

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE

CRÉER LES VILLES NOUVELLES LES PLUS HUMAINES D'EUROPE

Février 2014

JEREMY DAGNIES - CONSEILLER AU CEPSS





RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE

CRÉER LES VILLES NOUVELLES LES PLUS HUMAINES D'EUROPE

Février 2014

JEREMY DAGNIES - CONSEILLER AU CEPESS

LE CEPESS REMERCIE CHALEUREUSEMENT
LES NOMBREUX EXPERTS ET
PERSONNALITÉS ACADÉMIQUES QUI ONT
ÉTÉ CONSULTÉS POUR LA RÉALISATION DE
CETTE ÉTUDE ET QUI SOUHAITENT RESTER
ANONYMES PAR SOUCI DE NEUTRALITÉ.



Introduction

Tout au long de l'Histoire, l'être humain a transformé les territoires, au gré des besoins qu'il fallait satisfaire, des innovations ou encore de la vision du monde et du mode d'organisation de la société qui ont dominé chaque époque : stratification sociale, protection militaire et expression du pouvoir politique durant le moyen-âge, la renaissance et le début de l'époque contemporaine; fonctionnalités économiques dès le 18ème siècle et la révolution industrielle ; émancipation sociale jusqu'aux années 60 ; liberté et personnalisation de l'habitat depuis 1968, qui ont ensuite glissé progressivement vers une vision plus fermée et individualiste où l'habitat doit être hermétique vis-à-vis du voisinage (tranquillité) et mieux sécurisé ; performance environnementale et énergétique à l'époque du développement durable.

Parce que nous constatons que la qualité de la vie tend aujourd'hui à se détériorer, et que les liens humains se fragilisent, il est indispensable de proposer un nouveau mode d'habitat, un habitat que nous qualifierons d'humain, qui soit conçu et agencé de manière à favoriser les relations entre les personnes, à améliorer la qualité de vie, à générer un véritable bonheur partagé et à garantir aux générations futures une vie encore meilleure que la nôtre.

La Wallonie doit aujourd'hui faire face à une conjonction, sans précédent, de défis économiques, environnementaux et démographiques. Certains choix doivent être posés et détermineront la force et la qualité de notre développement. Parallèlement, le monde bouge et invite les villes à redevenir de véritables pôles générateurs de croissance et de prospérité, tant pour leur centre que pour leur périphérie semi-urbaine ou rurale. Nos Etats voisins réinvestissent de plus en plus dans la ville, notamment à travers de grands projets urbains.

A l'heure des 40 ans de Louvain-la-Neuve, pourquoi ne pas avoir l'audace de créer de nouvelles villes en Wallonie? Quel visage devrait avoir cet ensemble urbain pour incarner le développement humain et devenir une ville avant-gardiste susceptible de servir d'exemple au niveau international? Tel est l'objet de la présente étude.

Le CEPESS a tout d'abord dressé un bref état des défis que la Wallonie est amenée à relever dans les prochaines années. Le contexte montre en effet que la conjonction de plusieurs défis et leur ampleur respective requiert des réponses ambitieuses et audacieuses. Et parmi celles-ci, l'idée de créer une ou plusieurs villes nouvelles.

Nous poursuivrons ensuite par l'analyse de différentes formes que peut prendre l'implémentation d'une nouvelle ville, ainsi que les conditions nécessaires pour en favoriser le succès. Après avoir identifié quelques dimensions qui concourent au caractère humain de la ville à créer, nous terminons notre réflexion par la définition de zones d'intérêts en Wallonie susceptibles d'accueillir une ville nouvelle, sur base de plusieurs critères objectifs.

1. DES DÉFIS IMPORTANTS POUR LA WALLONIE

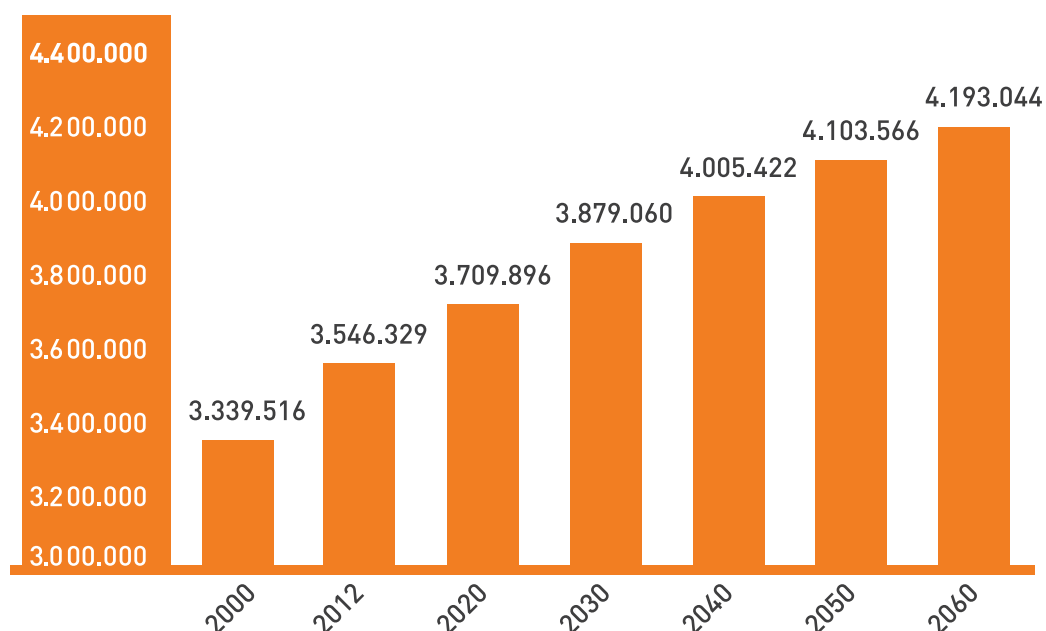
1. DES DÉFIS IMPORTANTS POUR LA WALLONIE

A. 330.000 NOUVEAUX HABITANTS À L'HORIZON 2030

Entre 2000 et 2012, la population wallonne est passée de 3,34 millions d'habitants à environ 3,55 millions¹. Selon le Bureau fédéral du plan, dans les 20 prochaines années, la pression

démographique va s'accroître, puisque nous devrions compter 3,71 millions de Wallons en 2020 et 3,88 en 2030. Cela fait donc plus de 330.000 personnes supplémentaires qui résideront en Wallonie d'ici 2030 et qui devront trouver un logement.

Figure 1 - Perspectives de la population de la Wallonie d'ici 2060 (Bureau fédéral du Plan, 2013)



Si cette croissance démographique est relativement stable depuis les années 70, d'autres facteurs sont susceptibles de faire peser l'augmentation de la taille de la population sur la demande de logements. Nous pensons notamment à l'évolution de la taille des ménages, car la proportion de personnes vivant seules au sein de la population tend à s'accroître. Les ménages ont leur premier enfant plus tard qu'autrefois, la taille moyenne des familles s'est réduite, et l'allongement de la vie fait que la proportion de ménages âgés sans enfant augmentera significativement

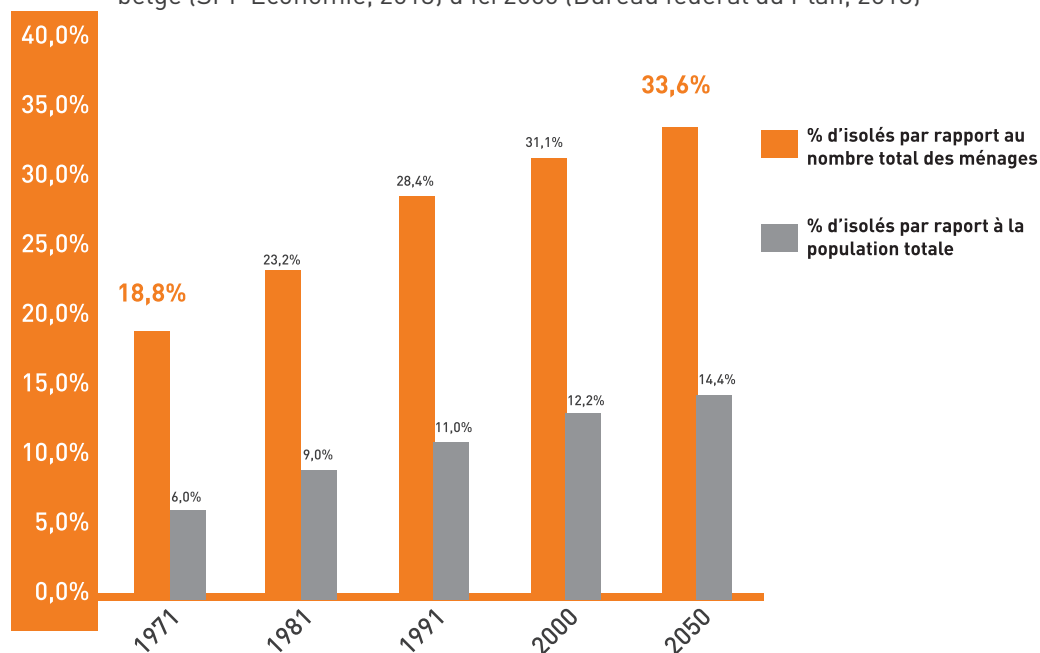
dans les années à venir. Sans une création suffisante de nouveaux logements, tout cela va tirer les prix vers le haut.

En Wallonie un ménage comptait en moyenne 2,49 personnes en 1991. Un peu moins de vingt ans plus tard (2008), ce chiffre est tombé à 2,30², et cette baisse devrait se poursuivre dans les années à venir, si les tendances observées jusqu'à présent demeurent inchangées quant au nombre moyen d'enfants par ménage, à la proportion d'isolés parmi l'ensemble des ménages et à l'allongement de la vie.

1. Bureau Fédéral du Plan, Perspectives de la population 2012-2060, mai 2013.

2. SPF Economie, Taille moyenne des ménages privés au 1er janvier, par année (1991 - 2008) et par région, page web consulté le 26/06/2013 : <http://statbel.fgov.be/fr/statistiques/chiffres/population/structure/menages/taillemoyen/>

Figure 2 - Evolution de la part des isolés dans le total des ménages et de la population belge (SPF Economie, 2013) d'ici 2060 (Bureau fédéral du Plan, 2013)



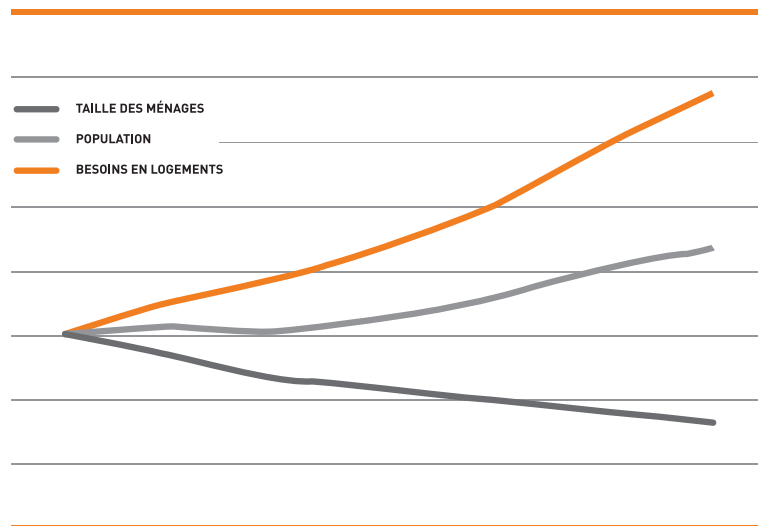
Alors que les isolés ne représentaient qu'un ménage sur cinq en 1971, la part est aujourd'hui d'un tiers. En 2009, 14,4% de la population totale vivait seule pour à peine 6% en 1971. L'évolution de la taille des ménages nous invite à repenser notre mode d'habitat, par exemple, en ajustant de manière plus adéquate la superficie occupée, la surface habitable et les caractéristiques du bâti, en vue de mieux répondre, et plus facilement, aux besoins et

aux moyens financiers des personnes, en fonction de leur cycle de vie et des aléas de l'existence.

Comme exposé précédemment, la combinaison de la croissance démographique à la réduction de la taille des ménages engendre une hausse substantielle du nombre de nouveaux ménages. La figure suivante illustre cet effet d'accélération.

Figure 3 – Evolution de la taille des ménages, de la population et du nombre de logements nécessaires en Wallonie (1970 = indice 100)

[Source : SPF Economie. Traitement des données et projection en 2020 et 2030 par le CEPES]

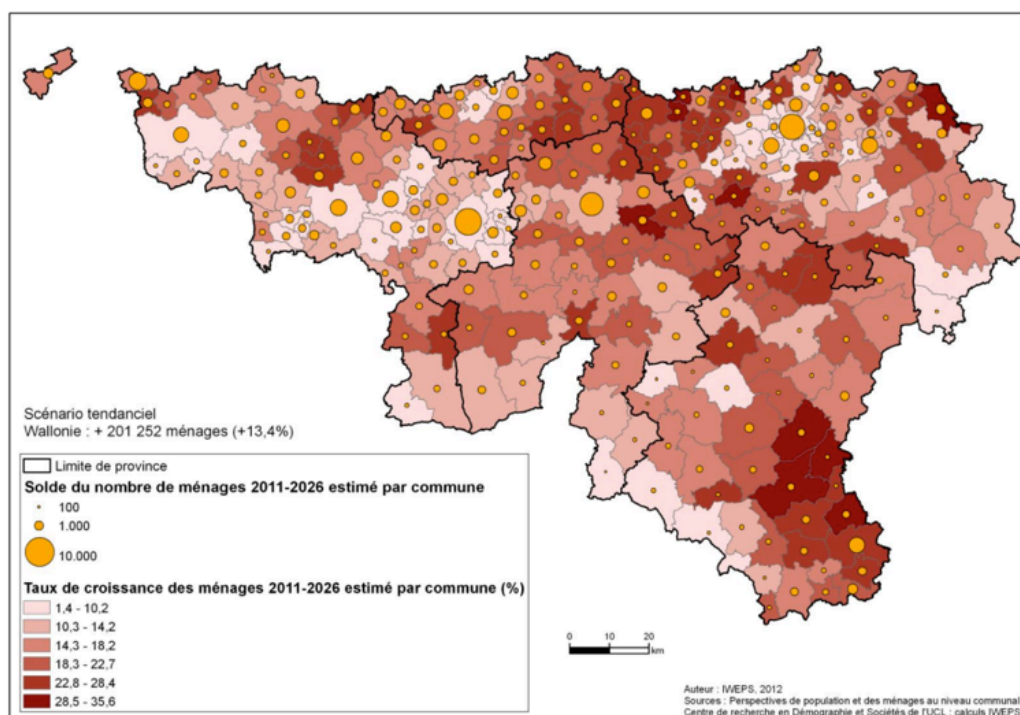


Ce phénomène marque la démographie wallonne depuis 20 ans puisque 224.897 ménages supplémentaires ont été comptabilisés entre 1990 et 2010 en Wallonie³. Selon l'IWEPS, d'ici 2026, ce ne sont pas moins de 201.252 nouveaux ménages qui éliront domicile sur le territoire wallon, dont plus de la moitié seront des isolés (117.000). Si les données utilisées par l'IWEPS datent d'avant la révision des projections du Bureau Fédéral du Plan (légère révision à la baisse de la croissance démographique en Wallonie), il est plus que probable que le nombre de nouveaux ménages wallons avoisinera malgré tout les 200.000 à l'horizon 2030.

Toutes les communes wallonnes seront concernées par cette évolution. Mais certaines d'entre elles devraient faire face à une pression démographique beaucoup plus importante. Ces communes concernent les grandes villes wallonnes, le nord de la province du Hainaut et la partie occidentale du Brabant-wallon. En termes relatifs (c'est-à-dire proportionnellement à la taille actuelle de leur population), les communes situées au sud-est de la province du Luxembourg, les communes avoisinantes d'Ath, ainsi l'axe Waremme-Hannut-Orp-Jauche connaîtront une croissance démographique plus importante.

Figure 4 - Evolution du nombre de ménages entre 2011 et 2026

(figure tirée d'une étude de l'IWEPS, 2013)

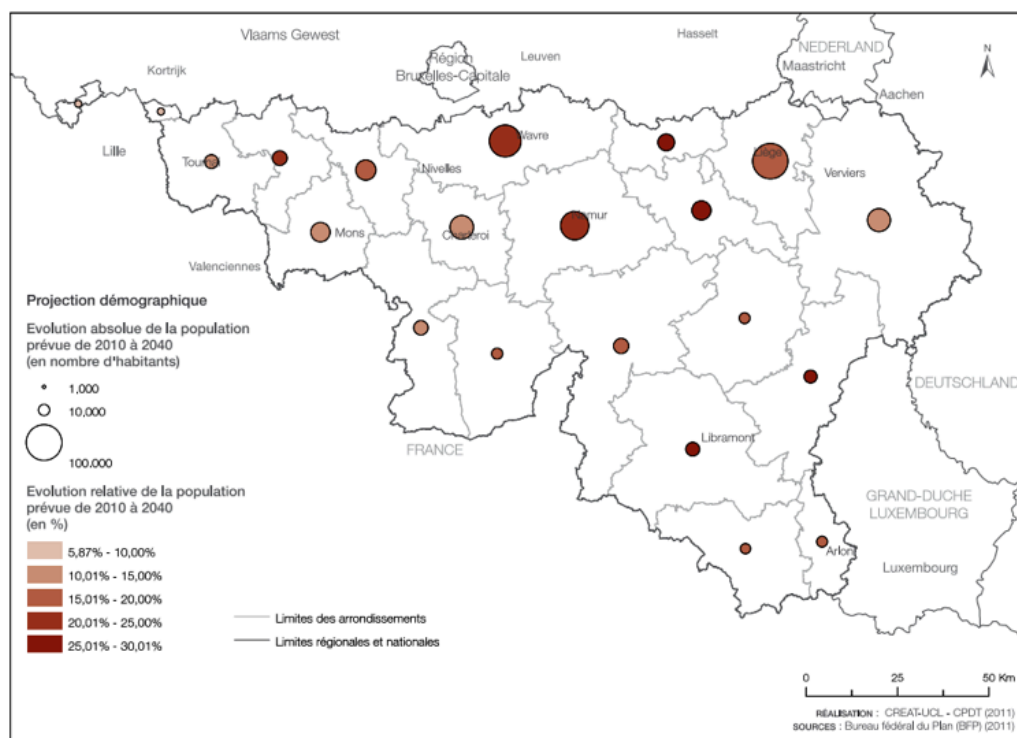


Une autre projection réalisée par l'UCL (CREAT) et la CPDT nous montre l'évolution démographique par arrondissement d'ici 2040. De nombreux arrondissements connaîtront une

hausse de leur population d'au moins 10.000 habitants mais pouvant aller jusqu'à plus de 50.000 habitants.

3. Charlier Julien, Reginster Isabelle et Debuissson Marc, Perspectives communales de population à l'horizon 2026 et aménagement du territoire : Exercice d'estimation de consommations résidentielles d'espace en Wallonie suivant trois scénarios, mars 2013.

Figure 5 - Projection à l'horizon 2040 de la croissance démographique par arrondissement



B. PLUS D'ENFANTS ET PLUS D'AINÉS DANS LES PROCHAINES ANNÉES

A ces perspectives quantitatives, il convient d'y ajouter quelques dimensions plus qualitatives. Avec l'allongement de la durée de vie, le nombre de personnes de 65 ans et plus va connaître une croissance soutenue d'ici 40 ans passant de 592.000 en 2012 à 845.000 en 2030 (+253.000), puis 957.000 personnes en 2040 (soit encore 112.000 personnes de plus de 65 ans supplémentaires rien qu'entre 2030 et 2040)⁴. Cette catégorie d'âge aura presque doublé d'ici 2060. Quant à la population des plus de 85 ans, soit 83.600 personnes à l'heure actuelle, elle augmentera de +/-20.000 personnes d'ici 2030, de 60.000 personnes en plus de 2030 à 2040 et encore 50.000 personnes supplémentaires de 2040 à 2050. La croissance

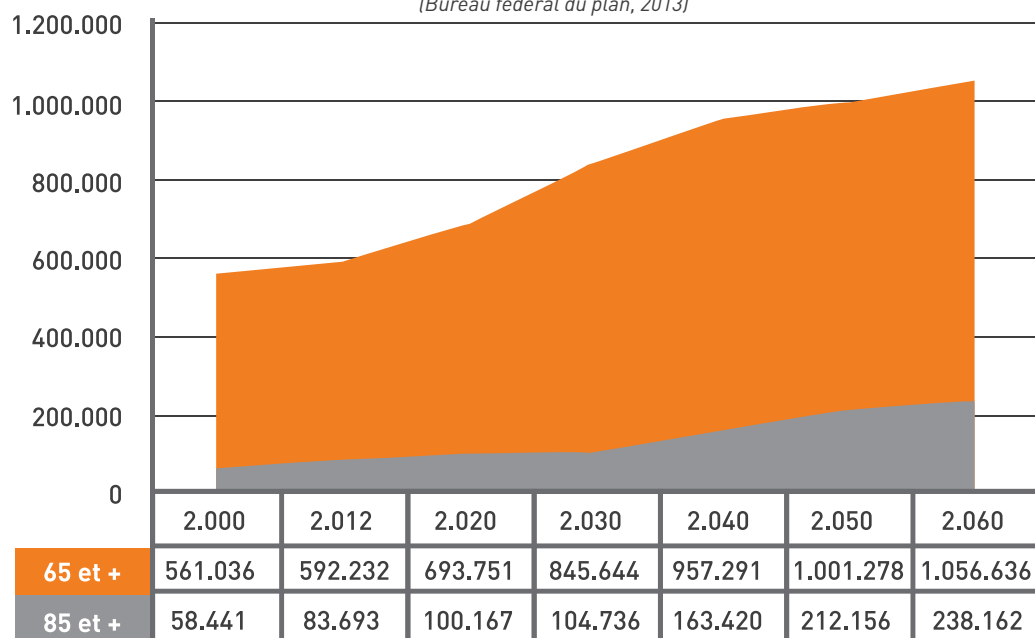
se poursuivra ensuite pour atteindre près de 240.000 wallons âgés de 85 ans et plus, soit un triplement de l'effectif entre 2012 et 2060.

L'état de santé, le degré de dépendance et la tendance à l'isolement de cette catégorie de la population nécessite des réponses politiques adaptées en termes de conception et de localisation de l'habitat ainsi que d'aménagement du territoire. Le but est de maintenir le plus longtemps possible la qualité de vie de la personne et le libre choix de son milieu de vie.

4. Bureau Fédéral du Plan, *Perspectives de la population 2012-2060*, mai 2013.

Figure 6 – Perspectives de la population wallonne d'ici 2060

(Bureau fédéral du plan, 2013)



Plus en amont du cycle de vie, la croissance démographique soutenue exercera une pression substantielle sur la demande de places auprès des milieux d'accueil et scolaires. Alors qu'en Wallonie, la catégorie d'âge 0-14 ans a légèrement augmenté entre 2000 et 2012 (+6.548 enfants), 25.247 enfants supplémentaires de cette tranche d'âge sont attendus d'ici 2020⁵, puis encore environ 15.000 enfants de plus entre 2020 et 2030 sur le territoire wallon. Plusieurs communes wallonnes seront en pénurie de places disponibles dans leurs écoles à l'horizon 2020 (Mouscron, Peruwelz, Erquennes, Couvin, La Hulpe, Fleurus, Crisnée, Paliseul, Neufchâteau, Habay ou Vielsam). Ces perspectives constituent une opportunité de créer de nouvelles structures d'accueil et scolaires, judicieusement localisées, susceptibles de répondre à la demande et de créer de nouveaux emplois.

C. UN DÉFICIT DE L'OFFRE DE LOGEMENTS PAR RAPPORT À LA DEMANDE

Depuis quelques années, la Wallonie produit annuellement en moyenne 14.000 nouveaux logements⁶ (nouvelles constructions et rénovations/démolitions), ce qui pourrait être suffisant pour satisfaire les nouveaux ménages (environ 11.000 chaque année).

Il faut toutefois rappeler que la Wallonie a accumulé un déficit de l'offre jusqu'en 2006, de sorte que le nombre de logements par 1000 ménages reste relativement faible (environ 1050 unités).

Or, en tenant compte de la demande de secondes résidences et de kots d'étudiants, il n'y a pas assez de logements créés annuellement, puisqu'il manque annuellement jusqu'à 2.000 unités de logements pour véritablement coller à la demande⁷. Ceci signifie que la Wallonie n'arrive pas pour l'instant à combler le déficit

5. Idem

6. Albrecht Johan et Van Hoofstat Rob, Pénurie d'habitat – Vers une rénovation de la politique du logement, Roularta Books, Zellik, 2011 - www.itinerainstitute.org/upl/1/fr/doc/Itinera_FR_DEF_LR.pdf

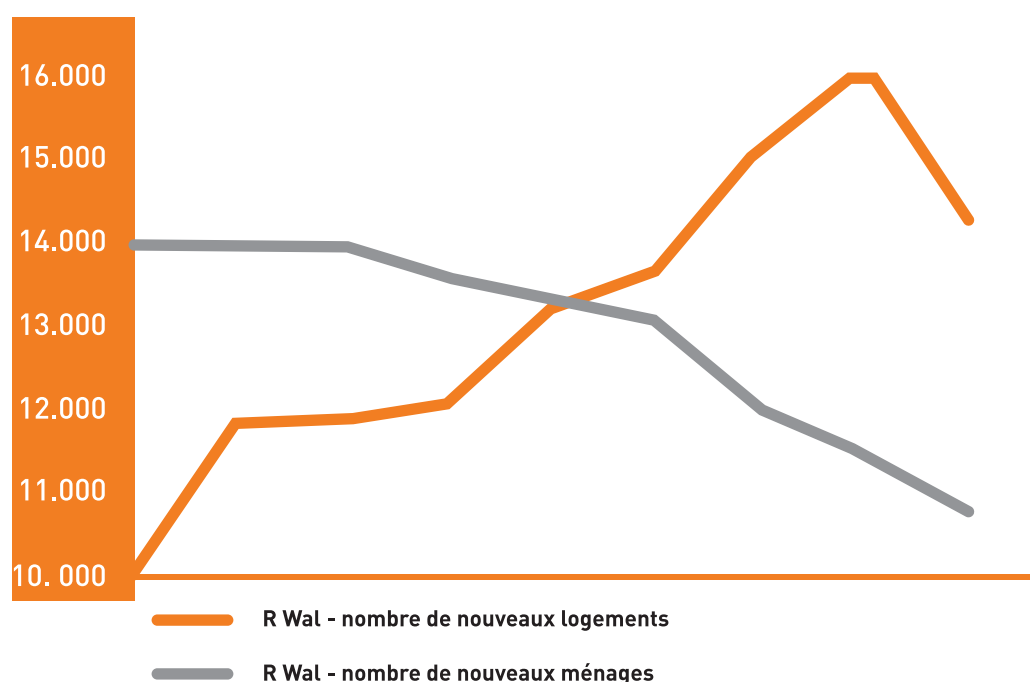
7. Idem

DES DÉFIS IMPORTANTS POUR LA WALLONIE

de l'offre et détendre son marché immobilier. Sachant que les perspectives démographiques vont tirer vers le haut cette demande dans les prochaines années, sans une politique ambitieuse et audacieuse, cet écart risque d'encore davantage se creuser (le déficit pourrait atteindre les 8.000 logements par an)⁸.

Certes, des différences notables existent entre

arrondissements, voire entre communes, mais la situation permet de mieux comprendre la pression immobilière qui s'exerce sur la Région, une pression d'autant plus forte que la proximité de l'agglomération bruxelloise, du Grand-Duché du Luxembourg, et dans une moindre mesure, de Lille-Métropole, affectent également la demande et donc les prix.



Une dynamique de construction de logement d'envergure doit donc être amorcée rapidement, en Wallonie. Or, certains obstacles risquent bien de freiner cette dynamique, notamment la raréfaction des terrains, nous y reviendrons, les contraintes administratives liées aux permis de construire et enfin le secteur de la construction.

Celui-ci, parmi les différentes branches d'activité économique, a le plus souffert de la crise, avec de très nombreuses faillites et pertes d'emploi depuis 2012 et commence tout juste à sortir de ce marasme.¹⁰

8. CPDT, *Diagnostic territorial de la Wallonie. L'habitat et les services*, 2012.

9. Manceaux Julien, *Le marché immobilier belge face aux défis démographiques*, dans ING, *Economic Research*, octobre 2011.

10. Confédération Construction, *Baromètre de la construction*, juillet 2013.

<http://www.confederationconstruction.be/PressCommunication/Nombre%20de%20permis%20de%20b%C3%A2tir%20en%20hausse.pdf>

Tableau 1 – Synthèse de la situation immobilière en Wallonie en 2010*(Estimation CEPESS, données BFP, IDD, IWEPS, ING, ITINERA INSTITUTE)*

2010	WALLONIE
Indice de pression immobilière (# logements existants / 1000 ménage)	1.050
Nouveaux ménages / an	11.000
Nouvelles constructions / an	13.000
Reconversions -démolitions / an	+ 1.000
Création nette de logements / an	14.000
Rapport offre-demande	3.000
Affectation en 2nd résidences et kots... / an	+/- 4.000
Rapport offre-demande réel	- 1.000

D. 380.000 HABITATIONS À CRÉER D'ICI 2030

Nous avons réalisé une estimation des besoins en création de logements d'ici 2030, en tenant compte du déficit de logements et des projections démographiques. On peut estimer à environ 192.000 le nombre de nouveaux ménages qui vivront à Bruxelles et en Wallonie d'ici 2030. Il faut encore intégrer la demande de kots et résidences secondaires, soit 64.000 logements supplémentaires. Ce sont donc approximativement 256.000 habitations que nous devons créer pour juste satisfaire les nouveaux ménages et la demande de résidences secondaires.

Sur base du rythme actuel de création nette de logements, la Wallonie peut espérer produire 224.000 habitations, soit 30.000 de moins que le nombre de logements nécessaires, selon nos estimations.

Rappelons enfin que la situation immobilière est très tendue en Wallonie, avec 1.050 logements par 1.000 ménages. Or, il est nécessaire de disposer d'un excédent de logements suffisant afin d'intégrer la demande de résidences secondaires, les logements momentanément vides à l'occasion d'une mise en location ou d'une vente. Si nous souhaitons détendre les marchés, nous devrions même aller au-delà de l'objectif de 256.000 nouvelles habitations à créer d'ici 2030. A titre illustratif, pour tendre vers la situation flamande (théoriquement moins tendue, puisque correspondant à 1120 logements par 1.000 ménages), il faudrait encore construire 104.000 habitations en Wallonie, ce qui porterait le nombre total de logements à créer en 16 ans à 360.000 unités. La création de logement devrait toutefois se concentrer sur les zones à forte pression immobilière, et s'opérerait à un rythme raisonné.

