zone, et la vente au détail en est exclue.

D'autres modifications de cet article (autorisation du dépôt de boues de dragage) sont également prévues dans le cadre de l'"optimisation" du CWATUP.

e) Zones d'activité économique spécifique (ZAE-S) (P.M.)

Art. 31 - §1er. La zone marquée de la surimpression "A.E." est exclusivement destinée aux activités agro-économiques de proximité ainsi qu'aux entreprises de transformation du bois.

La zone marquée de la surimpression "G.D." est exclusivement destinée aux activités de grande distribution.

Les entreprises de services qui leur sont auxiliaires y sont admises. Ces zones peuvent comporter des dispositifs comportent un périmètre d'isolement.

§2. La zone marquée de la surimpression "R.M." est exclusivement destinée aux industries qui présentent des risques majeurs pour les personnes, les biens ou l'environnement.

Cette zone doit être isolée et comporter ~~des dispositifs~~ un périmètre d'isolement.

§3. Le logement de l'exploitant ou du personnel de gardiennage peut être admis dans les zones d'activité économique spécifique pour autant que la sécurité et la bonne marche de l'entreprise l'exigent.

Il fait partie intégrante de l'exploitation.

f) Zone d'extraction (Zext) (P.M.)

Art. 32 - La zone d'extraction est destinée à l'exploitation des carrières et de leurs dépendances dans le respect de la protection et de la gestion parcimonieuse du sol et du sous-sol.

Dans les zones ou parties de zone d'extraction non encore exploitées, d'autres actes et travaux peuvent être autorisés à titre temporaire pour autant qu'ils ne soient pas de nature à mettre en péril l'exploitation future du gisement.

L'utilisation de la zone, au terme de l'exploitation, est déterminée par une prescription complémentaire. Au terme de l'exploitation, la zone devient une zone d'espaces verts et son réaménagement, en tout ou en partie, est fixé par le permis d'extraction délivré en vertu de la législation sur les carrières qui autorise l'extraction.

L'ajout du deuxième alinéa rend difficile la distinction entre les zones d'extraction et les périmètres d'extension de zone d'extraction. Ces derniers visent "à garantir la valorisation potentielle des gisements de roches"; "les actes et travaux peuvent [y] être soit interdits, soit subordonnés à des conditions particulières de nature à ne pas mettre en péril une exploitation potentielle du gisement". On peut se demander en fonction de quels critères un gisement sera inscrit comme "zone" ou seulement comme "périmètre".

g) Zone d'aménagement différé (ZAD)

Art. 33 - La zone d'aménagement différé est destinée à recevoir toute affectation souhaitée par la commune.

La mise en œuvre de la zone d'aménagement différé est subordonnée :

1° à l'approbation par le Gouvernement du programme communal déterminant l'ordre de priorité de la mise en œuvre des zones d'aménagement différé situé sur le territoire de la commune;

2° à l'existence d'un plan communal d'aménagement couvrant la totalité de toute la zone ou, s'il existe un schéma de structure communal, tout ou partie de celle-ci.

Lorsque le plan communal d'aménagement en vigueur affecte tout ou partie de la zone à l'habitat, à l'activité économique ou aux services publics et équipements communautaires, sa mise en œuvre est subordonnée à la production par la commune d'un document établissant que les zones d'habitat, d'activité économique et de services publics et d'équipements communautaires sises sur le territoire communal atteignent un coefficient d'occupation proche de la saturation et déterminé par le Gouvernement.

A défaut, la zone d'aménagement différé ne peut être mise en œuvre.

Le Gouvernement arrête le contenu et la procédure d'approbation et de révision du programme visé à l'alinéa 2. Ce programme a force obligatoire et valeur réglementaire.

Les commentaires du Gouvernement à propos de l'"optimalisation" du CWATUP précisent que le programme communal déterminant l'ordre de priorité doit préciser *"les critères qui permettent de mettre en œuvre une ZAD par rapport à la précédente dont l'urbanisation est déjà en cours."*

L'"optimalisation" de l'art. 49 semble vouloir considérer qu'un PCA simplifié serait suffisant pour la mise en œuvre d'une ZAD. A la différence du PCA complet, le PCA simplifié ne doit pas comporter de *"destination détaillée des zones"*. La destination des ZAD ne serait donc réglée ni globalement par l'art. 33, ni en détail par le PCA, ce qui semble pour le moins étrange.

h) *Zone d'aménagement différé à caractère industriel (ZAD-I) (P.M.)*

#### **1.1.1.2 Zones non urbanisables (art. 35 à 39) (P.M.)**

Bien que l'"optimalisation" du CWATUP ne touche pas aux art. 35 à 39, certaines des modifications prévues pour les autres articles conduisent à des questions les concernant. Exemple : toutes les affectations (sauf la zone d'extraction) réclamant l'isolement par rapport à d'autres activités devront, d'après l'"optimalisation", comporter dans la zone elle-même un *"périmètre d'isolement"*. On peut dès lors se demander quelle sera la fonction particulière de la zone d'espaces verts (art. 39) en tant que *"transition adéquate entre des zones dont les destinations sont incompatibles"*.

Pour les zones agricole, forestière et de parc, des arrêtés d'application doivent préciser quels sont les actes et travaux autorisés. En attendant ces arrêtés, la situation est assez floue. La question devrait être posée également pour la zone d'espaces verts.

Une recherche systématique des questions à résoudre concernant les zones non urbanisables devrait être réalisée. On constate en effet certaines redondances entre les définitions de ces zones dans le CWATUP, de même qu'entre ces définitions et celles de certains périmètres (cf. plus loin le point 1.1.1.4). On constate également des manques et des imprécisions quant aux actes et travaux autorisés. Une clarification à l'intention des auteurs de projet des révisions du plan de secteur semble donc nécessaire.

	fonction de production	fonction sociale	fonction paysagère	fonction écologique	fonction de séparation
zone agricole	est destinée à l'agriculture au sens général du terme (+ boisement, culture intensive d'essences forestières, pisciculture)	peut également comporter des installations de tourisme à la ferme; peut être exceptionnellement destinée aux activités récréatives de plein air	contribue au maintien ou à la formation du paysage		
zone forestière	ylviculture (+ première transformation du bois, pisciculture)	(pas de rôle social prévu - voir la remarque en 1.1.1.9)	contribue au maintien ou à la formation du paysage	conservation de l'équilibre écologique	

zone d'espaces verts			contribue à la formation du paysage	maintien, protection et régénération du milieu naturel	transition végétale adéquate entre des zones dont les destinations sont incompatibles
zone naturelle				maintien, protection et régénération de milieux naturels de grande valeur biologique ou abritant des espèces dont la conservation s'impose	
zone de parc		(pas de rôle social prévu - voir la remarque en 1.1.1.9)	espaces verts ordonnés dans un souci d'esthétique paysagère		
périm. liaison écologique				garantir aux espèces animales et végétales des espaces de transition entre leurs biotopes	
périm. intérêt paysager			maintien, formation ou recomposition du paysage		

### 1.1.1.3 Infrastructures (avant-projet d'art. 39 bis)

L'"optimisation" du CWATUP prévoit un nouvel article 39 bis concernant l'inscription au plan de secteur du réseau des principales infrastructures de communication et de transport de fluides et d'énergie :

Les infrastructures principales dont le plan de secteur comporte le tracé existant ou projeté sont les autoroutes, les routes de liaison régionale, les lignes de chemin de fer, les champs d'aviation, les voies navigables, les lignes électriques à haute tension aériennes ou souterraines, les canalisations d'importance au moins régionale. Le Gouvernement peut définir les routes de liaison régionale, lignes électriques à haute tension aériennes ou souterraines et les canalisations d'importance au moins régionale.

Si cet article est adopté, on peut se demander si les équipements et infrastructures occupant une certaine surface (ex. ports, aéroports, gares de triage, plates-formes multimodales...) devront être inscrites en ZEC ou sous forme d'infrastructures au sens de l'art. 39 bis, et quels critères permettront éventuellement de distinguer les uns des autres (voir plus loin le point 1.3.2.).

### 1.1.1.4 Périmètres (art. 40)

Le plan peut comporter en surimpression aux zones précitées les périmètres suivants dont le contenu est déterminé par le Gouvernement :

1. de point de vue remarquable;
2. de liaison écologique;
3. d'intérêt paysager;
4. d'intérêt culturel, historique ou esthétique;
5. de risque naturel ~~prévisible~~ ou de contrainte géotechnique ~~majeure~~ majeurs tels que l'inondation, l'éboulement d'une paroi rocheuse, le karst, les affaissements miniers, le risque sismique, la protection des nappes souterraines, ou de risque technologique;
6. de réservation;
7. d'extension de zone d'extraction;
8. ~~de remembrement légal de biens ruraux;~~
9. ~~de prévention de captage;~~
10. ~~de bien immobilier classé;~~
11. ~~de protection visée par la législation sur la protection de la nature.~~

Les art. 452/20 et s. (dont l'"optimalisation" devrait logiquement suivre celle de l'art. 40) précisent cet art. 40 de la manière suivante :

- le périmètre de point de vue remarquable "*visé à maintenir des vues exceptionnelles sur un paysage bâti ou non bâti*";
- le périmètre de liaison écologique "*visé à garantir aux espèces animales et végétales les espaces de transition entre leurs biotopes*";
- le périmètre d'intérêt paysager "*visé au maintien, à la formation ou à la recomposition du paysage*";
- le périmètre d'intérêt culturel, historique et (sic) esthétique "*visé à favoriser au sein d'un ensemble urbanisé l'équilibre entre les espaces bâtis ou non et les monuments qui les dominent ou les sites qui les caractérisent*";
- le périmètre de risque naturel ou de contrainte géotechnique majeure "*visé à limiter les risques pour les personnes et les biens exposés à au moins l'une des contraintes physiques majeures suivantes* :
  - *inondation : submersion de terrain due au débordement habituel d'un cours d'eau;*
  - *éboulement : chute d'une paroi rocheuse;*
  - *glissement de terrain : déplacement en masse de roches meubles;*
  - *phénomène karstique : phénomène géomorphologique dû à la dissolution des roches généralement carbonatées par l'eau d'infiltration;*
  - *risque minier : potentialités de tassement ou d'affaissement du sol engendré par l'effondrement d'anciennes galeries de mine ou d'anciennes galeries souterraines;*
  - *risques sismiques : potentialité de secousses sismiques destructrices pour l'habitat et les infrastructures;*
  - *perméabilité du sol : risque de pollution des nappes aquifères situées sous des terrains présentant une grande porosité.*

Les périmètres de risque naturel prévisible ou de contrainte géotechnique majeure comportent une surimpression destinée à déterminer, parmi les contraintes physiques majeures visées aux points 1° à 7°, la contrainte à laquelle ils sont exposés;

- le périmètre de réservation "*visé à réserver les espaces nécessaires à la réalisation, la protection ou le maintien d'infrastructures de communication ou de transport de fluides et d'énergie*";
- le périmètre d'extension de zone d'extraction "*visé à garantir la valorisation potentielle des gisements de roches*".
- [périmètres supprimés par d'"optimalisation" de l'art. 40].

Dans tous ces périmètres, les actes et travaux peuvent être soit interdits, soit limités par des conditions précisées par ces articles.

#### Modifications prévues par l'"optimalisation" du CWATUP

- Les périmètres que l'"optimalisation" du CWATUP propose de supprimer de l'art. 40 sont ceux qui font l'objet d'autres législations.
- Le contenu du périmètre de risques naturels et de contraintes géotechniques est modifié sur plusieurs points :
  - on ne parle plus de risques "*prévisibles*";
  - par rapport à la liste des risques et contraintes énumérés par l'art. 452/24 (voir ci-dessus), le concept d'éboulement de terrain a été supprimé;

- par contre, le périmètre de risque technologique a été ajouté. Il ne fait pas encore l'objet d'un arrêté définissant ce type de risques.

#### Questions à résoudre avant les révisions du plan de secteur

- Il sera nécessaire d'apporter certaines précisions aux art. 452/20 et s. avant les révisions du plan de secteur. Exemple : *"le périmètre de liaison écologique vise à garantir aux espèces animales et végétales les espaces de transition entre leurs biotopes"* n'est pas une définition suffisamment précise pour qu'on puisse en tirer des critères permettant de repérer les périmètres à inscrire.
- Concernant les zones d'extraction et leurs périmètres d'extension, voir plus haut le point 1.1.1.1.f.
- L'art. 46 "optimalisé" dit que *"l'inscription d'une nouvelle zone destinée à l'urbanisation est incompatible avec le maintien d'un périmètre de risque naturel ou de contrainte géotechnique..."*. La plupart de ces périmètres n'étant pas encore inscrits au plan de secteur, on peut, dans un premier temps tout au moins, interpréter cette phrase de la manière suivante : il y a incompatibilité entre les zones urbanisables et ces périmètres.
- Les périmètres dépendant d'autres législations et dans lesquels les actes et travaux peuvent être limités ou interdits feront partie de la situation de droit (voir 2.1.3). Leur relevé est nécessaire pour établir le potentiel des zones actuelles. L'"optimalisation" de l'art. 42 du CWATUP précise d'ailleurs que *"Le Gouvernement décide de l'élaboration du plan de secteur et en adopte l'avant-projet, lequel est établi sur la base d'une analyse de la situation de fait et de droit notamment des périmètres de protection visés par le présent Code ou d'autres législations"*.

L'existence d'un de ces périmètres visés par d'autres législations doit-elle pour autant entraîner une modification du plan de secteur actuel en cas d'incompatibilité de l'affectation ? La question n'est pas tranchée. Se pose notamment le problème des conséquences de telles modifications en termes d'indemnisations<sup>2</sup>.

- Enfin, on rappellera ici que le CWATUP ne prévoit pas l'inscription au plan de secteur de périmètres ou zones "à rénover" ou "de rénovation globale", alors que certains des plans de secteur réalisés entre 1977 et 1987 comportaient de telles zones (cf. l'art. 183.7.4 de l'ancien CWATUP).

#### **1.1.1.5 Prescriptions supplémentaires (art. 41)**

*Les zones visées à l'article 25 [c'est-à-dire toutes les zones du plan de secteur] peuvent faire l'objet de prescriptions supplémentaires.*

Les prescriptions supplémentaires peuvent porter notamment sur :

- la précision de l'affectation des zones;
- le phasage de leur occupation;
- la réversibilité des affectations;
- la densité des constructions ou des logements;
- l'obligation d'élaborer un PCA préalable à leur mise en œuvre;
- l'obligation d'élaborer un RCU préalable à leur mise en œuvre.

Voir 1.2.

<sup>2</sup> Exemple : les art. 12 et 13 du Décret du 30 avril 1990 prévoient l'indemnisation des dommages résultant de mesures telles que l'"obligation de construire, de modifier ou de supprimer des constructions, installations, travaux, ouvrages ou plantations, ou d'arrêter, de réduire ou de reconverter une activité" dans une zone de prévention de captage. Cette indemnisation "n'est applicable qu'aux constructions, installations, travaux, ouvrages et plantations existants, et aux activités exercées, au jour de la demande de l'autorisation de prise d'eau".



### 1.1.1.6 Prescriptions applicables aux révisions du plan de secteur (art. 46)

Les dispositions réglant l'établissement du plan de secteur sont applicables à sa révision.

En outre, sont applicables les prescriptions suivantes :

1. l'inscription d'une nouvelle zone destinée à l'urbanisation est attenante à une zone existante destinée à l'urbanisation; seule l'inscription d'une zone de services publics et d'équipements communautaires, de loisirs destinée à des activités récréatives présentant un caractère dangereux, insalubre ou incommode, d'activité économique industrielle, d'activité économique spécifique destinée aux activités agro-économiques ou aux industries qui présentent des risques majeurs pour les personnes, les biens ou l'environnement, d'extraction ou d'aménagement différé à caractère industriel peut y déroger;
2. l'inscription d'une nouvelle zone destinée à l'urbanisation ne peut prendre la forme d'un développement linéaire le long de la voirie;
- ~~3. l'inscription de nouvelles zones d'activité économique mixte ou industrielle est globalement compensée par la réaffectation de sites d'activité économique désaffectés dans les cinq ans de l'adoption définitive de la révision du plan de secteur;~~
4. l'inscription d'une nouvelle zone destinée à l'urbanisation est incompatible avec le maintien d'un périmètre :-
  - a. d'un remembrement légal de biens ruraux;
  - b. de prévention de captage;
  - c. d'un bien immobilier classé;
  - d. de protection visé par la législation sur la protection de la nature;
  - e. de risque naturel prévisible ou de contrainte géotechnique majeurs tels que l'inondation, l'éboulement d'une paroi rocheuse, le karst, les affaissements miniers, le risque sismique, la protection des nappes souterraines, ou de risque technologique.

Les zones d'activité économique spécifique "AE" et "RM" ont été ajoutées à la liste des zones pouvant, par dérogation, ne pas être contiguës à une zone urbanisable existante.

La prescription qui voulait que la création de nouvelles ZAE soit compensée par la réaffectation de SAED a été supprimée.

La liste des périmètres dont le maintien est incompatible avec l'inscription d'une nouvelle zone urbanisable a été adaptée à l'art. 40 "optimalisé". Seul subsiste donc le périmètre de risque naturel, géotechnique ou technologique.

### 1.1.1.7 Indemnisation des moins-values (art. 70)

Trop long pour être cité ici, l'article 70 fixe les conditions d'indemnisation des moins-values dues à la modification de plans d'aménagement. Son "optimalisation" vise à limiter le nombre de cas dans lesquels une indemnisation est due.

Aucune disposition du CWATUP (actuel comme "optimalisé") ne permet la taxation des plus-values générées par la modification des plans.

### 1.1.1.8 Comblement (art. 112)

~~Dans les zones qui ne sont pas destinées à l'urbanisation, un permis d'urbanisme ou un permis de lotir peuvent être octroyés pour autant que~~ A l'exclusion des zones naturelles, des zones de parc et des périmètres de point de vue remarquable, un permis d'urbanisme peut être octroyé dans une zone du plan de secteur qui n'est pas compatible avec l'objet de la demande pour autant que :

1. ~~à la veille de l'entrée en vigueur du plan de secteur,~~ le terrain soit situé entre deux habitations construites avant l'entrée en vigueur du plan de secteur et distantes l'une de l'autre de 100 m maximum;
2. ~~ce terrain et ces habitations soient situés à front de voirie et du même côté d'une voie publique suffisamment équipée en eau, et électricité et égouttage,~~ pourvue d'une revêtement solide et d'une largeur suffisante compte tenu de la situation des lieux;
3. les constructions s'intègrent au site bâti ou non bâti et ne compromettent pas l'aménagement de la zone.

Comment faut-il envisager les zones concernées par le comblement (zones déjà urbanisées ou qui pourraient l'être) dans le cadre des révisions du plan de secteur ?

#### **1.1.1.9 Activités non soumises à permis (art. 154)**

Depuis la révision du CWATUP en 1997, l'art. 154, pt 4 permet de sanctionner tous ceux qui "*enfreignent de quelque manière que ce soit les prescriptions du plan de secteur*", même si l'activité qui constitue cette infraction ne fait pas partie des actes et travaux soumis à permis. Une interprétation textuelle de cet article pourrait donc par exemple entraîner la condamnation, sur la base du CWATUP, d'activités de loisirs en zone forestière. Comme le note M. Delnoy<sup>3</sup>, "*on doute cependant que quiconque soit poursuivi dans cette dernière hypothèse*".

Toutefois, pour poursuivre le même exemple, on peut relever qu'il existe une certaine incohérence entre d'une part le contenu de l'art. 36 du CWATUP, selon lequel "*la zone forestière est destinée à la sylviculture et à la conservation de l'équilibre écologique*" (sans que soit ajoutée la précision "*elle peut être exceptionnellement destinée aux activités récréatives de plein air*" comme c'est le cas pour la zone agricole, cf. art. 35), et d'autre part les textes<sup>4</sup> réglant la circulation et les activités (ex. bivouac) sur des itinéraires et dans des aires balisées en forêt.

On relèvera également que la zone de parc n'a plus explicitement, dans sa définition actuelle, la "fonction sociale" que lui reconnaissait l'ancien CWATUP, ou encore que rien n'est précisé par l'art. 38 quant aux actes et travaux autorisés en zone d'espaces verts.

La question se pose donc de savoir si des prescriptions supplémentaires doivent être prévues pour autoriser explicitement dans certaines zones certains types d'activités non soumises à permis au sens du CWATUP. Les prescriptions supplémentaires ne peuvent toutefois contredire l'affectation principale.

#### **1.1.1.10 Droit de préemption (art. 175 et s.)**

Également trop longs pour être cités, les articles 175 et s. traitent du droit de préemption. Ce droit peut être utilisé sur tout bien immobilier compris dans un périmètre visé par une révision du plan de secteur relative à l'inscription d'une nouvelle zone destinée à l'urbanisation. Il peut donc servir à mettre à la disposition des pouvoirs publics les terrains nécessaires à la réalisation de projets d'intérêt collectifs.

### **1.1.2 Prescriptions supplémentaires**

A la différence du point précédent, celui-ci ne se limite pas à rendre compte des modifications prévues par l'"optimisation" du CWATUP et à expliquer leurs objectifs. Les prescriptions supplémentaires constituent en effet un instrument nouveau dont il nous paraît nécessaire d'examiner en détail les potentialités et les limites. Comme on le verra, elles pourraient s'avérer des moyens fondamentaux de mise en œuvre des orientations du SDER dans le cadre des révisions du plan de secteur.

---

<sup>3</sup> DELNOY M., *Le CWATUP expliqué, éd. de la Chambre de Commerce et d'Industrie*, 1998, p.248. Voir aussi, du même auteur, *La réforme du droit wallon de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme*, éd. Bruylant, 1998, pp.431-433.

<sup>4</sup> Décret du Décret 16.02.1995 modifiant le Code forestier et arrêté du Gouvernement du 29 février 1996

Toutefois, il est clair que cette possibilité n'est pas destinée à être utilisée partout, mais uniquement dans les cas où la Région le juge nécessaire (sur le concept d'"intérêt régional", voir la remarque introduisant la section 1.2).

Les commentaires qui suivent ne sont rien de plus qu'une première réflexion sur le contenu qu'on pourrait donner à ces futures prescriptions supplémentaires et sur les possibilités qu'elles offrent pour les principales zones urbanisables. Une réflexion approfondie et appliquée à tous les types de zones devrait être menée à ce sujet avant les révisions du plan de secteur de façon à pouvoir donner des indications claires aux auteurs de projet.

#### **1.1.2.1 Précision de l'affectation des zones**

- La précision de l'affectation d'une zone ou "sous-zone" ne peut bien entendu par contredire l'affectation principale telle qu'elle est définie par le CWATUP. On peut dès lors se demander, pour rappeler l'exemple cité plus haut (voir 1.1.1.8), si une prescription supplémentaire autorisant des activités de loisirs dans une zone forestière est possible.
- Les objectifs d'une prescription supplémentaire précisant l'affectation peuvent être les suivants :
  - réserver une zone ou "sous-zone" aux activités les plus adéquates en fonction de ses caractéristiques, notamment d'environnement, de situation dans la structure spatiale (ex. centralité) ou de mobilité;
  - réserver la zone au projet spécifique pour lequel elle a été créée ou à un projet semblable (dans ce cas, il faudrait également une prescription supplémentaire sur la réversibilité de l'affectation);
  - réglementer les activités non soumises à permis (du moins si cela s'avère nécessaire et utile).
- La prescription supplémentaire ne pouvant contredire l'affectation principale, son incidence est, en principe, nulle en termes d'indemnisations (cf. art. 70).

##### *a) Zones d'habitat et d'habitat à caractère rural*

La ZH(R) étant une zone mixte, la prescription supplémentaire pourrait, lorsque c'est nécessaire, préciser des pourcentages pour les différentes activités admises. Cela permettrait par exemple de réserver certaines "sous-zones" principalement au logement dans les quartiers à vocation résidentielle, ou encore de créer, conserver ou recréer une mixité logement / équipements / activités économiques dans les centres.

