

La lettre des CCATM

NOUVELLES DE L'URBANISME, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ

La « Lettre des CCATM – Nouvelles de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire et de la mobilité » est une publication de la



La Fédération Inter-Environnement Wallonie asbl fédère les associations environnementales actives en Région Wallonne.

Coordination
Benjamin ASSOUAD

Rédaction
Hélène ANCIEN, Benjamin ASSOUAD, Pierre COURBE, Virginie HESS,
Noé LECOQ, Jean-François PUTZ, Céline TELLIER, Juliette WALCKIERS

Comité de rédaction
Arlette BAUMANS, architecte et urbaniste. Xavier DE BUE,
Direction de l'urbanisme et de l'architecture de la DGO4.
Georges EVERAERTS, ADESA. Michèle FOURNY, Environnement Dyle.
Bertrand IPPERSIEL, responsable de projets à l'ICEDD
et membre de la Chambre des Urbanistes de Belgique.
Danielle SARLET, Secrétaire générale du service public de Wallonie.
Pierre VANDERSTRAETEN, sociologue, urbaniste et architecte

Abonnez-vous à La lettre !
Inter-Environnement Wallonie
tél. : 081 390 750 • fax : 081 390 751
www.iewonline.be

Prix : 10 € l'abonnement annuel = frais d'envoi pour 6 numéros
à verser au compte d'IEW : 001-0630943-34 avec la référence Lettre CCATM

Mise en page : dillen@alterego.be

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

La lettre des CCATM

Nouvelles de l'urbanisme et de l'aménagement | n°60

Planifier l'imprévu

Chers lecteurs,

Les territoires sont en mutations permanentes. Comment, dès lors, planifier et organiser l'espace en prenant en compte leurs évolutions possibles? Ne faudrait-il pas tendre davantage vers un développement territorial qui permette de satisfaire les imprévus?

Anticiper l'apparition de nouveaux besoins dans le futur en faisant en sorte

que les projets d'aménagement ne soient plus irréversibles? Autant de questions que nous abordons au sein de nos différentes rubriques.

Bonne lecture !

Virginie Hess

SOMMAIRE

Brèves

Un répit pour le passage de Boussu? page 2

Côté Nature

Bassins d'orage : creuser et la nature fait le reste! page 2

La Lettre en image

Lotissement déserté page 2

L'enjeu

Planifier l'imprévu page 3

Brèves

Livre : The ruins of Detroit page 5

Terrain de réflexion

Vers un nouveau modèle de la décision politique? page 6

Réflexion de terrain

La reconversion des parkings page 7

Annexe n°17

Fiche d'information théorique sur le RUE et la ZACC

CÔTÉ NATURE

Bassins d'orage, creuser et la nature fait le reste !

Les bassins d'orage ont pour fonction principale de stocker provisoirement les eaux de ruissellement. Mais au-delà de leur rôle de régulateur hydraulique, ces ouvrages peuvent également assurer différents rôles secondaires liés notamment à l'épuration des eaux, la préservation de la biodiversité, et la valorisation paysagère.

Certaines communes et entreprises ont ainsi opté pour la réalisation de bassins écologiques (berges et fonds naturels), conceptions plurifonctionnelles qui permettent de rentabiliser au mieux l'espace public occupé par le projet tout en diminuant l'empreinte écologique de celui-ci. Ces bassins naturels constituent une alternative efficace au système classique de bassin unique à forme géométrique et entièrement bétonné. Ils permettent en effet le développement d'une faune et d'une flore diversifiée, bien plus variée que dans les systèmes traditionnels (roseaux, libellules, batraciens, oiseaux,

etc.) et assurent également une meilleure intégration paysagère. Deux fonctions qui peuvent encore être renforcées par l'aménagement, autour du site, de différents types de milieux (zones lagunaires, mares, cours d'eau, vergers, haies, etc.).

Ainsi, à Basilly, la zone d'immersion temporaire (ZIT) de la Crompe Pâturée, aménagée en collaboration avec la Direction de l'Aménagement foncier rural, cumule les fonctions de bassin



SPW- DIRECTION DE L'ÉDITION

LA ZIT (zone d'immersion temporaire) de la Crompe pâturée à Basilly

d'orage (volume de rétention de 6000m³), de refuge pour la biodiversité, de zone paysagère et de parcours didactique dédié à l'environnement (panneaux explicatifs, plate-forme d'observation de la vie sauvage, ponton, etc.). La commune, qui dispose au total de quatre ZIT (dont trois mises en œuvre en collaboration avec la Région¹ dans le cadre des périmètres de remembrement et une réalisée par la Province du Hainaut) a particulièrement apprécié le rôle capital joué par ces ouvrages lors des inondations exceptionnelles de cette fin d'année. Prévu pour des périodes de retours de 50 ans, les quatre ZIT d'une superficie totale de 4 hectares et d'une capacité de rétention de 32000m³ d'eau, ont en effet permis d'éviter le pire malgré une cure d'occurrence centenaire.

