

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 ANCION, Benjamin ASSOUD, Virginie HESS,
Noé LECOCQ, Jean-François PÜTZ, Céline TELLIER

Comité de rédaction
Arlette BAUMANS, architecte et urbaniste. Xavier DE BUE,
Direction de l'urbanisme et de l'architecture de la DG04.
Georges EVERAERTS, ADESA. Michèle FOURNY, Environnement Dyle.
Bertrand IPPERSIEL, Responsable de projet Aménagement du Territoire,
Mobilité et SIG de l'Institut de Conseil et d'Etudes en Développement Durable
Danièle SARLET, Secrétaire générale du Service Public de Wallonie,
Pierre VANDERSTRAETEN, sociologue, urbaniste et architecte

Abonnez-vous à La lettre !

Fédération Inter-Environnement Wallonie
tél. : 081 390 750 // fax : 081 390 751
www.ieww.be

Prix : 10 € l'abonnement annuel = frais d'envoi pour 6 numéros
à verser au compte d'IEW : 523-080204-06 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

Éditeur responsable : Christophe SCHOUNE - Rue Nanon, 98 - 5000 Namur • bimestriel • juillet/août 2011 • dépôt Namur I

La lettre des CCATM

Nouvelles de l'urbanisme et de l'aménagement | n°63

Jours de fête

Chers lecteurs,

L'été s'achève doucement.

Toutefois IEW souhaite en prolonger l'esprit.

Si la météo n'a pas été des plus réjouissantes en juillet et août, cela n'a pas empêché villes et villages de Wallonie d'adopter une posture résolument estivale. De Verviers à Tournai en passant par Arlon et Louvain-la-Neuve, cette année encore on n'a pas oublié de faire la fête. Et c'est ainsi que de quelques heures à quelques jours durant, places, rues et autres espaces publics ont vécu à un tout autre rythme et connu une toute autre animation.

Ce numéro vous invite à un coup d'œil

dans le rétroviseur. Une lecture ensoleillée qui est la bienvenue en cette rentrée dans la grisaille.

Rappel : la prochaine formation en aménagement du territoire aura lieu les 22 et 23 septembre 2011 toute la journée à Mons. Renseignements et inscriptions auprès de Sabine Rouard : s.rouard@iewonline.be

Bonne lecture,

Benjamin Assouad

SOMMAIRE

Brèves

Charleroi, Le zoning de Jodoigne et matinée d'échanges page 2

L'enjeu

Un peu d'espace pour faire la fête page 3

Terrain de réflexion

La fête : de la rupture éphémère au changement durable page 6

Le lettre en image

Park(ing) Day page 7

Réflexion de terrain

Convertir l'espace public : l'art des petits pas. Avec Benoît Moritz..... page 8

Côté Nature

Cyclonudista page 11

📎 **Annexe n°20** Les grilles de lecture de la formation AT.



Un projet immobilier pour revivifier Charleroi

Au cœur de Charleroi, « Rive gauche » mijote depuis des années. Son dernier avatar vise à transformer des rues, des dizaines de maisons et d'anciens magasins de la ville basse en un mastodonte commercial s'élevant sur 31000 m². Au-dessous, un parking de 750 emplacements. Plus d'un tiers de la place Albert 1^{er} sera occupé par un hôtel « de standing ». Quant au logement, obligatoire dans ce type



de montage, il hérite des étages de la belle galerie du Passage de la Bourse, classée depuis 1990. L'enquête publique s'est terminée à la mi-juillet. Les riverains y critiquent l'insistance à créer de nouvelles cellules de vente à Charleroi, alors que l'offre actuelle peine de toute évidence à trouver clientèle. Ils s'inquiètent : de larges

parts de l'espace public seraient privatisées ou réduites à la fonction d'arrière-cour ; les Colonnades, point de repère de la ville basse, seraient supprimées ; un vaste espace public piétonnier interromprait le boulevard Tirou, dont la continuité est pourtant indispensable au fonctionnement urbanistique du centre-ville.

A la mi-septembre prendront fin les 130 jours de délai pour le verdict du fonctionnaire délégué. Si la Ville s'écarte de cet avis, elle devra motiver solidement sa décision. Elle devra agir de même vis à vis des réclamations émises dans le cadre de l'enquête publique. En attendant de savoir si le permis est accordé ou non, imaginons qu'un autre projet de la ville basse devienne réalité : l'auberge de jeunesse au quai de Brabant, face à la gare. Elle s'installerait dans un joyau Art Déco, le bâtiment des pianos De Heug, construit par Marcel Leborgne en 1933. Un signal urbain très facilement identifiable, 180 lits à bon prix, ce ne serait pas de refus. Devinez qui est candidate au marché public ? La société Saint-Lambert Promotion, propriétaire de l'immeuble et promoteur immobilier de « Rive gauche » !