Tableau 2 – Nombre d’habitations à créer entre 2014 et 2030 pour détendre les marchés immobiliers
(Estimation CEPESS, données BFP, IDD, ING, ITINERA INSTITUTE)

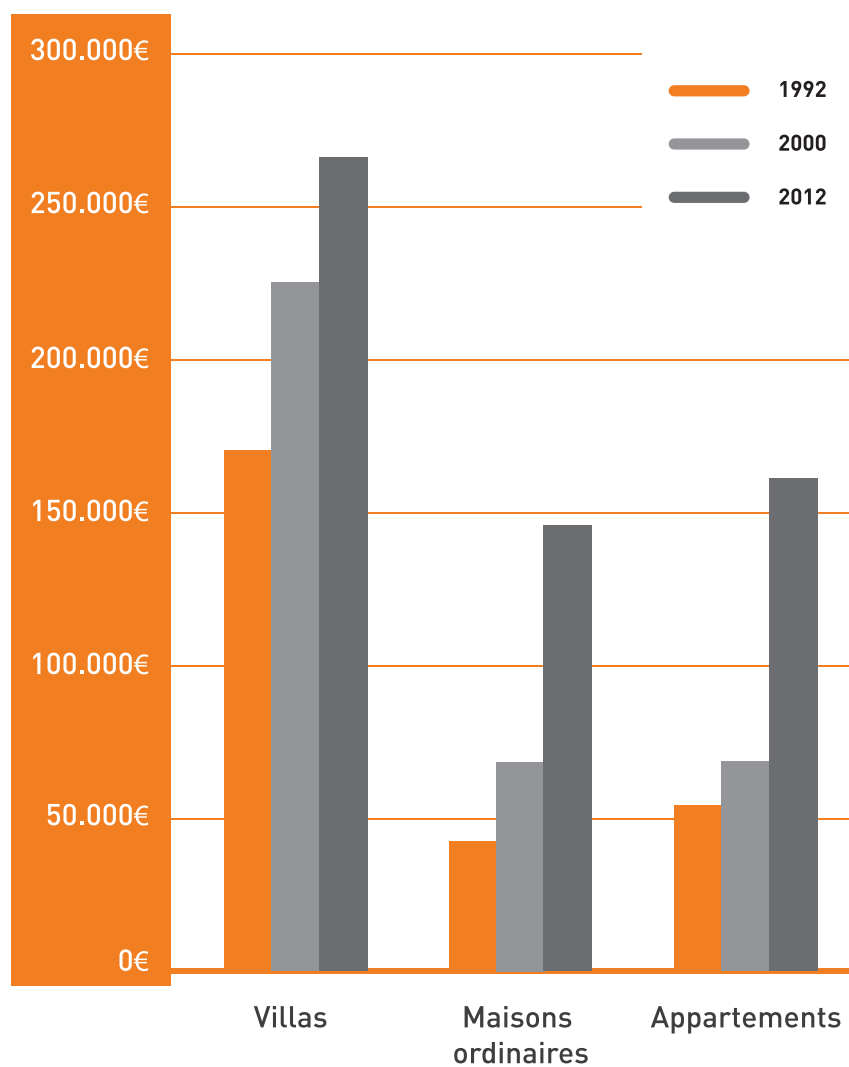
2014/2030	WALLONIE
Nombre de nouveaux ménages	192.000
Demande de résidences secondaires	64.000
Total	256.000
Nombre de logements qui seraient créés au rythme actuel	224.000
Solde à couvrir	32.000
Détendre les marchés en créant plus de logements (hypothèse: rattraper le niveau de la Flandre de 1120 logements / 1000 ménages)	104.000
Total avec rattrapage	360.000

E. UNE HAUSSE VERTIGINEUSE DU COÛT DU LOGEMENT

L'évolution du coût de l'habitat, tant sur le marché acquisitif que locatif, est en hausse depuis plusieurs années. De plus, comme nous l'avons souligné, la pénurie de logements pourrait

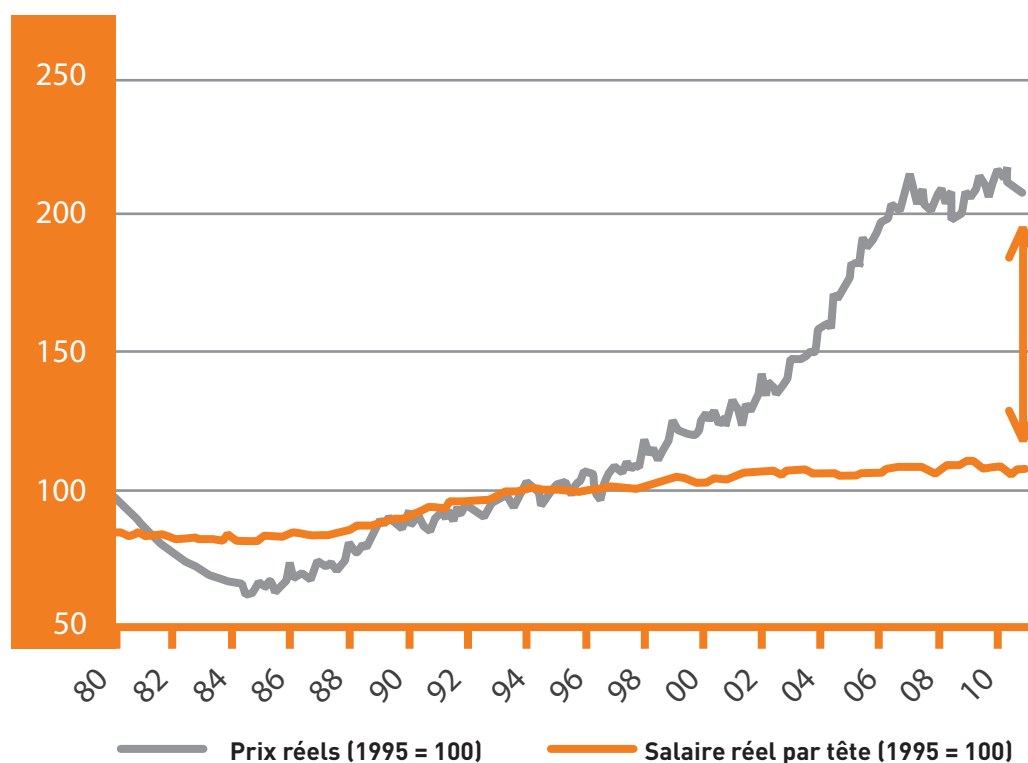
s'aggraver avec le boom démographique, ce qui renforcerait la tendance haussière des prix de l'immobilier. Or, nous ne pouvons vivre une vie de qualité si nous n'avons pas accès, à un prix juste et raisonnable, à un habitat de qualité, localisé dans un milieu de vie de qualité.

Figure 8 – Evolution des prix moyens des habitations (SPF Economie, 2013)



Comme le montre la figure précédente, en Wallonie, le prix des maisons ordinaires et des appartements a été multiplié par deux en 10 ans, et par trois en 20 ans. En tenant compte de

l'inflation, nous pouvons constater que l'évolution des salaires n'a pas compensé la hausse des prix immobiliers, qui s'accélère à partir de l'année 2000 (figure 16).

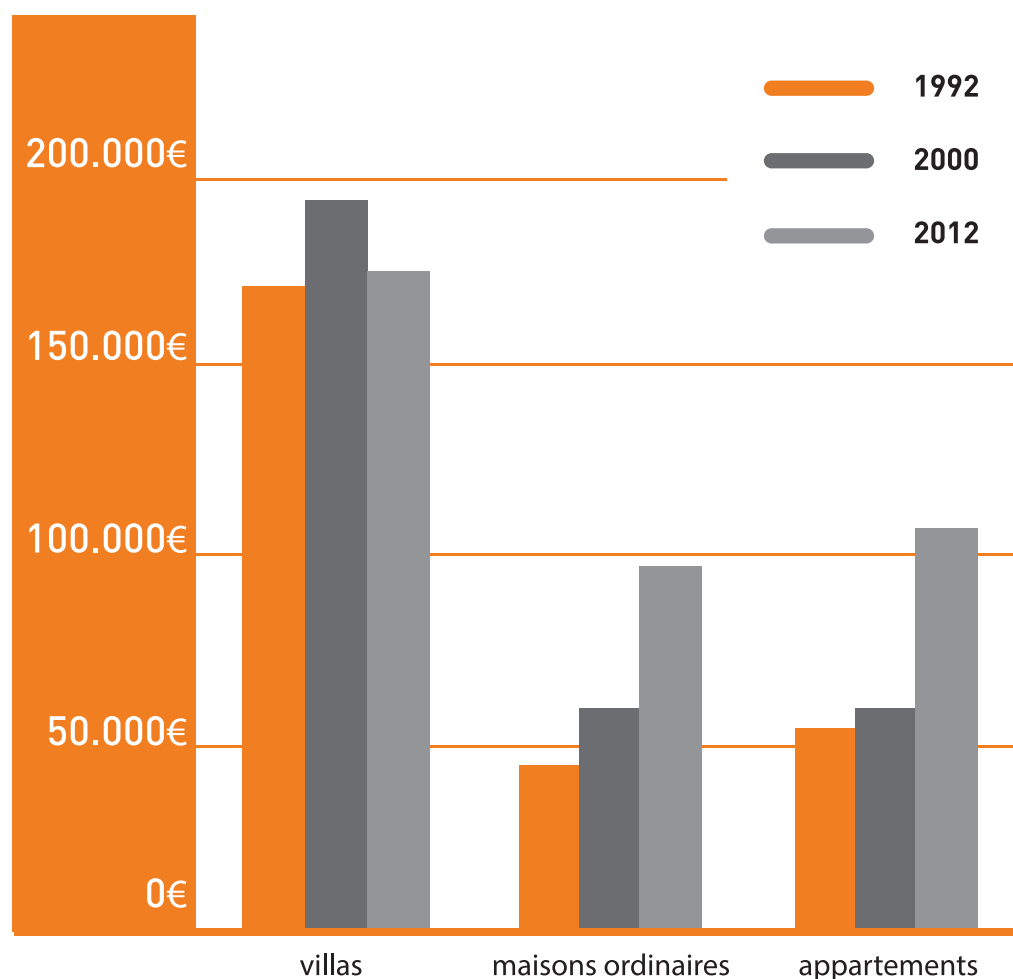
Figure 9 – Evolution des prix réels sur le marché immobilier belge et des salaires réels(source : BNB, GSIE. Tableau publié par ING, 2011)¹¹

Si nous reprenons les chiffres présentés dans la figure 14 en tenant compte de l'inflation, nous pouvons constater que les prix réels de l'immobilier ont surtout augmenté entre 2000 et 2012. La qualité des logements s'est certes améliorée et le coût brut de la construction (matériaux, métiers...) est plus élevé qu'autrefois. Les éléments qui expliquent cette situation sont également liés à d'autres facteurs comme la

valeur refuge que représentent les placements immobiliers en temps de crise boursière, la baisse des taux d'intérêt, une fiscalité immobilière plus favorable à l'accès à la propriété, la présence de ressortissants étrangers actifs auprès d'institutions internationales ou encore le déficit de l'offre en logement par rapport à la demande dans certaines communes, et plus particulièrement à Bruxelles.

11. Manceaux Julien, Le marché immobilier belge face aux défis démographiques, dans ING, Economic Research, octobre 2011.

Figure 10 – Evolution des prix réels des habitations en Wallonie
(prix constants, base = 1992)



En principe, le marché locatif suit la même tendance que le marché acquisitif, dans une proportion qui peut être variable, et avec un décalage dans le temps, compte tenu des contraintes liées à l'ajustement des loyers par rapport au niveau des prix d'achat de l'immobilier (loyers fixés au début du bail et uniquement indexés).

Si les loyers ont surtout augmenté à Bruxelles depuis le milieu des années 90, plusieurs indicateurs laissent craindre que cette hausse va se poursuivre, voire s'accroître à l'avenir,

et notamment en Wallonie. Selon la CPDT (Conférence permanente du développement territorial), la hausse des prix sur le marché acquisitif et les plus fortes exigences des banques à accorder un crédit hypothécaire, vont amener de nombreuses personnes à se tourner vers le marché locatif d'ici 2040¹². Mis sous pression, ce marché pourrait à son tour faire l'objet d'une hausse importante des prix.

La plus forte sélectivité des demandes de crédits constatée auprès des institutions bancaires

12. F. Léonard et C. Meuris, *L'habitat et les services*, Note de recherche, CPDT, Décembre 2011.



DES DÉFIS IMPORTANTS POUR LA WALLONIE

depuis 2012, favorise également les ménages capables de régler au moment de l'achat au minimum le montant des droits d'enregistrement et des frais divers, et le cas échéant, de prévoir un apport en capital pour déjà couvrir une partie de la valeur vénale.

De nombreuses personnes ne disposent pas de revenus suffisants pour faire face au coût de l'habitat. En conséquence, outre quelques milliers de logements insalubres loués par des marchands de sommeil, plus de 10.000 personnes vivent en Wallonie, dans un habitat permanent sur un lieu en principe dédié au tourisme (parc résidentiel, terrain de caravanage...). Sur l'ensemble du parc de logements, la Wallonie compte 8% de logements sociaux (103.000 unités), soit un niveau situé sous la moyenne européenne. Entre 35.000 et 40.000 personnes se trouvent annuellement sur une liste d'attente en vue d'accéder à un logement social.

F. LA FRAGILISATION DES LIENS HUMAINS

Le nombre de personnes isolées croît de manière continue depuis plus de 30 ans. Une récente étude menée par l'Université d'Anvers¹³ pose le constat que 28% des Belges se sentent seuls. Parmi les publics les plus vulnérables se trouvent les femmes, les seniors et les personnes qui vivent une séparation.

Une autre étude publiée en 2012 par la Fondation Roi Baudouin, en collaboration avec l'ULg, la KUL et IPSOS¹⁴ conclut qu'un senior sur deux souffre de solitude. L'isolement social est plus prégnant chez les personnes âgées vivant en maison de repos que chez celles qui peuvent encore rester chez elles. Il faut davantage favoriser l'autonomie des aînés et leur maintien au domicile grâce à des formules comme l'habitat kangourou, l'habitat groupé intergénérationnel, la collocation intergénérationnelle, un habitat conçu dès le départ pour s'adapter au cycle de vie en veillant à la proximité de commerces et de services, à la solidarité entre voisins, voire une

structure alternative d'accueil, par exemple au domicile d'un particulier. Les évolutions démographiques exposées dans le point précédent indiquent en tout cas que le maintien des liens humains, de la participation et de l'autonomie des personnes âgées constituent un défi majeur pour ces prochaines années, un défi qui doit être pleinement intégré dans la conception de l'habitat pour l'avenir.

De manière plus générale, quel que soit le public, les politiques du territoire, de l'habitat et de la mobilité constituent un levier majeur pour réduire l'isolement et favoriser les contacts et les liens entre personnes.

G. PRÉSERVER LA PÉRIPHÉRIE DES VILLES ET NOS VILLAGES EN RÉINVESTISSANT DANS LA VILLE

Sur l'ensemble du territoire wallon, nous produisons actuellement 14.000 logements par an. Or, compte tenu des secondes résidences et kots, nous avons vu que pour répondre à l'évolution démographique il faudrait idéalement en produire 2.000 de plus, chaque année, soit environ 32.000 logements supplémentaires à l'horizon 2030 pour atteindre 256.000 unités. Le surplus de 32.000 habitations correspond plus ou moins à trois fois la taille de Louvain-la-Neuve.

Ce constat doit nous amener à réfléchir à la fois au degré d'urgence de la situation mais également à la localisation judicieuse des futures habitations à créer ainsi qu'au mode d'aménagement et d'habitat que nous souhaitons à l'avenir.

Jusqu'à présent, en Wallonie, les habitants sont nombreux à avoir opté pour une habitation en périphérie de la ville ou à la campagne. Ce mode d'habitat leur a permis de vivre dans un cadre de vie de qualité caractérisé par des quartiers à dimension humaine, de faible densité, avec des jardins pour les enfants, des espaces verts, des paysages champêtres pour certains, et une relative tranquillité.

¹³ Etude de Leen Heylen de la haute-école Thomas More, menée en collaboration avec le centre pour l'étude longitudinale et de la vie de l'Université d'Anvers. Beel Veerle, Een kwart van de Belgen voelt zich eenzaam. Vrouw, 50 en single? Pas op voor eenzaamheid, dans De Standaard, 11 décembre 2012.

¹⁴ Fondation Roi Baudouin, Vieillir mais pas tout seul. Une enquête sur la solitude et l'isolement social des personnes âgées en Belgique, mars 2012.

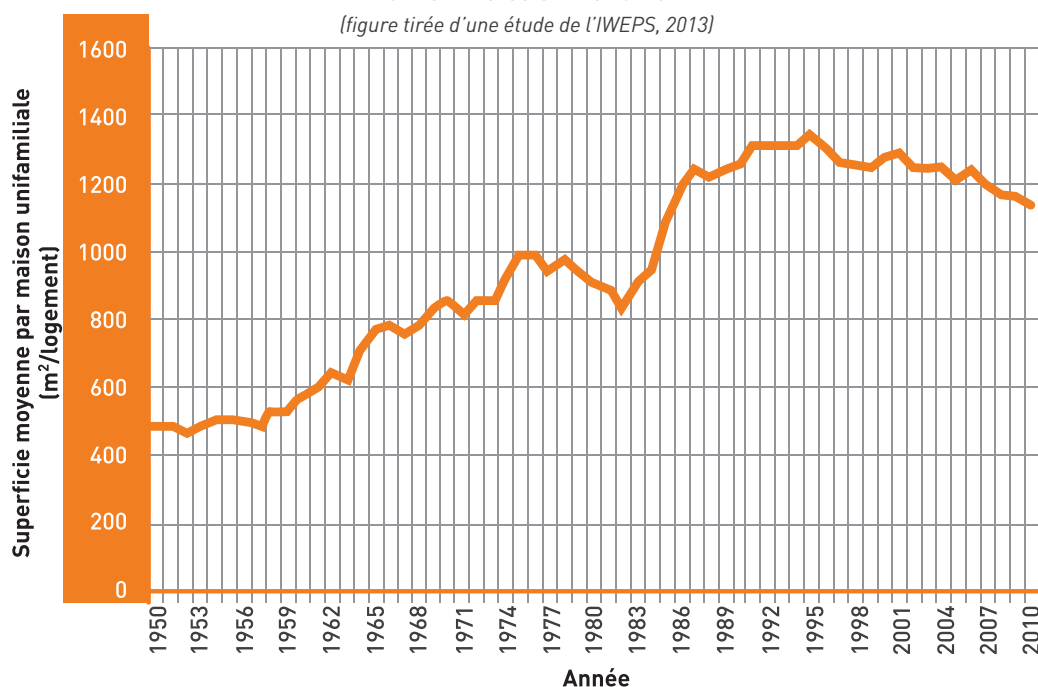


Cette situation résulte à la fois du caractère très rural de la Belgique depuis sa création, mais également d'une succession de mesures prises par l'Etat belge dès le 19^{ème} siècle : l'accès à la propriété, le développement des chemins vicinaux, l'orientation des ouvriers vers les campagnes plutôt que vers la ville, la dispersion du monde ouvrier sur l'ensemble du territoire plutôt qu'une concentration dans des cités ouvrières situées aux abords des usines. Ajoutons-y une faible planification centralisée

du territoire et une forte autonomie du pouvoir communal sur la gestion de ses espaces (principe de subsidiarité). La mise en place progressive d'une politique d'aménagement du territoire en Belgique dans les années 60 n'a pas freiné le mouvement d'étalement qui s'amplifiera même avec l'amélioration des conditions de vie de la population, la massification des classes moyennes, l'abondance des terrains, la diminution des activités agricoles, et enfin l'avènement de la voiture individuelle

Figure 11 – Superficie moyenne au sol des parcelles bâties par des maisons unifamiliales en Wallonie

(figure tirée d'une étude de l'IWEPS, 2013)



Ces dernières années, les surfaces consacrées au bâti semblent en moyenne diminuer légèrement, en raison notamment de la hausse généralisée des prix des terrains à bâtir.

En comparaison avec nos voisins européens, il est interpellant de constater que la Wallonie enregistre une superficie résidentielle par habitant plus de deux fois supérieure à celle de l'Allemagne, alors que la densité de la

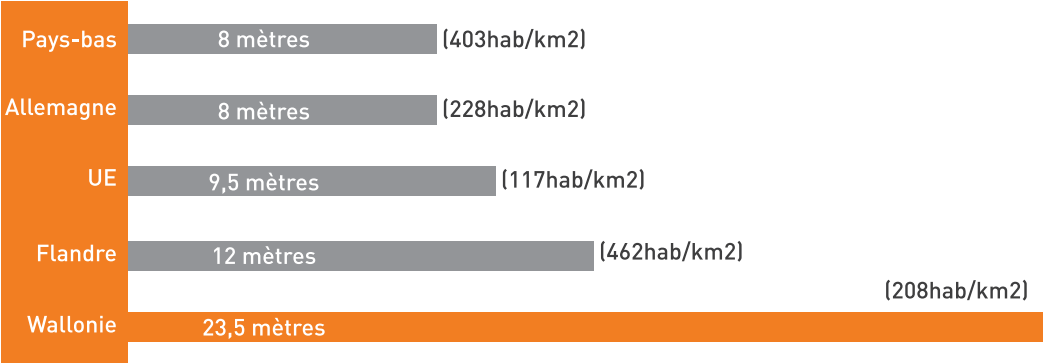
population est semblable. Le Français occupe également en moyenne deux fois moins de surface résidentielle qu'un Wallon, alors que la densité y est deux fois moindre. Ces différences s'expliquent en partie par une planification du territoire qui a, durant de nombreuses années, privilégié le développement de pôles urbains denses et de grande taille, autour desquels s'articulent un ensemble de villes moyennes et villages ruraux.

Tableau 3 – Rapport entre la superficie résidentielle par habitant et la densité de la population
*(CPDT, 2012, à partir des données du programme Corine Land Cover.
Indice de concentration calculé par le CEPESS)*

	DENSITÉ DE LA POPULATION (HABITANTS/KM²) EN 2012 (1)	SUPERFICIE RÉSIDENTIELLE PAR HABITANT (M²) EN 2006 (2)	INDICE DE CONCENTRATION URBAINE (1)/(2)
Belgique	342	495	0,69
Wallonie	208	626	0,33
Flandre	462	488	0,95
Pays-Bas	403	196	2,06
Allemagne	228	282	0,81
France	102	348	0,29

La longueur des voiries wallonnes par habitant dévoile également cet étalement urbain. En Wallonie, 23,5 mètres sont comptabilisés par habitant pour à peine 8 mètres chez nos voisins allemands et néerlandais. L'effet de la province du Luxembourg doit naturellement être pris en considération, mais il ne permet pas à lui seul d'expliquer cette différence et son ampleur, comme le montre le cas allemand dont la densité est comparable à la nôtre.

Figure 12 – Mètres de voirie par habitant (UWE, EUROSTAT, 2008)



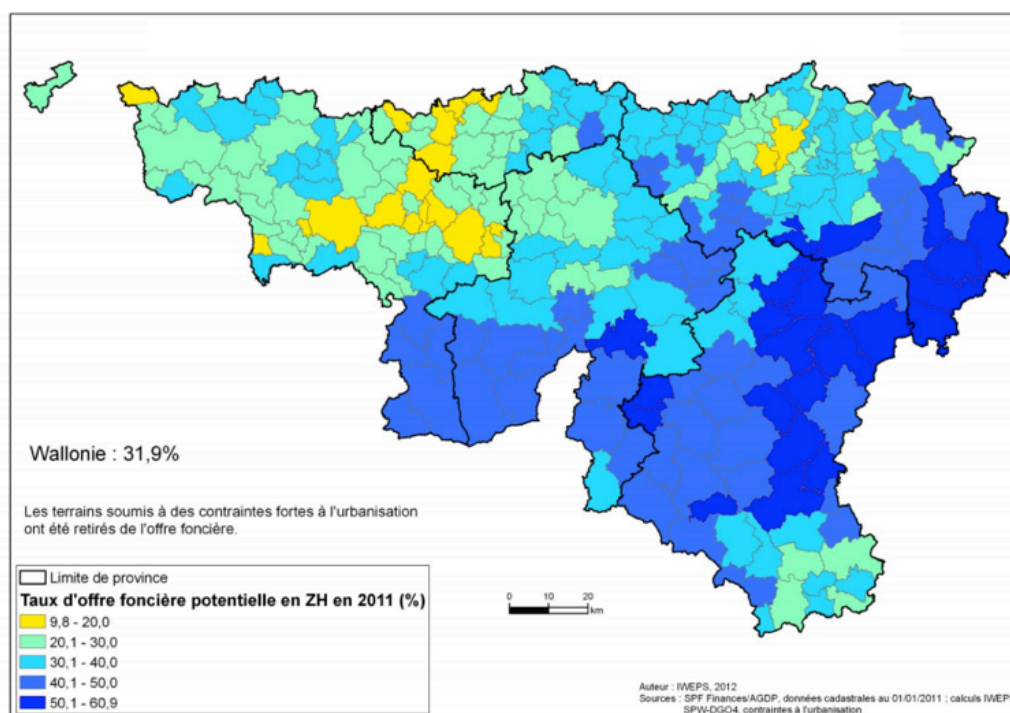
Si jusqu'à présent, l'extension des périphéries urbaines et des villages a permis à de nombreux citoyens d'habiter dans un cadre de vie de qualité, l'ampleur du défi démographique conjugué au défi environnemental pose la question de la soutenabilité de ce modèle.

Les 256.000 habitations à produire d'ici 16 ans peuvent-elles toutes se localiser en milieu semi-rural ou dans la périphérie des villes, à travers une extension toujours plus large des villes et des villages ? Cet étalement ne risque-t-il pas d'affecter à terme la qualité de vie des populations vivant dans ces milieux de vie ? D'autant que 314.000 nouveaux résidents wallons sont à nouveau attendus entre 2030

et 2060 (soit encore environ 180.000 ménages supplémentaires).

En effet, plusieurs phénomènes accompagnent la périurbanisation excessive et l'étalement urbain : affaiblissement des centres au profit de la périphérie, apparition de banlieues-dortoirs, absence d'un véritable centre urbain structurant l'ensemble du territoire, disparition progressive des paysages, déplacements plus fréquents et plus longs, congestion routière, inadéquation de l'offre de transports publics, raréfaction des terrains disponibles, affaiblissement des liens sociaux et renforcement du sentiment d'isolement...

Figure 13 – Taux d'offre foncière potentielle en zone d'habitat en 2011
[figure tirée d'une étude de l'IWEPS, 2013]



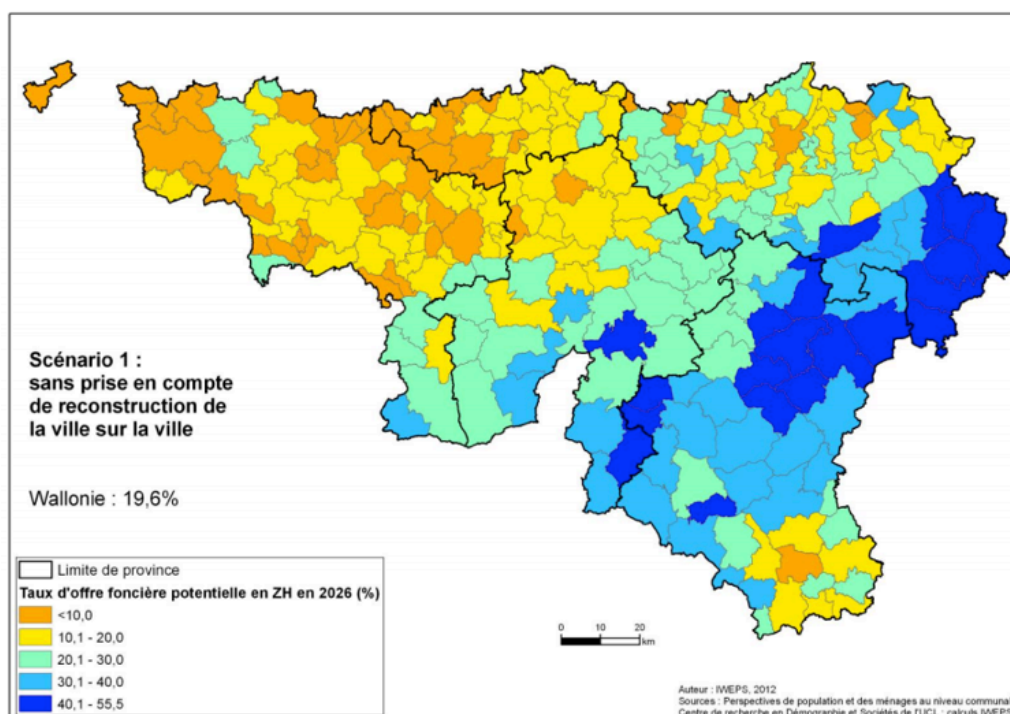
DES DÉFIS IMPORTANTS POUR LA WALLONIE

De nombreuses communes wallonnes disposent de moins d'1/3 de terrains encore disponibles à la construction¹⁵. Comme l'illustrent les deux figures 13 et 14, sans une réponse forte au défi démographique et à la problématique de l'étalement urbain, la Wallonie ne disposerait plus que de 19,6% de zones constructibles à l'horizon 2026 pour environ 32% aujourd'hui. Certaines communes seraient même déjà en rupture de stock de parcelles résidentielles. Et le phénomène ne ferait que s'accroître et s'étendre à l'ensemble des communes wallonnes d'ici 2060.

Pour répondre à cette situation, différentes pistes doivent être suivies et renforcées, comme la requalification en logements, la densification des nouvelles parcelles à bâtir ainsi que la pleine utilisation des logements actuellement inoccupés. La présente étude démontre néanmoins que ces pistes ne seront pas suffisantes et, plus encore, qu'il est nécessaire de faire émerger un ou plusieurs projets urbains d'envergure.

Figure 14 - Taux d'offre foncière potentielle en zone d'habitat en 2011

(figure tirée d'une étude de l'IVEPS, 2013)

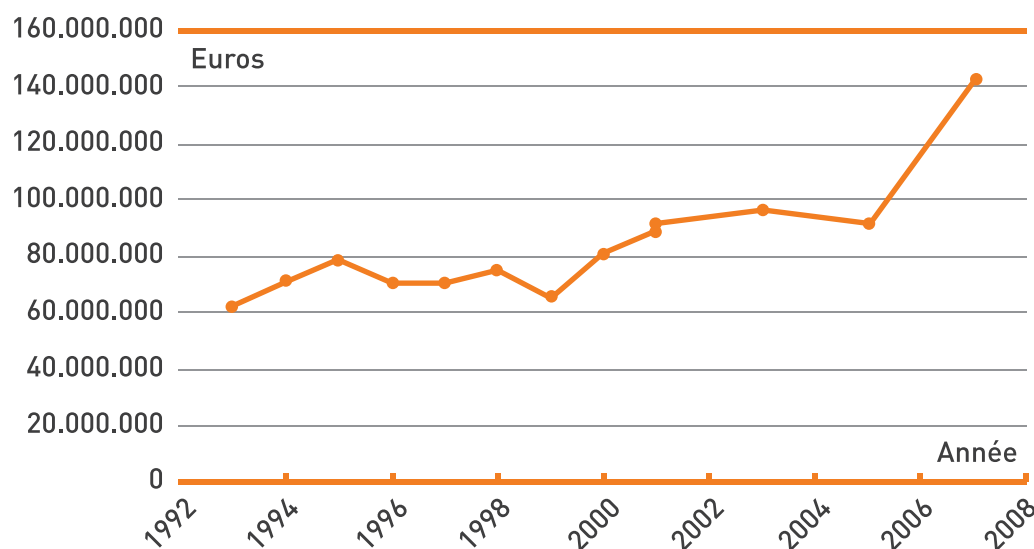


A côté de la question de la soutenabilité du cadre de vie se pose également la question de la soutenabilité environnementale et économique. L'étalement urbain est coûteux en termes d'entretien du réseau routier. Sur le plan financier, rappelons enfin que le coût répercuté sur le citoyen de la construction et de l'entretien du réseau routier. Le coût pour la collectivité est

élevé. En Belgique, 1,3% du PIB est investi dans les infrastructures de transport¹⁶. En 2010 en Wallonie, on compte 80.000 km de routes dont 870 d'autoroutes. 90% de la voirie est communale. Cette voirie a encore été allongée de 10% ces 10 dernières années.

¹⁵ F. Léonard et C. Meuris, *L'habitat et les services*, Note de recherche, CPDT, Décembre 2011.

¹⁶ Luc BONTEMPS, administrateur délégué de FEBIAC, « Fiscalité verte : l'auto en première ligne », Janvier 2011

Figure 15 – Budget alloué à l'entretien du réseau régional(Source : chiffres du SPW, graphique IEW, 2010¹⁷)

Le coût annuel pour la Région wallonne de la maintenance des routes et autoroutes a augmenté de manière significative depuis plusieurs années, passant de 60 millions d'euros en 1992 à plus de 140 millions d'euros en 2007. Pourtant, ce montant s'est avéré insuffisant, le Gouvernement wallon ayant lancé dès 2010 un plan « routes » visant à remettre en état les voiries wallonnes d'ici 2014, et dont le budget sur quatre ans s'élève à 885 millions euros¹⁸. Aux actions de la Région, il faut encore ajouter les 630 millions investis annuellement par les communes wallonnes dans leur réseau routier.

L'étalement ne tient pas compte du défi énergétique lié à la hausse prévisible du prix de l'énergie. La CPDT prévoit un doublement du prix du pétrole d'ici 2025. L'usage de la voiture risque de devenir beaucoup plus coûteux, ce qui pénalisera à moyen terme les personnes résidant dans des lieux trop éloignés d'un pôle urbain dense et structurant. Enfin, dans l'optique d'une plus grande soutenabilité environnementale, notamment en encourageant la réduction des émissions de CO₂ ou d'autres

types de polluants, il convient de réfléchir à de nouvelles stratégies qui permettront aux habitants actuels des périphéries et des villages de ne pas être pénalisés par ce défi.

