

# Une politique d'aménagement du territoire en vue d'une mobilité durable

1. La désurbanisation ou l'émergence de la ville voiture
2. Politiques étrangères d'aménagement visant une mobilité durable
3. Des pistes pour leur transposition en Région wallonne
  - 3.1 Les cartes d'accessibilité de la CPDT
  - 3.2 Une politique active de renouvellement urbain
  - 3.3 Une urbanisation nouvelle compacte de qualité
  - 3.4 L'enjeu d'une réelle politique foncière

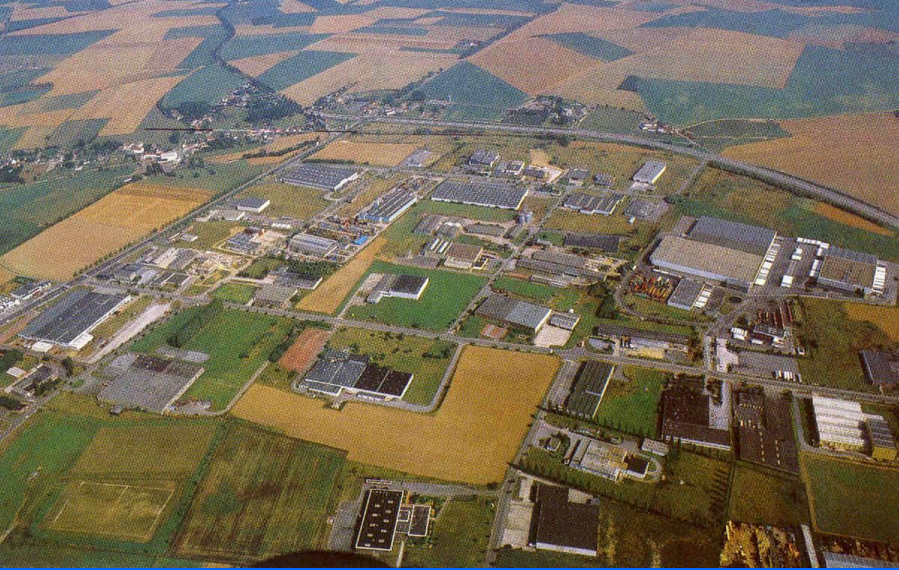
# 1.1 Le concept de la désurbanisation

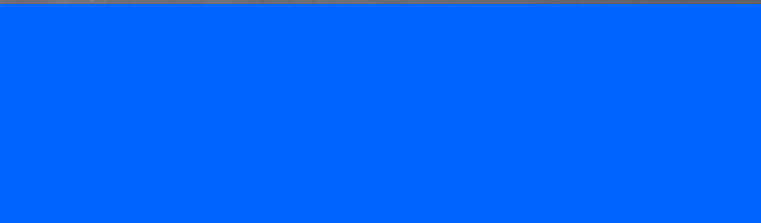
Constats tirés de l'observation de l'évolution de l'urbanisation :

- Etalement
- Dispersion
- Séparation fonctionnelle



J.-M. Lambotte - Formation CCAT  
17/12/05









J.-M. Lambotte - Formation CCAT -  
17/12/05

# 1.2 Le concept de la désurbanisation

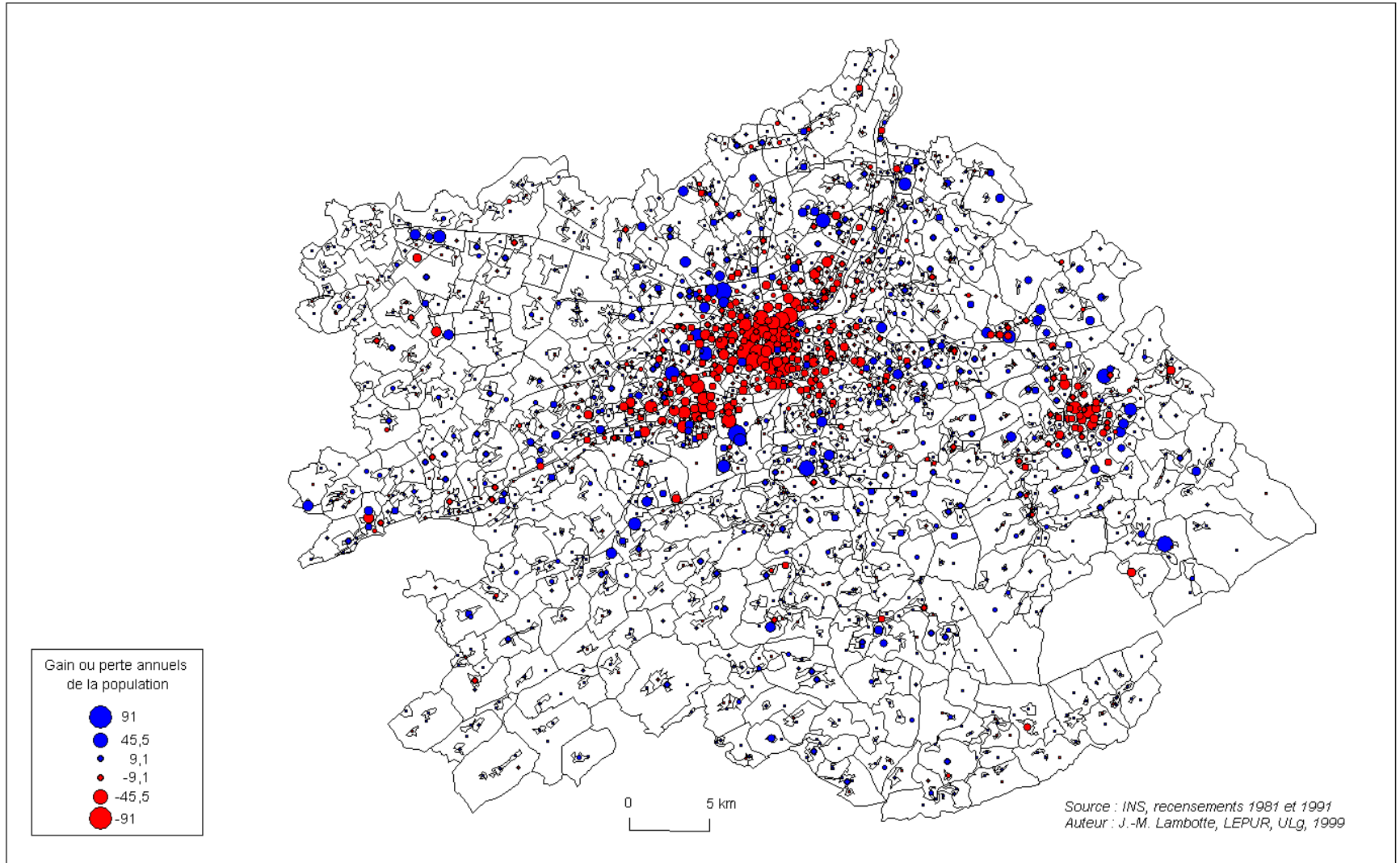
## Constat :

Etalement, dispersion de l'urbanisation et  
séparation fonctionnelle

Dans un contexte où la population et l'économie  
"stagnent"

→ Les centres urbains (grands et petits) se vident  
de leurs résidents et de leurs activités  
économiques (= exurbanisation)

Carte III 5 - Evolution de la population dans les complexes résidentiels urbains  
de Liège et de Verviers en moyenne par année entre 1981 et 1991



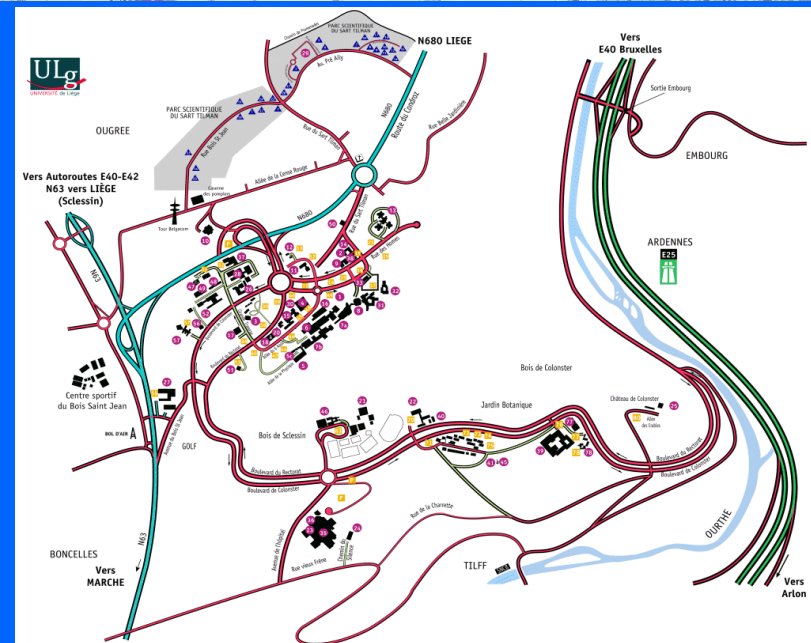


J.-M. Lambotte - Formation CCAT  
17/12/05

2. Site de la cokerie de Tilleur; les bâtiments sont aujourd'hui démolis dans le cadre de l'assainissement du site par la SORASI (photo GEHAT 1992)



⇒ Avec cette désurbanisation,  
 Impossibilité d'assurer l'usage des  
 alternatives à la voiture  
 Même de lourds investissements dans  
 les TEC s'avèrent improductifs.  
 Avant de renforcer l'offre, nécessité de  
 maîtriser la demande via la politique de  
 l'aménagement du territoire



# 1.3 Liens entre désurbanisation et évolution de la mobilité

Origine principale de cette évolution :

Le relâchement des contraintes de mobilité

Relation systémique

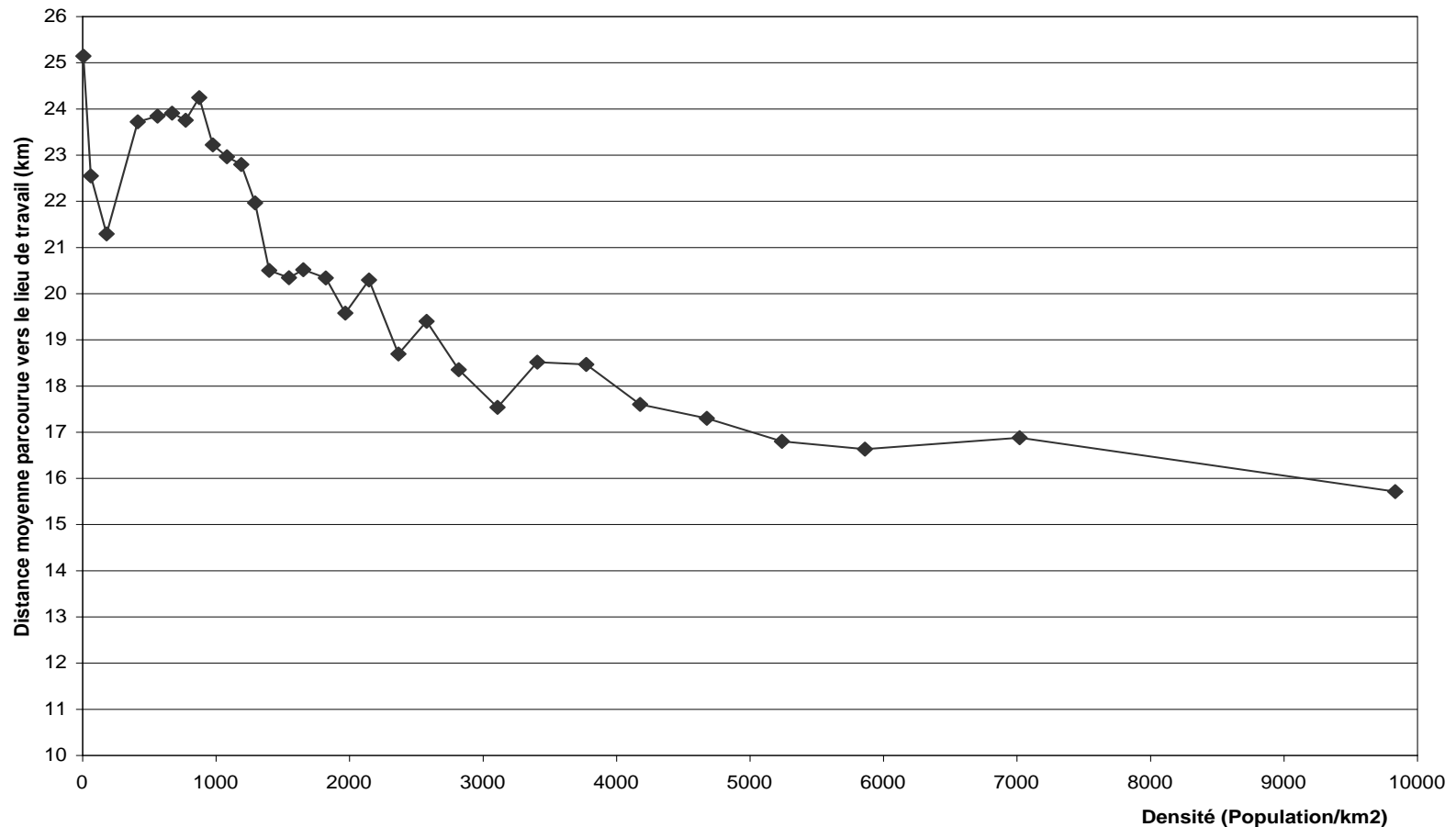
Mobilité automobile



Désurbanisation

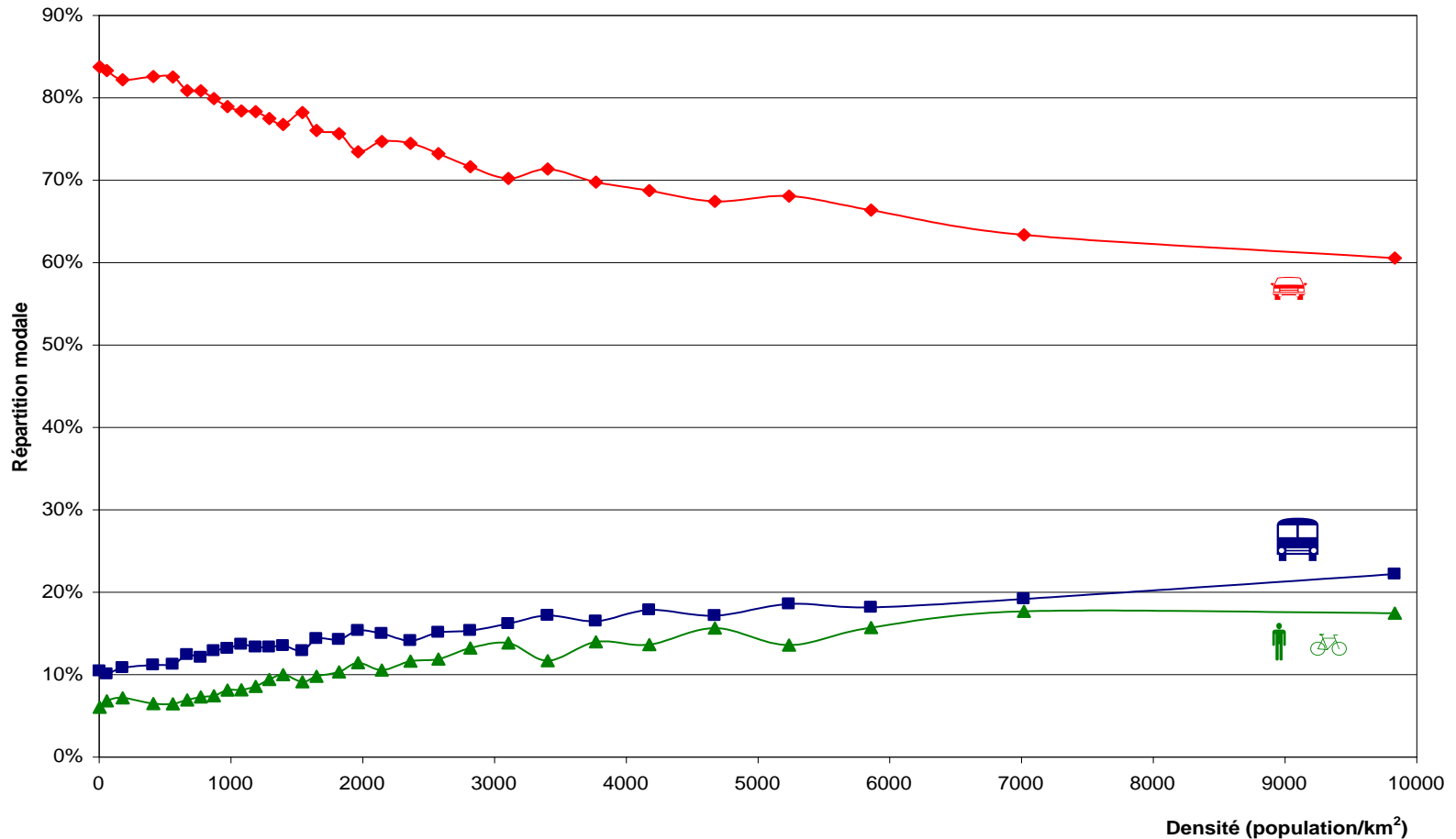
Dépendance des formes urbaines vis-à-vis des modes de déplacements dominants et des distances parcourues

