

La lettre des CCATM

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

• n° 80

Décembre 2014 - Janvier 2015

Aménités, je tiens à vous



Edito

Quatre fois vingt numéros, la 80^{ème} « Lettre des CCATM » fête cet anniversaire en vous offrant un spécial « aménités ». Pour recomposer une autre image de la Wallonie, il est urgent de se servir de ce qui est agréable et sympathique chez nous, de ce qui est « déjà là », et qui pourrait bien disparaître si on n'y prête pas attention. Ce numéro est l'occasion d'expliquer pourquoi il est important de prendre au sérieux l'attachement des gens pour le lieu où ils vivent. Parce que le mitage du territoire ne se fait pas sans raison. Parce que le recentrage de l'habitat se fera avec les habitants eux-mêmes et non en leur passant par-dessus. Les aménités, une piste touffue et multiple pour comprendre le bonheur d'habiter un lieu, quel qu'il soit.

Bonne lecture !

Les rédacteurs

SOMMAIRE

Brèves	2
Enjeu	
Les aménités : "vieille-France" ou Wallonie plaisante ?	3
La lettre en Image	8
Terrain de réflexion	
Ville 30, une condition favorable pour l'émergence d'aménités	9
Réflexion de terrain	
Le pan-de-bois, c'est comme les abeilles : beau, utile, en danger	11
Côté Nature	
L'accès au vert, une aménité de premier plan	13

La « Lettre des CCATM, Nouvelles de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire et de la mobilité » est une publication d'Inter-Environnement Wallonie, fédération des associations environnementales actives en Wallonie.

Abonnez-vous à La Lettre !

Prix : 10 € l'abonnement annuel = frais d'envoi pour 6 numéros.
À verser au compte d'IEW : 523-0802024-06 avec la référence Lettre CCATM

Coordination

Pierre TITEUX

Rédaction

Hélène ANCION, Benjamin ASSOUAD, Juliette WALCKIERS, Véronique HOLLANDER

Secrétaire de rédaction et mise en page
Alain GEERTS

Comité de lecture

Xavier DE BUE, Direction de l'urbanisme et de l'architecture de la DGO4
Charlotte DEMULDER, prospectiviste et aménagiste

Michèle FOURNY, Environnement Dyle
Benoit GERVASONI, juriste (DGO4)

Bertrand IPPERSIEL, Responsable de projet Aménagement du Territoire, Mobilité et SIG de l'Institut de Conseil et d'Etudes en Développement durable
Luc MARÉCHAL, ancien inspecteur général de la DGO4 (ex-DGATLP)
Danièle SARLET, Secrétaire générale émérite du Service Public de Wallonie
Pierre VANDERSTRAETEN, sociologue, urbaniste et architecte
Chantal VINCENT, architecte-urbaniste

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

Fédération Inter-Environnement Wallonie
Tel. 081 390 750 Fax. 081 390 751 • www.iew.be



Avec le soutien de:



La « Battersea Power Station » ou l'extrême exploitation d'une aménité « iconique »

Dur, dur d'être un « *landmark* » à Londres, cité des milliardaires : il faut accepter de passer du statut de chancre à celui de faire-valoir immobilier.

Sur la rive droite de la Tamise, à l'ouest du Pont de Westminster, un chantier titanique a commencé à envelopper l'archi-célèbre centrale électrique avec de longs buildings perpendiculaires au fleuve. Le projet a été racheté par un consortium malaisien qui parie lourd sur cet emblème du paysage londonien et sur sa localisation en chemin vers l'amont, dans la remontée vers Richmond, là où l'argent se presse.

Bien que copieusement enrichi en contenu sur le projet, le site internet www.batterseapowerstation.co.uk ne prend pas la peine de le localiser dans Londres : aucune carte, pas même celle du métro ! Il faut dire que la rive droite de la Tamise est très mal desservie par l'Underground – la station la plus proche est Vauxhall, à 1 km vers le nord-est – et que la Battersea Power Station est coincée entre plusieurs lignes ferroviaires dont aucune ne possède de halte à cet endroit. Pour rejoindre le parc de Battersea, un lieu vert et charmant, il faut passer à l'ouest sous un faisceau de rails qui franchissent la Tamise : pas vraiment le genre d'infrastructure qu'on pourrait faire bouger du jour au lendemain.

Alors comment le consortium compte-t-il désencaquer son complexe immobilier et le relier à la ville ? Simple : il ne le fera pas ! C'est là le chic du concept : on trouvera tout sur place. Les clés du développement ont été confiées à des as en la matière.

En prenant Foster et Gehry comme architectes, le consortium croit se prémunir contre l'ennui et l'échappée belle hors du site. Il a tenté de rallier à sa cause les riverains et les opposants au projet mais ceux-ci ont du mal à gober la privatisation d'un « *landmark* » tellement familier et, somme toute, un peu sauvage.

Hélène Ancion



Maquette du Battersea-Power-station. En encart, reproduction de la pochette du célèbre album "Animals" de Pink Floyd.

Un site-outil pour mieux répondre aux enquêtes publiques

0. accueil | 1. les fiches techniques | 2. les informations générales | 3. les exemples | 4. qui sommes-nous? | 5. comment utiliser ce site?
6. réservé aux administrateurs

LES FICHES TECHNIQUES

03/07/14 - Chemins et sentiers
02/07/14 - Centres commerciaux
02/07/14 - Déveges industriels
01/07/14 - Lotissements - Permis d'urbanisme et d'urbanisation
30/06/14 - Plan communal de mobilité
Toutes rubriques Chercher

Centres commerciaux

Par ordre de création | les dernières | les plus consultées | Mots-clés : centre commercial, commerce [ajouter], aménagement du territoire

Mots-clés : centre commercial, commerce [ajouter], aménagement du territoire

1. DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Vous trouverez toutes les informations dans la fiche "déroulement de l'enquête publique".

2. Pourquoi s'en préoccuper ?

Pour le moment accessible uniquement aux associations membres de la Fédération Inter-Environnement Wallonie, le site enquetepublique.be propose des fiches techniques sur, entre autres, les lotissements, les centres commerciaux, les chemins et sentiers vicinaux. Chacune de ces fiches détaille les raisons de s'intéresser au sujet, les principes généraux à défendre et les points importants à vérifier dans les projets soumis à enquête publique. Le site informe également sur la prise en compte de la biodiversité dans les projets d'aménagement, sur la construction en zone inondable, sur le déroulement d'une enquête publique. Il fournit quelques exemples de lettres-types.

Ce site et son contenu sont réalisés par des associations membres d'IEW actives dans le Brabant Wallon : Environnement-Dyle, EPURES, Lasne Environnement, ADESA, Action Environnement Beauvechain et le CADEV, avec le soutien de la Fédération IEW.

D'autres fiches techniques viendront régulièrement étoffer le site dont une ouverture plus large, avec un accès libre à tous les citoyens, est en discussion. La Lettre des CCATM vous gardera informés de l'évolution des choses.

Pour toute question :
v.hollander@iew.be

Véronique Hollander

Les aménités : « vieille-France » ou Wallonie plaisante ?

Aménité. Le mot est un peu étrange. Un peu XIXe siècle, un poil barbare, un rien emprunté. Qu'à cela ne tienne: plutôt qu'un nom accrocheur pour un sujet vague et fade, il vaut mieux un nom rébarbatif pour un sujet sympathique ! Explorons donc les dédales de la langue française ensemble en gardant en ligne de mire la question suivante : comment les aménités participent-elles à l'aménagement du territoire ?