Les grandes villes wallonnes que sont Liège et Charleroi, ont vu leur attractivité résidentielle s'affaiblir depuis les années 70. Charleroi a ainsi perdu plus de 25.000 habitants entre 1978 et 2001, un déclin qui semble s'être stabilisé depuis lors, notamment en raison d'un solde migratoire positif. Le taux de chômage est élevé à Liège (+/- 19%) et Charleroi (26%). L'un des défis majeurs de ces grandes villes consiste à réamorcer une dynamique démographique positive et restaurer une certaine mixité sociale, notamment en encourageant le mélange des groupes sociodémographiques et ethniques, ainsi qu'en attirant à nouveau les classes moyennes et des revenus supérieurs. Les projets de revitalisation urbaine y sont indispensables, mais seront de longue haleine, compte tenu des caractéristiques propres à certaines villes (ghettoïsation, état de délabrement de nombreux logements,

17 Fédération Inter-Environnement Wallonie, Réseau routier de Wallonie. Document de réflexion, mai 2010.

18 CPDT, Diagnostic territorial de la Wallonie, Le transport des personnes et des marchandises, 2012.

mauvaise image...). Complémentairement à la revitalisation du bâti existant, d'autres pistes doivent être envisagées comme la reconstruction de larges périmètres des villes, la réaffectation de grands chancres industriels en zones multifonctionnelles ou encore la construction d'ensembles urbains compacts de taille significative, en bordure de la ville. C'est une voie qui a été suivie dans plusieurs villes européennes (Bilbao, Lyon, Birmingham, Esch-Belval...), avec un succès certain. De tels projets urbains auraient l'avantage de générer un électrochoc nécessaire et rapide auprès de la population locale et des résidents potentiels. Ils permettraient également d'accélérer la mixité sociale, notamment parce qu'il est plus aisé de convaincre des habitants de cultures, de conditions sociales, d'âges ou d'origines différentes à vivre ensemble, lorsqu'on peut repartir d'une page blanche.

Pour conclure, retenons que la création d'une ou de plusieurs villes nouvelles nous semble indispensable à la fois pour garantir la construction des 256.000 nouvelles habitations nécessaires d'ici 2030 et éviter une grave pénurie, mais également pour mieux

canaliser et mieux penser la localisation des nouvelles constructions, notamment en termes de densité et de mixité des fonctions.

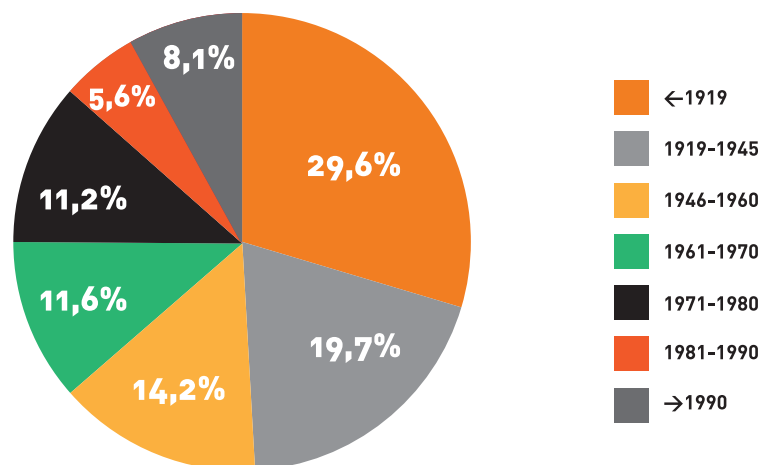
H. LA QUALITÉ DE L'HABITAT S'AMÉLIORE MAIS NE RÉPOND PAS AU DÉFICIT DE LOGEMENTS

Si avoir accès à un logement est essentiel, encore faut-il que l'habitat soit de qualité et situé dans un milieu de qualité. Or, sur ce point, le parc de logement wallon compte encore trop d'habitations vieillissantes ou de mauvaise qualité.

Avant la récente publication de l'enquête sur la qualité de l'habitat en Wallonie, en janvier 2014¹⁹, les dernières données disponibles concernant la qualité de l'habitat dataient de 2001 et 2007.

Selon l'enquête de 2007, 50% du parc de logements wallons date d'avant la seconde guerre mondiale. Environ 1/3 des habitations ont même été construites il y a près d'un siècle.

Figure 16 – Années de construction des logements en Wallonie
(figure tirée d'une étude de l'UCL, 2008)



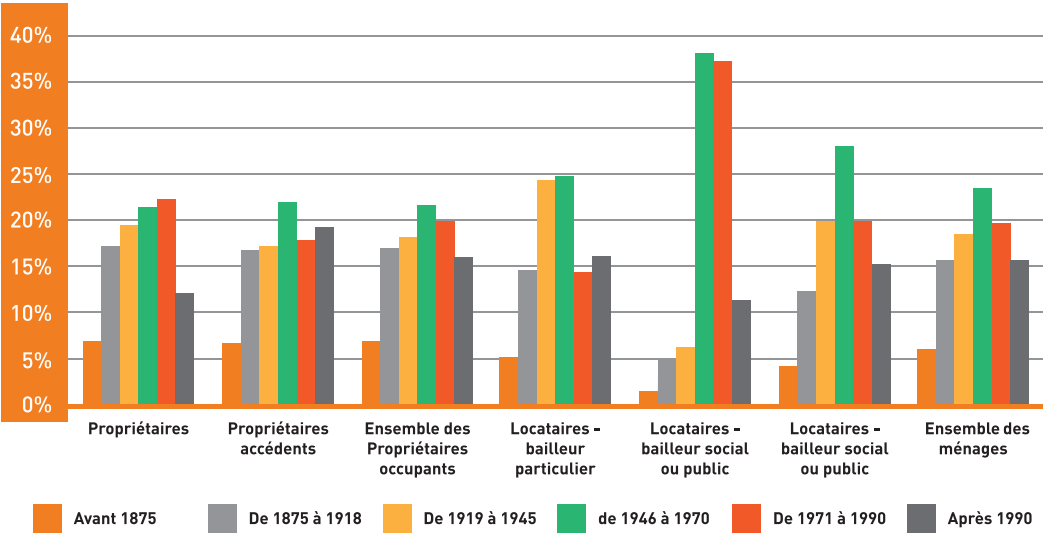
Répartition des logements en fonction de leur époque de construction

Chiffres< Enquête socio-économique 2001 - DGSIE, SPF Economie

19 Centre d'Etudes en Habitat Durable, Enquête sur la qualité de l'Habitat en Wallonie – Résultats clés, janvier 2014.

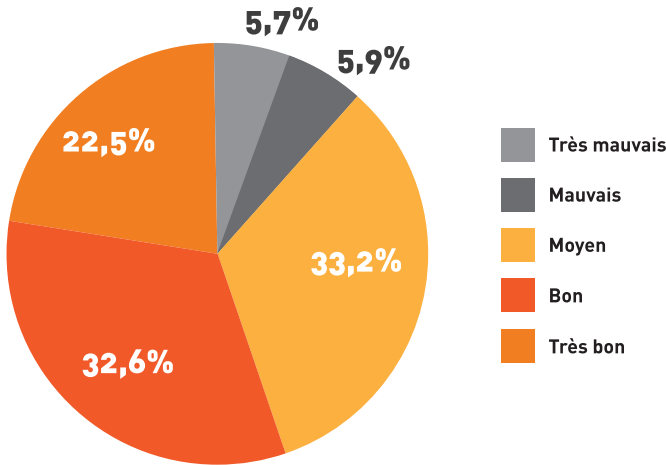
Les données plus récentes publiées par le Centre d'Etudes en Habitat Durable confirment cette répartition, avec quelques variations. 40% des répondants à l'enquête relative à la qualité de l'habitat en Wallonie vivent dans un logement construit avant 1945 et 22% d'entre eux occupent un logement qui date d'avant 1918.

Figure 17 – Année de construction de l'habitat wallon (CEHD, 2014)



L'âge des logements peut affecter la qualité de l'habitat, si ceux-ci n'ont pas fait l'objet d'une rénovation, comme en témoigne l'indice de qualité utilisé dans le cadre de l'enquête sur la qualité de l'habitat de 2006 et 2007.

Figure 18 – Qualité des logements en Wallonie (figure tirée d'une étude de l'UCL, 2008)



Répartition des logement wallons en fonction de l'indice de qualité (évaluation "a posteriori")

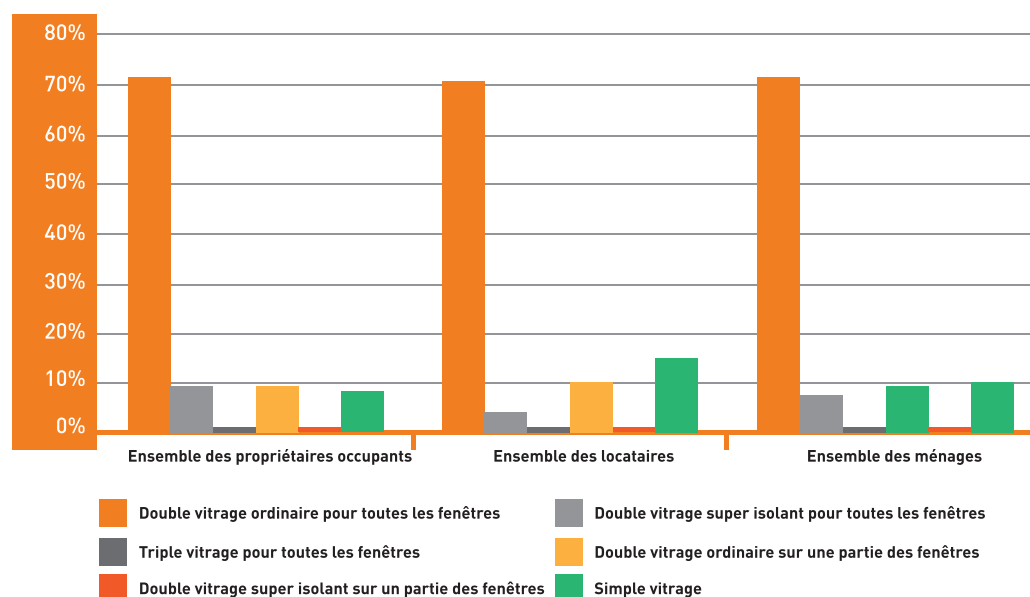
chiffres <enquête sur la qualité de l'habitat en Région wallonne 2006-2007 - DGATLP, MRW

DES DÉFIS IMPORTANTS POUR LA WALLONIE

Les nouvelles données de 2014 sont intéressantes à plus d'un titre. Elles indiquent notamment que la proportion d'habitations

munies de double ou triple vitrage est plus élevée qu'on ne pourrait le penser, avec environ 80% des logements équipés

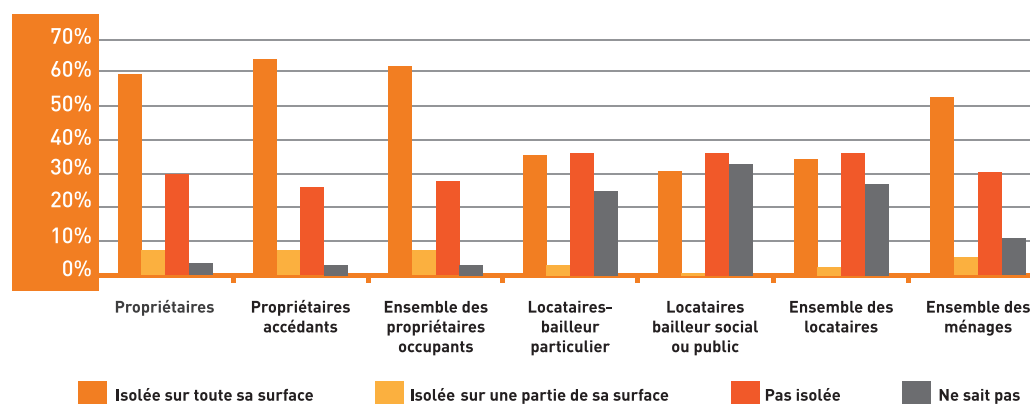
Figure 19 – Part des habitations wallonnes munies de double ou triple vitrage (CEHD, 2014)



L'isolation de la toiture enregistre un score moyen, avec près de 52% des répondants qui déclarent en bénéficier. Si on retire de

l'échantillon, les personnes qui ne savent pas si la toiture est isolée ou non, le taux de toit isolé s'élève à près de 60%.

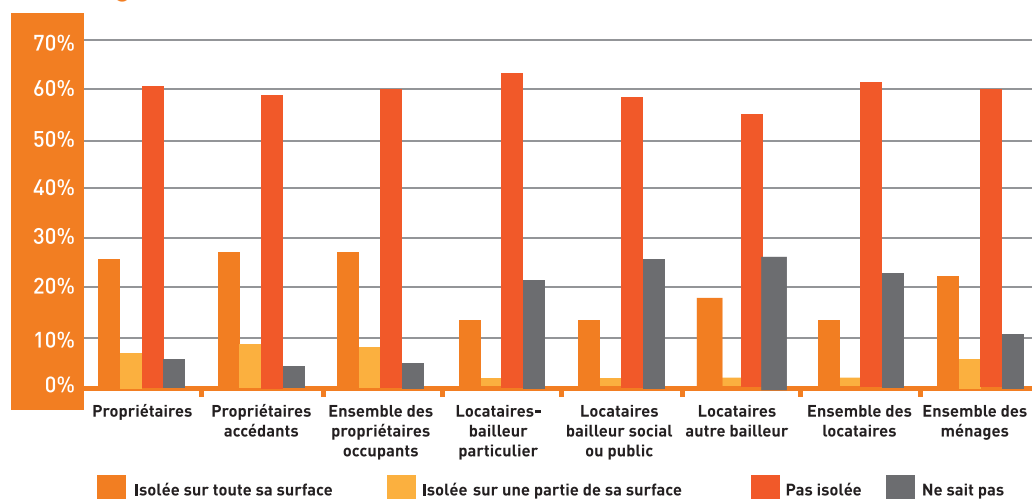
Figure 20 – Part des habitations wallonnes munies d'une toiture isolée (CEHD, 2014)



Enfin la performance énergétique des murs des habitations est généralement médiocre, avec moins d'un quart des logements dont

les parois sont isolées sur toute la surface. Ce type de travaux est généralement plus important et plus coûteux.

Figure 21 - Part des habitations wallonnes munies de murs isolés (CEHD, 2014)



La rénovation doit naturellement continuer à être soutenue, car elle contribue à l'amélioration du cadre de vie, mais elle se révèle parfois compliquée et coûteuse (surtout si les travaux portent sur l'isolation des murs), comme l'indique la CPDT : « ...il est souvent plus difficile techniquement voire financièrement d'atteindre de bonnes performances énergétiques en rénovation plutôt que dans le cas d'une nouvelle construction »²⁰.

De plus, la rénovation ne permettra pas à elle seule de générer suffisamment de nouveaux logements pour absorber le boom démographique. En effet, les actions de réhabilitation ciblent avant tout le bâti existant. Si la rénovation concerne des taudis insalubres, des ruines reconverties en habitat, de grandes maisons divisées en plusieurs logements, des bâtiments industriels ou des friches à convertir en lofts, ou encore des granges transformées en logements, il y a effectivement création de logements. Or, ce type de chantier ne concerne qu'une petite partie de l'ensemble des projets de rénovation, la majorité d'entre eux ne portant que sur des logements déjà fonctionnels. La rénovation ne contribue donc que modestement à la croissance du nombre total de logements, même si elle améliore

indéniablement le niveau moyen de la qualité de l'habitat.

Les pouvoirs publics doivent donc se tourner vers d'autres pistes, comme celle des nouvelles constructions. Et, comme nous l'avons démontré, il n'est pas soutenable de continuer à étendre les villages et les périphéries urbaines, une autre alternative mérite une attention particulière : la régénération de chancres industriels et/ou la construction de grands ensembles d'habitations neuves, en veillant à ne pas créer de nouvelles cités dortoirs ou des cités ghettos. Outre la mixité sociale, c'est aussi et surtout la mixité des fonctions qui devra être assurée au sein de ces ensembles urbains. Il sera donc nécessaire que ces projets urbains atteignent une taille critique et une densité minimale.

En effet, l'implantation de services et d'équipements collectifs ainsi que la présence de lignes de transports publics dépendent notamment du nombre de résidents, par périmètre géographique.

En matière de soins de santé, le nombre de médecins par habitant et la disponibilité de lits dans les hôpitaux sont aussi

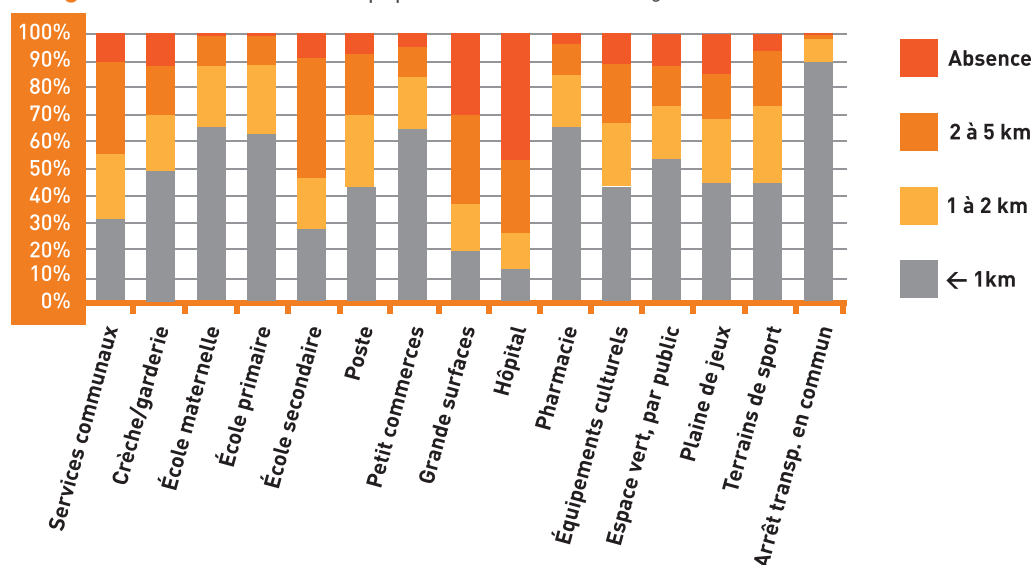
20 F. Léonard et C. Meuris, *L'habitat et les services*, Note de recherche, CPDT, Décembre 2011.

DES DÉFIS IMPORTANTS POUR LA WALLONIE

proportionnellement plus faibles dans les zones rurales, par exemple en province du Luxembourg (4,5 lits par habitant pour une moyenne wallonne de 6 lits par habitant), alors même que le Luxembourg, Namur et Liège sont les provinces où le taux de population âgée est le plus élevé.

Dans le domaine de la scolarité, une école secondaire n'est viable que si elle peut s'appuyer sur un « réservoir » démographique de 9.000 à 12.000 habitants²¹ (2.500 à 4.000 habitants pour une école primaire). Enfin, un petit magasin de type « superette » ou des commerces de proximité (boulangerie, boucherie...) ne sont viables que dans un périmètre accueillant de 1.500 à 2.500 résidents.

Figure 22 – Proximité des équipements en Wallonie (figure tirée d'une étude de l'UCL, 2008)



Chiffres < Monographie "Le logement en Belgique", p. 159 - ESE 2001 - Géographie KU Leuven et UCL

I. POURSUIVRE LE REDRESSEMENT ÉCONOMIQUE DE LA WALLONIE

Dans le domaine économique, la Wallonie met en œuvre le plan Marshall depuis 2005 (devenu PM2.vert en 2009) afin d'œuvrer à son redressement économique. Des pôles de compétitivité ont été créés et travaillent sur le développement de nouveaux concepts et produits qui devront ensuite être expérimentés et commercialisés. Parmi les pôles de compétitivité, le pôle GREENWIN se concentre sur les nouveaux matériaux et modes de construction, soit un domaine d'activité intrinsèquement lié au secteur de l'habitat.

Le PM2.vert comprend également une alliance emploi-environnement dont le but consiste à soutenir la demande en matière de construction et rénovation de logements et de bâtiments non résidentiels en vue d'en améliorer la performance énergétique. Le programme vise aussi à mieux structurer et qualifier le secteur du bâtiment. Au regard de ces éléments, la mise en œuvre de projets urbains d'envergure permettrait de donner une ampleur différente au pôle GREENWIN et à l'alliance emploi-environnement, en profitant pleinement de l'expertise qui y a été développée. L'alliance emploi-environnement devrait aussi intégrer le défi démographique qui nous attend (alliance

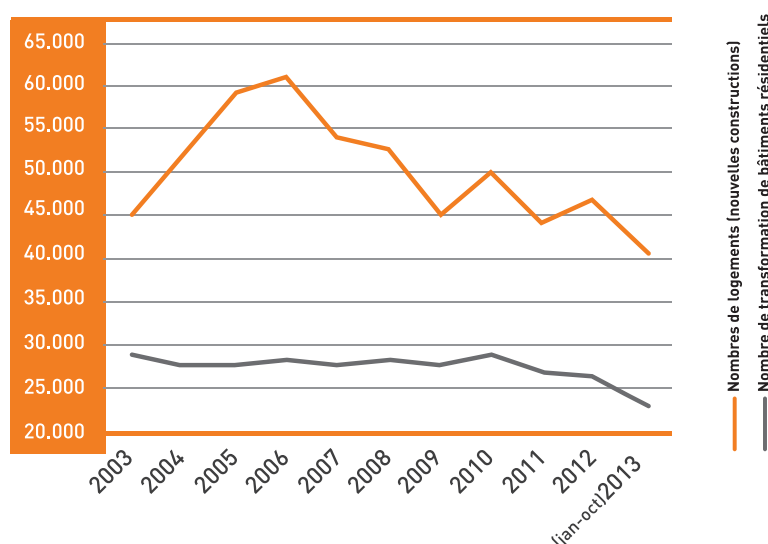
²¹ Idem

emploi-démographie-environnement). Par ailleurs, le secteur de la construction est très important pour l'économie belge²². Il représente :

- 98.000 entreprises (12% des entreprises belges sont actives dans la construction);
- 278.000 emplois (7,5% de l'emploi en Belgique) ;
- 5,9% du PIB (4,9 milliards d'euros).

Pourtant, alors que les besoins en logements se font de plus en plus pressants, le secteur de la construction traverse une période difficile depuis 2012. En effet, en Belgique, le nombre de rénovations et de nouvelles constructions se tasse depuis plusieurs années, malgré un sursaut en 2010.

Figure 23 – Evolution des permis de bâtir à caractère résidentiel (SPF Economie)



Depuis 2012, et à l'exception du troisième trimestre 2013, l'activité de la construction est en baisse constante. On comptabilise 2.121 faillites en 2013 dans le secteur de la construction, soit 17% du total des faillites en Belgique. Environ 5.600 personnes ont également perdu leur emploi dans ce secteur en 2013. Les pertes d'emplois se chiffraient déjà à 3.100 en 2012. Le baromètre de la construction indique que le moral des entrepreneurs s'affaiblit depuis 2011.

Un ou plusieurs projets de villes nouvelles contribueraient indéniablement à soutenir la construction dont nous avons besoin pour répondre aux défis démographiques et environnementaux des prochaines décennies.

De fortes disparités existent également entre territoires wallons, en matière de revenus, d'emplois et d'entreprises. Ces disparités sont notamment liées à l'image négative associée à certaines communes, image renforcée par la présence de friches industrielles et de chancres résidentiels. D'autres causes peuvent être avancées comme le manque de mixité sociale (concentration géographique de la pauvreté, faible présence de résidents qualifiés ou aux revenus supérieurs...), un capital social et une identité territoriale affaiblie, ou encore l'absence d'un pôle urbain suffisamment dense et dynamique, structurant l'ensemble d'une région. A travers des projets urbains d'envergure, il est possible de contribuer à un rééquilibrage territorial.

²² Confédération de la construction, *Mémoire pour les élections de 2014*, novembre 2013.

J. DES PROJETS URBAINS DE GRANDE ENVERGURE SUR LE CONTINENT EUROPÉEN

Depuis Louvain-la-Neuve, la Wallonie n'a plus lancé de grands projets urbains portant sur plusieurs milliers de logements et s'étalant sur des superficies importantes. Pourtant, au

niveau international, les pays industrialisés et nos principaux voisins investissent massivement dans ce genre de programme, notamment parce que la ville fait partie intégrante d'une stratégie plus globale de développement humain, de transition énergétique, d'insertion dans les réseaux d'influence planétaires et de rayonnement international.

Tableau 4 – Exemples de grands projets urbains européens

NOM DU PROJET	PÉRIODE DE MISE EN ŒUVRE	VILLE	PAYS	NOMBRE D'HABITATIONS CRÉÉES OU À CRÉER	NOMBRE D'HABITANTS À TERME	SURFACE
Ijburg	1997-2020	Amsterdam	Pays-Bas	18.200	45.000	400 ha
Zuidas	1998-2030	Amsterdam	Pays-Bas	6.000	15.000	275 ha
Orestad	1992-2020	Copenhague	Danemark	8.000	20.000	310 ha
Ebbsfleet Valley	1999-	Kent Thameside (Londres)	Royaume Uni	10.800	20.000	420 ha
Seguin Rives de Seine	1995-2015	Boulogne (Paris)	France	5.000	13.000	74 ha
Kronsberg	1994-	Hanovre	Allemagne	6.000	15.000	1200 ha
Vauban et Rieselfeld	1993-2015	Fribourg-en-Brigau	Allemagne	8.000 (3.000 + 5.000)	17.000	108 ha (38 ha+70 ha)
Hammarby Sjöstad	2004-2016	Stockholm	Suède	10.000	25.000	200 ha
Leidsche Rijn	1997-2015	Utrecht	Pays-Bas	30.000	80.000	2.100 ha
Bo01	1998-	Malmö	Suède	18.000	30.000	140 ha
22@bcn	2000-2020	Barcelone	Espagne	4.000	40.000	200 ha
Belval-Ouest	2005-2021	Luxembourg	Luxembourg	3.000	7.000	120 ha
Bilbao Ria 2000	1993-	Bilbao	Espagne	5.000	-	50 ha



K. CONCLUSION

Ce chapitre a posé quelques constats qui appellent des réponses adaptées et suffisantes de la part des pouvoirs publics. La Wallonie souffre, dans certaines zones géographiques, d'un nombre de logements limité par rapport au nombre d'habitants. Ces dernières années, la situation s'est améliorée mais le rythme de création nette de logement ne suffit pas à combler le fossé qui s'est creusé avant 2006. Cette situation génère des tensions sur les marchés immobiliers et tire les prix vers le haut, alors que les perspectives démographiques annoncent 330.000 nouveaux habitants en Wallonie d'ici 2030.

Il est donc indispensable de soutenir la création, en masse, d'habitations, pour absorber la croissance démographique annoncée et détendre les marchés. Or cette option pose également quelques problèmes : si nous continuons à éparpiller les nouveaux habitats sur le territoire, nous risquons de dégrader la qualité de vie de ceux qui habitent en périphérie des villes ou dans les zones rurales.

La densification de l'habitat existant, comme la division des habitations en petits logements ou la transformation du pavillonnaire en mitoyen, n'est pas sans faiblesses. Outre les difficultés techniques, c'est surtout l'acceptabilité de la mesure qui fait débat : les pouvoirs publics peuvent-ils légitimement exproprier une partie des terrains où sont implantées des quatre façades et y construire des immeubles de rapport afin de créer de la mitoyenneté ? Par ailleurs, l'expansion du bâti le long des axes structurants telle qu'on l'observe dans de nombreuses localités wallonnes implique une augmentation des coûts de l'offre de services publics mais également une détérioration des liens sociaux.

L'occupation des logements vides et la reconversion des friches industrielles sont deux autres options intéressantes. On estime à

environ 40.000, le nombre de logements vides en Wallonie. Mais nous ne pourrions convertir la totalité des 40.000 logements vides en habitations occupées, pour des raisons techniques ou simplement parce que l'inoccupation est justifiée et ne peut faire l'objet de mesures contraignantes ou dissuasives. Cette option demande donc à être complétée par d'autres mesures.

Et si la réalisation de grands projets urbains, comme des villes nouvelles, était la solution qui manquait pour relever les défis démographiques et environnementaux de demain ? Les villes nouvelles, parce qu'elles sont par définition, de grandes créatrices de logements, peuvent améliorer l'accès à l'habitat, par un meilleur ajustement entre l'offre et la demande d'habitations, tant sur le marché de la propriété que de la location et, par conséquent, à freiner la tendance haussière des prix de l'immobilier.

Nos voisins européens se mobilisent dans de vastes projets urbains, dont des villes nouvelles, depuis plusieurs années, au Luxembourg, aux Pays-Bas, en Allemagne, en Espagne, en Suède... La Wallonie peut s'inscrire dans cette dynamique et redevenir un pionnier en matière d'innovation urbaine. 40 ans après la construction de Louvain-la-Neuve, une ville nouvelle wallonne pourrait à nouveau devenir un exemple de développement urbain pour l'Europe entière.

Complémentairement à la rénovation, à la requalification des friches et à l'occupation des logements vides, ces villes permettraient d'atteindre l'objectif de 256.000 nouveaux logements d'ici 2030, en réduisant le rythme de l'éparpillement urbain et ses effets négatifs pour la population. Le caractère récent de l'habitat et la présence de cahiers des charges exigeants en termes de performance énergétique, de modularité de l'habitat, d'insonorisation, ou encore d'aménagements, font que les villes nouvelles peuvent contribuer à





DES DÉFIS IMPORTANTS POUR LA WALLONIE

améliorer l'indice de qualité de l'habitat.

La conception de grands ensembles urbains offre également l'opportunité d'innover en matière d'urbanisme, et de prévoir dès le départ, l'implantation d'équipements collectifs, de commerces et de services de proximité. Cette mixité fonctionnelle renforce la qualité du milieu de vie. Compte tenu de l'allongement de la vie et de la croissance du nombre d'enfants, ces villes peuvent intégrer des projets

de création d'écoles, de crèches, de maisons de repos, mais aussi et surtout d'un habitat qui permet aux aînés de rester autonomes le plus longtemps possible.

L'une des chances que nous offrent les villes nouvelles, c'est de repenser l'urbain, pour redonner le goût de la ville à ceux qui l'ont fui parce qu'elle ne répondait pas à leurs aspirations.



2. FAIRE LE CHOIX DES VILLES NOUVELLES



2. FAIRE LE CHOIX DES VILLES NOUVELLES

Parmi les possibilités qui s'offrent aux pouvoirs publics pour répondre aux défis présentés, la création de villes nouvelles s'affirme comme une réponse ambitieuse mais crédible.

La ville nouvelle, telle que nous la concevons, peut prendre plusieurs formes et notamment consister en de véritables nouvelles cités, autonomes, construites sur un terrain vierge, ou encore à de grands quartiers faisant office de nouvelles villes par leur taille, leur étendue, leur aménagement, leur fonction, leur identité ou encore leur force structurante et polarisante.

Deux des six scénarii identifiés dans le cadre de la réflexion sur un nouveau SDER en Wallonie, privilégient des projets urbains de grande envergure, projets où notre vision des villes nouvelles peut s'inscrire²³ :

- les greffons : construire des villes nouvelles ex-nihilo, avec trois lieux privilégiés selon l'institut Jules Destrée²⁴: Lessines, Marche-en-Famenne et Neufchâteau/Libramont.
- les massifs : densifier et urbaniser l'existant, soit en renforçant les villes actuelles (Charleroi, Liège, Namur...), soit en transformant les communes semi-urbaines en véritables villes (Leuze-en-Hainaut, Huy, Arlon...), soit en densifiant et en structurant certaines agglomérations urbaines qui font figure de villes diffuses (La Louvière). En d'autres termes, il s'agit de construire la ville nouvelle sur la ville existante, aux abords de celle-ci, ou encore sur un bassin de vie regroupant plusieurs communes semi-urbaines ou rurales.

La ville nouvelle peut en réalité avoir de nombreux effets positifs sur le développement humain de la Wallonie, et plus largement de la Belgique.

A. UNE RÉPONSE FORTE AUX DÉFIS D'AUJOURD'HUI ET DE DEMAIN

Plusieurs éléments démontrent que les villes nouvelles constituent une réponse adaptée et audacieuse aux défis que nous avons identifiés.

Mieux intégrer les évolutions démographiques dans nos territoires et notre habitat

Si la rénovation restera insuffisante et très coûteuse pour absorber la demande de logements, si l'extension des villes et villages actuels n'est pas soutenable, les villes nouvelles peuvent par contre apporter une réponse rapide et efficace à la croissance démographique en Wallonie et à Bruxelles. Le boom démographique constitue, selon nous, le premier motif qui justifie le choix de créer de nouvelles villes.

Les villes nouvelles peuvent aussi renforcer l'adéquation de l'habitat et l'agencement des territoires. En effet, les grands projets urbains permettent aussi de repenser la conception de l'habitat et des quartiers pour, par exemple, assurer aux aînés une autonomie et une participation sociale la plus forte et la plus longue possible. C'est l'avantage de ces grands ensembles urbains : avoir la possibilité de repenser globalement le territoire urbain et innover en matière d'habitat.

Renforcer les liens humains

Si les projets globaux et intégrés offrent la possibilité d'innover, ils permettent donc d'aménager l'espace et de concevoir l'habitat de manière à favoriser les contacts, la convivialité ou le partage des équipements, et de lutter contre l'isolement. Dans l'esprit de certaines nouvelles villes (Vauban à Fribourg, Louvain-la-Neuve) ou de projets d'habitat groupé, ils sont aussi l'occasion de mettre en place des dispositifs participatifs de gouvernance et de gestion, ce qui consolide les liens entre résidents.