# Distance moyenne parcourue vers le lieu de travail par classe de densité (Région wallonne 1991)



Source : X. Georges, 2002, Les coûts de la désurbanisation, CPDT

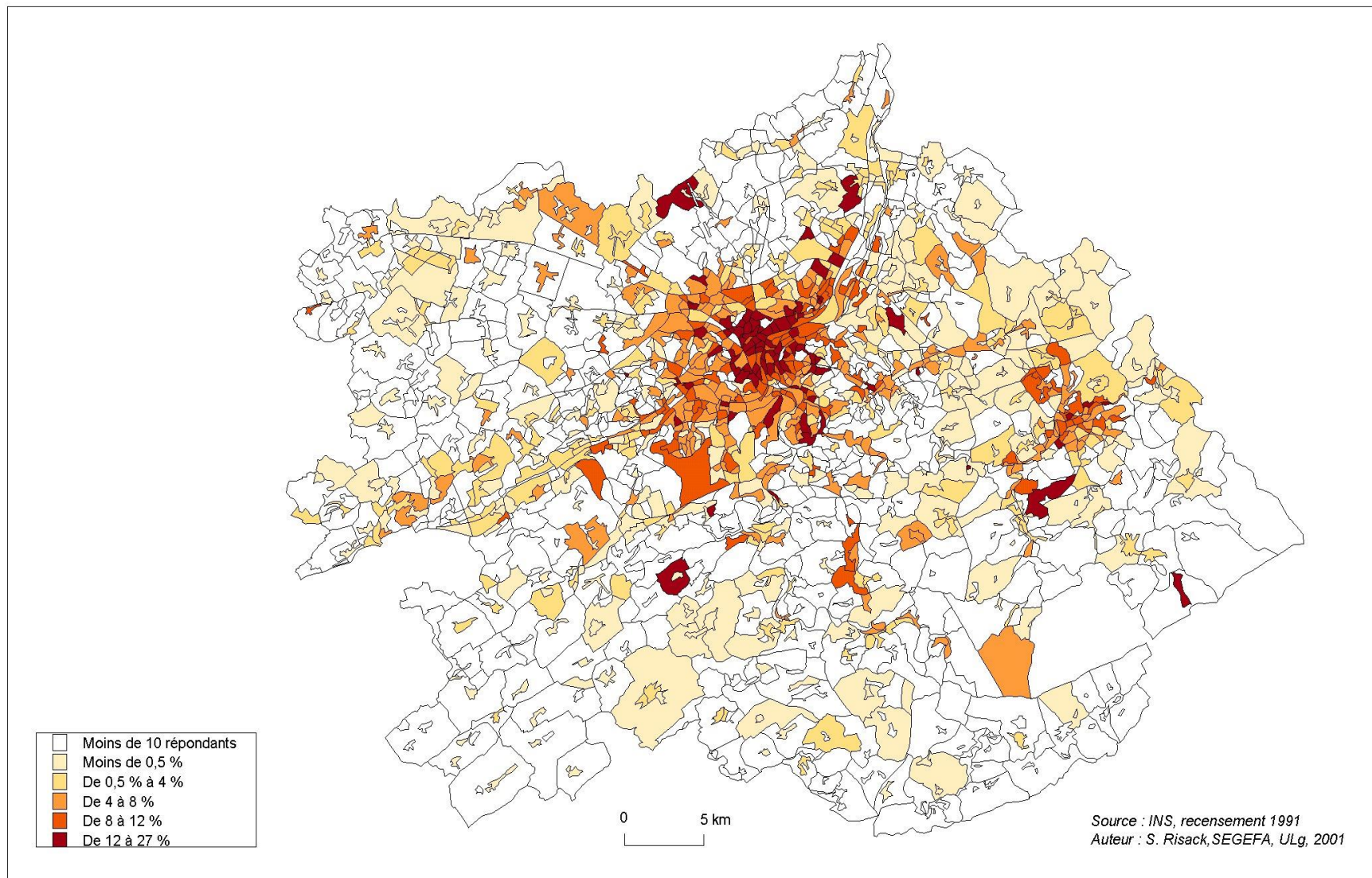
# Part modale des déplacements domicile-travail en fonction de la densité (Région wallonne 1991)



Source : X. Georges, 2002, Les coûts de la désurbanisation, CPDT



Carte 9. Part modale du bus dans les déplacements domicile-travail au lieu de travail (1991)



Carte 10. Part modale du train dans les déplacements domicile-travail au lieu de travail (1991)

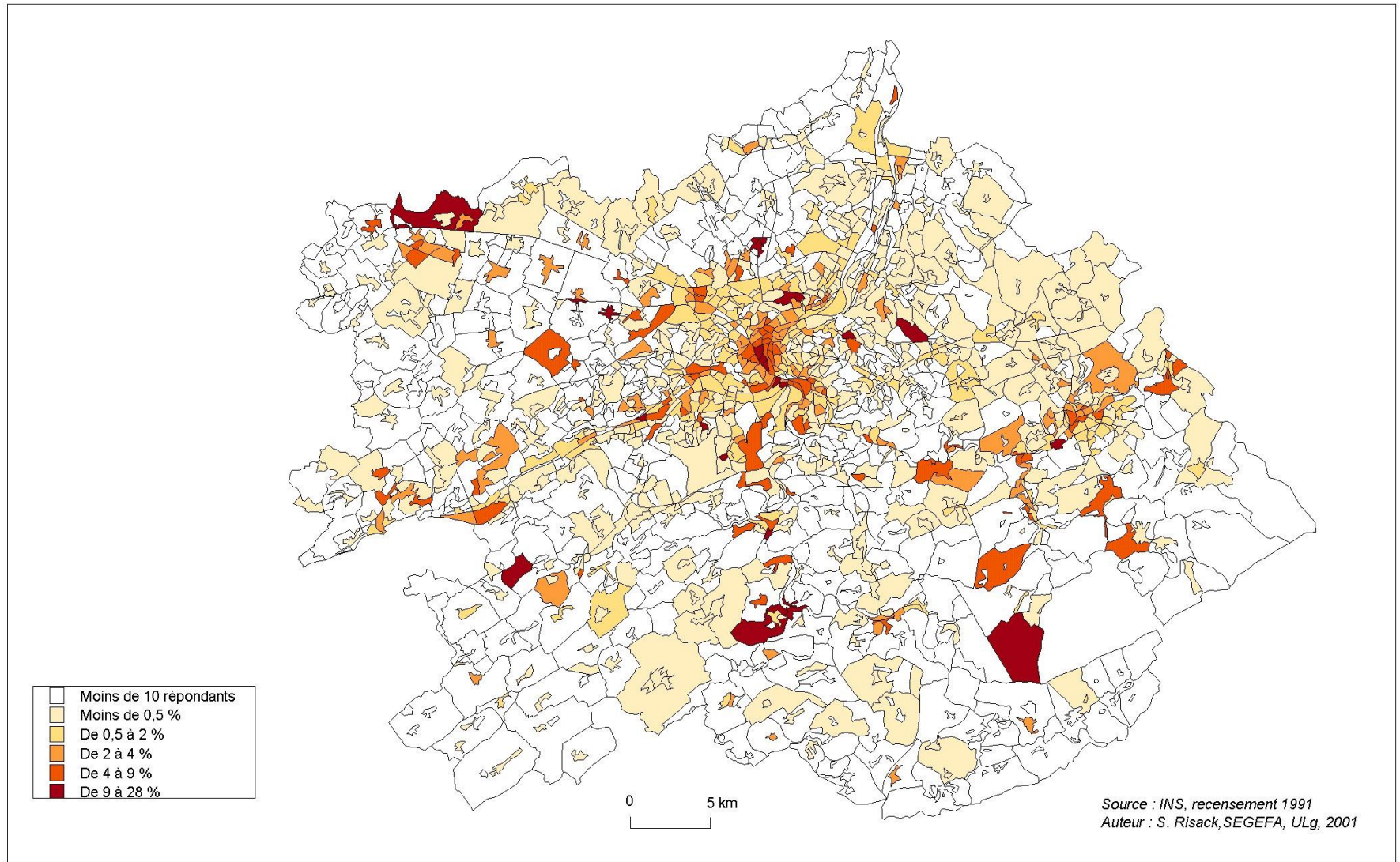
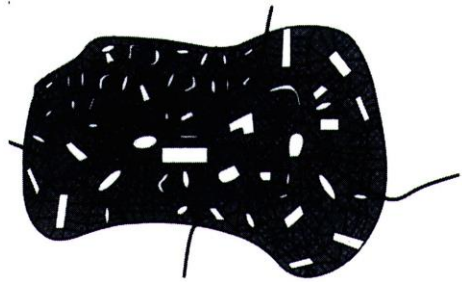


Figure 1 : Les formes urbaines et l'évolution des modes de transport

Ville « piétonne » traditionnelle

- haute densité
- multifonctionnalité
- structure organique



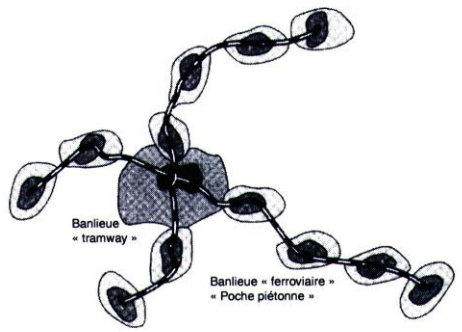
Sources : P.W.G. Newman et J.R. Kenworthy, 1996

**Désurbanisation =  
émergence de la ville-voiture**

**3 types de villes : Piétonne  
Transports en commun  
Voiture**

Ville « transports en commun »

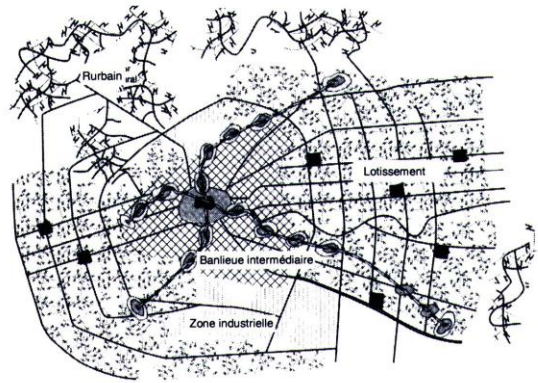
- densité moyenne
- multifonctionnalité
- forte centralisation



Sources : P.W.G. Newman et J.R. Kenworthy, 1996

Ville « voiture »

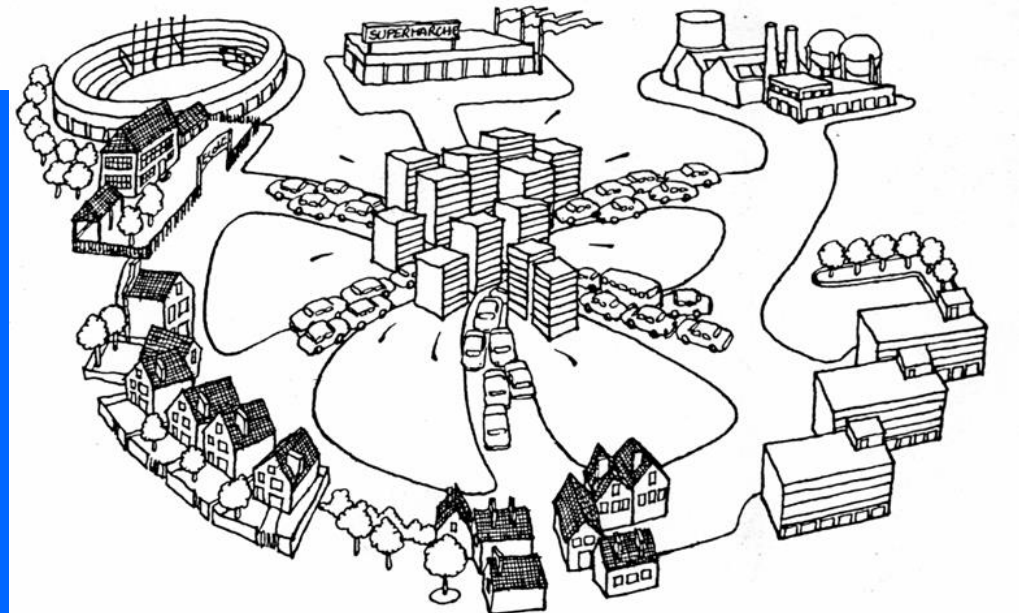
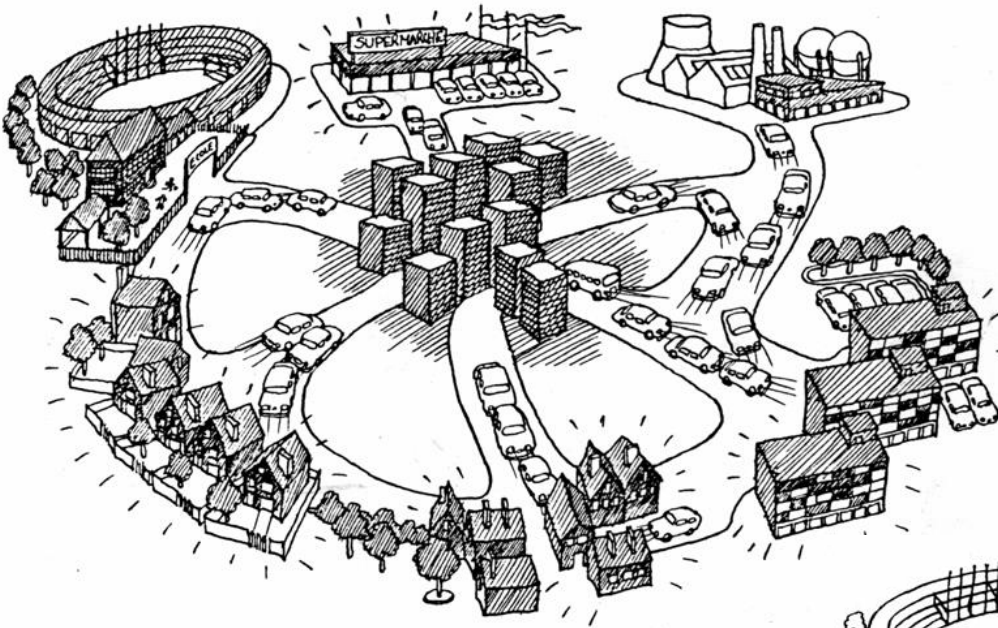
- faible densité
- monofonctionnalité et zonage
- faible centralisation