Aménité vient du verbe latin « *amare* » et il ne comporte en lui-même aucune allusion ni à l'environnement, ni à la nature... si ce n'est que pour aimer, il faut être au moins deux : Narcisse avait besoin d'un étang pour pouvoir chérir son image à la surface de l'eau... Une histoire antique chasse l'autre, avec la sortie sur les grands écrans du dernier Astérix, « Le Domaine des Dieux », ou comment le petit héros gaulois se défend contre l'implantation d'un luxueux complexe immobilier en semant des glands arrosés de potion magique. Bientôt, c'est sûr, la forêt reprendra ses droits et Idéfix ne fondera plus en larme à chaque chêne déraciné. Astérix et Obélix sont très loin de se douter que leur propre village va céder aux sirènes de la commercialisation et se couper en quatre pour séduire les nouveaux voisins, ajoutant une aménité de « services de proximité » à la publicité romaine qui promet aux acheteurs le bonheur d'habiter en pleine nature armoricaine.

Le Littré (nom familier du « Dictionnaire de la Langue française » d'Emile Littré, rédigé de 1847 à 1865) dit de l'aménité qu'elle est un « *agrément accompagné de douceur* » et donne pour exemples « *aménité d'un lieu, aménité de l'air, de la température* ». Il cite Montesquieu : « *Vous pourrez jouir de l'aménité de la France, que vous aimez* ». La deuxième partie de sa définition vise clairement les êtres humains : « *douceur accompagnée de grâce et de politesse* ». Le grand dictionnaire concilie ainsi la position de l'Académie française, qui accepte qu'une chose puisse être agréable, avec le point de vue opposé, qui

accorde seulement aux personnes la faculté d'être amènes et la refuse aux choses, notamment aux lieux.

Le Littré exhume ensuite une métaphore de 1552, « *La fécondité et aménité de ceste terre* » qui en dit long sur la pratique du mot (« *La fécondité est aménité de cette terre* », Paradin, « *Chronique de Savoie* », 1552, p.9). Les francophones du XVIe siècle n'avaient pas peur de voir dans les lieux des choses capables d'être amènes. Par l'allusion à la fertilité des sols, l'aménité trouve ici à évoquer à quel point les ré-

coltes sont bénéfiques pour tous les habitants du globe. Cette citation met le doigt sur une donnée fondamentale : être amène, c'est faire du bien et cela pourrait même signifier être utile. Il ne s'agit pas de faire joli pour la galerie, il s'agit de faire gentil.

Le terme connaît aujourd'hui une nouvelle « *employabilité* », néologisme tortueux qui sied bien à notre XXIe siècle assoiffé d'efficacité. La page « *aménité* » de l'encyclopédie en ligne Wikipédia renvoie illico le visiteur à la page « *aménité environnementale* »,



© Hélène Ancion

Fête de la Saint-Pholien à Liège, le 22 juin 2014. Une attraction visuelle, sonore et même odorante car c'est le jour du tir aux campes, avec des charges de poudre mises cérémonieusement à feu.

Sur l'image, on retrouve deux aménités architecturales typiques de toute la Wallonie : deux zouaves du cortège folklorique, en pause, font du seuil à degrés une banquette improvisée ; les grandes fenêtres du bel-étage offrent à la spectatrice une vue imprenable sans devoir sortir de chez elle.



Le Val-Saint-Lambert (Seraing) vu du ciel.
Début octobre 2014, une visite dans ce Carré de 500 mètres de côté a permis à IEW d'entendre cinq habitants exprimer leur lien avec ce lieu. Nous avons vu ensemble le parc peu à peu redevenu bois, des maisons ouvrières classées, des bâtiments industriels, des étangs, un rang de maisons en pan-de-bois, et même des poules. L'endroit n'était pas choisi par hasard. Un projet de centre commercial et de parc immobilier menace l'ensemble de la zone, où se trouvent les vestiges de l'Abbaye et des cristalleries du Val-Saint-Lambert, lovés au creux d'une bretelle de voie rapide.

définie comme « tout aspect de l'environnement appréciable et agréable pour l'homme, dans un lieu ou site particulier ». Elle constate que ce concept, qui désigne « depuis longtemps l'agrément induit par la fréquentation d'un lieu ou par la simple vision d'un beau paysage (...), est de plus en plus employé par les acteurs de l'environnement et du développement durable. Le mot évoque aussi et de plus en plus l'agrément, le plaisir gratuit directement ou indirectement offert par la vision, la contemplation de la nature en tant qu'habitats naturels et écosystèmes, qui en tant que bien public a un caractère d'intérêt public et d'intérêt général. » Le lien entre aménité, gratuité et environnement semble désormais couler de source.

Le rôle difficile de l'environnement en tant que réceptacle des aménités n'échappe pas à Wikipédia : « L'aspiration à la nature se généralise, et le recours aux services rendus par les espaces naturels et ruraux en termes d'aménités est croissant pour les citadins comme pour les ruraux. Mais ceux-ci peuvent aussi contribuer à dégrader ces espaces s'il y a surexploitation ou pression excessive sur le milieu ; les transports, la construction résidentielle, la surfréquentation (saisonnière ou non), le dérangement, le bruit, l'éclairage excessif, certaines formes de signalétique et de loisir dégradent ou détruisent cette nature qu'on voudrait rendre plus proche. » Une aménité n'embellit pas obligatoi-

rement un lieu, elle ne le rend pas historiquement important, elle ne le met pas en avant sur la carte géopolitique, elle le rend simplement agréable à ceux qui y habitent ou le fréquentent. Mais à force de fréquentation et d'exploitation, cette aménité peut être menacée : ses défenseurs en font alors un enjeu politique, la font entrer dans l'histoire et, se servant des médias visuels, rendent compte au monde entier de sa beauté pour mieux défendre sa cause. C'est déjà le cas de la mangrove, des glaciers et des récifs de corail. Sera-ce demain le tour des cimetières de notre région, de la Fagne, des galets géants du Fond de Quarreux ou des dernières prairies de Piétrebais ? Qui a demandé audience au Parlement wallon quand on a abattu les vergers qui ceinturaient nos villes ? C'était au XXe siècle me direz-vous. Maintenant, on a Twitter, on ne laisserait plus faire... Mouais. Défendre n'est pas comprendre. Il paraît que l'aménité qui parle à vos voisins n'est pas forcément la vôtre.

Mais un rapprochement, cela se travaille. Quels points communs utiles à la politique de l'aménagement du territoire et à l'urbanisme pouvons-nous extraire des aménités, malgré leur immense variété ?

Etape 1 : séquence extrême dans le monde anglo-saxon.

Si les aménités rendent un lieu sympathique, c'est toujours utile, notamment pour les habitants. Le monde immobilier américain l'a parfaitement compris. Fréquemment utilisé au pluriel aux

États-Unis, « *amenities* », recouvre là-bas une réalité assez frelatée qui éclaire sur la notion d'aménité en général. Parfaitement inauthentiques, les aménités américaines sont fabriquées de toute pièce pour rendre un lieu attrayant aux yeux de futurs habitants. Ce sont des options dans un catalogue limité. A la demande, en fonction du budget du futur acquéreur, on accentue le relief du sol, on plante des arbres de quarante ans ou plus, on aseptise les alentours, etc. Le seul objectif est de convaincre un client potentiel, quel que soit ensuite son comportement dans le lieu ainsi modifié. Eh oui, les aménités sont détournées pour servir d'argument-massue dans le cadre de contrats individuels, sans perspective sur la vie en société. En l'absence de moyens suffisants du côté de l'acquéreur, aucune option n'est retenue et le terrain est vendu glabre, plat, tristounet. Si nous remontions quelques mois en arrière, nous découvririons un terrain au relief marqué, avec des buissons voire des arbres et toute une vie animale cachée ou visible. Pour préparer la parcelle à la vente, ces caractéristiques ont été ratiboisées et aplaniées. Or là se trouvaient les seules vraies aménités.

