

La lettre des CCAT

Nouvelles de l'urbanisme et de l'aménagement



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

Inter-Environnement Wallonie

Rédaction

Sophie Dawance
Janine Kievits

Comité de rédaction

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

Inter-Environnement Wallonie

tél. 081 255 280 - fax: 081 226 309
www.iewonline.be

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

Mise en page

Ph. Dillen 02 346 45 73

La copie est autorisée
moyennant mention de la source

☼ Photocopié sur papier recyclé

n° 22

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

Chères lectrices,
Chers lecteurs,

En cet été capricieux, « La lettre des CCAT » est au rendez-vous. A la plage, sous les arbres, sur les terrasses, emmenez - là avec vous !

Dans ce numéro, nous vous proposons une petite incursion dans le monde de la promotion immobilière: Nathalie Henry, architecte chez Cobelba, nous donne son point de vue sur les grandes tendances actuelles dans l'immobilier wallon.

Puis, les *Nouvelles de l'aménagement régional* font le point sur un outil stratégique et délicat en matière d'aménagement du territoire : le PCAD ou Plan communal d'aménagement dérogatoire permettant, comme son nom l'indique, de déroger, dans certaines conditions bien sûr, au plan de secteur.

L'aménagement en question vous présente ensuite le processus d'élaboration d'une charte visant une meilleure cohabitation entre carriers, transporteurs et habitants dans plusieurs communes de la vallée de l'Ourthe. Cette démarche novatrice, associant de près les différents acteurs, pourrait servir de référence dans bien d'autres situations conflictuelles...

Enfin, la lettre lève un coin de rideau sur l'association Habitat et participation qui œuvre depuis plus de 20 ans dans les domaines de l'innovation sociale et du droit au logement surtout, notamment à travers la recherche, la formation d'acteurs de terrain, l'animation de rencontres et l'organisation de tables rondes,...

Bonne lecture et bel été à vous!
Sophie Dawance

Petite incursion dans le

Architectes, promoteurs, élus et fonctionnaires communaux, membres de CCAT, ... Chacun a tendance à raisonner dans sa propre sphère, méconnaissant parfois les raisons qui animent les autres. Rencontre avec Nathalie Henry, architecte chez Cobelba, promoteur immobilier.

Quelles sont les activités de Cobelba ?

Cobelba et Immolux, sa société sœur, construisent approximativement un tiers de logements - des appartements surtout - un tiers de commerces et un tiers de bureaux. Quand la taille des terrains le permet, nous concevons aussi des projets mixtes qui ont l'avantage de favoriser un certain contrôle social, de jour comme de nuit, et qui permettent aussi une diminution du coût des logements. Nous réalisons également des lotissements. Nous travaillons surtout dans l'axe Namur-Luxembourg.

Constatez-vous une évolution de la demande ?

Le prix des terrains a véritablement flambé... Les propriétaires profitent de la rareté des terrains à bâtir pour faire monter les enchères et faire jouer la concurrence entre promoteurs. Le montant moyen des charges d'urbanisme a aussi augmenté. Le mètre carré étant dès lors plus cher, les parcelles sont de plus en plus petites, ce qui amène les gens

à se « résigner » à la mitoyenneté. Il y a quelques années encore, les maisons jointives ne se vendaient pas. Aujourd'hui, elles trouvent preneur, même si les gens leur préfèrent toujours la villa quatre façades. L'accès-

sibilité devient davantage un critère : les lotissements à proximité immédiate d'un centre sont particulièrement recherchés. La demande de petits appartements pas trop chers est aussi en augmentation. Les jeu-



▲ Résidence «Au bord de l'eau» - Jambes
▼ Arch. : NELIS-TELLIER - Namur



▲ Promotion COBELBA - BERNARD CONSTRUCTION - Andenne
Arch. : ATELIER D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME DE MALÈVES



monde de la promotion

nes couples, les familles monoparentales cherchent des logements dans un cadre agréable, à proximité des commerces et services, des écoles et des transports en commun,...

De votre point de vue, quelles solutions doivent être privilégiées aujourd'hui ?

Il faudrait développer davantage les partenariats privé-public. La revitalisation urbaine par exemple, permet la réalisation, en ville, de projets privé-public intéressants. Malheureusement, ce type d'opérations reste encore trop marginal.