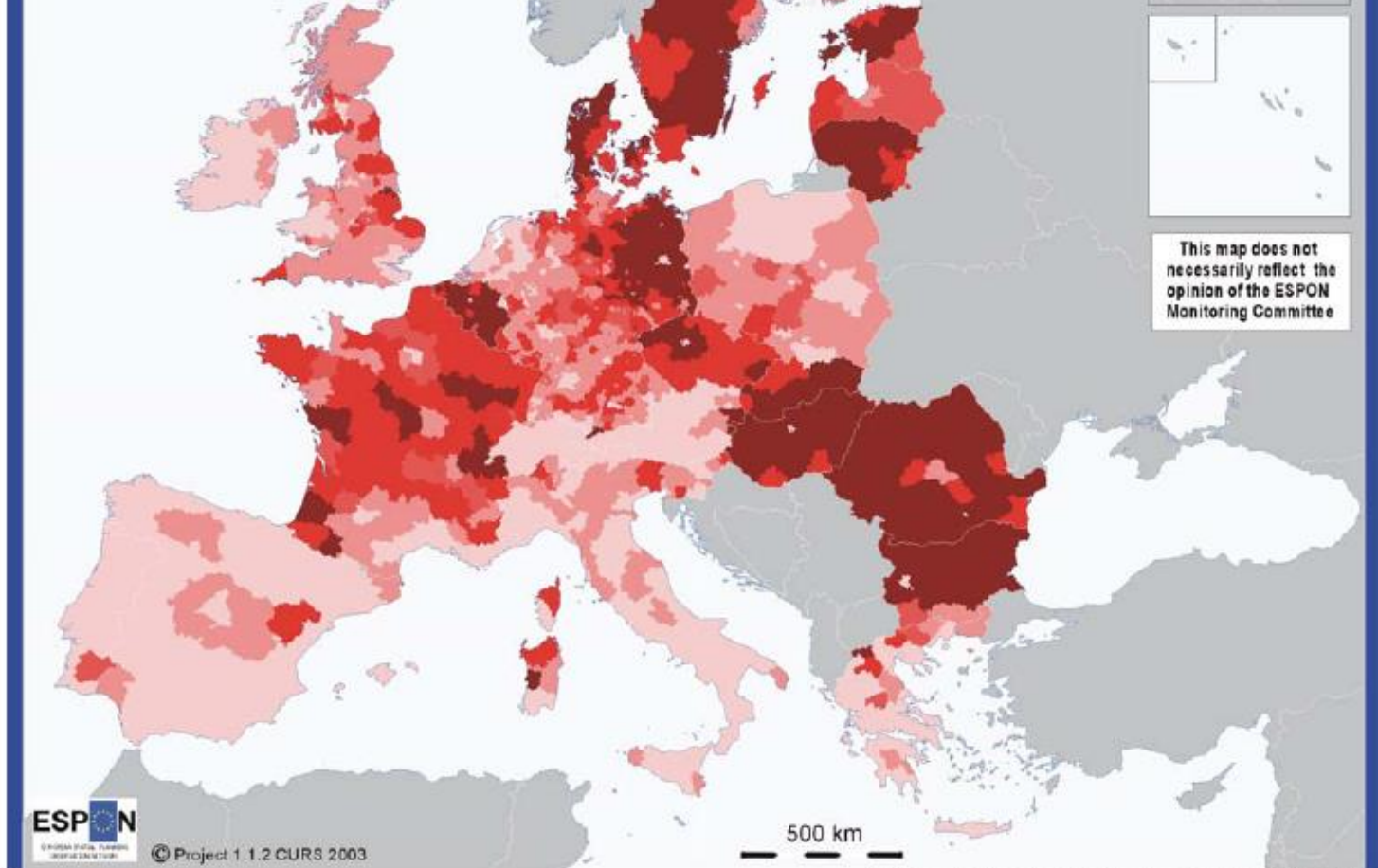


- route
- chemin de fer
- parc
- centre urbain
- banlieue « tramway »
- banlieue « ferroviaire »
- « poche piétonne »
- haute densité
- banlieue intermédiaire
- lotissement
- rurbain
- zone industrielle

Sources : P.W.G. Newman et J.R. Kenworthy, 1996

LA VILLE APPARAÎT DONC AUJOURD'HUI COMME LA JUXTAPOSITION DE ZONES MONOFONCTIONNELLES ENTRE LESQUELLES ON CIRCULE DE PLUS EN PLUS.





**Artificial surfaces (km<sup>2</sup>) per 1000 inhabitants in NUTS3 regions**

0,48 - 1,33	(228 NUTS3 regions)
0,36 - 0,47	(228)
0,33 - 0,35	(75)
0,25 - 0,32	(380)
0 - 0,24	(380)

© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

Artificial surfaces:  
Origin of data: EEA, Corine Land Cover 90

Population:  
Origin of data: EU15 and CC's: Eurostat  
Norway and Switzerland: National  
Statistical Offices  
Time reference: 1999

Source: ESPON Data Base

The average amount of artificial surfaces per 1000 inhabitants in EU23+3 is 0,34 km<sup>2</sup> / 1000 inhabitants (no land cover data on Cyprus, Malta and Norway).

## 1.4 Liens entre désurbanisation et évolution de la mobilité

Comment maîtriser sur le long terme la demande en mobilité via l'aménagement du territoire ?

Appliquer le concept de la ville compacte :

- Densité
- Mixité raisonnée des fonctions
- Organisation radioconcentrique autour des principaux arrêts des transports en commun

## 2. Des politiques étrangères visant une mobilité durable

- Le Fingerplan de Copenhague
- Le plan des PDE du Canton de Berne
- Le Concept Intégré des Transports et de l'Aménagement du Territoire du Grand-Duché
- La politique ABC des Pays-Bas

## 2.1 Le Fingerplan de Copenhague (1)

Plan canalisant la croissance urbaine au sein de cinq doigts le long de lignes ferroviaires

- application des 3 principes (densité, mixité, coordination avec la localisation des gares)
- grande constance dans la planification (1<sup>er</sup> plan adopté en 1947)
- adaptation régulière du plan d'urbanisme selon l'évolution des besoins (allongement des doigts)

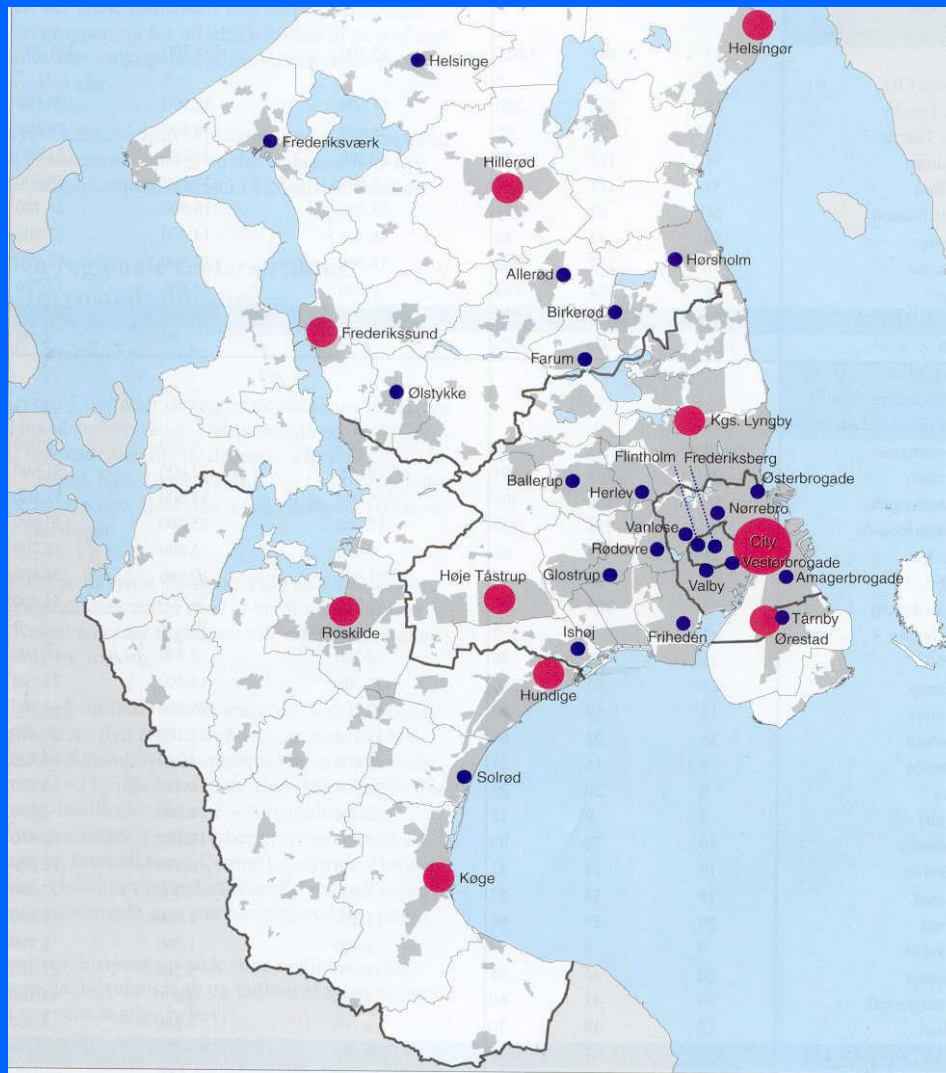
## 2.1 Le Fingerplan de Copenhague (2)

Règles de localisation des activités économiques :

Bureaux (règles indicatives) : proximité des gares (500 m pour les petites gares et 1 000 m pour les grandes)

Commerces (règles coercitives) :

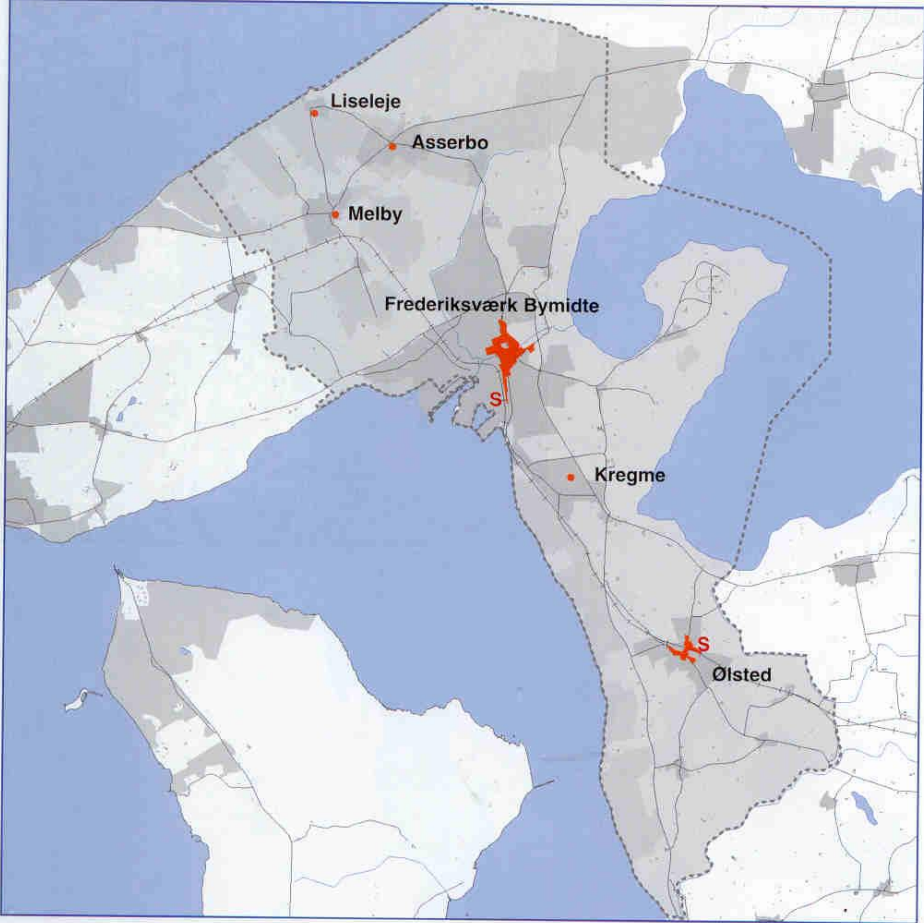
- la localisation des commerces non pondéreux est circonscrite dans des périmètres précis
- l'importance des surfaces commerciales admises varie selon la hiérarchie des pôles urbains
- les zones commerciales doivent avoir une bonne accessibilité à pied, à vélo et en transport en commun



Detailhandelsstrukturen i Hovedstadsområdet 2001  
 Det fælles planlægningsgrundlag for de fem regionale enheder

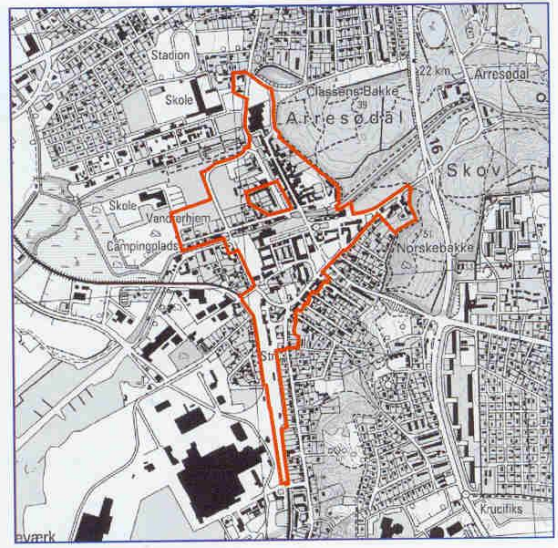
- Nationalt center
- Regionale centre } (niveau 1)
- Andre centre og strøggader af regional betydning (niveau 2)

# FREDERIKSVÆRK KOMMUNE

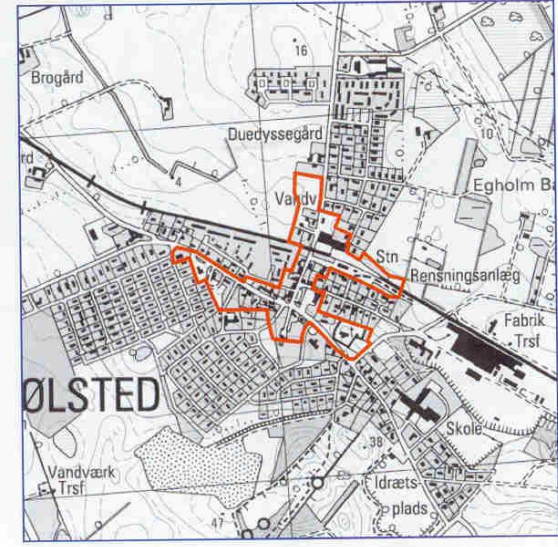


- Areal til butikformål
  - Mindre lokal- og bydelscenter
- Regionplanens afgrænsning er sammenfaldende med by-/bydelsgrænse.