Un apport naturel et progressif

Premier élément de rapprochement entre aménités : les aménités, à notre sens, ne sont pas des éléments rapportés, ajoutés à grands coups de financements ; elles sont constitutives du lieu et sont arrivées chacune à leur tour par des moyens divers. Du point de vue monétaire, elles n'ont pas coûté grand-chose. Par contre, les enlever puis les remettre serait certainement fort onéreux.

Ne croyez pas que les Américains du Nord les ignorent. Pour eux aussi, ces aménités comptent, ils ne les appellent simplement pas « *amenities* ». Aménager, c'est donc d'abord ménager. N'oubliez pas que la tendance rouleau-compresseur se pratique également chez nous : combien de bulldozers ont eu raison d'arbres, sous prétexte qu'ils étaient dans le chemin des manœuvres ? Combien de fois ce genre de dégât a-t-il été pris en compte dans un rapport de chantier ?

Etape 2 : comment les aménités trouvent-elles une utilité « collective » ?

Les aménités qu'il serait bon de cultiver en Wallonie sont celles qui aident à vivre heureux ensemble, elles présentent donc un intérêt pour les décideurs dans la mesure où ils se soucient de l'usage qui est fait du territoire, au-delà de son acquisition. Prises dans ce sens plus large, elles ouvrent un champ d'exploration qui arrive à point nommé en cette période de recentrage de l'habitat.

La Conférence Permanente de Développement Territorial (CPDT) mène plusieurs recherches sur la densification. Partant du principe qu'on ne peut densifier que là où c'est déjà construit, l'une de ces recherches consiste à nuancer la manière de densifier selon les types de tissus urbanisés. Lors de l'établissement de la typologie des tissus urbains a surgî la notion d'aménité. Elle a attiré l'attention d'un des chercheurs, Pierre Vandestraeten(1). Son raisonnement est le suivant : pour établir les nouveaux logements dans des lieux déjà urbanisés, pour réussir leur installation près de ceux qui existent déjà, il faut ménager une entente entre ces structures anciennes et nouvelles et entre les occupants. La clé de l'entente, c'est la qualité de vie. Les aménités des habitants doivent donc être prises en compte pour que, de ce travail sur la forme des lieux, émerge une promesse de bien vivre ensemble.

Avec leur projet « Aménités », les chargés de mission d'Inter-Environnement Wallonie ont voulu emboîter le pas aux chercheurs de la CPDT et enquêter à leur tour au plus près des gens et des lieux. C'est un projet qui met ses chaussures de marche, achète son ticket de train ou d'autobus et part à la découverte des lieux urbanisés de Wallonie. L'objectif était de réaliser en parallèle trois « collectes d'aménités » pour matérialiser cette notion de la façon la plus complète possible.

Première collecte : rencontrer des chercheurs en aménagement du territoire et les faire parler de ce qui, selon eux, aide à bien vivre ensemble, lorsqu'on s'aventure au-delà des qualités morales et des grandes



Ploegsteert, 18 juillet 2014. En bord de route, les coquelicots de papier, la croix et les épées en bois, le panneau touristique et les multiples ballons commémorent le match de foot entre soldats allemands et anglais, en décembre 1914. Le champ juste au-delà faisait partie du No Man's Land où la partie s'est déroulée. Elle a allumé comme une traînée de poudre; d'autres matches ont eu lieu, irritant les États-majors des deux armées, qui ne pouvaient tolérer de "fraternisation". Dans le paysage vaste et plat de la commune la plus à l'ouest de la Wallonie, ces souvenirs ajoutent du relief, une aspérité qui fait chérir la paix. Et peut-être aussi apprécier le football à ceux qui ne lui trouvent guère de qualités..

vertus. Pierre Cox et Pierre Vandestraeten, Charlotte Demulder, Geoffrey Caruso(2) se sont prêtés au jeu et ont parlé en toute franchise de ce qui, au-delà de la théorie urbanistique, pouvait « faire réussir un lieu » sans grands effets de manche.

Deuxième collecte, des visites non guidées au hasard de la Wallonie pour enregistrer ce qui est disponible dans ou depuis l'espace public pour faciliter la vie à un visiteur novice dans cet endroit. Par ce prisme, qui n'exclut pas le rôle qu'elles peuvent jouer pour les habitants et les habitués, les aménités deviennent de véritables « havres » pour celui qui visite, des clés du bien vivre et du bien survivre dans un lieu urbanisé.

La troisième collecte a également consisté en une descente sur le terrain mais cette fois guidée par des habitants de Ploegstert, Marchienne-au-Pont, Flawinne, Val-Saint-Lambert, Marche-en-Famenne, entre autres. Les participants ont unanimement reconnu que notre démarche les amenait à prêter un peu plus d'attention à tout ce qui les entoure. Les aménités récoltées s'avèrent d'une grande variété. Elles vont du terril arboré à l'arrêt de bus utile, du raccourci piéton au cimetière

ouvert tous les jours à tous les passants – croyant ou pas en l'au-delà - jusqu'à la vue depuis l'espace public sur un jardin privé au charme fou. Les chercheurs ont souligné l'importance de laisser en place des respirations, voire des dents creuses, mais de ne pas vouloir à tout prix supprimer des structures qui ont pu s'avérer des ratages de l'urbanisme de grand projet.

Selon Charlotte Demulder et Pierre Vandestraeten, la démarche de densification devra tirer les leçons de ces bâtiments mal conçus, mal disposés, accompagnés de faux espaces publics. Sûrement pas les abattre pour aller construire douze kilomètres plus loin une autre tour sur une autre pelouse qui n'est à personne parce qu'elle se prétend à tout le monde. Faire table rase revient à nier la vie des gens qui habitent le quartier, c'est comme signer un chèque en blanc pour une sale ambiance. Il n'y a rien de mieux pour voir la convivialité entre habitants remplacée par une levée de boucliers. Qu'il s'agisse d'un morceau de forêt, d'un building de logements sociaux ou d'un vieux talus de chemin de fer, ils ont avec le temps accumulé les souvenirs et les expériences de plusieurs générations d'habitants.

Perception personnelle mais utilité collective

Deuxième élément de rapprochement entre aménités : l'utilité « collective » des aménités est ce qui soude les gens, même si chacun les perçoit à sa façon. Les collectes parallèles menées par IEW, qu'elles soient du premier, du deuxième ou du troisième type, ont donné lieu à des rencontres à chaque fois profondément humaines, lucides sur l'utilisation du territoire et sur la nécessité absolue d'interagir entre occupants d'un endroit donné pour lui donner vraiment sens. L'attachement au lieu repose sur des ressorts qui pourraient être davantage pris en considération par les pouvoirs publics car ils revêtent une importance majeure pour éclairer ce qu'est le « bon aménagement des lieux » ainsi que pour aider à la restructuration du secteur touristique wallon.

Etape 3 : les vues vertes.