■ Virginie Hess

1. Coût total de ces trois ZIT : 709 000 euros dont 40 % pris en charge par la commune et 60 % par la Région.

LA LETTRE EN IMAGE

Lotissement déserté

IMAGES : CONTREINFO.INFO ET BING

La ville de Flint (Michigan) a entrepris un programme de « réduction urbaine » – consistant à raser des quartiers entiers et à rendre ces terrains à la nature – dans l'optique de reconcentrer l'habitat et les activités dans le noyau urbain. En effet, comme dans plusieurs dizaines de villes américaines touchées par le déclin industriel, la perte d'habitants dans les lotissements de périphérie rend ceux-ci impossibles à entretenir et à desservir correctement (voiries, eau, éclairage, commerces, écoles, services, etc.).

Le lotissement ci-contre est la dernière extension d'un ensemble dont la construction a débuté en 1984. Il n'a jamais été achevé : rattrapé par le déclin de la région, il est de plus en plus vide, à force de perdre des habitants et de voir ses maisons rasées.

■ Noé Lecoq

Un répit pour le passage de Boussu ?

La menace de fermeture du passage public de Boussu en Hainaut par un projet de la Régie des Bâtiments avait motivé un citoyen à nous faire part du cas, au printemps 2010. Nous avons tenté de débrouiller avec lui l'écheveau des responsabilités. Une réflexion de terrain : « A Boussu, la Justice veut couper le passage », a été publiée dans la Lettre des CCATM n°58 consacrée au patrimoine. Puisque les délais pour les voies classiques de recours étaient épuisés, le citoyen a introduit en septembre dernier une demande de classement. Devant l'inéluctabilité des travaux de transformation autorisés au nez et à la barbe d'un Plan Communal d'Aménagement en vigueur, il a mis en demeure la Régie toute-puissante. Aujourd'hui, grâce à ces démarches pour lesquelles notre relais local a dû payer de sa personne, le chantier est interrompu. Début novembre, la Direction du Patrimoine a jugé recevable la demande de classement.

■ Hélène Ancion

Planifier l'imprévu

« Il n'y a que deux espèces de plans (de campagne), les bons et les mauvais. Les bons échouent presque toujours par des circonstances imprévues qui font souvent réussir les mauvais ». Plus connu pour ses prouesses à Austerlitz que pour ses théories urbanistiques, Napoléon met le doigt ici sur le travers de toute planification.

Car si la planification vise à préparer le meilleur avenir, elle le fait grâce à des données actuelles : statistiques, tendances, paradigmes, valeurs. Aucune place n'est faite aux besoins et enjeux non attendus. Car en planification il n'y a pas de place pour l'imprévu. Ce qui est particulièrement regrettable, l'imprévu rendant souvent parfaitement ineptes des plans et projets adoptés.

Si on ne peut pas par définition appréhender l'imprévu à l'avance, on peut au moins tenir compte du fait que des choses imprévues pourraient se produire, pour ainsi se ménager une marge de manœuvre adéquate permettant d'agir au mieux une fois qu'elles seront là.

Des outils pour planifier plus soupagement

Si on planifie, c'est pour que le territoire réponde demain à ce qu'on attendra de lui, ceci dans un cadre général actuel qui continue à faire de la propriété privée des biens fonciers et immobiliers un principe inaliénable. Ces attentes, on les apprécie au moment de planifier selon toutes les thématiques de l'action politique : logement, culture, économie, environnement, santé, agriculture, défense. Chaque thématique doit pouvoir, après arbitrages, satisfaire spatialement ses logiques propres, celles d'aujourd'hui comme celles de demain.

Ces logiques par thématique sont imaginées sur base des données collectées. Si on peut déduire les tendances de demain, aussi sérieuses soient les méthodologies utilisées, ces tendances seront des projections avec une part inhérente d'incertitude. Il se pourra ainsi très bien que l'avenir infirme ces dernières.