²³ Ph. Destatte, *Du diagnostic aux scénarios exploratoires, mise en prospective des enjeux du SDER*, CPDT, juin 2012.

²⁴ Idem.





Préserver la qualité de vie des habitants des périphéries urbaines et des villages

La ville nouvelle implique de facto un projet dense et compact, permettant d'atteindre une taille critique pour favoriser l'implantation de commerces, de services, d'équipements, de pôles d'emplois et de lignes de transport publics... L'éventuelle localisation d'une nouvelle ville sur un territoire rural éloigné des principaux pôles urbains permettra aussi à ce territoire de se structurer autour de la ville et offrir à l'ensemble de la population des services et des équipements qui ne se seraient pas implantés sans un projet urbain de grande envergure. Ce type de projet peut donc inverser le sablier démographique de certains territoires caractérisés par un exode rural, notamment des jeunes.

Répondre au problème d'accès à un habitat de qualité

La création d'un grand nombre de logements permet de soulager la pression de la demande. De plus, dans le cadre de nouvelles villes et de grands projets urbains, des dispositifs innovants peuvent être mis en place (charges d'urbanisme, baux emphytéotiques...) afin de garantir la construction d'un nombre substantiel de logements sociaux ou moyens.

Contribuer au développement économique de la Wallonie et de Bruxelles

La nouvelle ville s'inscrit parfaitement dans l'optique du Plan Marshall, soutenant les pôles de compétitivité dont le pôle GREENWIN ainsi que l'alliance emploi-environnement qui se transformerait en alliance emploi-démographie-environnement. La ville nouvelle provoquera un véritable électrochoc en modifiant la culture ambiante d'un territoire en friche ainsi que les regards extérieurs.

Les projets urbains soutiendront le secteur de la construction, dont on connaît l'importance pour notre économie.

A Bruxelles, de grands projets urbains permettront de sortir des logiques immobilières contradictoires des quartiers huppés ou populaires, recréant ainsi plus de mixité sociale, et rendant l'habitat plus attractif, mais aussi abordable, pour certaines personnes souhaitant s'installer dans l'agglomération. Les effets seront positifs sur la mobilité.

B. UN GRAND PROJET DE « VILLE NOUVELLE » POUR LE DÉVELOPPEMENT URBAIN WALLON

La création d'une ville nouvelle, par son audace, son ambition et son ampleur, permet à la Wallonie de s'inscrire dans la même dynamique que les pays européens les plus en pointe en matière de politique de la ville.

Tous les experts notent le caractère inachevé du développement urbain en Wallonie. Il n'y a pas assez de services hautement qualifiés, la Région manque de quartiers d'affaires, de districts des industries créatives (TIC, Design, Mode), de grandes infrastructures culturelles, contrairement à la Flandre qui a développé une politique ambitieuse de développement de ses centres urbains.

Le but est de renforcer la charpente urbaine de la Wallonie constituée d'un axe est-ouest (Mons-Charleroi-Namur-Liège) et nord-sud (Bruxelles-Namur-E411/N4-Luxembourg). L'idée avec les grands projets de villes nouvelles est de recoudre ce réseau de villes wallonnes, de le densifier à l'échelle de la Wallonie.

C'est un projet d'intérêt régional avant tout. Ce n'est pas le trop-plein de villes qui est problématique en Wallonie mais le « trop-peu ». Les projets de villes nouvelles permettront de compléter, d'achever le développement urbain en Wallonie.





FAIRE LE CHOIX DES VILLES NOUVELLES

C. DÉVELOPPER LA CAPACITÉ DE MENER UN GRAND PROJET EN PARTENARIAT

Le projet de « villes nouvelles » est l'occasion de lancer une vraie gouvernance de grands projets en Wallonie, c'est-à-dire acquérir des compétences organisationnelles et relationnelles permettant de mener à terme des programmes ambitieux, en veillant à la participation des acteurs concernés. Construire une « ville nouvelle » est un exercice pour relancer le partenariat entre les différents niveaux de pouvoirs, l'administration, le politique et le secteur privé.

La construction de villes nouvelles peut devenir un grand projet mobilisateur pour toute la Wallonie : pour les différents niveaux de pouvoir qui travaillent rarement ensemble mais aussi et surtout pour la population fière, à terme, de l'impact positif que la Région tirerait de cette vitrine de notre savoir-faire appelée à devenir une référence internationale. Un tel projet pourrait renforcer le sentiment d'appartenance à la Wallonie qui se caractérise plutôt par la diversité des identités que ce soit une ville (Liège, par exemple), une sous-région (la Picardie) ou une province (Luxembourg).

D. ACCÉLÉRER LE CHANGEMENT SPATIAL EN WALLONIE

Le projet « ville nouvelle » accélère le rythme du changement économique, social et culturel des Wallons. L'urbanisme « de la dentelle » (petits projets urbains individuels et éparpillés) est très lent et maintient pendant longtemps, par exemple, les mal-logés dans leur situation, les commerces dans une lente redynamisation (voire stagnation), la congestion urbaine continue au quotidien. Ce coût d'attente du changement n'est pas acceptable.

Il faut accélérer le rythme du changement, c'est aussi une demande des Wallons. L'urbanisme « de la dentelle » est nécessaire mais il n'est pas suffisant pour une région tout entière.

La Wallonie doit redorer aussi son image « physique » dans certaines villes désindustrialisées, frappées durablement par la crise. L'idée de construction de mégaprojets urbains (via des éco-quartiers, etc.) nouveaux permet d'avoir un effet notable sur l'image physique de la Wallonie. Il faut avoir une nouvelle ville moderne à présenter aux investisseurs, aux chercheurs, aux touristes qui proviennent de l'étranger. Enfin, la mixité sociale et la cohésion doivent constituer l'un des objectifs des villes nouvelles.

E. CRÉER UN LABORATOIRE DES INNOVATIONS URBAINES

Si on crée des pépinières pour les technologies industrielles, il faut aussi créer une pépinière wallonne des innovations urbaines qui permettent, par exemple, d'anticiper les équipements et les services urbains futurs.

Rappelons que les « anciennes » villes nouvelles des années 60/70 ont permis de concevoir les métros automatisés (Île-de-France, Lille, notamment), les hubs de transports en commun (station sous-terrain et/ou de surface entre train, tram, bus, voiture, terminal aéroport), l'amélioration des services de distribution des énergies urbaines (notamment le chauffage urbain), des systèmes de transport par tubes pneumatiques, des innovations de mobilier urbain, etc.

Toutes ces innovations sont naturellement génératrices de nouvelles industries modernes et de nouveaux emplois.

Aujourd'hui dans le monde, les esquisses sur le futur des villes se font à partir de territoire d'expérimentation (ou « villes nouvelles ») où on conçoit la ville du futur. C'est une expérimentation systématique de grande nature. Par exemple : la Sino-Singapore Tianjin Eco-city qui prévoit d'inventer des systèmes pour auto-couvrir 50% des besoins en eau des 350.000 nouveaux habitants de cette ville nouvelle





et elle sera une ville « sans barrières » pour les personnes âgées ou à mobilité réduite. 350.000 nouveaux habitants, c'est curieusement autant que le nombre de nouveaux résidents attendus en Wallonie dans les 15 prochaines années. Autre exemple : l'invention du « bâtiment bioréacteur » à Hambourg en Allemagne grâce à des façades ultra technologiques (photovoltaïques, biotechnologies utilisant les algues).

Dans la même logique que pour les pépinières d'entreprises que tout le monde recherche aujourd'hui, ces innovations développées dans les projets de « villes nouvelles » permettront ensuite d'essaimer les nouvelles innovations auprès des toutes les communes du pays mais aussi des pays limitrophes et plus lointains.

Par ailleurs, la mixité ne se décrète pas et ne s'impose pas. L'instauration de « quotas » de populations dans les quartiers ne suffit pas à créer le vivre ensemble. Par contre, la façon dont les quartiers sont aménagés, la gestion participative, la médiation entre riverains, la qualité du cadre de vie, sont autant de dimensions qui aident à rapprocher les genres. Par ailleurs, s'il est nécessaire de prévoir des logements pour des revenus précarisés ou modestes, ces logements doivent se mêler au reste du parc immobilier et non constituer des îlots stigmatisant et isolés.

F. QU'ENTEND-ON PAR VILLES NOUVELLES ?

Si nous avons choisi d'utiliser le terme « ville nouvelle », c'est parce que ce concept répond, selon nous, à plusieurs caractéristiques qui se démarquent des projets de revitalisation urbaine ou d'éco-quartiers de plus petite taille :

- La ville nouvelle est un projet urbain d'envergure qui dépasse des intérêts strictement locaux et une vision court-termiste de l'habitat (c'est-à-dire accorder des permis, sans vision d'ensemble, pour réagir à la demande plutôt que l'anticiper et l'orienter).

- Elle s'étend sur une surface importante (au moins 50 à 100 ha) qui peut, le cas échéant, être constituée de plusieurs zones adjacentes ou reliées par un réseau de transport structurant ou un axe fluvial, et ce en vue de créer un effet d'ampleur.
- Elle doit accueillir à terme plusieurs milliers d'habitants permanents, et ainsi atteindre une masse critique et créer une dynamique nouvelle.
- Elle est dense, compacte et structurée en quartiers, avec la présence d'un centre, tout en prévoyant dès sa conception des espaces partagés (jardins, pleines de jeux, potagers, parcs...).
- Elle héberge la plupart des fonctions présentes dans un milieu urbain (commerces, services, équipements collectifs, transports...).
- Elle résulte soit de la construction de bâtiments nouveaux sur un terrain non bâti ou qui a fait l'objet d'opérations de démolition/assainissement, soit de la reconversion d'un site industriel ou militaire.
- Elle constitue un ensemble cohérent avec une identité propre et une citoyenneté spécifique (comités de quartier, forums participatifs...).
- Elle fait émerger un véritable tissu social, culturel économique et humain.

G. DES VILLES NOUVELLES DE FORMES DIFFÉRENTES

Le mot « ville nouvelle » évoque souvent l'exemple des villes construites de nulle part, comme par exemple, à Louvain-la-Neuve. Pourtant, les villes nouvelles peuvent prendre des formes multiples.

La ville « embryon »

Construite ex nihilo (fécondation), elle accueille ses premiers usagers alors qu'elle en est encore à un stade rudimentaire, puis se développe petit à petit et se nourrit d'une source de revenu stable au départ (gestation), grâce



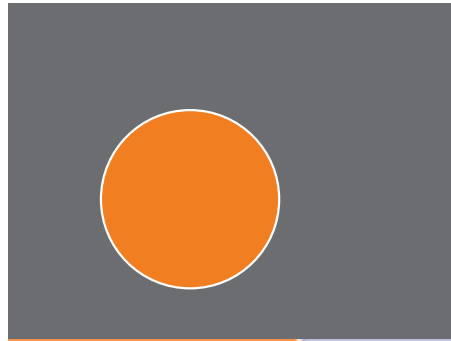


FAIRE LE CHOIX DES VILLES NOUVELLES

à la présence d'administrations, d'une entreprise importante ou encore d'une université. Progressivement, elle grandit, acquiert de nouvelles fonctions, ressemble de plus en plus à une vraie ville et doit parfois surmonter des

obstacles, une baisse de régime ou quelques erreurs de jeunesse (enfance). A terme, elle est appelée à générer de la valeur ajoutée, à capter des revenus résidentiels importants et à s'auto-suffire (âge adulte).

Figure 24 – Schématisation de la ville « embryon »



Le choix de la localisation de ce type de « nouvelle ville » doit tenir compte prioritairement de sa connectivité avec les réseaux de transports, notamment ferroviaire RER, métro ou assimilé) en lien avec un grand pôle urbain (Bruxelles, Lille, Liège, Charleroi, Luxembourg,...) et en tenant compte des opportunités foncières pouvant être liées avec une fin d'activités. Un tel projet peut se construire en miroir par rapport à une ville existante. L'exemple de

Louvain-la-Neuve est une belle illustration de la ville « embryon » (voir annexe 2).

Louvain-la-Neuve, une université devenue cité

L'Université Catholique de Louvain, située dans la ville de Louvain, connaît dans les années soixante de vives tensions linguistiques dans sa communauté estudiantine mais également académique. Entre 1966 et 1968, de violents affrontements éclatent entre étudiants francophones et néerlandophones dans les rues de la vieille ville universitaire. Ces événements amènent chaque parti du gouvernement de l'époque à se positionner, mais les positions sont trop divergentes et aboutissent en 1968 à la chute du Gouvernement. L'aile francophone de l'Université est priée alors de quitter la Flandre et de s'installer en Wallonie. Elle acquiert, avec l'aide de l'Etat, 920 ha de terrains (dont 200 ha de forêt), essentiellement du terrain agricole, sur le territoire de la commune d'Ottignies et décide, avec l'aide d'architectes-urbanistes, d'y développer une ville autour de l'université, plutôt qu'un simple campus universitaire isolé du monde réel.

L'objectif du projet visait d'abord à rompre l'isolement des étudiants et du campus et à créer de la mixité sociale et fonctionnelle. La localisation du site s'est justifiée par la





CRÉER LES VILLES NOUVELLES LES PLUS HUMAINES D'EUROPE

proximité du nœud ferroviaire d'Ottignies ainsi que par la centralité des lieux vis-à-vis des principales agglomérations wallonnes et de Bruxelles. Enfin, il était prévu que la nouvelle ville se construise de petits ensembles en petits ensembles, autour d'un axe piéton reliant le versant est au versant ouest. Cette structuration du développement avait pour but de favoriser les contacts entre personnes et renforcer la cohérence de l'ensemble architectural.

Le projet a été construit quartier par quartier. D'abord quasi exclusivement étudiantin, il faut attendre le début des années 90, soit environ 20 ans après le lancement du chantier, pour que le site amorce une dynamique résidentielle forte. La concentration géographique des étudiants avec les externalités qui en résultent (nuisances sonores, faible fréquentation le week-end...) et l'absence de quartiers plus résidentiels ont probablement freiné dans les années 80 le développement de la mixité sociale. Depuis 20 ans, les événements se sont accélérés (implantation d'un cinéma, de nouveaux commerces et services, du musée Hergé, investissement de promoteurs privés...). L'aménagement de l'esplanade constitue à cet égard une étape cruciale de son développement.

La ville compte aujourd'hui environ 350 commerces et services, 11.000 habitants permanents ainsi que 9.000 « koteurs ». Chaque jour, environ 45.000 personnes se retrouvent dans la ville dont 12.000 travailleurs et 10.000 étudiants ne vivant pas dans la nouvelle ville.

Figure 25 – Louvain-la-Neuve, avant la construction et aujourd'hui.





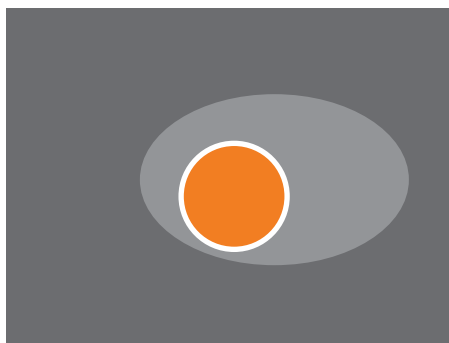
FAIRE LE CHOIX DES VILLES NOUVELLES

La ville « sur la ville »

A l'instar de ce qu'a réalisé Bilbao (voir annexe 1), la ville sur la ville se concrétise par la construction d'un vaste éco-quartier nouveau, qui fait figure de véritable nouvelle ville, au cœur même d'un espace urbain déclinant ou abandonné. L'intérêt de ce type de projet consiste à recréer une dynamique positive autour du nouveau pôle urbain nouvellement créé. Il

provoque un véritable électrochoc auprès de la population locale, rompt avec l'image du passé en attirant de nouveaux investisseurs et talents, et génère des effets d'entraînement autour du pôle, de sorte que les quartiers périphériques se transforment ou se rénovent d'une manière telle que l'ensemble de la ville apparaît à terme comme « reconstruite ».

Figure 26 – Schématisation de la ville « sur la ville »



Le choix de ce type de localisation de « nouvelle ville » peut cibler des friches industrielles, militaires ou d'infrastructures publiques, à l'état d'abandon partiel ou total, et localisées au cœur de zones urbaines déjà connectées

avec des réseaux de transports. Les villes de Charleroi et Liège présentent de ce point de vue des opportunités très intéressantes. D'autres villes de taille moyenne peuvent également être concernées par ce type de projet.

Bilbao : Un projet phare

En 1986, le port autonome de Bilbao fait le constat qu'il est à l'étroit le long des berges du fleuve et les autorités locales décident de le relocaliser à 10 km de la ville, libérant ainsi de vastes espaces qui font l'objet d'un plan de revitalisation urbaine (1987), lequel est suivi d'un plan stratégique à l'échelle de la métropole portée par le Gouvernement basque (1990). Le pari : la transformation de friches en espaces urbains modernes, multifonctionnel, avec un projet phare (le musée Guggenheim et son parc) pour relancer l'économie de la ville

Les travaux dureront 12 ans et seront effectués quartier par quartier. Au total, plus de 5.000 logements ont été créés. Le musée Guggenheim accueille annuellement 700.000 visiteurs. L'image de la ville est métamorphosée.





CRÉER LES VILLES NOUVELLES LES PLUS HUMAINES D'EUROPE

Figure 27 – Bilbao, avant et après la métamorphose





FAIRE LE CHOIX DES VILLES NOUVELLES

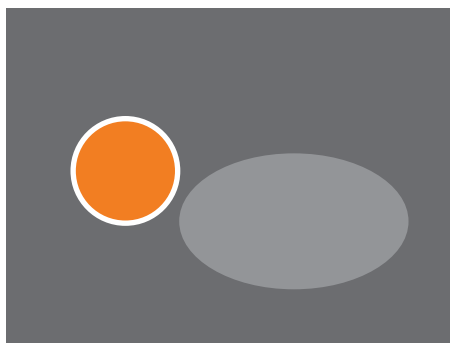
La ville « miroir »

Construite aux abords d'une ville existante, soit sur un ancien site industriel, militaire ou encore un terrain non exploité, la ville « miroir » correspond à un vaste ensemble urbain complet et cohérent, connecté à la vieille ville par un réseau dense de transports en commun. Sorte de reflet futuriste ou avant-gardiste de la ville existante, la ville miroir en est complémentaire, et constitue souvent à la fois une vitrine qui permet au pôle urbain de rayonner sur le plan international et d'attirer de

nouveaux types d'habitants ainsi que certains investisseurs privés que la vieille ville n'aurait pas pu capter par elle-même.

En ce qui concerne les villes en reconversion, la ville miroir est un moteur de renouvellement pour le bassin de vie tout entier, permettant notamment d'entamer dans la foulée, une transformation en profondeur de la vieille ville (rénovation, verdissement, rétrécissement...) grâce au regain de l'attractivité résidentielle, commerciale et économique.

Figure 28 – Schématisation de la ville « miroir »



En ce qui concerne les villes prospères, la ville « miroir » permet de renouveler la stratégie urbaine et de poursuivre et amplifier le rayonnement international. Elle permet aussi de répondre à une éventuelle pénurie de logements en évitant le piège de la construction de banlieues-dortoirs, puisque c'est en général le modèle d'éco-quartier qui est privilégié.

Plusieurs projets urbains européens peuvent être assimilés à des villes miroirs : Leidsche Rijn à Utrecht (voir annexe 5), Hammarby Sjöstad à Stockholm (voir annexe 4), Esch-Belval au Luxembourg (voir annexe 6) ou encore le projet groupé Vauban/Rieselfeld à Fribourg-en-Brisgau (voir annexe 3).





Fribourg : du militaire au citoyen

Fribourg-en-Brisgau est une ville universitaire (30.000 étudiants) allemande de 200 000 habitants, située sur la Dreisam au pied de la Forêt-Noire, à une heure de route de Strasbourg et de Bâle. C'est en décembre 1993 que naissent les projets de construction de deux grands nouveaux quartiers, à quelques encablures de la ceinture entourant le centre-ville.

Poussée par la forte demande en logement, Fribourg lance tout d'abord le projet du nouveau quartier Vauban. Un autre projet de quartier est également adopté un an plus tard: le quartier de Rieselfeld. C'est sur le site d'anciennes casernes de l'armée française située à 3 km du centre de la ville que le quartier Vauban s'est développé. L'autre projet, le quartier de Rieselfeld, est localisé à l'ouest de Fribourg, sur un terrain de 70ha situé à hauteur d'une ancienne décharge, dans une zone de protection naturelle. Pour déclarer une partie de la zone naturelle protégée en zone constructible, une nouvelle zone de 250ha a été classée en zone naturelle protégée, avec des mesures de végétalisation pour compenser la mesure.

Les travaux se poursuivent depuis 1992, par étape et devraient se terminer d'ici 2015. A terme, les deux quartiers réunis devraient accueillir 17.000 habitants répartis dans environ 8.000 habitations. Concomitamment à la création de ces deux ensembles urbains, un quartier de logements sociaux a été rénové en profondeur entre 1992 et 2005, pour ne pas dire reconstruit sur lui-même et la ville y a mis en place un système de gouvernance participative unique en son genre. Il s'agit de Weingarten qui compte environ 900 logements pour 2.500 habitants. Les trois éco-quartiers constituent un ensemble urbain qui comptera ainsi près de 20.000 habitants.



La ville « lien » :

La ville lien se construit entre deux ou plusieurs communes semi-urbaines ou rurales, afin de former une agglomération urbaine cohérente, plus dense et plus compacte, avec un centre en principe situé au cœur de la ville lien. Par une alliance intercommunale, ce type de projet crée la « couture », le « lien » physique entre les zones d'habitat existantes. Il permet à de

petites ou moyennes communes de s'inviter à la table des grandes villes et de renforcer leur polarité et leur influence sur l'ensemble de la région, grâce à et une augmentation substantielle du nombre d'habitants localisés dans la nouvelle agglomération et la présence d'équipements, de services et de commerces que les communes n'auraient pas pu capter par elles-mêmes.

Figure 30 – Schématisation de la ville « lien »



Le cas de Belval-Ouest, au Luxembourg, peut servir d'exemple puisque cette ville nouvelle couvre le territoire de deux communes luxembourgeoises (Esch et Samen) et s'étend

maintenant à une zone transfrontalière, grâce à un partenariat entre l'Etat français, le département de la Moselle, la Région de Lorraine et l'Etat du Luxembourg.

Belval, l'usine au cœur de la ville

Dans les années 90, le Grand-Duché du Luxembourg voit sa sidérurgie se transformer, avec notamment la fermeture progressive des hauts fourneaux et l'abandon de la filière fonte. Le pays décide de réfléchir à un plan de reconversion des friches industrielles situées dans le sud du territoire et qui couvrent plus de 500 ha réparties sur 10 sites différents. Parmi ceux-ci, le site de Belval-Ouest qui doit devenir une cité des sciences, de la recherche et de l'innovation.

Le site s'étendra sur 69 ha, dans un territoire partagé par deux communes (Esch et Sanem) et comprendra 3.000 logements destinés à 7.000 résidents permanents. 25.000 emplois devraient y être créés. L'implantation de la première université du Grand-Duché constitue un symbole fort de ce projet. La ville nouvelle est située entre les communes



CRÉER LES VILLES NOUVELLES LES PLUS HUMAINES D'EUROPE

d'Esch/Hazette et Sanem qui sont amenées à coopérer à deux, et avec l'Etat, pour soutenir le développement de la cité. Le projet urbain permettra de créer un lien physique entre la commune d'Esch/Hazette (30.000 habitants) et plusieurs localités rurales composant l'entité de Sanem (15.000 habitants au total). La cité aura à terme un effet structurant sur les deux communes.

Depuis 2005, Belval-Ouest s'inscrit dans une démarche transfrontalière puisque l'Etat français, la Moselle, la Lorraine et les communes françaises frontalières du Luxembourg se sont inscrits dans la dynamique, avec la construction d'une route pour relier Belval-Ouest à la France et la réalisation de plusieurs projets résidentiels et économiques qui doivent s'articuler autour de la ville-nouvelle.

Figure 31 – Belval-Ouest : de la sidérurgie à la ville « lien »





FAIRE LE CHOIX DES VILLES NOUVELLES

Un autre cas, celui de Cergy-Pontoise, en Île de France (annexe 7), peut également illustrer la ville « lien » dans le sens où elle couvre plusieurs communes et avait comme ambition de relier différents bourgs ruraux par la construction d'une ville nouvelle au centre d'un vaste territoire. Mais ses caractéristiques

s'éloignent de la ville nouvelle telle que nous la souhaitons (faible mixité sociale, manque de convivialité, sentiment d'insécurité, problèmes de mobilité, bâti qui a mal vieilli, ville qui n'est pas à dimension humaine, pas de réelle identité commune sur l'ensemble de l'agglomération, approche non participative...).

Cergy-Pontoise, le contre-exemple ?

L'agglomération de Cergy-Pontoise est un projet de nouvelle ville s'étendant sur plusieurs communes. Dans les années 60, l'Etat français souhaite construire plusieurs nouvelles-villes autour de l'agglomération parisienne. Les objectifs de l'Etat sont multiples : décongestionner Paris, absorber une partie de la croissance démographique, développer un nouveau modèle d'urbanité et d'habitat (mixité sociale, proximité domicile-travail...). Cergy-Pontoise se situe au nord-ouest de la capitale française, regroupe aujourd'hui 13 communes différentes et s'étend sur 78 km². Au départ, le territoire est composé de 11 communes dont 9 communes rurales et une commune semi-urbaine (Saint-Ouen-l'Aumône), et une petite ville (Pontoise). Ces communes ne sont pas interconnectées. L'ambition du projet urbain consiste à recréer une ville nouvelle au milieu du territoire, de taille et de densité suffisantes, en vue de devenir un pôle socio-économique structurant pour l'agglomération toute entière, et y accueillir des équipements, des services et des commerces dignes d'une métropole, ainsi qu'un accès aux transports publics (RER et transilien). Cette ville-centre serait constituée d'un vaste ensemble urbain à construire sur le territoire de la commune de Cergy, composée à l'époque de 2900 habitants. Les communes situées autour de la ville-centre, pourraient, le cas échéant s'urbaniser, en veillant à une intégration cohérente avec le projet de ville-nouvelle. La population de l'agglomération comptait 41.000 habitants en 1968 (17.000 à Pontoise, 10.000 à Saint-Ouen-l'Aumône et 14.000 répartis sur les 9 autres communes). En 2009, on en dénombrait 192.000 (dont près de 60.000 rien que pour la ville-centre de Cergy), répartis dans 75.000 logements (13.700 en 1968). 90.000 emplois, et 3.700 entreprises sont localisés dans l'agglomération. L'économie de Cergy-Pontoise s'appuie notamment sur la présence de quatre pôles de compétitivité de dimension mondiale : Systematic Paris-Région, Mov'eo, Cap digital et Medicen.

Si sur bon nombre de dimensions, Cergy-Pontoise constitue un contre-exemple des villes nouvelles « humaines » que nous souhaitons développer en Belgique, ce projet a débuté il y a près de 50 ans et nous permet de tirer de nombreuses leçons depuis la conception jusqu'à la gestion, voire le renouvellement d'une nouvelle ville.





CRÉER LES VILLES NOUVELLES LES PLUS HUMAINES D'EUROPE

Figure 32 – Cergy en 1964 et en 2013



H. LA TAILLE, LA DENSITÉ ET LE DÉVELOPPEMENT DE LA VILLE NOUVELLE

Notre analyse des expériences passées et étrangères montre qu'une ville nouvelle se construit par étape, dépassant progressivement des seuils de développement.

De manière synthétique, un tel projet démarre avec l'élaboration du plan directeur (le Masterplan), en collaboration avec des urbanistes, les citoyens et les pouvoirs publics. Ce processus dure en moyenne deux ans. Une fois le Masterplan adopté par le porteur de projet, les travaux de viabilisation, de terrassement et d'infrastructures (énergie, télécommunication, eau, voirie...) peuvent démarrer. Les premiers habitants arrivent généralement deux à trois ans après le début des travaux.

Durant plusieurs années, la ville se construit, quartier par quartier. De nouveaux commerces et services s'implantent progressivement, tout comme des équipements collectifs (crèches,

écoles...) et des entreprises. La ville prend forme et, environ 10 à 15 ans après les premiers coups de pioches, la ville atteint une masse critique d'habitants (5.000 à 20.000 habitants), de commerces, de services, d'équipements collectifs et d'entreprises. A partir de ce moment, le territoire fonctionne de manière autonome, comme une ville, avec son tissu économique, social, culturel et associatif. L'intérêt des investisseurs privés est alors important et le développement de la ville s'accélère.

Enfin, pour finaliser un grand projet urbain, 20 à 40 ans sont nécessaires, selon la taille et la nature du projet. La ville nouvelle d'Hammarby Sjöstad doit en principe se terminer à l'horizon 2016, 22 ans après le début des travaux. Louvain-la-Neuve, par contre, a vu sa morphologie se rapprocher de la ville « finie », avec la construction de son centre commercial et de la rue Charlemagne, 40 ans après le début des travaux. Mais le processus de développement se poursuit toujours, avec l'arrivée du RER et la construction du quartier Courbevoie d'ici 2021.

Figure 33 – Processus de développement d'une ville nouvelle



Les grands projets urbains ont une taille relativement variée, allant de 50ha à plus de 2000ha. Une ville nouvelle devra donc occuper un espace d'au moins 50ha, dans le cas d'une ville sur la ville, d'une ville miroir ou d'une ville lien. Pour une ville ex nihilo, 150ha à 300ha représentent une taille minimum.

La densité de la population conditionne également le potentiel de la ville et la qualité de vie. Une densité de 80 à 140 habitants par hectare semble constituer un niveau tout à la fois suffisant et acceptable.



CRÉER LES VILLES NOUVELLES LES PLUS HUMAINES D'EUROPE

Les fonctions (bureaux, commerces, services, équipements collectifs, espaces publics, habitat...) doivent se répartir de façon harmonieuse, avec au moins 50% des surfaces dédiées à de l'habitat.

Nous pouvons dès lors tabler sur des villes sur la ville, des villes miroirs ou des villes liens qui accueilleront au minimum 4.000 habitants, et des villes ex nihilo d'une taille de 12.000 à 24.000 habitants minimum.

Sur base d'un travail d'analyse de localisations potentielles des villes à Bruxelles et en Wallonie (voir point suivant), la taille maximale des villes nouvelles pourrait atteindre 50.000 à 60.000 habitants.

3. CONSTRUIRE LA VILLE NOUVELLE EN PRATIQUE



3. CONSTRUIRE LA VILLE NOUVELLE EN PRATIQUE

A. UN CHOIX AUDACIEUX ET RATIONNEL

La création de villes nouvelles est un choix audacieux, radical et porteur de changement et d'avenir. Il n'est pas surprenant que ce genre de projet suscite de la méfiance, du scepticisme, voire de l'appréhension. Tout projet dont l'ambition consiste à transformer de façon révolutionnaire nos modes de pensées et d'organisation, est confronté à la résistance au changement, à la dissonance cognitive, c'est-à-dire le rejet d'office de toute idée ou argument qui viendrait remettre en question mon opinion ou encore l'aversion du risque. Mais l'on comprend bien, que des questions se posent quant à l'opportunité et la faisabilité d'un projet d'une telle ampleur.

Les villes nouvelles sont finançables

Les grands projets urbains ont un certain coût qui peut sembler inabordable pour certains, surtout si nous partons du principe que le secteur public finance ou préfinance l'ensemble des travaux.

Or, le secteur public ne doit pas nécessairement être le seul à investir ou avancer des fonds. De nombreux leviers financiers peuvent être activés afin de réduire au maximum le coût pour la collectivité : mobiliser des fonds privés - promoteurs, investisseurs, entreprises, épargne privée, pôles de compétitivité... - recourir aux possibilités de (pré/co)financement (fonds structurels, BEI...), mutualiser les investissements publics réalisés dans plusieurs domaines d'intervention (économie, logement, aménagement du territoire, mobilité, environnement, action sociale, santé...), utiliser certains leviers juridiques et fiscaux (charges d'urbanisme, taxes...).

Ce coût doit également être perçu comme un investissement qui peut à la fois permettre de soutenir certains secteurs d'activité au moment de la création de la ville (secteur de la

construction, producteurs de matériaux...) et qui doit générer à terme un retour sur investissement pour les acteurs publics et privés, on pense à l'implantation d'entreprises, l'attractivité résidentielle, les recettes fiscales, la valorisation foncière....