Se pose cependant la question de la manière dont ces pourcentages seront calculés : s'agira-t-il par exemple d'un pourcentage d'occupation du sol ? (Cette question reviendra plus loin à propos du calcul de la densité.)

Puisqu'il s'agit de "préciser" une affectation, les catégories utilisées devraient pouvoir être plus précises que la simple énumération des fonctions reprise dans les art. 26 et 27. On devrait par exemple pouvoir réserver un certain pourcentage de la zone aux "commerces" ou aux "bureaux" et non simplement aux "activités économiques". De même, on devrait pouvoir préciser le profil de mobilité souhaité pour les fonctions admises (ce type de précision de l'affectation sera développé plus loin à propos des ZAE).

La mise en œuvre d'une telle prescription supplémentaire au niveau de la délivrance des permis sera facilitée par la réalisation d'un PCA, ce qui ne peut être rendu obligatoire par une prescription supplémentaire que pour les zones non encore mises en œuvre (voir plus loin le point 1.1.2.5).

Par ailleurs, on peut se demander si la possibilité de préciser l'affectation ne rend pas inutile la distinction ZH / ZHR.

*b) Zone de services publics et d'équipements communautaires*

Comme on l'a fait remarquer au point 1.1.1.1.b, peuvent rentrer sous la rubrique "équipements communautaires" des infrastructures très variées, puisqu'il peut s'agir aussi bien d'une école que d'un cimetière ou d'une station d'épuration par exemple. Les caractéristiques des terrains auxquels on donnera cette affectation seront donc très différentes. Il paraîtrait donc logique de préciser à quel type d'équipement chacune des zones sera réservée, surtout lorsqu'il s'agit de zones possédant des caractéristiques particulières, comme par exemple une zone centrale bien accessible ou, au contraire, une zone située en dehors des noyaux habités.

*c) Zone de loisirs.*

Dans son article 46, le CWATUP établit une distinction entre la zone de loisirs (ZL) "*destinée à des activités récréatives présentant un caractère dangereux, insalubre ou incommode*" et les ZL non destinées à des activités de ce type. Seule la première peut, par dérogation, être non contiguë à une zone urbanisable existante.

Il serait logique que la précision de l'affectation d'une ZL à des activités présentant un caractère dangereux, etc. soit confirmée par une prescription supplémentaire. On indiquera ainsi clairement que les ZL isolées doivent être réservées à des activités qui nécessitent l'isolement.

Par ailleurs, l'art. 29 permet d'implanter en ZL aussi bien des équipements récréatifs et touristiques que des équipements de séjour, et cela sans précision de taille, ce qui revient à mettre sur le même pied un parc d'attraction de renommée internationale et un village de vacances comportant quinze logements. La prescription supplémentaire précisant l'affectation permet d'établir une meilleure correspondance entre d'une part les caractéristiques du site en termes d'environnement, d'accessibilité et d'inscription dans les structures spatiales régionale et locale et d'autre part les types de projets aptes à s'y localiser.

*d) Zone d'activité économique.*

L'art. 30 distingue deux types de ZAE, la ZAE mixte et la ZAE industrielle, ce qui constitue déjà une précision d'affectation. Les prescriptions supplémentaires précisant l'affectation d'une ZAE ne pourront contredire ces définitions, ni aboutir à faire d'une ZAE mixte ou industrielle une ZAE spécifique au sens de l'art.31.

Le concept de ZAE "mixte" doit se comprendre par rapport à l'ancienne légende du plan de secteur, avant le décret de 1997. Les dispositions transitoires et finales de ce dernier (art.6, §1er, pt 6) ont transformé en ZAE mixtes les zones artisanales ou de petites et moyennes entreprises (et leurs extensions), les zones d'industrie de recherche et les zones de services (et leurs extensions). La possibilité de préciser l'affectation d'une ZAE mixte permettra, de prévoir des ZAE spécialisées telles que des "parcs d'affaires" ou des "parcs scientifiques", ou encore de confirmer la spécialisation d'une ZAE existante.

Les prescriptions supplémentaires précisant l'affectation devraient également avoir pour but de spécialiser certaines ZAE en fonction de leur accessibilité, en n'y autorisant que des entreprises ayant un profil de mobilité approprié.

- L'objectif premier doit être de réserver les ZAE accessibles par la voie d'eau, par le rail ou par l'air à des entreprises utilisant ces modes de transport. Dans de nombreux cas, des "sous-zones" devront être définies, l'accessibilité d'une ZAE n'étant pas uniforme.

Par exemple, les parcelles situées directement le long d'une voie d'eau devront faire l'objet de prescriptions plus strictes concernant les entreprises autorisées.

- L'accessibilité par la route n'est pas non plus toujours uniforme. Les ZAE disposent souvent de plusieurs accès, dont certains peuvent être plus proches que d'autres d'un nœud autoroutier par exemple, ce qui conviendra aux entreprises générant un trafic lourd.
- De plus, les parcelles situées près d'un accès devraient être réservées aux entreprises générant beaucoup de trafic de façon à limiter la circulation dans la ZAE elle-même.
- Autant que possible, la définition de "sous-zones" et les prescriptions supplémentaires y attachées viseront à ne pas mêler les types de trafic différents dans les ZAE mixtes comportant à la fois des entreprises utilisant des poids-lourds et des entreprises attirant de nombreux véhicules privés.
- Les parcelles proches d'un arrêt de train ou de TEC devraient être réservées aux entreprises générant de nombreux déplacements de personnes.

L'affectation d'une ZAE en rapport avec son profil d'accessibilité demande donc à être précisée de manière fine, souvent même au niveau de la parcelle, ce qui n'est pas du ressort du plan de secteur. C'est pourquoi une prescription supplémentaire imposant la réalisation d'un PCA devrait être prévue pour toute les nouvelle ZAE.

L'art. 49 du CWATUP offre la possibilité de réaliser un "PCA simplifié" pour les ZAE. Toutefois, le PCA simplifié, à la différence du PCA complet, ne comporte pas de destination détaillée des zones. Il ne peut donc suffire à rencontrer tous les objectifs dont on vient de parler. Dans les cas où l'on veut clairement réserver certaines parcelles de la ZAE à certaines activités, soit la prescription supplémentaire imposant la réalisation d'un PCA précisera que c'est un PCA complet qui est exigé, soit le zonage du plan de secteur sera affiné ("sous-zones" accompagnées de prescriptions supplémentaires précisant l'affectation).

#### *e) Zone d'aménagement différé.*

La ZAD étant en fait une zone d'affectation différée, il ne semble pas logique à première vue qu'elle fasse l'objet d'une prescription supplémentaire précisant son affectation (sur la nécessité d'une affectation par le biais du PCA, voir la remarque en 1.1.1.1.g et 1.1.2.5).

Toutefois, on pourrait imaginer qu'en fonction de la situation et des caractéristiques du terrain, certaines affectations futures soient exclues par le biais d'une prescription supplémentaire.

Pour les ZAD existantes, il faut toutefois tenir compte, dans le choix des affectations à exclure, du droit à l'indemnisation des propriétaires (ex. si on exclut tous les types de zones urbanisables, il est possible que le propriétaire soit fondé à réclamer une indemnisation).

#### **1.1.2.2 Phasage de l'occupation des zones**

- La possibilité de prévoir un phasage de l'occupation ne porte que sur des zones dont l'affectation a déjà été décidée et ne concerne donc pas la ZAD.

Première hypothèse : le phasage est un ordre de succession. La prescription doit donc préciser la position respective de chaque zone de même affectation dans cette succession. Deux types de cas sont possibles :

- division d'une zone en "sous-zones" qui seront mises en œuvre successivement (N.B. on rappellera ici qu'une possibilité de phasage existe aussi au niveau des permis);
- définition d'un ordre de mise en œuvre des différentes zones d'une même affectation, mais non contiguës, à l'intérieur d'une enveloppe territoriale donnée, à la manière de ce

que l'"optimalisation" du CWATUP prévoit pour les ZAD d'une même commune. Il faudrait idéalement que cet ordre de mise en œuvre puisse se définir à l'intérieur d'enveloppes plus larges que celles de la commune (agglomération, sous-région), mais il n'existe pas actuellement de découpage de la Wallonie qui soit utilisable dans ce but.

La prescription supplémentaire devra préciser à quel stade de la mise en œuvre d'une zone la suivante (de la même affectation) peut être mise en œuvre.

Un problème peut cependant se poser si les propriétaires d'une zone refusent sa mise en œuvre, empêchant de la sorte celle des zones suivantes.

Deuxième hypothèse : le phasage est lié à la réalisation d'un projet. Il peut par exemple s'agir de zones dont on veut réserver l'usage à des activités liées à la réalisation d'une nouvelle infrastructure (ex. parc d'affaires à proximité d'une gare RER). Dans ce cas, une prescription supplémentaire pourrait également préciser l'affectation.

Les discussions parlementaires sur l'art. 41 permettront vraisemblablement de savoir si ces différentes hypothèses peuvent être retenues.

- L'objectif d'une prescription supplémentaire imposant un phasage est de limiter l'extension de l'urbanisation, d'assurer une urbanisation compacte<sup>5</sup>.

Cet objectif implique que le phasage doit s'établir en allant du centre de l'agglomération vers l'extérieur (les zones les plus proches du centre seront les premières mises en œuvre). Le principe du phasage à partir du centre vers l'extérieur peut s'appliquer également aux centres secondaires (ex. lorsqu'un nœud de communication tel qu'une gare est décentré), à condition toutefois que les rôles spécifiques du centre principal et du ou des centre(s) secondaire(s) soient clairement établis (voir plus loin le point 1.2.1.2.d et voir la ligne consacrée aux centres secondaires dans le tableau du point 1.3.6.1.b).

- Les incidences foncières d'une prescription supplémentaire imposant un phasage devraient être nulles. Selon la Cour européenne des droits de l'homme, en effet, les restrictions imposées légalement et pour une durée limitée par un plan d'aménagement n'ouvrent aucun droit à indemnisation<sup>6</sup>.

Le phasage peut donc être utilisé pour reculer dans le temps l'urbanisation des zones ou "sous-zones" excentrées (ex. zones en ruban le long des routes) dont la réaffectation en zone non urbanisable entraînerait des coûts d'indemnisation trop importants.

- A l'exception de la ZAD, toutes les nouvelles zones urbanisables et les parties de zones non encore mises en œuvre devraient idéalement faire l'objet de prescriptions supplémentaires de phasage de façon à lutter contre la dispersion des activités et le mitage de l'espace.

#### *a) Zones d'habitat et d'habitat à caractère rural*

Dans de nombreux cas, l'affectation en ZH(R) accompagnée d'une prescription supplémentaire précisant le phasage peut avantageusement remplacer l'affectation en ZAD qui est actuellement celle de toutes les anciennes zones d'extension d'habitat. Cela permettra de réserver à l'habitat des zones bien situées en termes de structure spatiale et qu'il serait regrettable d'utiliser à d'autres fonctions.

---

<sup>5</sup> Pour mieux maîtriser la tendance à l'expansion des villes, les États membres et leurs collectivités locales et régionales seront bien avisés de s'inspirer du concept de "ville compacte" (la ville des courtes distances). SDEC, p.24.

<sup>6</sup> Cf. notamment Affaire Katte Klitsche de la Grange (Italie) sur <http://www.echr.coe.int>.

### *b) Zone d'aménagement différé*

L'art. 33 précisant les conditions auxquelles les ZAD peuvent être mises en œuvre, des prescriptions supplémentaires précisant leur phasage feraient double emploi.

Remarque : pour une meilleure cohérence de l'ensemble des zones urbanisables dans le CWATUP, il serait plus logique de faire de la ZAD une zone d'affectation différée (et non plus d'aménagement différé) et de lui adjoindre obligatoirement des prescriptions supplémentaires imposant un phasage et la réalisation d'un PCA.

#### **1.1.2.3 Réversibilité des affectations**

- Il s'agit ici d'une réversibilité de l'affectation et non de l'utilisation du sol. En d'autres termes, la prescription supplémentaire précisera que si, dans un laps de temps donné, la nouvelle zone n'est pas mise en œuvre, son affectation est caduque et c'est l'affectation précédente (avant révision du plan de secteur) qui redevient valable.

La possibilité de prévoir une affectation différente de la précédente peut peut-être être envisagée (à l'image de ce qui est prévu pour les CET par l'art. 28 et pour les zones d'extraction par l'art. 32; à noter que ces deux articles sont en cours d'"optimisation" sur ce point).

Il est nécessaire de préciser quelles sont les conditions à remplir pour qu'une zone soit considérée comme mise en œuvre et que la réversibilité de son affectation soit annulée.

- Les objectifs d'une telle prescription supplémentaire peuvent être les suivants :
  - une "révision automatique" du plan de secteur lorsque le projet ayant motivé l'inscription de la nouvelle zone ne se réalise pas;
  - la lutte contre la rétention foncière.
- Attribuer une réversibilité à une zone urbanisable nouvellement inscrite ne devrait logiquement pas donner lieu à indemnisation du propriétaire lorsque l'échéance sera dépassée. Ce type de prescription supplémentaire devrait donc être utilisé largement.

Par contre, attribuer une réversibilité à une affectation déjà existante reviendrait à limiter les droits dont le propriétaire bénéficiait précédemment. L'art. 70 pourrait donc jouer.

Il faut noter également que la combinaison d'une prescription supplémentaire de phasage, retardant la mise en œuvre d'une zone, avec une prescription supplémentaire de réversibilité, qui limite l'affectation dans le temps, peut aboutir en pratique à une interdiction de mettre en œuvre la zone si un "télescopage" des deux temporalités se produit.

### *a) Zones d'équipements communautaires, de loisirs et d'activité économique*

Il peut arriver qu'on inscrive au plan de secteur une zone destinée à un projet particulier (nouvelle infrastructure, extension d'une entreprise, etc.) qui ensuite ne se réalise pas. Dans ce cas, la prescription supplémentaire de réversibilité permettra de mettre le plan de secteur à jour de manière "automatique" (sans procédure de révision) et évitera que la zone ne soit utilisée pour d'autres projets moins adaptés.

Comme on l'a signalé plus haut, une prescription supplémentaire précisant l'affectation de la zone peut constituer dans ce cas un complément utile à la prescription de réversibilité.

### *b) Zone d'aménagement différé*

Comme pour la prescription supplémentaire imposant un phasage, la réversibilité appliquée à une ZAD peut équivaloir en pratique à une interdiction de construire si les conditions de

mise en œuvre de la ZAD ne sont pas réalisées avant l'échéance de l'affectation. Le droit à l'indemnisation risque donc de jouer.

#### **1.1.2.4 Densité des constructions ou des logements**

• La densité des constructions est un concept qui peut donner lieu à diverses interprétations. On aboutira à des valeurs très différentes selon qu'on prend en compte ou non les voiries, parkings, espaces verts aménagés et équipements divers et selon l'échelle à laquelle se fera le calcul (parcelle, îlot, hectare, agglomération...)<sup>7</sup>. Le mode de calcul à utiliser devrait donc être indiqué aux auteurs de projet avant la mise en révision du plan de secteur.

Pour faciliter sa mise en œuvre, l'imposition d'une densité devrait s'accompagner de l'obligation de réaliser un PCA, ce qui ne peut exister que pour des nouvelles zones.

La densité de logements est un concept plus facile à manier et à mettre en œuvre, mais qui ne s'applique qu'à la ZH(R); voir donc ci-dessous.

- Les objectifs d'une prescription supplémentaire de densité peuvent être les suivants :
  - assurer la compacité de la zone urbanisable;
  - assurer une densité suffisante (densité-"plancher") mais non excessive (densité-"plafond"), notamment dans les centres;
  - encourager la mise sur le marché de formes d'habitat adaptées aux petits budgets et aux petits ménages (parcelles plus petites, habitat accolé, appartements, etc.).
- Si la prescription supplémentaire vise une densité plus forte qu'actuellement, il n'y aura pas de raison d'indemniser. Par contre, on peut se demander s'il ne faudra pas envisager l'indemnisation d'un propriétaire qui se verrait refuser un permis pour cause de dépassement d'une densité-plafond alors que cette densité n'était pas prévue par le plan de secteur avant sa révision (dans ce cas, un règlement d'urbanisme pourrait constituer dans certains cas une meilleure solution au problème des densités excessives, en interdisant les constructions à l'intérieur des îlots par exemple).

#### *a) Zones d'habitat et d'habitat à caractère rural*

Selon l'art. 171 de l'ancien CWATUP, la zone d'habitat pouvait, avant 1997, faire l'objet d'"indications supplémentaires" concernant la densité :

- *"les zones à forte densité sont celles dont la densité moyenne est d'au moins 25 logements par hectare;*
- *les zones à moyenne densité sont celles dont la densité moyenne se situe entre 15 et 25 logements par hectare;*
- *les zones à faible densité sont celles dont la densité moyenne ne dépasse pas les 15 logements par hectare.*
- *les parcs résidentiels sont les zones dont la densité moyenne est faible et à forte proportion d'espaces verts".*

Les prescriptions supplémentaires de densité pourront s'inspirer de cet ancien article.

---

<sup>7</sup> Voir MERLIN P; et CHOAY F., *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Presses universitaires de France, 1988, pp.203-205.



### *b) Autres zones*

En application du principe de gestion parcimonieuse du sol, la prescription supplémentaire de densité peut s'appliquer à tous les types de zones urbanisables. Elle pourrait notamment se justifier pour les ZAE mixtes et pour les ZL.

#### **1.1.2.5 Obligation d'élaborer un PCA préalable à la mise en œuvre**

- Les objectifs d'une prescription supplémentaire imposant la réalisation d'un PCA peuvent être les suivants :
  - faciliter la mise en œuvre de prescriptions supplémentaires précisant l'affectation de la zone et/ou sa densité;
  - obliger à une réflexion préalable à la mise en œuvre d'une zone de façon à garantir un aménagement de qualité.
- Le PCA ne pouvant contredire le plan de secteur, cette prescription supplémentaire n'a pas de conséquences en termes d'indemnisation (le PCA lui-même, par contre, peut avoir de telles conséquences).
- Dans l'esprit de l'art. 33 qui impose la réalisation d'un PCA avant la mise en œuvre d'une ZAD, toute nouvelle zone urbanisable, y compris les zones ou "sous-zones" existantes non encore mises en œuvre, devrait faire l'objet d'une prescription supplémentaire imposant la réalisation d'un PCA. On peut toutefois excepter de cette règle les très petites zones destinées à un projet particulier (ex. équipement public).
- La prescription supplémentaire imposant la réalisation d'un PCA sur une nouvelle zone urbanisable respecte la complémentarité des compétences régionales et communales et le principe de subsidiarité.
- L'art. 49 autorise la réalisation de PCA simplifiés pour les ZAE; on a dit plus haut que seul un PCA complet pouvait rencontrer l'objectif de maîtrise de la mobilité liée aux activités économiques. L'"optimisation" du CWATUP autoriserait également le PCA simplifié pour la mise en œuvre d'une ZAD, ce qui paraît inadéquat puisque la destination de cette zone ne serait alors réglée par aucun document. La prescription supplémentaire doit donc préciser que c'est un PCA complet qui est exigé.
- Le PCA est d'un outil d'initiative communale. Une commune pourrait donc empêcher la mise en œuvre d'une nouvelle zone en n'établissant pas le PCA exigé par la prescription supplémentaire. Certes, l'art. 54 permet dans certains cas au Gouvernement de décider "d'initiative" l'élaboration d'un PCA, mais le cas qu'on vient d'évoquer n'est pas couvert par cet article, excepté pour les ZEC, ZL et ZAE d'intérêt régional (cf. art. 54, pt. 5).

#### **1.1.2.6 Obligation d'élaborer un RCU préalable à la mise en œuvre**

- L'objectif d'une prescription supplémentaire imposant la réalisation d'un RCU est d'imposer une qualité urbanistique dans la mise en œuvre de la nouvelle zone.
- Comme le PCA, le RCU est un document d'initiative communale, ce qui signifie que cette prescription supplémentaire donne à la commune la possibilité d'empêcher la mise en œuvre de la zone.

## 1.2 ORIENTATIONS DU SDER POUR LES REVISIONS DU PLAN DE SECTEUR : PRINCIPES GENERAUX

*Toute révision d'un plan de secteur doit tendre à renforcer la structure de l'espace régional. Elle doit également s'inscrire dans la philosophie qui a guidé l'élaboration du SDER et traduire au mieux les objectifs et les options qu'il contient. Le CWATUP précise d'ailleurs que "le plan de secteur s'inspire des indications et orientations contenues dans le schéma de développement de l'espace régional" (art. 22).  
SDER, p.150*

Comme le point qui précède, celui-ci s'intéresse principalement aux zones urbanisables.

### Remarque préalable

Le niveau de précision et de détail à appliquer lors d'une révision du plan de secteur n'est défini nulle part. Théoriquement, rien n'empêcherait de subdiviser les zones jusqu'à une échelle très fine et d'utiliser partout les possibilités offertes par les prescriptions supplémentaires. Le plan de secteur se verrait ainsi transformé en "quasi-PCA" couvrant l'ensemble de la région (ou du moins de ses zones urbanisables).

Cela ne paraît pas souhaitable pour trois raisons principales :

- le coût d'une telle opération et le temps nécessaire à sa réalisation;
- le principe de subsidiarité, qui veut qu'on laisse aux communes une autonomie de décision par le biais des outils qui leur sont propres (SSC, PCA et RCU);
- le risque de voir se perdre la dimension régionale de l'aménagement du territoire, qui serait noyée dans la masse des considérations locales.

Toutefois, certaines parties du territoire ont une importance non seulement locale mais aussi régionale, ce qui justifie à leur égard une attention plus particulière et une attitude plus directive de la Région par le biais de son plan de secteur (et d'autres outils).

Le concept d'"intérêt régional" apparaît dans le CWATUP avec les sites d'intérêt régional (art.182) et avec la possibilité offerte au Gouvernement d'élaborer ou de réviser *"des plans communaux d'aménagement à destiner aux services publics ou aux équipements communautaires, aux loisirs, aux activités économiques et aux activités spécifiques qu'il reconnaît d'intérêt régional et dont il établit la liste"* (art. 54, pt 5 ajouté par le décret du 6 mai 1999). Le "plan prioritaire des ZAE" actuellement en cours fait également référence à ce concept d'intérêt régional, mais son application rencontre certaines difficultés.

A première vue on imagine mal ce que pourrait recouvrir ce concept appliqué à la ZH. Toutefois, on peut faire remarquer que dans le cadre d'opérations telles que la rénovation urbaine, la revitalisation urbaine ou les zones d'initiatives privilégiées, le Gouvernement désigne des périmètres à l'intérieur de la ZH et y applique une politique particulière. Selon le même principe, il pourrait désigner certaines "sous-zones" d'habitat dont le développement revêt une importance régionale ou sous-régionale. C'est le cas pour les pôles désignés comme tels par le Projet de structure spatiale du SDER, et particulièrement pour leurs centres, ainsi que pour les terrains se trouvant à proximité d'une gare importante par exemple. Dans ces "sous-zones", une intervention plus particulière de la Région par le biais de son plan de secteur semble pouvoir se justifier.

En pratique, le concept d'"intérêt régional"<sup>8</sup> pourrait concerner :

- les pôles du Projet de structure spatiale du SDER;

<sup>8</sup> A noter que certains types de zones peuvent également être considérés comme d'"intérêt fédéral" (ex. équipements militaires, centrales nucléaires).

- les nœuds de communication du Projet de structure spatiale du SDER ainsi que d'autres nœuds d'intérêt sous-régional ou nouveaux, dont notamment les gares RER;
- d'autres équipements desservant un territoire important (ex. CET, incinérateurs, grandes stations d'épuration, etc.);
- les ZAE dont l'importance dépasse le niveau local ou supra-local, notamment les ZAE spécialisées (voir les difficultés rencontrées dans le cadre du "plan prioritaire");
- les sites et infrastructures touristiques à vocation régionale ou internationale (ex. pôles et points d'appui touristiques du SDER);
- les sites de grand intérêt patrimonial (ex. patrimoine exceptionnel de Wallonie);
- les sites du réseau Natura 2000 et éventuellement d'autres sites de grand intérêt biologique;
- des terrains dont la situation, notamment en termes d'accessibilité et d'environnement, justifie qu'ils soient réservés pour de futurs projets d'intérêt régional.