D'autant plus que quand on planifie, c'est sur base de paradigmes et de théories en lesquels on croit à un moment donné. Si on y croit, ça



GARE CENTRALE DE DETROIT, États-Unis : qui pensait à son inauguration en 1913 que la plus grande gare du monde serait à l'abandon 75 ans plus tard ?

peut être parce que des découvertes scientifiques récentes leur donnent alors du crédit, ou parce que le rapport de force dans la communauté scientifique leur est alors favorable.

Au-delà de toute théorie, quand on planifie, c'est aussi à l'aune de ce qui semble important à un moment donné. Il y a à tout moment quelques grandes questions qui surnagent des débats. Une année, c'est l'insécurité ; après, c'est l'identité. Aucune logique rationnelle ne préside à ce mouvement, sinon une logique mêlant communication partisane, actualité, et populisme. Pourtant, quand un plan est arrêté, il aura été fortement coloré par ces questions, aussi volatiles et démagogues soient-elles, et leur donnera une pérennité pas nécessairement pertinente.

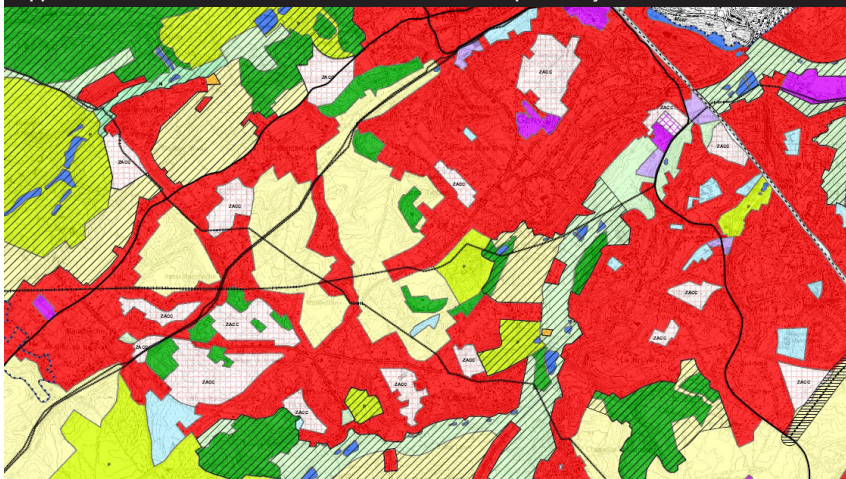
Enfin, de nouvelles disciplines n'ont cessé d'apparaître. Au gré des découvertes et de l'évolution des idées, de nouveaux horizons de connaissance émergent, et pour certains deviennent des disciplines privilégiées. L'environnement depuis 35 ans et le développement durable depuis 20 ans par exemple en sont.

On comprend donc aisément que la planification se décide dans un climat de forte incertitude. On ne peut en effet jamais être garanti que nos projections, et donc l'essence de notre planification, seront pour toujours justifiées. Cependant, si aujourd'hui l'incertitude demeure, on est tout de même plus en mesure de l'appréhender, le progrès scientifique aidant, ceci en particulier dans les domaines environnementaux.

L'histoire de l'aménagement du territoire est riche en exemples incitant à la prudence. Tout en ayant malgré tout protégé certaines zones en y empêchant l'urbanisation à tout va, les plans de secteurs établis dans les années 1970 et 1980 continuent ainsi à profondément contrecarrer les volontés politiques visant une utilisation plus parcimonieuse et durable du sol. Ce ne sont pas tous les « machins » juridiques inventés depuis qui ont radicalement changé la donne.

La planification réglementaire, on doit s'y plier. Et si on ne le souhaite pas, il faut la réviser, ce que des procédures longues et complexes rendent particulièrement astreignant. D'où la pertinence de préserver »

EXTRAIT DU PLAN DE SECTEUR WAVRE-JODOIGNE-PERWEZ, autour de Rixensart et Lasne : la zone dévolue à l'habitat (en rouge) est très importante, ce qui y a permis depuis 30 ans le développement de très nombreux lotissements de maisons « quatre façades »



» ver dans la planification une certaine latitude qui pourra permettre de réajuster progressivement au besoin la situation. Privilégier davantage des documents d'orientation (schéma de développement de l'espace régional, schéma de structure communal) a dans ce contexte tout son sens. Ce serait user du principe de précaution en planologie.

Les pouvoirs publics pourraient ainsi planifier à un moment donné l'avenir d'un territoire en en décidant les grandes lignes de développement, ceci sans s'interdire des réorientations en fonction de l'évolution des préoccupations, paradigmes, et priorités.