■ Hélène Ancion



Du plomb dans l'aile pour le zoning de Jodoigne !

En 2004, Inter-Environnement Wallonie introduisait un recours en annulation au Conseil d'Etat contre un arrêté du Gouvernement wallon adoptant la révision du plan de secteur de Jodoigne en vue de créer une zone d'activité économique à Piétrain et de modifier le tracé du contournement routier.

Parmi les arguments avancés, la Fédération soulève notamment le fait que la création de cette zone ne respectait pas le principe d'utilisation parcimonieuse du sol. Le zoning devait en effet s'implanter au cœur de vastes étendues agricoles, ce qui aurait renforcé le mitage du territoire.

Le 30 juin dernier, le Conseil d'Etat a donné raison à IEW en annulant la décision du Gouvernement wallon, illégale à ses yeux. Il a considéré en effet qu'il ne suffit pas qu'un zoning soit attenant à une minuscule zone urbanisable pour que son implantation respecte les principes de bon aménagement du territoire énoncés par le CWATUPE.

Cette décision contribue à l'évolution nécessaire vers plus de durabilité de l'aménagement du territoire wallon. En effet, s'il ne faut pas fermer la porte à de nouvelles urbanisations, il convient de les réaliser dans le respect de principes tels que le recentrage de l'urbanisation et le maintien de l'équilibre territorial.

■ Jean-François Pütz

A VOS AGENDAS !

Le samedi 8 octobre 2011, une matinée d'échanges à destination des membres des CCATM sera organisée par la DGO4 à l'initiative du Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité.

...

Les lieux, programme et modalités seront prochainement diffusés sur le site internet de la DGO4.

<http://mrw.wallonie.be/dgatlp/>

Affiche 2011 de l'événement estival Liège sur Sable (Ville de Liège)



Un peu d'espace pour faire la fête

L'été s'est invité à Liège. Si ce ne fut pas dans le ciel, ce fut au moins sur le macadam

Du 15 juillet au 7 août il a flotté en effet un air très vacances sur la Cité Ardente. Du quai de Wallonie au parking de la patinoire les citadins ont pu respirer un parfum de mer du Nord. 1000 tonnes de sable sur le bitume, des facilités pour s'essayer au beach soccer ou à tout d'autres beach en vogue (beach volley...), un village artisanal, des bouledromes, l'un ou l'autre concert..., et c'est tout Coronmeuse qu'on a transfiguré.

Ces festivités et autres événements carnavalesques rythment de plus en plus la vie des villes et villages. D'une manifestation du 1^{er} mai à une Zinneke Parade, ces festivités sont tout autant d'occasions de découvrir différemment son environnement urbain, à commencer par leurs espaces publics souvent abandonnés à l'automobile. Des événements ponctuels, comme la journée sans voitures, ou le Parking Day, se sont même don-

nés pour raison d'être le refus de cette prééminence routière.

Si les jours dédiés à la fête ne datent pas d'hier, ils n'ont peut-être jamais été aussi institutionnalisés qu'aujourd'hui. Leur organisation est même devenue à présent une des principales activités de beaucoup de collectivités, et une composante essentielle d'un marketing urbain grandissant. Comme un bourgmestre cherchera à tout prix à attirer sur son territoire un Guggenheim ou une fantaisie calatravesque, il déploiera des efforts énormes pour y développer l'événementiel. L'objectif, toujours le même : dépasser l'étroitesse de ses limites communales pour tirer au mieux son épingle du jeu dans la rude compétition que se livrent villes et villages.

L'espace public, le produit d'une longue évolution

Ces événements ne se matérialisent pas nulle part. Ils viennent prendre place dans l'espace public. Si cette notion d'espace public est de celle qui aujourd'hui parle d'elle-même, ça n'a pas toujours été le cas. L'espace public s'est d'ailleurs longtemps défini en négatif. L'espace public n'était alors pas défini par ce qu'il était, mais au contraire par ce qu'il n'était pas : privé. C'est ainsi que la cité antique a vu progressivement se développer des espaces interstitiels – les rues – entre des rangées de construction qui fermaient des îlots. Si les rues permettent la circulation dans la cité, elles acquièrent d'emblée aussi des fonctions plus sociales et politiques. Sans qu'elles constituent un prolongement de l'agora partout dans la cité, les rues gagnent un caractère public incontesté.