Par ailleurs, il s'agit également d'investir aujourd'hui pour éviter des dépenses plus importantes demain en ce qui concerne les services et infrastructures publiques. Si l'habitat se développe demain en zones péri-urbaines et suit la tendance actuelle, le coût de la collecte de déchets, de l'entretien des voiries, des réseaux énergétiques et d'eau, le réseau d'égouttage, le coût des transports publics et privés risquent de fortement augmenter. Créer un projet urbain pour rassembler l'habitat permet d'éviter cette forte augmentation des coûts.

De plus, comme souligné précédemment, villes nouvelles ou pas, nous devons créer, entre 2015 et 2030, 256.000 nouveaux logements. Ceux-ci auront un coût qu'il ne faut donc pas automatiquement imputer à un projet de nouvelle ville. Par ailleurs, selon la CPDT, la rénovation d'une habitation est plus chère qu'une nouvelle construction, pour une performance énergétique identique.

En internalisant les coûts financiers liés au prix de l'énergie et de l'automobile, la nouvelle ville est moins coûteuse que l'étalement urbain.

Une projection dans le long terme mais qui amène des solutions à court terme

Pour mener des politiques du territoire opportunes et efficaces, il convient de les inscrire sur le temps long. Néanmoins, les exemples européens démontrent qu'en construisant quartier par quartier la ville nouvelle, on peut rendre rapidement viable et vivable la nouvelle ville pour ensuite l'étendre progressivement. En général 20 à 40 ans sont nécessaires pour





CONSTRUIRE LA VILLE NOUVELLE EN PRATIQUE

« terminer » les villes nouvelles. Mais les premiers quartiers peuvent accueillir leurs résidents 2 à 3 ans après le début du chantier. Il faut environ 10 ans pour qu'elles disposent de la plupart des services et équipements dignes d'une véritable ville.

Une prise de risques limitée

Tout grand projet urbain, parce qu'il s'inscrit sur le temps long, n'est pas immunisé d'éventuels défauts de jeunesse. Il est impossible d'atteindre le risque zéro et avoir toutes les certitudes sur le devenir d'une nouvelle ville. Pourtant, de nombreux exemples de grandes réussites (Hammarby Sjöstad, Marne-la-Vallée, Bilbao, Fribourg-en-Brisgau...) et sont autant de plaidoyers aptes à surmonter les scepticismes. Toutes les décisions qui ont permis de transformer notre société, sur le plan social, économique ou politique, avaient leur part d'incertitude. Le véritable enjeu consiste en réalité à maîtriser ce risque. Il peut être anticipé, régulé, géré et donc minimisé. Par exemple, pour garantir le financement privé de la construction de la ville, les promoteurs privés peuvent être associés à la conception du projet dès sa conception. La ville nouvelle peut aussi être construite par étape, en prévoyant plusieurs scénarii de développement, en fonction de l'évolution de la ville et du contexte général.

Le développement de l'urbanité (présence d'un capital social, d'associations, de projets locaux, d'une culture, d'une identité...) des villes nouvelles n'est pas garanti. Créer le tissu social, culturel et humain dans ces nouvelles villes (ou nouveaux morceaux de ville) n'est pas automatique. C'est la partie du projet qui nécessite le plus de temps pour se réaliser et qui permettra de qualifier une opération de ville nouvelle de réussite. Des outils existent pour garantir l'émergence et la consolidation de l'urbanité. Les villes doivent être aménagées de manière à favoriser le partage, la convivialité, les liens, le respect, l'identité, la

créativité, les projets collectifs... Elles doivent ensuite être animées pour encourager la participation des résidents, leur mise en réseau et le développement d'une culture propre et d'une identité collective.

Un projet qui répond à l'intérêt des communes

Les projets urbains d'envergure paraissent parfois utopistes, effrayants, impayables... Il est donc normal si certaines communes préfèrent ne pas privilégier l'option « nouvelle ville ». Un projet urbain ambitieux nécessite un important travail d'information de la patience et un véritable esprit de dialogue, en faisant preuve de pédagogie et de conviction. La commune d'Ottignies ou l'UCL regrettent-elles aujourd'hui d'avoir fait le choix de Louvain-la-Neuve ? Nous pensons que non. Ce projet était plutôt un pari sur l'avenir. Mais il a fallu convaincre.

Anticiper le vieillissement des villes nouvelles

Le vieillissement simultané de toutes les infrastructures au même rythme que la construction est un phénomène qui a pu être observé dans d'anciennes villes nouvelles comme celles situées dans l'agglomération parisienne. Il convient dès lors de planifier les investissements mais aussi les réinvestissements à long terme. Cela pose la question du financement durable (auto-régénérer les investissements en évitant les crises) de l'aménagement urbain et du logement. Le phénomène peut aussi être régulé grâce à la construction par étape de la ville nouvelle ainsi qu'une bonne conception au départ de l'habitat et des bâtiments pour faciliter leur rénovation ou leur réaffectation future.

B. DES CONDITIONS À RÉUNIR POUR RÉUSSIR LES VILLES NOUVELLES

Quels sont les facteurs de réussite d'une ville nouvelle ? Nous en avons retenu onze, sur la base d'exemples européens (cfr annexes).





CRÉER LES VILLES NOUVELLES LES PLUS HUMAINES D'EUROPE

- **Fédérer des forces vives locales et régionales** (privé et public), renforcées dans un contexte de nécessité de répondre à une situation de crise.
 - **Définir un projet fort et identifiant.** Décliner celui-ci en un plan stratégique et concentrer les moyens sur sa réalisation.
 - **S'appuyer sur un pôle d'activités stable** (administrations, grandes entreprises, maison de repos, hôpital, université, parc d'attraction, site touristique...) **et un pôle d'activités à haute valeur ajoutée** ou à haut potentiel (pôles de compétitivité, clusters, spin-off...)
 - **Confier l'exécution du projet à un opérateur unique**, qui fédère les acteurs publics et assure l'opérationnalité du projet.
 - **Définir avec précision et clarté le plan urbanistique de départ et veiller à associer les promoteurs immobiliers dès le début du projet.** Nouer des relations de confiance et renforcer l'attractivité de la future ville pour les investisseurs tout en demandant à ces derniers de contribuer au financement d'équipements sociaux ou collectifs (écoles, logements sociaux, crèches...).
 - **Disposer d'une maîtrise foncière suffisante** ab initio. Les pouvoirs publics qui gèrent le projet doivent disposer de réserves foncières leur permettant de localiser certaines fonctions à des endroits stratégiques et mieux réguler les prix.
 - **Réaliser le projet progressivement, par étape, et par quartier**, afin de viabiliser la ville dès le début du processus, de réajuster le projet en fonction de l'évolution du contexte, de la demande et des besoins et de veiller à un équilibre entre l'offre et la demande de logements sur le site.
 - **Diversifier rapidement les fonctions** de la nouvelle ville afin d'éviter le syndrome « cité dortoir ».
 - **Limiter la taille de chaque unité immobilière** (ex : maximum 50 logements par ensemble) afin de favoriser un bâti à taille humaine et faciliter les relations entre les habitants.
 - **Intégrer la mobilité et les TIC** dans le projet.
 - **Favoriser la participation** des futurs résidents à la conception, la gestion et le développement de leur ville.
- Il convient également d'identifier un ou plusieurs pôles fédérateurs d'une nouvelle dynamique.
- Le pôle de compétitivité « Green Win » spécialisé dans le développement de nouveaux matériaux et modes de construction pourrait se localiser dans la ville, avec un parc économique dédié.
 - Le pôle de compétitivité « logistics in Wallonia » pourrait aussi être associé à la construction d'une ville à proximité d'un nœud intermodal de transport de marchandises.
 - Le développement d'équipements et services innovants, ouverts sur leur milieu urbain, insérés dans la ville, et répondant aux besoins de nos aînés, dans la perspective du papy-boom (maisons de repos, services et soins à domicile...).
 - L'accueil de certaines administrations publiques.



C. DES OUTILS POUR CONSTRUIRE LES VILLES NOUVELLES

Le développement de tels projets implique une convergence de méthode « bottom-up » et « top-down ». Les autorités régionales peuvent soit procéder à un appel à projet, soit se prononcer sur le soutien à une initiative locale. Dans tous les cas, une adaptation du cadre légal s'impose sur plusieurs aspects :

- Pour assurer une mise en œuvre rapide de ce type de projet spécifique, les règles et la procédure d'urbanisation seront simplifiées : la confection d'un Masterplan constituera la seule norme d'aménagement du territoire applicable au périmètre défini. Les permis seront délivrés selon une procédure associant les autorités communales et un fonctionnaire-délégué de l'urbanisme et de l'environnement spécifiquement affecté au projet de nouvelle ville. L'approbation du périmètre de la nouvelle ville et de son « Masterplan » fera l'objet d'une décision unique des autorités wallonnes sur base d'un dossier de projet.
 - Pour faciliter la maîtrise foncière, dès l'approbation du Masterplan, l'opérateur public du projet disposera du droit d'expropriation et d'un droit de préemption sur l'ensemble des propriétés situées dans un rayon de 2 km du périmètre initial.
 - Pour une partie du projet, la mise à disposition des terrains pourra être accordée par le biais d'un droit de superficie ou d'un bail emphytéotique. Ce dispositif permettra de réguler les prix, encadrer l'urbanisation, garantir une réelle mixité sociale, agencer les fonctions du bâti de manière à optimiser les déplacements et renforcer la convivialité... Il conviendra également d'aménager des équipements collectifs, de développer les community land trust (CLT)²⁵ ou des outils juridiques
- spécifiques comme les charges d'urbanisme, par exemple en imposant aux promoteurs de contribuer à l'aménagement des voiries et impétrants, de construire des logements sociaux.
 - Enfin, les recettes fiscales liées aux aménagements ou aux transactions immobilières seront intégralement reversées, pendant 10 ans à dater de l'approbation du Masterplan, à l'opérateur public choisi pour opérationnaliser le projet (droits d'enregistrement, droits de mutations, précompte immobilier...).
 - Ces nouvelles villes devront idéalement s'engager sur des principes d'aménagement et de vie balisés par un Comité de pilotage. Elles devront se construire par étape, quartier après quartier, de manière à concevoir chaque milieu de vie de manière globale permettant ainsi de faire bénéficier les nouveaux habitants d'un milieu convivial et sécurisant, mais aussi d'adapter la conception des quartiers aux nouveaux besoins et opportunités. La mobilité douce y sera nécessairement privilégiée (zones piétonnes, vélo).
 - Chaque quartier devra être aménagé comme des villages urbains (à l'instar de Birmingham ou de Louvain-la-Neuve), de manière à renforcer les liens humains, la convivialité, l'identité du lieu, l'hospitalité, les réseaux d'échange et de solidarité spontanée...
 - La nouvelle ville se dotera d'un règlement de ville destiné à encourager le développement de « collocations à projets » (dans le même esprit que les kots-à-projets), soit entre jeunes adultes, soit entre personnes de générations différentes, afin de soutenir la cohabitation et le développement de projets associatifs.

²⁵ Terrains achetés par une structure d'intérêt public, le CLT qui y construit des logements pour ensuite les revendre à bas prix auprès de ménages à revenus précaires, modestes ou moyens. Le CLT reste le propriétaire du terrain alors que les logements appartiennent aux ménages acquéreurs. La revente des logements de particulier à particulier est encadré par le CLT afin d'éviter la spéculation.



- Ces nouvelles villes devront devenir des exemples de « SMART CITIES », en misant sur les nouvelles technologies de l'information et de la communication pour faciliter la vie des habitants (stationnement intelligent, e-administration locale, rendez-vous médicaux en ligne...), mais aussi pour améliorer l'empreinte environnementale (énergie intelligente), la participation citoyenne au projet de ville ou aux projets de quartiers, mettre en relation les habitants (portail d'échange de biens et services entre voisins, réseaux sociaux locaux par thème...) ou encore renforcer la compétitivité de la ville (infrastructures et services numériques répondant aux besoins des entreprises et investisseurs potentiels, mise en réseaux des acteurs économiques locaux, développement d'une intelligence économique locale, circuits courts...).

D. BUDGET ET PLANNING

Il est toujours délicat d'estimer le coût global de projets tels que la construction de villes nouvelles. Le coût dépend des caractéristiques

topographiques, de la surface concernée, de la maîtrise foncière de l'opérateur public, de la pression immobilière, du type d'habitat, des infrastructures et équipements, des travaux de dépollution éventuels et de leur ampleur. A titre de comparaison, la dépollution du site d'Hammarby Sjöstad en Suède a coûté 400 millions d'euros pour 200 ha de terrain.

Le quartier Vauban à Frisbourg-en-Brisgau se basait sur un budget d'environ 500 millions d'euros dont 10% pris en charge par les pouvoirs publics. Hammarby Sjöstad a nécessité 5 milliards d'investissement total pour environ 700 millions d'investissement public.

Sur base des expériences étrangères, nous pouvons évaluer le coût global d'un hectare de ville nouvelle, comptant environ 80 à 100 habitants, dans une fourchette allant de 10 à 30 millions d'euros (dans le cas d'un site à dépolluer, par exemple), avec un apport public d'environ 15%. Sachant qu'une ville nouvelle se construit sur 20 ans, qu'à partir d'environ 10 à 15.000 habitants, la dynamique immobilière est lancée, nous pouvons en déduire le coût public annuel.

Tableau 5 – Estimation du coût d'une ville nouvelle (CEPESS)

SURFACE (HA)	HABITANTS (MINIMUM)	COÛT GLOBAL (MIO €)	INVESTISSEMENT PUBLIC (MIO €)	COÛT ANNUEL (SUR 20 ANS) (MIO €)
1	100	10-30	1,5-4,5	0,075-0,225
50	5.000	500-1.500	75-225	3,75-11,25
100	10.000	1.000-3.000	150-450	7,5-22,5
150	15.000	1.500-4.500	225-675	11,25-33,7
300	30.000	3.000-9.000	450-1.350	22,5-67,5

Si les villes nouvelles ont naturellement un coût, elles peuvent également générer de nombreux bénéfices d'ordre financier (économies d'énergie, moins d'aidés en milieu médical, emplois dans le secteur de la construction...)

et immatériel (liens humains, qualité de vie...). Quant au processus d'élaboration et de mise en œuvre, les étapes et la durée sont également fort variables, selon la complexité du projet, son ampleur ou le degré de participation.

Tableau 6 – Plan d'actions

TABLEAU 6 – PLAN D'ACTIONS		
Etape 1 Etudes préparatoires	Réalisation d'une étude relative aux aspects juridiques, techniques, économiques, sociaux, environnementaux et démographiques de la construction des villes nouvelles, à leur taille, leur localisation potentielle et à leurs fonctions (identification des facteurs de succès, des critères de localisation, de la superficie et du volume d'habitants, de la méthodologie à suivre, de la stratégie de développement socio-économique de la ville, des pistes de financement, de la constitution d'une alliance entre villes...). Les villes nouvelles pourront prendre la forme soit d'une ville intégralement construite (ex : Louvain-la-Neuve, Hammarby Sjostäd...), soit d'un très grand projet urbain à effets structurants, localisé à l'intérieur, dans le prolongement ou à proximité d'une ville existante (Esch-Belval, Bilbao, Fribourg-en-Brisgau...). Les villes nouvelles viseront notamment à soutenir l'emploi dans le secteur de la construction et à générer de nouveaux emplois au bénéfice des futurs habitants. Concours d'architecte visant à proposer plusieurs formes alternatives de villes nouvelles.	2014 - 2016
Etape 2 Participation	Organisation d'un forum participatif sur le visage des futures nouvelles villes auprès des citoyens, des enfants, des experts, afin que la ville réponde aux besoins et idéaux des Wallons, ce qui la rendra plus attractive (concours de dessin d'enfants, enquête, débats, colloque d'experts...), sur les innovations en matière de construction et d'aménagement urbain, sur les mesures à prendre pour s'assurer que les villes nouvelles soient génératrices d'emplois, et enfin sur les attentes et besoins des investisseurs potentiels.	2015 - 2017

Etape 3 Mise en place du cadre réglementaire, financier et partenarial	Négociation avec des partenaires potentiels et adaptation éventuelle de la réglementation et du plan de secteur Mise en place et lancement du plan de construction des nouvelles villes (alliance villes-nouvelles-démographie-emploi) (note d'orientation, mesures emploi, plan d'actions, dispositif d'accompagnement des porteurs de projet, procédures, critères, budgets...). Partenariat public-privé entre la Région, le secteur de la construction, les investisseurs intéressés, le pôle de compétitivité GREENWIN et d'autres opérateurs publics et privés intéressés.	2015 - 2017
Etape 5 Choix des sites	Choix des sites sur base de projets soumis par les pouvoirs locaux	2017
Etape 6 Lancement des chantiers	Masterplan marchés publics, suivi des chantiers...	2017
Etape 7 Arrivée des premiers habitants	Construction par « grappe » d'habitats, en veillant à l'implantation de commerces et services de proximité	2019
Etape 8 Finalisation des premiers quartiers et du cœur de ville	Construction quartier par quartier, en créant un cœur de ville d'ici 2030	2019 - 2030
Etape 9 Expansion de la ville	Atteindre une taille de 20.000 habitants	2030 - 2050

4. ETUDE DE LOCALISATION DES VILLES NOUVELLES



4. ETUDE DE LOCALISATION DES VILLES NOUVELLES

A. LES ZONES D'INTÉRÊT ET LES SITES PRIVILÉGIÉS

Une analyse plus approfondie est indispensable en vue d'objectiver les implantations les plus opportunes. De plus, le soutien et la participation des riverains à un tel projet est un facteur de succès. La présente étude n'a donc pas la prétention d'imposer « d'en haut », des modèles aux citoyens, mais bien de démontrer que la construction de villes nouvelles est possible en Wallonie.

Afin de démontrer la pertinence et la faisabilité d'un projet de ville nouvelle en Wallonie, nous avons identifié plusieurs zones d'intérêt susceptibles d'accueillir un tel projet. Notre sélection se base sur des critères objectifs.

Selon nous, les villes nouvelles répondent à un besoin objectif dans quatre grands types de zones géographiques :

- Des territoires à forte croissance démographique, ou subissant une importante pression immobilière : par exemple le Brabant wallon, la région de Waremme-Hannut, le triangle Enghien-Ath-Soignies ou encore le sud-est de la province du Luxembourg). La ville nouvelle constitue une solution pour répondre à la forte demande de logements.
- Des territoires marqués par l'absence d'un pôle urbain de taille significative et structurant pour le territoire : (par exemple en province du Luxembourg ou sud de la province de Hainaut et de Namur) et où la ville nouvelle représente une opportunité d'initier une dynamique de développement autour d'un pôle urbain, de viabiliser à plus long terme les milieux de vie ruraux avoisinants, voire d'inverser le sablier démographique (exode rural).
- Des territoires en reconversion industrielle

et démographique, en raison d'une faible attractivité résidentielle ou de la présence de friches industrielles ou de chancres urbains (par exemple le bassin de Charleroi). La ville nouvelle peut créer un électrochoc psychologique et social positif auprès de la population, inverser la dynamique démographique et attirer des classes moyennes et de hauts revenus vers l'agglomération.

- Des territoires accueillant déjà une ville de taille importante (Liège, Charleroi...), soit une ou plusieurs villes de taille moyenne (Tournai, Mons, Namur, Wavre, La Louvière...) et qui, par la création d'une ville nouvelle, pourraient voir leur attractivité et leur rayonnement être renforcés.
- Par ailleurs, afin de limiter l'impact sur les zones d'habitat existant et les zones agricoles, l'implantation des villes nouvelles doit privilégier la reconversion de friches industrielles, la requalification de chancres urbains (périmètre de remembrement urbain...), les zones à urbaniser (ZACC, Zones U...) ou encore les zones d'activité commerciale ou économique (diversification et densification de la zone ou alors réaffectation quand celle-ci est sous-utilisée). Ces dernières sont trop souvent monofonctionnelles, mais la nature des activités et la configuration des terrains, rendent parfois possibles une diversification des fonctions, et une densification des lieux, à travers la construction de milliers de logements.

Enfin, plusieurs critères sont importants pour évaluer le potentiel de chaque zone. Parmi ceux-ci, nous avons retenu :

- Les axes de transport existants : autoroutes, routes, aéroports, lignes ferroviaires et gares, axes fluviaux.





ETUDE DE LOCALISATION DES VILLES NOUVELLES

- La surface disponible : surface urbanisable à court terme.
- Le périmètre potentiel : surface urbanisable, ou à requalifier à plus long terme (remembrement territorial, démolition-reconstruction, modifications du plan de secteur...).
- Les projets existants concernant le site : implantation d'équipements collectifs, quartier durable, développement d'une zone d'activité économique...
- La demande immobilière actuelle : niveau actuel des prix de l'immobilier par rapport à la moyenne belge.
- Le potentiel démographique : croissance démographique de l'arrondissement à l'horizon 2030 et à plus long terme.
- Le dynamisme économique de la zone : taux d'emploi, niveau du PIB par habitant de l'arrondissement par rapport à la moyenne de la Région (Wallonie=100).
- La localisation dans une zone Plan Marshall: commune reprise comme zone prioritaire du Plan Marshall.

- L'effet structurant du projet : les effets potentiels de la présence d'une ville nouvelle sur l'économie, l'emploi, la qualité de vie, le dynamisme culturel et démographique du territoire.

Si l'exercice est intéressant et permet d'identifier plusieurs sites d'intérêt majeur, nous rappelons qu'un travail de prospection plus complet et une analyse plus approfondie d'urbanistes, d'architectes et d'ingénieurs sont nécessaires pour réaliser des études de faisabilité approfondies. Enfin, il est important qu'un processus participatif et démocratique soit organisé pour permettre aux populations locales de prendre connaissance des projets, d'exprimer leur avis et leurs craintes, de soutenir ou non un tel projet, et enfin de contribuer à l'élaboration d'un ou plusieurs Masterplan.

Eu égard aux critères de localisation, nous avons pu identifier plusieurs zones d'intérêt sur lesquelles pourrait se bâtir une ville nouvelle. Ces zones ne sont pas exclusives, mais démontrent le potentiel de l'implantation de villes nouvelles en Wallonie. D'autres zones pourraient également répondre aux critères choisis.

Figure 34 – Zones d'intérêt pour implanter une ville nouvelle²⁶



²⁶ Dans le cas de Bruxelles, nous parlerons plutôt de « quartiers nouveaux ».

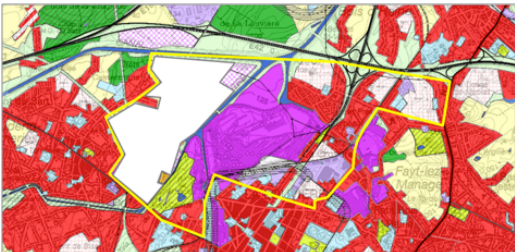
B. UNE ZONE POTENTIELLE ÉTUDIÉE
EN DÉTAIL : LA LOUVIÈRE



LOCALISATION : HOUDENG (LA LOUVIÈRE)

Objectif(s) de la ville nouvelle : amorcer une nouvelle dynamique économique et résidentielle positive

Forme(s) de ville nouvelle : ville dans la ville



CRITÈRES	COMMENTAIRES
SURFACE DISPONIBLE	En blanc sur la carte : friche dépolluée (SAFEA), espaces non construits entre le nouveau et l'ancien canal = 100ha (+50ha d'extension possible) (8.000 à 10.000 habitants)
SURFACE POTENTIELLE	Entourée en jaune : 150ha potentiellement urbanisables ou « requalifiables » (12.000 à 15.000 habitants supplémentaires)
EFFET STRUCTURANT DU PROJET	Création d'un technopôle Attractivité résidentielle auprès de revenus moyens et supérieurs Transformation du paysage urbain de La Louvière et surtout de la « porte d'entrée » de La Louvière Valorisation de friches industrielles et du canal historique du centre (UNESCO)

CONTRAINTES SPATIALES ET JURIDIQUES	Remembrement territorial à effectuer afin de convertir des zones d'activité économique en zones d'habitat et ZACC Dépollution (phase 2) Densification de l'habitat existant dans le périmètre Négociation avec entreprises propriétaires des sites à reconvertir Présence en zone voisine d'activités industrielles
DEMANDE IMMOBILIÈRE	Zone à pression immobilière moyenne : maison ordinaire : 118.230 €
POTENTIEL DÉMOGRAPHIQUE	17.000 habitants supplémentaires d'ici 2030 dans l'arrondissement
AXES DE TRANSPORT EXISTANT	E42, E19, ligne de chemin de fer utilisée pour le transport de marchandise, canal du centre
DYNAMISME ÉCONOMIQUE	Taux d'emploi de l'arrondissement : 56% PIB/hab de l'arrondissement = 79% du PIB/hab de la Wallonie
ZONE PLAN MARSHALL	Oui

Parmi la dizaine de zones identifiées, un site à La Louvière a d'ores-et déjà fait l'objet d'une analyse plus approfondie.

Le site de La Louvière présente de multiples atouts :

- il s'agit d'une zone en reconversion économique sur laquelle il y a une large capacité de maîtrise foncière par des acteurs publics (IDEA, PACO, Spaque, Ville de La Louvière) ;
- les différents modes de transport y sont bien représentés : proximité directe d'une autoroute, à 20 minute de l'aéroport de BSCA, transport fluvial, gare ferroviaire sur le site ;
- la superficie disponible est de 100 hectares, éventuellement extensible à 150 hectares dans une seconde phase.

Le développement de cette ville nouvelle, « La Louvière-la-Neuve », devra s'articuler autour d'une technopôle qui regroupera des entreprises innovantes ainsi qu'un centre de recherche porté par les universités hennuyères. Au tour de ce pôle technologique, des quartiers d'habitation seront construits, rassemblant 5.000 logements et quelques 10.000 habitants ainsi que des infrastructures de loisirs. Cette « ville nouvelle dans la ville » sera raccordée à La Louvière et à ses pôles commerciaux par des voiries nouvelles privilégiant les déplacements piétons, vélos et de transport en commun.

Le coût total du projet peut être évalué à environ 1.500 millions d'euros dont 25% seraient portés par les pouvoirs publics (fonds européens, investisseurs régionaux et emprunt public) et 75% par le secteur privé (logements et entreprises).



5. CRÉER LA CITÉ HUMAINE



Figure 37 – Illustration d'un îlot résidentiel comprenant un jardin partagé(photo : Kreaction)²⁷

A. RÉUSSIR LA MIXITÉ SOCIALE ET INTER-GÉNÉRATIONNELLE ET RENFORCER LES LIENS HUMAINS

Une cité humaine, c'est une ville où la personne, quelles que soient son origine, sa culture, sa langue maternelle, est en lien avec les autres et se sent appartenir à une communauté de vie. C'est une ville où chaque habitant trouve sa place et participe à son développement. C'est une ville où les différences sont en dialogue et enrichissent le projet urbain et la qualité de vie. C'est un territoire de droits et de devoirs, où l'habitat doit être accessible à tous, quel que soit le quartier, mais où certaines valeurs communes et règles de vivre-ensemble sont partagées par la population tout entière. La formation de ghettos sociaux ou ethniques s'oppose à notre vision d'une ville humaine, car ces phénomènes ont tendance à favoriser

le repli sur son quartier et à fragiliser les relations entre groupes socialement, culturellement ou économiquement différents.

Si la mixité sociale est nécessaire, il ne suffit pourtant pas de « brasser » la population dans chaque quartier pour aboutir à une cité idyllique. Forcer des personnes différentes à se côtoyer au quotidien peut générer des tensions, des conflits, des nuisances, ou de l'indifférence. Or ceci va aussi à l'encontre de nos objectifs d'amélioration de la qualité de vie et de renforcement des liens humains et de la convivialité.

²⁷ Source : <http://www.ladepeche.fr/article/2013/04/09/1601252-ni-villa-ni-barre-l-habitat-ideal.html>



Figure 38 – Un habitat ouvert sur le milieu de vie (terrasses, habitat en gradins) et des espaces publics qui invitent aux rencontres



La véritable finalité ne doit donc pas être le mélange des genres mais d'assurer un droit pour tous (en ce compris les revenus faibles ou encore les personnes à mobilité réduite), de vivre dans un habitat de qualité situé dans un quartier où il fait bon vivre ensemble. Des principes et des valeurs communes doivent prévaloir pour tout le monde, quel que soit le quartier ou le groupe social. Il convient de veiller à cultiver le respect, le dialogue, la tolérance, l'ouverture, l'empathie ou encore

l'hospitalité. Chaque habitant doit se sentir membre à part entière de sa ville, ce qui facilite les solidarités spontanées, l'attachement et renforce un imaginaire collectif nécessaire pour donner sens et personnalité au nouveau territoire. Chaque quartier peut avoir son identité propre et des caractéristiques plus spécifiques, adaptées, par exemple, à des personnes âgées ou dédié aux familles, pour autant que l'habitat reste globalement diversifié et accessible à chacun.



Figure 39 – Illustration d'un habitat générateur de liens



L'accessibilité est un enjeu fondamental. La capacité d'une personne âgée, ou d'une personne handicapée, à maintenir son autonomie, est conditionnée par l'aménagement de ce qui l'entoure et de l'habitat.

La ville doit également être aménagée pour encourager les rencontres et le partage des ressources.

Pour réussir la mixité et renforcer les liens, la ville nouvelle peut s'appuyer sur plusieurs outils :

- Prévoir des charges d'urbanisme lors de la construction d'immeubles ou d'îlots résidentiels afin d'affecter au moins 10% des habitations construites au logement social. Cela permet une répartition diffuse du logement social dans la ville.
- Affecter 10% des terrains de chaque quartier au logement moyen.
- Diversifier les modes de tenure (locatif, propriété, copropriété, habitat groupé) et le type d'habitat (maisons unifamiliales, habitat individuel dense, habitat intermédiaire, habitat pluriel, immeubles à appartement...) et les combiner de manière harmonieuse.
- Aménager la voirie et les espaces publics et veiller au respect des normes de construction, afin de permettre aux personnes à mobilité réduite de se mouvoir partout dans la ville.





CRÉER LES VILLES NOUVELLES LES PLUS HUMAINES D'EUROPE

- Lancer des projets architecturaux et urbanistiques innovants pour mieux intégrer les maisons de repos dans les quartiers.
- Favoriser la mixité des fonctions dans chaque quartier pour y implanter des commerces, équipements (écoles, crèches...) et services de proximité. Les contacts entre voisins sont plus conviviaux dans de petits commerces que dans de grandes surfaces. La présence de véritables crèches et écoles de quartier favorise aussi les liens entre personnes vivant dans un même périmètre.
- Aménager un marché couvert dans la ville afin d'y accueillir des commerçants ambulants.
- Plafonner la taille des immeubles afin de conserver une dimension humaine.
- Désigner des administrateurs de quartier pour assurer un rôle de médiateur entre voisins.
- Prévoir des associations d'immeuble et des conseils de quartier où les habitants peuvent entrer en dialogue.
- Développer un réseau social par quartier sur Internet (Facebook du quartier, centre d'échange de biens et services entre voisins...).
- Organiser des événements par quartier.
- Favoriser la mobilité douce, davantage susceptible de générer des rencontres, des échanges...
- Aménager les quartiers de manière à favoriser les rencontres (jardins et potagers partagés, petites places, mobilier urbain, aires de jeux collectives à proximité de l'habitat et où les parents peuvent facilement garder un œil sur les enfants, cheminements piétons pensés comme des axes de rencontre et de discussion, commerces de proximité...).
- Concevoir un habitat qui offre à la fois un degré d'intimité variable, en vue de répondre aux attentes hétérogènes des habitants, tout en intégrant des ouvertures vers l'extérieur pour créer du lien entre l'habitat et son milieu de vie : petits jardinets privatifs et intimes donnant accès à un jardin partagé, terrasses avec brise-vue permettant toutefois les contacts entre voisins, boîtes aux lettres localisées au même endroit....
- Mettre en place des mécanismes où les résidents entretiennent eux-mêmes une partie des espaces partagés.
- Encourager le développement d'habitats groupés dans chaque quartier.
- Développer un réseau de colocations intergénérationnelles.
- Soutenir l'organisation d'événements qui valorisent une communauté particulière de la ville



B. ENCOURAGER LA PARTICIPATION

De nombreux exemples européens (Quartier Vauban à Fribourg-en-Brisgau ; Quartier des Bélières dans l'agglomération de Grenoble ; GWL Terrain à Amsterdam, Kronsberg à Hanovre, quartier Danube à Strasbourg, Big city plan de Birmingham...) ont mis en évidence la plus-value que peut apporter la participation dans la réussite d'un projet urbain d'envergure. Ce principe doit naturellement être transposé au projet de construction de villes nouvelles.