La nécessaire révolution des approches de l'aménagement

Pour pallier les manquements de la planification territoriale, si les outils doivent être revus, les approches mêmes de l'aménagement doivent être repensées. Dès la conception des plans et projets d'aménagement, une place doit être faite à l'imprévu, et ceci à toutes les échelles d'intervention, du territoire à la parcelle.

Espaces publics, l'imprévu comme vecteur d'appropriation

Pour qu'un espace public fonctionne, et génère du lien social, il faut que la population se l'approprie. C'est comme ça qu'un espace public demeure utilisé, entretenu, contrôlé socialement. Ce n'est pas nécessairement le besoin social d'un espace public dans un quartier qui fait que cet espace public va fonctionner. Ce sera plutôt la concep-

tion de cet espace public et de ses aménagements.

Tout espace public est pensé dès sa conception avec des aménagements adéquats censés capter l'intérêt de la population selon des fins déterminées : bancs, fontaines, œuvres d'art, jeux d'échecs. Si parfois, ces aménagements sont utilisés selon les intentions des concepteurs, il n'en est pas toujours ainsi. Quand ils ne sont pas détournés à d'autres fins par la population – des bancs comme rampes de skate-board – ces aménagements sont souvent ignorés.

Paradoxalement, les espaces publics qui s'avèrent fonctionner le mieux le font souvent selon des modalités inattendues. Le public détourne de leurs fonctions initiales les aménagements proposés. L'appropriation par la population de l'espace est alors totale, ce qui permet à cet espace de jouer pleinement son rôle social et

urbanistique. Dans ce contexte il est essentiel pour l'urbaniste de planifier cette part d'imprévu dans la pratique d'un espace public, voire même de la susciter de manière adéquate : mobilier urbain, jeux de revêtements, indéfinition de l'espace, et... espace vide. Car c'est en effet souvent dans le désencombrement que l'espace public atteint le degré d'appropriation le plus élevé : quand il est pratiqué dans la polyvalence, son utilisation peut être multiple et se partager entre différents usages.

Penser la reconversion dès la conception

L'imprévu peut aussi se retrouver dans l'utilisation des bâtiments. Si généralement les bâtiments sont conçus architecturalement dans l'optique d'accueillir une seule fonction déterminée (bureau, commerce, logement, hôpital), beaucoup de bâtiments dans leurs fonctions d'origine pourront s'avérer inutiles assez rapidement dans les faits.

Si à un moment donné une collectivité peut penser que ses besoins sont du commerce et des bureaux, ils peuvent par la suite disparaître, remplacés par d'autres (besoins de logements). En l'état actuel, ces revirements sont souvent fatals pour les bâtiments. Rénover un shopping center en athénée ou une tour de bureau en logements reste aujourd'hui impossible techniquement, sinon tellement coûteux, que la démolition reconstruction sera toujours préférée.

Le problème essentiel en l'état demeure que généralement les bâtiments sont conçus monofonctionnels. Ce que la planification doit donc



BENJAMIN ASSOUAD

pousser, c'est la construction de bâtiments pensés dès leurs conceptions à l'accueil possible plus tard d'autres fonctions que la fonction pour laquelle ils sont construits, à l'image des travaux de John Habraken. Moyennant de menus aménagements intérieurs, un immeuble pourrait ainsi être à même d'abriter des logements après avoir abrité pendant des années des bureaux. Pareilles réflexions sont aujourd'hui à l'œuvre dans le réaménagement du quartier européen à Bruxelles.

La mixité verticale

Face à l'imprévu dans l'utilisation d'un bâtiment, une autre solution architecturale pourrait être d'imposer dans chaque nouveau bâtiment une certaine mixité fonctionnelle permanente. Un même bâtiment pourrait abriter différentes fonctions. La disparition de certains besoins ne rendra plus dans un tel cadre le bâtiment totalement inutile. Un immeuble par exemple pourrait mêler gardiennages d'enfants et commerces au rez-de-chaussée, bureaux aux premiers étages, et logements aux étages supérieurs. Un peu en un sens dans l'esprit de la Cité Radieuse du Corbusier.

Grâce à une telle approche, les besoins en déplacement des gens seraient fortement réduits, avec des effets bénéfiques sur la consommation d'énergie et les émissions de gaz



à effets de serre. Par ailleurs, la ville deviendrait dans son ensemble plus conviviale, ses quartiers ne fonctionnant plus selon une temporalité limitée : quartiers de bureaux uniquement animés de 9h à 17h en semaine.