Ceci étant, l'idée de l'agora antique a sensiblement influé notre représentation de l'espace public aujourd'hui. Cette dimension politique, qui fait de l'agora le théâtre de la démocratie, a profondément impacté la notion d'espace public. Ce qui en ressort, c'est une conception extrêmement politique de l'espace public. Ce qui est au demeurant notablement exagéré, la rue se distinguant clairement de l'agora dans la cité antique, d'une part, et l'accès à l'agora étant dans la cité antique tout sauf démocratique, d'autre part. ●●●

●●● « Agoresque » ou pas, l'espace public est clairement un des produits de l'urbanisation. Et selon l'évolution de ses modalités – densité, mixité, préoccupations sociales – la notion d'espace public n'a pas arrêté de se retransformer. Françoise Choay conçoit ainsi l'espace public au Moyen Âge comme un espace de contact, à l'ère classique comme un espace de spectacle, à l'ère industrielle comme un espace de circulation, et aujourd'hui comme un espace de branchement.

Toutefois ce n'est pas avant le XVII^e siècle qu'on conçoit de nouvel espace public en ville en tant que tel. C'est à ce moment que les premières places, parcs et promenades sont créés dans les villes européennes. L'engagement important du pouvoir politique d'alors n'est pas innocent. À une époque où on commence à fonder la légitimité du pouvoir dans l'État-Nation, l'espace public peut devenir à travers une « architecture d'empathie » un espace d'appartenance de la population à l'entité politique.

La notion d'« espace public » a continué à fortement évoluer. Et aujourd'hui encore, il n'y a pas

vraiment de définition qui fasse consensus. Si l'espace public selon Richard Sennett constitue un « lieu de hasard et de rencontres qui fonde la richesse de la ville, car permettant à chacun de percevoir dans l'étrangeté de l'autre sa propre singularité », il constitue pour Jürgen Habermas la « sphère intermédiaire nécessaire entre la vie privée et l'État ».

Les espaces publics, un patrimoine inestimable pour les villes et villages

Le patrimoine urbanistique des villes et villages, c'est avant tout leurs espaces publics. Ils constituent l'image du lieu pour les visiteurs, sous-tendent l'identité locale pour les habitants, permettent les transitions entre les différents moments de vie, et offrent un terrain idéal pour les jours de fête et autres événements. Mais ce patrimoine a été fortement entamé. Le rêve automobile avec sa justification urbanistique fonctionnaliste a prodigieusement changé la donne à partir des années 1950. La circulation, sur les espaces publics, de fonction partielle est devenue fonc-

tion quasi exclusive. En outre, dans cette évolution, la même valeur n'a pas été accordée à toutes les mobilités. Ce sont les voitures qui doivent rouler, les piétons, les trams, ou les vélos devant se partager les restes.

L'urbanisme fonctionnaliste, qui a trouvé en Belgique sa consécration réglementaire dans le plan de secteur, a encore accentué le phénomène de disparition de l'espace public. Le territoire étant zoné entre des espaces dédiés à l'habitat, d'autres, dédiés au bureau, à l'industrie..., les besoins en déplacements ont littéralement explosé. La solution automobile ayant été choisie, il a fallu développer des infrastructures routières. On s'est donc servi dans le non-bâti des villes et villages – en d'autres mots, les espaces publics. La périurbanisation et la fuite de l'habitat des centres-villes ont encore renforcé le phénomène, par l'accroissement des besoins de mobilité qu'ils ont généré. La conséquence physique, ce fut la transformation des places publiques en carrefours ou des boulevards de promenade en pénétrantes routières. La conséquence profonde, ce fut la destruction des villes et des villages.



Le petit ring de Charleroi est un de ces exemples nombreux de l'« automobilisation » de la ville wallonne dans les années 1950-80



Une manifestation Reclaim the streets sur une des autoroutes urbaines de Prague

Quand l'espace public vient à manquer, c'est la ville qui tousse. Et c'est ce que de nombreux mouvements citoyens – Inter-Environnement, ARAU – ont dénoncé à partir des années 1970. Les villes et les villages, ce capital irremplaçable, étaient en danger. La résistance s'est alors organisée. Et, si la prise de conscience des autorités a été lente à venir, il faut admettre que peu à peu des dispositifs adéquats d'urbanisme opérationnel ont été mis en place : rénovation urbaine, revitalisation urbaine, zones d'initiatives privilégiées. Objectif : redonner aux villes et aux villages leur attractivité perdue.

S'il y a de la satisfaction à voir les villes et villages redécouvrir leurs espaces publics historiques oubliés un temps comme parkings ou autoroutes urbaines, voire en produire de nouveaux, ces espaces publics doivent vivre, être appropriés par la population. En effet, des espaces publics inutilisés peuvent se montrer encore plus handicapants qu'une absence d'espaces publics. Sources de dégradation, sentiments d'insécurité, coupures dans la continuité urbaine..., les risques sont nombreux. Ce n'est donc pas tout de créer des espaces publics, il faut aussi faire en sorte qu'ils vivent.