Geoffrey Caruso avait donné dans le cadre des Mardis du territoire de 2013 un exposé intitulé « Morphogenèse et maîtrise de l'étalement urbain : des noyaux d'habitat pour accompagner le choix résidentiel ? ». Pour lui, une aménité dans le contexte de l'aménagement du territoire est un paramètre à connotation positive, lié à un lieu. Il utilise la notion d'aménité pour questionner l'origine des formes d'urbanisation en Wallonie, notamment la dispersion des maisons unifamiliales, et ainsi montrer l'importance du comportement individuel. Il met en évidence deux aménités décisives en matière de résidence ou de séjour : l'attrait pour le « local » et l'attrait pour la faible densité, présumée génératrice de « vues vertes ». Sa recherche fait ressortir la fragilité qui caractérise les services en tous genres, et leur relativement faible part dans la décision individuelle des familles qui s'établissent quelque part. Une surprise, ou plutôt une triste confirmation. Grâce à une ou plusieurs voitures privées, beaucoup de ménages se passent de calculer les distances qui séparent leur futur domicile des lieux de ravitaillage, des lieux de travail et d'enseignement parce qu'ils n'envisagent pas cet écart comme un obstacle

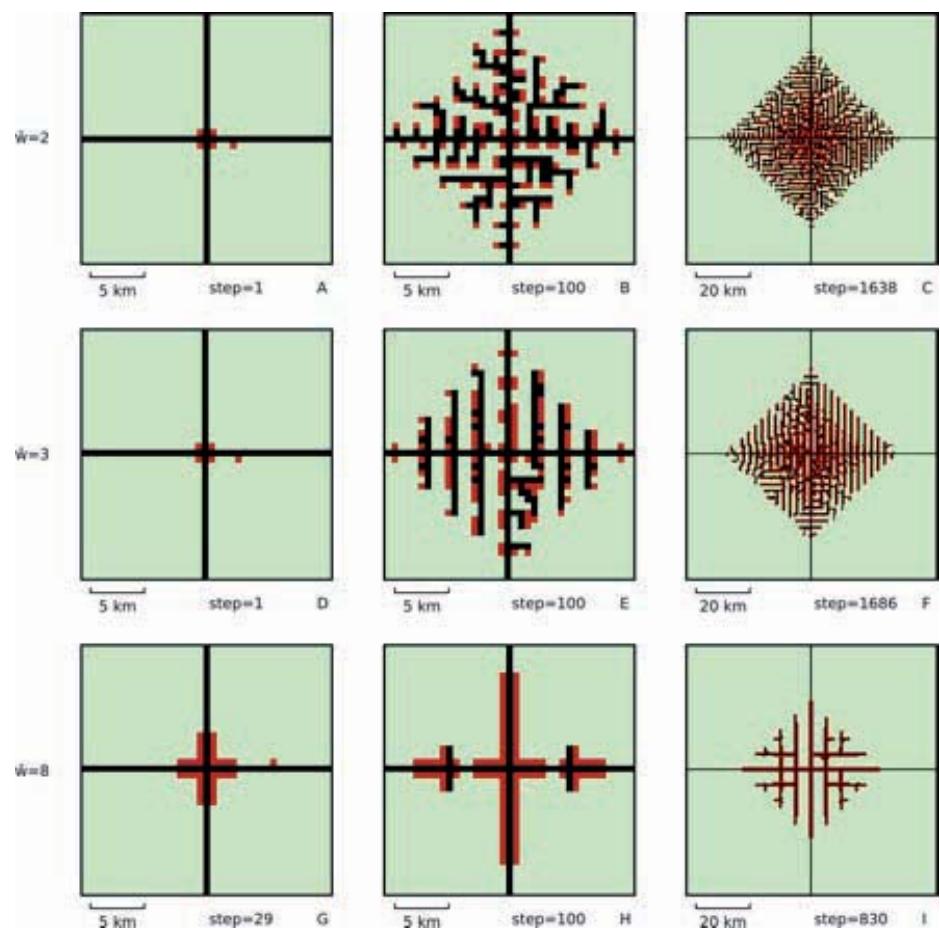


Illustration extraite de Geoffrey Caruso, CORE Discussion Paper, Center for Operations Research and Econometrics (à paraître), Université catholique de Louvain.

au bon déroulement de leur vie quotidienne. Puisque, en s'éloignant de tout, la famille s'est entourée d'autant de vert qu'elle pouvait, cet éloignement est perçu comme non nuisible à l'environnement ou à la santé. User beaucoup de combustible ou marcher trop peu, cela n'entre pas dans le calcul. Connaître son lieu de vie à travers des vitres teintées non plus. (Voir illustration ci-dessus)

Troisième élément de rapprochement entre aménités : dans le choix du lieu de vie, une aménité est un paramètre qui s'avère déterminant ou secondaire mais néanmoins indispensable. Aucune aménité n'est une valeur absolue mais chacune peut, en étant présente sur un lieu, participer à le rendre vivable, à augmenter son habitabilité pour l'ensemble des personnes qui y habitent. Geoffrey Caruso laisse ouverte la question suivante : à supposer que le nombre d'habitants dans un lieu donné augmente, des aménités peuvent s'atténuer et d'autres apparaître.

Lesquelles ? La densification occasionne-t-elle obligatoirement une perte de paysages et un accroissement des services utiles ? Se pourrait-il que ce soit parfois le contraire ? Par exemple, lorsque la société qui gère les transports en commun décide de supprimer un arrêt, malgré une augmentation des habitants et des usagers. Ou, autre exemple, lorsque les jardins privés des uns et des autres procurent des vues vertes à tout un îlot pourtant fortement bâti.

Etape 4 : la consommation au cœur des aménités.

Lors d'un récent « Mardi tabou », le Français David Miet expliquait comment il était possible, dans son pays, de répondre au besoin de nouveaux logements sans sacrifier de nouveaux arpents verts perdus dans la campagne. C'est le BIMBY, reflet souriant du NIMBY qui répond d'un « Oui, mettez ça dans mon jardin ! » à la volonté de densifier.

Là-bas, comme ici, la théorie veut

que la densification passe par de grands gestes architecturaux plutôt que par des projets à taille humaine distincts dans le temps et dans l'espace. Et là-bas, comme ici, la théorie a du mal à se pencher sur ce qui se passe déjà en pratique, c'est à dire toute une série de petites actions dispersées qui permettent de densifier en douceur, évitent les déplacements, usent moins de territoire, donnent une plus grande utilité aux services disponibles, sans emprunter une forme zeppelinesque. Le BIMBY invite la démarche de densification à quitter ses oripeaux de grand projet massif pour se diviser en séquences adaptées à la chronologie des habitants, actuels et futurs. Il amène les acteurs locaux de l'urbanisme à discuter avec les demandeurs, en amont de tout projet, en fonction du mieux vivre ensemble. A quand un essai d'application en Wallonie ?

Si nos lieux de vie sont devenus très éloignés des lieux de productions et des gisements de ressources, ce n'est pas sans raison. A force de vouloir se protéger des lieux de dépôt de nos déchets et rejets, nous les avons redistribués à tous vents. Nous avons multiplié les réseaux d'asphalte pour relier chaque point à tout autre point. Derrière les vues vertes, « **l'espace ment** », pour reprendre le mot de Philippe Gruca qui illustre bien cette démesure de l'espacement et de la

mise à distance. Comment s'organiseraient le territoire si ce que nous produisons et surconsommons quotidiennement se trouvait près de chez nous ? Comment nous poserions-nous alors la question de l'aménité ?

Quatrième élément de rapprochement entre aménités : les aménités peuvent être replacées dans le contexte général de notre métabolisme territorial. Ces aménités sont sous nos yeux. Elles parlent à tous nos sens, à notre mémoire et à notre imagination. L'enjeu est de savoir quoi en faire. Elles peuvent devenir le pivot d'un projet. Cela valait la peine d'y consacrer un numéro de la « Lettre des CCATM » pour qu'elles fassent à l'avenir partie de votre réflexion... et que vous osiez pousser vos élus locaux à leur rendre visite.