La nécessaire bonne accessibilité

Un peu en marge de la question stricto sensu de la multifonctionnalité d'un bâtiment, la question de son accessibilité. Tant la circulation physique dans un bâtiment que son accessibilité depuis les centralités

avoisinantes participent de la possible réutilisation ou de la possible reconversion d'un bâtiment. En effet, localiser un bloc de bureaux en périphérie avec accessibilité uniquement voiture revient à condamner ce bâtiment à un destin de bureau ou de friche de bureau. Au contraire, localiser ce bâtiment en ville, à proximité d'une gare, des transports en commun, avec accès et circulation interne possibles pour les personnes à mobilité réduite, c'est se permettre une réinvention du bâtiment.

● Benjamin Assouad

Nouvelle parution : *The ruins of Detroit*

Auteurs : Yves Marchand, Romain Meffre, Steidl Verlag, 20 décembre 2010



Si les villes américaines se sont montrées innovantes dans leurs planifications début 20^e siècle, force est de constater que la situation a clairement évolué. Le Chicago moderne est par exemple bien éloigné du Chicago du révolutionnaire plan Burnham. Aujourd'hui, les centres-villes américains sont petits, tout en verticalité, et dévolus à l'administratif. Quand on le peut, on n'y habite le plus loin possible, dans d'innombrables suburbs de villas, négation de la ville comme de la campagne. Dans ce mode de vie, point de salut sans voitures, parkings et autoroutes.

Ce tableau peu reluisant atteint une dimension mortifère dans la Rust Belt (ceinture de rouille). Detroit, l'ancienne capitale de l'automobile, en est un exemple frappant. Yves Marchand et Romain Meffre dans cet ouvrage de photos nous y font voir la mort d'une civilisation, avec tout le cynisme que cela peut produire. Une ville en décomposition, avec gigantesques usines désaffectées, immeubles et maisons proches du centre-ville dans un total abandon, terrains vagues à foison, théâtres et hôtels années folles en ruine, cela jouxtant des suburbs aisés, certains avec golfs et « protégés » derrière de hautes enceintes (gated-communities).



● Benjamin Assouad

Rendre réversible : vers un nouveau modèle de la décision politique ?

Planifier l'imprévu... L'oxymore est osé. Alors que bon nombre de chercheurs parlent de notre société comme celle du risque, de l'incertain, de l'imprévisible, comment imaginer en organiser le futur, en planifier le territoire?

Comment prévoir, dans l'exercice de la planification – et plus spécifiquement dans celui de la prospective territoriale, encore peu développée en Wallonie – l'intégration d'un avenir ouvert, soumis à de nouveaux enjeux (climatique, énergétique, socio-économique, démographique), dont certains laissent entrevoir des lendemains instables, moins réguliers ? Et si l'avenir de la planification passait par une remise en cause du modèle de la décision irrévocable au profit d'une nouvelle conception des choix politiques : la réversibilité, comme nouveau rapport au temps dans la planification ?

Alors que les premières sociétés corporatistes éprouvaient le temps comme un cycle de processus et d'états récurrents, les sociétés des temps modernes voient progressivement s'imposer une conception « linéaire », traversée par une ligne irréversible du passé vers le futur, et passant par le présent. Dans nos sociétés actuelles, dites « post-moderne » ou de « modernité tardive », la conception prédominante serait désormais celle d'un « temps linéaire à l'avenir ouvert », incertain. Une nouvelle manière de concevoir notre relation au temps s'introduirait dans l'interstice de cette incertitude, de cette fin désormais imprévisible. La réversibilité s'affirmerait comme la « nouvelle modalité structurante de nos rapports à un temps moins linéaire, et à un espace plus modulable. (...) [Elle] qualifie[rait], dans les sociétés développées, la relation que l'on construit avec le futur de la même manière que le patrimoine est devenu le filtre hégémonique de notre relation avec le passé ».

Mais qu'entend-on exactement par « réversibilité » ? Que s'agit-il de rendre réversible ? Il nous semble

possible de distinguer trois objets, ou stades d'approche, auxquels la réversibilité peut s'appliquer, pour imaginer une programmation qui supporte l'inattendu, l'incertain, la surprise.