La nécessaire polyvalence de l'espace public

Ceci peut être pensé dès la conception de l'espace public. Sa conception peut par exemple orienter vers certaines pratiques : fontaines ludiques pour les jeux d'enfants, bancs et

tables pour des moments de convivialité, boudoirs ou tables de ping-pong pour la pratique sportive. Mais ceci ne devra pas se faire aux dépens de la polyvalence nécessaire du lieu. Un espace public jouera vraiment un rôle social, voire politique, si son utilisation peut être multiple.

Animer des espaces publics, ça pourra aussi passer par une politique active dans l'organisation d'événements. Et certainement, plus les jours de fête seront nombreux, plus la population s'appropriera ses espaces publics, et prendra l'habitude de les investir.

Enfin, si cette politique de l'événementiel est primordiale, il faudra aussi faire preuve d'une certaine latitude dans l'acceptation des utilisations « non-attendues » de l'espace. Certains happenings ou autres performances spontanées suscitent l'animation de l'espace, parfois plus que des événements institutionnalisés, leur base sociale étant incontestable. Le discours alors promu et l'action peuvent même être extrêmement politiques. Le mouvement Reclaim the streets en occupant des carrefours routiers et en y initiant des fêtes carnavalesques dénonçait ainsi très clairement un usage encore trop routier des espaces publics...

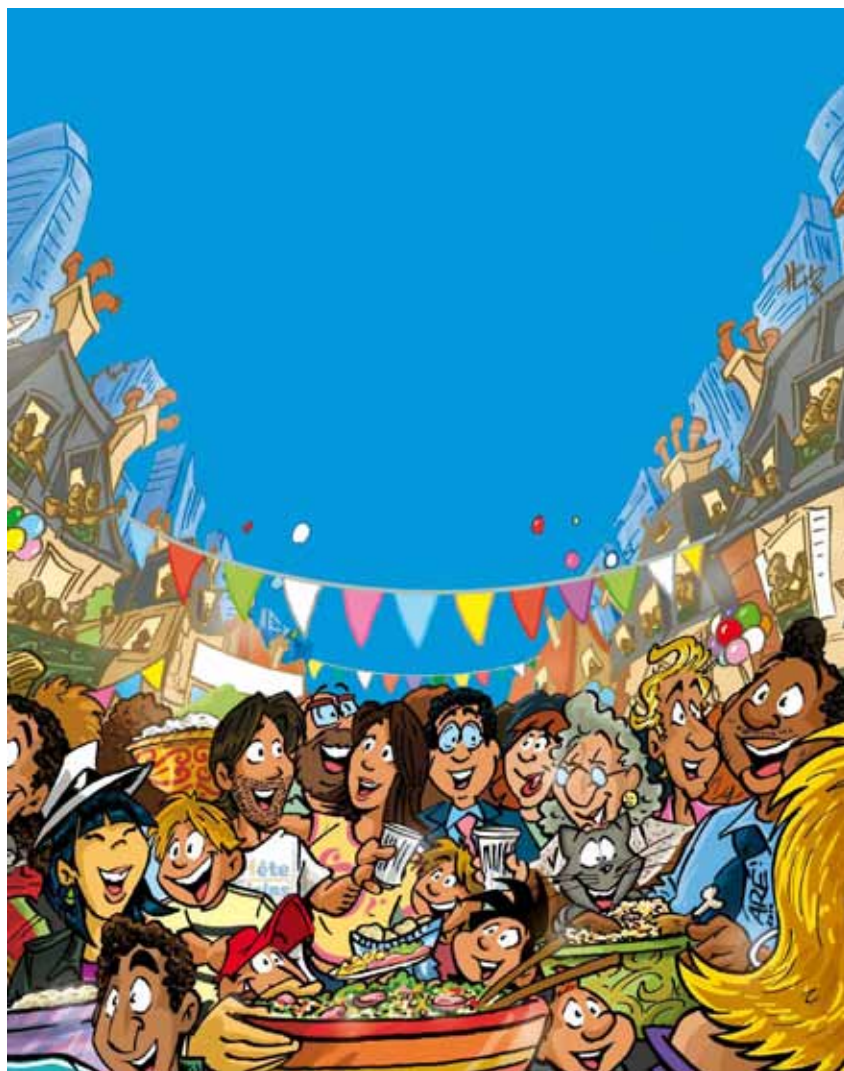
● Benjamin Assouad



La Zinneke Parade à Bruxelles

La fête : de la rupture éphémère au changement durable

Cocktails colorés, transats dépliés, sable dispersé, l'été est là qui bat son plein. A grands renforts de cocotiers et de palmiers, la ville s'est mise à l'heure estivale, déployant sur des milliers de mètres carrés les grains que fouleront de nombreux visiteurs. Demain, le béton reprendra ses droits, la ville retrouvera son rythme effréné, les klaxons remplaceront les percussions cubaines. Le temps de la fête sera terminé. Il faudra revenir l'an prochain...