Hélène Ancion

1. Pierre Vanderstraeten est sociologue, architecte et urbaniste ; il enseigne à la faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale, d'urbanisme LOCI de l'UCL et à l'ISURU et coordonne des recherches au CREAT (Centre de recherches et d'études pour l'action territoriale) de la faculté LOCI. Il est aussi auteur de projet en urbanisme au bureau Via et fait partie du Comité de lecture de la « Lettre des CCATM ».
2. Geoffrey Caruso est président de l'association Namur2080 et professeur d'aménagement du territoire à l'Université de Luxembourg.

Pour en savoir plus :

- **En 2015, les chargés de mission en aménagement du territoire d'IEW mettront les aménités au cœur de rencontres avec les associations membres de la Fédération.** Les découvertes faites durant l'année 2014 enrichiront le travail de lobby positif et notre esprit critique dans des matières telles que la politique de la ville, les démarches de densification, les nouveaux quartiers et le développement des communes rurales, entre autres.

- **Organiser une visite de vos aménités ?** Pour découvrir tout ce qui rend un endroit sympathique, vous pouvez organiser une promenade sur l'espace public. Par routes, rues et sentiers, de loin en loin, chaque participant explique aux autres ce qui lui « parle » à différentes étapes du chemin. L'objectif est pour chacun de montrer ce qui lui fait du bien dans le lieu et, pour les autres, de poser un nouveau regard sur cet endroit.

Deux nIEWs peuvent alimenter votre travail : « Qu'est-ce qu'un endroit sympathique ? Décodage des aménités en aménagement du territoire », compte-rendu des exposés de Pierre Vanderstraeten et Pierre Cox du 30 avril 2014. <http://www.iew.be/spip.php?article6583> et « Aménités : de la relativité du bon aménagement des lieux », analyse critique des différentes sortes d'aménités, agrémentée de deux petits jeux de réflexion. <http://www.iew.be/spip.php?article6460>

Soutenez nos projets en faveur d'une alimentation saine pour tous !

Faites un don !

www.iew.be

La lettre en images

© Hélène Ancion, 18 juin 2014 (pour les deux photos)



Le panneau qui annonce la ruelle Mouchon à Flawinne.



Une auto s'introduit, hélas, dans la ruelle Mouchon...

Capter des images variées de différents lieux du territoire wallon, c'est participer à sa mise en valeur. Ce l'est d'autant plus si ces endroits n'appartiennent pas aux hauts-lieux proclamés beaux, patrimoniaux, remarquables ou exceptionnels. Ainsi, petit à petit, une autre image du territoire se recompose. Ici par exemple, des vues de lieux méconnus que la Wallonie propose, près de chez vous, accessibles en train ou en bus, et réellement dignes d'intérêt. Des images captées non pour susciter un éventuel intérêt touristique mais pour démontrer que la Wallonie regorge d'aménités dont il pourrait s'avérer bon de davantage profiter et de faire profiter les autres. ■

© Benjamin Assouad



Le Bois des Bruyères offre, à quelques minutes de la gare de Waterloo, une plongée dans le vert aussi étonnante que ressourçante. Une aménité remarquable du quartier de la gare de Waterloo.



Ville 30, une condition favorable pour l'émergence d'aménités

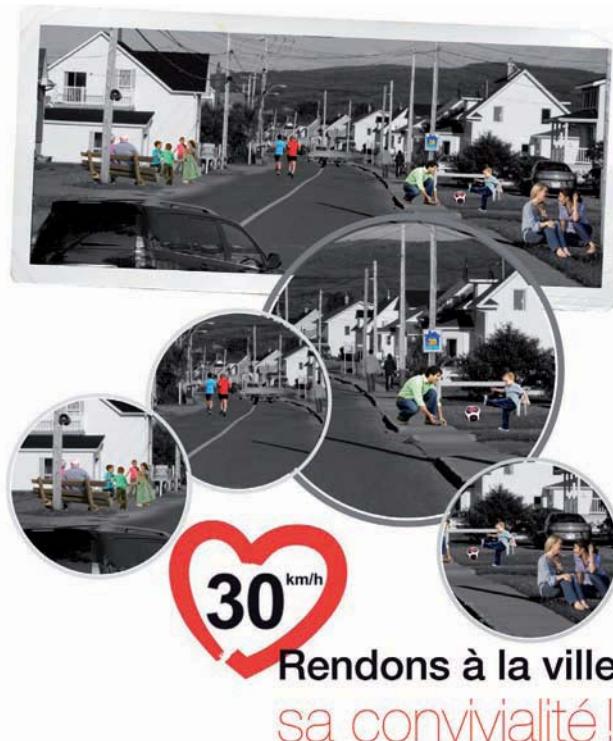
Une aménité peut difficilement être décrite, elle doit avant tout être vécue. Ainsi, en est-il des aménités de mon quartier, de mes aménités... que je vais quand même tenter de vous partager à travers une ballade, notre promenade à Louis, mon fils de 3 ans, et à moi.

Une aménité peut difficilement être décrite, elle doit avant tout être vécue. Ainsi, en est-il des aménités de mon quartier, de mes aménités... que je vais quand même tenter de vous partager à travers une ballade, notre promenade à Louis, mon fils de 3 ans, et à moi.

Nous sortons de la maison. L'espace entre les façades et la voirie est large et non aménagé. Libéré de voitures, c'est un vrai espace de jeux. Je peux lâcher la main de Louis sans trop de stress malgré la vitesse souvent excessive des voitures qui passent sur la chaussée. « *On fait la course ?* » Il part comme à chaque fois se cacher entre les deux grands boîtiers de dérivation électrique, le nouveau et l'ancien toujours en place. Son air surpris quand je le découvre, cette fois encore, dans sa « super » cachette, m'enchante.

A présent, je lui reprends la main. Il fautêtre prudent pour quitter la route et s'engager dans la rue adjacente : pas de trottoir, des voitures qui s'avancent parfois vite pour s'insérer dans la circulation, la haie qui empêche toute visibilité... Ca y est, le danger potentiel est passé, nous marchons côté-à-côte, Louis dans le plat-coulant et moi sur le tarmac. Cette rue est une des entrées du quartier résidentiel voisin. Au-delà, elle mène dans les champs puis les bois. Pas de trafic de transit, les riverains roulent souvent au pas.

Chouette, nous voilà déjà sur le petit parking de l'oculiste ! Là, on peut à nouveau courir, de part et d'autre, en jouant avec les couleurs des pavés qui dessinent des itinéraires. Plus loin, nous atteignons le premier but de la ballade : les chèvres. Elles nous accueillent de loin en bêlant, elles savent que c'est du pain sec qui se trouve



Couverture du dossier réalisé par Inter-Environnement Wallonie sur les avantages pour la ville et ses habitants de limiter la vitesse à 30 km/H. Auteur : Benoit Coumont.

dans notre sachet. Le petit escalier pour accéder à l'enclos, des bouts de bois mal enterrés dans l'herbe de la pente, demande un peu de vigilance. Bravo Louis, tu deviens agile et prudent ! Les chèvres sont heureuses de notre visite, les rires éclatent et s'accompagnent de quelques réprimandes : « *On ne peut pas se disputer, les chèvres !* ». Ensuite, c'est le parcours sur le muret. Ce long muret qui limite les places de stationnement, rarement occupées, le long du terrain de l'internat dont le bâtiment est plus loin. On reprend la main de maman, qui reste en contrebas. C'est quand même haut, une vraie muraille de Chine aux yeux de mon petit Louis.