Le premier stade est celui du projet : à quel moment un projet est-il dit irréversible ? Quand atteint-il un point de non-retour qui l'empêche d'être à nouveau révisé, rediscuté ? Peut-on imaginer un projet « évolu-

tif », qui supporte intrinsèquement des possibilités de remaniement ultérieur ?

Le deuxième stade est celui de la réalisation en tant que telle, par exemple de l'infrastructure créée (un espace public, un habitat, un équipement collectif) : comment rendre celle-ci flexible, adaptable, modulable aux enjeux futurs ? Quelles formes lui donner qui permettent l'imprévu ?

Le troisième stade, enfin, est celui des usages, de l'appropriation par les citoyens de l'infrastructure créée : comment augurer des modifications des manières de vivre, des changements des modes d'habiter, de se déplacer, de consommer, des nou-



TROIS MILLIONS DE PERSONNES et 20.000 tables de pique-nique pour l'opération «Still Leben» du 18 juillet 2010 sur l'A40 entre Duisbourg et Dortmund (AFP).

En savoir plus...

BARTHE Y. *Les qualités politiques des technologies. Irréversibilité et réversibilité dans la gestion des déchets nucléaires*, Tracés, n°16, Lyon, ENS Editions, 2009.

BECK U. *La société du risque. Sur la voie d'une autre modernité*, Paris, Éditions Aubier, 2001 (édition originale : 1986).

BESSIN M., BIDART C., GROSSETTI M. *Bifurcations. Les sciences sociales face aux ruptures et à l'événement*, Paris, La Découverte, 2010.

BOYER R., CHAVANCE B., GODARD O. *Les figures de l'irréversibilité en économie*, Paris, Éditions de l'EHESS, 1991.

CALLON M., LASCOUMES P., BARTHE Y. *Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique*, Paris, Seuil, 2001.

D.A.T.A.R. *Territoires 2040, Aménager le changement*, Paris, Automne 2010.

GROSSETTI M. *Sociologie de l'imprévisible*, Paris, PUF, 2004.

KLEIN O. (dir.) *Temps, irréversibilités et grands projets d'infrastructures*, Actes du Colloque, 5 mars 1998, Lyon, LET, 1998.

ROSA H. *Accélération. Une critique sociale du temps*, Paris, La Découverte, 2010.

SCHERRER F., VANIER M. (dir.) *Villes et territoires réversibles*, Colloque de Cerisy-La-Salle, 20-26 septembre 2010.

velles façons d'user des infrastructures existantes?

Si planifier, c'est prévoir, peut-on redéfinir le travail de planification en intégrant la possibilité de changer d'avis, de s'adapter à de nouveaux enjeux, de revenir sur des propositions précédemment écartées? Comment y intégrer l'assurance d'une sécurité juridique pour les populations les plus fragiles? Peut-on laisser ouverte une plage d'indétermination dans les projets urbains par une « action mesurée » capable d'absorber chan-

gements et fluctuations, mais aussi de laisser libre cours à une créativité nouvelle, à un urbanisme qui cesserait de vouloir ordonner le chaos à tout prix?

« Le pouvoir, la domination, la liberté ne sont plus seulement des questions de position et de statut, mais toujours plus des questions de contrôle de la réversibilité. Pouvoir décider de "revenir en arrière", de réexaminer des choix ou des situations devient pour les acteurs individuels la liberté la plus fondamentale ».

● Céline Tellier

1. Voir entre autres Beck, 2001 et Grossetti, 2004.

2. Selon certains auteurs, la ville du XX^e siècle, marquée par la pensée moderne, aurait ainsi été profondément structurée par une tendance lourde à produire de l'irréversibilité, pensée comme condition historique du progrès. Voir Scherrer F. et Vanier M. (dir.), *Villes et territoires réversibles*, Colloque de Cerisy-La-Salle, 20-26 septembre 2010.

3. Rosa H. *Accélération. Une critique sociale du temps*, Paris, La Découverte, 2010.

4. Scherrer F., Vanier M. (dir.), Op. Cit.

5. Callon M., Lascoumes P. Barthe Y., *Agir dans un monde incertain*. Essai sur la démocratie technique, Paris, Seuil, 2001.

6. Grossetti M., *Sociologie de l'imprévisible*, Paris, PUF, 2004, p. 208.

La reconversion des parkings

Construire de vastes parkings pour favoriser une mobilité plus durable? Le cas du projet de parking relais à Louvain-La-Neuve.