La participation est une dimension centrale dans le projet de création de villes humaines. Elle permet aux habitants de se réapproprier leur territoire, leur milieu de vie, d'influencer la conception et l'évolution de la ville ou du quartier, ainsi que leur gestion et leur animation. La qualité et la force du développement de la ville et de ses quartiers ne peuvent être

que renforcées par la mise en place d'un processus démocratique et participatif fort et efficace, dès le début du projet. Ce processus permet d'enrichir le projet urbain du vécu, des sensibilités, des besoins et des expertises de chacun. Il réduit donc les risques de contestation ou de recours et responsabilise les acteurs quant à la réussite du projet (implication dans l'entretien des espaces collectifs, contrôle social). La participation permet de créer du lien puisque celui-ci constitue une belle opportunité pour les (futurs) résidents de se rencontrer et d'entamer un dialogue constructif. Enfin, participer, c'est planter au plus tôt et de manière continue les germes d'un tissu culturel, social, économique et politique, d'une identité territoriale ainsi que d'une future citoyenneté de quartier et de ville, en d'autres termes cette urbanité indispensable pour que la ville nouvelle se distingue réellement d'un simple projet urbain

Figure 40 – Des enfants participent à la conception de leur futur milieu de vie, en dessinant leur quartier idéal





**Au moment de la conception et des chantiers,
plusieurs instruments peuvent être utilisés :**

- Organiser des conférences pour informer les résidents potentiels, les futurs résidents et répondre à leurs questions.
- Animer des ateliers de projets, des ateliers créatifs (par exemple avec des enfants pour imaginer les futures aires de jeux) ou encore des concours d'idées avec les futurs résidents ou les habitants des bourgs ou des quartiers à proximité desquels la nouvelle ville va se construire.
- Organiser pour les futurs habitants, des visites collectives des terrains concernés et du chantier, ce qui permet à la fois de visualiser le projet mais aussi de faire rencontrer les futurs voisins.
- Développer un site web d'information qui peut également réceptionner des critiques, des avis, des suggestions, des idées...
- Créer un forum citoyen réunissant les parties-prenantes du projet (promoteurs, futurs habitants, urbanistes, entrepreneurs...) et dont la mission consiste à dégager un maximum de consensus entre les participants (dialogue, pédagogie, mécanismes de vote...) et de relayer les avis auprès des autorités compétentes.
- Favoriser la cogestion de maisons de quartier ou plaines de jeux par les habitants.

Dès l'installation des premiers habitants et au fur et à mesure du développement de la ville nouvelle :

- Créer une association de gestion et de participation pour l'habitat groupé, les immeubles et ensembles résidentiels de taille plus importante (gestion technique, des espaces et équipements collectifs, gestion des conflits d'usage).
- Désigner des administrateurs de quartiers dont la mission consiste à gérer les aspects humains et sociaux du vivre-ensemble. Ils s'assurent que tout se passe bien, collectent des remarques et des plaintes, gèrent les conflits, rapprochent les gens.
- Par quartier, constituer un conseil de quartier où se réunit au moins deux fois par an l'ensemble des habitants. L'administrateur de quartier assurerait le secrétariat et la présidence du conseil. Y seraient évoqués les problèmes rencontrés, certaines suggestions pour améliorer la qualité de vie des habitants, l'organisation d'événements comme une fête de quartier, certaines demandes à relayer auprès des autorités...
- Mettre en place une association-coupole des citoyens de la ville nouvelle, où siègeraient les représentants des associations de quartier et des associations d'immeuble, ainsi que les administrateurs de quartier. L'association aurait comme mission de favoriser le dialogue entre quartiers, d'arrêter des positions communes à défendre auprès des autorités publiques et de coordonner l'organisation d'événements de portée plus large.
- Développer un site web d'information et de participation où les habitants pourraient lancer des idées, des projets, solliciter l'avis de la population, lancer des mini-enquêtes.



C. ACCROÎTRE LE TEMPS DE QUALITÉ POUR LES HABITANTS

La qualité de vie dépend également de la qualité du temps que nous vivons. Par sa localisation, son aménagement et son mode de fonctionnement, la ville nouvelle peut améliorer la qualité du temps vécu par les habitants. Il

convient non seulement de réduire les temps contraints et parfois désagréables au profit de temps choisis et positivement vécus, mais aussi de transformer certaines activités de la vie quotidienne pour qu'elles deviennent des expériences humainement enrichissantes, génératrices de bonheur, et le cas échéant, utiles pour la collectivité.

Figure 41 – Mixité de fonctions, mobilité alternative et proximité des commerces et services





Figure 42 – Illustration d'un espace de coworking. Des personnes d'un même quartier se retrouvent dans un local équipé pour télétravailler ensemble.



Afin d'offrir plus de temps de qualité aux résidents, plusieurs actions sont envisageables :

- Créer des espaces partagés de télétravail (coworking) afin de permettre à certains habitants de télétravailler dans un endroit convivial, avec d'autres télétravailleurs. Le télétravail permet de réduire les temps de déplacement vers son lieu de travail, une navette qui peut parfois lourdement peser sur la qualité de son emploi du temps. Toutefois, le manque de contacts sociaux et d'un contrôle social lié à la présence d'autres personnes sur son lieu de travail est une critique souvent émise à l'égard du télétravail. L'espace de coworking est susceptible de répondre à ces manques.
- Concevoir une politique de mobilité dès la conception du projet de ville nouvelle, qui favorise l'usage des transports collectifs. A cet égard, s'assurer de l'ouverture de lignes de transports en communs, éventuellement d'une gare ferroviaire, afin d'offrir aux habitants des alternatives attractives par rapport à l'usage de la voiture.
- Favoriser la mobilité douce, en créant un réseau intégré de cheminements pour les piétons et vélos à travers les îlots et les quartiers, ponctué de jardins et placettes, de mobilier urbain, de points de vue, afin de rendre la circulation interne dans la ville la plus agréable possible.
- Favoriser l'implantation d'équipements collectifs (écoles, crèches, centres culturels ou sportifs...), de services et commerces de proximité pour réduire les temps de déplacements et permettre aux habitants d'y accéder à vélo ou à pied.
- Réduire l'usage de la voiture afin d'éviter la congestion urbaine, qui est aussi une source de perte de temps.
- Mettre en œuvre un programme innovant d'accompagnement des petits commerçants afin que la ville nouvelle bénéficie d'établissements exemplaires en matière de convivialité, d'efficacité et de qualité.
- Favoriser et faciliter le partage des ressources entre voisins (petits services, outils...), en utilisant, notamment, les nouvelles technologies. Cela permet d'optimiser son emploi du temps tout en s'échangeant des services.





CRÉER LA CITÉ HUMAINE

D. OFFRIR UN HABITAT DE QUALITÉ DANS UN MILIEU DE VIE DE QUALITÉ

La qualité de vie des habitants est au cœur du projet de ville nouvelle. L'habitat, les quartiers, et la ville dans son ensemble, seront pensés

et aménagés dans le but de garantir à chacun du bien-être, de la convivialité et des facilités. L'habitat et les milieux de vie seront à dimension humaine et contribueront au développement humain.

Figure 43 – D'un côté une maison de repos au bord d'un cours d'eau, de l'autre des habitations familiales en gradin, et en arrière-plan une maison de quartier.



Figure 44 – Une ville nouvelle doit créer des ambiances de convivialité autour de petites places, un peu comme dans un village « urbain »





La ville doit se caractériser par les éléments suivants :

- Une ville avec un véritable centre dynamique, où sont implantés des établissements HORECA de qualité, des commerces, des services, des équipements culturels, des administrations, des bureaux et des espaces publics dignes d'un centre urbain. Les étages des bâtiments sont idéalement affectés à l'habitat, afin de renforcer la mixité des fonctions et l'animation du centre. La présence d'un ou plusieurs pôles d'activités stables ou à haut potentiel, ainsi que la densité résidentielle sont des arguments qui peuvent convaincre certains investisseurs à implanter des commerces. Des actions d'accompagnement des futurs résidents peuvent aussi voir le jour pour les aider à ouvrir leur propre commerce ou service (voir point f). Le centre doit également être pensé pour attirer des visiteurs extérieurs, grâce à une excellente accessibilité : parkings souterrains, bonnes dessertes en transports publics.
- Plusieurs quartiers autour du centre, avec un habitat diversifié dans lequel d'autres fonctions que le logement s'intègrent de manière harmonieuse.
- Une organisation de quartiers calquée sur celle de villages urbains, avec un centre spécifique, des commerces, équipements et services de proximité, des écoles, des crèches...
- Un bâti qui reste à taille humaine (4 à 5 étages maximum) et une diversité des architectures, tout en conservant une harmonie d'ensemble.
- Des cheminements piétons qui traversent les ilots et rejoignent le centre-ville. Des rues à circulation limitée ou des zones 30, ponctuées d'espaces de stationnement regroupés et discrets (en surface entourés de verdure ou en sous-sol) pour permettre aux habitants de se rapprocher de leur habitation en voiture.
- Des aires de jeux à proximité des habitations, des jardins partagés et des espaces publics.
- La valorisation du patrimoine bâti ou naturel (construction autour d'arbres préexistants, régénération de friches industrielles, rénovation d'anciens bâtiments, affectation de ceux-ci à des fonctions publiques, culturelles...) afin de contribuer à la formation d'une véritable identité territoriale et d'un sentiment collectif d'appartenance et de fierté.
- Une abondance d'espaces verts, de façades-paysages dans les quartiers avec des bacs plantés, de la végétation grimpante. Et aussi des points de vue et des ensembles construits suffisamment distants les uns des autres pour recréer une atmosphère quasi rurale.
- Une gestion des nuisances sonores (place de l'automobile, limitation de la vitesse, végétation, architecture permettant d'absorber les sons, bonne insonorisation...) qui renforce la tranquillité et la qualité de vie des quartiers.
- Un habitat pensé pour répondre aux besoins des personnes, en fonction de leur âge, de leur état de santé ou encore du cycle de vie (famille, pensionné, jeunes...).
- Un habitat adaptable ou modulable, situé à proximité des commerces et services, pour permettre aux aînés de continuer à « bien » vivre chez eux.
- Des habitations comprenant des espaces privatifs extérieurs (jardinets, cours, terrasses...) aménagés de manière à offrir de l'intimité aux résidents, ce qui permet d'atteindre un bon équilibre entre l'envie d'être « chez soi » et le besoin de contacts et de convivialité.
- Une voirie aménagée de manière à bien distinguer la fonction première des différents





CRÉER LA CITÉ HUMAINE

types d'axes de circulation : routes principales d'abord affectées à la mobilité, rues à vitesse limitée pour l'usage local, cheminements et espaces piétons. Cette approche vise à apaiser les quartiers, réduire les nuisances sonores et améliorer la sécurité routière et la convivialité.

- Un environnement sain, des infrastructures, services et commerces pour permettre aux habitants de vivre en bonne santé : des modes de déplacements qui améliorent la qualité de l'air et réduisent les nuisances sonores, des habitations lumineuses pour permettre aux résidents de bénéficier de la lumière naturelle, la minimisation des nuisances sonores, une invitation à bouger ou faire du sport, des services de santé de proximité, une sensibilisation auprès des promoteurs et habitants quant à la qualité des matériaux utilisés...
- La réalisation de projets-pilotes pour anticiper l'émergence de maladies mentales et mieux les accompagner : une bonne qualité de vie, un temps de qualité retrouvé et des liens humains renforcés forment ensemble un rempart significatif contre la solitude, le stress ou la dépression. Des projets innovants pourraient néanmoins également être lancés, notamment pour aider chaque personne à vivre en harmonie avec elle-même et porter un regard positif sur son environnement : ateliers avec les enfants, de jeunes adolescents, des adultes...
- Une ville sécurisante. Si des aménagements de prévention sont indispensables, la sécurité sera renforcée par des liens humains plus présents entre voisins et un agencement du bâti (mitoyenneté, habitat groupé, proximité...) qui dissuade les auteurs potentiels de faits délictuels ou criminels. Le partage de petits services entre voisins peut aussi être utile au moment des vacances.
- Une gestion des déchets partagée et responsable. La ville est par définition plus dense que la campagne. Il n'est pas agréable pour des occupants d'appartements ou d'habitat intermédiaire de subir l'accumulation des déchets. De plus, le tri est indispensable pour préserver la qualité de vie des générations futures. Enfin, les déchets organiques peuvent être réutilisés comme compost pour nourrir la nature. Des composts collectifs pourraient être créés dans chaque quartier.
- Une vraie identité urbaine et un tissu associatif dynamique dans les domaines socio-culturels : construire avec les habitants des référents identitaires (symboles, histoire collective, folklore...) et les faire vivre à travers des événements participatifs (confréries, expositions...) ; soutenir les associations et leurs projets et les mettre en réseau.
- Une ville « SMART » (intelligente) qui exploite pleinement les potentialités des technologies numériques pour faciliter la vie des personnes et favoriser les rencontres et projets communs.





E. CONCRÉTISER L'ETAT RÉGULATEUR-PARTENAIRE

La ville nouvelle peut s'appuyer sur la captation de financements publics affectés à d'autres politiques publiques :

- Politique de la santé et de l'action sociale : construction de maisons de repos, de résidences, service social...
- Politique du logement : affectation d'une partie de l'ancrage communale à la construction de logements sociaux dans la ville nouvelle.

- Politique économique : intervenir dans l'aménagement des infrastructures et équipements nécessaires à l'accueil de nouvelles entreprises...
- Politique de la recherche, de l'enseignement supérieur et universitaire : localiser un centre de recherche et des programmes d'enseignement dans la ville.

Toutefois, l'une des clés de réussite de la ville nouvelle concerne l'investissement que le secteur privé est prêt à consacrer au développement du projet urbain.

Plusieurs dispositifs peuvent être actionnés en vue de maximiser la participation des opérateurs privés :

- Faire participer les investisseurs institutionnels et les promoteurs immobiliers à la réflexion au moment de l'élaboration du projet de ville nouvelle. Leurs préoccupations et sensibilités seront prises en considération, sachant que l'objectif premier reste le développement humain de la ville, c'est-à-dire un développement d'abord axé sur l'accomplissement et l'épanouissement personnel.
- Encourager, soutenir et accompagner les projets d'autopromotion qui visent la création d'un habitat groupé. Selon ce principe, plusieurs particuliers se regroupent pour construire ensemble un immeuble ou un ensemble regroupé d'habitations, avec des équipements et espaces partagés.
- Multiplier les partenariats publics-privés, notamment pour la construction d'équipements collectifs.
- Négocier des charges d'urbanisme avec les promoteurs de projets de bureaux ou de logements de standing pour garantir la mixité sociale et fonctionnelle.
- Prévoir une réserve foncière suffisante, qui serait gérée par l'opérateur de développement de la ville et qui serait affectée à certains projets d'intérêt général (mixité sociale, intergénérationnelle ou fonctionnelle à renforcer, projets pilotes...) dans le cadre d'une emphytéose (droit d'usage d'un terrain accordé durant 99 ans, moyennant le paiement d'une rente).
- Construire du logement moyen selon le modèle location-acquisition.
- Soutenir les projets de coopératives d'habitat où les occupants sont propriétaires de la coopérative, tout en étant locataires de leur logement.





CRÉER LA CITÉ HUMAINE

F. GÉNÉRER UNE VALEUR AJOUTÉE ÉCONOMIQUE ET HUMAINE

Figure 45 – Un modèle économique fondé sur la présence de commerces, bureaux, administrations, maisons de repos, crèches, écoles, institutions médicales et un réseau d'espaces de co-working à l'intérieur de la ville, des entreprises et industries en périphérie et une excellente desserte en transports collectifs vers des pôles d'emploi extérieurs



La plupart des grands projets urbains européens ont permis de soutenir de façon substantielle le secteur de la construction à court terme grâce aux chantiers réalisés par de nombreux entrepreneurs locaux ou certaines grandes sociétés de construction et à moyen terme par le développement de nouvelles innovations et l'expérience acquise par de nombreux ouvriers et entrepreneurs, créativité des architectes...

Quelques années après l'arrivée des premiers habitants, les villes nouvelles ont également enregistré de belles performances en termes

de création d'emplois et de valeur ajoutée, des performances souvent supérieures aux moyennes régionales. C'est en tout cas ce qui ressort de l'analyse des plus anciennes villes neuves comme Louvain-la-Neuve, ou encore celles construites dans les années 70 au sein de l'agglomération parisienne. Contrairement aux idées reçues, Cergy-Pontoise, Evry, Saint-Quentin-en-Yvelines ou encore Marne-la-Vallée enregistrent un nombre d'emplois par 1000 habitants significativement supérieur au territoire régional. Par contre, ces emplois ne sont pas nécessairement occupés par des habitants de la ville nouvelle. De plus, une proportion





CRÉER LES VILLES NOUVELLES LES PLUS HUMAINES D'EUROPE

relativement importante de la population locale travaille à l'extérieur de la ville. Enfin, les taux de chômage et le nombre de personnes vivant sous le seuil de pauvreté y sont parfois importants. Si l'objectif de création de valeur ajoutée et d'emplois semble atteint, il n'en est rien de la proximité domicile-travail. Les expériences passées justifient selon nous la

mise en place d'une véritable stratégie de rapprochement des lieux de résidence et de travail.

Quant aux dynamiques économiques amorcées par des projets urbains plus récents (Fribourg-en-Brisgau, Hammarby Sjostad, Bilbao...), elles sont particulièrement positives.

Figure 46 – Illustration de ce à quoi pourrait ressembler le cœur de la ville nouvelle : zone exclusivement piétonne, clins d'œil au patrimoine passé, concentration des commerces, espaces de rencontre et de convivialité, habitat sur les étages (source : Valode et Pistre Architectes)



Pour qu'une ville nouvelle puisse suivre le chemin du développement humain, il convient selon nous de poursuivre plusieurs objectifs :

- Soutenir la base productive, en ciblant d'une part les secteurs à haute valeur ajoutée (pôles de compétitivité, clusters, mise en réseau des acteurs autour de projets de recherche et développement, implantation d'entreprises de haute technologie...), et d'autre part en soutenant l'entrepreneuriat local et l'agriculture locale (circuits courts, agriculture urbaine, valorisation du terroir par le développement de produits locaux...).





CRÉER LA CITÉ HUMAINE

- Mieux capter les revenus des habitants ainsi que des non-résidents travaillant dans la nouvelle ville ou des touristes, et favoriser la diffusion de ces revenus dans l'économie locale : promotion des commerces locaux et des circuits courts ; mixité fonctionnelle des quartiers offrant aux travailleurs et résidents des commerces et services de proximité ; gestion de la mixité sociale qui n'affaiblit pas l'attractivité résidentielle auprès de ménages à revenus moyens ou élevés... ; soutien au télétravail afin que les résidents employés à l'extérieur de la ville travaillent régulièrement à l'intérieur de celle-ci ; implantation d'équipements (attractions, musées...) et hébergements touristiques en fonction de la localisation et des atouts de la ville nouvelle.
- Orienter une partie de l'économie vers l'objectif d'amélioration de la qualité de vie : soutien à la création d'entreprises et associations actives dans le secteur des services aux personnes (accueil de personnes âgées, aides et soins à domicile, crèches...) ; implantation de maisons de repos innovantes et de centres médicaux ; attirer des fonctions médico-sociales dans la ville (prospection, marketing territorial...) afin de maintenir un bon équilibre entre l'offre et la demande de soins...
- Accueillir, si possible, une administration, un centre hospitalier, une école supérieure ou une implantation universitaire.
- Mettre en œuvre une politique volontariste de formation et de valorisation des ressources humaines locales. Le but est d'augmenter le taux d'emploi dans la ville et de favoriser la proximité entre le domicile et le lieu de travail, via, notamment le télétravail. Former et soutenir les futurs résidents pour qu'ils ouvrent un commerce ou un service de proximité dans leur futur quartier (boulangerie, boucherie...). Soutenir les entreprises qui emploient un certain nombre de résidents locaux...
- Définir et réaliser une véritable stratégie intégrée et à long terme de développement de la ville, fondé sur un diagnostic et un processus participatif (positionnement, axes stratégiques, plan opérationnel...).

G. FAIRE DE LA NATURE UN PARTENAIRE DE LA VILLE HUMAINE

Si les êtres humains font bien sûr partie d'un écosystème dont l'équilibre est fragile, ils y jouent également un rôle central. Veiller à restaurer et maintenir l'équilibre de la nature relève donc de la responsabilité de chaque femme et de chaque homme. Le développement humain voit aussi les potentialités que la nature nous offre pour notre développement, et l'influence déterminante que l'homme peut exercer sur elle, par sa créativité, son travail et son intelligence, afin qu'elle puisse nous donner le meilleur d'elle-même. La nature n'est pas un musée et c'est en la transformant, en la cultivant, qu'on peut améliorer la condition humaine. Mais cet anthropocentrisme est différent de celui du productivisme ou

du consumérisme, qu'ils soient de droite ou de gauche, car il reconnaît les limites de nos ressources naturelles et de leur capacité de (re)production. La nature doit être transformée avec sagesse, raison et prospective, afin de permettre à nos enfants et nos descendants de bénéficier d'une qualité de vie encore meilleure que la nôtre.

Enfin, le développement humain considère que le lien culturel et affectif entre l'homme et la nature doit être renforcé. Plutôt que de la concevoir comme un objet matériel et étranger, voire comme une menace, la nature doit à nouveau faire partie de notre culture et constituer une source d'émerveillement et d'inspiration. Détruire la nature, c'est selon nous, détruire notre propre nature d'être humain.





CRÉER LES VILLES NOUVELLES LES PLUS HUMAINES D'EUROPE

Eu égard à ces considérations, la nature sera un véritable partenaire de la ville nouvelle et de son développement. Elle répondra aux défis énergétiques et climatiques auxquels l'humanité doit faire face, car c'est le cadre de vie, la cohésion

sociale et la prospérité des générations futures qui sont ici en jeu. Elle sera aussi génératrice de qualité de vie, de partage, de bien-être...

Figure 47 – Illustration d'un paysage urbain qui met en avant les éléments de la nature
(projet de quartier Nodelo au Québec)





Plusieurs objectifs et dispositifs peuvent donc être naturellement intégrés au projet de ville :

- Partager les réseaux thermiques. L'habitat sera performant sur le plan énergétique, grâce à l'utilisation d'une bonne isolation, de la mitoyenneté, de façades végétales, de techniques valorisant les énergies renouvelables.... Une attention particulière doit également être accordée aux systèmes de chauffage partagés. La construction d'une ville nouvelle offre en effet plus de facilités pour développer un tel système, en comparaison de projets de rénovation.
- Abandonner sa voiture naturellement plutôt que sous la contrainte. La mobilité douce et l'usage des transports en commun sont encouragés à travers des aménagements (proximité de commerces, cheminements piétons...) et une offre de transports collectifs qui donnent réellement envie aux automobilistes de ne pas systématiquement recourir à la voiture.
- Un partenariat énergétique ville-nature. La ville est alimentée en partie, ou totalement, par des sources d'énergie renouvelable (géothermie, parc éolien, photovoltaïque...).
- Rendre la nature plus présente dans notre quotidien. C'est la condition pour recréer du lien entre les habitants et la nature : verdissement des façades, des voiries, des cheminements et des espaces publics ; développement de potagers partagés et de toits-potagers, promenades didactiques articulées autour des richesses végétales, des bosquets et parcs, isolation du bâti par des plantations...
- Considérer le patrimoine naturel comme outil de développement de l'identité de la ville. Préserver et valoriser le patrimoine naturel (arbres préexistants au projet de ville, nouveaux ensembles végétaux...) dans les aménagements.
- Favoriser l'agriculture urbaine, soit individuelle, soit collective. La ville nouvelle encouragera l'installation de vergers et de potagers urbains et la consommation des aliments par les habitants, la production privée ou via des circuits locaux de distribution.
- Il convient aussi d'encourager le développement d'une filière bio, l'agriculture raisonnée, le circuit court ou encore « made in the city », avec la création d'un label, des campagnes de sensibilisation auprès des commerçants et de la population. De véritables produits du terroir seront développés sur place. Ils pourront ainsi réduire l'empreinte environnementale de la production, tout en contribuant à l'économie locale et à l'identité du territoire (micro-brasserie, fromagerie locale, spécialités culinaires...).
- Optimiser la gestion des réseaux énergétiques et la consommation d'énergie. Les nouvelles technologies offrent de nombreuses potentialités pour réduire les déplacements ou les partager (covoiturage). Leur usage doit être encouragé auprès des habitants et entrepreneurs. La ville nouvelle sera aussi l'occasion de mener des expériences-pilotes en la matière.





CRÉER LES VILLES NOUVELLES LES PLUS HUMAINES D'EUROPE

- Penser l'eau comme un partenaire de développement humain et la pluie comme un facteur de qualité de vie. La Belgique est d'abord reconnue pour sa pluie plutôt que pour son soleil, autant en profiter ! L'eau est une richesse extraordinaire que la nature nous offre. Les cheminements et le centre-ville peuvent par exemple être en partie couverts (couvertures en verre ou végétales) pour que les habitants puissent se déplacer à pied, même en cas d'averses. Un système de collecte des eaux de pluie doit être aménagé pour optimiser la réutilisation de l'eau (rétention par la végétation, usage ménager dans chaque habitation...). Enfin, la ville nouvelle pourrait accueillir des rivières urbaines (petits cours d'eau qui traversent les ruelles, où l'eau de pluie s'écoule), avec un côté ludique (cascades, mini moulins à eau...), pédagogique (panneaux didactiques) mais aussi esthétique, invitant chaque passant à s'émerveiller devant la beauté d'une nature sublimée par la créativité des hommes.

H. INNOVER POUR INVENTER LA VILLE DU FUTUR

La construction d'une ville nouvelle est l'occasion d'innover en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme, d'architecture, de performance énergétique, de matériaux de

construction ou encore d'usage des nouvelles technologies, afin de mieux répondre aux besoins des habitants et améliorer la soutenabilité et le caractère humain de la ville.

Figure 48 – Illustration d'innovations urbaines développées à l'étranger





CRÉER LA CITÉ HUMAINE

Créer une nouvelle ville est une magnifique occasion pour permettre le recours à des nouvelles technologies ou innovations :

- Rendre la ville intelligente en ayant recours aux technologies de l'information et de la communication (stationnement intelligent en voirie ou en souterrain, gestion intelligente des réseaux d'énergie...).
- Veiller à prévoir de l'habitat modulaire, permettant à une personne de pouvoir adapter son logement facilement, l'agrandir, le rétrécir, tout au long de sa vie.
- Prévoir une collecte de déchets pneumatique, avec un système d'aspiration souterrain.
- Aménager un piétonnier public avec une couverture vitrée.
- Etc.



CONCLUSION





CONCLUSION

CONCLUSION

La création d'une ou plusieurs villes nouvelles constitue une réponse certes ambitieuse, mais aussi pertinente, au défi démographique. La Wallonie a besoin aujourd'hui de projets d'envergure, complémentaires aux autres dispositifs susceptibles d'absorber la croissance de l'habitat tout en améliorant la manière d'organiser et d'aménager le territoire. Elles peuvent également prendre plusieurs formes, en fonction de leur localisation et des opportunités que le territoire nous offre.

La période de croissance démographique que nous traversons, pèse sur la demande de logements, d'autant plus que la taille des ménages tend à se réduire. D'ici 2030, 330.000 personnes devront trouver une habitation en Wallonie. En tenant compte de l'actuel déficit de logements, des résidences secondaires et des kots, il faudra créer 256.000 nouvelles habitations en 16 ans, c'est-à-dire 16.000 unités par an, et ce alors que les prix de l'immobilier grimpent dans certaines régions depuis plusieurs années.

Différentes pistes peuvent être suivies, comme la requalification en logements de bureaux ou d'anciennes industries, la densification des nouvelles parcelles à bâtir, voire la division de parcelles ou d'habitations existantes, et enfin la pleine utilisation des logements actuellement inoccupés. Cependant, ces pistes risquent d'être insuffisantes pour pleinement satisfaire la demande.

La présente étude montre également que plusieurs villes wallonnes manquent d'attractivité auprès d'un grand nombre de personnes, en raison du prix, de la qualité de l'habitat, ou encore parce que les villes ne répondent pas suffisamment à certaines demandes en termes de qualité de vie ou encore de convivialité. Il en résulte des déplacements domicile-travail souvent plus longs, ainsi qu'une extension toujours plus grande de la périphérie, ou encore l'éparpillement des lotissements à la campagne. Si ce processus d'étalement urbain a permis à de nombreuses personnes de bénéficier d'un cadre de vie agréable, il faut s'interroger aujourd'hui sur son avenir. A force d'urbaniser les alentours des villes et les campagnes, nous risquons de détériorer la qualité de vie des personnes qui y vivent et de détruire les paysages. Si nous souhaitons mieux réguler la localisation de l'habitat à l'avenir, il faut alors que la ville représente une alternative séduisante et accessible.

Enfin, la conception de l'habitat, des territoires, des quartiers ou encore des villages, doit intégrer le processus de vieillissement de la population. D'ici 2060, le nombre de personnes âgées de plus de 65 ans va doubler, et le nombre de personnes âgées de plus de 85 ans va tripler. L'allongement de la vie est une opportunité pour repenser l'habitat afin de permettre à chaque senior de vivre le plus longtemps possible autonome et en lien avec les autres. La ville offre cette possibilité de proximité avec les commerces, les services et les transports publics. Il convient toutefois d'adapter les quartiers urbains pour les rendre plus accessibles, conviviaux et agréables pour des personnes plus âgées. Dans le cadre de futurs projets urbains, il convient également de repenser la maison de repos urbaine, dans sa conception et son fonctionnement, afin de la rendre intergénérationnelle et ouverte sur son milieu de vie.





CRÉER LES VILLES NOUVELLES LES PLUS HUMAINES D'EUROPE

Voilà pourquoi le lancement d'un ou plusieurs grands projets urbains en Wallonie nous paraît une réponse pertinente aux défis auxquels nous sommes confrontés. La spécificité d'une ville nouvelle, c'est qu'elle nous offre une chance unique, celle de pouvoir construire une cité répondant pleinement aux aspirations, aux idéaux, aux besoins et aux préoccupations de chacun.

Notre objectif premier, c'est d'apporter au développement une dimension plus humaine, c'est d'ouvrir la page du développement humain, en ce début de millénaire où la qualité de vie, les liens humains, la confiance en l'avenir, la créativité ou encore le vivre-ensemble, sont clairement fragilisés.

L'essentiel n'est donc pas la simple édification d'une ville nouvelle, fonctionnelle, esthétique et performante sur le plan énergétique. **Nous voulons que la ou les villes dont il sera question à l'avenir, deviennent de véritables exemples en matière d'innovation urbaine, parce qu'elles auront pu redonner à la ville toute la dimension humaine** qui peut parfois lui manquer, notamment en termes de mixité intergénérationnelle, sociale et fonctionnelle, de convivialité, de participation, de gain de temps de qualité pour les habitants, de qualité de l'habitat et du milieu de vie, d'harmonie avec la nature ou encore de dynamisme économique.

La construction de ces villes nouvelles sera l'occasion de **relancer le secteur de la construction et de valoriser le savoir et le savoir-faire de nos entreprises et de nos talents dans l'architecture, la construction, l'urbanisme, les nouvelles technologies,...**

Plusieurs grands terrains répondent aux critères de localisation identifiés dans notre étude et pourraient accueillir une ville nouvelle, qui prendrait la forme de « ville embryon », « ville sur la ville », « ville miroir » ou encore « ville lien ». Pourquoi ne pas reconvertir une friche industrielle du Hainaut ou de la province de Liège en nouveau pôle urbain ? Implanter un nouveau grand quartier urbain dans l'une de nos villes wallonnes est non seulement possible mais également nécessaire.

Puisse cette première réflexion, susciter le débat, ouvrir le dialogue, s'affiner au gré des critiques et suggestions, convaincre un certain nombre d'acteurs, faire évoluer les mentalités et peut-être demain, fédérer chacun d'entre nous autour d'une ambition : celle de construire la ville la plus humaine d'Europe en Wallonie.



ANNEXES

Avertissement :

dans les annexes présentées ci-dessous, nous avons repris une analyse de divers cas de villes nouvelles en Europe. Ces exemples montrent que la création de villes nouvelles est un processus continu. La présentation de ces exemples ne signifie toutefois en aucun cas que les auteurs de l'étude adhèrent sans réserve aux différents projets présentés, comme le montrent les différents éléments d'analyse repris ci-après.

- Étude de cas de Bilbao (Espagne)
- Étude de cas de Louvain-la-Neuve (Belgique)
- Étude de cas de Fribourg-en-Brisgau (Allemagne)
- Étude de cas de Hammarby Sjöstad (Suède)
- Étude de cas de Leidsche Rijn (Pays-Bas)
- Étude de cas de Belval Ouest (Luxembourg)
- Étude de cas de Cergy-Pontoise (France)



ANNEXE 1 – LE CAS DE BILBAO : UNE NOUVELLE VILLE DANS LA VILLE

1) CONTEXTE

Bilbao est une ville de 350.000 habitants dans une zone métropolitaine d'environ 1 million d'habitants qui s'est considérablement développée à partir du 19ème siècle autour de son port et d'une industrie lourde (sidérurgie). La particularité de son aménagement tient au développement d'industries lourdes (chantiers navals et hauts fourneaux sur les berges du fleuve qui la traverse), c'est-à-dire au cœur de la ville. Elle a été frappée par la crise dès les années 70, de nombreuses friches apparaissent dans les zones centrales de la métropole jouxtant le fleuve qui la traverse.