Il serait utile que les travaux de la CPDT permettent de préciser ce concept d'intérêt régional et proposent des critères permettant de le mettre en œuvre.

## 1.2.1 Principe A : Structuration de l'espace

### 1.2.1.1 Structure spatiale régionale

#### a) Aires de coopération transrégionale

Pour chacune des quatre aires de coopération transrégionale, le SDER demande la réalisation d'un schéma de développement spatial. Il précise que *"ces différents schémas serviront de référence pour la révision des plans de secteur"* (p.148).

Pour les aires de coopération avec Lille et Luxembourg, le SDER renvoie aux schémas de développement en chantier. Pour MHAL, il renvoie à la Perspective de développement spatial et donne quelques indications plus précises sur le rôle de Liège dans cette aire. C'est à propos du Triangle wallon, pour lequel n'existe encore aucun document de référence, que les orientations qu'il donne sont les plus détaillées – tout en restant cependant très générales.

#### Aires de coopération avec Lille et avec Luxembourg

*Pour les aires de coopération avec Lille et Luxembourg, des schémas d'aménagement sont en chantier : le schéma directeur de l'agglomération lilloise et le schéma de développement de l'espace Saar-Lor-Lux (SDE). Dans ces deux cas, il s'agit pour la Wallonie de se positionner en partenaire à part entière de la démarche et de collaborer activement à l'élaboration de ces outils. A cette fin, il faudra définir, pour la zone concernée du territoire wallon et avec l'aide de la Région, un projet cohérent s'inscrivant dans le cadre du SDER, projet qui devrait s'articuler avec ces futurs schémas.* (p.147)

Le SDDU (schéma directeur de développement et d'urbanisme) de l'arrondissement de Lille étant un document franco-français, nous proposons de lui substituer le projet GROOTSTAD en cours d'élaboration par la COPIT (Conférence permanente des intercommunales transfrontalières).

#### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- Tenir compte du schéma GROOTSTAD et du SDE-SLL+.

### Aire de coopération avec Liège

*En ce qui concerne l'aire de coopération transrégionale de Liège, un cadre de concertation existe pour la zone MHAL et un schéma de référence a été élaboré. Le projet spatial du SDER prévoit que Liège occupe un rôle moteur au sein de cette association, ainsi que pour toute la zone de Wallonie sur laquelle elle exerce une polarisation. (p.147)*

*En collaboration avec Hasselt, Maastricht et Aachen, Liège devra élaborer un programme de développement plus ambitieux mettant en valeur les ressources culturelles et le vaste arrière-pays de l'Eurégio et développer davantage de projets économiques. L'accentuation de la polarisation de Liège au niveau international s'appuiera sur la concrétisation des projets liés au TGV, sur la modernisation des infrastructures de congrès et de foires et sur la rénovation de l'environnement urbain. Ces projets doivent permettre à Liège de rassembler les activités de décision de l'aire de coopération et de développement qu'elle polarise. (p.133)*

### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Pour l'aire de coopération Liège-MHAL :
  - tenir compte de la Perspective de développement spatial MHAL;
  - viser à accentuer le rôle de Liège sur les plans économique et culturel;
  - prendre en compte l'ensemble du territoire polarisé par Liège;
  - viser à valoriser les potentialités offertes par la future gare TGV de Liège.
- ▶ Ces points devraient faire l'objet de concertations avec les partenaires de Liège au sein de MHAL.

### Aire de coopération avec Bruxelles

*Il est (...) nécessaire de dresser un "schéma de développement territorial pour l'aire de coopération transrégionale avec Bruxelles" qui traitera de tous les aspects des relations à établir avec la capitale fédérale, notamment sur le plan socio-économique et sur celui des transports. Ce schéma aboutira à un projet de développement spatial définissant la manière optimale de structurer cet espace. Soutenu par la Région, il devra être dressé en collaboration étroite avec la Région de Bruxelles-Capitale et les divers partenaires de la zone concernée. (pp.147-148)*

*Toute l'aire comprise dans un triangle ayant pour sommets Bruxelles, Mons-Charleroi et Namur (Triangle wallon) est influencée à des titres divers par la capitale fédérale et européenne : effets positifs pour le développement d'activités économiques, phénomène de suburbanisation, délocalisation d'entreprises, problématique de la circulation induite notamment par les navettes domicile-travail, rôle de délestage de l'aéroport de Gosselies (Brussels South Charleroi Airport), retombées pour des activités de détente et de loisirs, etc. Aujourd'hui, ces divers phénomènes ne sont ni correctement maîtrisés ni traités dans une perspective de collaboration et de concertation avec Bruxelles, ce qui doit être le cas à l'avenir. Sur le plan régional, il faut arriver à mieux dominer ces différents effets et à les valoriser de façon optimale en recherchant la cohérence dans un esprit de solidarité. (pp.132-133)*

### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Les points suivants devront faire l'objet d'une réflexion à l'échelle du "Triangle wallon" :
  - valorisation et maîtrise du développement économique et notamment de l'implantation / la délocalisation d'entreprises;
  - valorisation et maîtrise des retombées de la proximité de Bruxelles en ce qui concerne les activités de détente et de loisirs;
  - maîtrise du phénomène de suburbanisation. Au niveau local, cela signifie qu'il faut apporter une attention particulière aux principes de structuration de l'espace énumérés et commentés plus loin. Au niveau sous-régional, ce point est fortement lié au suivant sur la mobilité;

- maîtrise de la circulation induite notamment par les navettes domicile-travail (ce point comporte notamment l'étude de l'implantation du RER et de ses conséquences);
  - valorisation et maîtrise du rôle de délestage de l'aéroport de Gosselies.
- ▶ Ces points devraient faire l'objet de concertations avec la Région de Bruxelles-Capitale.

#### b) Régions agro-géographiques

Le chapitre consacré par le SDER aux régions agro-géographiques donne certaines orientations relatives aux zones urbanisables. Ces orientations, qui correspondent à celles que le SDER donne pour l'ensemble du territoire wallon, peuvent être interprétées comme une insistance particulière mise par le SDER sur le respect de certains principes dans les régions les plus exposées à une évolution inadéquate.

Région agro-géographique brabançonne : *L'avenir de cette région est lié à une densification des zones urbanisées. (p.140)*

Région agro-géographique de Hesbaye : *Le maintien de vastes étendues ouvertes nécessite de prendre des mesures afin d'éviter le mitage de l'espace rural. Les activités de loisirs de plein air seront localisées à proximité des zones urbanisées ou des grands axes de communication. (p.140)*

Région agro-géographique du Pays de Herve : *Le Pays de Herve (...) est soumis à des pressions de plus en plus importantes (périurbanisation des pôles liégeois, attrait très vif de la part des frontaliers, etc.). L'urbanisation linéaire tend de plus en plus à enfermer l'espace rural. Ces pressions altèrent en outre toujours davantage la structure bocagère typique de cette région. (p.140)*

Région agro-géographique de Lorraine belge : *L'accroissement de la fonction résidentielle ne doit cependant pas compromettre la structuration traditionnelle et très caractéristique des noyaux d'habitat. Les pressions urbaines doivent en outre s'écarter résolument des sites de grand intérêt écologique qui ponctuent la vallée de la Haute Semois.*

#### Orientations pour les révisions du plan de secteur

- ▶ Dans la région agro-géographique brabançonne, viser particulièrement à densifier les zones urbanisées.
- ▶ Dans la région agro-géographique de Hesbaye, éviter particulièrement le mitage de l'espace rural et localiser les activités de loisirs de plein air à proximité des zones urbanisées ou des grands axes de communication.
- ▶ Dans la région agro-géographique du Pays de Herve, éviter particulièrement l'urbanisation linéaire.
- ▶ Dans la région agro-géographique de Lorraine belge, respecter particulièrement la structuration traditionnelle des noyaux d'habitat.
- ▶ Préserver des pressions urbaines les sites de grand intérêt écologique de la vallée de la Haute Semois.

#### c) Parcs naturels

*Les instruments de l'aménagement réglementaire et d'orientation veilleront à ce que le développement des activités et l'installation d'infrastructures ne mettent pas en péril les potentialités de développement du parc. Le statut de parc naturel ne confère cependant pas à ces territoires un régime de protection particulier. (p.149)*

#### Orientations pour les révisions du plan de secteur

- ▶ Tenir compte des plans de gestion des parcs naturels.

#### d) Aires de coopération supracommunale (P.M.)

*Les aires de coopération regroupant plusieurs communes doivent donc être encouragées et soutenues. (...) Les aires de coopération supracommunale devront notamment, pour être reconnues par la Région, se doter d'un schéma territorial qui sera en cohérence avec les principes du SDER et avec le Projet de structure spatiale. Ces schémas serviront de documents de référence lors des révisions du plan de secteur. (p.148)*

Il n'existe pas encore d'aire de coopération supracommunale reconnue.

#### e) Pôles

*La Wallonie se caractérise par un maillage de pôles qui peuvent servir d'appui pour structurer la région et pour organiser les relations ville / campagne. Ces pôles ont à assurer des rôles spécifiques. (...) Le terme de pôle a été retenu car il exprime la présence et la complémentarité de fonctions pouvant servir d'appui pour structurer et développer l'espace régional. Ces pôles sont de taille variable et ont à jouer des rôles très différents. (...) Une large initiative est laissée aux instances locales pour structurer et faire croître ces pôles. Un instrument à privilégier à cette fin est le schéma de structure communal qui fournit l'occasion de mener une réflexion approfondie sur la manière d'aménager et de gérer l'espace communal et permet d'identifier les mesures à prendre. (p.133 - voir aussi p.147)*

Ce passage du SDER tente d'établir un compromis entre l'aménagement d'initiative régionale et l'aménagement d'initiative locale. Il fait apparaître la difficulté, déjà évoquée plus haut, de définir le rôle exact des révisions du plan de secteur dans la mise en œuvre du Projet de structure spatiale en ce qui concerne les pôles.

Nous tentons ici d'interpréter ce compromis.

#### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Tenir compte des rôles attribués aux différents pôles par le SDER aux pp.133 à 136.
- ▶ Lorsqu'un pôle n'est pas couvert par un schéma de structure communal, permettre à ce pôle de jouer son rôle régional ou sous-régional tel qu'il est défini par le Projet de structure spatiale du SDER. Les orientations et décisions liées à la révision feront l'objet de concertations entre la Région et les autorités communales.
- ▶ Lorsqu'il existe un schéma de structure communal, respecter ses orientations pour autant qu'elles ne soient pas en contradiction avec le rôle régional ou sous-régional du pôle tel qu'il est défini par le Projet de structure spatiale.
- ▶ En raison du rôle régional ou sous-régional des pôles, le niveau de précision et de détail du plan de secteur (zonage et prescriptions supplémentaires d'affectation, de densité, etc.) sera, si nécessaire, plus poussé dans les pôles que sur le reste du territoire. Les orientations données par le SDER pour la structuration de l'espace au niveau local (voir plus loin) s'appliquent donc prioritairement (voire exclusivement ?) aux pôles.

*Le polycentrisme qui caractérise la Wallonie est un atout incontestable pour asseoir un développement spatial plus équitable. Pour ne pas mettre en péril cet avantage, des mesures visant à renforcer le rôle moteur des pôles urbains et ruraux sur les plans économique, culturel et social doivent être adoptées. (...) A différents niveaux et selon leur rôle spécifique, les pôles doivent élargir l'éventail de leurs activités et de leurs services aux entreprises. En tant que lieux de complémentarité et de concurrence équilibrée, ils doivent concentrer et offrir des moyens et des lieux d'échange appropriés. (p.185)*

#### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Le rôle polarisateur des villes et agglomérations auxquelles le SDER attribue le titre de pôles implique qu'on y localise préférentiellement les équipements, services, commerces, etc. qui desservent le territoire qu'ils polarisent, ainsi que les activités économiques.

Pôles d'appui touristique : voir plus loin le point g.

#### f) Points d'ancrage

*Un eurocorridor relie des aires métropolitaines et représente une zone caractérisée par des courants importants de déplacements et d'échanges au niveau suprarégional et international, pouvant servir d'appui à des dynamiques de développement sur le plan local. Ces zones sont irriguées par des axes majeurs de communication et ont un caractère multimodal. Elles offrent la possibilité de développer en des endroits bien précis, selon les caractéristiques et les potentialités locales, des activités diverses de type industriel, de services, de formation, de tourisme, de valorisation des productions locales, etc. (...) Le fait de choisir de tels points d'ancrage a pour but d'éviter une urbanisation résidentielle et économique continue et anarchique. En fonction de la structure spatiale locale, ces points d'ancrage s'appuieront sur des potentialités existantes. (p.136)*

*Pour maximiser les retombées attendues du développement de tels points d'ancrage, on pourra notamment :*

- *créer des infrastructures d'accueil pour les entreprises, telles que des parcs d'affaires et des parcs logistiques;*
- *profiter de la présence de centres universitaires, lieux de formation et de recherche complémentaires aux entreprises, pour renforcer ou créer des parcs scientifiques destinés notamment au développement de technologies de pointe;*
- *mettre sur pied des centres de valorisation des ressources locales visant les transformations et la commercialisation;*
- *miser sur le flux intense de personnes pour développer le tourisme et les activités culturelles. (p.184)*

#### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Attribuer une priorité aux points d'ancrage pour l'affectation d'espace aux activités économiques, touristiques et culturelles.
- ▶ Tenir compte des orientations proposées pour le développement des différents points d'ancrage à la p.138 du SDER.

#### g) Pôles et points d'appui touristique

*Un certain nombre de pôles ont manifestement un rôle à jouer sur le plan touristique en raison de leurs caractéristiques propres sur le plan culturel et patrimonial et de leur situation au sein d'une zone touristique. (p.136)*

*[Les points d'appui touristique sont des] lieux (...) dont certains ont déjà actuellement une renommée internationale. Ils peuvent servir de point d'appui à un développement touristique d'envergure et de renom international. Ils requièrent dès lors des aménagements et infrastructures d'accueil de très grande qualité. (p.139)*

*Des sites de renom (...) ont déjà été restructurés ou sont en cours de restructuration, d'autres doivent encore l'être : il faut y investir les moyens nécessaires afin d'en faire des lieux attractifs et accueillants, sur lesquels pourra s'appuyer la promotion de l'image de la Wallonie, avec des retombées économiques non négligeables, y compris dans d'autres secteurs. Ces produits peuvent être des villes (des pôles d'appui touristiques) ou encore des lieux d'attractions de renommée suprarégionale ou régionale (des points d'appui touristiques). Parmi ces pôles ou points d'appui majeurs, on veillera prioritairement à réaménager des sites qui ont ou qui pourraient avoir une notoriété sur le plan international. (...) Il s'agit également de conforter et de diversifier les pôles et les points d'appui touristiques à l'échelle régionale ou à destination de la clientèle "étrangère" proche. (p.196)*

#### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Tenir compte du rôle touristique attribué à certains pôles et à certains lieux par le SDER.

N.B. Le Contrat d'avenir pour la Wallonie prévoit "la réalisation d'un inventaire des infrastructures touristiques existantes afin (...) notamment de mieux cibler les sites porteurs de notoriété au plan régional, national et international, et de valoriser ceux-ci." (CAW, fiche 28).

### 1.2.1.2 Structure spatiale locale

Comme on l'a expliqué en introduction, le rôle du plan de secteur n'est pas de gérer l'espace au niveau local en se substituant aux PCA. Toutefois, on a fait remarquer également que le développement des villes auxquelles le SDER a attribué un rôle de pôles pouvait être considéré comme "d'intérêt régional". Une attitude plus directive de la Région s'y justifie donc, ce qui peut notamment se traduire par un plan de secteur plus précis et plus contraignant.

Dans ces pôles, les orientations données par le SDER concernant la structuration de l'espace au niveau local pourraient donc être traduites au niveau du plan de secteur par un zonage plus fin et par des prescriptions supplémentaires. C'est pourquoi nous reprenons ici les passages du SDER consacrés au développement de l'espace local, du moins ceux d'entre eux qui peuvent être mis en œuvre au travers d'une révision du plan de secteur.

#### a) Schémas d'agglomération (P.M.) et schémas de structure

*Une large initiative est laissée aux instances locales pour structurer et faire croître ces pôles. Un instrument à privilégier à cette fin est le schéma de structure communal qui fournit l'occasion de mener une réflexion approfondie sur la manière d'aménager et de gérer l'espace communal et permet d'identifier les mesures à prendre. Pour les pôles qui couvrent plusieurs communes, le schéma d'agglomération est l'instrument approprié puisqu'il permet de promouvoir une gestion planologique coordonnée du territoire de communes contiguës dont les tissus agglomérés s'interpénètrent. (p.133)*

#### Orientations pour les révisions du plan de secteur

- ▶ Tenir compte des schémas de structure (et le cas échéant des schémas d'agglomération) pour autant qu'ils soient en cohérence avec le SDER

#### b) Centres

##### Mixité

*La mixité se trouve au centre de la réflexion sur la structuration de l'espace parce qu'elle apparaît comme une condition nécessaire à la vitalité des noyaux d'habitat tout en n'étant pas exempte de nuisances. Dans les centres, on privilégiera une mixité sélective des activités en assurant leur compatibilité et, de préférence, leur complémentarité. En particulier, on favorisera la mixité des activités économiques et des logements (...). On favorisera aussi la présence d'équipements culturels de proximité (salles de quartier, maisons de village, foyers culturels, etc.). (p.153)*

*Des problèmes naissent parfois entre fonctions lorsque l'une d'entre elles devient dominante au point de déstabiliser les autres. En cette matière, les autorités locales et régionales ont à prévoir les moyens pour maîtriser ces processus d'exclusion et doivent anticiper les risques de déstabilisation qui affaiblissent l'attractivité du centre. On veillera notamment à protéger les fonctions faibles telles que le logement ou le commerce de proximité, susceptibles d'être exclues par la spéculation immobilière, et à empêcher la formation de quartiers monofonctionnels. (p.152)*

*Dans certains cas, on préférera la constitution de petites zones spécialisées pour éviter les nuisances (quartiers de bureaux, d'administration, d'activité économique, etc.); mais celles-ci resteront de petite taille et seront intégrées dans la structure afin qu'une mixité soit recréée à une échelle spatiale supérieure au sein de secteurs urbains. (p.153)*

#### Orientations pour les révisions du plan de secteur

- ▶ Dans les centres qui risquent d'évoluer vers la monofonctionnalité (ex. commerces) :



- préciser l'affectation par une prescription supplémentaire précisant l'affectation (ex. en imposant un pourcentage de logements, d'équipements, d'espaces verts...);
  - modifier l'affectation de certaines "sous-zones" de façon à préserver les fonctions faibles (ex. équipement communautaire, espace vert).
- ▶ Si nécessaire pour éviter les nuisances dans les centres, créer de petites "sous-zones" spécialisées (ZAE de bureaux, de services, etc.).

### Densité

*Pour éviter la dispersion de l'habitat et renforcer les villes et les villages, il est nécessaire d'accroître la densité de l'urbanisation et particulièrement autour de lieux centraux : ceux-ci permettent en effet d'offrir une variété d'activités dans un espace restreint, facilitent l'organisation de services et de moyens de transports performants, économisent l'espace et réduisent les coûts d'équipement. Le territoire doit donc être structuré de manière à concentrer les activités et les logements dans les lieux suffisamment denses... (p.152)*

Concernant la densité des nouveaux quartiers d'habitat, voir le point 1.3.1.

*Cette densification ne peut cependant nuire à la qualité de vie, notamment en ce qui concerne les intérieurs d'îlots. (p.153)*

*... dédensifier certains quartiers en y recréant des espaces verts privés et publics, en interdisant la construction dans les intérieurs d'îlots, en pratiquant le remembrement ou le relotissement, en démolissant certains bâtiments sans intérêt (p.173)*

### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Imposer une densité plus forte dans les centres par prescription supplémentaire.
- ▶ Dans les centres trop denses ou risquant de le devenir :
  - imposer une densité maximale par prescription supplémentaire;
  - protéger les espaces non bâtis par une réaffectation en zone non urbanisable (ex. zone d'espaces verts).

### Accessibilité

*Le centre étant d'abord un lieu de rencontre et d'échange, on y privilégiera la marche à pied, le vélo et les transports en commun; la circulation automobile et le parcage seront organisés et gérés pour soutenir la vitalité du centre. (p.152)*

*Restaurer la vitalité commerciale des centres-villes requiert donc qu'on se penche aussi sur le problème, souvent négligé, du transport des marchandises en ville, c'est-à-dire non seulement de la circulation des camions et camionnettes mais aussi de leur stationnement. (...) La solution la plus judicieuse est de prévoir des micro-plates-formes de livraison hors-voirie à proximité immédiate des aires commerçantes. (p.208)*

Voir également dans le SDER le chapitre VI.4 "Gérer la mobilité dans les zones urbaines et rurales".

### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Privilégier la marche, le vélo et les transports en commun dans les centres.
- ▶ Y organiser le parcage et les livraisons de manière à en soutenir la vitalité.

#### *c) Accessibilité et centralité des activités polarisatrices*

*Il faut freiner la délocalisation de certaines activités polarisatrices (entre autres les commerces, les services à la population et aux entreprises, les équipements collectifs) vers les périphéries... (p.152)*

*En ce qui concerne les projets commerciaux, de services, d'équipements ou de loisirs, il convient d'assurer leur bonne insertion dans la structure urbaine afin de ne pas déformer les pôles. On privilégiera en outre l'implantation de ces équipements dans les sites bénéficiant d'une bonne accessibilité en transport en commun. (p.155)*

#### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Ne pas inscrire de nouvelles ZAE ou ZEC destinées à des activités polarisatrices (commerces, services à la population ou aux entreprises) en dehors des agglomérations.
- ▶ Localiser les zones destinées à des activités polarisatrices en fonction de la structure spatiale locale et de l'accessibilité par les transports en commun.

Voir également plus loin les points 1.3.2. et 1.3.4.

#### *d) Quartiers*

*Les quartiers entourant le noyau central seront structurés en complémentarité avec celui-ci, sans entrer en concurrence mais en affirmant le rôle spécifique de chacun. (...) Les pôles en formation dans les banlieues des grandes villes devront être renforcés. On sera toutefois attentif à ce qu'ils ne provoquent pas une déconcentration du noyau central mais développent plutôt des spécificités complémentaires à celui-ci. Dans les quartiers périphériques, on concentrera les équipements de base (commerces, services et équipements de proximité) autour d'un espace central de façon à créer des pôles locaux d'animation. Il s'agit de veiller à ce que chaque quartier dispose des équipements essentiels. (p.153)*

#### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Si nécessaire, utiliser des prescriptions supplémentaires précisant des pourcentages d'affectation différents selon les fonctions principales des quartiers / des centres secondaires / des centres de quartier et imposant des densités adaptées à ces fonctions.
- ▶ Dans les centres secondaires et les centres de quartier, réaffecter si nécessaire des "sous-zones" centrales à des fonctions spécialisées créant l'animation (ZAE de commerces, ZEC).

#### *e) Gestion foncière*

*Pour combattre la spéculation, (...) le recours au droit de préemption (...) sera encouragé. (...) Par ailleurs, les pouvoirs publics mèneront une stratégie sur le plan foncier en vue d'acquiescer, à des endroits propices, des terrains destinés à réaliser des équipements publics. Cette pratique permettra d'éviter d'édifier ces équipements dans des endroits inappropriés par rapport à la structure spatiale. Le droit de préemption est une technique particulièrement adaptée à cet objectif d'acquisition de terrains. (p.156)*

#### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Utiliser les possibilités offertes par le droit de préemption de façon à rendre disponibles les terrains nécessaires aux projets d'utilité publique.