Le parc des voitures belges ne cesse de croître. Les données disponibles permettent d'estimer que le seuil des 5 millions et demi de véhicules en circulation sera très bientôt dépassé en Belgique. Autant de véhicules qui ont besoin d'un espace de stationnement quand ils ne circulent pas, c'est-à-dire la majorité du temps. Faut-il en conséquence prévoir toujours plus de stationnements, qu'il s'agisse d'espaces public ou privé?

Le pic pétrolier et les changements climatiques ont quitté la sphère des mythes pour devenir des réalités avérées par des scientifiques de grande renommée. Une chose est donc claire, on ne pourra indéfiniment faire circuler sans limites des millions de véhicules sur la surface de la Terre. L'efficacité des nouvelles technologies, comme les agrocarburants ou la motorisation électrique, est encore très incertaine au niveau du bilan carbone. Par ailleurs, les matières premières que demandent ces procédés (production agricole ou lithium) ne seront jamais suffisantes pour permettre à tous de circuler quotidiennement en véhicules particuliers. À défaut de mesures politiques ambitieuses pour amorcer un changement progressif de nos habitudes de déplacements, la croissance inéluctable du

coût du transport en véhicule personnel exclura tôt ou tard une bonne partie de la population de ce moyen de déplacement. À quoi serviront alors les kilomètres carrés d'espaces macadamisés au centre de nos villes, aux abords de nos gares, le long de nos voiries? La question est encore plus pertinente pour les parkings souterrains et à étages, surfaces qui seront difficilement convertibles pour accueillir de nouvelles fonctions. On imagine mal ces superstructures, très coûteuses à la construction pour supporter des tonnes de ferrailles, devenir des lieux conviviaux d'habitat ou de rencontres.

La mise en place du Réseau Express Régional est une mesure favorable pour diminuer l'utilisation de la voiture individuelle sur la Région bruxelloise. La ville de Bruxelles et ses communes périphériques disposent de nombreuses alternatives (tram, métro, bus urbains, vélos en libre-service) pour se déplacer en leur sein. Pour attirer un maximum de navetteurs sur ce nouveau réseau, la SNCB, avec le soutien de la Région wallonne, prévoit la création ou l'agrandissement de parking-relais aux abords de futures gares

RER du Brabant-Wallon. C'est le cas à Louvain-la-Neuve. Un double projet d'écoquartier et de parking-relais sera très prochainement soumis à enquête publique. Sur un espace actuellement vierge situé dans le prolongement des quais de la gare SNCB et le long du quartier de la Baraque, va être construite une grande dalle qui abritera un parking sur plusieurs étages et au-dessus un quartier mixte de bureaux et de logements.

Il est positif de voir s'élaborer un projet de densification de l'habitat et de mixité fonctionnelle aux abords d'une gare SNCB, future gare RER en l'occurrence. Les habitants de ce quartier devraient bénéficier d'un accès aisé, à pied ou à vélo, au centre de ville de Louvain-la-Neuve et aux gares de transports en commun (SNCB et TEC). Il faut les encourager à utiliser ces solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle. À cette fin, des mesures incitatives (stationnements sécurisés des vélos, continuité et sécurité des cheminements doux, accessibilité à une station Cambio, etc.) et des mesures dissuasives (limitation du nombre de stationnements disponibles, accès restreint du quartier en voiture, etc.) doivent être prévues. Malheureusement, le projet ne semble pas avoir pris suffisamment en considération ces éléments.

En effet, le projet prévoit un parking de plus de 3.300 places réparties sur plusieurs niveaux dont les 3 niveaux souterrains seront réservés à la SNCB-Holding (2.400 places), le reste étant destiné à l'UCL et à une vocation urbaine (950 places). La taille de ce parking pose question pour plusieurs raisons :



»

» ► **2.400 places pour les futurs navetteurs RER.** Il est courant d'admettre que les P+R peuvent attirer 5 % des automobilistes purs (par rapport à la charge de trafic du tronçon routier adjacent). Le flux estimé des salariés qui quittent la Province du Brabant-Wallon pour se rendre à Bruxelles est estimé à 22.800 et ce ne sont pas tous des automobilistes ! C'est donc espéré un taux de plus de 10 % pour la seule gare de Louvain-la-Neuve (Nivelles accueille aussi une gare RER) ! Par ailleurs, la SNCB a déclaré que l'objectif du RER est, à tout le moins, de maintenir au même niveau qu'en 1991 le nombre de navetteurs utilisant leur voiture personnelle pour se rendre à Bruxelles, ce qui signifie une hausse de 37 % des utilisateurs de transport en commun. Si cet objectif est appliqué à la fréquentation actuelle de la gare de Louvain-la-Neuve, cela signifie une augmentation de 2.300 utilisateurs. N'est-il pas souhaitable d'envisager qu'une partie au moins des nouveaux navetteurs RER accède à la gare de LLN autrement qu'en voiture ?