Certaines communes, comme Namur, possèdent de nombreux terrains

et bâtiments très bien situés qu'elles n'ont pas les moyens de valoriser. Les promoteurs, quant à eux, ont des capitaux à investir mais trouvent de plus en plus difficilement des terrains. Malheureusement, souvent, les communes se méfient des promoteurs privés, pensant que leur seul et unique objectif est la rentabilité maximale. Mais il est possible de donner des consignes à un promoteur, pour autant qu'il conserve une marge bénéficiaire suffisante bien sûr. La Région wallonne avait l'intention de créer un site à destination des promoteurs immobiliers sur lequel les communes pourraient proposer des projets de construction ou de rénovation...

Ce type de partenariat permettrait de réduire la pression foncière en imposant par exemple aux promoteurs la mise sur le marché de logements à un certain prix. Par ailleurs, en vendant certains terrains centraux, les communes pourraient alimenter un fonds leur permettant de constituer une nouvelle réserve foncière en rachetant des terrains en zone d'aménagement différé (ZAD) ou ailleurs... Pour cela, il faudrait bien sûr donner les moyens aux communes de mener une véritable politique foncière en activant le droit de préemption par exemple.

Propos recueillis par Sophie Dawance

Les plans communaux dérogatoires, un outil d'ajustement

Une usine abandonnée enclavée dans l'habitat, un terrain réservé pour une extension à côté d'une école qui finalement ne s'étendra pas... et voilà des surfaces que la commune verrait bien affectées au logement social qu'elle ambitionne de construire. Mais l'affectation prévue par le plan de secteur n'est pas compatible avec cette dernière fonction. La solution est alors d'élaborer un plan communal dérogatoire au plan de secteur (PCAD). Cet outil, bien encadré par le CWATUP, offre l'avantage d'une procédure relativement plus légère que la révision du plan de secteur.

La dérogation d'un plan communal au plan de secteur a toujours existé, du moins en théorie. Déjà le CWATUP « ancien »[®] en faisait mention: « *le plan particulier, s'inspire (...) des indications et*

stipulations du plan régional ou du plan de secteur, si il existe. Il peut au besoin y déroger. »[®] mais ce processus était peu usité. Le CWATUP « nouveau », en prévoyant des conditions explicites à la déroga-

tion, a eu pour effet de rendre celle-ci bien plus courante, car moins aléatoire que par le passé où les critères d'acceptation ne figuraient que dans une jurisprudence incertaine et controversée. ►►

Un cadre bien défini

Les conditions, au nombre de trois, figurent désormais in extenso à l'article 48 al2 du CWATUP.

► La première d'entre elles est que **la dérogation ne porte pas atteinte à l'économie générale du plan de secteur**. Elle est généralement interprétée en première approche comme la nécessité de maintenir l'équilibre entre les zones urbanisables et les zones non urbanisables, agricoles, forestières etc... ce qui signifie que concrètement, si le plan prévoit une nouvelle zone d'habitat par exemple, il devra prévoir en compensation le « passage » d'une surface équivalente de zone d'habitat, ou d'activité économique... en zone non urbanisable: il y a là un principe de compensation et celle-ci doit être réelle. Ainsi il serait spécieux de compenser la création d'une zone d'habitat, par exemple, par une zone d'extraction, cette dernière étant en vertu de l'article 32 une future zone d'espaces verts, ce qui revient à la considérer comme une zone d'« urbanisation transitoire ».

Plus finement, la dérogation ne devrait pas avoir pour effet de modifier fondamentalement l'équilibre entre les zones, y compris au sein même des zones urbanisables, ou non urbanisables. Par exemple, il ne serait pas compatible avec l'économie du plan de secteur que le PCA ait pour effet de supprimer toute zone d'équipement communautaire ou de services publics d'un village ou d'un quartier pour créer des zones d'activité économique.

► La seconde condition est que la dérogation soit **motivée par des besoins sociaux, économiques, patrimoniaux ou environnementaux qui n'existaient pas au moment de l'adoption du plan de secteur**. Ceci suppose non seulement que les affectations nouvelles répondent à un besoin, mais aussi que les affectations anciennes aient perdu leur justification. Ce sera le cas dans les exemples pris en début de cet arti-

cle, vu qu'il ne serait pas opportun de réimplanter de l'industrie au milieu du tissu bâti à la place de l'usine désaffectée, ou vu que l'extension de l'école est caduque, alors que la commune a besoin de logements sociaux. Mais ce ne sera pas le cas si le PCA est fait uniquement pour permettre à un propriétaire de saisir une opportunité foncière, ou pour régulariser une infraction!