**Frederiksværk  
Niveau 2  
Større kommuncentre**



**Ølsted  
Niveau 4  
Større lokal- og bydelscentre**

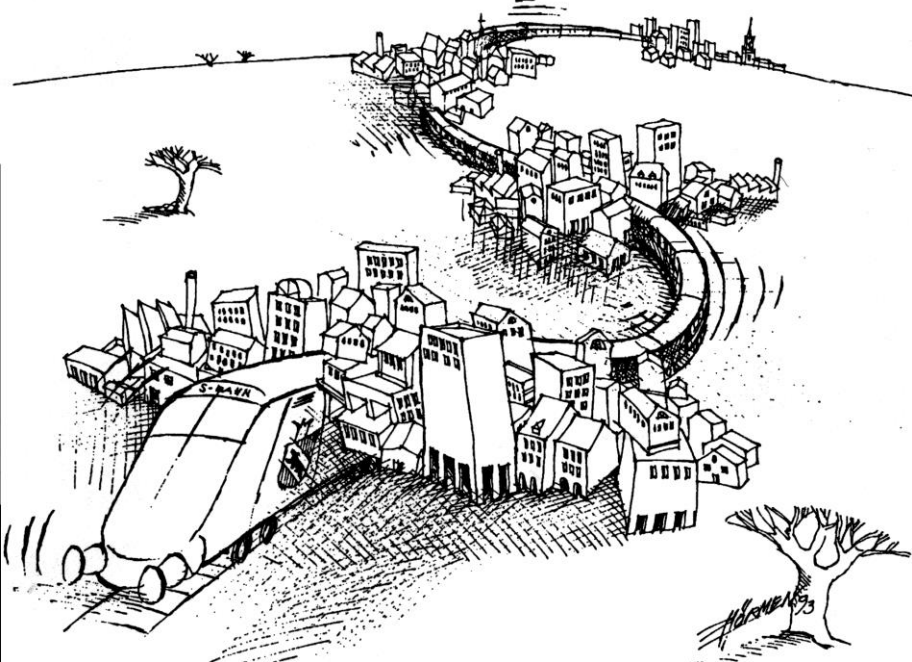


## 2.2 Le plan des PDE du Canton de Berne (1)

Plan prévoyant le développement de pôles d'activités mixtes dans des zones bien desservies

- Localisation dans les noyaux d'habitat des centres repris dans la hiérarchie urbaine cantonale
- Projets mixtes : emploi, achats, loisirs et logement
- Localisation à proximité des points d'arrêt du RER cantonal sur des friches industrielles, des «dents creuses» et sur des rues commerçantes (densification et renouvellement urbain)

Ce plan s'intègre dans une stratégie de maîtrise du développement urbain depuis 1970 en lien avec le développement du RER cantonal



## Dernières nouvelles de quelques PDE

Voici comment les choses évoluent dans les PDE suivants:



### Gare de Lyss

Les plans d'aménagement ont été soumis au canton afin que celui-ci procède à leur examen préalable. Il est prévu de construire de nouveaux bâtiments destinés aux logements et aux services.



### Berne Ausserholligen

A l'heure actuelle, les prescriptions relatives à l'aménagement sont en train d'être remaniées afin de favoriser une plus grande ouverture. C'est un quartier indépendant qui doit voir le jour dans le PDE d'Ausserholligen. Le nouveau plan directeur propose des visions de développements potentiels.



### Lyss Grien Süd

La première étape de l'équipement est terminée. La zone est maintenant ouverte à l'implantation de nouvelles entreprises. Pour en savoir plus: [www.lyss.ch](http://www.lyss.ch).



### Schéma directeur de la gare de Berne

La rénovation du bâtiment de la gare a permis de mettre un terme à une étape importante du développement du périmètre. La population bernoise apprécie les nouvelles créations urbaines, synonymes de qualité.



### Berne Wankdorf

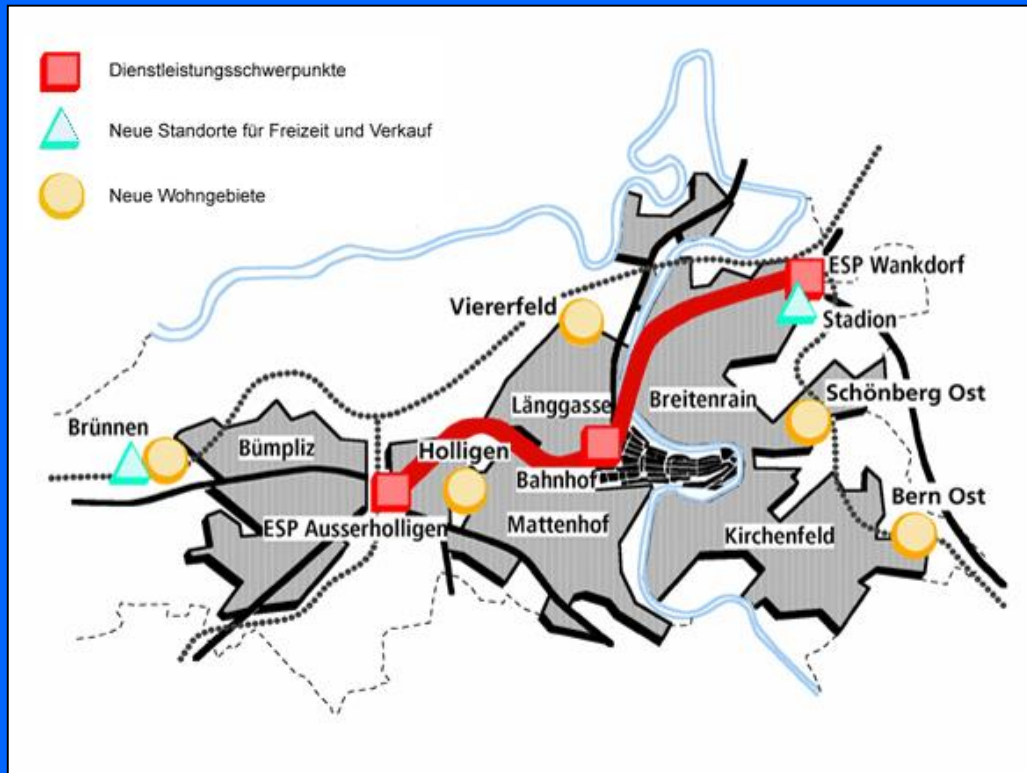
La construction de l'imprimerie Stämpfli dans le secteur de Schermen du PDE du Wankdorf constitue la première étape de la création d'un site moderne de production Schermen/Mösl, idéalement situé du point de vue des transports. Pour en savoir plus: [www.wankdorf.info](http://www.wankdorf.info).



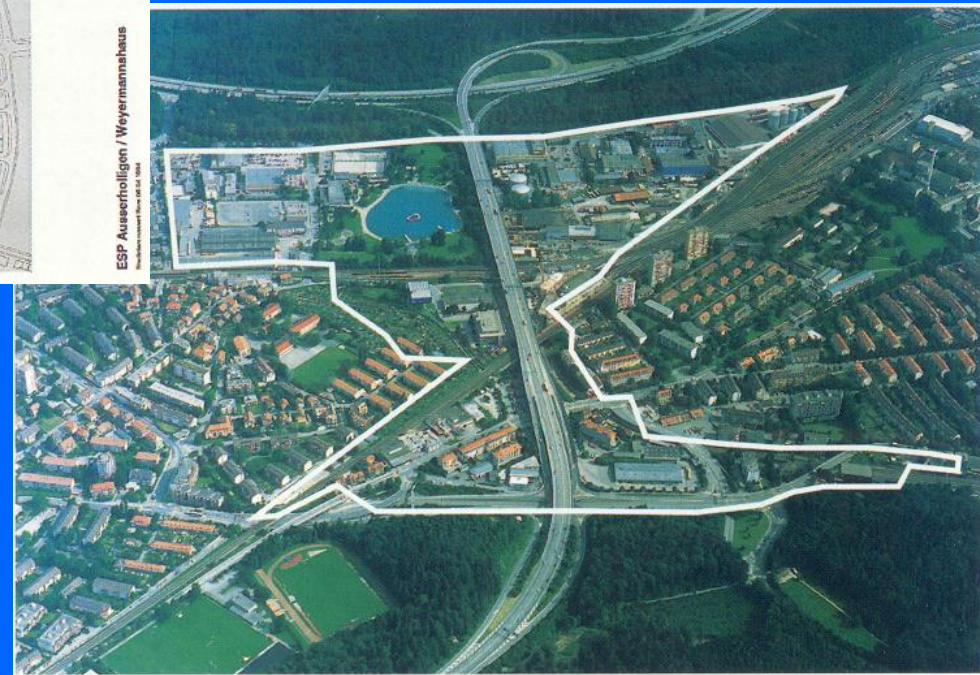
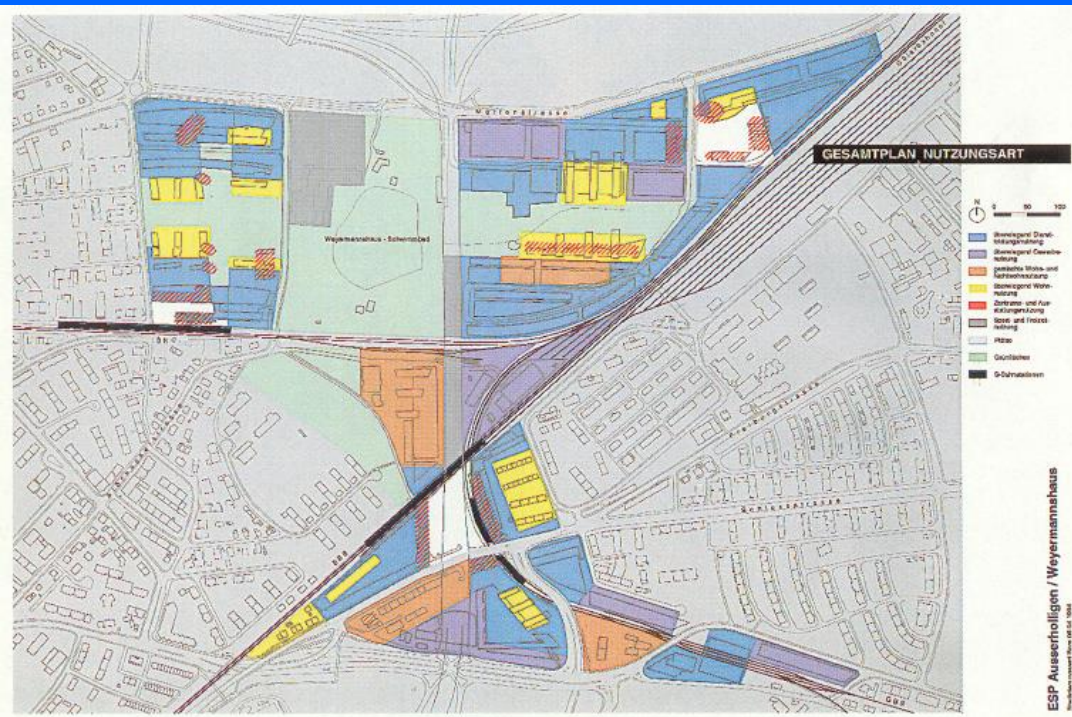
### Zollikofen/Münchenbuchsee

Depuis l'entrée en vigueur du plan directeur, des mesures ont été mises en œuvre dans 9 des 13 secteurs et 3000 places de travail ont ainsi été créées. A la gare, de premiers jalons ont été posés.

# Les 3 PDE de la Ville de Berne



# Pôle de développement économique d'Ausserholligen



## 2.3 Le concept intégré des transports et du développement spatial du G-D du Luxembourg

### Integretives Verkhers- und Ladesentwicklungskonzept (IVL)

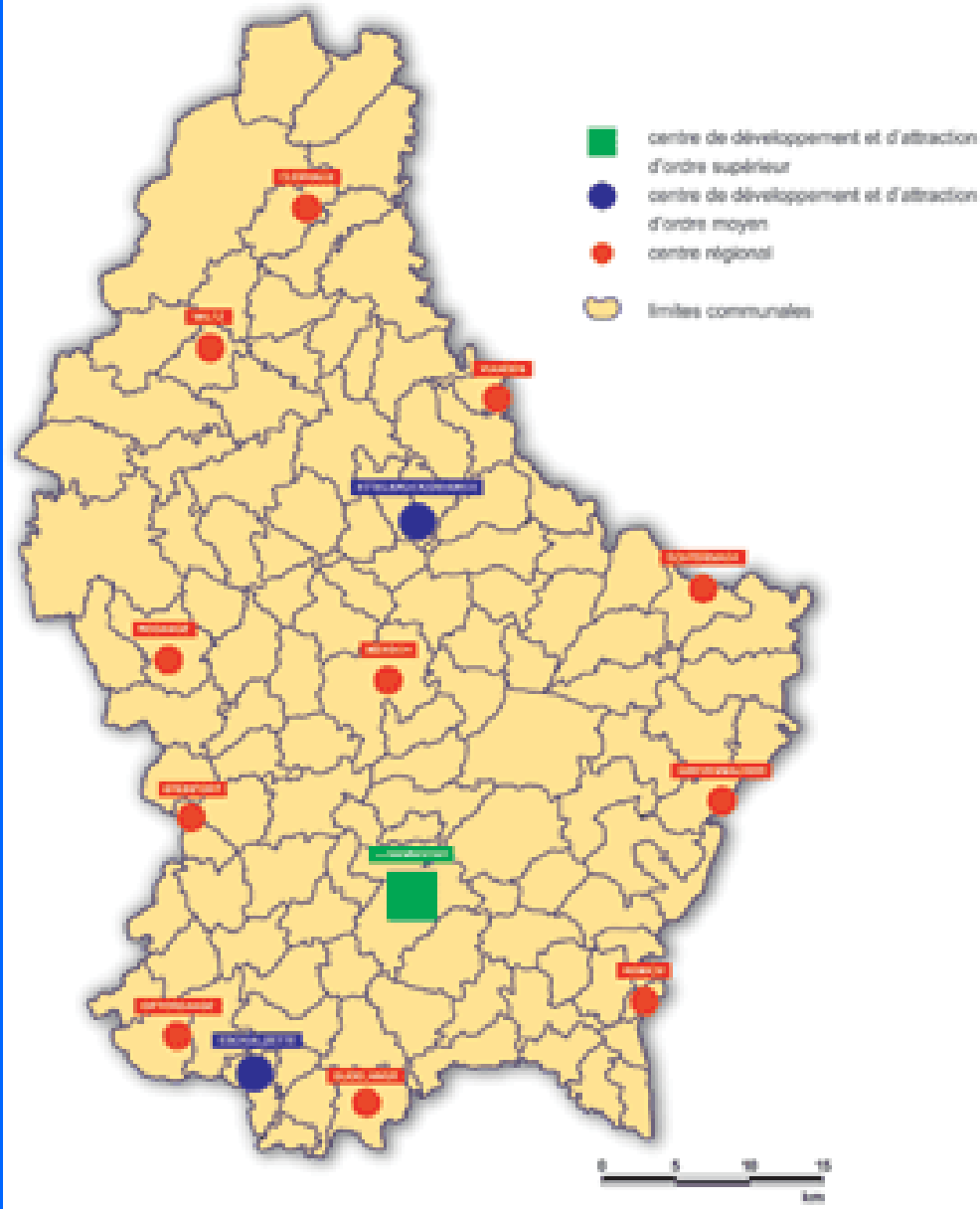
Démarche lancée en 2002 en vue de mettre en pratique les objectifs du Programme Directeur