La fête ne date pas d'hier. On considère ainsi que les foires remontent à l'Antiquité. Organisées à échéance régulière, elles constituent des événements rassembleurs et sont l'occasion de nombreuses réjouissances. À leur vocation commerciale s'adosse souvent l'organisation de fêtes religieuses ou profanes (jeux gymniques de la Grèce Antique). Par la suite, l'Europe médiévale et la Renaissance verront ces manifestations persister. Après les expositions universelles des XIX^e et XX^e siècles (la première est organisée à Londres en 1851), aux enjeux politiques et symboliques forts, le

territoire urbain sera mis à contribution d'une manière nouvelle à partir des années 1980. S'il est le dépositaire d'un savoir-faire national lors des expositions universelles, il devient peu à peu un territoire autonome, qui organise ses propres manifestations, sans intermédiaire et dans une logique de concurrence internationale et, surtout, interurbaine. La ville se fait de plus en plus « immatérielle », se met en scène, se médiatise, travaille son image. La ville se fait « événementielle ».

Cette évolution dans les acteurs des manifestations urbaines ne doit pas nous faire oublier l'essence même du

temps de la fête. Les plages qui s'installent en ville, comme les carnivals ou les fêtes villageoises constituent des moments uniques où le quotidien est comme suspendu dans un espace-temps circonscrit et spécifique. À la manière des rituels saisonniers – comme les fêtes de solstice pratiquées autrefois – ils constituent une parenthèse – maîtrisée et régulière – dans le temps « normal » de la communauté. S'ils fendent la routine, ils le font pourtant de façon volontaire, organisée et bien délimitée. Les participants sont conscients du caractère temporaire et éphémère de la situation. Dans le cas des

« rituels d'inversion » pratiqués dans certaines sociétés très stratifiées, on assiste même à un renversement des hiérarchies sociales où le dominant prend, le temps de la fête, la place du dominé. Il l'accepte, car il sait que, le lendemain, il retrouvera son rang et ses privilèges. En attendant, la fête aura joué son rôle de soupape de sécurité, en permettant aux tensions communautaires de s'évacuer pacifiquement, tout en rappelant l'existence des hiérarchies sociales. Le temps de la fête, où celui de « l'événement urbain festif », est donc bien un temps de rupture, mais de rupture éphémère dans l'ordre urbain établi. Ce temps spécifique crée en outre de nouvelles relations sociales, des interactions inédites, bien souvent teintées de convivialité et d'un fort potentiel identitaire.

Mais il arrive que certains événements constituent des ruptures durables dans l'ordre urbain. En contestant de façon forte le modèle

dominant, ils remettent en question le paradigme en cours, bouleversent les grilles de lecture de la réalité spatiale et instituent un avant et un après de l'événement en question. Ces événements sont parfois imprévus et non désirés par les personnes qui en subissent les conséquences. C'est le cas, par exemple, des attentats du 11 septembre 2001 ou, plus récemment, de la catastrophe nucléaire de Fukushima. D'autres, plus positifs et non dramatiques, sont organisés dans un objectif constructif de transformation durable des mentalités. Parfois, ils peuvent prendre la forme de dispositifs de mise à l'essai de nouvelles réalités. C'est sans doute vrai pour des initiatives comme les journées sans voiture ou le Parking Day qui permettent de rêver à d'autres futurs pour les espaces urbains et villageois et ouvrent le champ des possibles. Ces initiatives s'engagent dans la voie d'un basculement vers de nou-

velles façons de penser l'espace, sa convivialité et sa circulation. Ainsi, ils peuvent être l'occasion d'expérimenter, de façon éphémère, des transformations profondes qui pourront se réaliser par la suite. Instaurer une journée sans voiture peut être une première étape vers la mise en place d'un espace partagé, véritable révolution dans les modes d'aménagement des espaces publics. L'événement aura ainsi porté en lui les germes d'une transformation plus radicale des manières de faire la ville. Et la fête pourra continuer à battre son plein... tous les jours !