► Enfin, **il doit être démontré que l'affectation nouvelle répond aux possibilités d'aménagement existantes de fait**. Cette condition est moins évidente qu'il n'y paraît. Elle a souvent pour effet d'imposer une étude complémentaire, voire une étude d'incidences, lorsque les terrains qui font l'objet de la dérogation sont une friche industrielle que l'on souhaite réaffecter à l'habitat; il faudra en effet dans ce cas investiguer l'état du sol et remédier à d'éventuelles pollutions avant de procéder à la réaffectation du site. Cette condition interdit également de proposer, en compensation d'une nouvelle zone urbanisable, le passage en zone d'espaces verts par exemple d'un espace stérilisé, comme un ancien parking ou un terrain vague pollué.

D'autres critères...

A ces conditions, explicites dans le CWATUP, s'en ajoutent d'autres, plus implicites ou jurisprudentielles.

Ainsi, le PCAD ne peut-il venir « réparer » une annulation prononcée par le Conseil d'Etat. Par ailleurs, même si l'équilibre entre zones urbanisables et non urbanisables peut être maintenu via une ou des compensations, le projet sera refusé si la dérogation porte sur des surfaces trop importantes. Il faudra alors avoir recours à la révision du plan de secteur. Il ne sera pas question non plus de mettre en oeuvre une Zone d'aménagement différé (ZAD) via un PCAD en utilisant la dérogation pour remplacer cette affectation par l'habitat ou l'habitat rural! Ce procédé aurait en effet pour conséquence de vider de son sens l'article 33 du CWATUP qui impose notamment, préalable-

ment à l'utilisation effective d'une ZAD, la réalisation d'un programme communal global sur l'ensemble des ZAD de la commune.

Enfin, puisque l'inscription d'une nouvelle zone au plan de secteur est soumise à des règles qui sont définies à l'article 46 du Code, il est logique de considérer que les plans communaux dérogatoires doivent s'y conformer aussi lorsqu'ils ont pour effet d'inscrire de nouvelles zones urbanisables[®]. Ainsi par exemple, les nouvelles zones destinées à l'urbanisation doivent être attenantes à des zones existantes, sauf si leurs affectations sont incompatibles avec le voisinage immédiat de l'habitat (zones industrielles, certaines zones de loisirs...) ou commandées par d'autres paramètres (zones d'extraction); ou encore, elles **ne peuvent prendre la forme d'un développement linéaire le long de la voirie**, etc.

Et dans la pratique...

Si la procédure d'approbation d'un PCAD est en principe identique à celle d'un PCA[®], elle ne peut toutefois être initiée que si la dérogation au plan de secteur est préalablement autorisée par arrêté ministériel. Le Ministre prend cette décision sur base d'un rapport de l'administration et, si la dérogation vise à inscrire une nouvelle zone urbanisable, d'un avis de la Commission régionale d'aménagement du territoire (CRAT). Toutes deux examinent la compatibilité, avec les trois conditions imposées par l'article 48, du dossier monté par la commune (ou par les communes, rien ne s'opposant à ce qu'un dossier commun soit présenté). Dans sa décision, le Ministre peut imposer la réalisation d'une étude d'incidences[®], qui devra être réalisée par un bureau agréé à cette fin[®].

Au total, l'ensemble de la procédure, enquête publique comprise, prend environ 18 mois, également répartis entre la demande de dérogation, l'élaboration du plan et la procédure d'approbation. Si une étude d'incidences est prescrite, la durée de sa réalisation est à rajouter à ces délais.

Une procédure qui a du succès!

Concrètement l'on voit venir deux grands types de PCAD. Une première catégorie est faite des plans dont la raison d'être première est la dérogation. Ainsi en va-t-il de plans qui visent la réaffectation d'un site; le cas des sites d'activité économique désaffectés (SAED) est évidemment le plus fréquent, mais aussi, par exemple d'anciennes casernes (les casernes Callemeyn à Arlon), ou encore

un ensemble de bâtiments désertés par une université (le Val Benoît à Liège). La seconde regroupe les PCA qui sont élaborés pour des raisons urbanistiques de tous ordres, le plus souvent afin de réviser un PPA devenu obsolète, et pour lesquels de petits ajustements, portant parfois sur quelques dizaines d'ares, apparaissent souhaitables; dans ce cas la dérogation constitue un aspect secondaire du dossier.