Initiative de l'Etat associant des experts et les communes chargées d'assurer sa mise en œuvre via leur compétence en planification

## 2.3 Objectifs du Programme directeur

- Créer des structures urbaines permettant de réduire les trajets automobiles et d'encourager l'utilisation des TEC (en vue de porter à 25% la part des TEC en 2020 contre 14% aujourd'hui)
- Promouvoir le rapprochement et la mixité des fonctions urbaines
- Promouvoir la coordination entre le développement urbain et le réseau des transports en commun
- Privilégier la rénovation urbaine à la construction nouvelle
- Promouvoir le polycentrisme et la concentration décentralisée (créer un réseau de centres de développement et d'attraction)

## SYSTEME DES CENTRES DE DEVELOPPEMENT ET D'ATTRACTION

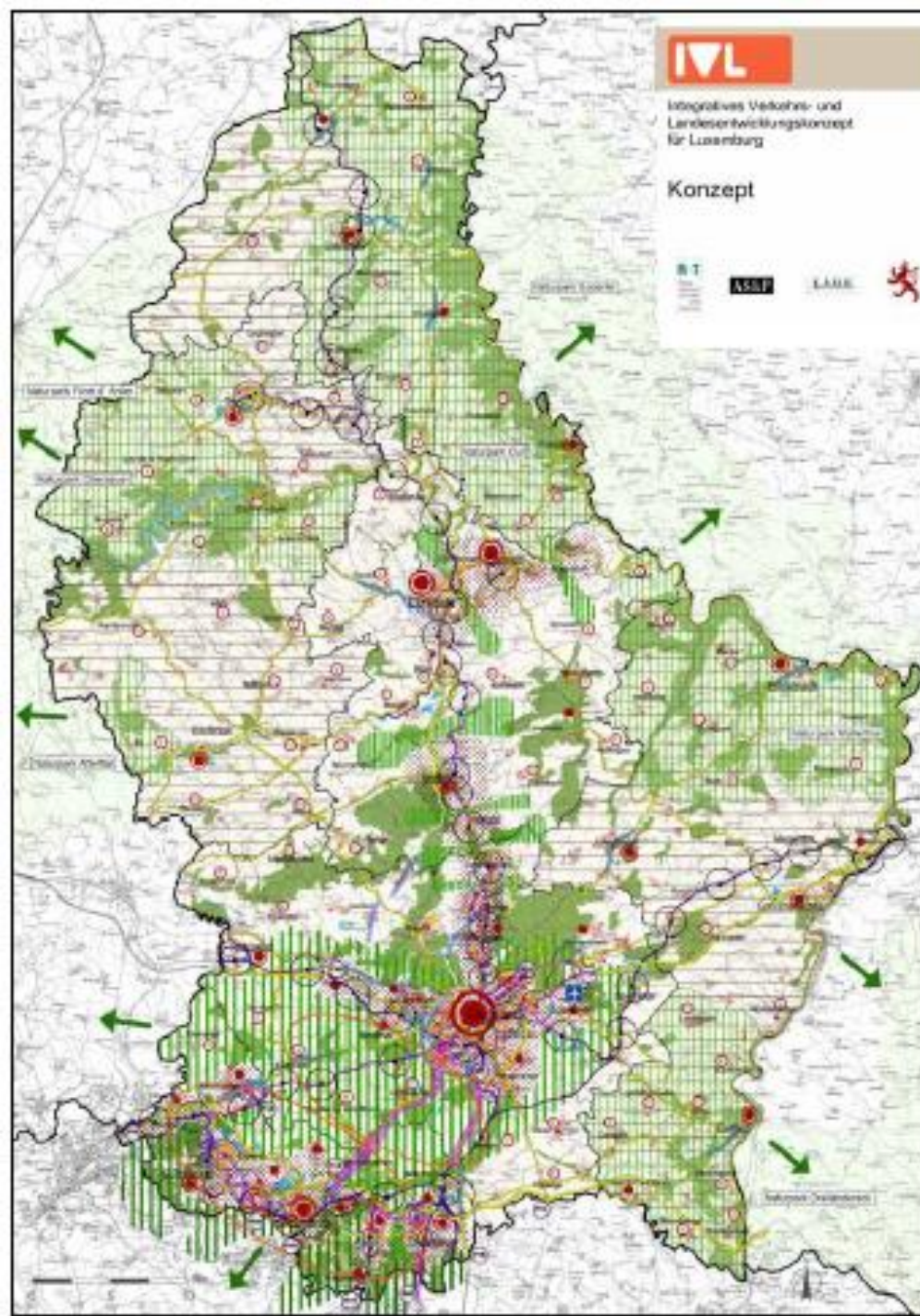


## 2.3 Le concept intégré des transports et du développement spatial du G-D du Luxembourg

IVL = cadre pour les planifications régionales et communales (les plans d'occupation du sol)






- Quantification des besoins de terrain (croissance de 450 000 à 560 000 habitants d'ici 2020 et de 390 000 à 530 000 travailleurs)
- Repérage des zones disponibles offrant une bonne accessibilité
- Mise au point d'une stratégie pour urbaniser prioritairement les terrains biens accessibles

Exemple concret : Projet de reconversion à Esch-Belval d'une friche 123 ha en un ensemble multifonctionnel



### Legende

#### Räumliche Schwerpunktsetzung

-  Oberzentrum
-  Mittelzentrum
-  Regionales Zentrum
-  Zusätzlicher zentraler Ort im Einwohnerzenario
-  Eigenentwicklung





#### Entwicklungsräume

-  Urbaner Entwicklungsraum mit integrierten Freiräumen
-  Regionsspezifische Entwicklung







#### PAG- und PAP-Potenzialflächen

-  Wohnfläche
-  Gewerbefläche
-  Mischfläche
-  Sonstige Fläche




#### Individualverkehr

-  Bestand: Autobahn / Schnellstraße
-  Bestand: Nationalstraßen
-  Straßenasse im Bau oder neu in Betrieb
-  Maßnahmen zur Entlastung von Ortsdurchfahrten und Korridore zur Stärkung ländlicher Streckenabschnitte (vorbehaltlich der Durchführung einer UVP und der genauen Festlegung des Streckenverlaufs)








#### Öffentlicher Verkehr

-  Bestand: Schiene
-  Schienentrasse im fortgeschrittenen Planungsstadium
-  Ausbauplanungen im fortgeschrittenen Stadium
-  Korridor für Maßnahmen des Schienenverkehrs (vorbehaltlich der Durchführung einer UVP und der genauen Festlegung des Streckenverlaufs)
-  Einrichtung von P+R-Parkplätzen
-  Einrichtung eines Umsiegebahnhofs


#### Bahnhöfe

-  Bestand mit 1000 m-Radius
-  Neuplanung mit 1000 m-Radius
-  Neuplanung Train-Tram mit 500 m-Radius

#### Grünbereiche

-  Grüngürtel
-  Grünzäsur
-  Doggerzule
-  Naturparke in Luxemburg (Bestand und Planung)
-  Naturparke in angrenzenden Ländern (Bestand und Planung)
-  FFH-Gebiete, Vogel- und Naturschutzgebiete
-  Grenzüberschreitende Grünvernetzung



#### Sonstiges

-  Bereiche für Schlüsselprojekte




# Legende

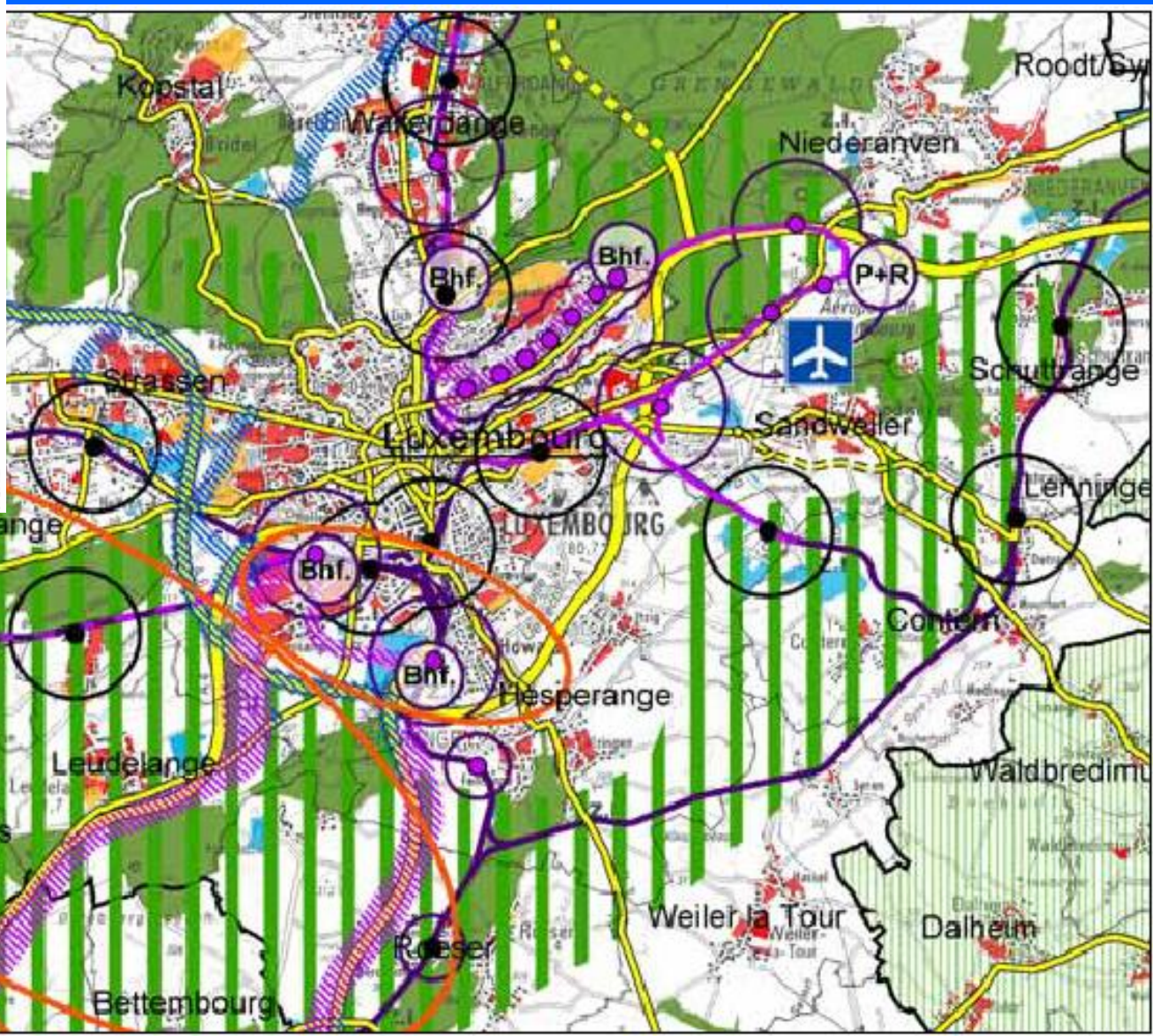
## PAG- und PAP-Potenzialflächen

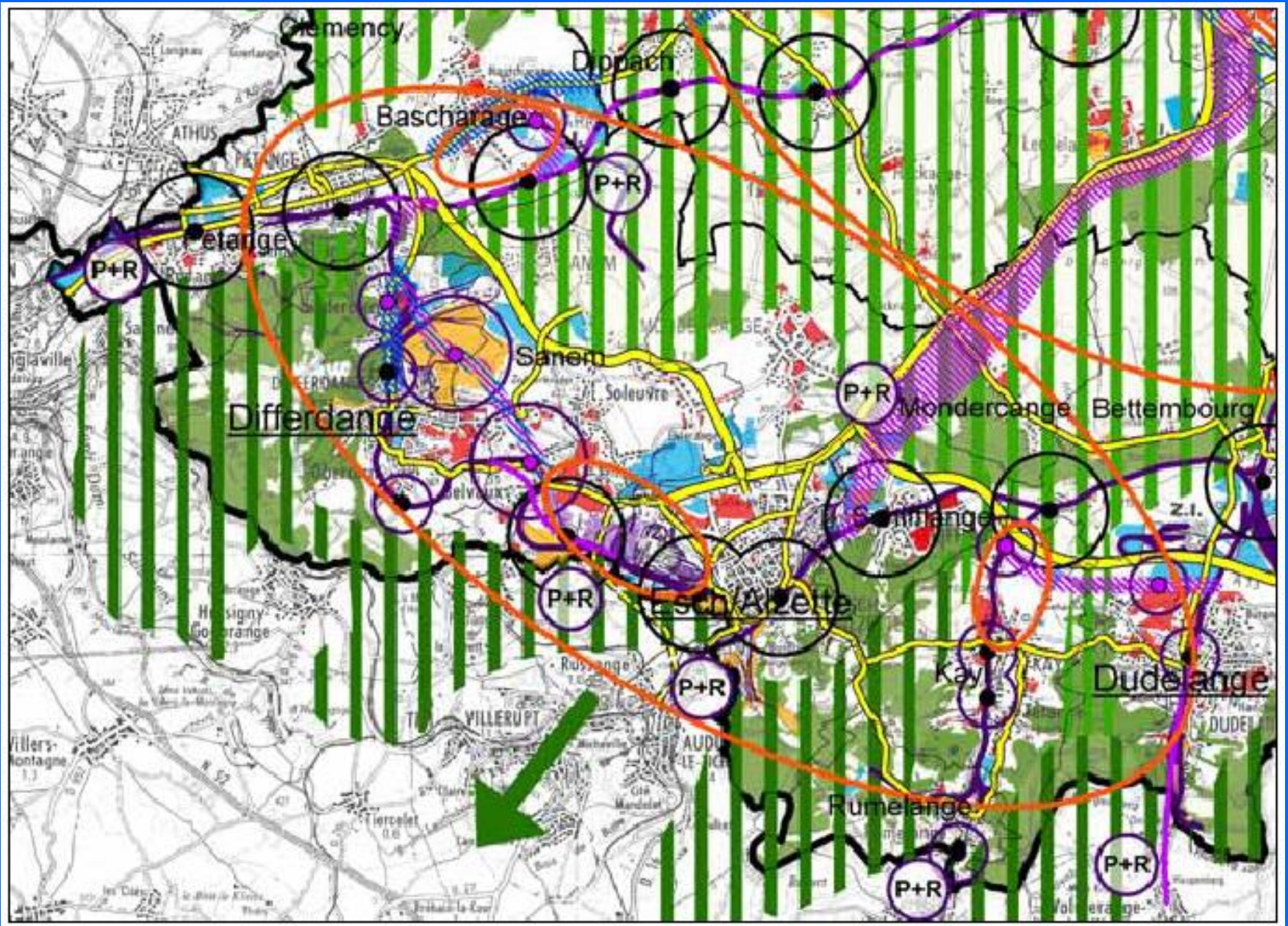
-  Wohnfläche
-  Gewerbefläche
-  Mischfläche
-  Sonstige Fläche