● Céline Tellier

1) Défini comme « une action urbaine éphémère, mais cyclique liée au domaine des loisirs, liée fortement au pouvoir public municipal figurant en tant qu'organisateur unique ou partenaire. Une action urbaine dont l'enjeu principal est la rupture flamboyante avec le quotidien, fondée sur la mise en scène d'une expérience sociale et sensorielle sur l'espace public, dans une ambiance festive maîtrisée accessible à tous » (Miranda)

LA LETTRE EN IMAGE

Par Noë Lecocq

Voici une action originale et ludique à laquelle peuvent prendre part citoyens, artistes, activistes, associations locales ou simples groupes d'amis. Présentation en quelques mots du Park(ing) Day :

En milieu urbain, plus de 70 % de l'espace extérieur est dédié aux véhicules automobiles. Infrastructures routières et espaces de stationnement ont envahi la quasi-totalité de l'espace public au point d'étouffer les autres fonctions et de dégrader significativement la qualité de vie. Pollution, nuisances sonores, mise en danger des usagers lents sont le lot quotidien des citadins

Partant de ce constat, l'initiative Park(ing) Day vise à remettre en question la place occupée par la voiture dans nos villes. A cette fin, des emplacements de stationnement sont transformés – pendant quelques heures – en lieux de vie public : parc, bancs, musique, jeux, etc. viennent rendre convivialité à ces espaces ordinairement confisqués. L'objectif est d'amener les citoyens à repenser la manière dont on utilise l'espace urbain. Et, plus largement, d'engager une réflexion globale sur la notion de qualité de vie en ville.

Initié pour la première fois en 2005 à San Francisco par le collectif d'art urbain Rebar, avec un seul stationne-

Les 16 et 17 septembre prochains, ce sera le « Park(ing) Day » !



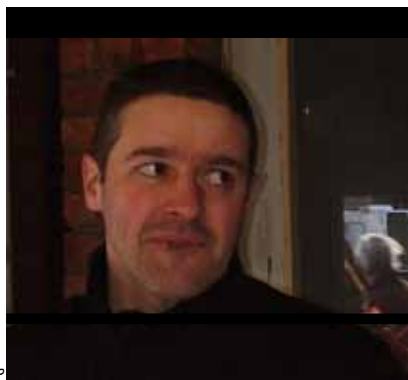
ment occupé, l'initiative Park(ing) Day s'est développée pour devenir un événement mondial rassemblant plusieurs centaines de projets répartis dans plus de 100 villes ces dernières années.

Le Park(ing) Day a lieu chaque année au mois de septembre, pendant la semaine de la mobilité.

Envie de participer ? Alors rendez-vous sur www.parkingday.be !

Convertir l'espace public : l'art des petits pas

Interview de Benoît Moritz



PG

➤ Benoît Moritz est urbaniste, professeur à la faculté d'architecture La Cambre – Horta, membre de la Commission Régionale de Développement pour Bruxelles, membre de la plateforme « Canal », et nouveau membre de la Commission Régionale d'Aménagement du Territoire (CRAT), comme suppléant pour la représentation des universités.



Quels lieux dans les villes vous semblent avoir la préférence des usagers ?

Ceux qui habitent en ville aiment trouver un confort dans l'espace public. Ce désir entre en concurrence avec ceux qui n'habitent pas en ville, mais aiment y trouver un stationnement. Malgré cet envahissement par le parking, l'espace public des petites et des grandes villes a gardé un pouvoir attracteur ; il donne du caractère à ces agglomérations, il leur donne un certain avantage par rapport au suburbain, qui est un milieu très homogène, sans polarités. En milieu urbain, il y a des pôles, on peut les atteindre à pied. C'est cela que les gens apprécient. La majorité des villes européennes, comme les quartiers anciens des villes du Nouveau Monde, ont des espaces de sociabilité, c'est à dire des lieux où la halte et la rencontre sont possibles, agréables. Des villes telles que Los Angeles, Brasilia ou Tokyo présentent au contraire un continuum de circulation automobile qui se coule entre des façades. Les îlots bâtis tout en hauteur, qui tendent à se ressembler à l'infini, sont quelquefois interrompus par d'immenses reculs devant des bâtiments publics ou des hôtels. Tout est loin de tout. En l'absence d'espace destiné à l'arrêt à une

échelle plus intime, la population trouve d'autres lieux. Les gares deviennent ainsi au Japon des lieux de rendez-vous, de retrouvailles, même sans train à prendre.

S'achemine-t-on vers une nouvelle idée de l'utilisation de l'espace ouvert en ville ?

New York cherche à établir des lieux « situés ». Derrière le pléonasme se cache une conception assez peu nord-américaine de l'urbain : réintroduire dans la grille uniforme de la ville un endroit figé, délimité, presque l'équivalent de la place de village. En lieu et place du flux, l'accent est donc aujourd'hui remis sur l'arrêt, la pause. À l'inverse de l'espace continu, s'impose petit à petit un espace « discret », dans le sens que la science statistique donne à cet adjectif.

