

Sigrid Reiter
Université de Liège
LEMA
Chargée de cours

23-27

La rénovation urbaine : une solution pour le développement durable des urbanisations

Limiter l'étalement urbain

Historiquement, les villes ont été les centres du développement économique, de la transformation culturelle et de l'émancipation sociale de notre société. La densité du bâti est au cœur de la définition de la ville dans son acception traditionnelle. L'urbanité est fondée sur la coexistence de groupes sociaux, de cultures, de fonctions, de types de bâtiments...

Cependant, l'évolution actuelle des territoires est marquée par l'étalement urbain, une croissance spatiale de l'agglomération plus rapide

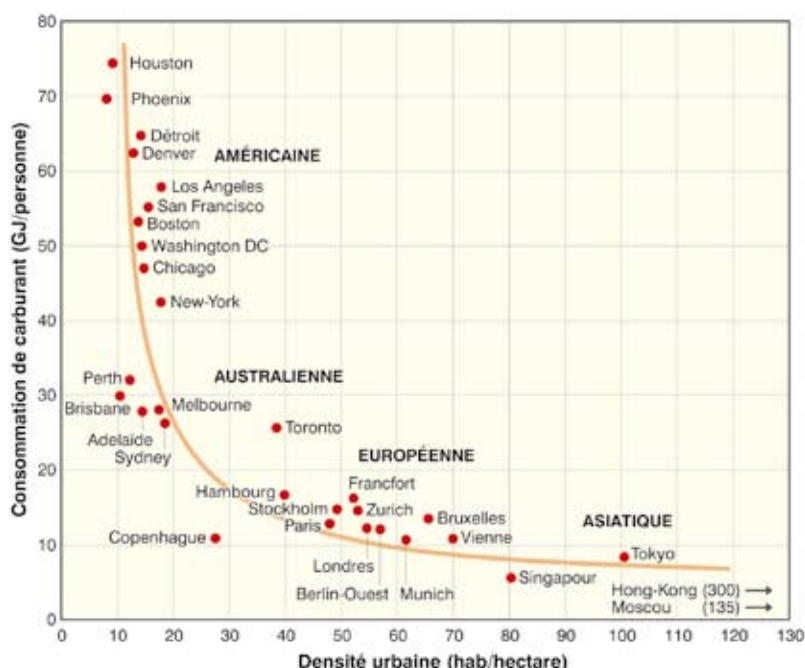
que son évolution démographique. Cette dispersion du milieu construit se fait sur un mode monofonctionnel et peu dense, qui génère une consommation considérable d'espaces naturels, une augmentation croissante de l'utilisation de la voiture et une perte des valeurs fondamentales qui constituaient nos paysages bâtis. La ville se transforme en une juxtaposition de fragments urbains fortement spécialisés.

L'étalement urbain est un problème considérable qui touche tous les domaines de notre développement. Du point de vue environnemental, la ville dispersée induit un gaspillage de sols naturels et



La ville dense : un milieu riche de potentiels pour le développement de notre société
© Sigrid Reiter

Répartition des consommations de carburant par personne en fonction de la densité urbaine en nombre d'habitants par hectare
Source : Newman & Kenworthy, 1989⁰¹



un accroissement des surfaces imperméabilisées, ce qui limite la biodiversité et perturbe le cycle de l'eau. La désurbanisation accroît également la consommation énergétique des zones bâties, tant au niveau de l'utilisation des bâtiments (qui ne bénéficient ni de la mitoyenneté ni de l'effet d'îlot de chaleur urbain) que de l'augmentation du transport automobile. Il existe statistiquement une corrélation significative entre la densité démographique d'une agglomération et les comportements de mobilité de ses usagers. On constate une très forte augmentation de l'utilisation de la voiture lorsque la densité descend en dessous de 30 personnes par hectare.

Cependant, une trop forte densité crée des contraintes importantes au niveau local, notamment pour le confort et la santé des habitants. En outre, les bâtiments très élevés nécessitent des ascenseurs, or le transport vertical consomme 8 fois plus d'énergie que le transport horizontal.⁰² Il y a donc un équilibre à trouver entre la sous-densité et la sur-densité.

Au niveau social, la ville dispersée se caractérise généralement par son absence d'espaces publics de partage. De plus, le processus d'étalement urbain génère une dilution du tissu social de la ville et une plus grande différenciation démographique et sociale entre zones urbanisées, ce qui intensifie les inégalités et les tendances à la ségrégation sociale. Densité et mixité urbaine sont nécessaires pour favoriser la cohésion et l'équité sociale.