La DGATLP ne dispose pas actuellement de statistiques récentes sur le nombre de PCAD et les affectations qu'ils concernent; mais il est clair que la relative souplesse de la procédure a séduit les communes; aussi les dossiers se sont-ils suivis sans relâche depuis l'entrée en vigueur du «nouveau» CWATUP.

Janine Kievits

Remerciements à Monsieur Dachelet, Directeur de la Direction de l'aménagement local, qui a accepté de nous renseigner et de relire cet article.

① C'est-à-dire la législation qui était d'application avant le 1^{er} mars 1998, date d'entrée en application du décret du 27 novembre 1997 réformant le CWATUP.

② Article 14, al3 du CWATUP, éd. 1991

③ Voir à ce sujet la réforme du droit wallon de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, 1998, éd. Bruylant (actes du colloque interuniversitaire des 5 et 6 mars 1998), p157.

④ Articles 50 et 51 du CWATUP

⑤ Article 54, 3^o du CWATUP

⑥ L'étude d'incidences ne peut être prescrite que si la dérogation vise à inscrire une nouvelle zone destinée à l'urbanisation. La liste des bureaux agréés et des différentes catégories d'agrément figure sur le site de la Direction générale des ressources naturelles et de l'environnement: <http://environnement.wallonie.be-> « permis et prévention » puis « bureaux d'étude agréés ».

Concilier économie locale et qualité de vie des riverains: une charte pour le charroi des carrières

Villages traversés par des « trente tonnes » parfois surchargés générant une insécurité réelle et ressentie, routes glissantes et façades salies par les éclaboussures boueuses, riverains réveillés par le charroi des camions dès 4h du matin... La situation devenait invivable dans la vallée de l'Ourthe qui compte de nombreuses carrières dont l'exploitation s'est intensifiée, notamment pour approvisionner le chantier du TGV®. En 1998, plusieurs communes concernées par la problématique interpellent le pouvoir régional.

En réponse, José Daras, Ministre de la mobilité de l'époque, prend l'initiative d'élaborer un Plan de mobilité à l'échelle de dix communes : Anthisnes, Comblain-au-Pont, Esneux, Aywaille, Sprimont, Ouffet, Tinlot, Neupré,

Nandrin et Hamoir. Cette démarche donne la possibilité à celles-ci de réfléchir de manière générale aux questions de mobilité sur leur territoire. Dans ce cadre, la question du charroi des carrières est étudiée en concertation avec les

différents acteurs concernés : carriers, SNCB, MET, communes et représentants des transporteurs. Après une phase de diagnostic, le bureau Pissart, chargé de l'étude, analyse d'abord les possibilités de transfert modal. ►►



■ L'aménagement en question

Un transfert vers le rail limité

En 2002, environs 35% de la production des carrières concernées est évacuée par chemin de fer, pour 65% par la route. Malheureusement, le transfert vers le rail est limité par divers facteurs. D'abord, beaucoup de clients des carrières, comme les centrales à béton situées dans la vallée de la Meuse par exemple, sont implantés dans un rayon de 50 km seulement, ce qui rend le transport par rail peu rentable. Ensuite, les carrières approvisionnent les chantiers routiers qui sont par essence mobiles. Enfin, la SNCB mène une politique peu volontariste dans ce domaine : tarifs élevés, manque d'infrastructures et de matériel roulant, ... D'après le bureau d'étude, dans ces conditions, la part du rail ne pourrait en aucun cas dépasser 65%. Il y a donc lieu de tenir compte dès à présent de cette possibilité et de mettre tout en œuvre pour rendre effectif le transfert modal. Néanmoins, si le nombre de camions qui traversent les villages de la vallée de l'Ourthe peut être réduit, la route reste, dans bien des cas, une solution incontournable.

Routes soulagées et mesures d'accompagnement

Afin de limiter les nuisances générées par le charroi, le Plan de mobilité propose d'orienter les camions le plus directement possible vers des grands axes comme l'autoroute E25 et la route du Condroz. En vertu de cette étude toujours, certains axes inadaptés ou le long desquels le charroi importune fortement les riverains sont

protégés. Sur les axes dévolus au charroi, diverses mesures s'imposent : renforcement des contrôles de vitesse en traversée de village, limitation dans certaines rues sensibles de la vitesse des poids lourds à 30km/h... Au niveau des aménagements, ces routes sont adaptées au charroi lourd, l'entretien est renforcé et des trottoirs sécurisants sont aménagés.