-  Einrichtung von P+R-Parkplätzen
-  Einrichtung eines Umsteigebahnhofs

## Bahnhöfe

-  Bestand mit 1000 m-Radius
-  Neuplanung mit 1000 m-Radius
-  Neuplanung Train-Tram mit 500 m-Radius

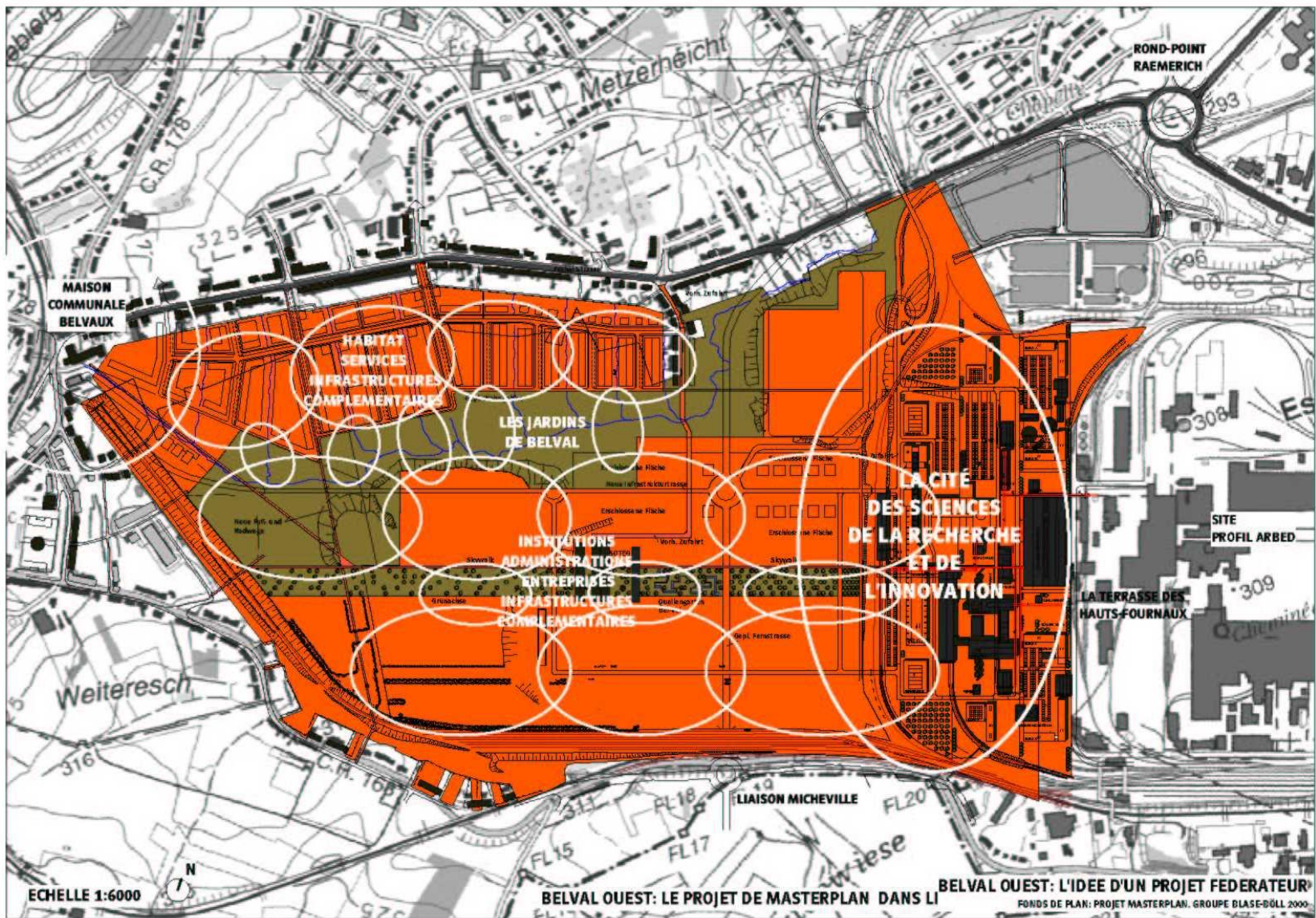




## 2.3 Le concept intégré des transports et du développement spatial du G-D du Luxembourg

Exemple concret : projet de Esch-Belval

- Friche de l'ARBED de 123 ha à 1 km du centre d'Esch/Alzette
- Projet multifonctionnel : enseignement supérieur et secondaire + centres de recherche + administrations + start-up et entreprises de la nouvelle économie + équipements culturels + logements + coulée verte (20 000 travailleurs et étudiants + 5 500 habitants)
- Partenariat public-privé
- Le long d'une ligne CFL + projet d'un tram-train



## 2.4 La politique ABC aux Pays-Bas

Principes introduits dans le document de planification stratégique des Pays-Bas de 1988 (la Vierde Nota)

→ document à valeur indicative (cf SDER)

Principes portant sur :

- une stratégie de localisation des entreprises
- des normes en matière d'offre en places de stationnement

Contexte : tradition d'une planification stricte, application du concept de la ville compacte

## 2.4 La politique ABC aux Pays-Bas

Objectif : mettre en adéquation profil d'accessibilité des lieux et profil de mobilité des activités

- 3 classes d'activités (ABC) selon le potentiel d'utilisation des modes alternatifs à la voiture (Profil de mobilité)
- 3 classes de lieux (ABC) selon la qualité de l'offre en transports en commun (Profil d'accessibilité)

Slogan : La bonne entreprise au bon endroit

## Tableau récapitulatif des profils de mobilité et d'accessibilité

### Classification A-B-C

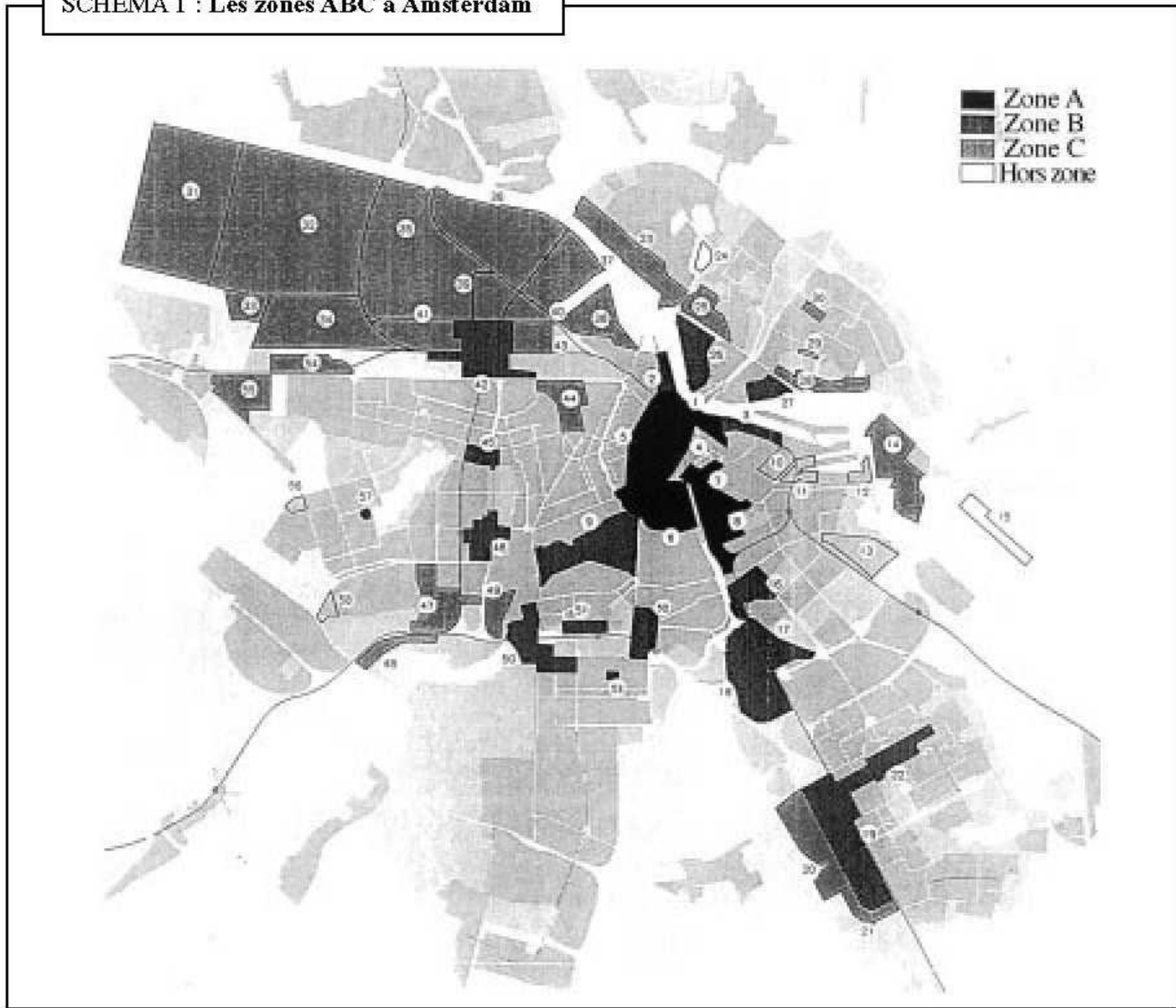
	Profil de mobilité	Profil d'accessibilité	Exemples
<b>A</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Forte concentration d'emplois (1 emploi / 40m<sup>2</sup>)</li> <li>• Nombreux visiteurs</li> <li>• Faible dépendance vis-à-vis de la route</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accessibilité maximale en transports en commun</li> <li>• Accessibilité médiocre en voiture</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Administration</li> </ul>
<b>B</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Concentration d'emplois modérée (1 emploi / 40-100m<sup>2</sup>)</li> <li>• Intensité des visites modérée</li> <li>• Dépendance vis-à-vis de la voiture modérée</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accessibilité moyenne à la fois en transports en commun et en voiture</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grands magasins, centres commerciaux</li> </ul>
<b>C</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Concentration d'emplois faible (1 emploi / 100m<sup>2</sup> et plus)</li> <li>• Faible intensité des visites</li> <li>• Forte dépendance vis-à-vis de la route</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accessibilité maximale en voiture et en camion</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Centres de distribution de gros</li> </ul>

## 2.4 La politique ABC aux Pays-Bas

### Applications

- 1) Intégration de l'ABC dans le bestemmingsplan des principales villes
- 2) Réalisation de nombreux bureaux dans les quartiers des principales gares des agglomérations d'Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, La Haye, Groningen  
Ex : Projet Ceramique à Maastricht (friche de 23 ha à 500 m de la gare centrale et du centre-ville : entre 1989 et 2003, construction de 1 600 logements, 70 000 m<sup>2</sup> bureaux + hotels, musée, horeca)

SCHÉMA 1 : Les zones ABC à Amsterdam



## 2.4 La politique ABC aux Pays-Bas

### Applications

- 1) Intégration de l'ABC dans le bestemmingsplan des principales villes
- 2) Réalisation de nombreux bureaux dans les quartiers des principales gares des agglomérations d'Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, La Haye, Groningen  
Ex : Projet Ceramique à Maastricht (friche de 23 ha à 500 m de la gare centrale et du centre-ville : entre 1989 et 2003, construction de 1 600 logements, 70 000 m<sup>2</sup> bureaux + hotels, musée, horeca)



## 2.4 La politique ABC aux Pays-Bas

Applications :

3) **Projet Wonen boven Winkels Maastricht** : Structure publique-privée chargée de la réhabilitation et de la gestion locative des étages des commerces du centre-ville

→ mixité des fonctions, densité et centralité

Projet copié dans de nombreuses villes hollandaises et flamandes



# 3. Pistes pour la transposition de telles politiques en Région wallonne

Les principes :

Mettre en adéquation le profil de mobilité des activités et le profil d'accessibilités des lieux

Attention particulière à l'enseignement, au bureau et au commerce de détail (hors biens pondéreux)

Concentrer les nouveaux développements de la résidence et des activités économiques compatibles avec la résidence dans les lieux offrant une bonne accessibilité par les alternatives à la voiture

⇒ **Nécessité d'un outil d'aide à la décision quantifiant cette accessibilité en tout point du territoire**

# 3.1 Les cartes d'accessibilité de la CPDT

**Nécessité d'un outil d'aide à la décision quantifiant cette accessibilité en tout point du territoire**

⇒ **Production par la CPDT de 6 cartes d'accessibilité basées sur les statistiques INS du recensement relatives aux déplacements domicile – travail par secteur statistique**