La densité et la mixité urbaine sont également bénéfiques au niveau économique. La dispersion des bâtiments s'accompagne de la construction et de la maintenance d'infrastructures supplémentaires de voiries, de réseaux d'eau, de gaz et d'électricité ainsi que d'une augmentation de l'offre des services collectifs (distribution postale, collecte de déchets, transports en commun...). La désurbanisation augmente les dépenses des collectivités locales et des pouvoirs publics. Entre 1970 et 2000, le réseau routier belge a augmenté de 56%, dont 94% par le phénomène des lotissements. Cet étalement disproportionné et son investissement économique réduisent les possibilités de financements d'autres services publics, tels que les transports en commun.

Le développement durable remet en cause les pratiques actuelles de construction, gaspilleuses en énergies et en paysages, destructrices de lien social et de significations, coûteuses en construction et en maintenance. C'est pourquoi la maîtrise de l'étalement urbain est un objectif central et transversal dans toute démarche visant un développement urbain durable. Malgré le fait que ce phénomène est bien connu, les surfaces bâties et les sols artificiels continuent encore de croître fortement à l'heure actuelle en Europe. En outre, la Belgique est un exemple spécialement marqué du phénomène de périurbanisation.

Pour enrayer la dispersion continue du bâti, il est indispensable d'initier des programmes de régénération du tissu urbain. Il faut reconstruire la ville sur la ville plutôt que de la laisser s'étendre à l'infini. Il est nécessaire de diagnostiquer les zones à reconverter en zones naturelles, celles qui nécessitent une rénovation de leurs bâtiments et celles qui méritent une densification et une recomposition. Le développement durable de nos urbanisations nécessite une analyse poussée du stock bâti existant et de ses évolutions les plus probables ainsi que l'élaboration de stratégies de renouvellement urbain adaptées.

À l'heure actuelle, il est inacceptable de continuer de construire des lotissements de maisons quatre façades, loin de toute infrastructure de transport en commun. Pour combattre le phénomène de «désurbanisation», il faut :

- Valoriser la fonction résidentielle dans les centres villes, ce qui nécessite de s'interroger sur les critères de réappropriation des centres urbains et de réaliser des opérations de rénovations urbaines de grande ampleur.

- Densifier l'habitat dans les périphéries les plus proches (parcelles inoccupées, intérieurs d'îlots surdimensionnés...), les espaces urbains abandonnés (friches urbaines, sites d'activité économique désaffectés...) et autour des connections de lignes de transport en commun.

Il est important de souligner qu'en Belgique les contraintes imposées pour un aménagement du territoire durable sont faibles... Des moyens politiques et financiers devraient être adoptés rapidement pour limiter l'aménagement de terrains vierges et favoriser les opérations de renouvellement urbain. Certaines politiques étrangères volontaristes interdisent par exemple l'implantation

⁰¹ Pour le détail de cette étude, lire : NEWMAN P. W. & KENWORTHY J. R., Gasoline Consumption and cities: a comparison of US cities with a global survey, dans *Journal of American Planning Association*, 55(1), 1989, p. 24-37.

⁰² Source : PEUPORTIER B., *Eco-conception des bâtiments et des quartiers*, Collection «Sciences de la Terre et de l'Environnement», École des Mines de Paris, Paris, 2008.



03
Cartes disponibles sur le
portail cartographique de la
Région wallonne, depuis la
page [http://cpdt.wallonie.
be/?id_page=73](http://cpdt.wallonie.be/?id_page=73)

04
Pour en savoir plus :
REITER S., *Élaboration
d'outils méthodologiques
et techniques d'aide à la
conception d'ambiances
urbaines de qualité pour
favoriser le développement
durable des villes*, thèse
de doctorat, Université
catholique de Louvain, 2007.

de nouveaux lotissements périurbains au-delà d'un rayon d'accessibilité piétonne par rapport aux arrêts des transports publics. Ce type d'outil pourrait être facilement implémenté chez nous vu que la CPDT a déjà élaboré des cartes d'accessibilité⁰³ pour l'ensemble du territoire wallon.

Il est important de développer également des solutions adaptées aux milieux périurbains déjà existants. Le projet de recherche SAFE (*Suburban Areas Favoring Energy efficiency*), dirigé par Sigrid Reiter (LEMA, ULg) et André De Herde (Architecture et climat, UCL) et financé par la Région wallonne, analyse la pertinence de différents scénarios de renouvellement des quartiers périurbains, afin d'y limiter les consommations énergétiques dues aux bâtiments, au transport et aux réseaux urbains.

Rénover nos villes

La rénovation urbaine est une solution pour favoriser une utilisation parcimonieuse du territoire ainsi que pour améliorer les performances environnementales, sociales et économiques de nos urbanisations. Pour ré-attirer la population au cœur des villes, il est indispensable de privilégier une stratégie de réhabilitation des quartiers centraux, basée sur l'amélioration de l'espace public

et de l'environnement urbain global⁰⁴, plutôt que la seule rénovation de l'habitat. Valoriser un cadre de vie agréable en ville est un des moyens pour limiter la tendance à la périurbanisation.