Arrivés à l'entrée du bâtiment, on s'arrête le nez dans les bacs à fleurs, à respirer la lavande en été et à découvrir des es-

cargots à l'automne. Selon les jours et nos humeurs, la ballade se poursuit, de murets en plat-coulants jusqu'à arriver à la maison au gros chien qui aboie, puis à la prairie des chevaux et, quand nous sommes courageux, nous allons jusqu'au château d'eau pour admirer la vue. Parfois, c'est déjà le moment du demi-tour. Par le petit muret, bien évidemment ! Sur le trajet retour, un arrêt supplémentaire s'impose facilement. C'est le petit sentier piéton qui descend entre deux maisons jusqu'à un rond-point, cul-de-sac d'une autre rue du quartier. On marque notre passage par quelques traces de craie quand on les a emportées, on cherche des escargots dans la haie voisine, on compare la couleur des cailloux qui traînent ou la taille des feuilles tombées. On flâne



Terrain de réflexion

Photo : Jean-Patrice Campion/Ville d'Angers



Angers : le dispositif des Zones 30 va être étendu à toute la ville.

dans cet espace, calme, sans voiture. Je suis sûre que vous pouvez imaginer le retour jusqu'à la maison : le parking de l'oculiste, le carrefour dangereux, la cachette derrières les boîtiers électriques, la course jusqu'à notre porte d'entrée.

La maison que nous habitons, nous l'avons choisie, entre autres, parce qu'elle était à cinq minutes à pied de la gare et à 10 minutes à pied du centre-ville. Nous avons été charmés par la luminosité de l'habitation et le jardin. Nous connaissons le quartier, ses habitants. Mais je n'avais pas imaginé à ce moment-là que les détails qui participeraient à embaumer de petits bonheurs mon quotidien seraient constitués de boîtiers électriques, d'un enclos de chèvres ou encore d'un mur et de parking !

Je pourrais vous parler d'autres détails tout aussi anecdotiques qui animent nos autres promenades dans le quartier, comme par exemple le grand toit plat noir, de plain-pied avec le trottoir, théâtre d'incroyables aventures à travers les flaques, ou le trottoir qui s'arrête net, créant un obstacle presqu'in-surmontable pour le chevalier Louis. Ces éléments de mon environnement de vie, inutiles pour certains, hideux pour d'autres, sont quelque part les aménités de mon quartier ou, plutôt, mes aménités dans le quartier. Car il est fort probable que le vieux monsieur qui y promène son chien ou les deux adolescents qui le sillonnent en vélo de cross y apprécient d'autres choses,

bien différentes.

Finalement, l'aménité dont il est ici question, commune à tous les promeneurs du quartier, n'est-ce pas justement le fait de pouvoir apprécier de s'y balader ? Pouvoir sortir de chez lui, faire le tour du pâté de maison, prendre l'air, redécouvrir sans cesse son environnement, rencontrer des voisins. Cela demande-t-il des aménagements spécifiques ? Trottoirs parfaits ? Escaliers neufs ? Je ne crois pas. En tout cas, ça ne plairait sans doute pas à mon aventureux en culotte courte. Par contre, sans un trafic automobile apaisé et quelques espaces protégés de toute voiture, nos ballades n'auraient pas la même saveur et n'auraient finalement pas lieu. Où serait le plaisir de marcher, dans le bruit et le stress d'un trafic routier intense ?

Si une aménité ne peut être aménagée artificiellement ou créée de toute pièce, par contre, il me semble utile que des conditions puissent être installées pour favoriser l'émergence d'aménités déjà présentes dans l'environnement, multiples et différentes pour chacun d'entre nous. Pour cela, il me semble que la fonction sociale doit primer sur la fonction de transit. C'est le cas dans les zones piétonnes évidemment, mais aussi dans les zones de rencontre limitée à 20km/heure. C'est aussi ce que propose le concept de « Ville 30 », avec lequel j'ai fait connaissance en tant que chargée de mission mobilité chez IEW.

La différence entre une « zone 30 » et une « Ville 30 » est importante. Non limitée à

quelques centaines de mètres, la « Ville 30 » est une large zone où la vitesse dans les rues résidentielles est limitée à 30 km/h avec des axes de transit, en rocade des quartiers, à 50 km/h. Au-delà d'une mesure de sécurité routière, c'est donc la qualité de vie de chacun qui se trouve améliorée. On ne parle alors plus de « route » mais de « rue » et la circulation laisse une place aux échanges sociaux et à la convivialité. Il existe depuis quelques années un mouvement international pour faire des 30 km/h la vitesse par défaut en agglomération (ville30.org). Des villes pilotes comme Graz, Fribourg, Zurich, Lorient, Portsmouth sont devenues des « Villes 30 » où les 50 km/h sont une exception réservée à quelques grands axes. Ces villes ont gagné considérablement en qualité de vie : bruit, trafic, pollution, insécurité ont diminué et la mobilité douce en est sortie largement renforcée. Dans ces villes, les déplacements à pied et à vélo ne sont plus un parcours du combattant.

Rappelez-vous qu'en cas d'accident, la gravité des blessures augmente au carré de la vitesse du véhicule. C'est-à-dire que si la vitesse double, l'énergie cinétique quadruple ! Un piéton renversé par une voiture qui roule à 50 km/h, a 30 % de chances de survie. Elles sont de 90% si la collision se produit à 30 km/h.

Par ailleurs, généraliser le 30 km/h à l'ensemble d'une agglomération assure une meilleure lisibilité de la réglementation et évite les trajets avec une vitesse en dents-de-scie qui consomment davantage de carburant. Et contrairement aux idées reçues, cette réduction n'allonge pas les temps de parcours des automobilistes : en milieu dense, la vitesse moyenne d'un véhicule motorisé est de 18.9 km/h. En déplaçant la limite à 30 km/h, on supprime les pointes et le trajet dure 18 secondes de plus, soit une vitesse moyenne de 17.3 km/h. Alors, ne seriez-vous pas prêt à ralentir pour rendre leur convivialité à nos quartiers ? Nous sommes tous responsables de la mise en œuvre d'une telle mesure et nous en serons les premiers bénéficiaires. Levez le pied : il y a une belle récolte d'aménités dessous !

Juliette Walckiers

Le pan-de-bois, c'est comme les abeilles : beau, utile, en danger

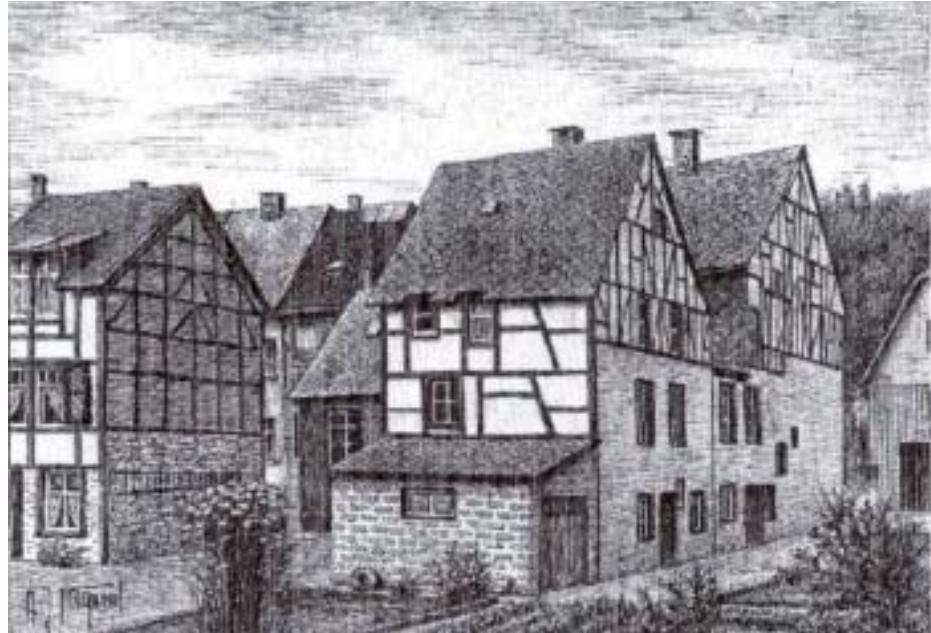
Le « pan-de-bois » consiste à éléver une paroi en formant une ossature avec des poutres de bois puis à remplir ce cadre avec du torchis, c'est-à-dire un mélange terre-paille, souvent agrémenté de fiente de pigeons. « Colombage », le nom commun donné à cette technique en France et en Belgique francophone, évoque ainsi l'intervention des volatiles. Mais « pan-de-bois » convient mieux car est plus universel. En effet, si le mélange de remplissage est exempt de fientes, le terme colombage sera impropre...