2) LE PROJET DE RECONSTRUCTION URBAINE

En 1986, le port autonome de Bilbao fait le constat qu'il est à l'étroit le long des berges du fleuve et les autorités locales décident de le relocaliser à 10 km de la ville, libérant ainsi de vastes espaces qui font l'objet d'un plan de revitalisation urbaine (1987), lequel est suivi d'un plan stratégique à l'échelle de la métropole portée par le Gouvernement basque (1990). Le pari : la transformation de friches en espaces urbains modernes, multifonctionnels, avec un projet phare (le Guggenheim et son parc) pour relancer l'économie de la ville.

Les autorités publiques créent en 1991 l'association « Metropoli 30 » qui est chargée de piloter la mise en œuvre du plan stratégique à 15 ans (Maîtrise d'ouvrage) : la structure est composée des partenaires publics et privés (forces vives et société civile). Ceux-ci financent les 2/3 du fonctionnement de l'association. Pour l'accompagner dans sa mission, Metropoli 30 s'est choisi un maître d'œuvre (Andersen consulting).

Enfin « Bilbao Ria 2000 » est créée en 1992 pour être l'opérateur public du projet (S.A. de droit public pour tous les aménagements d'infrastructures publiques). Les différentes opérations sont menées par des apports de terrains (environ une centaine d'hectares en zone urbaine) à « Bilbao Ria 2000 » par différentes structures publiques (Société de chemin de fer, port autonome, municipalités, province...). Celle-ci les valorise dans le cadre de ses plans de réaménagements (ces plus-values foncières une fois réalisées assurent une partie du financement des investissements publics).

3) RÉALISATIONS

1993 : début des opérations de dépollution et lancement du premier concours d'aménagement (le premier attribué et réalisé sera celui du parc urbain qui accueillera le Musée Guggenheim qui sera réalisé dès 1997).

1994 : lancement du plan de territoire (création d'une double ligne de métro destiné à structurer la communauté urbaine).

1996 : lancement du 2ème projet (en lieu et place d'anciennes gares, création de près de





ANNEXES

1.000 nouveaux logements et réaménagement du chemin de fer en souterrain) et 3ème projet (requalification urbaine : parking en sous-sol, construction d'école, promenade urbaine). Ces projets seront réalisés en phases successives jusqu'en 2005.

1999-2005 : revitalisation des quartiers Galindo (2.200 logements, parc économique, complexe sportif) et Barakaldo (requalification urbaine).

L'ensemble des investissements publics (aéroports, autoroutes, investissements ferroviaires inclus) est estimé à 4 milliards d'euros financés par l'Etat et les collectivités territoriales, mais également l'Europe

4) BILAN

En quelques chiffres :

- Plus de 5.000 nouveaux logements créés (dont environ 20% de logements sociaux),
- 800 millions d'euros de plus-values immobilières réinvestis,
- 15% de financement européen,
- 3 milliards d'investissements publics en infrastructure (avec des prêts BEI pour une douzaine de projets à hauteur de 1,2 milliard d'euros),
- La dette de la municipalité de Bilbao a quasiment été apurée (2012),
- Le Guggenheim museum accueille 700.000 visiteurs (2011).

Sur le plan urbain, économique, du logement et de la mobilité, Bilbao est parvenue à passer en moins de 10 ans d'une « ville noire » à l'une des grandes villes européennes de renommée internationale.

La réussite du projet tient en plusieurs paramètres :

- Définition d'une stratégie claire, intégrée et durable, portée par un partenariat public-privé (avec un regard assez critique sur l'évolution des projets) = « Metropoli 30 »,
- Rassemblement des différents acteurs publics (Etat espagnol, Communauté basque, province, communauté urbaine, la commune de Bilbao et 2 autres communes voisines) dans un outil public unique (réceptacle des propriétés et des financements) = « Bilbao Ria 2000 »,
- Montage juridico- financier efficace,
- Large mobilisation des fonds publics (FEDER, BEI, collectivités espagnoles et PPP) pour les parties publiques : déplacement du port, aménagement ferroviaire, aéroport, liaison autoroutière),
- Maîtrise foncière et réalisation de plus-values de revente par Bilbao Ria 2000 (surtout les opérations de reconstruction urbaine et de dépollution),
- Rapidité d'action (l'essentiel a été réalisé en 10 ans),
- Développement d'une politique de marketing urbain (vis-à-vis des populations locales, puis de l'extérieur).





CRÉER LES VILLES NOUVELLES LES PLUS HUMAINES D'EUROPE

Sur le plan qualitatif, le projet a atteint d'excellent résultats, les risques les plus importants concernant l'intégration complète du projet à la ville préexistante (architecturale, sociale et culturelle). Mais le projet poursuit sa dynamique avec différents projets en cours ou futurs (extension du métro, requalification du cœur historique, etc.)

Financements BEI (part BEI):

- 108 mios d'euros pour le port autonome (1993-2001)
- 202 mios d'euros pour le métro de Bilbao (1993-1995)
- 33,3 mios d'euros pour le corridor de Txorierri dans le nord de Bilbao (2000)
- 250 mios d'euros pour le Bilbao Exhibition Center (2002)
- 650 mios d'euros pour le contournement autoroutier de Bilbao (2005)
- 260 mios d'euros pour l'extension du métro (2005-2008)
- 60 mios d'euros pour l'extension du port (2011)
- 125 mios d'euros pour l'accès sud de Bilabo et San Mamès (2011)



ANNEXES

ANNEXE 2 – LE CAS DE LOUVAIN-LA-NEUVE : UNE NOUVELLE VILLE AUTOUR D'UN CAMPUS UNIVERSITAIRE

1) CONTEXTE

L'Université Catholique de Louvain, située dans la ville de Louvain connaît dans les années soixante de vives tensions linguistiques dans sa communauté estudiantine mais également académique. Entre 1966 et 1968, de violents affrontements éclatent entre étudiants francophones et néerlandophones dans les rues de la vieille ville universitaire. Ces événements amènent chaque parti du Gouvernement de l'époque à se positionner, mais les points sont trop divergents et aboutissent en 1968 à la chute du gouvernement. L'aile francophone de l'Université doit alors quitter la Flandre et s'installer en Wallonie.

Elle acquiert, avec l'aide de l'Etat, 920ha de terrains (dont 200ha de forêt), essentiellement du terrain agricole, sur le territoire de la commune d'Ottignies et décide, avec l'aide d'architectes-urbanistes, d'y développer une ville autour de l'université, plutôt qu'un simple campus universitaire isolé du monde réel.

2) LE PROJET DE RECONSTRUCTION URBAINE

L'objectif du projet visait d'abord à rompre l'isolement des étudiants et du campus et créer de la mixité sociale et fonctionnelle.

Par peur de voir une université devenir un véritable promoteur immobilier ayant le plein pouvoir sur une ville, une loi datant du 24 juillet 1969 a été adoptée par le gouvernement belge afin d'empêcher l'UCL de vendre des terrains acquis avec une aide de L'État. Au final, cette loi s'est révélée être bénéfique pour le projet urbain puisqu'elle a incité l'université à construire son projet de ville sur base de la cession des droits réels d'emphytéose. L'université reste propriétaire du sol mais cède un droit de jouissance à des investisseurs ou propriétaires particuliers d'une durée de 27 à 99 ans, renouvelable, le bien revenant ensuite au propriétaire du sol, en cas de non renouvellement du bail. Ce dispositif a permis à l'UCL de maîtriser la pression foncière et d'encadrer les projets urbanistiques.

La localisation du site s'est justifiée par la proximité du nœud ferroviaire d'Ottignies ainsi que par la centralité des lieux vis-à-vis des principales agglomérations wallonnes et de Bruxelles.

Un groupe d'urbanistes issus de l'UCL fut créé en 1968 (le «Groupe Urbanisme Architecture de l'UCL» (UA) afin de concevoir le projet urbanistique et de coordonner et contrôler la mise en œuvre de celui-ci. Ce groupe a fonctionné jusqu'en 1982.

En 1970, un plan directeur est adopté avec comme principe d'agencer bâtiments académiques, logements, services et équipements collectifs de manière cohérente et harmonieuse, de faire de LLN une véritable ville piétonne de taille humaine, permettant de traverser la ville à pied, avec dalle piétonne recouvrant plusieurs niveaux de parking, une nouvelle gare ferroviaire, plusieurs quartiers avec une identité et une organisation propre...





CRÉER LES VILLES NOUVELLES LES PLUS HUMAINES D'EUROPE

L'UA fut chargé de négocier avec l'Etat belge et la SNCB afin d'obtenir le financement nécessaire à la nouvelle gare. D'autres aides financières furent également obtenues pour l'aménagement des infrastructures et équipements nécessaires au développement de la ville.

Le projet visait également à diversifier l'économie locale, notamment par la création d'un parc industriel à vocation scientifique (statut de «zone industrielle d'intérêt national») soutenu à 100% par le Ministère des Affaires économiques, mais aussi par l'implantation de projets industriels autour de la ville, sur des espaces viabilisés, avec des charges d'urbanisme négociées avec les investisseurs (contribution au financement des ouvrages d'art).

Enfin, il était prévu que la nouvelle ville se construise de petits ensembles en petits ensembles, autour d'un axe piéton reliant le versant est au versant ouest. Cette structuration du développement avait pour but de favoriser les contacts entre personnes et renforcer la cohérence de l'ensemble architectural.

Les sources de financements sont les suivantes :

- Aides d'Etat en faveur de l'Université pour l'achat des terrains.
- Financement propre de l'Université.
- Redevance annuelle payée par l'emphytéote (promoteurs, entreprises...) au propriétaire du sol.
- Investissements privés.
- Participation financière des emphytéotes aux charges d'infrastructures.
- Taxes et impôts.
- Projets d'investissements soutenus par les entités fédérées (musée, centre sportif, piscine...) ou encore la commune d'Ottignies-Louvain-la-Neuve (voiries).

3) RÉALISATIONS

1971 : Début des travaux d'aménagement et de construction.

1972 : Environ 600 personnes résident sur le site et 1500 personnes côtoient le campus en journée. Le premier parc scientifique belge s'ouvre à l'entrée de la ville.

1972-1977 : Construction du quartier du Bièreau, puis du quartier de l'Hocaille et enfin de la première partie du quartier des Bruyères. Les fonctions relèvent surtout de bâtiments de cours, de bureaux, de logements étudiants, de commerces et d'une minorité de logements destinés à des résidents permanents. Inauguration du complexe sportif du Blocry (ouverture de la piscine en 1981).

1977-2005 : Extension de l'Hocaille, Bruyères 2 et Lauzelle (augmentation de la proportion de logements destinés à des résidents permanents), ouverture d'un cinéma et de la Aula Magna. Développement des parcs scientifiques.





ANNEXES

2005 : Aujourd'hui : Aménagement d'une rue commerçante (rue Charlemagne) et d'un centre commercial (Esplanade). Extension du quartier des Bruyères 2.

Dans un futur plus ou moins proche : construction du Centre de Formation pour Sportifs de Haut Niveau et ouverture de la gare multimodale RER.

4) BILAN

En quelques chiffres :

- 10.877 personnes domiciliées à Louvain-la-Neuve, commune de l'entité d'Ottignies-Louvain-la-Neuve (31.129 habitants),
- 9.703 «koteurs» (étudiants résidents UCL),
- 45.000 personnes accueillies chaque jour, dont 12.000 emplois (plus de 5.000 emplois répartis dans 160 entreprises, rien que sur les parcs scientifiques),
- 350 commerces et services, dont un centre commercial (95 commerces),
- 7 946 places de parking,
- 19.538 étudiants universitaires.

Si durant plus de 20 ans, la population estudiantine était très majoritaire sur le site, le nombre d'habitants et d'étudiants tend à s'équilibrer depuis la fin des années 90. L'objectif du projet consiste à accueillir 30.000 personnes sur le site de LLN (proportion de deux habitants permanents pour un koteur), amenant la population totale d'Ottignies-LLN à 50.000 habitants.

LLN a fêté ses 40 ans en 2011. Deux périodes marquent son histoire : le site est passé d'un terrain agricole à un campus à caractère urbain entre 1971 et le début des années 90. C'est alors que le développement de la ville s'accélère avec une hausse substantielle de résidents permanents et la réalisation de projets qui viennent renforcer l'attractivité de la ville et la mixité des fonctions (aula magna, cinéma, centre commercial, rue commerciale, musée Hergé...).

Soulignons également la présence de nombreuses associations et kots à projets qui contribuent à l'animation, la convivialité et à l'essor culturel de la ville.

La réussite du projet tient en plusieurs paramètres :

- Aides d'Etat permettant à l'université de constituer une réserve foncière sur l'ensemble du site.
- Pôle économique central (université) autour duquel se sont développées des activités commerciales, services, entreprises...
- Présence du personnel de l'UCL et de nombreux étudiants « koteurs », permettant de renforcer la demande de biens et services dans la ville.
- Implication d'un groupe d'urbanistes issus de l'UCL.
- Adoption d'un plan directeur initial qui a rendu possible, durant les premières années du projet, un aménagement cohérent du squelette de la ville, avec de fortes caractéristiques urbanistiques (ville médiévale et modernité).
- Taille humaine (superficie totale, densité, hauteur du bâti...) et ville piétonne qui favorisent la qualité du cadre de vie et donc l'attractivité résidentielle.





CRÉER LES VILLES NOUVELLES LES PLUS HUMAINES D'EUROPE

- Projet urbanistique à la fois inscrit sur le long terme mais qui a été mis à jour progressivement, afin de s'adapter à l'évolution de la ville, de la demande et des nouvelles tendances urbanistiques.
- Système d'emphytéose permettant de réguler le développement de la ville et la pression foncière.
- Phénomène de périurbanisation autour de Bruxelles, dont LLN a bénéficié.
- Diversification des activités économiques (entreprises innovantes, commerces...).
- Nombre important d'anciens étudiants s'installant comme résident permanent au terme de leurs études, en raison du cadre de vie particulier.
- Localisation dans la province la plus riche et l'une des plus prospères de Belgique, ce qui a renforcé l'attractivité de la ville auprès des investisseurs industriels et immobiliers.
- Localisation centrale par rapport à Bruxelles, Liège, Namur, Charleroi, Mons et Tournai.



ANNEXES

ANNEXE 3 – LE CAS DE FRIBOURG-EN-BRISGAU (ALLEMAGNE): RENOUVELER LA VIEILLE VILLE EN LUI GREFFANT DEUX GRANDS NOUVEAUX QUARTIERS (VAUBAN ET RIESELFELD)

1) CONTEXTE

Fribourg-en-Brigau est une ville universitaire (30.000 étudiants) allemande de 200.000 habitants, située sur la Dreisam au pied de la Forêt-Noire, à une heure de route de Strasbourg et de Bâle. De nombreuses activités industrielles, commerciales et touristiques y sont également localisées. La ville mène depuis le début des années 1970 une politique volontariste en matière de déplacements (promotion des transports publics et des modes de transports non motorisés : extension des réseaux de tramway et cyclables, instauration d'une carte environnement permettant une utilisation sans limite de tous les transports publics, espaces piétons, zones 30...) et d'énergie comme la planification énergétique communale, la production et les économies d'énergie en misant notamment sur le photovoltaïque et la performance énergétique des bâtiments. La ville revendique la réputation de capitale écologique de l'Allemagne. En 1996, un plan global de protection du climat est adopté par le conseil municipal avec pour objectif la réduction de 25 % des émissions de CO2 d'ici 2010.

C'est en décembre 1993 que naissent les projets de construction de deux grands nouveaux quartiers, à quelques encablures de la ceinture entourant le centre-ville. Poussée par la forte demande en logement, Freiburg lance tout d'abord le projet du nouveau quartier Vauban. Un autre projet de quartier est également adopté un an plus tard : le quartier Rieselfeld. Plusieurs facteurs permettent de comprendre cette décision :

- Population sensibilisée depuis les années 70 aux défis environnementaux, suite à un projet d'installation d'une centrale nucléaire aux portes de la ville qui a mobilisé les habitants.
- Les politiques de mobilité et d'énergie mises en œuvre dans la commune amenant les acteurs locaux à changer leur regard par rapport au développement de la ville.
- Forte pression de la demande en logements fin des années 80.
- Lancement de l'alliance emploi/environnement en Allemagne qui a permis de soutenir le développement et la création d'entreprises ainsi que le travail de chercheurs dans le domaine de la performance énergétique des bâtiments et de l'innovation en matière d'aménagement et de construction. L'alliance génère une émulation entre universités, entreprises, architectes, urbanistes... qui s'exprimera pleinement dans le cadre de la construction des deux écoquartiers de Fribourg.





2) LE PROJET DE RECONSTRUCTION URBAINE

Le quartier Vauban :

C'est sur le site d'anciennes casernes de l'armée française situé à 3 km du centre de la ville que le quartier Vauban s'est développé. L'auteur du projet avait pour ambition d'y accueillir plus de 5000 résidents et de générer 600 nouveaux emplois. La Ville de Freiburg a acheté en 1992 le terrain (38 ha) aux autorités fédérales pour 20 Mo€ (prix de vente des terrains 5 fois moindre que celui des environs). Les infrastructures publiques ont été financées par les autorités régionales locales à hauteur de 2,5mios d'euros (pour un coût total de 30mios d'euros). Le quartier Vauban aura coûté environ 500mios d'euros.

Le coût du projet a été financé par plusieurs sources :

- Outre la réduction du prix de vente des terrains par l'autorité fédérale, la Ville a obtenu un emprunt bancaire à taux intéressant.
- Ce sont les usagers finaux qui financeront, via leurs factures, les investissements réalisés par les entreprises de service public (eau, électricité, chauffage, etc.) dans les structures de réseau.
- 42mios d'euros destinés aux actions liées aux transports et à la mobilité proviennent du programme européen LIFE et de la Fondation Fédérale pour l'Environnement.

Plusieurs grands principes ont été adoptés pour encadrer le projet urbanistique : principes environnementaux (priorité aux piétons, aux cyclistes et aux transports en commun, unités de cogénération et chauffage à courte distance, tous bâtiments pourvus au moins de systèmes améliorés de basse consommation énergétique...) ; principes socioculturels (équilibre des groupes sociaux, intégration des nouveaux propriétaires d'immeubles, école primaire et jardins d'enfants, centres de quartier pour les interactions sociales, événements culturels..) ; principes économiques (équilibre des zones d'habitat et de travail, commerces de première nécessité au centre du quartier, division du terrain en petits lots et allocation préférentielle à des constructeurs privés ainsi qu'à des projets coopératifs...).

Une fois les grands principes adoptés, le caractère participatif du projet a été privilégié. Dès le début, tous les problèmes (mobilité, énergie, logement, aspects sociaux, etc.) ont été discutés dans des groupes de travail ouverts aux habitants.

On peut citer plusieurs acteurs qui se sont investis dans le projet Vauban :

- La ville de Freiburg et ses services techniques (leadership, coordination et suivi) dont le groupe de projet Vauban (sorte de bureau exécutif au sein de la commune) et la commission du conseil municipal.
- Le Forum Vauban : une association de citoyens constituée par la ville de Freiburg pour favoriser la participation au développement du quartier ; son action perdure encore notamment grâce l'édition d'un magazine de sensibilisation, d'information et de promotion du quartier.
- La société KE (maîtrise d'ouvrage), dont l'actionnariat est public (Land du Bade-Wurtemberg, associations de villes...).
- La coopérative de construction Genova fondée en 1997, qui émane du Forum Vauban et





ANNEXES

dont l'objectif vise à renforcer la responsabilité et l'autogestion des riverains par rapport à certains bâtiments et espaces collectifs.

La SUSI (initiative de logement autogérée et indépendante), composée d'une association et d'une SARL, et organisée par des personnes à petits revenus qui souhaitent se loger (étudiants, chômeurs, parents isolés...). La SUSI a notamment pu acheter 4 bâtiments de l'ancienne caserne pour les transformer en logements locatifs bon marché et de mettre en place une structure participative pour les locataires. Ceux-ci collaborent à la réhabilitation et à la rénovation écologique des bâtiments (chaque nouveau locataire doit contribuer à hauteur de 105 heures de petits travaux de rénovation, entretiens...).

- L'Union Européenne (projet LIFE).
- La République Fédérale d'Allemagne.
- Le Länder Baden Württemberg.
- La Fondation allemande pour l'environnement.
- Le centre de recherche (Fraunhofer Institut).
- Le fournisseur d'électricité du Land Badenova.
- Des entreprises de construction : bureaux d'études, architectes, promoteurs, fournisseurs...

Le quartier Rieselfeld :

L'autre projet, le quartier de Rieselfeld, est localisé à l'ouest de Fribourg, sur un terrain de 70ha situé à hauteur d'une ancienne décharge, dans une zone de protection naturelle. Le programme avait comme objectif de construire entre 4.000 et 5.000 logements, avec de nombreux équipements et services collectifs, ainsi que de multiples animations (éviter le piège de la cité-dortoir), destinés à 12.000 habitants. Sa construction a démarré en 2004. Après des travaux d'assainissement et un diagnostic de la qualité des sols, les autorités ont donné leur accord pour y construire des habitations.

Pour déclarer une partie de la zone naturelle protégée en zone constructible, une nouvelle zone de 250ha a été classée en zone naturelle protégée, avec des mesures de végétalisation pour compenser la mesure.

A l'instar du quartier Vauban, un ensemble de grands principes ont été adoptés par la ville afin d'encadrer le projet : priorité aux transports publics, ainsi qu'aux déplacements piétons et cyclistes, bonne intégration des infrastructures publiques et privées dès le début du chantier, construction à basse consommation d'énergie, réseau de chauffage centralisé alimenté par une centrale de cogénération (chaleur et électricité), intégration de l'énergie solaire, récupération de l'eau de pluie, construction d'un quartier résidentiel de haute densité (90% habitat collectif, 10% habitat privé) parsemé d'espaces verts et de loisirs, prise en compte de problématiques spécifiques à certaines catégories de populations telle les femmes, les familles, ainsi que les handicapés et les personnes âgées, mixité des fonctions...

Le coût du projet est estimé à 145m d'euros. Les sources de financement du projet :

- Coûts de planification, de développement, de mécanismes publics et de financements pris en charge par la ville, avec un cofinancement de la KELEG GmbH (une société municipale de services de Stuttgart) et d'autres subventions pour la construction d'écoles et d'autres bâtiments publics.





CRÉER LES VILLES NOUVELLES LES PLUS HUMAINES D'EUROPE

- Subventions dans le cadre du programme de constructions prioritaires du Land de Bade-Wurtemberg.

Le projet a été géré par une équipe de projet appartenant à l'administration municipale (mais sans lien hiérarchique avec cette dernière), soutenue par des spécialistes des services municipaux d'urbanisme, de l'immobilier et du logement. Comme à Louvain-la-Neuve, le quartier a été construit en plusieurs phases (construction d'un ensemble urbanistique autour de plusieurs rues, puis d'un autre ensemble, et ainsi de suite...), avec des pauses intermédiaires visant notamment à prendre en compte l'évolution du quartier, les contraintes et les nouveaux besoins.

3) RÉALISATIONS

Le quartier Vauban :

- 1973 : Transformation du centre-ville en zone piétonne est intervenue.
- 1988-1991 : Elaboration d'un nouveau plan d'urbanisme.
- 1992 : Accord du conseil municipal. Les anciennes casernes françaises sont fermées définitivement. La ville de Freiburg achète les terrains à l'Etat Fédéral Allemand.
- 1993-1994 : Participation de la population au projet d'urbanisme du quartier Vauban. Lancement d'un concours international pour l'aménagement du terrain en une « cité-jardin »
- 1996-1999 : Processus participatif intense avec l'ensemble de la population de la ville et les futurs habitants. Démarrage de la viabilisation et première tranche de construction. Premiers habitants emménagent dans le quartier. Ouverture progressive d'équipements et services collectifs : jardin d'enfants, écoles, ligne de tramway (permettant de rejoindre le centre de la vieille ville en moins de 15 minutes).
- Annexe : Nouvelles villes – Fribourg-en-Brisgau (Allemagne) Page 5
- 1999-Aujourd'hui : poursuite de l'extension du quartier

4) BILAN

Au total, les quartiers de Rieselfeld et Vauban devraient accueillir près de 17.000 habitants.

En ce qui concerne le quartier Vauban, retenons les éléments suivants :

- 3600 habitants actuels, dont 20% d'enfants de moins de 10 ans.
- 200 logements dits « alternatifs », 600 logements d'étudiants, une maison de quartier ouverte aux associations locales et à un centre socioculturel.
- Sur les 34 hectares restants, 2000 logements individuels et collectifs sont programmés ainsi qu'une zone d'activités de 6 hectares, prévue pour accueillir 600 emplois, et un centre de services.
- Le quartier Vauban, devrait à terme compter 5000 habitants.
- Une utilisation réduite de la voiture dans le quartier a produit une amélioration notable de la qualité de vie.
- Quartier « voitures interdites » : 119 véhicules par 1000 habitants, interdiction de stationner dans les rues, achat d'une place de parking à l'intérieur du quartier hors de prix, parkings de rabattement autour du quartier.
- Commerces et services accessibles à pied ou en vélo. Pour les plus grandes distances,





ANNEXES

les habitants peuvent avoir recours à l'association d'auto-partage.

- Forte participation citoyenne grâce au Forum Vauban qui aide à stabiliser la communauté et à structurer les relations de voisinage.
- Développement d'une coopérative d'alimentation, d'un marché fermier, d'un centre maternel, de jardins et espaces verts partagés, d'écoles et de jardins d'enfants...
- Deux points noirs au projet :
- l'objectif de mixité n'a pas été atteint : les logements sociaux ne dépassent pas 5 à 10 % et le quartier attire surtout un public bobo en raison de son succès (forte attractivité et donc pression des investisseurs immobiliers...) ;
- l'absence d'une route accessible aux voitures et qui traverserait le quartier semble générer quelques problèmes de mobilité.
- Le quartier Rieselfeld : 4.200 appartements pouvant loger de 10 à 12 000 habitants.
- Energie: tous les nouveaux bâtiments consomment 65 kWh/m2/année; 92 unités correspondent à des standards de bâtiments passifs, avec une consommation de 15 kWh/m2/an, 10 unités à des bâtiments passifs améliorés qui produisent plus d'énergie qu'ils n'en consomment.
- Espaces piétons, mobilité douce et transports publics privilégiés, renforçant la qualité du cadre de vie.
- Performance énergétique et traitement écologique des eaux usées.
- De nombreux équipements collectifs (école, jardin d'enfants, crèches, terrain de sport, club de sport privé, centre de quartier pour les jeunes, médiathèque, église...).
- Publication d'un journal de quartier par les habitants.
- L'objectif de mixité sociale semble avoir été atteint.



ANNEXE 4 – LE CAS DE HAMMARBY SJÖSTAD (SUÈDE) : TRANSFORMER UNE FRICHE INDUSTRIELLE EN VILLE NOUVELLE

1) CONTEXTE

Stockholm, capitale de la Suède, compte 720 000 habitants. Au total, 1,8 million d'habitants résident dans l'agglomération constituée de 25 communes (+/- 25% de la population totale de la Suède). Elle fut jadis une importante ville portuaire avec notamment le quartier d'Hammarby Sjöstad, zone industrielle réputée pour ses problèmes d'insécurité et d'insalubrité. Ce quartier est situé sur la rive sud du Hammarby Canal, à proximité immédiate du centre-ville de Stockholm. Avec le déclin des activités portuaires et industrielles, ce site est tombé partiellement en friche. Avant la réalisation de la nouvelle ville, il se composait de baraquements, d'entrepôts, de bureaux et de petites industries, tantôt encore en activité, tantôt abandonnés.

Trois éléments permettent de comprendre le lancement de cet ambitieux projet urbanistique :

- Forte croissance démographique de la population de Stockholm dans les années 90 (+80.000 habitants).
- Zone portuaire génératrice d'insécurité et d'une image peu reluisante de la capitale suédoise.
- Candidature de Stockholm pour l'organisation des jeux olympiques de 2004 avec notamment comme projet la reconversion du port industriel en village olympique à la pointe de l'innovation environnementale. Si la capitale suédoise n'a pas été désignée comme ville organisatrice, le projet urbanistique a quand même été poursuivi et réalisé.

2) LE PROJET DE RECONSTRUCTION URBAINE

C'est en 1994 que les travaux ont débutés. L'ensemble du quartier sera terminé en principe en 2016. Hammarby comptera alors 10.000 appartements pour 25.000 habitants, rassemblés sur 200ha.

Le projet consiste à reconstruire un énorme quartier à haute densité, ressemblant au centre-ville et mélangeant tous les milieux socioprofessionnels. Sur le plan urbanistique, ce quartier se caractérise notamment par le mélange d'appartements, maisonnettes, grands balcons et terrasses, larges fenêtres, façades colorées... Afin d'améliorer la qualité du cadre de vie (convivialité, esthétique, mixité, liens sociaux...), la hauteur des bâtiments a été limitée à 5 étages.

Plusieurs acteurs sont impliqués dans le projet :

- la ville de Stockholm ;
- le comité environnement et santé de la ville de Stockholm ;
- les départements des propriétés immobilières, de la voirie et de la mobilité urbaine ;
- les associations de défense de l'environnement ;





ANNEXES

- les partenaires économiques et techniques : promoteurs, constructeurs et propriétaires fonciers ;
- le conseil LIP (programme d'investissement local) ;
- les instituts de recherche ;
- le comité responsable de la planification urbaine et de la coordination des actions environnementales ;
- la compagnie des eaux de Stockholm ;
- Birka Energi
- la compagnie pétrolière Statoil : gestionnaire du système d'autopartage ;
- le centre d'information environnementale : GlashusEtt.

Le projet coûtera dans son ensemble 4,5 milliards d'euros. Les terrains à Hammarby sont propriété de l'État et loués aux promoteurs immobiliers. Stockholm dispose d'un budget annuel de 4,4 milliards d'Euros et possède son propre programme d'investissements, appelé LIP (Local Investment Programm for ecological sustainability). La ville a investi 693 millions d'Euros en subventions pour le programme environnemental. À elle seule, la dépollution des sols du quartier a coûté 100 millions d'Euros par km².

3) RÉALISATIONS

- Fin des années 80 : Consensus entre urbanistes et politiques pour reconvertir la friche industrielle en zone d'habitat.
- 1994 : La Suède décide de briguer la tenue des Jeux Olympiques d'été 2004 à Stockholm. Hammarby doit abriter le Village olympique et le Stade olympique. C'est finalement Athènes et non Stockholm qui organise les jeux. Mais le projet urbanistique se poursuit malgré tout, avec des modifications nécessaires en raison de la non tenue des Jeux Olympiques.
- 1993 : Première tranche d'immeubles sur les anciens docks.
- 1994 : Décontamination des sols pollués des autres quartiers.

4) BILAN

Actuellement, environ 2/3 du projet ont été réalisés (8.000 logements). 17.000 personnes résident déjà sur le site. L'objectif demeure d'accueillir, d'ici 2017, 8.000 habitants supplémentaires pour un total de 11.000 logements.

8.000 emplois auraient déjà été créés dans le quartier même.

Les points forts identifiés :

- Les « éco-cycles » : un modèle écologique cohérent a aussi permis de relier les sources d'énergie aux besoins de proximité de manière optimale, ce, pour une économie d'énergie, pour une récupération, et une valorisation en fin de cycle : la zone urbaine, telle un organisme, est ainsi totalement intégrée à son environnement.
- Financement : les terrains sont propriété de l'État et loués à des promoteurs. Le revenu des locations est destiné à financer les travaux d'infrastructure au niveau du transport, du traitement des déchets et de l'approvisionnement en énergie.
- Transport : par sa densité et sa masse de population le quartier favorise les investissements





CRÉER LES VILLES NOUVELLES LES PLUS HUMAINES D'EUROPE

- en infrastructure routière et en transports en commun (tramway, bus).
- Le partage de voiture a également été encouragé. Résultat : le quartier compte une voiture pour quatre ménages.
 - Nombreux équipements publics et établissements commerciaux : écoles et jardins d'enfants, maisons pour personnes âgées, équipements sportifs, bibliothèques, librairies, salle de concert, coiffeurs, restaurants, pharmacies, bureaux de poste...
 - La densité encourage également l'implantation d'équipements et services collectifs ainsi que des commerces.
 - Grand nombre de promoteurs qui ont été associés à des groupes de travail pour concevoir les plans d'urbanisme, permettant ainsi de prendre en compte la sensibilité de chaque opérateur, de leur laisser une marge de liberté tout en garantissant une cohérence d'ensemble.
 - Réussite en termes de traitement des eaux usées et des déchets (par aspiration).