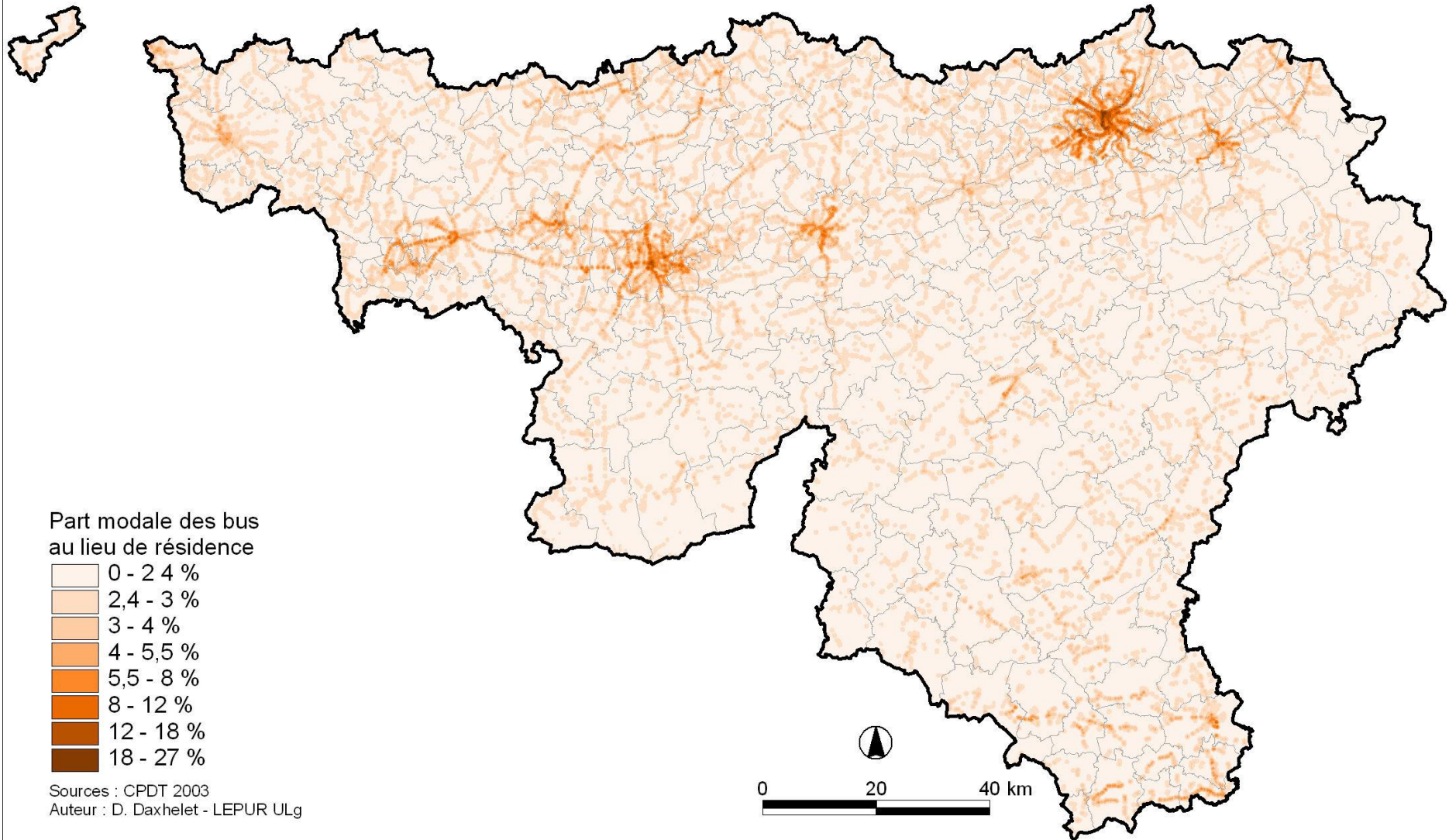
**Objet du travail : Déterminer en tout point du territoire wallon une mesure de l'accessibilité sous forme de part modale attendue**

**Résultat :**

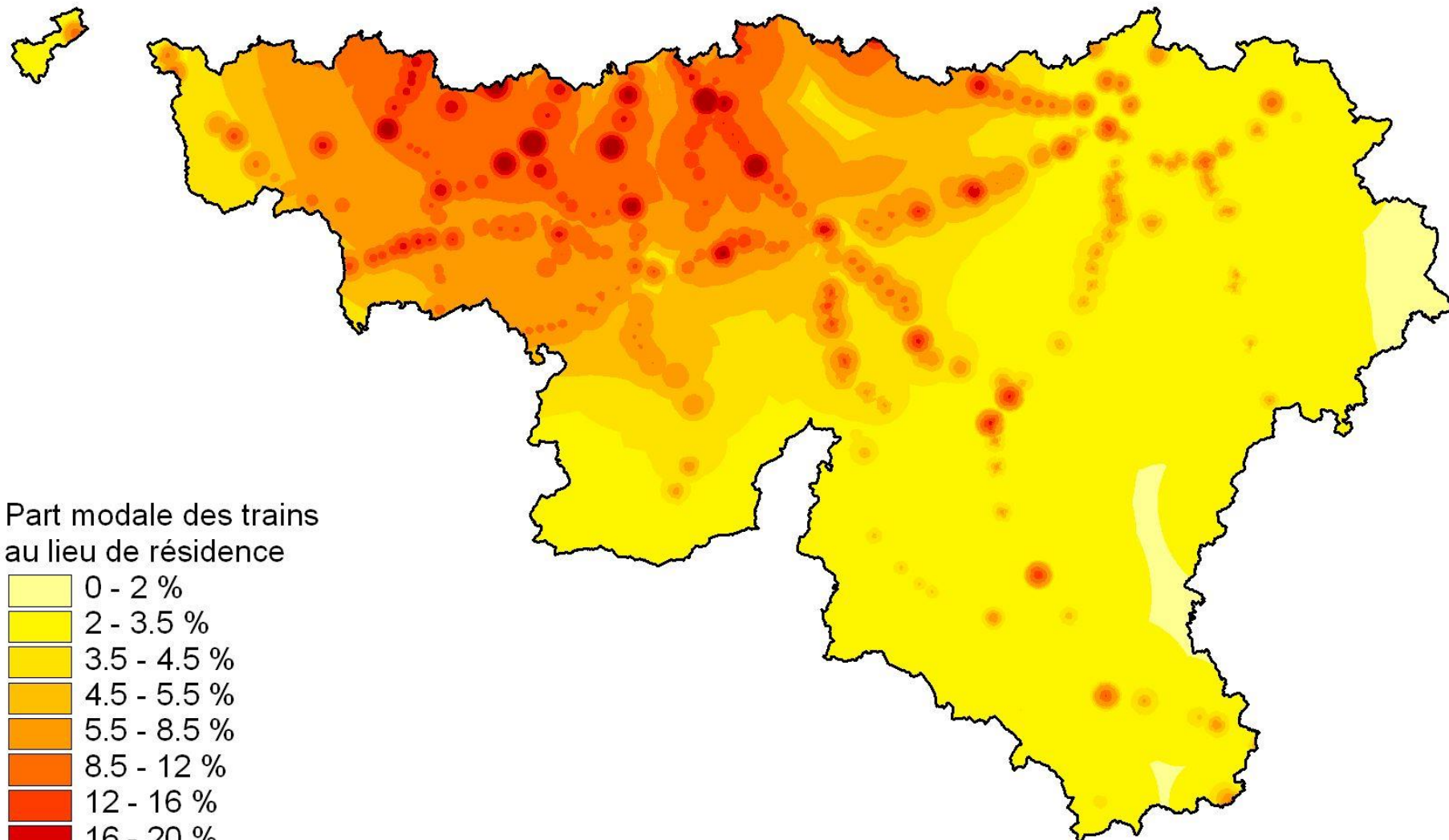
3 cartes estimant les parts modales au lieu de résidence = **outil d'aide à la décision pour localiser les logements**

3 cartes estimant les parts modales au lieu de travail = **outil d'aide à la décision pour localiser les activités économiques**

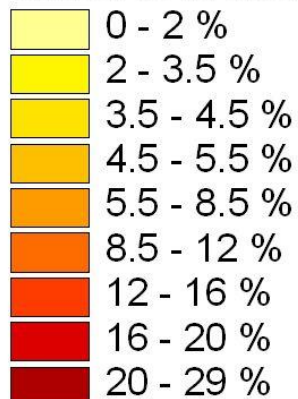
# Part modale attendue pour les bus au lieu de résidence



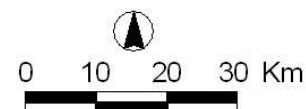
# Part modale attendue pour les trains au lieu de résidence



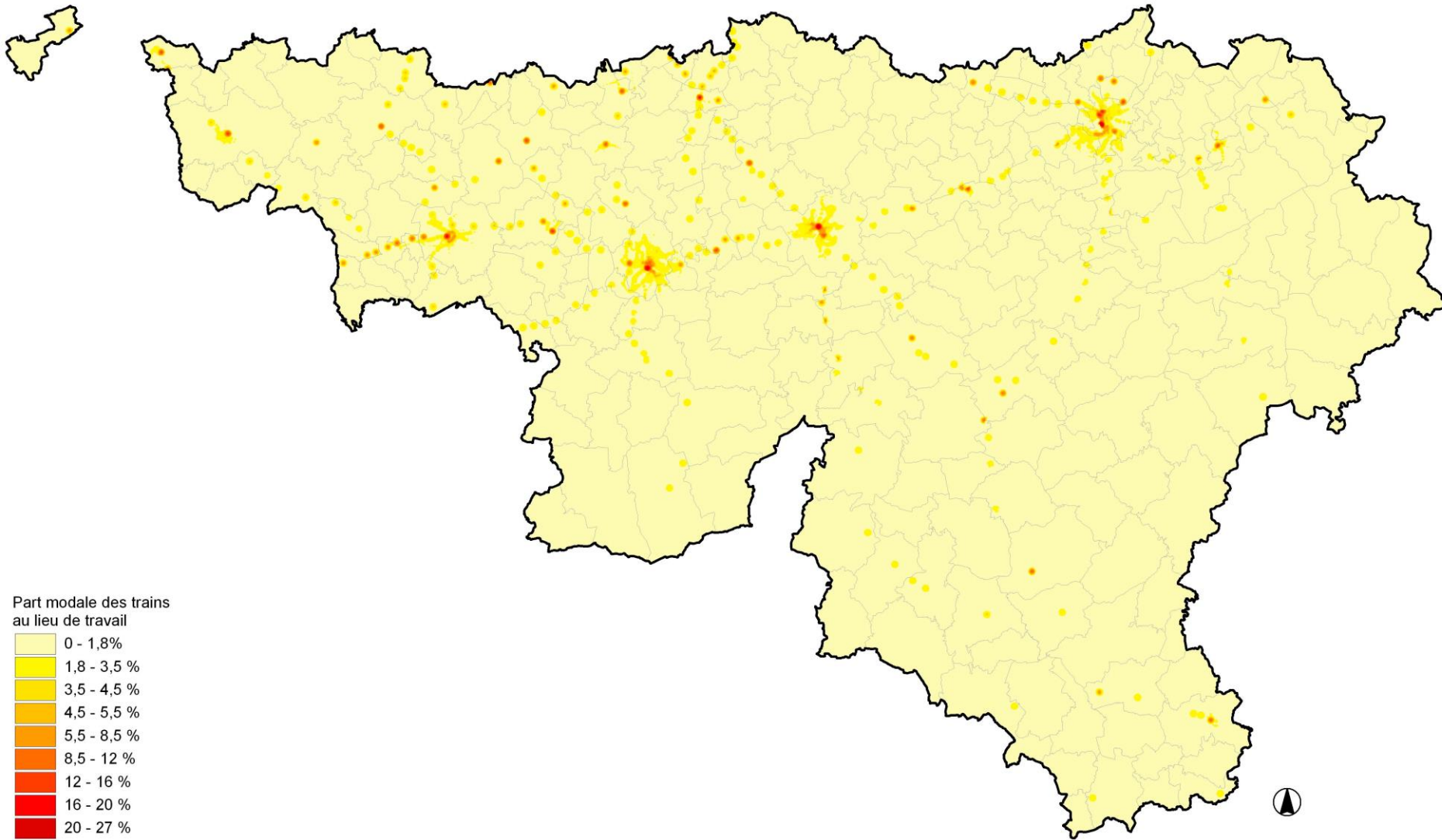
Part modale des trains  
au lieu de résidence



Auteurs : D. Daxchelet, J.-M. Lambotte,  
LEPUR, 2003



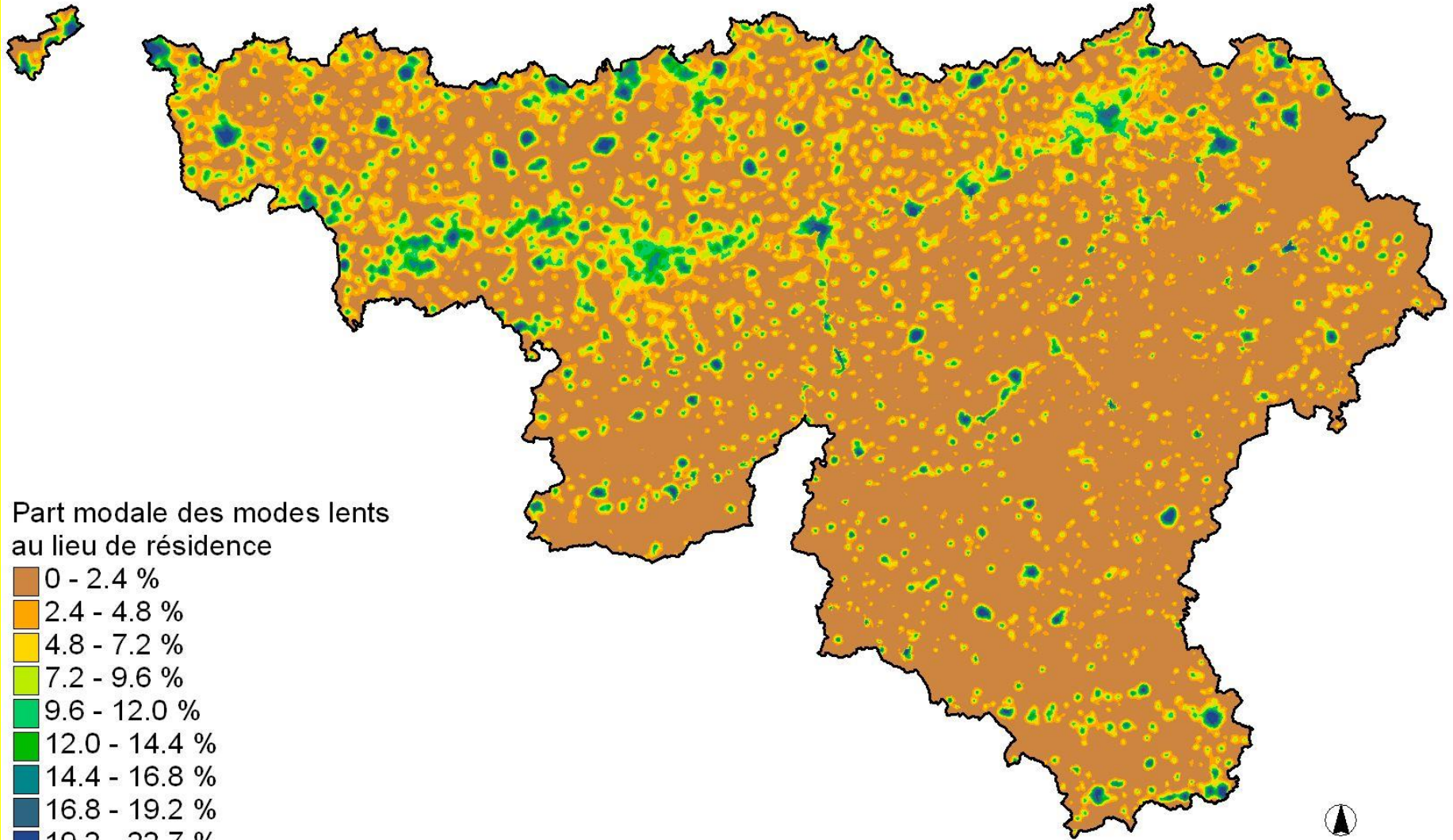
# Part modale attendue pour les trains au lieu de travail



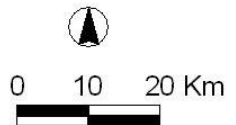
Auteurs : D. Daxhelet, J.-M. Lambotte,  
LEPUR 2004