### **1.2.2 Principe B : Maîtrise de la mobilité**

*Structurer un territoire revient à répartir de manière optimale les différents éléments constitutifs de la structure, en assurant correctement les relations entre eux-ci par une organisation adéquate du système de transport. Des liens réciproques existent donc entre la localisation des activités et l'organisation des déplacements; les deux doivent dès lors être maîtrisés en même temps, au risque de déséquilibrer la structure. (...) A l'avenir, les fonctions seront localisées sur la base notamment d'une évaluation des effets sur le système de transport, et les modifications de ce dernier tiendront compte des répercussions sur la structure spatiale. (p.203)*

*En ce qui concerne en particulier la problématique des déplacements, il faut :*

- *intégrer cette problématique dans les choix de localisation, notamment en fonction d'une bonne accessibilité par les transports en commun aux équipements, services et activités économiques générant d'importants flux de circulation; (...)*
- *privilégier systématiquement la possibilité de se déplacer à pied et à vélo dans de bonnes conditions de sécurité... (p.155)*

*Bon nombre d'effets négatifs seront éliminés si le volume des déplacements, c'est-à-dire le nombre de déplacements multiplié par leur longueur, est moins élevé. Cette réduction du volume des déplacements passe principalement par la réduction de leur longueur. Cet objectif a des implications manifestes en termes de localisation. Il faudra dès lors :*

- *freiner la dispersion des fonctions par leur regroupement dans les centres urbains et les noyaux d'habitat;*
- *rapprocher les unes des autres les fonctions complémentaires, c'est-à-dire l'habitat, le travail et les équipements, notamment en pratiquant une mixité raisonnée des fonctions. (p.205)*

*La densité urbaine permet de réduire la distance moyenne de déplacement et le coût moyen par habitant d'utilisation des terrains et des infrastructures. Par contre, le développement d'activités en ruban le long des axes routiers est dommageable à la mise en place d'un réseau de transports en commun compétitif par rapport à la voiture. L'implantation en périphérie d'habitat ou d'activités telles que des centres commerciaux ou des administrations est propice à l'usage de la voiture au détriment des transports en commun. (p.206)*

### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Réviser les zones urbanisables du plan de secteur en fonction du système de transport et vice-versa.
- ▶ Rapprocher les fonctions complémentaires (habitat, activités économiques, équipements) en assurant la mixité dans les centres et en rapprochant les ZH, les ZAE et les ZEC.

*L'usage des transports en commun, du vélo et de la marche à pied sera encouragé afin de diminuer l'utilisation de la voiture et de réduire la pollution de l'air. (p.181)*

*En ce qui concerne le déplacement des personnes, on favorisera par ordre de priorité la marche à pied et les déplacements à vélo, puis les transports en commun et enfin les déplacements en voiture. Ceci doit bien entendu s'accompagner d'une stratégie de localisation favorisant cette hiérarchie. Pour ce qui concerne le transport de marchandises, la priorité devrait être accordée à la voie d'eau qui dispose encore d'importantes capacités, puis au chemin de fer et enfin à la route. (p.205)*

### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Choisir les localisations des nouvelles zones urbanisables de façon à privilégier les déplacements à pied, à vélo et par les transports en commun pour le transport des personnes.
- ▶ Choisir les localisations des nouvelles zones urbanisables de façon à privilégier la voie d'eau et le rail pour le transport des marchandises.

*En Wallonie, de nombreuses agglomérations se sont développées sous forme d'habitat linéaire. Les conurbations ainsi formées sont traversées par des routes dont l'aménagement n'a pas toujours été adapté au caractère urbain. (...) il s'agit à long terme d'éviter l'implantation d'activités le long d'axes routiers principaux (RGG), et pour les situations existantes, il s'agit de créer dans certains cas des voies de contournement. (p.206)*

### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Ne pas localiser de nouvelles zones urbanisables le long du RGG.
- ▶ Si nécessaire, créer des voies de contournement pour éviter les agglomérations.

## 1.2.3 Principe C : Gestion prudente des ressources et de l'environnement

### 1.2.3.1 Usage parcimonieux du sol

*[L]e principe [de gestion parcimonieuse du sol] signifie notamment que les révisions du plan de secteur doivent éviter la dispersion de l'habitat, viser à recycler des terrains actuellement à l'abandon (friches urbaines, sites d'activité économique désaffectés, etc.) et veiller à la protection des ressources naturelles du sol et du sous-sol. (p.150)*

*Ainsi faudra-t-il se préoccuper de la réversibilité de l'usage du sol, d'aménager le territoire en régulant le cycle de l'eau pour garantir un approvisionnement de qualité, de programmer l'exploitation des ressources naturelles dans le cadre d'un développement durable et de protéger et améliorer la qualité des paysages, du patrimoine bâti et du patrimoine naturel. (p.151)*

*Dans les villages, on évitera l'urbanisation en ruban le long des routes; on lui préférera l'organisation d'ensembles structurés autour du centre ainsi qu'une densification de celui-ci en harmonie avec les caractéristiques locales. (p.153)*

*... éviter la dispersion des activités et le mitage des zones rurales. (p.155)*

*...éviter au maximum l'implantation de l'habitat en ruban le long des routes ou sa dispersion. (p.173)*

*Des mesures doivent également être prises pour prévenir le mitage et la fermeture des paysages. Plus spécifiquement, l'urbanisation linéaire doit être enrayée... (p.216)*

### Orientations pour les révisions du plan de secteur

- ▶ Ne pas inscrire de nouvelles zones urbanisables linéaires le long de la voirie (cf. art. 46 du CWATUP).
- ▶ Ne pas inscrire de nouvelles zones urbanisables non contiguës à une agglomération existante (ville ou village) (cf. art. 46 du CWATUP).
- ▶ Réaffecter certaines zones urbanisables linéaires ou isolées non utilisées en zones non urbanisables, en particulier lorsqu'il s'agit de bonnes terres agricoles. Leur nouvelle affectation sera déterminée sur base de leur utilisation actuelle (généralement agricole) et de leurs caractéristiques. Si le coût de l'indemnisation risque d'être excessif, prescription supplémentaire de phasage reculant l'urbanisation de ces zones dans le temps ou réaffectation de ces zones en ZAD.

Voir également plus haut les passages qui concernent la densité (1.2.1.2.b).

*Gérer un patrimoine territorial nécessite de définir une stratégie pour son aménagement. A cette fin, et à toutes les échelles spatiales, un certain nombre de principes seront respectés pour mieux aménager et structurer le territoire : (...)*

- *établir une programmation de l'urbanisation dans le temps et dans l'espace, en particulier pour les zones d'aménagement différé;*
- *gérer le sol avec une parcimonie réfléchie et assurer autant que possible la flexibilité d'usage des bâtiments et la réversibilité des affectations du sol.... (p.155)*

### Orientations pour les révisions du plan de secteur

- ▶ Utiliser les prescriptions supplémentaires de phasage et de réversibilité dans un objectif de gestion parcimonieuse du sol.

Réaffectation des SAED : voir 1.3.4.4.

### **1.2.3.2 Patrimoine paysager**

*Les plans de secteur ont répertorié des zones d'intérêt paysager qui ne concernent que la zone rurale. Il est actuellement admis que la définition de ces zones mérite d'être revue : elles ont en effet été désignées sans réelle référence aux structures paysagères. Un travail de mise à jour de ces périmètres a déjà été entamé par l'administration de l'aménagement du territoire; il permettra notamment de répondre aux nouvelles exigences du CWATUP. Celui-ci prévoit en effet la possibilité d'inscrire en surimpression des plans de secteur des périmètres de point de vue remarquable et d'intérêt paysager. (...) L'identification doit être également entreprise pour les paysages urbains. Dans ce cas, il convient de définir les périmètres d'intérêt paysager, culturel, historique, de même que les points de vue remarquables, et de les inscrire au plan de secteur... (p. 216)*

#### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Inscrire au plan de secteur les périmètres de point de vue remarquable et les périmètres d'intérêt paysager. Ces périmètres doivent également prendre en compte les paysages urbains.
- ▶ Tenir compte de ces périmètres dans le choix des nouvelles affectations (ex. ne pas y inscrire une ZAE industrielle).

### **1.2.3.3 Patrimoine naturel**

*Les pouvoirs publics n'ont pas la capacité de doter à court terme d'un statut de protection l'ensemble des sites d'intérêt biologique. L'aménagement du territoire peut assumer un rôle préventif en étant attentif à l'intérêt biologique des sites en cas d'inscription de zone destinée à l'urbanisation lors des révisions du plan de secteur et des plans communaux d'aménagement dérogatoires. (p.213)*

#### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Inscrire au plan de secteur les périmètres de liaison écologique.
- ▶ Tenir compte de ces périmètres ainsi que des sites, périmètres et zones protégées pour leurs qualités biologiques dans le choix des affectations.
- ▶ Ne pas inscrire de nouvelle zone urbanisable sur un site de grand intérêt biologique, même non protégé.
- ▶ Réaffecter les zones urbanisables inscrites sur des sites de grands intérêt biologique, protégés ou non, en zone naturelle, d'espaces verts ou forestière.

### **1.2.3.4 Patrimoine culturel**

*Le Gouvernement wallon mettra en œuvre les mesures de prévention et de restauration des biens classés (...). Des mesures normatives concourront également à éviter les dégradations. Les prescriptions associées aux périmètres spécifiques définis par les plans de secteur (périmètres d'intérêt culturel, historique ou esthétique ainsi que périmètres de biens classés) y contribueront. On élargira également l'application des règlements régionaux relatifs aux zones protégées en matière d'urbanisme (centres anciens protégés) et à la bâtisse en site rural, en veillant à conjuguer le maintien de la morphologie originelle et la créativité architecturale intégrée. (p.210)*

#### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Inscrire au plan de secteur les périmètres d'intérêt culturel, historique ou esthétique.
- ▶ Tenir compte de ces périmètres ainsi que des biens classés dans le choix des nouvelles affectations.

### 1.2.3.5 Prévention des risques

*Le risque de crue sera limité par la recherche du ralentissement du ruissellement, ce qui favorisera également la réalimentation des nappes aquifères. Les mesures suivantes seront favorisées :*

- *installation de réseaux séparatifs traitant les eaux usées distinctement des eaux pluviales;*
- *adoption de revêtements plus perméables pour les voiries, les aires de parcage, les espaces publics;*
- *utilisation de techniques compensatoires (tranchées drainantes, fossés d'infiltration) en vue de pallier les effets négatifs d'une trop grande imperméabilisation des sols;*
- *installation de citernes de récupération de l'eau de pluie. (p.180)*

*Dans les plaines alluviales et le lit majeur des rivières, les actes susceptibles d'aggraver localement les inondations (notamment les remblais) seront interdits. En fond de vallée, les occupations du sol susceptibles de jouer de manière occasionnelle le rôle de plaine d'inondation (terrains de sport, espaces verts, sites naturels, prairies) seront favorisées. (p.180)*

*Les zones à risques seront traduites dans le plan de secteur par un périmètre en surimpression. (...)*

*Dans ces périmètres, on prendra des dispositions restrictives : seuls y seront autorisés les actes et travaux d'utilité publique visant à limiter les dangers dus à ces risques, et ce après réalisation d'une étude d'incidences sur l'environnement. Un règlement régional d'urbanisme fixera les règles applicables aux zones à risque déjà urbanisées. (p.180)*

*Des mesures seront prises visant la limitation de l'urbanisation à proximité [d]es sites "RM" afin de ne pas aggraver les conséquences d'un accident sur le voisinage. (p.181)*

#### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Inscrire au plan de secteur les périmètres de risque naturel, géologique ou technologique.
- ▶ Tenir compte de ces périmètres dans le choix des nouvelles affectations. En particulier, ne pas inscrire de nouvelle zone urbanisable sur un site inondable ou à proximité d'une ZAE "RM".
- ▶ Ne pas inscrire de nouvelle zone urbanisable sur les sites en forte pente.

N.B. Les révisions du plan de secteur devront également maintenir l'isolement des zones et activités qui doivent être isolées pour des raisons de sécurité, en n'inscrivant pas de nouvelle zone urbanisable à proximité de celles-ci.

### 1.2.3.6 Ressources du sol

*Le maximum de la superficie agricole doit être réservé à l'agriculture afin d'éviter le recours à des techniques de production trop intensives. (p.179)*

*Le maintien de l'agriculture dans tout le territoire wallon implique que des mesures soient prises pour réduire les pressions de l'urbanisation ou du boisement sur les terres agricoles. A cet égard, il faudra notamment revoir les plans de secteur afin d'enrayer l'extension de l'urbanisation linéaire... (p.193)*

*Les terres agricoles de bonne qualité seront préservées de l'urbanisation. (p.219)*

#### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Réserver à l'agriculture un maximum de terres agricoles, en particulier les terres de qualité.

### 1.2.3.7 Ressources du sous-sol

*L'inscription d'une zone d'extraction au plan de secteur sera précédée d'une étude relative à la nature, au volume et à la rareté du gisement, ainsi qu'aux besoins à moyen terme de la collectivité. Ces besoins seront évalués par rapport à une durée de 30 ans, ce qui correspond en général à la durée du permis d'extraction. (p.219)*

### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Inscrire au plan de secteur les périmètres d'extension de zone d'extraction (voir cependant la remarque 1.1.1.1.f).

#### **1.2.3.8 Ressources en eau**

*Dans la zone de la nappe du Crétacé de Hesbaye, les espaces agricoles sont encore relativement préservés, mais à moyen terme il existe un risque que cette région connaisse un mitage et une fragmentation de ses espaces ouverts sous la pression du développement des régions voisines. Le maintien de conditions de production adéquates devrait permettre à l'agriculture de rester viable et de répondre aux exigences environnementales, notamment par rapport à la protection des eaux souterraines. L'aménagement du territoire contribuera au maintien de ces conditions en limitant le mitage de l'espace et en organisant de manière raisonnée l'extension des villages et des zones d'activités.*

*Dans la zone des sables bruxelliens, l'agriculture est en partie fragilisée dans ses modes de production par l'urbanisation. A moyen terme, elle risque de ne plus pouvoir satisfaire aux exigences environnementales, notamment à la qualité des eaux souterraines, ainsi qu'aux demandes des populations urbaines en termes de loisirs et de qualité du cadre de vie. Les conditions de production seront maintenues dans cette zone et l'agriculture sera appelée à y jouer un rôle spécifique en garantissant le maintien des espaces ouverts, compléments nécessaires au tissu urbanisé. Ce rôle sera reconnu (...) par la préservation de l'espace agricole. (p.218)*

### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Tenir compte des zones de captage dans le choix des affectations.
- ▶ Éviter particulièrement l'urbanisation extensive et le mitage des espaces ruraux dans les zones vulnérables (zone de la nappe du Crétacé de Hesbaye et zone des sables bruxelliens).

N.B. D'autres zones vulnérables sont à l'étude.

#### **1.2.3.9 Autres points (P.M.)**

Réduction des effets sur le climat, maintien de la qualité de l'air, maîtrise des nuisances sonores, sécurité routière, etc. Il sera nécessaire de réfléchir à la mise en œuvre de ces principes au travers du plan de secteur.

### **1.2.4 Principe D : Maîtrise des coûts**

Coûts liés aux risques : voir 1.2.3.5.

#### **1.2.4.1 Réduction des coûts liés à la désurbanisation**

Les principes qui permettront de réduire les coûts liés à la désurbanisation sont repris notamment dans les points concernant la structure spatiale locale (voir plus haut 1.2.1.2.), les principes à respecter pour les ZH(R) (voir plus loin 1.3.1.) et les points qui suivent.

#### **1.2.4.2 Maîtrise des coûts liés à l'accessibilité**

Ce point a été soulevé dans le cadre du "plan prioritaire ZAE". Il s'agit ici des coûts directs (réalisation d'une nouvelle voirie par exemple), les coûts indirects étant traités dans le point 1.2.2 "Maîtrise de la mobilité". Les critères à définir varieront selon les types de zones et selon les cas.

#### **1.2.4.3 Maîtrise des coûts d'adduction et d'épuration des eaux**

*L'aménagement du territoire peut participer à la mise en œuvre de conditions favorables à la maîtrise du coût de l'eau. Une meilleure adéquation entre la localisation des besoins et celle des ressources disponibles permettra de réduire les coûts importants de création et d'amélioration des infrastructures de production et d'adduction d'eau. La lutte contre la dispersion excessive de l'habitat est également un facteur de réduction de ces coûts. (p.179)*

*Une meilleure coordination sera assurée entre la mise en œuvre des surfaces urbanisables prévues dans les plans d'aménagement et le plan communal général d'égouttage. La densification des noyaux urbanisés permet une meilleure rentabilité des investissements consentis dans les infrastructures d'assainissement. La compatibilité entre les nouvelles implantations urbaines, touristiques, industrielles ou agricoles et la vocation des zones de protection sera assurée. (p.219)*

#### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Décider ou revoir les affectations en zones urbanisables en tenant compte des réseaux d'adduction d'eau et d'égouttage / épuration.

#### **1.2.4.4 Réduction de la consommation d'énergie (P.M.)**

#### **1.2.4.5 Maîtrise des coûts de raccordement aux impétrants (P.M.)**

Ce point a été pris en compte dans le cadre du "plan prioritaire des ZAE".

#### **1.2.4.6 Compatibilité avec d'autres projets publics**

#### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Inscrire au plan de secteur les périmètres de réservation.
- ▶ Tenir compte de ces périmètres dans le choix des affectations.
- ▶ Tenir compte également des opérations et projets ne nécessitant pas de périmètre de réservation (ex. rénovation urbaine). A ce sujet, voir plus loin le point 2.1.4.

### **1.3 ORIENTATIONS DU SDER POUR LES PRINCIPALES ZONES URBANISABLES, ZONE PAR ZONE**

Ce point ne traite que des principales zones urbanisables. Il intègre des éléments tirés des travaux "d'opérationnalisation" du SDER et du "plan prioritaire des ZAE".

#### **1.3.1 Zone d'habitat (ZH) et zone d'habitat à caractère rural (ZHR)**

Le plan de secteur comporte quelque 181.000 ha de ZH(R), soit 10,7 % du territoire, répartis en 84.140 ha de ZH et 96.750 ha de ZHR.

La presque totalité des orientations du SDER relatives à la structure spatiale au niveau local concernent les ZH(R). On se référera donc au point 1.2.1.2, les paragraphes qui suivent ne faisant que le compléter.



### **1.3.1.1 Gestion foncière**

*Certaines communes wallonnes font l'objet d'une pression foncière telle que l'acquisition de terrains à bâtir ou la location de logements est désormais hors de portée des revenus modestes. (p.156)*

*En raison d'une pression immobilière particulièrement vive, certaines régions sont confrontées à un problème d'accroissement du prix du logement sur les marchés locatifs et acquisitif (..). Il est nécessaire de mener dans ces zones une politique volontariste permettant aux ménages à revenu modeste d'accéder à un logement, afin d'éviter l'exclusion d'une partie de la population et la transformation de ces zones en "ghettos pour riches". Les mesures consisteront à (...) mener une politique foncière active pour lutter contre la rétention et la spéculation foncières... (p.176)*

#### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Dans les régions à forte pression foncière :
  - obliger les propriétaires à mettre en œuvre leurs réserves foncières par des prescriptions supplémentaires de réversibilité;
  - imposer par une prescription supplémentaire une densité-plancher dans les nouveaux quartiers de façon à mettre sur le marché des parcelles plus nombreuses et plus petites.

### **1.3.1.2 Densité des nouveaux quartiers**

*Il s'agit de favoriser l'émergence de nouvelles formes d'habitat et de logement pour mieux répondre aux besoins (...). L'effort doit être porté sur la production de formes d'habitat plus denses, constituant des quartiers résidentiels attractifs dans les agglomérations. (p.176)*

*Il est possible de promouvoir un habitat économe en énergie de diverses manières : (...) par l'habitat groupé, l'architecture compacte... (p.176)*

#### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Si de nouvelles ZH sont nécessaires, imposer une densité-plancher par une prescription supplémentaire.

### **1.3.1.3 Mixité des populations**

*...favoriser l'intégration entre les diverses composantes de la population et développer les solidarités locales. Il s'agit en effet de remédier aux situations de diversité sociale mal vécues, d'éviter la formation de ghettos, de lutter contre les processus de marginalisation de certaines catégories d'habitants et de favoriser le respect des diversités culturelles et sociales. (p. 172)*

#### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Favoriser le logement moyen (petites parcelles) par une prescription supplémentaire imposant une densité-plancher.
- ▶ Prévoir l'espace nécessaire à l'intégration de logements sociaux dans un habitat socialement diversifié.

### **1.3.1.4 Accès aux équipements, aux services et aux commerces (P.M.)**

Voir plus loin le point 1.3.2.

### **1.3.1.5 Qualité du cadre de vie dans les nouveaux quartiers**

*Trop souvent, les nouveaux quartiers d'habitation sont de simples zones de résidence. Il faut au contraire susciter des formes d'habitat présentant une ambiance urbanistique où peut se tisser un réseau de relations sociales. Les mesures qui suivent pourront y contribuer :*

- viser la constitution de quartiers structurés; il s'agit notamment de réaliser des espaces publics de qualité, de constituer des lieux de référence (places, aires de jeux, espaces verts publics, etc.) et de bien structurer les réseaux et voies de communication; (...)
- assurer la qualité architecturale des nouvelles constructions comme des rénovations. (pp.173-174)

### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Si de nouvelles ZH sont nécessaires, imposer la réalisation d'un PCA et d'un RCU par une prescription supplémentaire.

Remarque : bien appliqué, le permis de lotir peut lui aussi constituer un outil efficace de densité et de qualité.

#### **1.3.1.6 Autres principes utiles**

##### *a) Activités admissibles en ZH(R)*

Les art. 26 et 27 du CWATUP précisent que différentes activités, équipements, constructions... peuvent être admis en ZH(R) *"pour autant qu'ils ne mettent pas en péril la destination principale de la zone et qu'ils soient compatibles avec le voisinage"*. Si la *"compatibilité avec le voisinage"* est à évaluer concrètement et au cas par cas en fonction des activités déjà présentes dans la zone, la notion d'activité *"ne mettant pas en péril la destination principale"* peut être appréciée de manière théorique et abstraite.

Cette approche conduira à considérer comme non admissibles a priori en ZH(R) les activités qui doivent être isolées parce qu'elles génèrent habituellement des nuisances incompatibles avec la résidence. Différents textes permettent ou pourraient permettre<sup>9</sup> de préciser de quelles activités il pourrait s'agir :

- l'art. 46 du CWATUP précise que certaines activités sont à localiser dans une zone urbanisable non attenante (ex. *"activités récréatives présentant un caractère dangereux, insalubre ou incommode"*);
- les art. 30 et 31 précisent en outre que les activités économiques industrielles et "R.M." doivent être isolées;
- l'art. 30 sur les ZAE mixtes reprend la même liste d'activités économiques que les art. 26 et 27 "optimalisés" tout en imposant un périmètre d'isolement.

### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Les activités auxquelles sont réservées les zones non attenantes ou qui doivent être isolées ne seront pas admises en ZH(R).

<sup>9</sup> La liste des projets soumis à étude d'incidences (EIE) et des installations et activités classées fait actuellement l'objet d'un avant-projet d'arrêté du Gouvernement en application du Décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement. Elle cherche à favoriser ou à décourager la localisation de certaines activités dans certains types de zones en prévoyant des adaptations des seuils au-delà desquels un permis d'environnement et une EIE sont exigés. Ainsi par exemple, pour les élevages de bovins de plus de 6 mois, un permis d'environnement sera nécessaire au-delà de 34 têtes en ZH, mais seulement de 51 têtes en ZHR et de 101 têtes en ZA à plus de 125m d'une ZH ou d'une ZL (je simplifie). Dans le même cas, une EIE est nécessaire au-delà de 200 têtes en ZH mais seulement de 300 têtes en ZHR ou en ZA. Pour un dépôt de produits pétroliers, une EIE n'est nécessaire qu'au-delà de 200.000 T en ZAE-I, alors qu'elle est imposée à partir de 100.000 T dans les autres types de zones. Pour un commerce de détail (à l'exclusion des véhicules motorisés), un permis d'environnement et une EIE sont nécessaires à partir de 2.500 m<sup>2</sup>... quel que soit le type de zone. Une liste de ce genre, mais complétée de manière à prendre en considération tous les types de zones ainsi que les périmètres et intégrant les cas dans lesquels une enquête publique est exigée constituerait sans nul doute une référence utile, même si elle reste non réglementaire. Elle serait notamment l'occasion de clarifier la définition des périmètres ou encore de réfléchir aux rapports entre enquête publique et EIE. Dans le cadre des révisions du plan de secteur, elle permettrait d'évaluer avec plus de précision la capacité des zones urbanisables (et en particulier des ZH(R)) existantes ou à créer.