Les faiblesses identifiées :

- Logement social : la mixité sociale reste insuffisante, les habitants de Hammarby provenant essentiellement de milieux aisés, avec un niveau de formation supérieur.
- Performance énergétique : malgré un excellent système de livraison des ressources, relativement peu d'attention a été accordée à la réduction de la demande de ces ressources.



ANNEXES

ANNEXE 5 – LE CAS LEIDSCHER RIJN (UTRECHT) : UNE VILLE MIROIR À CÔTÉ DE LA VILLE HISTORIQUE

1) CONTEXTE

Utrecht est une métropole néerlandaise de 230.000 habitants située à l'est du Randstad. Comme de nombreuses villes des Pays-Bas, elle est confrontée depuis plus de 25 ans à une forte croissance démographique. L'Etat néerlandais a lancé un plan intitulé VINEX au début des années 90 en vue d'anticiper le boom démographique (plus de 800.000 logements à créer à l'horizon 2015) et bien concevoir et planifier les projets urbains.

Afin de répondre à la demande de logements, Utrecht a donc opté pour le développement d'une nouvelle ville juste à côté du centre historique. Un projet urbain qui permet notamment de stopper l'extension continue de la banlieue et de créer un nouveau pôle urbain dynamique et autonome, à l'ouest de la vieille ville.

2) LE PROJET DE RECONSTRUCTION URBAINE

Dans le cadre du plan VINEX, l'Etat a tout d'abord reconnu le périmètre de Leidscher Rijn comme éligible au programme. Un accord a ensuite été conclu entre l'Etat et le conseil municipal la municipalité de Vleuten-De Meern où est localisé le projet. Il portait sur l'ampleur du programme de création de logements, l'accessibilité en transports publics, un phasage des travaux dans le temps et un plan de financement. Une convention de partenariat a aussi été nouée entre Vleuten-De Meern et Utrecht.

Un projet de Masterplan a été élaboré par un bureau d'étude pour ensuite faire l'objet d'un débat public. L'avis de l'ensemble des publics concernés ou intéressés a été sollicité, en vue de réduire le risque de situations conflictuelles. Une revue est également éditée plusieurs fois par an pour informer les parties-prenantes et les résidents de l'évolution du projet.

En 1995, le projet est adopté par les conseils municipaux des deux communes. Il s'étendra sur 2.560 hectares et doit aboutir à la création d'une nouvelle ville durable (performance énergétique, qualité des matériaux, pollution...) et compacte (des liaisons intenses en transport public entre la vieille ville et la nouvelle ville, 37 habitations par hectare, soit 3700 par km²), avec une identité propre. La ville nouvelle doit devenir autonome de manière à ne pas dépendre du centre d'Utrecht comme c'est le cas pour les banlieues traditionnelles.

Plusieurs objectifs ont été fixés :

- Production de 30.000 nouveaux logements pour environ 80.000 résidents, à l'horizon 2015. En principe 20.000 habitations devaient être terminées en 2005. 30% d'appartements et une répartition équilibrée entre logements bon marché et logements plus onéreux. 30% de logements sociaux seront aussi créés.





CRÉER LES VILLES NOUVELLES LES PLUS HUMAINES D'EUROPE

- Création de 40.000 emplois répartis sur des sites industriels (espace de 280 ha affecté à l'industrie), dans des commerces et des bureaux (700.000 m² de locaux prévus pour le commerce ou les services).
- Verdissement de la ville par de nombreux espaces et la construction d'un grand parc de 60 ha au centre de la ville.
- Connexion au RER et accès à des lignes de bus.
- Recouvrement de l'autoroute par une dalle de béton, afin de permettre à la ville nouvelle de s'étendre jusqu'en bordure du canal du Rhin.
- Construction de plusieurs ponts pour réaliser la jonction physique entre la ville nouvelle et la ville historique qui s'étend également jusqu'au canal, de l'autre côté du cours d'eau.
- Espaces piétons, limitation des emplacements de stationnement, réseau dense de pistes cyclables.
- Présence d'aires de jeux, d'équipements collectifs, de services urbains...
- Haute performance énergétique des bâtiments, alimentation de la ville par une centrale thermique distante de 6 km du projet, collecte et stockage de l'eau de pluie dans des réservoirs sous le sol et dans de petits lacs.

Si la commune d'Utrecht et un comité régional composé de 10 communes, ont assuré l'accompagnement du projet dans sa phase initiale, la gestion du projet et son opérationnalisation ont ensuite été confiées à un groupe de projet.

Le secteur public n'intervient que pour 200 millions d'euros dans le cadre du développement de Leidsche Rijn. A cela s'ajoute le financement des 30% de logements sociaux par l'Etat. La ville d'Utrecht ne finance pas le projet. C'est en fait le secteur privé qui assure la plus grande partie du financement. L'aménagement des espaces publics, des équipements collectifs (écoles, crèches...) et réseaux collectifs d'énergie, sont ainsi financés par les propriétaires, le secteur privé (commerces, industries...) et les promoteurs.

Les pouvoirs publics ne sont pas propriétaires des terrains qui ont été acquis par des développeurs privés. Les pouvoirs publics peuvent toutefois peser sur le développement de la ville à travers la négociation, les arrangements à l'amiable et certains mécanismes réglementaires (règlements, permis de construire...) et financiers (subventions).

Un contrat de réalisation sur 10 ans a enfin été signé entre la ville d'Utrecht, la province et l'Etat et impose au maître d'ouvrage de respecter un cahier des charges et un calendrier en vue d'obtenir les subventions. Un opérateur indépendant (Projectbureau Leidsche Rijn) a été chargé par la municipalité d'assurer la coordination du projet.

Le projet a été divisé en plusieurs phases couvrant à chaque fois une parcelle suffisamment grande et comprenant suffisamment de logements, d'équipements et de services, pour que chaque quartier puisse fonctionner de manière autonome. Enfin, la ville n'a pas été planifiée avec précision dans son ensemble. Chaque quartier est donc conçu au fur et à mesure, de sorte que le projet peut évoluer en fonction des besoins et du contexte.

Enfin, les vestiges archéologiques sont valorisés dans le projet.





ANNEXES

3) RÉALISATIONS

Décembre 1997 : début des travaux

2005 : Première phase terminée

2025 : Finalisation du projet

4) BILAN

- En 2008, 14.000 logements avaient été réalisés et environ 30.000 résidents vivaient sur place.
- Certains objectifs de soutenabilité de la ville ont été revus à la baisse après quelques années, suite à des problèmes techniques, par exemple l'abandon de l'irrigation de l'ensemble des logements par un réseau d'eau de pluie parallèle au réseau d'eau de ville.
- La limitation des emplacements de parking pose problème car la plupart des ménages disposent de deux voitures alors qu'il n'est prévu qu'1,5 emplacement par logement.



ANNEXE 6 – LE CAS BELVAL-OUEST (LUXEMBOURG) : DE LA FRICHE INDUSTRIELLE À LA CITÉ DES SCIENCES, DE LA RECHERCHE ET DE L'INNOVATION

1) CONTEXTE

Dans les années 90, le Grand-Duché du Luxembourg voit sa sidérurgie se transformer, avec notamment la fermeture progressive des hauts fourneaux et l'abandon de la filière fonte. Le pays décide de réfléchir à un plan de reconversion des friches industrielles situées dans le sud du territoire et qui couvrent plus de 500 ha réparties sur 10 sites différents. Parmi ceux-ci, le site de Belval-Ouest.

2) LE PROJET DE RECONSTRUCTION URBAINE

En 1996, le Groupement d'intérêt économique pour l'étude de la reconversion des sites sidérurgiques (GIE-Ersid) est fondé par l'Etat, les organisations syndicales et le groupe Arbed auxquels viennent s'ajouter les communes d'Esch/Alzette et Sanem où les friches sont localisées. Une première étude identifie 4 sites à reconvertir (Belval-Ouest, Ehlerange, Terre-Rouge et Rodange). Le Gouvernement luxembourgeois confirme les conclusions de l'étude et dresse les grandes lignes du programme :

- Réaffectation des sites à toutes les fonctions possibles : logement, économie productive, services privés et publics, loisirs, culture...
- Implication de tous les partenaires (Etats, communes, propriétaires).
- Choix de Belval-Ouest comme site prioritaire qui doit devenir une cité des sciences, de la recherche et de l'innovation, avec comme mesure forte l'implantation de la première véritable université luxembourgeoise.

Une campagne d'information et de sensibilisation est menée auprès des acteurs concernés et des citoyens.

En 2000, la société AGORA (parité Etat/Arbed) est créée pour gérer le projet de reconversion. Le GIE-Ersid est dissout. Un Masterplan est élaboré la même année par un bureau d'architecture et fait l'objet d'une concertation avec les communes concernées avant d'être adopté par le Gouvernement. Plusieurs groupes de travail sont également constitués pour enrichir le Masterplan de nouvelles recommandations.

En 2002, suite à un concours international, un projet d'urbanisme, plus concret que le Masterplan, couvrant l'ensemble du site est sélectionné par le comité de concertation mixte Belval-Ouest, sur base de l'avis d'un groupe d'experts. Les critères de sélection privilégiaient la compatibilité avec les plans d'aménagement communaux existants, la dimension transport public et l'intégration du passé sidérurgique dans le projet urbanistique. Il prévoit l'implantation d'institutions scientifiques, des centres de recherche, des commerces, des services, des espaces verts, un centre national de la culture industrielle, les archives de l'Etat et des logements.





ANNEXES

Ce projet urbanistique remplace le Masterplan et devient la feuille de route du projet. Il pourra néanmoins être mis à jour, notamment sur base de demandes émanant des communes.

Au total, les investissements prévus et pris en charge par l'Etat sont estimés à 1 milliard d'euros. Les investissements privés viendront s'y ajouter.

Le site s'étendra sur 69 ha, dans un territoire partagé par deux communes (Esch et Sanem) et comprendra 3.000 logements destinés à 7.000 résidents permanents. 25.000 emplois devraient y être créés.

3) RÉALISATIONS

2004 : Lancement des travaux

2005 : Accord franco-luxembourgeois pour développer un projet transfrontalier autour de la ville nouvelle : construction d'une route pour améliorer la mobilité et réalisation de plusieurs projets urbanistiques autour de cette route.

2009 : Premiers habitants.

2011 : Inauguration de la gare ferroviaire et expansion des activités économiques sur le site

2012 : Ouverture d'une école secondaire.

2012 : L'administration de l'Environnement, de l'Eau, la Commission nationale pour la protection des données, le Fonds Belval et plusieurs laboratoires d'analyse.

2014 : Première année académique pour l'université de Belval

2021 : Fin prévue du chantier

4) BILAN

Le projet est en cours de réalisation.



ANNEXE 7 – LE CAS CERGY-PONTOISE : D'UN ENSEMBLE DE PETITES COMMUNES RURALES A UNE AGGLOMÉRATION URBAINE DE 200.000 HABITANTS QUI PÂTIT DE SA MAUVAISE RÉPUTATION

1) CONTEXTE

Si sur bon nombre de dimensions, Cergy-Pontoise constitue un contre-exemple des villes nouvelles « humaines » que nous souhaitons développer en Belgique, ce projet a débuté il y a près de 50 ans et nous permet de tirer de nombreuses leçons de la conception à la gestion d'une nouvelle ville.

L'agglomération de Cergy-Pontoise est un projet de nouvelle-ville s'étendant sur plusieurs communes. Dans les années 60, l'Etat français souhaite construire plusieurs nouvelles-villes autour de l'agglomération parisienne. Les objectifs de l'Etat sont multiples : décongestionner Paris, absorber une partie de la croissance démographique, développer un nouveau modèle d'urbanité et d'habitat (mixité sociale, proximité domicile-travail...). Cergy-Pontoise se situe au nord-ouest de la capitale française, regroupe aujourd'hui 13 communes différentes et s'étend sur 78 km². Au départ, le territoire est composé de 11 communes dont 9 communes rurales et une commune semi-urbaine (Saint-Ouen-l'Aumône), et une petite ville (Pontoise). Ces communes ne sont pas interconnectées les unes aux autres.

2) LE PROJET DE RECONSTRUCTION URBAINE

L'ambition du projet urbain consiste à recréer une ville nouvelle au milieu du territoire, de taille et de densité suffisante, en vue de devenir un pôle socio-économique structurant pour l'agglomération toute entière, et y accueillir des équipements, des services et des commerces dignes d'une métropole, ainsi qu'un accès aux transports publics (RER et transilien). Cette ville-centre serait constituée d'un vaste ensemble urbain à construire sur le territoire de la commune rurale de Cergy, composée à l'époque de 2900 habitants. Les communes situées autour de la ville-centre profiteraient de la dynamique de la ville nouvelle pour s'urbaniser, en veillant à une intégration cohérente avec le projet de ville-nouvelle.

La ville-centre et sa périphérie doivent s'implanter sur ce que l'on appelle « l'amphithéâtre de la boucle d'Oise ». Il s'agit d'une vallée en forme de fer à cheval, long du cours d'eau « L'Oise ». Cette situation particulière permet de développer une « ville-paysage » où on peut apercevoir au loin les quartiers situés à l'autre bout de la cité.

Dans les années 60, l'Etat français met au point un Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) qui débouchera notamment sur la création de plusieurs villes nouvelles autour de Paris, afin de mieux maîtriser son extension urbaine et l'apparition d'immenses banlieues dortoirs.

L'approche est résolument top-down, unilatérale. L'Etat choisit les sites des villes nouvelles, circonscrit un périmètre d'intervention qui s'étend sur plusieurs communes, préempte et



ANNEXES

expropriée.

En 1969 est créé l'établissement public d'aménagement qui doit coordonner le développement territorial de la nouvelle ville et de son agglomération. En 1971 se constitue un syndicat communautaire d'aménagement dont la structure sera remplacée par une communauté d'agglomération en 2002.

3) RÉALISATIONS

1969 : Début du chantier.

1970 : Inauguration de la Préfecture du Val d'Oise et du Centre Commercial Régional.

1971 : Implantation de la première entreprise et arrivée des premiers résidents.

1973 : L'Ecole Supérieure des Sciences Economiques et Commerciales (ESSEC) s'installe sur le site.

1975 : 18.000 nouveaux résidents se sont déjà installés dans l'agglomération, dont 6.000 dans la ville-nouvelle « centre » de Cergy.

1977 : Ouverture de l'Autoroute A15.

1979 : Mise en service de la ligne SNCF Paris-Saint Lazare/Cergy-Préfecture. La ville-nouvelle de Cergy compte désormais 16.000 habitants si on décompte les 3.000 habitants du bourg rural d'avant.

1968 : Lancement du chantier du quartier social de Cergy-Saint-Christophe.

1984 : Inauguration du centre-ville à Cergy. La ligne SNCF est prolongée jusqu'à la nouvelle gare de Cergy St Christophe.

1987 : environ 15 ans après le début des travaux, 1.000 entreprises se sont implantées dans l'agglomération.

1988 : Connexion au réseau R.E.R. (ligne A). 45.000 habitants à Cergy. 160.000 sur l'ensemble de l'agglomération.

1991 : Création de l'Université de Cergy-Pontoise.

1994 : Le quartier plus huppé de Cergy-le-Haut accueille ses premiers habitants.

- Les gares de Cergy-le-Haut et de Neuville Université sont mises en service.
- La première tranche du site Universitaire Saint Martin est livrée.
- L'EPA fête ses 25 ans à la maison de Gérard Philippe.

1998 : 20 000 étudiants de l'enseignement supérieur fréquentent désormais Cergy-Pontoise.

1999 : Une ancienne caserne nommée « Bossut » est reconvertie en un espace culturel.

Années 2000 : Lancement d'un programme de requalification de la ville.

4) BILAN

En ce qui concerne les aspects plus positifs, il faut souligner que la population de l'agglomération comptait 41.000 habitants en 1968 (17.000 à Pontoise, 10.000 à Saint-Ouen-l'Aumône et 14.000 répartis sur les 9 autres communes). En 2009, on en dénombrait 192.000 (dont près de 60.000 rien que pour la ville-centre de Cergy), répartis dans 75.000 logements (13.700 en 1968). 90.000 emplois, et 3.700 entreprises sont localisés dans l'agglomération. L'économie de Cergy-Pontoise s'appuie notamment sur la présence de quatre pôles de compétitivité de dimension mondiale : Systematic Paris-Région, Mov'eo, Cap digital et Medicen.



CRÉER LES VILLES NOUVELLES LES PLUS HUMAINES D'EUROPE

Cergy-Pontoise, c'est également :

- 30 établissements d'enseignement supérieur (+/- 20.000 étudiants)
- Des équipements sportifs et culturels dignes d'une métropole.
- Deux lignes RER, le Francilien, 19 lignes de métro.
- Un grand centre hospitalier.
- Une structure de coordination intercommunale.

Toutefois, de nombreuses faiblesses peuvent être identifiées. La ville nouvelle souffre notamment d'une très mauvaise réputation (insécurité, ghettos, banlieue plutôt que ville nouvelle...), qui serait toutefois exagérée et ne correspondrait pas à la réalité de terrain telle que vécue par les habitants et les associations de quartier. Le cas de Cergy-Pontoise s'avère en tout cas intéressant pour tirer les leçons du passé en vue de ne pas reproduire les mêmes erreurs.

- L'insécurité et l'image négative de l'agglomération font de Cergy-Pontoise un argument-symbole pour s'opposer à des projets de nouvelles-villes et qui est associée à l'apparition d'un quartier plus particulier il y a 30 ans. Dans un contexte de crise économique et de chômage galopant, l'implantation d'un quartier de logements sociaux (Cergy-Saint-Christophe) dans les années 80, accueillant essentiellement une population précarisée et/ou issue de l'immigration. Ce choix, alimenté par quelques faits divers (dégradation de copropriétés, insécurité...), va ternir l'image du projet auprès des médias et de l'opinion publique et casser la dynamique de mixité sociale au profit d'une relative ségrégation urbaine. Pourtant, dans les faits, la réalité semble beaucoup moins alarmante que dans la presse. Outre de nombreux projets de requalification et de revitalisation de ce quartier, qui ont été lancés dans les années 90 et se poursuivent encore aujourd'hui, de nombreux témoignages démontrent d'une certaine mixité réussie. Le dynamisme associatif tend aussi à montrer qu'il existe un capital social dans cette zone.
- Une tendance à la gentrification (Cergy-le-Haut), mais qui démontre que des quartiers plus chics peuvent venir s'implanter dans une ville avec des quartiers réputés « à problème ».
- Une proportion trop importante de résidents ne travaillant pas à proximité de leur habitation. La moitié de la population active ont leur emploi dans l'agglomération. L'autre moitié doit se déplacer (en majorité vers Paris) pour rejoindre le lieu de travail.
- Des transports qui restent le point noir de l'agglomération : autoroutes surchargées, navettes de transport en commun problématiques (retards, incidents...).
- Un manque de pistes cyclables qui rend dangereux l'utilisation du vélo dans l'agglomération.
- Un manque de commerces de proximité dans certaines zones de l'agglomération et des commerces dans le centre indignes d'une véritable grande ville.
- Certains quartiers dont le centre de la ville ont très mal vieilli. Des opérations de requalification sont en cours.
- Une stagnation, voire une baisse des valeurs immobilières dans plusieurs quartiers, liés à la mauvaise image de la ville nouvelle. Le quartier de Saint-Christophe a véritablement tiré vers le bas une partie de l'agglomération (paupérisation, faible mixité sociale).
- Pas d'identité territoriale au niveau de l'agglomération mais des identités par quartier (centre, Cergy-le-Haut, Saint-Christophe...) ou par commune.
- Une taille trop importante pour véritablement intégrer l'ensemble des communes autour d'un projet de ville nouvelle.





BIBLIOGRAPHIE

- Une approche top-down où l'Etat a imposé son projet aux communes et aux résidents et agriculteurs de l'époque.



BIBLIOGRAPHIE





BIBLIOGRAPHIE

ADEME ET ENERGIE-CITE, Urbanisme-Energie : les éco-quartiers en Europe, janvier 2008.

ALBRECHT Johan et VAN HOOFSTAT Rob, Pénurie d'habitat – Vers une rénovation de la politique du logement, Roularta Books, Zellik, 2011.

AMC, Mix(cité). Villes en partage, juillet 2012.

ARENE, Quartiers durables. Guide d'expériences européennes, 2005.

BAUELLE Guy et DUCOM Estelle, Renouveler les villes nouvelles ?, Revue Urbanisme n°362, septembre-octobre 2008.

BAYOU, Céline et LE BOURHIS, Eric, Les villes nouvelles de l'Est : quelles spécificités ?, Regard sur l'Est, 2007. www.regard-est.com

BENCHIMOL, Vidal et LEMOINE Stéphanie, Vers un nouveau mode de ville, Manifestô, 2013.

BLAVIER Jean, Le marché bruxellois du logement risque la pénurie dans cinq ans, L'Echo, jeudi 30 mai 2013.

BLAIS Pierre, BOUCHER Isabelle et CARON Alain, L'urbanisme durable. Enjeux, pratiques et outils d'intervention, Ministère des affaires municipales, des régions et de l'occupation du territoire (MAMROT, Gouvernement du Québec), 2012.

BONTEMPS Luc, Fiscalité verte : l'auto en première ligne, Janvier 2011.

BOULET Luc, Une ville pour les générations futures : Des choix pour Louvain-la-Neuve, Académia, 2013.

BUREAU FÉDÉRAL DU PLAN, Perspectives de la population 2012-2060, mai 2013.

CADELL Christopher, FALK Nicholas et KING Francesca, Regeneration in European cities, Joseph Rowntree Foundation, 2008.

CENTRE AVEC, Les villes en transition. Vers une économie conviviale post-pétrole, Août 2011.

CENTRE D'ETUDES EN HABITAT DURABLE, Enquête sur la qualité de l'Habitat en Wallonie – Résultats clés, janvier 2014.

CERTU, Quels espaces publics pour les écoquartiers ? Innovation et fondamentaux, collection Dossiers, n°261, 2012

COMMITTEE OF DIGITAL KNOWLEDGE-BASED CITIES, Smart cities study: International study on the situation of ICT, innovation and knowledge in cities, Bilbao, 2012.



CIV, Solidarités numériques et politique de la ville. Un levier pour réduire les inégalités, Cahiers pratiques du CIV, Février 2011.

CHARLIER Julien, REGINSTER Isabelle et DEBUISSON Marc, Perspectives communales de population à l'horizon 2026 et aménagement du territoire : Exercice d'estimation de consommations résidentielles d'espace en Wallonie suivant trois scénarios, Working paper de l'IPWEPS, n°11, mars 2013

CHOMENTOWSKI Victor, MAGNARD David et O'NEILL David, Les finances de cinq villes nouvelles : Cergy-Pontoise, Evry, Isle d'Abeau, Saint-Quentin en Yvelines, Sénart. Synthèse des monographiques, CONJUGUER, septembre 2005.

COMMISSION EUROPEENNE, L'état des villes européennes. Rapport de synthèse, mai 2007.

COMMUNAUTE URBAINE DE STRASBOURG, Les écoquartiers. Pour qui ? Pour quoi ? Comment ?, 2009.

CONFÉDÉRATION DE LA CONSTRUCTION, Mémoire pour les élections de 2014, novembre 2013.

CONFÉDÉRATION DE LA CONSTRUCTION, Baromètre de la construction, juillet 2013.

COUMONT Benoît, 30km/h. Rendons à la ville sa convivialité !, IEW, décembre 2012.

CPDT, Diagnostic territorial de la Wallonie, Le transport des personnes et des marchandises, 2012.

DAVEZIES Laurent, Evolution des fonctions des villes nouvelles depuis 20 ans. Accueillir, produire, servir-desservir, L'ŒIL, 2004.

DEBUISSON Marc, Quel défi pour la population wallonne au 21ème siècle ?, Les brèves de l'IWEPS, n°8, janvier 2009.

DE KEERSMAECKER Marie-Laurence et SONECOM, Observatoire des loyers 2011, Observatoire de l'Habitat de la Région de Bruxelles-Capitale, juin 2012.

DESTATTE Philippe, Du diagnostic aux scénarios exploratoires, mise en prospective des enjeux du SDER, CPDT, juin 2012.

DIRECTION GENERALE DE L'URBANISME, DE L'HABITAT ET DE LA CONSTRUCTION (REPUBLIQUE FRANÇAISE), Programme interministériel d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles françaises, Mars 2003.

FÉDÉRATION INTER-ENVIRONNEMENT WALLONIE, Réseau routier de Wallonie. Document de réflexion, mai 2010
FONDATION ROI BAUDOUIN, Vieillir mais pas tout seul. Une enquête sur la solitude et l'isolement social des personnes âgées en Belgique, mars 2012.





GEHL, Jan, *Cities for the people*, Island Press, Washington D.C., 2010.

GINOT, Benoît, *Urban regeneration in Europe : state of the art and perspectives. An analytical study interrogating sustainability*, Master's thesis, Chalmers University of Technology, 2010.

GONZALEZ Juan Andrés Alonso et ROSSI Andrea, *New trends for smart cities*, Open cities, 2011.

HAENTJENS, Jean, *Urbatopies. Ces villes qui inventent l'urbanisme du XXIème siècle*, LAUBE, La tour d'Aigues, 2010.

HALBERT, Ludovic, *Les villes nouvelles et les activités d'intermédiation. La polarisation des services aux entreprises en Île-de-France*, *Les Annales de la recherche urbaine* n°98, pages 50-58, octobre 2005.

HALLEUX Jean-Marie et LAMBOTTE Jean-Marie, *Reconstruire la ville sur la ville. Le recyclage et le renouvellement des espaces dégradés*, *Territoire(s) wallon(s)*, n°2, décembre 2008.

HALLEUX Jean-Marie et STREE Julie, *Comment créer un demi-million de logements supplémentaires ? Nouveaux outils fonciers et création de logements en Wallonie*, communication à Liège Créative, 11 juin 2013.

HAROU Raphaëlle et LEJEUNE Zoë, *La politique de la ville*, CPDT, n°33, mars 2012.

HAUMONT Nicole, JALOWIECKI Bohdan, MUNRO Moïra et SZIRMAI Viktoria, *villes nouvelles et villes traditionnelles*, L'Harmattan, 2000.

HURARD Marine, *La participation citoyenne au développement durable à l'échelle locale en Europe*, Think Tank européen pour Pour la Solidarité, working paper, Août 2011.

INSTITUT D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE, *Grands projets urbains en Europe. Conduire le changement dans les métropoles*, *Les cahiers de l'IAURIF*, n°146, mars 2007.

KINTS Caroline *La rénovation énergétique et durable des logements wallons. Analyse du bâti existant et mise en évidence de typologies de logements prioritaires*, *Architecture et Climat*, septembre 2008.

LÉGER Jean-Michel, *Les villes nouvelles d'Île-de-France. Images sociales et identité*, IPRAUS, mars 1997.

LÉONARD Florence et MEURIS Coralie, *L'habitat et les services*, Note de recherche de la CPDT, n°27, décembre 2011.

LOECHEL André Jean-Marc, *La ville numérique*, Territories of Tomorrow Foundation, 2010.





MARCHAND Catherine, La ville de demain, Rapport de recherche réalisé pour le compte du ministère des affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (Gouvernement du Québec), février 2012.

MANCEAUX Julien, Le marché immobilier belge face aux défis démographiques, dans ING, Economic Research, octobre 2011.

MANGIN, David, La ville passante, Parenthèses Editions, Marseille, 2008.

MARIQUE Anne-Françoise, Méthodologie d'évaluation énergétique des quartiers périurbains. Perspectives pour le renouvellement périurbain wallon, thèse de doctorat, ULG, janvier 2013.

MIALET, Frédéric, Le renouveau de l'habitat intermédiaire, PUCA, 2006.

MINGUET, Laurent, 9 milliards le futur maintenant, Luc Pire, 2008.

PERETTI-NDIAYE Marie et TREHIN-LALANNE Rémi, Ville nouvelle, quarante ans après. Les pionniers vieillissants de Maurepas, Articulo - Journal of Urban Research, n°5, 2009.

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, Plan régional d'affectation du sol, 2002.

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, Plan régional d'affectation du sol démographique, 2002.

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, Projet de plan régional de développement durable, 2013.

REVUE POLITIQUE, L'Odyssée de l'Espace, Hors-série n°20, octobre 2012.

ROZENBLAT, Céline et CICILLE Patricia, Les villes européennes. Analyse comparative, UMR Espace CNRS 6012 – Université Montpellier III, Maison de la géographie, 2002.

SCHETT SIMONA, An analysis of shrinking cities, Urban Ecology, 2011/2012.

SCHUITEN, Luc, LOZE, Pierre, CHAPELLE, Gauthier, BATAILLE, Céline et CREPIN, Julie, Vers une cité végétale, Editions Mardaga, Bruxelles, 2010.

SENAT (RÉPUBLIQUE FRANÇAISE), Villes du futur, futur des villes. Quel avenir pour les villes du monde ?, Rapport d'information, 2011.

SPF ECONOMIE, Taille moyenne des ménages privés au 1er janvier, par année (1991 – 2008) et par région, page web consulté le 26/06/2013 : <http://statbel.fgov.be/fr/statistiques/chiffres/population/structure/menages/taillemoyen/>

THIOLLIER Claire, Le lien social dans les écoquartiers : l'importance de la participation citoyenne, Rapport de stage, Ecole polytechnique de l'université de Tours et Agence d'Urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, septembre 2009.





UNION SOCIALE POUR L'HABITAT, Un nouvelle qualité de l'habitat dans les quartiers rénovés, congrès 2011, septembre 2011.

VAN CUTSEM, Michaël et DEMULDER Charlotte, Territoires wallons : horizons 2040 Quels scénarios pour l'aménagement du territoire wallon à l'horizon 2040 ?, Institut Jules Destrée, 2011.

VERMEERSCH Stéphanie, Le projet socio-urbain des villes nouvelles : expérimentation et obsolescence, Programme interministériel « Histoire et évaluation des villes nouvelles », janvier 2005.

VIVRE EN VILLE, Vers une charte des écoquartiers : principes et balises pour guider les décideurs et les promoteurs, 2013.

WALLONIE, projet de schéma de développement de l'espace régional, 2013.

WWF, Proposer un urbanisme des courtes distances qui soit désirable, une solution à l'étalement urbain, octobre 2010.







Table des matières

Introduction	5
1. DES DÉFIS IMPORTANTS POUR LA WALLONIE	6
a. 330.000 nouveaux habitants à l'horizon 2030	7
b. Plus d'enfants et plus d'ainés dans les prochaines années	10
c. Un déficit de l'offre de logement par rapport à la demande	11
d. 380.000 habitations à créer d'ici 2030	13
e. Une hausse vertigineuse du coût du logement	14
f. La fragilisation des liens humains	18
g. Préserver la périphérie des villes et nos villages en réinvestissant dans la ville	18
h. La qualité de l'habitat s'améliore mais ne répond pas au déficit de logements	24
i. Poursuivre le redressement économique de la Wallonie	28
j. Des projets urbains de grande envergure sur le continent européen	30
k. Conclusion	31
2. FAIRE LE CHOIX DES VILLES NOUVELLES	33
a. Une réponse forte aux défis d'aujourd'hui et de demain	34
b. Un grand projet de « ville nouvelle » pour le développement urbain wallon	35
c. Développer la capacité de mener un grand projet en partenariat	36
d. Accélérer le changement spatial en Wallonie	36
e. Créer un laboratoire des innovations urbaines	36
f. Qu'entend-on par villes nouvelles ?	37
g. Des villes nouvelles de formes différentes	37
h. La taille, la densité et le développement de la ville nouvelle	48
3. CONSTRUIRE LA VILLE NOUVELLE EN PRATIQUE	50
a. Un choix audacieux et rationnel	51
b. Des conditions à réunir pour réussir les villes nouvelles	52
c. Des outils pour construire les villes nouvelles	54
d. Budget et planning	55
4. ETUDE DE LOCALISATION DES VILLES NOUVELLES	58
a. Les zones d'intérêt et les sites privilégiés	59
b. Une zone potentielle étudiée en détail : La Louvière	61



5.	CRÉER LA CITÉ HUMAINE	64
a.	Réussir la mixité sociale et intergénérationnelle et renforcer les liens humains	66
b.	Encourager la participation :	70
c.	Accroître le temps de qualité pour les habitants	72
d.	Offrir un habitat de qualité dans un milieu de vie de qualité	74
e.	Concrétiser l'Etat régulateur-partenaire	77
f.	Générer une valeur ajoutée économique et humaine	78
g.	Faire de la nature un partenaire de la ville humaine	80
h.	Innover pour inventer la ville du futur	83
	CONCLUSION	85
	ANNEXES	88
	BIBLIOGRAPHIE	113









Centre d'Etudes du cdH- CEPESS

www.cepass.be

Rue des deux Eglises 41

1000 Bruxelles

info@cepass.be

02/238.01.43