Le mise en œuvre du Plan implique l'adhésion des différents acteurs et notamment des transporteurs. En effet, certaines rues qui doivent être protégées ne peuvent être purement et simplement interdites au plus de 10 tonnes, sous peine de défavoriser toutes les activités économiques implantées le long de ces tronçons. Il faut donc que les transporteurs acceptent d'emprunter les itinéraires proposés. Pour donner un cadre à ces négociations, le bureau d'étude recommande alors la rédaction d'une charte.

La charte

Après l'approbation en juin 2003 du Plan intercommunal de mobilité, six sociétés travaillant ou transportant la pierre élaborent spontanément une « Charte de Bonne Conduite des produits de carrières » touchant principalement au respect du code de la route (vitesses, charges...) et à la propriété des véhicules. Profitant de cette dynamique, le Ministre wallon de la mobilité confie une mission complémentaire au bureau d'étude afin d'élargir cette charte à d'autres partenaires et thématiques.

Aujourd'hui, la charte fédère 7 carriers, 14 transporteurs, 5 communes

(Sprimont, Comblain-au-Pont, Esneux, Anthisnes, Neupré), 3 zones de police et 2 directions du Ministère de l'Équipement et des Transports (MET) qui associent leurs efforts afin de réduire les nuisances causées par le charroi des carrières dans la vallée de l'Ourthe et prennent différents engagements (voir encadré). Le problème du charroi des carrières ne pouvant être résolu par une mesure unique, la charte présente l'avantage de réunir toute une palette de solutions de nature et d'envergure très différentes, chaque signataire, qu'il soit privé ou public, apportant sa pierre à l'édifice.

Contrôles, évaluation et information

Le contrôle des engagements de chacun des partenaires est un point essentiel. A ce titre, outre le volet répressif assuré par les différentes zones de police, une vaste campagne à caractère préventif devrait responsabiliser le ou les partenaires ne respectant éventuellement pas ses engagements vis à vis des autres signataires. En effet, un risque de sanction économique, comme une rupture de contrat, peut être beaucoup plus dommageable pour une entreprise de transport qu'un procès verbal pour excès de vitesse... Par ailleurs, une permanence téléphonique au MET recueillera les demandes d'information et les plaintes des riverains. Périodiquement, un rapport d'évaluation sera établi, discuté entre les signataires et rendu public.

Cette démarche innovante s'avère particulièrement riche... Elle présente d'abord l'énorme avantage d'avoir mis les différents acteurs autour de la table et d'avoir instauré un dialogue qui permettra par la suite de désamorcer plus rapidement d'éventuels conflits et de trouver des solutions constructives. Elle responsabilise les différents acteurs et met en place une dynamique d'amélioration progressive !

Sophie Dawance

Principaux engagements

1. Pour les carriers :

- Ne pas surcharger les camions
- Sensibiliser les transporteurs
- Privilégier les transporteurs respectant la charte afin d'exercer sur ceux-ci une pression économique

2. Pour les transporteurs :

- Ne pas rouler en surcharge
- Respecter les itinéraires définis, les limitations de vitesse, les heures de chargement.
- Rouler avec des camions propres

3. Pour les communes :

- Améliorer les cheminements piétons
- Limiter la vitesse à 30km/h pour les camions dans certaines rues

4. Pour le MET :

- Étudier l'aménagement de plusieurs traversées de villages
- Prévoir un balisage des itinéraires
- Assurer une permanence téléphonique pour les riverains
- Organiser les mesures préventives et évaluer.

① À titre d'exemple, la production de la carrière de Chanxhe est passée de 300 000 tonnes à 450 000 tonnes.

Habitat et Participation

■ En savoir plus sur...

Point d'acronyme barbare... voilà enfin un nom d'asbl explicite ! Pourtant, si vous l'avez sûrement croisé au détour d'un programme de colloque ou sur la couverture d'une brochure passionnante, vous ne savez peut-être pas ce qu'il cache exactement. Nous avons rencontré Pascale Thys, chargée de mission et coordinatrice d'Habitat et Participation, qui a éclairé notre lanterne.