Quel regard portez-vous sur la Wallonie ?

La Wallonie est encore complètement vouée à la voiture. En milieu urbain, un arrêt de bus sera établi sous la forme d'une encoche dans le trottoir, dans l'espace des piétons, pour éviter de bloquer les voitures. À Bruxelles, la même surface sera prise aux automobilistes, dans l'alignement de la circulation. Malheureusement, au lieu d'exporter des modes de fonctionnement citadins vers la périphé-

rie, les centres-villes wallons se laissent gagner par les modèles suburbains : bernes fleuries entre bandes de circulation, ronds-points sur lesquels toute circulation est interdite. On a de moins en moins d'espaces publics au sens propre, et de plus en plus d'itinéraires réservés aux véhicules motorisés. Même autour des villes qui se proclament « vertes », vous trouvez des tunnels autoroutiers et des voies rapides en ouvrage dédié qui forment ceinture et déclarent ouverte la zone périurbaine. Entre les deux mondes, les passages ne sont guère encourageants ni sécurisants pour les piétons et les cyclistes. D'ailleurs on n'y croise que des voitures ou des bus. En Wallonie, les acteurs de la grande voirie sont encore et toujours les techniciens du MET, Ministère de l'Équipement et des transports, devenu DGO1. Chacun des gestes qu'ils posent sur la voirie régionale influence les aménagements qui incombent aux communes.

Voyez-vous un moyen de sortir de ce modèle périurbain ?

Il va falloir commencer par une prise de conscience : de manière générale, les Wallons habitent

« Créer un relief me semble indispensable, quand on veut aménager un espace ouvert au public »



ALAIN JANSSENS

L'esplanade Saint-Léonard à Liège, vue depuis les coteaux de la Citadelle. L'association momentanée Baumans/Beghin est l'auteur de ce projet terminé en 2004.

en zone suburbaine. Les techniciens et les cadres de l'administration habitent aussi, pour la plupart, les périphéries vertes et au-delà. Cela a imprégné leur manière de concevoir les espaces publics des villes de la région.

En réduisant la surface attribuée aux véhicules motorisés, va-t-on se retrouver avec trop d'espace public ?

Il n'y a jamais trop d'espace public libre de voitures ! Pour réduire la part des véhicules motorisés, il faut s'y prendre de manière progressive, en maintenant certaines fonctions indispensables, comme les livraisons, le démontage de structures, le déplacement et le stationnement de véhicules de service à la population. Un bon

exemple de conversion réfléchi est le piétonnier de Copenhague, où Jan Gehl a conçu à la fois les lieux et la méthode de mise en route... il est d'ailleurs un peu le pape des piétons. Il a suivi une politique des petits pas. Je trouve que ce serait à imiter chez nous. Les grands chamboulements du jour au lendemain provoquent des coupures drastiques dans le plan de circulation d'une agglomération.

Un exemple réussi d'espace public ?

J'apprécie en particulier l'espace Recyclart à Bruxelles, à hauteur de la gare de la Chapelle. Le skate-park aujourd'hui très fréquenté a bien fait oublier la zone de haies et de talus du chemin de fer qu'il était auparavant. C'était





Quartier des Marolles, à Bruxelles

... un espace-déchet. Au lieu de le pousser dans une seule direction, on a cherché à le rendre polyvalent. C'est ce qui l'a sauvé. Ses usages se combinent, et les utilisateurs sentent que l'espace a été travaillé sur mesure. Il y a un suivi. C'est indispensable de continuer à gérer l'espace, une fois qu'il est conçu et construit. Il faut savoir mettre les moyens sur ce suivi, pour être prêt à réagir face à ce que le projet devient, accompagner la manière dont il fonctionne avec la population.

Quelles autres pistes recommandez-vous de suivre pour réussir un espace public ?

Créer un relief me semble indispensable, quand on veut aménager un espace ouvert au public, et qu'on y supprime la circulation des véhicules privés. Des différences de niveaux ne doivent cependant pas empêcher les déplacements rapides des passants. Les façades qui encadrent l'espace, la végétation, les perspectives, tout cela devient beaucoup plus présent, dans la mesure où

moins de choses encombrant la vue et que, par ailleurs, on a le temps de s'arrêter et de regarder. Il va falloir en tenir compte pour meubler le lieu. Il n'est pas nécessaire d'installer des sculptures, statues, monuments, etc. Je proposerais plutôt de commencer par une vraie réflexion sur le mobilier utile, car il jouera beaucoup dans le fait que les gens viennent – ou ne viennent pas – séjourner temporairement dans cet espace. J'aime ce qui a été fait à l'esplanade Saint-Léonard, près du musée du Grand Curtius à Liège. On a là une vraie respiration, le lien est sensible entre la colline très verte et cette étendue qui va jusqu'à la Meuse. Chaque élément a son utilité et plusieurs significations. Si, vraiment, il fallait un objet d'art dans l'espace public, je proposerais d'exposer des objets plurifonctionnels, et de laisser les gens y accéder - foin de la sculpture géante sur son rond-point ! Le concept d'objet trouvé convient très bien à l'espace public, parce qu'il intrigue et donne l'occasion de toucher des réalités d'ordinaire un peu inaccessibles. Le meilleur

Gare de la Chapelle, Bruxelles



exemple d'objet trouvé existe déjà en Wallonie, c'est le char d'assaut !