Promouvoir une implantation de la population dans un quartier central rénové plutôt qu'en périphérie permet de limiter les effets néfastes de l'étalement urbain sur l'environnement naturel. En outre, les bâtiments qui nécessitent une rénovation sont généralement âgés et peu efficaces du point de vue énergétique. Des gains substantiels d'énergie peuvent donc être obtenus à l'aide de solutions techniques simples (isolation des parois, double vitrage, système de chauffage performant...).

Une réhabilitation urbaine est l'occasion de redynamiser l'économie d'un quartier défavorisé. Sheffield était une ville peu attractive aussi bien économiquement que socialement. Grâce à une politique urbaine forte et à des investissements importants, le centre ville a été restructuré et requalifié, ce qui attire aujourd'hui des investisseurs privés.

L'utilisation de modes de participation de la population lors d'une rénovation urbaine est un moyen de renforcer le lien social des habitants entre eux ainsi qu'avec les autres utilisateurs du quartier (commerçants...) et les pouvoirs publics. D'un point de vue socio-culturel, la rénovation de notre patrimoine fait également partie d'une conception urbaine durable.

La création du EMAHL (Ensemble Muséal d'Art et d'Histoire du pays de Liège) a regroupé en un seul bâtiment les collections de six musées liégeois, sur un site historique connu pour ses bâtiments remarquables, mais fortement endommagés, datant du 16^e siècle au 18^e siècle. Cette rénovation a redonné une nouvelle image urbaine à cette zone centrale délabrée, tout en permettant un retour à l'ancien parcellaire. Seules les baies pour lesquelles il existe une certitude historique ont été restaurées. Il faut toutefois souligner que l'opportunité de recevoir des fonds financiers de la part du programme EDF (*European Regional Development Funds*) a généré une pression temporelle forte sur le projet.

La pression pour la régénération de quartiers urbains pousse parfois les autorités à négliger les études préalables nécessaires à une sauvegarde du patrimoine urbain. Prendre le temps de faire analyser le projet par les différents acteurs (concepteurs, pouvoirs publics, comités de protection du patrimoine historique, experts...) et d'aboutir à un consensus permet d'éviter la perte, par démolition volontaire ou par négligence, de bâtiments historiques intéressants.⁰⁵ Il est donc conseillé de développer des projets de rénovations urbaines en amont des demandes de subsides.

Vesterbro⁰⁶, la réhabilitation urbaine d'un quartier central

Vesterbro est un quartier central populaire de Copenhague, qui a connu un processus de renouvellement important. En 1990, ce quartier dense, caractérisé par des îlots de 5 ou 6 étages, comprenait environ 90% de bâtiments datant d'avant 1900. Le quartier accueillait une population socialement défavorisée et se transformait peu à peu en ghetto. Beaucoup de logements étaient insalubres : 71% ne possédaient pas de salle de bains, 64% ne possédaient pas de chauffage central ni d'eau chaude, 11% ne comportaient pas de toilettes.

L'objectif de ce projet de rénovation était de réaliser une réhabilitation urbaine exemplaire par son respect des critères du développement durable (performances environnementales, implication des habitants dans le processus de rénovation, dynamisation économique...). Un des principes de cette rénovation fut la préservation des immeubles à caractère historique mais le remplacement des immeubles très dégradés sans qualité spécifique. La construction de nouveaux bâtiments a généré des logements plus spacieux, aux normes actuelles. Les architectes ont su créer des blocs d'immeubles harmonieux mêlant des constructions d'architecture très contemporaine avec des bâtiments existants rénovés.

La réhabilitation a porté non seulement sur les bâtiments mais aussi sur l'aménagement des espaces publics et des intérieurs d'îlots. Ainsi, chaque intérieur d'îlot comprend des jardins et des services communs (maison communautaire, rangements pour vélos, bac à compost...) ainsi qu'un espace semi-privatif relié à chaque immeuble. Une voie ferrée désaffectée a été réaménagée en un boulevard vert permettant diverses occupations sportives (murs d'escalade, basket...).



Le méga-musée EMAHL, au centre du quartier historique de Liège
© Sigrid Reiter

⁰⁵ Pour en savoir plus : rapport final du projet de recherche SUII (*Sustainable development of Urban historical areas through an active Integration within Towns*), téléchargeable dans les «documents & tools» du site internet suivant : <http://www.lemma.ulg.ac.be/>

⁰⁶ Pour en savoir plus : ARENE Île-de-France, *Quartiers durables - Guide d'expériences européennes*, IMBE, France, 2005.