L'histoire

Habitat et Participation a été créé au sein de la faculté d'architecture de l'UCL en 1982 par le professeur Jean-François Mabardi. Cette association qui se situe à la croisée de plusieurs disciplines telles que l'architecture, la sociologie, l'économie,... cherche à promouvoir les processus participatifs décisionnels interactifs en matière d'habitat (logement, espaces publics, développement local, ...).

Des missions qui évoluent

En plus de vingt ans, les missions d'Habitat et Participation ont évidemment évolué. A l'origine, l'association travaillait dans le domaine du logement bien entendu, mais aussi en aménagement du territoire et en urbanisme. Aujourd'hui, elle s'est recentrée sur l'habitat et la participation. Par ailleurs, il y a quelques années, elle réalisait surtout des études de type sociologique (comme l'enquête sur les traversées d'agglomérations ou la qualité du logement suite à l'enquête INS) ou des évaluations de programmes et de politiques (comme l'évaluation des Plans communaux de développement rural). Actuellement, elle produit moins de travaux d'analyse de politique pour se concentrer davantage sur la formation et l'animation.

Formation, animation, documentation

Au fil des ans, l'association a capitalisé une importante expérience en matière de participation, ce qui lui vaut d'être très régulièrement sollicitée pour des formations ou des animations, comme récemment au relais social de Charleroi et à Namur ou à la boutique urbaine de Liège où elle

a fait profiter les comités de quartier de son soutien méthodologique.

L'asbl met aussi à disposition du public un important centre de documentation informatisé. Il contient quelque 2000 ouvrages de référence et revues spécialisées en matière d'habitat et de participation.

Des « recherches développement »

A côté des ces tâches, Habitat et Participation assure toujours des missions de recherche. Là aussi on note une évolution : de plus en plus d'études se font en partenariat. C'est bien sûr dans l'air du temps (c'est même rendu obligatoire par la plupart des programmes européens) mais cette évolution s'inscrit en cohérence avec la volonté de transversalité de l'action d'Habitat et Participation. Par exemple...

En partenariat avec un architecte spécialisé, un juriste et l'asbl Solidarités nouvelles active sur le terrain au côté des populations défavorisées, Habitat et Participation réfléchit actuellement à un modèle de maison en bois qui pourrait être réalisé en auto-construction à destination d'une population précaire.

Dans le même domaine, toujours en partenariat avec d'autres associations travaillant sur le terrain avec les populations concernées, Habitat et Participation a réalisé un guide de l'habitat groupé pour personnes en précarité sociale

Habitat et Participation se penche aussi sur des sujets plus « immatériels » comme une recherche sur les pratiques alternatives de droit visant par exemple à proposer des solutions alternatives à la justice de Paix comme la médiation dans le cas de

conflits propriétaires – locataires ou comme une autre recherche concernant l'accompagnement social en matière de logement.

Un état d'esprit comme liant

Voilà des missions qui peuvent sembler, à première vue, un peu éparpillées... Ce qui fait la spécificité et la cohérence de l'action d'Habitat et Participation, c'est la « philosophie » dans laquelle sont menées les missions et la méthodologie privilégiée. Dans tout projet, Habitat et Participation tente en effet de faire la synthèse entre « macro » et « micro », entre théorie et pratique. Elle ne se contente pas de travailler à partir d'ouvrages de référence ou de sa propre expérience (son capital) mais se met à l'écoute des acteurs sur le terrain : habitants, usagers,... Car la co-construction de savoir génère le maximum d'avantages pour tous et pour chacun.

Sophie Dawance

Adresse et coordonnées

Habitat et Participation, Place des Peintres, 1
Louvain-la-Neuve

Quelques ouvrages de référence édités par H&P :

- 📖 Modules de formation à la gestion participative pour les élus locaux (2001)
- 📖 Inventaire de pratiques innovantes en matière de lutte contre l'exclusion sociale via le logement et la formation (2001)
- 📖 Visite d'habitats seniors en écoconstruction en Hollande et en Suède (2002)
- 📖 Visite d'habitats seniors en Hollande (woongroepen) (2002)
- 📖 Consultations Citoyennes dans les grandes villes belges : étude de faisabilité pour la mise en place de processus participatifs en milieu urbain (2003)
- 📖 Indicateurs d'innovation sociale et matrice de gestion par le risque (2003)
- 📖 Capitalisation du réseau européen d'échange d'expériences (2003)
- 📖 CD-ROM multimedia « Espace d'Innovation Sociale : Nouvelles Pratiques de Terrain » (2004)
- 📖 Guide pratique de l'habitat groupé pour les personnes en précarité sociale (2004)