- ▶ Les activités économiques peuvent s'intégrer à la ZH(R) lorsqu'elles y sont disséminées et mêlées à d'autres fonctions, mais leur regroupement rend nécessaires la création d'une ZAE.

#### b) *Évaluation des potentialités des ZH(R)*

Le CWATUP et le SDER fournissent des indications sur le caractère constructible ou non des terrains :

- le CWATUP énonce les cas où un permis peut être refusé. En plus des cas régis par les plans et par les périmètres (voir 1.1.1.3), il s'agit des terrains "*n'ayant pas accès à une voie suffisamment équipée*" (art. 70);
- le SDER ajoute à cette liste une série de situations dans lesquelles l'urbanisation devrait être limitée ou conditionnée, sinon interdite : terrains pouvant jouer occasionnellement le rôle de plaines d'inondation, terrains en forte pente, terrains situés sous une ligne HT, zones de fortes nuisances sonores (pp.180-181).

Il faudra également tenir compte des possibilités de réhabilitation des logements existants, de réoccupation des logements vides et de division des logements trop grands ainsi que de la nécessité de soutenir la création de logements moyens et de logements sociaux (cf. SDER pp.175-176).

De même, certains quartiers demandent une restructuration en profondeur (cf. SDER p.156) et les quartiers "dortoirs" devraient être revitalisés (cf. SDER pp.172-173 et p.178).

Le problème du maintien des activités agricoles en ZHR est également à considérer (cf. SDER pp.193-194).

#### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ L'évaluation des potentialités des ZH(R) existantes et futures devra tenir compte de constructibilité réelle des terrains.
- ▶ L'évaluation des potentialités des ZH(R) existantes devra tenir compte des projets (existants ou à mettre en place) de restructuration des quartiers et des logements.
- ▶ Elle tiendra compte de l'évolution des activités agricoles.

En s'appuyant sur les orientations du SDER, les travaux "d'opérationnalisation" du SDER ont permis de proposer une différenciation des ZH(R) en fonction des structures régionale et locale. Nous reprenons ici les grandes lignes de ces propositions.

Les pourcentages d'activités proposés dans la colonne "mixité" doivent être considérés, au stade actuel de la réflexion, comme de simples hypothèses de travail. Une analyse des divers types de mixités existants à l'intérieur de la ZH(R) serait nécessaire pour vérifier et corriger ces chiffres, qui doivent de toutes façons être adaptés à chaque cas.

## Orientations pour les révisions du plan de secteur

structure spatiale	mixité	densité	accessibilité	environnement, cadre de vie	si offre insuffisante <sup>10</sup>
Dans pôle : centre	ZH : 5% éq. comm., 5% esp. verts, 25% logements, 40% commerces, 20% bureaux protéger les fonctions faibles	réoccuper logements vides, promouvoir petits logements	favoriser piétons, vélos et transports collectifs, regrouper fonctions aux arrêts et aménager sites propres, parkings hors voirie, petites plates- formes de livraison	respecter centres anciens, améliorer qualité des esp. publics et intérieurs d'îlots, remembrement urbain, charges d'urbanisme et plans mobilité- entreprises	voir densité
Dans pôle : quartier de la gare, quartier d'ancienne industrie, quartier de grand équipement	ZH + ZEC : 30% éq. comm., 5% esp. verts, 15% logements, 15% commerces, 35% bureaux et PME petites zones spécialisées si nécessaire	réaffecter terrains libres, assainir friches, développer stratégie foncière (réserver terrains + droit de préemption)	optimiser accessibilité, favoriser transports collectifs, regrouper fonctions aux arrêts et aménager sites propres, structurer les quartiers à partir des voiries primaires	améliorer qualité des esp. publics, assainissement, remembrement urbain, charges d'urbanisme et plans mobilité- entreprises	réaffectation des terrains libres ou des friches en ZH avec PCA ou en ZAD
Dans pôle : quartiers résidentiels  viser complémentarité des quartiers entre eux et par rapport au centre; créer des centres de quartiers	ZH : 10% éq. comm., 35% esp. verts, 35% logements, 10% commerces, 10% bureaux et PME prévoir éq. culturels et récréatifs de proximité, (r)établir mixité des populations	équilibrer densité en construisant sur les terrains libres ou en assainissant les intérieurs d'îlots, promouvoir l'habitat groupé	distinguer réseaux primaire, interquartier et résidentiel	marquer séparation entre quartiers et avec centre, prévoir lieux de socialisation (places, parcs et esp. verts publics) en utilisant droit de préemption, remembrement urbain, gestion nuisances routières, utiliser terrains avec risques naturels pour esp. verts ou éq. comm. plein air	convertir ZAD en ZH avec prescr. suppl. précisant affectation + PCA oblig. pour susciter projets groupés plutôt qu'urbanisation individuelle

<sup>10</sup> Lorsque l'offre est excédentaire, les ZH(R) seront réaffectés en fonction de leurs caractéristiques sur base de l'évaluation qualitative du plan de secteur actuel (voir la deuxième partie de cette note). Il faudra toutefois être attentif aux implications de ces réaffectations en termes d'indemnités.

<u>Dans pôle</u> : entrée d'agglomération	ZH + ZAE : 30% éq. comm., 15 % esp. verts, 15% logements, 30% commerces, 10% bureaux et PME regrouper commerces dans ZAE mixtes et créer zones de services par PCA		regrouper activités et fonctions de grande taille autour d'espaces publics à proximité de nœuds de communication, aménager parkings de dissuasion et park-and-ride aux arrêts rapido-bus, concevoir réseau secondaire en lien avec les quartiers voisins	marquer entrée agglom., éviter implantations au coup par coup, développer des projets globaux sur de vastes zones, PCA pour requalification, utiliser terrains avec risques naturels pour esp. verts ou éq. comm. plein air	nouvelles zones avec prescr. suppl. PCA et RCU oblig.
<u>Dans pôle</u> : ceinture verte  maintenir de vastes zones non bâties en bordure des pôles	ZH + ZAE + ZA : 5% éq. comm., 50% esp. verts, 5% logements, 10% PME, 10% bureaux 20% loisirs (sur- tout de plein air)	réduire fortement densité par prescr. suppl., réaffecter zones isolées et linéaires en zone non urbanisable		rendre structure spatiale plus lisible, assainir SIR, développer liaisons écologiques, terrains avec risques naturels en zone non urbanisable	pas de nouvelles ZH(R)
<u>Dans pôle</u> : centre secondaire  viser complémentarité des centres secondaires entre eux et par rapport au pôle; créer des centralités	ZH : 10% éq. comm., 35% esp. verts, 35% logements, 10% commerces, 10% bureaux et PME développer des centres regroupant activités de base et logement, prescr. suppl. précisant affect. (mixité)	prescr. suppl. précisant densité minimale, imposer densité supérieure dans les centres, y construire sur les terrains libres, éviter mitage et urbanisation linéaire, promouvoir l'habitat groupé, phasage des ZH et des ZAD	développer l'habitat à proximité des arrêts SNCB et TEC	prévoir lieux de socialisation (places, parcs et esp. verts publics) en utilisant droit de préemption, charges d'urbanisme, utiliser terrains avec risques naturels pour esp. verts ou éq. comm. plein air	nouvelles ZAD à proximité des centres et/ou des arrêts SNCB et TEC + prescr. suppl. PCA oblig. pour créer centres et susciter projets groupés plutôt qu'urbanisation individuelle
<u>Hors pôle</u> : bourg	ZH ou ZHR : 10% éq. comm., 15% esp. verts, 40% logements, 15% commerces maintenir activités polarisatrices, prévoir éq. culturels et récréatifs de proximité, reconversion des fermes dans les centres, prescr. suppl. précisant affect. (mixité)	prescr. suppl. précisant densité minimale, (re)créer centres, éviter mitage et urbanisation linéaire, promouvoir l'habitat groupé		charges d'urbanisme, utiliser terrains avec risques naturels pour esp. verts ou éq. comm. plein air	nouvelles ZAD à proximité des arrêts SNCB et TEC + prescr. suppl. PCA oblig. pour créer centres et susciter projets groupés plutôt qu'urbanisation individuelle

Hors pôle : village	ZH ou ZHR : 15% esp. verts, 80% logements 5% commerces éviter l'implantation d'activités polarisatrices (ex. commerces autres que de proximité), reconversion des fermes dans centres	(re)créer petits centres, supprimer zones isolées et linéaires, promouvoir l'habitat groupé		terrains avec risques naturels en zone non urbanisable	pas de nouvelles ZH(R)
------------------------	--	---	--	---	---------------------------

### 1.3.2 Zone de services publics et d'équipements communautaires (ZEC)

Depuis le décret du 27 novembre 1997, les zones de services publics et d'équipements communautaires (ZEC) comprennent notamment les zones précédemment inscrites au plan de secteur comme "domaines militaires", y compris les champs d'aviation militaires. Ces anciens domaines militaires représentent près de la moitié des 25.588 ha (soit 1,5 % du territoire) affectés en ZEC.

Les ZEC comprennent également les zones portuaires et de chemin de fer et les champs d'aviation (civils) pour un total de près de 4000 ha. Comme on l'a vu plus haut, l'optimisation du CWATUP prévoit un nouvel art. 39 bis qui donne la liste des infrastructures de communication à inscrire au plan de secteur. Cette liste comprend notamment les lignes de chemin de fer et les champs d'aviation<sup>11</sup>.

La question se pose donc de savoir si les champs d'aviation (militaires comme civils) et les "zones" ferroviaires (ex. gares) devront être inscrits au plan de secteur comme ZEC ou en tant qu'infrastructures, comme c'était le cas avant la modification de la légende et comme l'art. 39 bis le rendrait à nouveau possible. Citons par exemple le problème des gares couvertes de dalles constructibles ou celui des constructions existant dans les aérodromes.

#### 1.3.2.1 Réserve d'espace aux équipements et services publics

*...estimer les besoins futurs en tenant compte des évolutions attendues sur le plan démographique et de celles qui pourraient se produire concernant la répartition spatiale de la population. Le résultat de ces investigations servira de base à une programmation des équipements et services et à une stratégie de leur répartition à différentes échelles spatiales. Cette stratégie devra se traduire dans les plans et les schémas d'aménagement et dans la programmation dans le temps de l'usage du sol. (pp.177-178)*

*Il faut éviter à l'avenir les doubles emplois qui s'accompagnent parfois d'une concurrence stérile entre instances publiques. (p.178)*

#### Orientations pour les révisions du plan de secteur

- ▶ Estimer les besoins en équipements et services sur base d'une évaluation à différentes échelles spatiales.
- ▶ Traduire ces besoins par une programmation dans le temps de l'usage du sol (prescriptions supplémentaires de phasage).

<sup>11</sup> Le commentaire concernant ce futur art. 39 bis apporte la précision suivante : "On peut se demander si le champ d'aviation fait partie d'un "réseau". La réponse peut être affirmative pour certains champs d'aviation grâce notamment à la "multimodalité". L'ancien article 169, texte à valeur réglementaire, mentionnait déjà le champ d'aviation parmi les "principales voies de communication".

- ▶ Éviter les doubles emplois.

### **1.3.2.2 Accessibilité et centralité**

*En ce qui concerne en particulier la problématique des déplacements, il faut intégrer cette problématique dans les choix de localisation, notamment en fonction d'une bonne accessibilité par les transports en commun aux équipements, services et activités économiques générant d'importants flux de circulation. (p.155)*

*Dans la décision de la localisation des équipements et des services publics, la disponibilité foncière est souvent un critère déterminant, au détriment de leur accessibilité et de leur inscription correcte dans l'habitat. Toute décision de localisation doit au contraire faire l'objet d'une évaluation globale tenant compte des effets induits sur les déplacements. Il faut s'assurer que ces équipements et services puissent être aisément accessibles à pied ou pour le moins en transports en commun. (...) Il faut aussi se préoccuper de la bonne intégration de ces équipements et services dans l'habitat... (p.178)*

*On favorisera aussi la présence d'équipements culturels de proximité (salles de quartier, maisons de village, foyers culturels, etc.) au sein de l'habitat. (p.153)*

#### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Tenir compte du système de transports (voir le point 1.2.2).
- ▶ Localiser les équipements et services qui attirent de nombreux usagers dans des zones bien accessibles à pied et par les transports en commun.
- ▶ Dans les choix de localisation, tenir compte des structures spatiales locales.
- ▶ Localiser les équipements culturels de proximité au sein de l'habitat.

### **1.3.2.3 Disponibilité des terrains**

*Les pouvoirs publics mèneront une stratégie sur le plan foncier en vue d'acquérir, à des endroits propices, des terrains destinés à réaliser des équipements publics. Cette pratique permettra d'éviter d'édifier ces équipements dans des endroits inappropriés par rapport à la structure spatiale. Le droit de préemption est une technique particulièrement adaptée à cet objectif d'acquisition de terrains. (p.156)*

#### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Pour rappel, l'inscription d'une nouvelle zone urbanisable ouvre un droit de préemption pour les pouvoirs publics et assimilés.

### **1.3.2.4 Sites de grand intérêt biologique**

*Certains sites de grand intérêt biologique se situent sur des terrains dont les pouvoirs publics sont propriétaires ou gestionnaires. Des domaines militaires abritent des sites de grand intérêt biologique qui jouent un rôle essentiel dans le réseau écologique. Ces sites seront protégés et inscrits en zone naturelle au plan de secteur. (p.213).*

#### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Inscrire en ZN les sites de grand intérêt biologique situés sur des terrains publics, en particulier les domaines militaires.

### **1.3.2.5 Autres principes utiles**

Le SDER évoque explicitement certains besoins particuliers qui peuvent ou doivent être localisés dans des ZEC.

*Le stationnement public hors voirie sera réorganisé de deux manières. On peut envisager la réalisation de parkings publics destinés à accueillir la demande de stationnement de longue durée des navetteurs qui ne pourront plus utiliser la voie publique. Une autre manière vise à créer des parkings de dissuasion pour le stationnement de longue durée, situés à la périphérie de la zone d'urbanisation dense, en connexion avec le réseau de transports en commun. (p.207)*

*Le transport [de l'électricité] par ligne souterraine sera privilégié en recourant à l'implantation d'une ou de plusieurs unités de production dans le Hainaut, en supplément de celle de Baudour. (p.181)*

*La protection des eaux de surface contre la pollution provenant de l'urbanisation doit être assurée par l'obligation de prévoir l'assainissement des eaux usées pour toutes les implantations actuelles et nouvelles. Il est dès lors indispensable de prévoir les localisations adéquates pour l'implantation des stations d'épuration. (p.219)*

*L'utilisation rationnelle d'énergies renouvelables implique les mesures suivantes :*

- *favoriser la cogénération chez les gros consommateurs de chaleur;*
- *favoriser l'installation de petites unités de production d'électricité au fil de l'eau, accompagnées de leurs réservoirs de stockage;*
- *exploiter la biomasse (déchets de la sylviculture et de l'agriculture et déchets ménagers);*
- *développer l'énergie éolienne;*
- *développer l'énergie solaire.*

*La production d'énergie renouvelable n'est pas exempte de nuisances environnementales et paysagères (éoliennes, turbines atmosphériques, lisier, etc.). La localisation et la mise en œuvre de ces nouvelles formes de production d'énergie tiendront donc compte de critères non seulement environnementaux, mais également paysagers. Etant donné ces impacts, il faut à tout prix éviter la politique du coup par coup et procéder à une réflexion globale et préalable. (p.220)*

### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Prévoir des parkings longue durée destinés aux navetteurs et des parkings de dissuasion.
- ▶ Prévoir l'implantation d'une ou plusieurs nouvelles unités de production d'électricité en Hainaut.
- ▶ Prévoir l'implantation de stations d'épuration.
- ▶ Prévoir l'implantation d'unités de production utilisant des sources d'énergie renouvelables.

N.B. Concernant les aéroports, on se référera à la p.121 du SDER, et concernant les parcs logistiques aux pp.186 et s.

En s'appuyant sur les orientations du SDER, les travaux "d'opérationnalisation" du SDER ont permis de proposer des critères de localisation pour différents types de services publics et d'équipements communautaires. Nous reprenons ici les grandes lignes de ces propositions.



## Orientations pour les révisions du plan de secteur

types d'équipements	caractéristiques	structure spatiale	accessibilité	environnement, cadre de vie	si offre insuffisante <sup>12</sup>
maison de quartier, école de quartier, plaine de jeux, petit terrain de sport, bulle à verres...	petit équipement de quartier, accessible au public	dans les centres de quartiers	accès par les transport en commun, à pied et à vélo	certaines terrains de sport ou plaines de jeux en zone inondable (prescr. suppl. précisant l'affect.); intégration urbanistique et paysagère	nouvelles ZEC ou ZH avec prescription suppl. précisant l'affectation (% d'équipements communautaires )
administration communale, centre scolaire, piscine, salle de sport, etc.	équipement d'intérêt communal accessible au public, peu de nuisances	dans le centre; intégration dans la structure spatiale locale	accès par les transport en commun, à pied et à vélo	intégration urbanistique et paysagère	nouvelles ZEC ou ZH avec prescription suppl. précisant l'affectation (% d'équipements communautaires )
cimetière, complexe sportif important	équipement d'intérêt communal accessible au public, pouvant générer des nuisances	dans le centre avec un dispositif d'isolement ou en bordure du centre; intégration dans la structure spatiale locale	accès par les transport en commun, à pied et à vélo	intégration urbanistique et paysagère	nouvelles ZEC avec dispositifs d'isolement; envisager ZEV ou ZP avec prescription supplémentaire
parc à conteneurs, parking de dissuasion	équipement d'intérêt communal accessible au public surtout motorisé, pouvant générer des nuisances	dans le centre avec un dispositif d'isolement ou en bordure du centre; intégration dans la structure spatiale locale		intégration urbanistique et paysagère	nouvelles ZEC en bordure du centre ou à proximité d'une ZAE mixte (commerces); ZEC spécifiques en lien avec parking de dissuasion
atelier et service technique communaux, caserne de pompiers, station d'épuration	équipement d'intérêt communal avec contraintes techniques, non accessible au public, pouvant générer des nuisances	en bordure du centre; intégration dans la structure spatiale locale		intégration urbanistique et paysagère	nouvelles ZEC en bordure du centre; taille en fonction des contraintes techniques
administration supracommunale, hôpital, grande école, université	équipement d'intérêt régional, accès permanent du public	éviter la dispersion sur le territoire et les doubles emplois; intégration dans la structure spatiale locale	accès par les transports en commun		nouvelles ZEC uniquement dans pôles du SDER, au centre ou à proximité des gares voyageurs; réaffectation de friches urbaines

<sup>12</sup> Lorsque l'offre est excédentaire, les ZEC inoccupées seront réaffectés en fonction de leurs caractéristiques sur base de l'évaluation qualitative du plan de secteur actuel (voir la deuxième partie de cette note). Il faudra toutefois être attentif aux implications de ces réaffectations en termes d'indemnités.

grand parking de dissuasion, "park-and-ride"	équipement d'intérêt régional, accès quotidien au public	à proximité d'un nœud de communication; intégration dans la structure spatiale locale	accès par les transports en commun	intégration urbanistique et paysagère	nouvelles ZEC uniquement dans pôles du SDER, à l'entrée des pôles ou en connexion avec le RER; proximité ZAE mixte; réaffectation de friches urbaines
prison, halle des foires, infrastructure sportive internationale (ex. stade de football)	équipement d'intérêt régional, accès limité ou ponctuel au public	éviter la dispersion sur le territoire et les doubles emplois; intégration dans la structure spatiale locale	accès par route et par les transports en commun (TEC et SNCB)		nouvelles ZEC uniquement dans pôles du SDER, aux entrées des pôles du SDER, sur les domaines SNCB; réaffectation de friches industrielles
ancien fort, ancienne aire de stockage, ancienne caserne	domaine militaire désaffecté	en fonction de la localisation et de l'intérêt du site			
	équip. sportif militaire accessible au public	en fonction de la localisation			
	domaine militaire d'intérêt écologique	inscription dans Natura 2000			
gare voyageurs en exploitation ou désaffectée	domaine de la SNCB	en fonction de la localisation et des projets de réseau			constituer des réserves de ZEC à proximité des futures gares RER
gare marchandises, croisement de lignes, bords de voies	domaine de la SNCB	en fonction de la localisation et des projets de réseau			
Gosselies, Bierset	aéroports d'intérêt suprarégional		veiller à une bonne accessibilité; développer une liaison par chemin de fer	nuisances de bruit	inscription de réserves supplémentaires

### 1.3.3 Zone de loisirs

Voir aussi plus haut ce qui concerne les pôles et points d'appui touristique de la structure spatiale régionale (1.2.1.1.g), et voir les orientations (très générales) données pour le développement du tourisme dans les différentes régions agro-géographiques (SDER, pp.139 et s.) et dans les parcs naturels (p.149).

Le plan de secteur comporte 8.500 ha de zones de loisirs, soit 0,5 % du territoire.

#### 1.3.3.1 Réserve d'espace aux activités touristiques et récréatives

*Pour rencontrer au mieux les besoins de la population, il est nécessaire de réaliser des équipements de loisirs petits et nombreux, qu'on implantera dans les centres urbains et les quartiers. Ils devront*

être facilement accessibles à pied, à vélo ou en transports en commun. La tendance actuelle qui consiste à regrouper les équipements de loisirs et de détente, et surtout à les localiser hors des agglomérations, doit être combattue non seulement pour des raisons urbanistiques mais aussi parce qu'une partie non négligeable des visiteurs et clients potentiels de ces équipements n'est pas motorisée (entre autres les enfants et les personnes âgées). On veillera à une localisation judicieuse de ces équipements notamment en fonction de la répartition des besoins et de l'accessibilité. (p.178)

#### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Dans l'évaluation des besoins en ZH, prévoir la localisation d'équipements de loisirs petits et nombreux dans des endroits bien accessibles à pied, à vélo et par les transports en commun.

#### **1.3.3.2 Accessibilité, centralité et gestion prudente**

Les grands équipements de tourisme se localiseront à proximité des zones déjà fréquentées (vallées et pôles d'appui touristiques) jouissant d'une bonne accessibilité afin d'éviter leur dispersion sur tout le territoire. On choisira de manière préférentielle des sites bien desservis par les transports en commun pour encourager d'autres modes de déplacements que l'automobile. Pour les infrastructures de tourisme comme pour les équipements de loisirs de plein air, il s'agira d'être attentif à ne pas autoriser de nouvelles implantations ou des extensions d'infrastructures dans les zones sensibles du point de vue naturel, paysager et patrimonial, sur des terres agricoles de grande valeur, dans des zones de protection de captages, à des endroits présentant des risques naturels ou technologiques majeurs, etc. Les implantations nouvelles seront correctement intégrées dans le contexte tant du point environnemental que par rapport aux habitants et aux activités locales. (p.155)

#### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Ne pas implanter de grands équipements récréatifs hors des agglomérations.
- ▶ Localiser les grands équipements de tourisme à proximité de zones déjà fréquentées jouissant d'une bonne accessibilité, notamment par les transports en commun.
- ▶ Ne pas implanter de nouvelles infrastructures de tourisme ou de loisirs en plein air (ou leurs extensions) dans des zones sensibles du point de vue paysager et patrimonial, sur des terres agricoles de grande valeur, dans des zones de protection de captage, dans des périmètres de risque naturel, géotechnique ou technologique.
- ▶ Veiller à la bonne intégration de ces équipements dans les structures spatiales locales.