Membre du Comité de Sauvegarde du Patrimoine Malmédien, Maxime Metzmacher s'intéresse à la question du pan-de-bois pour tenter de protéger cette technique architecturale. Il livre ici le pourquoi et le comment de cette démarche de conscientisation dont nous espérons qu'elle « fera des jeunes » dans toute la région.

Maxime Metzmacher : En introduction, je voulais vous montrer cette illustration (ci-contre) tirée d'un ouvrage d'Albert Fagnoul car cela permet de visualiser le sujet. Il s'agit de la Maison Cavens, à Malmedy, vers 1970. Elle est aujourd'hui menacée par un projet immobilier.

La Lettre des CCATM : Votre comité a le souci d'appeler les choses par leur nom et tinet ainsi particulièrement à l'usage du terme « pan-de-bois ». Est-ce pour mieux rapprocher les gens d'aujourd'hui et cette technique de construction séculaire ?

MM : Oui et il ne faut certainement pas s'effrayer des aspects techniques car une fois qu'on les a compris, on apprécie d'autant plus la méthode du pan-de-bois. A première vue, c'est pittoresque et charmant mais le pan-de-bois s'avère aussi très efficace : moins coûteux, plus rapide à réaliser, il a su pallier à un manque de pierres et de briques en des périodes trou-



blées où l'approvisionnement par bateau ou par charrette était compliqué ou simplement hors de prix. Le regarder comme un vestige d'une civilisation perdue serait une grave erreur.

David Houbrechts, un chercheur de l'Université de Liège qui a choisi ce domaine de recherche, tirait la sonnette d'alarme en 2007 : « Chaque année voit la disparition d'édifices qui auraient pu être restaurés sans réelle difficulté »...

Le Comité de Sauvegarde du Patrimoine Malmédien, ou SPAM, veut apporter aux citoyens, à l'administration et aux pouvoirs publics des éléments tangibles pour qu'ils prennent conscience à la fois de la valeur de ce type de paroi et de la facilité avec laquelle un artisan bien formé peut la remettre en état pour lui assurer plusieurs décennies de vie supplémentaire. Le comité est convaincu que la restauration, le maintien avec entretien et le remontage valent mieux que les alternatives radicales comme la démolition.

Vous soutenez que cette technique de construction est durable. Quels sont vos arguments ?

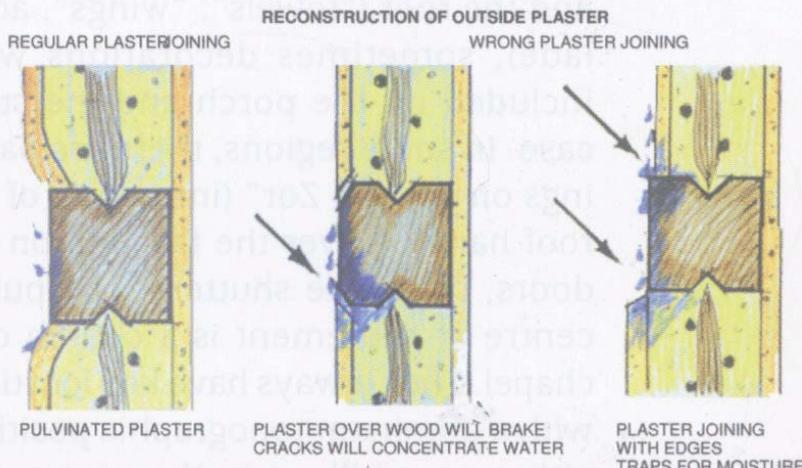
Le pan-de-bois est considéré comme un signe de la fragilité de la bâtie mais les apparences sont trompeuses. Ce système de construction ingénieux s'avère tout au contraire robuste, capable de se maintenir en place pendant plusieurs siècles. De plus, le pan-de-bois se transforme, s'adapte, nous relie avec les générations qui précèdent et celles qui suivront. En 1947, dans « Le pan de bois au Pays de Liège », Albert Putters tordait le cou aux interprétations romanesques et engageait les futurs architectes à considérer cette technique comme un savoir-faire à part entière, digne d'être préservé à ce titre.

La démolition d'un pan-de-bois ne représente pas seulement une perte patrimoniale. Elle constitue aussi une erreur dans le cadre du développement durable. L'ossature est en effet formée de grosses poutres, souvent en chêne. Ces arbres de nos régions qui ont capté le CO₂ pendant des décennies jouent le rôle de puits de carbone. Démolir les parois puis en faire du bois de chauffage rejette alors ce CO₂ dans l'atmosphère. Rénover les maisons en pan-de-bois en



Réflexion de terrain

Illustration : Peter Epinatjeff



Reconstruction of outside façade

Reconstruction du remplissage : à gauche, manière correcte d'adoucir le joint entre bois et torchis; à droite, deux manières incorrecte de réaliser la jointure entre le torchis et la structure de bois.

bâtiments basse-énergie serait plus efficace dans la lutte contre le réchauffement climatique ; leur forme, en général simple et compacte, constitue un atout. Pour le professeur Leturcq, chercheur au CNRS, il vaut mieux conserver le bois le plus longtemps possible plutôt que le brûler. D'après les professeurs Jancovici et Rubio, la séquestration du carbone dans les bois de charpente est une piste à privilégier dans la lutte contre le réchauffement climatique.

Le pan-de-bois existe encore dans de nombreux endroits en Wallonie mais on a parfois l'impression qu'on le regarde comme une méthode de décoration et non de construction. En d'autres mots, qu'il est surtout apprécié pour la « carte postale ».

Sans doute mais si on veut sensibiliser les gens, on ne peut faire l'impasse sur cet aspect pittoresque du pan-de-bois. Lorsqu'il est authentique, il touche un très large public, bien au-delà des connaisseurs en histoire de l'art et archéologie.

Les maisons à pans-de-bois sont présentes sur le territoire wallon en particulier dans le sud-est de la province de Liège, en Famenne et dans de nombreux villages du Luxembourg. Elles sont, hélas, de plus en plus souvent détruites parce que les propriétaires ou les promoteurs im-

mobiliers n'y voient que des structures vieillottes. De son patrimoine architectural, le Wallon fait trop peu de cas ! Faute de connaître le rapport coûts-bénéfices à court et long termes, certains propriétaires laissent leurs biens se dégrader ou favorisent leur dégradation dans l'espoir d'obtenir un permis de démolition.