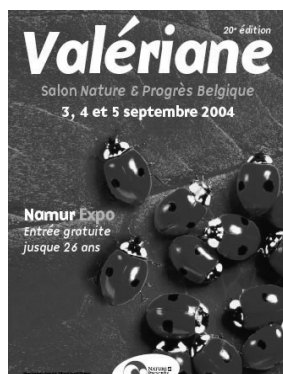


Quartier de vie

Comme chaque année, la Fondation Roi Baudouin lance l'opération QUARTIER DE VIE. Celle-ci s'adresse aux groupements d'habitants, aux communes désireuses de stimuler la participation citoyenne, aux entreprises soucieuses de leurs relations avec le voisinage et les autorités locales, aux commerçants intéressés par l'aménagement de leur cadre de vie et de travail, aux agents de développement ainsi qu'à tous les acteurs concernés par le développement d'un quartier ou d'un village. QUARTIER DE VIE leur propose d'unir leurs forces pour mener à bien un projet qui améliore la qualité de vie dans leur commune, quartier ou village : aménagement d'un espace public ou d'une salle communautaire, mise sur pied d'un service « courses » par et pour les habitants du village, réalisation d'un guide sur les atouts du quartier, journal de quartier, site web réalisé par les acteurs du quartier, ... Les projets doivent être déposés à la Fondation Roi Baudouin pour le 15 septembre 2004. Les initiatives retenues bénéficieront d'une aide financière pouvant aller jusqu'à 6000 euros. Vous avez des idées ? Vous souhaitez mettre sur pied un partenariat pour améliorer les relations avec les entreprises et les commerçants de votre quartier et avec autorités communales ? Pour en savoir plus, vous pouvez demander le dépliant complet par téléphone au 070/233.065. ou par mail à l'adresse proj@kbs-frb.be. et consulter le site www.kbs-frb.be

La lettre en images

Saint-Quentin-en-Yvelines est une ville nouvelle située à une trentaine de kilomètres de Paris. Sa création, ainsi que celle de quatre autres villes satellites, fut instituée par le schéma directeur régional de 1965 dont l'objectif était d'éviter le développement « en tache d'huile » de l'agglomération parisienne. Aujourd'hui, la ville est une juxtaposition de quartiers ou d'ensembles de logements aussi nombreux que différents autour (?) d'un centre qui semble ne pas se résigner au destin que lui avaient promis ses concepteurs... Alors, fausses vitrines pour fausse ville ?



VALÉRIANE, le salon organisé par «Nature & Progrès» souffle ses 20 bougies !

L'écologie n'est pas une abstraction ! C'est ce que veut montrer le salon du Bio en accueillant plus de 300 exposants sur 10 000 m² dans des secteurs aussi divers que l'agriculture, le jardinage biologique, l'éco-bioconstruction et l'habitat, les énergies renouvelables, l'éco-consommation, les associations de protection de l'environnement (leu y sera bien sûr ! !), le commerce équitable, le tourisme équitable et solidaire, l'habillement écologique et le bien-être. VALÉRIANE veut, en informant et sensibilisant, aider chaque individu à adopter des comportements de consommation respectueux de l'environnement et favorable à la biodiversité.

Cette année, à côté des « traditionnels » exposants, vous trouverez à VALÉRIANE une exposition portant sur quatre domaines fondamentaux – l'agriculture, l'habitat, la mobilité et l'énergie –, des conférences et ateliers tournant autour du thème 2004 « Générations Bio » (programme complet sur www.natpro.be)

En pratique ...

Quand ? Les 3, 4 et 5 septembre entre 10 et 21h le vendredi et 10 à 19h le week-end
Où ? Au Namur Expo

Combien ? Gratuit jusqu'à 26 ans - 6 euros par jour – abonnement 3 jours : 12 euros – membres Nature & Progrès : 3 euros

Attention : entrée à moitié prix pour ceux qui viennent à vélo !

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

Renvoyez-nous ce talon dûment complété en lettres capitales à : Inter-Environnement Wallonie, 6 bd du Nord à 5000 Namur, fax: 081 22 63 09.

Nom : Prénom :

Adresse :

Tél : fax :

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

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

.....