#### **1.3.3.3 Situations dépassées**

Des situations aujourd'hui dépassées ou inadaptées et des projets non réalisés ont été inscrits au plan de secteur : c'est le cas de certains projets de villages de vacances non aboutis, pour lesquels des zones de loisirs ont été réservées, ou de certains campings implantés en zone inondable ou sensible sur le plan paysager et que l'on envisage aujourd'hui de déplacer. (...) Les plans de secteur seront révisés de manière à rectifier ces situations. En ce qui concerne les zones de loisirs, il est nécessaire de mener une réflexion globale sur le potentiel d'espace disponible et, le cas échéant, de reprendre en zone non constructible les localisations inadaptées et sensibles sur les plans paysager et environnemental. (p.151)

#### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Réaffecter les zones de loisirs non utilisées et mal localisées, notamment sur le plan paysager et environnemental, en zones non urbanisables.

A noter que l'inventaire touristique prévu par le Contrat d'avenir (voir plus haut à propos des pôles et points d'appui touristique) comportera également "un relevé des zones existantes qui devront faire l'objet d'une requalification en vue de les rendre à leur milieu naturel

(campings en zones inondables, fonds de vallées...) ou d'y réaliser des aménagements compatibles avec leur situation" (CAW, fiche 28).

#### 1.3.3.4 Autres principes utiles

En s'appuyant sur les orientations du SDER, les travaux "d'opérationnalisation" du SDER ont permis de proposer des critères de localisation pour différents types d'infrastructures de tourisme ou de loisirs. Nous reprenons ici les grandes lignes de ces propositions.

N.B. Certains des exemples cités se trouvent également dans le tableau consacré aux ZL (voir 1.3.2.5), ce qui montre la difficulté de choisir entre ces deux types de zones pour certains équipements (notamment sportifs).

#### Orientations pour les révisions du plan de secteur

types d'infrastructures	caractéristiques	structure spatiale	accessibilité	environnement, cadre de vie	si offre insuffisante <sup>13</sup>
complexe de cinémas, parc d'attraction, infrastructure sportive internationale	équipements de grande envergure de portée régionale, localisation déterminée par le marché régional ou international	pôle; intégration à la structure urbaine; éviter la dispersion sur le territoire	accès par les transports en commun		nouvelles ZL uniquement dans pôles du SDER, avec prescr. suppl. de réversibilité; réserver à projets régionaux de parcs d'attraction; en périphérie immédiate des pôles; réaffectation de friches urbaines
centre historique, monument, musée	équip. de loisirs ou touristique de portée régionale, localisation déterminée par un site historique renommé	pôle ou point d'appui; restructurer et renforcer la notoriété	accès par les transports en commun	intégration urbanistique et paysagère	nouvelles ZL avec prescr. suppl. de réversibilité, à réserver à projets régionaux d'hôtels, musées, etc., localiser à proximité du site
parc zoologique, centre aquatique, parc provincial, village de vacances, parc résidentiel de WE	équip. de loisirs ou touristique de portée régionale, local. déterminée par un site naturel renommé	pôle, point d'appui ou vallée touristique; restructurer les pôles touristiques et les vallées dégradées; éviter la dispersion sur le territoire; intégration dans la structure spatiale locale	accès par les transports en commun	intégration urbanistique et paysagère; pas dans les zones sensibles	nouvelles ZL avec prescr. suppl. de réversibilité, à réserver à projets régionaux de parcs résid., campings et villages de vac., localiser dans périph. immédiate du pôle ou point d'appui

<sup>13</sup> Lorsque l'offre est excédentaire, les ZL inoccupées seront réaffectées en fonction de leurs caractéristiques sur base de l'évaluation qualitative du plan de secteur actuel (voir la deuxième partie de cette note). Il faudra toutefois être attentif aux implications de ces réaffectations en termes d'indemnités.

loisirs insalubres (sports moteurs internationaux)		éviter la dispersion sur le territoire; intégration dans la structure spatiale locale	accès par les transports en commun	autorisation temporaire et exceptionnelle; intégration urbanistique et paysagère; pas dans les zones sensibles	nouvelles ZL avec prescr. suppl. de réversibilité; à réserver à projets régionaux de groupement de loisirs insalubres; localiser terrains permanents à proximité pôles touristiques
cinéma, salle de spectacle, discothèque, bowling, HORECA, infrastructures sportives	équipement conventionnel lié à la dynamique locale ou supralocale, localisation déterminée par le service à la collectivité	petits équipements dans les centres de quartier; intégration dans la structure spatiale locale; éviter le regroupement; ne pas occuper ZL d'intérêt régional par activités locales	accès en transports en commun, à pied et à vélo	intégration urbanistique et paysagère; pas dans les zones sensibles	envisager utilisation ZEC ou ZH; nouvelles ZL avec prescr. suppl. de réversibilité, à localiser sur friches urbaines ou en prolongement des noyaux bâtis
terrain de sport, circuit de randonnée, stand et terrain de tir, refuge de chasse ou de pêche, manège, camping à la ferme	équipement conventionnel lié à la dynamique locale ou supralocale, localisation déterminée par la valorisation d'éléments patrimoniaux	intégration dans la structure spatiale locale; ne pas occuper ZL d'intérêt régional par activités locales	accès en transports en commun, à pied et à vélo	intégration urbanistique et paysagère; pas dans les zones sensibles sauf si adéquat et temporaire	envisager utilisation ZA, ZEV ou ZF; nouvelles ZL avec prescr. suppl. de réversibilité, à localiser sur terrains en friche en bordure des noyaux d'habitat
loisirs de plein air : équitation, golf, ski, plongée, escalade	équipement conventionnel lié à la dynamique locale ou supralocale, localisation déterminée par la valorisation d'éléments patrimoniaux	intégration dans la structure spatiale locale	accès en transports en commun, à pied et à vélo	réversibilité des occupations; intégration urbanistique et paysagère; pas dans les zones sensibles sauf si adéquat et temporaire	
loisirs insalubres : motocross, ULM, motoneige	la valorisation d'éléments patrimoniaux	intégration dans la structure spatiale locale	proximité des grands axes de communication	isolement; bonne intégration urbanistique et paysagère; pas dans les zones sensibles	

### 1.3.4 Zone d'activité économique

N.B. Nous ne prenons pas en compte ici les ZAE industrielles ou spécifiques, ni les parcs logistiques et les aéroports, à propos desquels on se référera directement aux pp.186 et s. (parcs logistiques) et à la p.121 du SDER (aéroports).

*...utiliser au maximum le tissu urbain, générateur d'économies externes matérielles ou immatérielles, et les villages pour les activités localisées en milieu rural, (...) utiliser au mieux les zones spécifiquement dévolues aux activités économiques qui ne peuvent être localisées dans le tissu ur-*

*bain ou dans les villages, qui ont des impératifs d'accès particuliers ou qui veulent utiliser les lieux techniques ou de formation liés à la concentration d'activités. (p.186)*

*A côté des grandes entreprises, il est impératif de miser sur les PME., qui bénéficient d'une plus grande souplesse d'adaptation à l'évolution des marchés. Ce secteur sera d'autant plus performant s'il est organisé en réseaux d'activités complémentaires, ce qui permet de répondre plus adéquatement aux exigences d'une économie en mutation constante. Le soutien au développement de tels réseaux dans le cadre du SDER passe essentiellement par la mise à disposition de lieux correctement équipés et bien accessibles. (p.193)*

*Actuellement, les services aux entreprises sont insuffisamment coordonnés (canaux de financement, services d'information, etc.), ce qui nuit à leur création ou à leur développement. A l'avenir, les entreprises devront pouvoir bénéficier de ces services, ce qui est l'objectif des parcs d'affaires qui devraient être développés dans la région. De même, les entreprises de recherche et d'innovation seront préférentiellement localisées dans des parcs scientifiques à proximité des centres universitaires, ce qui intensifiera les liens entre les centres de formation et de recherche et les nouveaux secteurs d'activités. Pour encourager et renforcer les réseaux, on peut aussi rassembler dans une même zone d'activité économique des entreprises appartenant au même secteur (chimie, pharmacie, aéronautique, agro-alimentaire, etc.) ou à la même filière. (p.193)*

*La mise en valeur des terrains industriels doit s'organiser dans le cadre d'une gestion stratégique du développement territorial. C'est ainsi qu'on veillera à ne pas déformer la dynamique urbaine, profitable au développement des activités tertiaires, en n'aménageant des parcs d'affaires que dans les sous-régions où le besoin s'en fait sentir. (p.184)*

### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Privilégier l'insertion des activités économiques dans les villes et les villages; réserver les nouvelles ZAE aux activités qui ne peuvent s'y localiser ou qui ont des besoins particuliers.
- ▶ Développer des ZAE "thématiques" (parcs d'affaires, parcs scientifiques à proximité des universités, parcs spécialisés dans certains secteurs ou certaines filières) en utilisant des prescriptions supplémentaires précisant l'affectation.
- ▶ Ne créer des parcs d'affaires que dans les sous-régions où le besoin s'en fait sentir et où les villes ne peuvent accueillir ces activités.

Voir également "pôles" (1.2.1.1.e) et "points d'ancrage" (1.2.1.1.f) .

Par ailleurs, le SDER rappelle le principe de compensation nouvelles ZAE / SAED réaffectés inscrit à l'art. 46, mais que l'"optimalisation" du CWATUP va supprimer.

#### **1.3.4.1 Accessibilité et centralité**

*En ce qui concerne en particulier la problématique des déplacements, il faut intégrer cette problématique dans les choix de localisation, notamment en fonction d'une bonne accessibilité par les transports en commun aux équipements, services et activités économiques générant d'importants flux de circulation. (p.155)*

*On veillera à ne pas compromettre la possibilité de localiser des parcs industriels à proximité des infrastructures de transport, particulièrement dans les endroits où plusieurs modes de transport coexistent. (p.184)*

*Les lieux où se rencontrent les infrastructures de transport de grande qualité acquièrent, par la présence de celles-ci, un caractère stratégique pour l'économie de la région. C'est le cas :*

- *des nœuds de transport multimodaux, pour les parcs logistiques;*
- *des gares de chemin de fer importantes au croisement des lignes les plus fréquentées, où il sera intéressant de prévoir la possibilité de localiser des surfaces de bureaux (aux arrêts de TGV notamment);*
- *des croisements d'autoroutes à proximité des villes où, dans un rayon de 5 km de l'échangeur et en continuité avec le tissu urbain, il sera intéressant de prévoir des zones d'activité de niveau régional, destinées à attirer des activités utilisant le transport routier à longue portée;*

- des aéroports. (pp.187-188)

*L'implantation de centres commerciaux et de grandes surfaces commerciales à l'écart des villes et des noyaux d'habitat ne sera plus autorisée. Ce type de commerces devra à l'avenir s'inscrire dans le tissu d'habitat, ou pour le moins le juxter et être aisément accessible à pied et en transports en commun. La préférence sera donc donnée à leur insertion dans l'habitat. Ils devront cependant, dans ce cas, répondre à plusieurs critères pour éviter des retombées négatives sur le cadre de vie : l'intégration des bâtiments et des parkings devra être particulièrement maîtrisée, le trafic généré devra être canalisé sur des voiries susceptibles de l'absorber aisément sans perturber la quiétude des rues résidentielles, et une insertion correcte dans le bâti proche devra être assurée pour éviter les nuisances sonores et visuelles. (p.177)*

*L'intégration des espaces de bureau à la ville n'est pas exempte de problèmes : dans les centres-villes, les activités qui les occupent ont tendance à devenir dominantes et sont alors responsables de la perte d'animation des centres le soir. Lorsqu'elles se dispersent dans la ville ou se déconcentrent vers les périphéries, elles génèrent des flux de voitures beaucoup trop importants car leurs actifs sont généralement fortement motorisés et qu'il est difficile d'organiser une bonne desserte en transports en commun dans des zones urbaines moins denses; elles suscitent aussi du stationnement sauvage. Ces espaces de bureaux doivent être implantés à proximité des gares et des lieux bien desservis par les transports en commun, non seulement pour être plus directement reliés aux destinations à longue distance, mais aussi pour réduire le trafic automobile. (p.190)*

### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Faire correspondre le profil de mobilité des entreprises avec le profil d'accessibilité des ZAE en utilisant des prescriptions supplémentaires précisant l'affectation et imposant l'élaboration d'un PCA complet (voir plus haut 1.1.2.1.d).
- ▶ Centres commerciaux et grandes surfaces commerciales :
  - ne pas les implanter à l'écart des villes et noyaux d'habitat;
  - les localiser dans le tissu d'habitat ou en bordure de celui-ci, dans des zones bien accessibles à pied et par les transports en commun;
  - veiller à leur bonne insertion dans les structures spatiales locales;
- ▶ Dans les nouvelles ZAE, imposer par prescription supplémentaire la réalisation d'un PCA et d'un RCU pour assurer la bonne insertion urbanistique des bâtiments et des parkings.
- ▶ Localiser les bureaux dans les villes, à proximité des gares.

#### **1.3.4.2 Entrées de ville**

*De nombreuses entrées de villes ou de villages, particulièrement le long de routes fortement fréquentées, présentent un aspect hétéroclite en raison de la multiplication de bâtiments banalisés abritant des commerces, des garages, de l'artisanat, etc., de la présence d'entrepôts, voire de l'existence de dépôts à ciel ouvert; de plus, la publicité y est souvent envahissante. A l'avenir, il faudra manifester plus d'exigences en ce qui concerne l'aspect des constructions et de leurs abords et la publicité aux entrées des agglomérations. Il est préférable de regrouper ces divers équipements et services dans des zones bien aménagées et correctement intégrées dans le paysage. (p.159)*

### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Si la création d'une nouvelle ZAE en bordure d'une agglomération est nécessaire, imposer la réalisation d'un PCA et d'un RCU par une prescription supplémentaire.

#### **1.3.4.3 Situations dépassées**

*Des situations aujourd'hui dépassées ou inadaptées et des projets non réalisés ont été inscrits au plan de secteur : c'est le cas (...) pour certaines entreprises industrielles insérées dans un tissu d'habitat qui ont aujourd'hui cessé leurs activités et risquent d'être remplacées par de nouvelles*

*activités plus dommageables pour les riverains et pour l'environnement. Les plans de secteur seront révisés de manière à rectifier ces situations. (...) Pour les zones d'activité économique particulièrement mal localisées, il s'agira soit d'orienter strictement leur réaffectation en autorisant uniquement des activités artisanales ou des PME non polluantes et bien intégrées, soit de prévoir une destination mieux adaptée au contexte : selon le cas, de l'habitat ou, si nécessaire, le retour à une zone non constructible. (p.151)*

### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Pour éviter l'implantation d'activités inadaptées dans les ZAE mal localisées actuellement non utilisées, notamment celles qui sont insérées dans l'habitat, soit préciser l'affectation par une prescription supplémentaire, soit réaffecter la ZAE en zone non urbanisable.

#### **1.3.4.4 Sites d'activité économique abandonnés / désaffectés**

La révision du plan de secteur peut aussi être l'occasion de revoir l'affectation de sites d'activité économique abandonnés (hors procédure SAED). La possibilité de s'occuper également des sites pour lesquels un arrêté de désaffectation provisoire ou définitif a été pris (cf. art.168) doit être examinée.

*L'assainissement des friches industrielles et urbaines permettra d'accroître l'offre de terrains pour les entreprises. Cependant, il est nécessaire d'évaluer avec soin les potentialités de reconversion des différents sites afin de leur choisir une nouvelle affectation réaliste qui présente toutes les chances de réussite. L'évaluation portera notamment sur :*

- l'accessibilité du site et/ou sa centralité (par rapport à une ville, une région);
- l'image globale du quartier, son état socio-économique et l'usage du sol qui y prédomine;
- la concurrence éventuelle de zones d'activité économique neuves;
- les reconversions possibles en fonction de la taille du site, de sa divisibilité, de sa disponibilité, de l'état du sol et du sous-sol;
- les possibilités de réaffectation des bâtiments en fonction de leur état de conservation et de leur structure;
- la qualité architecturale de certains bâtiments, qui peut influencer favorablement un repreneur potentiel. (pp.184-185)

*Certaines entreprises industrielles insérées dans un tissu d'habitat (...) ont aujourd'hui cessé leurs activités et risquent d'être remplacées par de nouvelles activités plus dommageables pour les riverains et pour l'environnement. Les plans de secteur seront révisés de manière à rectifier ces situations. Pour les zones d'activité économique particulièrement mal localisées, il s'agira soit d'orienter strictement leur réaffectation en autorisant uniquement des activités artisanales ou des PME non polluantes et bien intégrées, soit de prévoir une destination mieux adaptée au contexte : selon le cas, de l'habitat ou, si nécessaire, le retour à une zone non constructible. (p.151)*

### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Choisir la nouvelle affectation des sites d'activité économique abandonnés (et éventuellement désaffectés) en fonction de leur accessibilité, du type de quartier et des caractéristiques du site et préciser cette affectation par une prescription supplémentaire.
- ▶ Envisager la réaffectation en ZH ou en zone non urbanisable des ZAE mal situées.

#### **1.3.4.5 Autres principes utiles**

La deuxième phase de l'étude sur la localisation des activités économiques (actuellement en cours) fournira des éléments utiles pour l'évaluation des besoins et le choix des localisations. La première phase (dite "plan prioritaire des ZAE") a rappelé l'importance des principes évoqués dans les points qui précèdent, et a en outre mis en évidence les orientations qui suivent. En outre, le "plan prioritaire des ZAE" a permis de préciser ces principes sous forme de critères (voir la deuxième partie de ce chapitre).



### **Orientations pour les révisions du plan de secteur**

- ▶ Tenir compte des aides wallonnes et européennes spatialisées (arrondissements ou communes en retard de développement).
- ▶ Tenir compte de l'attractivité de la sous-région (en termes d'emplois).
- ▶ Tenir compte des stratégies volontaristes des intercommunales de développement économique (pour autant que ces stratégies soient en cohérence avec le SDER et avec les projets de développement régionaux).
- ▶ Tenir compte des spécialisations économiques existantes ou potentielles à l'échelle régionale et/ou locale.
- ▶ Refuser (sauf exception) la localisation en ZAE d'activités qui ont mieux leur place en ZH ou ZEC et/ou qui pourraient occuper des sites réaffectés : hôtels, restaurants, administrations publiques, activités associatives, activités récréatives, culturelles et sportives + pour les autres secteurs, entreprises de petite taille (en nombre d'emplois).

N.B. Ce principe constitue une application du principe du SDER "Privilégier l'insertion des activités économiques dans les villes et les villages" cité plus haut.

### **1.3.5 Zone d'aménagement différé (ZAD)**

La possibilité offerte par l'"optimalisation" de l'art. 41 d'imposer un phasage de la mise en œuvre des zones urbanisables rend moins nécessaire la création de nouvelles ZAD.

Le SDER ne donne aucune orientation relative aux ZAD, excepté la nécessité de programmer leur mise en œuvre (p.155.), ce qui devrait être réglé par l'"optimalisation" de l'art. 33.

Par contre, certaines ZAD existantes pourraient recevoir une "nouvelle" affectation, comme on l'a déjà fait observer. Notamment, les ZAD des pôles du Projet de structure spatiale du SDER devraient être réaffectées en ZH de façon à renforcer ces pôles.

Les orientations du SDER relatives aux nouvelles zones et aux zones non utilisées sont applicables également aux ZAD.

### **1.3.6 Éléments d'orientation concernant les zones non urbanisables**

Les travaux "d'opérationnalisation du SDER" ont permis de proposer des orientations et de relever des questions concernant les zones non urbanisables. Certains éléments en sont repris sous divers titres dans ce chapitre. On peut relever notamment les questions qui suivent.

#### *a) Zone agricole*

Comment prendre en compte l'agriculture dans les zones péri-urbaines ?

Comment prendre en compte les zones vulnérables (voir 1.2.3.8) dans le zonage et/ou les prescriptions supplémentaires ?

Comment prendre en compte les terres agricoles sensibles à l'érosion ?

*b) Zone forestière*

Quelle ligne de conduite adopter pour la conversion de ZA en ZF ? L'affectation doit-elle "valider" les permis de boiser accordés ? Comment prendre en compte les aspects paysagers et la nature du sol ?

Le zonage doit-il mettre l'accent sur les fonctions de la forêt par des prescriptions supplémentaires ? Quelle affectation donner aux aires d'accueil permanentes ?

Les réserves naturelles forestières doivent-elles être affectées en ZN ou en ZF avec des prescriptions supplémentaires ?

*c) Zone d'espaces verts*

Faut-il préciser par des prescriptions supplémentaires le rôle de la ZEV (protection et régénération de la nature ou espace-tampon) ?

*d) Zone naturelle*

Quelle affectation et/ou quelles prescriptions supplémentaires faut-il donner aux sites du réseau Natura 2000 ?

Quel(s) inventaires de référence utiliser pour déterminer les sites de grand intérêt biologique à inscrire en ZN ?

Les zones-noyaux du réseau écologique n'ayant pas le statut de réserves naturelles doivent-elles être inscrites en ZN ?

Comment régler la question des sites de grand intérêt biologique se trouvant dans les domaines militaires et donc actuellement en ZEC ?

*e) Zone de parc (P.M.)*

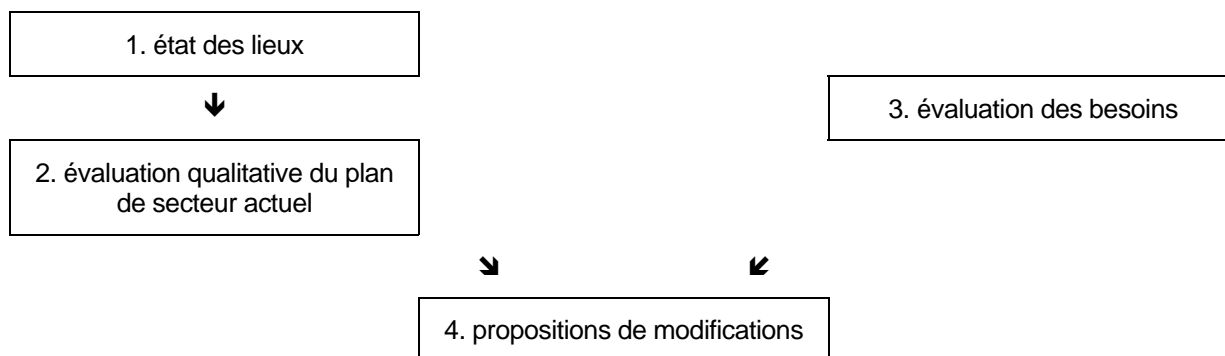
## 2. DEUXIEME PARTIE : METHODOLOGIE ET CRITERES POUR LES REVISIONS DU PLAN DE SECTEUR - PREMIERE APPROCHE

Comme la première, cette seconde partie tient compte non seulement de travaux antérieurs de la CPDT, mais également des travaux "d'opérationnalisation" du SDER et du "plan prioritaire des ZAE".

A la différence de la première partie, cependant, elle intègre dans la réflexion l'ensemble des zones du plan de secteur, y compris les zones non urbanisables, ainsi que les périmètres (art. 40) et les infrastructures (art. 39 bis prévu par l'"optimalisation" du CWATUP).

**Rappelons qu'il ne s'agit ici que d'une première approche, à discuter, de la méthodologie et des critères à appliquer lors des révisions du plan de secteur. Son objectif est de faire le tour des questions qui feront l'objet des travaux de la CPDT dans le cadre de la subvention 2001. Les différentes problématiques sont loin d'être toutes abordées. Elles ne sont pas non plus traitées en profondeur, mais bien, généralement, par le biais de quelques exemples.**

Les différentes opérations nécessaires à une révision du plan de secteur sont regroupées ici en quatre étapes (qui ne sont pas forcément successives, certains travaux pouvant être menés en parallèle).



1. La première étape, intitulée "état des lieux", comprend la mise à jour du plan de secteur, l'établissement de la situation de fait et de droit et le repérage des opérations et projets.

2. La deuxième étape est une évaluation qualitative globale du plan de secteur actuel qui a pour but d'identifier les zones dont l'affectation présente :

- soit doit être maintenue prioritairement,
- soit peut être maintenue ou modifiée, selon nécessité;
- soit doit être adaptée parce qu'elle ne convient pas.