De nombreuses parois en pans-de-bois subsistent aussi en milieu urbain, en tant que cloisons intérieures ou comme façades latérales ou arrière, notamment à Liège, Namur, Verviers, Malmedy... Elles sont aujourd'hui menacées par des chantiers de construction d'annexes, par la modification du volume principal ou par d'autres transformations. Une démolition invisible, doublement pernicieuse. Comme le souligne Nicolas Rochet, d'Espace-Environnement : « *L'attente citoyenne n'est pas de figer l'architecture et la ville mais d'aller vers plus d'innovations de qualité. La ville peut changer, s'adapter, mais en la revalorisant c'est-à-dire en refusant la politique de la « table rase » ou de l'appauvrissement de la richesse architecturale* ». Pourquoi la démolition vaudrait-elle mieux qu'une remise en état ? Il n'y a pas d'argument qui tienne la route. Ces maisons constituent un atout indéniable pour le développement du tourisme en Wallonie. Nous n'avons aucun intérêt à les détruire ou à les laisser se dégrader.

En fait, on admire les fermes allemandes, bourguignonnes ou alsaciennes quand on est en vacances ou en voyage d'études mais chez nous, on laisse passer les bulldozers !

Beaucoup de ces biens – surtout les façades principales ou les façades à rue – sont repris à l'Inventaire du Patrimoine Monumental de la Belgique. Ils sont souvent situés dans un « centre ancien protégé » et c'est d'ailleurs leur présence qui a permis de caractériser le degré d'intérêt architectural et patrimonial de ces centres jusqu'à leur valoir cette appellation.

Or, face à des demandes de permis pour démolir ces structures, les communes ne prennent pas systématiquement la peine d'enquêter sur leur intérêt patrimonial. L'absence de classement sonne pour elles comme une preuve du manque de valeur du pan-de-bois et elles accordent l'autorisation de le détruire. Alors qu'à l'opposé, elles pourraient fournir au demandeur, en amont de sa demande de permis, des indications sur la valeur du pan-de-bois afin qu'il envisage son projet avec une intégration vivante de cet élément constructif, sans « muséifier » mais dans un vrai souci commun du développement durable.

■ Propos recueillis par Hélène Ancion

Pour en savoir plus :

Le Comité de Sauvegarde du Patrimoine Malmédien, ou SPAM, a été constitué il y a un an pour protéger des pans-de-bois menacés par des projets urbanistiques. Il a lancé une pétition pour la sauvegarde de ce patrimoine et réagi contre un projet de construction dans le centre ancien dit « protégé » de Malmedy d'un immeuble impliquant la destruction d'une maison en pans-de-bois reprise au Patrimoine monumental de la Belgique.

Le SPAM vient de présenter aux autorités malmédiennes un document reprenant un éventail de démarches que la commune pourrait s'engager à suivre. Ce plaidoyer, qui contient une bibliographie fouillée, est consultable sur le blog du comité : <http://terreetbois.wordpress.com/infos/>



L'accès au vert, une aménité de premier plan (mais souvent bien loin de tout train ou bus)

Aller promener, faire du vélo ou réaliser toute autre activité de plein-air, au vert. Profiter d'un peu de verdure et de grands espaces si peu présents dans les centres urbains ou les périphéries pavillonnaires. S'offrir une immersion au cœur de la forêt, des pâtures ou des fagnes, en tout cas dans une parcelle du territoire peu marquée, en apparence, par la patte de l'homme. Vouloir se mettre au vert... et souhaiter le faire sans voiture. Stop ! N'y pensez pas ! En Belgique comme ailleurs, tout porte en effet à croire que cette éventualité n'a jamais traversé l'esprit des organisateurs des transports publics. Utiliser le bus, le tram ou le train, ça va pour rejoindre son lieu de travail ou son école mais ça ne semble pas vraiment imaginable pour toute autre finalité. Et le postulat est tellement bien ancré dans la tête de ces décideurs qu'année après année, les politiques de transports publics orientent et réorientent les réseaux et les dessertes en fonction quasi unique des bassins de collecte des travailleurs et des centres d'emploi.

Pourtant, quand on souhaite rejoindre un coin de nature, on le fait parce qu'on souhaite, consciemment ou inconsciemment, vivre un tant soit peu, quelques intervalles de son temps, d'une manière plus simple, moins gênée par la lourdeur matérielle et artificielle de la société moderne, sur des bases en définitive plus durables. Il apparaît dès lors particulièrement paradoxal que quasiment rien ne soit fait en ce sens dans nos stratégies d'aménagement du territoire et de mobilité où le credo reste « *le bus, le tram, le train, c'est pour se rendre à son travail, et sûrement pas pour aller flâner* ».

Aujourd'hui, quiconque veut aller se détendre au vert devra quasiment toujours recourir à la voiture, quelles que soient ses bonnes intentions de durabilité. Et ce ne sont malheureusement pas les quelques initiatives heureuses mais si rares, dévelop-



Les Hautes-Fagnes, aux confins orientaux de la Wallonie. Un des espaces naturels du territoire les plus remarquables, pourtant quasi inaccessible en transports publics

pées surtout côté flamand, qui changent vraiment la donne.

Il y a certes le système « *fiets&trein* » qui permet la location, jumelée au ticket de train, de vélos à prix attractifs dans des gares localisées au milieu d'espaces naturels de qualité comme Puurs, départ d'un beau parcours sur les berges de l'Escaut, ou Hasselt, au cœur du fantastique réseau cyclable des vergers du Limbourg. Il y a aussi les promenades répertoriées à l'initiative de la SNCB et de « *Groene Halte* » pour cheminer de gare en gare tout au long d'un parcours au vert. Il y a encore la si adéquate « promenade verte » bruxelloise, qui propose de réaliser une boucle au vert autour de la Région capitale à partir de différents arrêts de transports publics. Mais aussi bienvenues soient-elles, ces initiatives s'apparentent plus à des cache-misère qu'à des alternatives suffisantes à l'utilisation de la voiture pour accéder au vert.

Il paraît ainsi des plus extravagants que les deux espaces naturels sans doute les plus emblématiques du nord et du sud du pays, à savoir le Parc National de Haute Campine et le Parc Naturel des Hautes-Fagnes, demeurent quasi inaccessibles en transports publics pour la plupart des Belges en raison des temps de parcours, des dessertes, des fréquences, des cor-

respondances.

Au-delà de la contradiction environnementale réelle de ne pouvoir aller au vert qu'en voiture, il y a sûrement dans cette situation une autre contradiction, au moins aussi dérangeante. Posséder ou utiliser une voiture représente un coût que tous les foyers ne peuvent pas se permettre. Les transports publics jouent, en cela, un réel rôle d'intégration des personnes les plus démunies dans la diversité de la vie sociale. Grâce à des tickets de bus bon marché, tout le monde peut se permettre de prendre un travail de l'autre côté de la ville ; grâce à des tickets de train économiques, tout le monde peut se permettre d'aller profiter d'expositions et de spectacles à Liège, Bruxelles ou Anvers. Les transports publics devraient pouvoir garantir un même accès démocratique aux espaces verts et autres grands espaces du territoire. Ce n'est pas le cas en l'état, par la faute d'un manque de lignes de transports ad hoc, de temps de parcours inacceptables, d'un nombre insuffisant d'arrêts TEC ou SNCB près de sites naturels, d'une promotion inexistante des rares trajets possibles, de la fermeture le week-end de nombreuses petites gares situées près de ces sites.

Benjamin Assouad

« *Mon train, ma liberté.* »
Des horaires de train par et pour vous !

Aidez-nous à préparer le rail belge de demain !

Rendez-vous sur KissKiss BankBank

<http://www.kisskissbankbank.com/mon-train-ma-liberte-des-horaires-de-train-par-et-pour-vous>



Inscrivez-vous sans tarder, les places sont limitées.

Informations et inscription : www.iew.be