Dans l'espace public wallon, la juxtaposition des matériaux et des modèles du mobilier donne l'impression d'un laisser-aller dans le chef des pouvoirs publics, ou d'impécuniosité, voire d'une manière de « marquer son règne » à coup de lampadaires.

En réalité c'est plutôt d'absence de prévision qu'il s'agit. On pourrait éviter bien des fausses économies en inscrivant à temps au budget les montants nécessaires pour des pièces de rechange. Nous avons par exemple élaboré du mobilier spécifique pour la place de la Monnaie, à Bruxelles, actuellement en plein chantier. Chaque banc sera réalisé et stocké en plusieurs exemplaires, de façon à ce que la Ville de Bruxelles puisse très rapidement remplacer celui qui serait abîmé. Mais s'il est capital de prévoir un stock matériel, pour prévenir les déprédations et les accidents, c'est peut-être encore plus important de s'informer avant de concevoir le projet. Point n'est besoin de réunir des workshops débordant de spécialistes ! Il faut chercher à rencontrer les futurs usagers de l'endroit à aménager et travailler avec eux en petits groupes, en tenant compte des propositions des participants, mais aussi de leurs réticences, en ne venant pas avec des dessins tout faits. Menée dès la phase de conception, la participation livre des témoignages très utiles sur l'usage actuel de l'espace, sur l'usage d'autres lieux modèles, sur les écueils déjà rencontrés. Il faut aussi garder en tête que le lieu public modifié se révélera à l'usage. Si on n'accepte pas d'emblée la complexité des besoins, on risque d'avoir fait une belle dépense inutile.

Est-ce que les espaces publics ont besoin de grands événements ?

Oui, mais il ne faut pas les surconditionner en vue de quelque chose de ponctuel. La polyvalence reste une qualité de premier ordre pour un espace public. Dans le cas de lieux utilisés pour des marchés hebdomadaires, l'acheminement du matériel doit être le moins compli-

CÔTÉ NATURE

Cyclonudista

La bicyclette se met à nu

Une fois n'est pas coutume, cette rubrique présente un côté « très très nature ». Si certaines manifestations présentent de prime abord un caractère festif et semblent devoir être appréhendées au second degré, les messages qu'elles véhiculent peuvent parfois mettre l'accent sur des enjeux d'importance pour ceux qui les portent. À propos de porter, une chose est certaine, les cyclistes du groupement cyclonudista, eux, ne portent pas grand-chose.

Ainsi, derrière une nudité apparente mettant en avant la fragilité des cyclistes face aux monstres automobiles, la parade cyclonudista promeut notamment la nécessité de favoriser la mobilité douce, de développer des moyens de transport collectifs et gratuits, d'interdire la publicité. Une fois par an, une balade à vélo est organisée dans le centre de Bruxelles. Qu'ils chevauchent... leur bicyclette dans le plus simple appareil, ou qu'ils soient partiellement (dé)vêtus, les messages peinturlurés sur ces corps en plein effort n'en contiennent pas moins des revendications de fond.

Que l'on adhère ou non à ce type de manifestation, reste à espérer que la selle soit « confort ». Avis aux amateurs !

Jean-François Pütz

Pour plus d'informations sur les revendications du groupement cyclonudista, vous pouvez consulter le site www.cyclonudista.be



PHOTOS BRUXELLES BLOG DE CHARLES LE BRUSSELER

qué possible, de même que le nettoyage en fin de journée. La tenue d'événements ne peut pas non plus compromettre l'accès aux services publics couverts, aux habitations et aux commerces fixes. Il est indispensable de ménager

des circulations piétonnes rapides. Tous les piétons ne sont pas des flâneurs. Plus que d'événements annuels spectaculaires, les espaces publics ont surtout besoin de rencontres, de sociabilité, d'invention.

Hélène Ancion

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



Contactez la Fédération Inter-Environnement Wallonie

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

Recevez gratuitement la version électronique de la Lettre via notre formulaire en ligne dans la rubrique « Abonnez-vous », sur www.iew.be