Cette évaluation utilise quatre types de critères : structuration de l'espace, maîtrise de la mobilité, gestion prudente des ressources et de l'environnement, maîtrise des coûts.

3. La troisième étape est l'évaluation des besoins. Elle a pour but de permettre l'estimation de la capacité du plan de secteur actuel à répondre à l'évolution prévisible des usages du sol. Cette évaluation des besoins peut être réalisée parallèlement aux deux premières étapes.

4. La quatrième étape vise à aboutir à des propositions de modifications d'affectation. Elle comprend la recherche de "nouvelles zones" et l'évaluation de ces nouvelles zones en fonction des quatre types de critères déjà énumérés.

La 5e section de cette partie décrit succinctement ces quatre types de critères. Ils devront être rendus opérationnels, dans les travaux ultérieurs, par la réalisation de grilles d'évaluation.

Enfin, on trouvera en annexe une liste des différentes études réclamées par le SDER et dont la réalisation serait nécessaire aux révisions du plan de secteur.

### Principes méthodologiques

Les orientations méthodologiques et les critères proposés dans cette partie se fondent sur quelques constats de base.

- La méthodologie utilisée lors de l'élaboration des plans de secteur doit être adaptée au contexte différent que constitue leur révision. Le plan de secteur existe, et le réviser ne consiste pas à "effacer tout" pour recommencer un nouveau plan sur des planches vierges. Plutôt que d'une "révision globale" qui consisterait à tout modifier, on parlera donc d'une "évaluation globale" du plan de secteur actuel visant à identifier ce qu'il est nécessaire de modifier.
- L'objectif le plus apparent des révisions du plan de secteur est de répondre à l'évolution des besoins (besoins accrus/réduits dans certains types d'affectations).
- Mais, parallèlement aux besoins, les mentalités et les pratiques ont elles aussi évolué. L'essentiel de cette évolution peut être résumé de la manière suivante : on accorde aujourd'hui aux caractéristiques du lieu plus d'importance qu'on ne le faisait naguère. Au regard des exigences actuelles, les plans de secteur existants sont encore trop souvent marqués par l'influence des théories fonctionnalistes, ou plus généralement modernistes, qui considéraient l'espace comme partout homogène ou "homogénéisable" (par l'arasement, le drainage, la rectification des cours d'eau, l'architecture internationale, etc.)<sup>14</sup>. On est plus attentif aujourd'hui aux caractéristiques propres de chaque lieu, caractéristiques qui tiennent :
  - à sa situation dans la structure spatiale aux échelles régionale et locale (situation par rapport aux pôles à l'échelle régionale, aux centres à l'échelle locale, relations avec les autres types de zones, équipements nécessaires, etc.);
  - à son accessibilité,
  - aux qualités particulières du sol, du milieu biologique, du paysage, des pratiques urbanistiques et architecturales locales, etc.
- L'absence d'intérêt pour les caractéristiques du lieu n'est pas la seule cause possible d'affectations inadéquates. Parmi les autres causes, on évoquera notamment la "révision" qu'a constitué *de facto* le décret du 27 novembre 1997, en donnant de nouvelles définitions aux affectations et en organisant le transfert d'une légende à l'autre par ses *Dispositions*

---

<sup>14</sup> *Si le projet moderne a pu se prévaloir de l'universalité, c'est bien parce qu'il supposait un espace infini et homogène, dans lequel il pût se déployer à la fois au plan écologique (par un développement toujours accru des ressources) et au plan symbolique (par référence aux vérités certaines de la science et de la raison). (...) Ce déploiement du projet moderne a continué, en s'accéléralant, tant qu'il a été possible de reculer l'horizon : de défricher de nouvelles terres, de s'en remettre à l'auto-épuration des rivières et des mers, etc. Tant qu'il a été possible de confondre ce qui n'était qu'une généralité relative (l'espace disponible sur Terre) avec une généralité absolue (l'espace universel). (...) C'est cette illusion qui a été balayée dans la seconde moitié du XXe siècle, avec la découverte que les capacités écologiques de notre planète n'étaient pas illimitées. Que la surface de la terre n'était pas un espace universel, mais un ensemble particulier de lieux particuliers.* Augustin BERQUE, Médiance, de milieux en paysages, GIP Reclus, Montpellier, 1990, pp. 139-140.

*transitoires et finales*. On a cité dans la première partie quelques exemples de transferts qui nécessiteront certainement des adaptations, principalement la transformation intégrale des zones militaires en ZEC.

- L'étude d'incidences introduite dans la procédure de révision du plan de secteur par la modification du CWATUP en 1997 (cf. art. 42, en cours d'"optimalisation") a pour objectif d'éviter les affectations incompatibles avec les caractéristiques du lieu. Toutefois, elle n'intervient qu'après le choix d'une localisation provisoire (au stade de l'avant-projet). Même dans le cadre du "plan prioritaire des ZAE", où l'étude d'incidences est précédée d'une première évaluation, les localisations sont d'abord proposées, puis seulement évaluées. Les futures révisions du plan de secteur devraient au contraire s'appuyer sur une évaluation des caractéristiques des terrains (caractéristiques dont découlent leurs capacités à recevoir tel ou tel type d'affectation) en amont de l'avant-projet.

C'est ce que réclame le SDER : *"L'élaboration de l'étude d'incidences ne doit pas être considérée comme une simple étape de la procédure de révision. Elle doit au contraire être étroitement associée à l'élaboration du nouveau plan. Au point de départ, l'étude d'incidences devra contribuer, par une analyse de tous les aspects du territoire concerné, à la conception de l'avant-projet de plan. Au stade de cet avant-projet, elle devra procéder à une évaluation des effets ainsi que des incidences probables de la révision proposée et émettre des recommandations pour éliminer ou réduire les incidences négatives décelées. Sur cette base, le projet de révision du plan pourra être amendé"* (p. 151).

Une démarche de ce type a été expérimentée à petite échelle dans le cadre de l'"analyse globale d'aménagement du territoire" réalisée à la Plate-Taille. Elle a notamment permis les conclusions suivantes : *"Une évaluation correcte de la sensibilité et de la vocation (destination) des terrains en fonction d'un grand nombre de critères environnementaux permet de guider le projet en vue d'une utilisation rationnelle du territoire, ce qui devrait limiter les incidences négatives. (...) Si l'analyse intervient avant l'élaboration du plan, elle pourra être perçue comme un guide du développement de la zone et participera à sa dynamique."*<sup>15</sup>.

- Des constats qui précèdent découlent la nécessité d'une évaluation qualitative globale du plan de secteur actuel avant la révision proprement dite, c'est-à-dire avant les propositions de nouvelles affectations. Cette évaluation qualitative globale constituera une essentielle étape du processus considéré dans son ensemble. Elle est présentée dans la section 2.2.
- Des constats qui précèdent découlent également la nécessité d'accorder une certaine priorité aux affectations indissolublement liées aux caractéristiques du lieu. De la même manière qu'une gare doit se trouver sur les voies ferrées et non à un kilomètre d'elles, un "sanctuaire" de l'avifaune ne peut être déplacé, pas plus qu'un gisement de marbre. Une station d'épuration doit s'implanter en aval de l'agglomération dont elle reçoit les eaux usées, mais elle peut en être plus ou moins éloignée, etc. Ces considérations "de bon sens" devraient être formalisées dans une méthodologie raisonnée. Une première ébauche en est proposée dans la section 2.4.1.
- Les critères qui permettront d'évaluer aussi bien le plan de secteur actuel, avant les propositions de modifications, que les nouvelles zones proposées, découlent eux aussi de l'importance à accorder aux caractéristiques des lieux. Ces critères sont énumérés et brièvement commentés dans la section 2.5.

---

<sup>15</sup> IPPERSIEL B., *Méthodologie d'évaluation et de spatialisation d'un plan d'aménagement : application à une zone d'habitat et de loisirs (Région wallonne, Belgique)*, dans *Les évaluations environnementales stratégiques, 5e colloque international, Paris 2000*, Secrétariat francophone de l'association internationale pour l'évaluation d'impacts, Montréal, 2001, pp. 771-772. Dans le cas de la Plate-Taille, l'évaluation de la sensibilité et des vocations possibles des terrains s'est (malheureusement) faite en parallèle avec l'élaboration du PCA et non préalablement.

## 2.1 PREMIERE ETAPE : ETAT DES LIEUX

N.B. Nous n'abordons pas ici les problèmes techniques liés au choix d'un fond de plan, aux modalités du traitement numérique, etc.

### 2.1.1 Mise à jour du plan de secteur

La mise à jour comprend la transcription des zones, périmètres et infrastructures du plan de secteur dans la nouvelle légende (application des *Dispositions transitoires et finales* énumérées à l'art. 6 du Décret du 27 novembre 1997) et la transcription des modifications partielles approuvées.

Quant aux PCA dérogatoires et aux PCA de mise en œuvre de ZAD, ils ne constituent pas réellement des modifications du plan de secteur approuvées et devraient plutôt, à ce stade, être repris dans la situation de droit. C'est au stade de l'élaboration de l'avant-projet (voir 2.1.4) que la révision du plan de secteur viendra les "confirmer". Le plan de secteur ne doit toutefois pas descendre au niveau de précision du PCA : on donnera autant que possible une seule et même affectation à l'ensemble de la zone couverte par le PCA (ex. ZH et non ZH+ZEC+ZEV).

### 2.1.2 Analyse de la situation de fait

L'analyse de la situation de fait est prévue par l'art. 42 du CWATUP. Sur la base d'une série de plans-facettes, elle permettra de connaître l'état réel de l'occupation du sol et d'évaluer les potentialités du plan de secteur actuel.

Parallèlement, l'analyse des tendances permettra d'évaluer les besoins (voir le point 2.3.1.2).

### 2.1.3 Analyse de la situation de droit

Comme celle de la situation de fait, l'analyse de la situation de droit est prévue par l'art. 42 du CWATUP. Outre le plan de secteur lui-même, tel que mis à jour (voir 2.1.1), la situation de droit comportera notamment :

- les PCA (y compris PCA dérogatoires et PCA de mise en œuvre de ZAD),
- les permis de lotir non périmés,
- les SAED (à leurs divers stades d'avancement de la procédure),
- les sites, zones et périmètres concernés par des législations particulières (cf. version non "optimisée" de l'art. 40),
- les arrêtés d'affectation de terrains pris en exécution de la loi d'expansion économique,
- les infrastructures de communication approuvées par arrêté,
- les servitudes d'infrastructures de communication et de transport,
- etc.;
- ainsi que le repérage des schémas de structure et autres documents dont le plan de secteur pourrait tenir compte (cf. les critères liés à la structuration de l'espace).

### 2.1.4 Repérage des opérations et projets

Dans un objectif de cohérence des différentes politiques wallonnes ayant trait à la gestion de l'espace, les révisions du plan de secteur doivent aussi tenir compte d'opérations et de projets tels que :

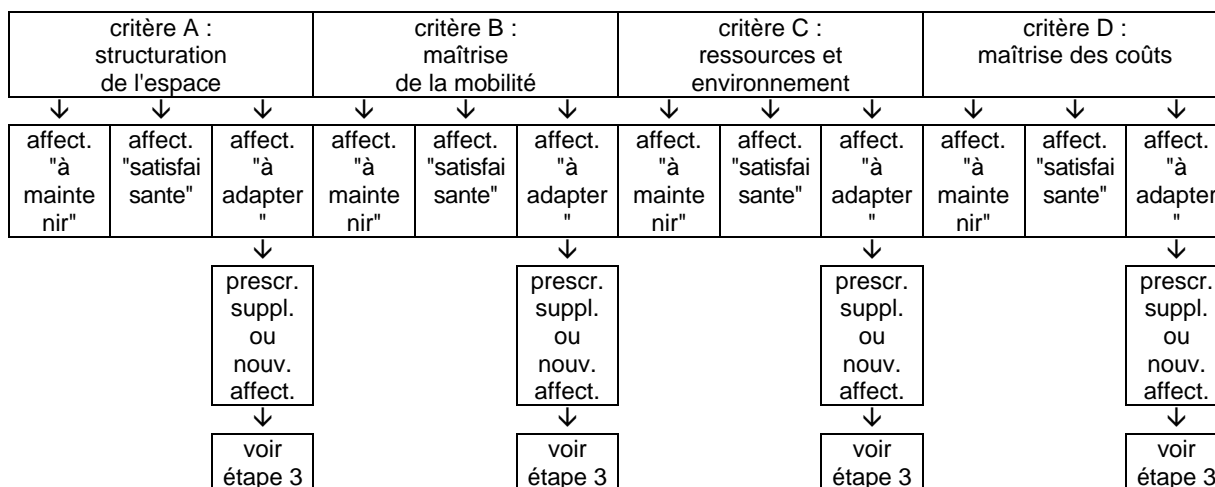
- projets de nouvelles infrastructures de communication;
- opérations d'aménagement opérationnel, projets de logement social;
- aides wallonnes et européennes, projets liés à la politique fédérale des villes;
- projets de développement économique (ex. pôles d'excellence) et touristique;
- projets de gestion des eaux par bassins et sous-bassins, contrats de rivière;
- projets de protection et de développement de la nature;
- etc.

L'objectif de ce repérage est d'éviter des incompatibilités entre ces opérations et projets et les futures affectations du plan de secteur modifié.

Un autre point à ne pas perdre de vue est l'existence d'un droit de préemption en cas d'inscription d'une nouvelle zone urbanisable. Les révisions du plan de secteur pourraient en effet, dans certains cas, permettre aux pouvoirs publics et assimilés de disposer des terrains nécessaires à la réalisation de leurs projets, sans passer par l'expropriation.

## 2.2 DEUXIEME ETAPE : EVALUATION QUALITATIVE GLOBALE DU PLAN DE SECTEUR ACTUEL

Comme dit en introduction, l'évaluation qualitative globale du plan de secteur actuel se fait sur quatre types de critères (A, B, C et D) qui sont expliqués dans la section 5 de cette partie.



Le critère D ne doit bien entendu être appliqué qu'aux zones dont l'occupation actuelle ne correspond pas (encore) à l'affectation (ex. zones urbanisables non urbanisées).

Cette évaluation du plan de secteur actuel doit pouvoir être appliquée sur toutes les zones et tous les périmètres de tout le territoire. Elle doit donc être beaucoup plus légère que celle qui sera effectuée (en appliquant les mêmes critères) sur les nouvelles affectations proposées (voir l'étape 2.4).

Elle doit également être appliquée aux périmètres (ex. anciennes zones d'intérêt paysager qui ne correspondent pas aux critères actuels et donc à supprimer) et aux infrastructures (ex. anciennes zones de réservation qui ne sont plus justifiées parce que liées à des projets qui ont été réalisés ou, au contraire, abandonnés).

Cette évaluation peut aboutir à trois types de conclusions :

- l'affectation actuelle est "à maintenir" de manière prioritaire. Exemple : ZA à maintenir prioritairement dans cette affectation en raison de la qualité du sol. Comem relevé au point 2.1.1, les PCA dérogoires et les PCA sur ZAD feront logiquement partie de ces affectations "à maintenir", la révision du plan de secteur leur apportant simplement une confirmation;
- l'affectation actuelle est "satisfaisante" : elle peut soit être maintenue, soit être modifiée pour répondre à de nouveaux besoins, après évaluation de ceux-ci (voir l'étape 2.3);
- l'affectation actuelle est "à adapter". Elle devrait être :
  - soit précisée par une (des) prescription(s) supplémentaire(s);
  - soit subdivisée : changement d'affectation portant sur une (des) "sous-zone(s)". Exemple : protection d'une zone verte incluse dans une ZH par sa réaffectation en ZEV ou en ZP;
  - soit modifiée. Ce cas ne concerne bien entendu que les zones dont l'occupation actuelle ne correspond pas encore ou ne correspond plus à l'affectation prévue par le plan de secteur. Les résultats de l'évaluation qualitative devraient permettre de donner une première idée de ce que pourrait être la nouvelle affectation.
  - Certains périmètres devront probablement être supprimés (ex. périmètres d'intérêt paysager ne correspondant pas aux critères actuels).

Il faudra régler le problème des évaluations aboutissant à des conclusions contradictoires en fonction des différents critères (zone qui s'avère "à maintenir" pour un critère et "à adapter" pour une autre).

#### Exemples de prescriptions supplémentaires souhaitables

	Précision de l'affectation	Phasage de l'occupation	Réversibilité de l'affectation	Densité des constructions ou logements	Oblig. réaliser un PCA avant mise en œuvre	Oblig. réaliser un RCU avant mise en œuvre
ZH	(1)	(4)		(6)	(7)	(7)
ZHR						
ZEC	(2)					
ZL			(5)			
ZAE-M						
ZAE-I						
ZAES						
ZExt						
ZAD						
ZADI						
ZA						
ZF	(3)					
ZEV	(8)					
ZN						
ZP						

(1) Précision de l'affectation par des pourcentages (logement, activité économique, équipement) dans un centre urbain en ZH afin d'y assurer la mixité des fonctions.

(2) Précision de l'affectation réservant une ZEC à un type d'équipement bien spécifique qui correspond aux caractéristiques de la zone (notamment son accessibilité).

(3) Précision de l'affectation d'une ZF au regard des fonctions de la forêt (sylviculture, biodiversité, rôle social, cynégétique).

(4) Phasage de l'occupation des ZH non encore occupées.



(5) Réversibilité de l'affectation d'une ZL destinée à un projet spécifique (au cas où il ne se réaliserait pas).

(6) Densité maximale dans un centre pour y préserver la qualité de vie.

(7) Obligation de réaliser un PCA et un RCU avant la mise en œuvre d'une ZH non encore urbanisée, afin de garantir un cadre de vie de qualité.

(8) Précision de l'affectation d'une ZEV afin de distinguer les différents rôles possibles de cette zone (maintien, protection et régénération du milieu naturel ou transition végétale entre des zones dont les destinations sont incompatibles - cf. art. 37).

### Exemples de modifications d'affectation souhaitables

affect. ↓actuell e nouvelle→	ZH	ZHR	ZEC	ZL	ZAE- M	ZAE- I	ZAE- S	ZExt	ZAD	ZAD- I	ZA	ZF	ZEV	ZN	ZP
ZH											(1)				
ZHR	(4)										(1)				
ZEC															
ZL											(2)(8)	(2)(8)	(8)	(8)	(8)
ZAE-M	(7)														
ZAE-I					(5)										
ZAE-S															
ZExt															
ZAD															
ZAD-I															
ZA												(6)			
ZF															
ZEV															
ZN															
ZP															

N.B. Dans les cases hachurées, l'affectation actuelle est maintenue, mais des prescriptions supplémentaires peuvent être ajoutées si nécessaire.

(1) Réaffectation en ZA des ZH(R) en ruban non encore urbanisées et actuellement utilisées comme terres agricoles.

(2) Réaffectation en ZA ou ZF des ZL destinées à des projets qui n'ont jamais été réalisés, surtout si ces ZL sont isolées.

(4) Réaffectation en ZH des ZHR qui ne comportent plus d'exploitations agricoles.

(5) Réaffectation en ZAE-M d'une ZAE-I qui ne comprend en fait que des entreprises pouvant s'implanter en ZAE-M.

(6) Réaffectation en ZF d'une ZA qu'on a plantée d'arbres et à laquelle on veut conserver ce caractère forestier.

(7) Réaffectation en ZH d'un site d'activité économique abandonné (et éventuellement désaffecté) non pollué et bien situé par rapport à l'habitat existant.

(8) Réaffectation en ZNU d'une ZL située en zone inondable.

### Exemples concrets (quoique théoriques...)

- ZH linéaire non occupée, dans une sous-région où la demande de logements est suffisamment rencontrée par le plan de secteur actuel, à proximité d'un pôle, facilement accessible en transports en commun, sans qualités particulières sur le plan environnemental et sans difficulté technique : peut être maintenue en ZU pour répondre à de nouveaux besoins en ZAE, ZEC ou ZL par exemple, ou encore rester ZH mais avec des prescriptions supplémentaires de précision d'affectation et de phasage.

- ZL isolée non occupée (destinée à un projet non abouti), dans une sous-région où les besoins en tourisme sont rencontrés, à proximité d'un pôle et d'un échangeur autoroutier, sans qualités particulières sur le plan environnemental et sans difficulté technique : pourrait convenir pour une ZEC nécessitant l'isolement, une ZAE-I ou une ZAES-RM.
- ZN boisée dont la qualité biologique ne justifie pas cette affectation, à proximité d'une agglomération et dans une sous-région touristique : pourrait devenir une ZEV ou une ZF avec prescription supplémentaire "fonction sociale" (mais voir la remarque 1.1.1.9).

## 2.3 TROISIEME ETAPE : EVALUATION DE L'OFFRE ET DES BESOINS

L'évaluation de l'offre et des besoins pour chaque type de zone fait et continuera à faire l'objet d'autres travaux de la CPDT au cours de la subvention 2001.

L'une des questions fondamentales à résoudre est celle de l'échelle à laquelle l'offre et les besoins doivent être évalués. Dans de nombreux cas, une échelle "sous-régionale" serait plus appropriée que l'échelle régionale ou locale. Il n'existe cependant pas à l'heure actuelle de découpage officiel du territoire wallon (hormis le découpage en provinces qui n'est pas pertinent ici), et l'expérience du "plan prioritaire des ZAE" a montré toute la difficulté de se référer à un découpage pertinent et reconnu par tous.

La comparaison entre l'évaluation de l'offre et celle des besoins aboutira dans certains cas à des non-concordances qui nécessiteront des arbitrages et donc des choix politiques. Des options de développement différentes pourront être adoptées pour les différentes "sous-régions".

### 2.3.1.1 *Évaluation de l'offre*

L'offre (terrains disponibles) pour chaque affectation se calcule en tenant compte des résultats non seulement de la première étape (mise à jour, situation de fait et de droit), mais également de la deuxième étape (évaluation qualitative globale du plan de secteur actuel). Autrement dit, on prend en compte les modifications souhaitables (zones "à adapter").

Exemple : dans une sous-région (?) donnée, le plan de secteur actuel comporte 100 ha de ZH, mais parmi celles-ci, 10 ha devraient idéalement (re)devenir des ZNU parce qu'il s'agit de zones en ruban, isolées, etc. >> on considère que l'offre réelle de ZH n'est que de 90 ha. Ces 10 ha sont actuellement occupés par l'agriculture et pourraient conserver cet usage >> on considère que l'offre réelle de ZA est supérieure de 10 ha aux affectations du plan de secteur actuel.

Si l'offre est insuffisante pour une affectation, on compare les superficies nécessaires avec les superficies excédentaires. Si un équilibre ne peut pas être atteint, un arbitrage sera nécessaire.

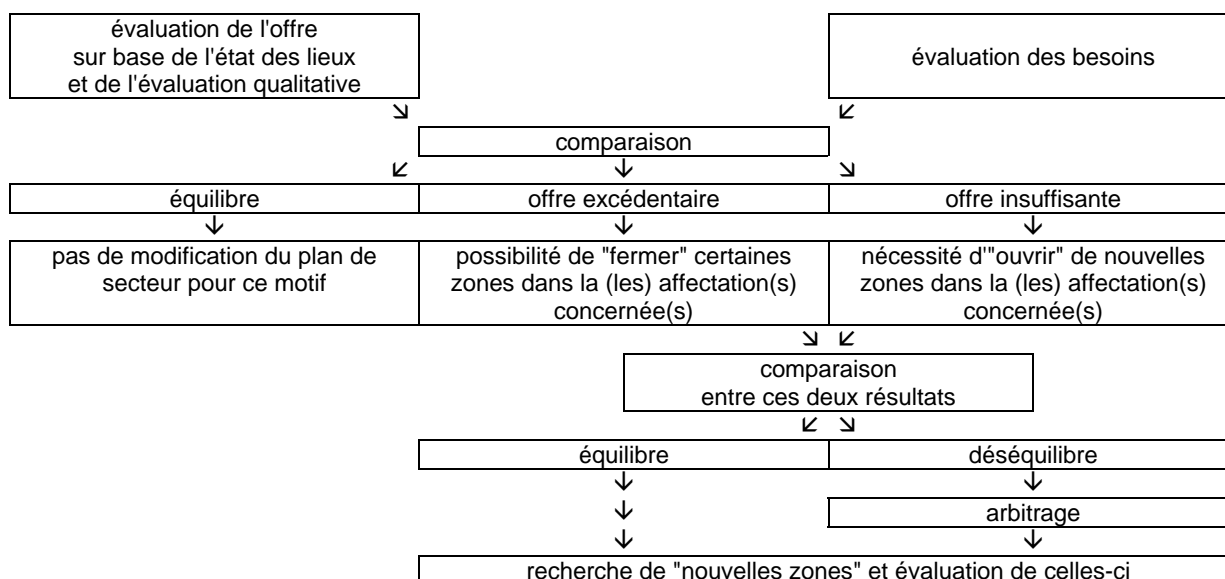
Exemple : dans la même sous-région, la demande en terres agricoles est stable ou en régression mais on constate une croissance du tourisme >> les 10 ha de ZA excédentaires pourraient devenir des ZL. Mais il y a également des besoins en ZAE >> il faut arbitrer : soit privilégier les ZL, soit privilégier les ZAE, soit décider de répondre à ces deux besoins au détriment de la ZA. Dans ce dernier cas, il faut espérer que la superficie totale des ZA qui ne sont pas "à maintenir" sera suffisante.