► **800 places de stationnement pour 700 logements.** C'est plus que ce que prévoit la circulaire de Saeger pourtant largement remise en question. Cette circulaire qui date de 1970 a été prévue à l'origine pour éviter l'encombrement de la voirie publique par le stationnement des véhicules des occupants d'un nouvel immeuble à appartements dans un quartier. La circulaire prévoit que soit construit au moins un emplacement de stationnement par logement. Il faut savoir que l'application de cette circulaire est loin d'être obligatoire. Elle ne doit pas être de mise lorsque cela n'est pas souhaitable « pour certains noyaux urbains saturés lorsqu'il ne convient pas d'attirer un trafic nouveau grâce à la création de places de parage ». N'est-il dès lors pas aberrant de prévoir



PARKING RELAIS de Louvain-la-Neuve.

autant de places de stationnement pour un quartier qui se veut par ailleurs « durable » et qui est située au centre de Louvain-la-Neuve, ville partiellement piétonne, et à proximité des alternatives (gare SNCB, gare TEC, station Cambio) ?

► **150 places réservées au personnel de l'UCL.** L'université dispose actuellement de 3.676 places de stationnement privé sur Louvain-la-Neuve dont 1.993 sont situées en centre-ville. Comment peut-on prévoir d'accroître encore cette offre alors que le Plan Communal de Mobilité d'Ottignies recommandait en 2003 de limiter l'offre au centre-ville à 1.100-1.200 places pour les employés UCL.

Élaborer un projet de 3.300 places de stationnement supplémentaires dans un centre-ville qui en compte déjà plus de 5.300 pour un coût estimé entre 28 et 61 millions, c'est planifier la poursuite de notre modèle de mobilité actuelle. C'est consacrer des deniers publics en faveur d'une population plutôt favorisée, celle qui a accès à l'automobile. C'est aussi croire en la pérennité et au développement de Bruxelles comme pôle d'emploi majeur.

Et si on osait planifier l'imprévu et envisager la fin du règne automobile ? À court terme, un parking de taille raisonnable pourrait attirer des navetteurs automobiles vers la nouvelle offre RER et laisser un certain budget pour développer les modes alternatifs d'accessibilité à la gare.

À long terme, cet espace, limité à 2 niveaux sous la dalle par exemple, pourrait être converti en un lieu public convivial. À l'instar du projet Park 58 qui propose d'imaginer la conversion d'un immense parking situé au dernier étage d'un bâtiment du centre-ville de Bruxelles en un espace vert public à la vue imprenable, le futur parking-relais de LLN pourrait un jour devenir une grande salle des fêtes à disposition des habitants du quartier et à l'étage supérieur, semi-ouvert pour bénéficier de la lumière du jour, un parc parsemé d'espaces verts où enfants et adultes pourraient se détendre. Mais cela ne sera possible que si on le prévoit aujourd'hui comme un futur possible.

● Juliette Walckiers

1. SPF, Direction Transport par Rail, n° projet 2245 : parking de Louvain-la-Neuve, situation au 31/12/2009
2. TEC n°166 juil/août 2001, P. Frenay, *P+R versus urbanisation au tour des nœuds de transports publics*.
3. Plan Provincial de Mobilité du Brabant-Wallon, phase 2, rapport final, 20 novembre 2009: estimation du flux des zones centre et est de la province, considérant que c'est la gare RER de Nivelles qui devraient attirer les habitants de la zone ouest
4. www.belail.be, prévisions de trafic
5. www.besixred.be, description du projet Park & Ride remporté
6. C.E. N°98799 du 19.2.1992, R.A.C.E., 1992.
7. www.uclouvain.be
8. Sur un document publié par le SPF Mobilité et Transport, une estimation de 28.471.070 euros est indiquée; tandis qu'une publication de *Vers l'Avenir* en date du 03/06/2009 annonce un budget de 61 millions d'euros.
9. www.park58.be

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



Contactez la Fédération Inter-Environnement Wallonie

Tél.: 081 390 750 - Fax : 081 390 751 - info@iewonline.be

Abonnez-vous gratuitement à la version électronique

www.iewonline.be - « abonnez-vous »