⁰⁷ Pour obtenir plus d'informations, vous pouvez contacter M. Kurt K. Christensen, architecte et directeur de projet, responsable de la réhabilitation de l'îlot Hedebygade, par téléphone au (0045) 82 32 25 00 ou par courriel kkc@sbsby.dk

⁰⁸ Information provenant d'une enquête de satisfaction des habitants du quartier Vesterbro en 2002.

Les habitants des immeubles les plus dégradés (environ 17 %) ont été relogés à Copenhague, avec la possibilité de revenir occuper leur logement initial après sa rénovation, en sachant que les loyers allaient doubler progressivement sur cinq ans. Très peu d'entre eux sont revenus. Il est regrettable que la couche sociale la plus défavorisée ait ainsi été écartée des bénéfices de ce renouvellement urbain. Signalons cependant que le quartier présente aujourd'hui une plus grande mixité sociale qu'auparavant. Les nouveaux habitants, d'une classe sociale plus élevée, ont généré un accroissement important de voitures dans le quartier, ce qui a nécessité la création de parkings en périphérie du quartier et le renforcement des cheminements piétons.

Les bénéfices environnementaux de cette rénovation se sont révélés impressionnants dès la première étape du projet de rénovation :

- Les émissions de CO₂ ont baissé de 14%, c'est-à-dire une réduction de 2500 tonnes de CO₂ par an.
- Les consommations énergétiques dues au chauffage ont diminué de 20% grâce à une bonne isolation extérieure des bâtiments ainsi que l'utilisation de différentes techniques pour économiser les consommations énergétiques : des systèmes de ventilation de haute qualité avec récupérateurs de chaleur, le recours à des panneaux solaires implantés sur des toitures, des façades et des balcons, des compteurs permettant de surveiller les consommations individuelles à l'entrée de chaque logement et des toitures végétales.

— Malgré l'installation de salles de bain et de toilettes dans les immeubles qui n'en comprenaient pas, les consommations d'eau potable ont diminué de 14% grâce à la récupération des eaux pluviales et à l'installation de dispositifs économiseurs d'eau. Il est intéressant de souligner que la surface moyenne des logements s'est accrue. Ainsi, il est parfois nécessaire de dé-densifier certains îlots de nos centres villes pour permettre une densité soutenable tant du point de vue humain qu'environnemental. Au cœur du quartier Vesterbro, l'îlot Hedebygade⁰⁷ a été rénové dans le but de contribuer à la mise en œuvre de solutions écologiques innovantes. Les surcoûts engagés pour la mise en place de ces dispositifs ont été évalués à 30% de ceux d'une opération classique de rénovation. Nous regrettons toutefois que certains éléments techniques de cet îlot semblent davantage participer à une démonstration technologique plutôt qu'à un souci réel de performance environnementale. Remarquons que les demandes des habitants ont surtout porté sur des dispositifs simples pour limiter les consommations d'eau et d'énergie ainsi que sur la création de lieux collectifs, alors que la municipalité et la société de renouvellement urbain accordaient une grande importance aux technologies innovantes. Cette réhabilitation exemplaire d'un quartier défavorisé nous prouve que les projets de rénovations urbaines contiennent un fort potentiel d'amélioration des qualités environnementales de nos villes ainsi que du confort des citoyens. D'autre part, cette rénovation permet de tirer des conclusions qui pourront être appliquées à d'autres projets de renouvellement urbain :

- Il faut tenter de limiter le phénomène de «gentrification» d'un quartier à la suite de sa rénovation, par des dispositifs visant à limiter l'augmentation des loyers à court terme.
- La rénovation environnementale d'un quartier nécessite de fixer des niveaux de performances à atteindre pour tous les bâtiments et il est préférable de mettre en place des comités de suivis pour vérifier l'adéquation entre ces objectifs et les résultats obtenus.
- Le développement d'infrastructures collectives à l'échelle du quartier augmente l'attractivité d'un projet de rénovation urbaine et son appropriation par la population.
- La participation active des habitants, à chaque étape du processus de rénovation, est essentielle pour ancrer le projet dans la population.
- La durée d'un projet de réhabilitation ne devrait pas dépasser trois ans⁰⁸, pour favoriser la participation de la population tout au long du projet.
- La dé-densification des îlots existants par la destruction du bâti le plus vétuste ou la combinaison de logements existants permet de les adapter à de meilleurs standards de confort et de proposer une diversité plus importante des logements, ce qui favorise la mixité sociale et inter-générationnelle.
- Une opération de rénovation urbaine entraîne des coûts qui doivent être planifiés sur le long terme. Sans aide publique, cette rénovation n'aurait pas pu avoir lieu. Signalons toutefois que la fluctuation des subventions accordées en raison de l'alternance des partis politiques au pouvoir a fragilisé la planification de cette rénovation et allongé fortement la durée du projet.



Aménagements collectifs
à l'intérieur d'un îlot du
quartier Vesterbro
© Sigrid Reiter