### 2.3.1.2 *Évaluation des besoins*

L'évaluation des besoins en zones, périmètres et infrastructures s'appuie essentiellement sur deux catégories de paramètres :

- les résultats d'études prospectives réalisées sur la base d'informations concernant la démographie (ex. vieillissement de la population, réduction de la taille des ménages) et l'évolution des intérêts, des pratiques professionnelles et des modes de vie (ex. intérêt croissant pour la nature et l'environnement, modification des pratiques agricoles, augmentation du temps libre);
- les types d'occupation du sol (constructions, activités, usages) admissibles / à localiser préférentiellement dans les différents types de zones et de périmètres (voir la première partie, en particulier les travaux "d'opérationnalisation" du SDER).

## 2.4 QUATRIEME ETAPE : PROPOSITIONS DE MODIFICATIONS



Les résultats de la deuxième étape (évaluation qualitative des affectations actuelles) permettront d'orienter les propositions de modification :

- les zones dont l'affectation actuelle est considérée comme "à maintenir" seront autant que possible conservées;
- les "nouvelles zones" destinées à répondre aux besoins identifiés dans la troisième étape seront recherchées tout d'abord parmi les zones dont l'affectation actuelle a été jugée "à adapter" et pour lesquelles la nouvelle affectation suggérée (quoique sur la base d'une évaluation rapide) correspond à ce dont on a besoin;
- si cela ne suffit pas, on cherchera ces "nouvelles zones" parmi les zones jugées "satisfaisantes" mais non "à maintenir".

Se pose ici la question des zones dont l'usage actuel réel ne correspond pas à l'affectation. Lorsqu'il s'agit d'un usage irréversible, il paraîtrait rationnel de l'entériner par une révision du plan de secteur, excepté dans les cas où cet usage est manifestement illégal (constructions sans permis). Lorsqu'il s'agit d'usages réversibles, la question se pose différemment. Exemple : dans la partie "*Evaluation des besoins et des activités des zones rurales*", le chapitre consacré aux activités de tourisme et de loisirs cite le cas du golf de la Bawette dont près de la moitié est en zone de parc, un tiers en ZAE mixte et le reste en zone forestière et zone agricole : faut-il réaffecter le tout en zone de loisirs ou conserver les affectations

actuelles en considérant que le golf pourrait un jour cesser ses activités, et ses terrains être réutilisés selon leur affectation "officielle" ?

#### **2.4.1 Recherche de nouvelles affectations (ou confirmation des affectations actuelles)**

Principe général : inscrire (de manière provisoire) les affectations en partant de ce qui est le plus "lié au lieu" ("indéplaçable", "inamovible"), et examiner au fur et à mesure les incohérences et conflits possibles. L'ordre proposé ici correspond donc en pratique à un certain ordre de priorité, mais qui ne doit pas être pris terme à terme. Il s'agit bien entendu d'une première proposition qui doit être affinée, discutée et amendée.

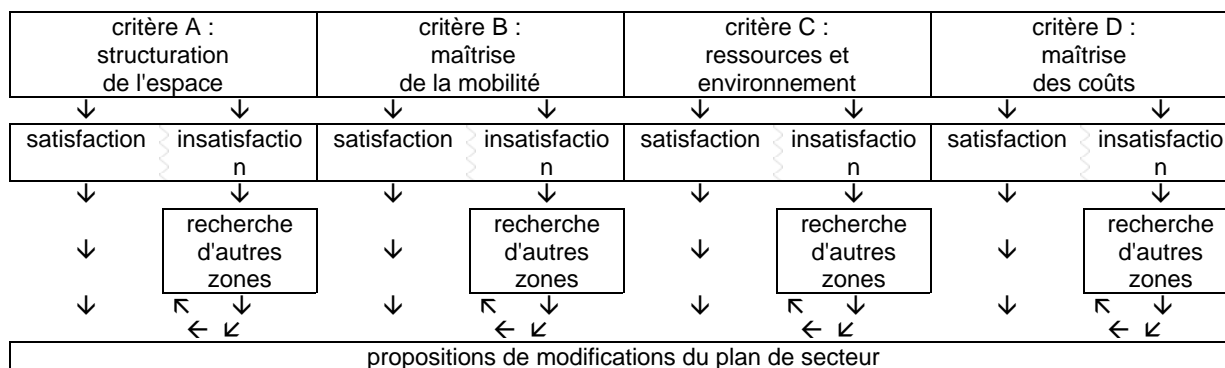
Les zones concernées par cet ordre de priorité sont aussi bien les zones existantes "à maintenir" que les nouvelles affectations à inscrire.

- 0) PCA déroatoires et PCA de mise en œuvre de ZAD (voir le point 2.1.1).
- 1) Zones naturelles, d'espace vert et de parc.
- 2) Zones d'extraction.
- 3) Périmètres du CWATUP :
  - périmètres d'extension de zone d'extraction;
  - périmètres de risque naturel, géotechnique ou technologique;
  - périmètres de point de vue remarquable;
  - périmètres de liaison écologique;
  - périmètres d'intérêt culturel, historique ou esthétique;
  - périmètres d'intérêt paysager;
  - périmètres de réservation : l'inscription de ces périmètres doit bien entendu accompagner celle des infrastructures et/ou ZEC qui les justifient.
- 4) Zones forestières : confirmation des zones "à maintenir" dans leur affectation actuelle et inscription de nouvelles ZF remplaçant des ZA qui ont été plantées et dont on veut conserver et développer le caractère forestier.
- 5) Activités, infrastructures et équipements dont la localisation est liée à la topographie, à l'hydrographie... : notamment stations d'épuration.
- 6) Activités touristiques ou de loisirs dont la localisation est liée à un site du patrimoine naturel ou historique, principalement dans les pôles et points d'appui touristiques.
- 7) Activités, infrastructures et équipements ayant des exigences particulières en termes d'accessibilité : le but est de réserver les terrains ayant des caractéristiques particulières et rares d'accessibilité (multimodalité, accès à l'eau, au rail, proximité d'un aéroport, d'un nœud autoroutier) à des activités et équipements dont le profil de mobilité exige ces caractéristiques.
- 8) Zones d'activité économique industrielles et spécifiques : ces ZAE ont des exigences particulières (isolement, environnement peu sensible...)
- 9) Activités, équipements et infrastructures d'intérêt régional : sur le concept d'intérêt régional, voir l'introduction du point 1.2; équipements d'intérêt régional, voir 1.3.2.5 (premières lignes du tableau); infrastructures d'intérêt régional : voir 1.3.3.4 (premières lignes du tableau).

## 2.4.2 Evaluation des nouvelles affectations proposées

Les nouvelles affectations proposées sont ensuite évaluées. Les critères d'évaluation sont les mêmes que ceux utilisés pour évaluer les affectations actuelles, mais plus affinés (le "plan prioritaire des ZAE" peut ici servir d'exemple). Il faudra établir des pondérations et des critères d'exclusion.

Pour rappel, ces critères sont expliqués dans la section qui suit (2.5).



## 2.5 CRITERES

Les critères énumérés ici ne constituent qu'une première proposition. Leur liste doit non seulement être complétée et amendée, mais surtout aboutir à une grille d'évaluation - ou plus exactement à deux grilles :

- une grille suffisamment simple pour pouvoir être utilisée sur l'ensemble des zones du plan de secteur actuel dans le cadre de l'évaluation qualitative globale qui vise à établir le caractère "à maintenir", "satisfaisant" ou "à adapter" des affectations actuelles et à donner une première idée des réaffectations souhaitables (cf. plus haut le point 2.2);
- une grille beaucoup plus précise, à l'image de celle qui a été proposée dans le cadre du "plan prioritaire des ZAE", qui servira à l'évaluation des nouvelles affectations proposées (cf. ci-dessus le point 2.4).

Rappelons par ailleurs que l'avant-projet de plan de secteur doit faire l'objet d'une étude d'incidences (cf. art. 42 - en cours d'"optimisation") qui sera beaucoup plus précise sur les critères environnementaux, et beaucoup moins axée sur la structuration de l'espace.

L'objectif des grilles d'évaluation est double : il permet d'une part de vérifier l'adéquation des modifications envisagées avec les critères généraux du développement territorial exprimés par le CWATUP et par le SDER, et d'autre part d'éviter, dès avant l'élaboration de l'avant-projet, les procédures inutiles et coûteuses qu'entraînerait le choix d'affectations inappropriées que l'étude d'incidences conduirait ensuite à refuser. Une démarche comparable est en cours dans le cadre du "plan prioritaire des ZAE".

Les critères présentés ci-dessous sont tirés des prescriptions du CWATUP et des orientations du SDER exposées dans la première partie, dont ils suivent d'ailleurs l'ordre de présentation, ainsi que des travaux d'"opérationnalisation" du SDER et du "plan prioritaire des ZAE". Pour éviter les répétitions inutiles, ils sont exposés en quelques questions succinctes qui rappellent le contenu des paragraphes correspondants dans la première partie.

## 2.5.1 Critère A : Structuration de l'espace

### 2.5.1.1 Structure spatiale régionale

#### a) Aires de coopération transrégionale (voir 1.2.1.1.a)

La zone se trouve-t-elle sur le territoire d'une aire de coopération transrégionale ? L'affectation actuelle/proposée est-elle cohérente avec les orientations données par le SDER pour cette aire ?

#### b) Régions agro-géographiques (voir 1.2.1.1.b)

L'affectation actuelle/proposée est-elle cohérente avec les orientations données par le SDER pour la région agro-géographique où se trouve la zone ?

#### c) Parcs naturels (voir 1.2.1.1.c)

La zone se trouve sur le territoire d'un parc naturel ? L'affectation actuelle/proposée est-elle cohérente avec les orientations du plan de gestion de ce parc ?

#### d) Aires de coopération supracommunale (P.M.)

#### e) Pôles (voir 1.2.1.1.e)

La zone se trouve-t-elle dans un pôle du SDER ? L'affectation actuelle/proposée est-elle cohérente avec les orientations données par le SDER pour ce pôle ?

#### f) Points d'ancrage (voir 1.2.1.1.f)

La zone se trouve dans un point d'ancrage du SDER ? L'affectation actuelle/proposée est-elle cohérente avec les orientations données par le SDER pour ce point d'ancrage ?

#### g) Pôles et points d'appui touristique (voir 1.2.1.1.g)

La zone se trouve-t-elle dans un pôle ou un point d'appui touristique du SDER ? L'affectation actuelle/proposée est-elle cohérente avec les orientations données par le SDER pour ce pôle ou point d'appui touristique ?

### 2.5.1.2 Structure spatiale locale

#### a) Schémas d'agglomération (P.M.) et schémas de structure (voir 1.2.1.2.a)

La zone se trouve dans une commune couverte par un schéma de structure ? Ce dernier est-il cohérent avec les orientations du SDER ? L'affectation actuelle/proposée est-elle cohérente avec les orientations du schéma de structure ?

#### b) Centres (voir 1.2.1.2.b)

La zone se trouve-t-elle dans un centre d'agglomération (concept à définir) ? L'affectation actuelle/proposée est-elle cohérente avec les caractéristiques souhaitées pour les centres, à savoir :

- mixité : proximité des fonctions complémentaires (en particulier logement, activités économiques et équipement), protection des fonctions faibles, éloignement des fonctions incompatibles ?

- densité : la densité est-elle suffisante pour assurer l'animation du centre, mais non excessive (préservation de la qualité de vie) ? S'il s'agit d'une ZH, comporte-t-elle des espaces verts publics en suffisance (notion à préciser, voir le point 1.1.1.1.a) ?
- accessibilité : l'affectation favorise-t-elle la marche, le vélo et les transports en commun ? Permet-elle d'organiser le parcage de manière à soutenir la vitalité du centre ?

*c) Accessibilité et centralité des activités polarisatrices (voir 1.2.1.2.c)*

L'affectation actuelle/proposée évite-t-elle l'implantation d'activités polarisatrices (notamment grandes surfaces commerciales) en dehors des agglomérations ?

S'il s'agit d'une ZEC ou d'une ZL isolées, leur isolement est-il justifié par la nature non polarisatrice des équipements et activités auxquels elles sont destinées ?

S'il s'agit d'une ZH(R), sa localisation permet-elle un accès aisé aux équipements, services et commerces ?

*d) Quartiers (voir 1.2.1.2.d)*

Si la zone se trouve dans un quartier autre que le centre, l'affectation actuelle/proposée favorise-t-elle la complémentarité entre ce quartier et le centre ? Favorise-t-elle l'émergence d'un pôle d'animation dans le quartier ?

Permet-elle un habitat suffisamment dense (voir aussi plus loin) ? S'il s'agit d'une nouvelle ZH, favorise-t-elle l'habitat groupé ?

*e) Gestion foncière (voir 1.2.1.2.e)*

La zone se trouve dans une sous-région à forte pression foncière ? L'affectation actuelle/proposée permet-elle lutter contre la rétention foncière et de disposer des terrains nécessaires à un prix convenable ?

*f) Mixité des populations (voir 1.3.1.3)*

S'il s'agit d'une ZH(R), l'affectation actuelle/proposée favorise-t-elle la mixité de la population ?

## **2.5.2 Critère B : Maîtrise de la mobilité**

Accessibilité dans les centres et des fonctions centrales : voir 2.4.1.2.b et c.

L'affectation tient-elle compte du système de transports ?

Rapproche-t-elle les fonctions complémentaires (habitat, équipement, activités économiques) ?

Privilégie-t-elle les déplacements à pied, à vélo et par transports en commun ?

Privilégie-t-elle le transport de marchandises par la voie d'eau et par le rail ?

S'il s'agit d'une ZAE, le profil de mobilité des entreprises auxquelles elle est destinée correspond-il au profil d'accessibilité de la zone ?

N.B. Ce dernier critère doit également s'appliquer aux équipements et aux infrastructures de tourisme et de loisirs.

### **2.5.3 Critère C : Gestion prudente des ressources et de l'environnement**

Sous ce critère sont reprises aussi bien des prescriptions relevant du CWATUP (périmètres de l'art. 40, prescriptions de l'art. 46) et d'autres législations (protection de la nature, patrimoine, etc.) que des orientations exprimées par le SDER.

#### **2.5.3.1 Usage parcimonieux du sol (voir 1.2.3.1)**

L'affectation actuelle/proposée respecte-t-elle les prescriptions de l'art. 46 ?

Favorise-t-elle le recentrage de l'habitat ?

#### **2.5.3.2 Patrimoine paysager (voir 1.2.3.2)**

L'affectation actuelle/proposée est-elle cohérente avec les périmètres d'intérêt paysager et de point de vue remarquable inscrits ou à inscrire ?

Quel serait l'impact visuel de l'usage du sol prévu par l'affectation ?

#### **2.5.3.3 Patrimoine naturel (voir 1.2.3.3, 1.3.2.4, 1.3.6.d, 2.3.1.2)**

L'affectation actuelle/proposée est-elle cohérente avec les périmètres de liaison écologique inscrits ou à inscrire ?

Est-elle cohérente avec les zones, sites et périmètres de protection de la nature (ex. réserves naturelles, zones humides protégées, etc.) et en particulier Natura 2000 ?

Respecte-t-elle la qualité biologique du site même s'il s'agit d'un site non protégé (en référence à l'inventaire de l'Observatoire de la flore, de la faune et des habitats et/ou à d'autres inventaires) ?

#### **2.5.3.4 Patrimoine culturel (voir 1.2.3.4)**

L'affectation actuelle/proposée est-elle cohérente avec les périmètres d'intérêt culturel, historique ou esthétique inscrits ou à inscrire ?

Est-elle cohérente avec les périmètres de bien immobilier classé ?

#### **2.5.3.5 Prévention des risques (voir 1.1.1.3, 1.1.1.5, 1.2.3.5)**

L'affectation actuelle/proposée est-elle cohérente avec les périmètres de risque naturel, géologique ou technologique inscrits ou à inscrire ?

Quels seront ses effets sur les risques d'inondation (imperméabilisation des sols, affectations compatibles avec les plaines inondables, etc.) ?

Est-elle compatible avec la pente du sol ?

Est-elle compatible avec la présence éventuelle de lignes HT existantes ou prévues ?

Est-elle compatible avec la proximité éventuelle de zones ou d'activités nécessitant l'isolement ?

#### **2.5.3.6 Ressources du sol (voir 1.2.3.6, 2.3.2.5)**

L'affectation actuelle/proposée est-elle cohérente avec la qualité pédologique (bonnes terres agricoles à préserver de l'urbanisation) ? Quels seront ses effets sur la disponibilité et sur le morcellement des terres nécessaires à la viabilité des exploitations ? Sur les possibilités d'épandage dans la commune ?



Est-elle cohérente avec la gestion de la forêt et de ses différentes fonctions (économique, écologique, sociale) ?

#### **2.5.3.7 Ressources du sous-sol (voir 1.1.1.1.f, 1.2.3.7)**

L'affectation actuelle/proposée est-elle cohérente avec les périmètres d'extension de zone d'extraction ?

#### **2.5.3.8 Ressources en eau (voir 1.2.3.8, 2.3.2.4)**

L'affectation actuelle/proposée est-elle cohérente avec les zones de prévention de captage ?

Respecte-t-elle les programmes d'actions décidés pour les zones vulnérables (Crétacé de Hesbaye et sables bruxelliens) ?

Est-elle cohérente avec le plan communal d'égouttage ?

#### **2.5.3.9 Autres points (P.M.) (voir 1.2.3.9.)**

On accordera une attention particulière aux "voisinages sensibles" (ex. habitat, crèches, écoles, homes, etc.)

### **2.5.4 Critère D : Maîtrise des coûts**

Coûts liés aux risques : voir 1.2.3.5 et 2.4.3.5.

#### **2.5.4.1 Réduction des coûts de la désurbanisation**

La réduction de ces coûts dépendra des différents points abordés plus haut (voir par exemple 2.4.3.1 ou 2.4.1.2. f) et des points ci-dessous.

#### **2.5.4.2 Maîtrise des coûts liés à l'accessibilité (voir 1.2.4.2)**

L'affectation actuelle/proposée induit-elle des coûts acceptables/inacceptables de création d'une nouvelle liaison routière ou ferroviaire, d'aménagements de sécurité routière ?

#### **2.5.4.3 Maîtrise des coûts d'adduction et d'épuration des eaux (voir 1.2.4.3)**

L'affectation actuelle/proposée induit-elle des coûts acceptables/inacceptables d'adduction d'eau et d'épuration des eaux usées ?

#### **2.5.4.4 Réduction de la consommation d'énergie (P.M.)**

#### **2.5.4.5 Maîtrise des coûts de raccordement aux impétrants (P.M.)**

#### **2.5.4.6 Compatibilité avec d'autres projets publics (voir 1.2.4.6, 2.1.4)**

L'affectation actuelle/proposée est-elle compatible avec les opérations ou projets relevant de différentes politiques sectorielles (logement, mobilité, patrimoine, investissements dans le domaine économique, etc.) telle que repérées dans l'état des lieux (voir 2.1.4) ?

**ANNEXE : LISTE DES ETUDES RECLAMEES PAR LE SDER ET LIEES AUX REVISIONS DU PLAN DE SECTEUR**

- 1) clarifier le régime juridique des périmètres-cadres : voir SDER, chapitre VII.2.A.;
- 2) couvrir les quatre pôles principaux du Projet de structure spatiale (Namur, Charleroi, Liège, Mons) par un schéma d'agglomération : voir SDER, chapitre I.2.A.;
- 3) identifier les aires de coopération : voir SDER, chapitre I.1., intro;
- 4) réfléchir à l'aspect territorial des aires de coopération supracommunale, à leurs missions et à leurs compétences, aux formes juridiques possibles ou envisageables : voir SDER, chapitre I.2.B.;
- 5) identifier les habitats sensibles : voir SDER, chapitre VII.2.A.;
- 6) délimiter les zones inondables : voir SDER, chapitre IV.5.A.;
- 7) actualiser les inventaires qui recensent les carrières abandonnées et les problèmes qu'elles posent : voir SDER, chapitre VII.4.B.;
- 8) identifier les paysages urbains : voir SDER, chapitre VII.2.B.;
- 9) identifier les périmètres de point de vue remarquable : voir SDER, chapitre VII.3.C.;
- 10) réaliser un répertoire des zones exposées aux risques d'éboulements et de glissements de terrains, d'effondrements karstiques et miniers et des zones de fortes pentes : voir SDER, chapitre IV.5.A.;
- 11) réaliser un inventaire des lieux stratégiques pour l'implantation des entreprises, des types d'activités à y implanter, des contraintes d'environnement à respecter, des zones industrielles à créer ou à agrandir; effectuer un relevé approfondi des caractéristiques des sites d'activités économiques existants et de leurs facteurs d'attractivité : voir SDER, chapitre V.2.D.;
- 12) réaliser une banque de données des terrains disponibles pour les entreprises et de leurs caractéristiques : voir SDER, chapitre V.2.E.;
- 13) réaliser un recueil de données concernant les phénomènes spatiaux et leur évolution, l'émergence de pratiques et de besoins nouveaux : voir SDER, chapitre relevé des problèmes, suggestion de remèdes, suggestion de réponses aux nouveaux besoins (à réaliser par l'Observatoire de l'habitat et à diffuser largement) : voir SDER, chapitre I.5.A.;
- 14) évaluer les besoins en matière d'implantation pour les industries soumises au régime SEVESO : voir SDER, chapitre IV.5.B.;
- 15) évaluer régulièrement les déséquilibres entre l'offre et la demande et estimer les besoins futurs en matière d'équipements et de services publics; identifier les manques et les insuffisances en matière d'équipement et de services publics dans certaines parties du territoire : voir SDER, chapitre IV.3.B.;
- 16) mener une réflexion globale sur le potentiel d'espace disponible en ce qui concerne les zones de loisirs : voir SDER, chapitre I.3.A.;
- 17) réaliser une étude de la faisabilité de relier directement entre eux les trois centres de production d'électricité nucléaire (Chooz, Tihange et Doel) et de remplacer la ligne Gramme-Courcelles sur son site existant : voir SDER, chapitre IV.5.C.;
- 18) étudier l'opportunité d'étendre le RER à l'ensemble de l'aire de coopération avec Bruxelles : voir SDER, chapitre VI.1.C.;
- 19) réaliser une étude de l'équilibre général du réseau de chemin de fer en termes d'infrastructure et de gestion, en ce compris la réouverture de certaines lignes et de certains points d'arrêts, en vue de renforcer la structure spatiale : voir SDER, chapitre VI.2.D.;
- 20) réaliser une étude de pré-commercialisation concernant l'implantation d'un parc logistique de type C : voir SDER, chapitre V.2.D.;
- 21) élaborer une réflexion globale et préalable concernant l'implantation des nouvelles formes de production d'énergie : voir SDER, chapitre VII.4.C.