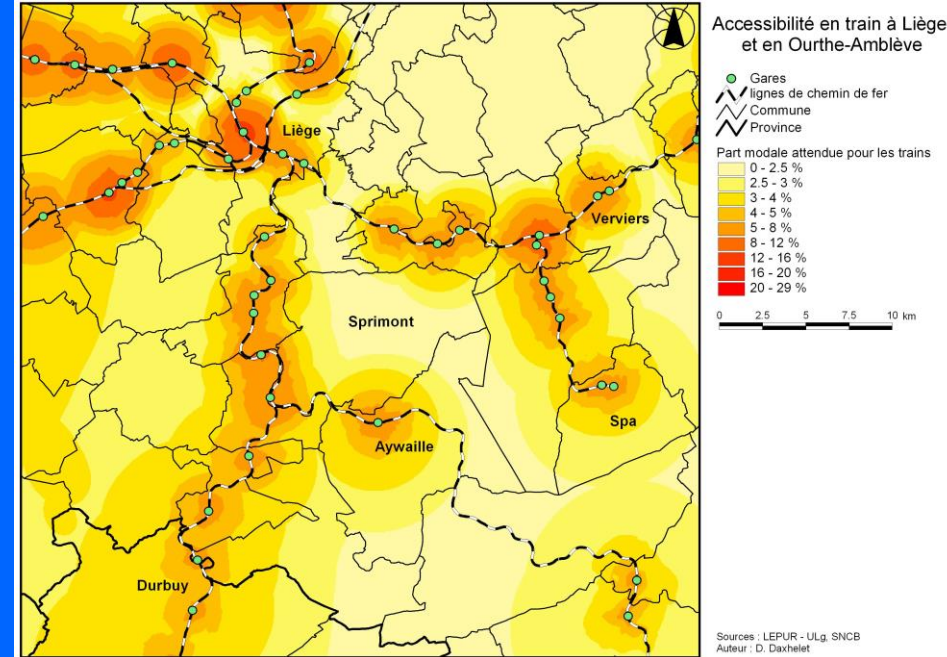
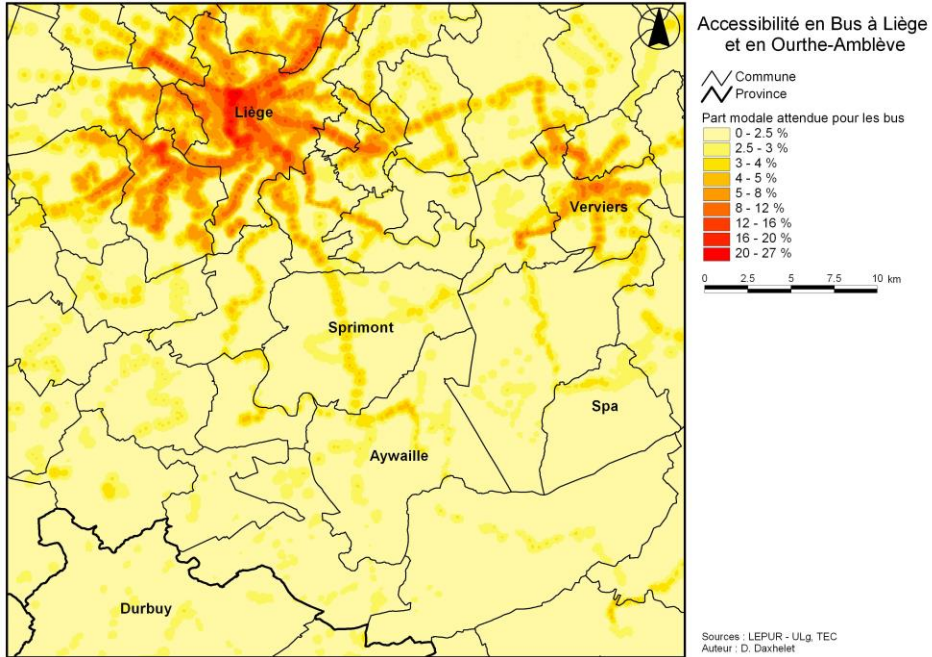
0 20 40 Km

# Part modale attendue pour les modes lents au lieu de résidence



Auteurs : D. Daxhelet, J.-M. Lambotte,  
LEPUR, 2003

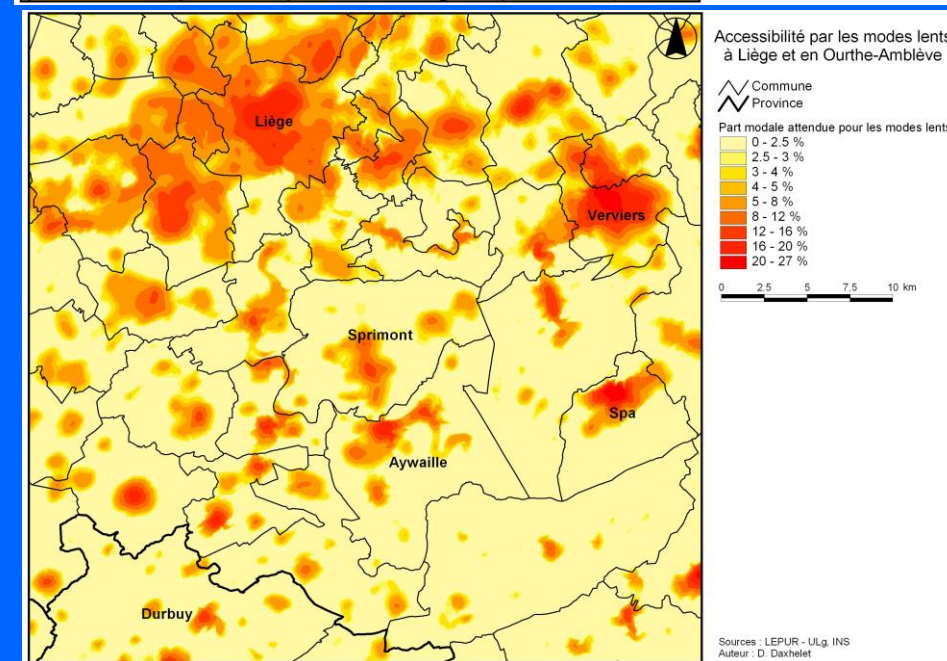


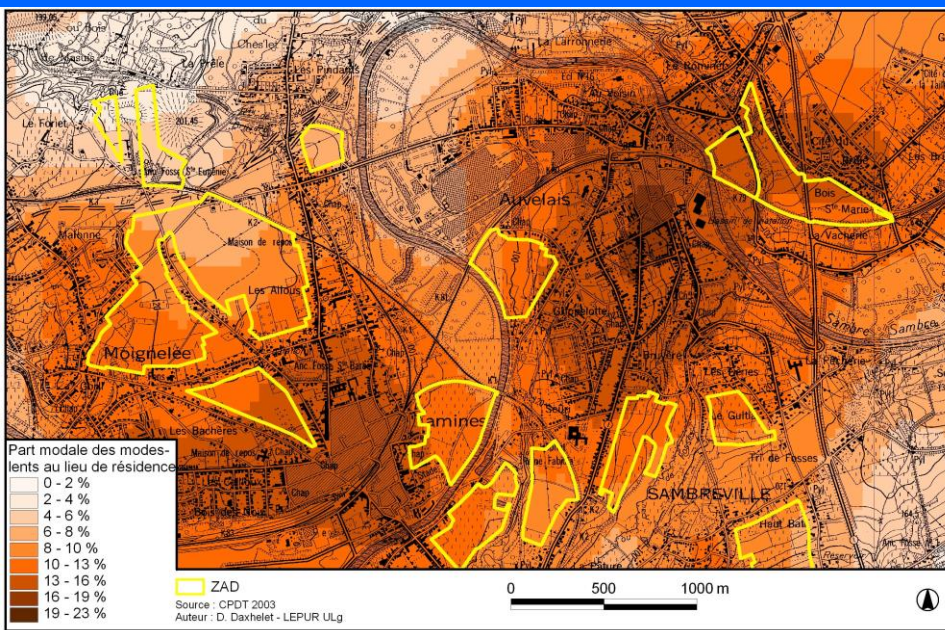
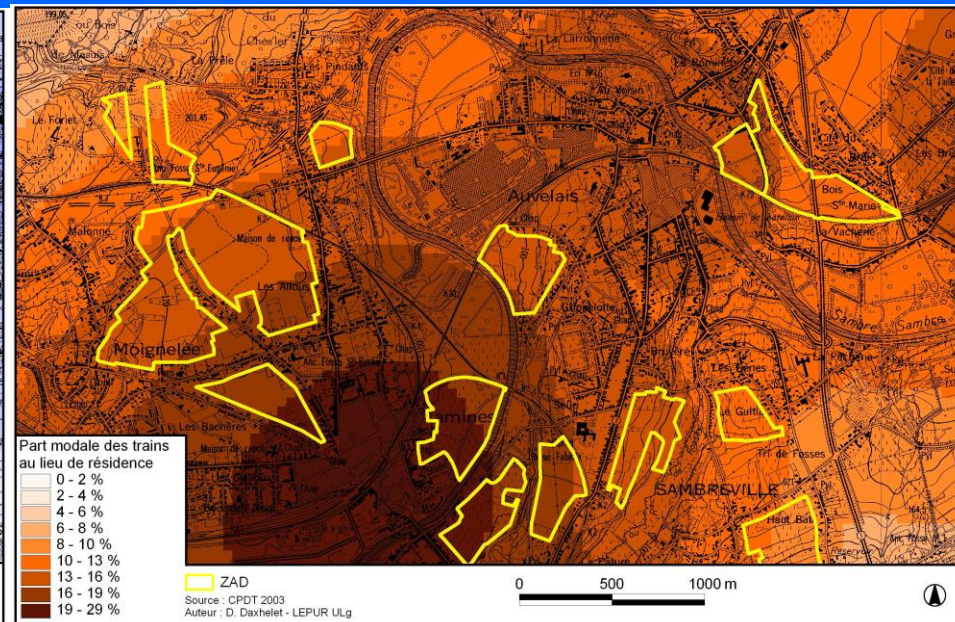
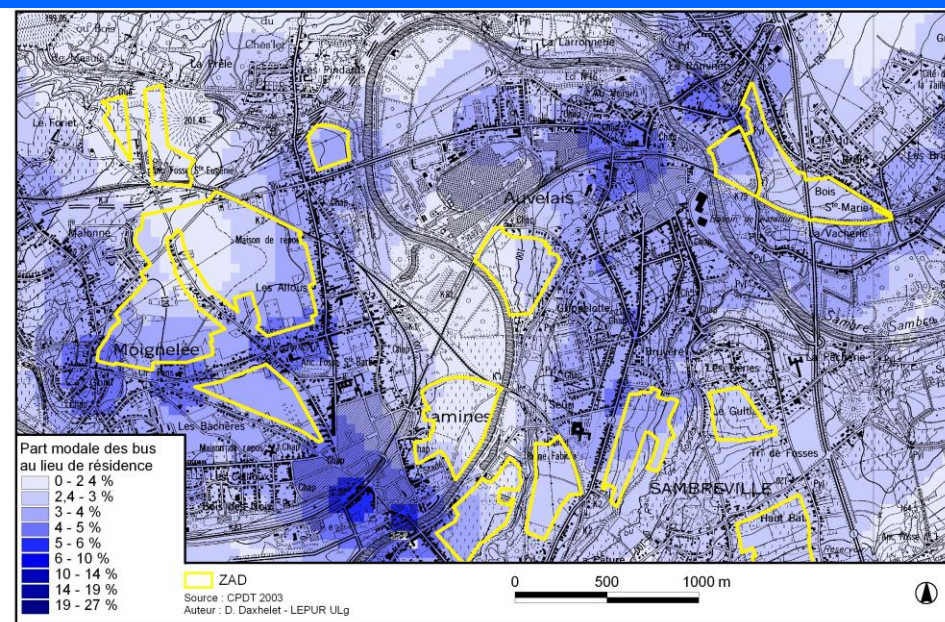


**Intérêt pratique du modèle :**

- Outil d'aide à la décision
- Outil de sensibilisation des acteurs ayant à opérer un choix de localisation

⇒ Mise en ligne prochaine sur : <http://cpdt.wallonie.be>





**Application pratique :**  
**Exemple : choix des priorités dans la mise œuvre des ZAD - commune de Sambreville**

# Comment passer de la théorie à la pratique ?

Les lieux offrant de bonne performance en termes d'accessibilité sont très limités et souvent déjà urbanisés

⇒ Nécessité de :

Dynamiser le renouvellement urbain, voire une densification de ces tissus déjà urbanisés

Développer une nouvelle urbanisation plus compacte en privilégiant les disponibilités offrant la meilleure accessibilité

Agir via une politique foncière pour éviter une rétention prolongée des biens immobiliers disponibles à l'urbanisation ou désaffectés bien localisés

En dehors des grandes agglomérations, les modes lents sont la seule alternative performante à la voiture

⇒ Nécessité de :

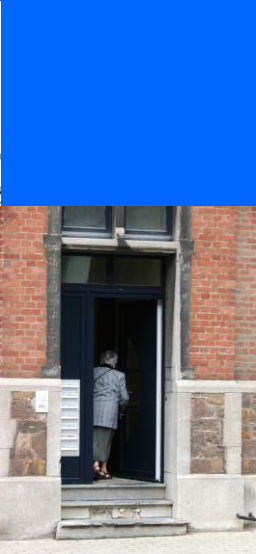
Développer une mixité des fonctions entre la résidence et les activités compatibles avec celle-ci

## 3.2 Le renouvellement urbain et la densification - Logement

Différentes formules à promouvoir

- Rénovation d'immeubles unifamiliaux
- Rénovation d'immeubles de tout type avec subdivision en appartements  
(OK car répond à un besoin grandissant vu la décohabitation et le vieillissement de la population sauf si l'immeuble se prête fort bien à de l'unifamilial ou s'il est trop excentré par rapport aux services de base et aux transports en commun)
- Démolition-reconstruction d'immeubles à appartements  
(OK sauf si l'immeuble est hors gabarit dans son contexte, s'il est trop excentré par rapport aux services de base et aux transports en commun ou si la démolition concerne 1 bien de valeur)







## 3.2 Le renouvellement urbain et la densification - Bureau + commerce

Principe : bureau et commerce de détail (biens non pondéreux) sont 2 affectations intensives à limiter aux lieux les + accessibles

Commerce : 3 types de commerces à distinguer :

- Biens de consommation courante : privilégier les petites implantations de quartier, de village et la mixité habitat + commerce
- Equipement de la personne (textile, chaussure, sport, livres) : à réserver aux centres urbains offrant une bonne accessibilité
- Equipement de la maison (meubles, bricolage, électroménager) + auto : seuls commerces à admettre en dehors des noyaux d'habitat

Mixité logement – commerce à l'échelle immeuble : réhabiliter étages des commerces

Défis : répondre aux besoins en surfaces commerciales de taille moyenne par un remembrement urbain (via PPP)



## 3.2 Le renouvellement urbain - Autres activités économiques

Valoriser le potentiel immobilier préexistant via différentes formules à promouvoir :

- Réutilisation – rénovation d'immeubles voués à l'activité économique avant d'évoluer vers la friche
- Transformation d'immeubles ou démolition-reconstruction pour créer 1 centre d'entreprises
- Assainissement d'une vaste friche industrielle en 1 mini-parc d'activités

Bien sélectionner les entreprises compatibles avec l'habitat. Quand celles-ci sont à la recherche d'une implantation nouvelle, nécessité de pouvoir leur offrir de telles alternatives aux parcs périphériques => partenariat à rechercher avec les intercommunales



# Centres d'entreprises de Verviers et de Waremme



# Mini-parcs d'activités de Prayon et Seraing (Aciérie LD)



## 3.3 Nouvelle urbanisation compacte en des lieux offrant une certaine accessibilité

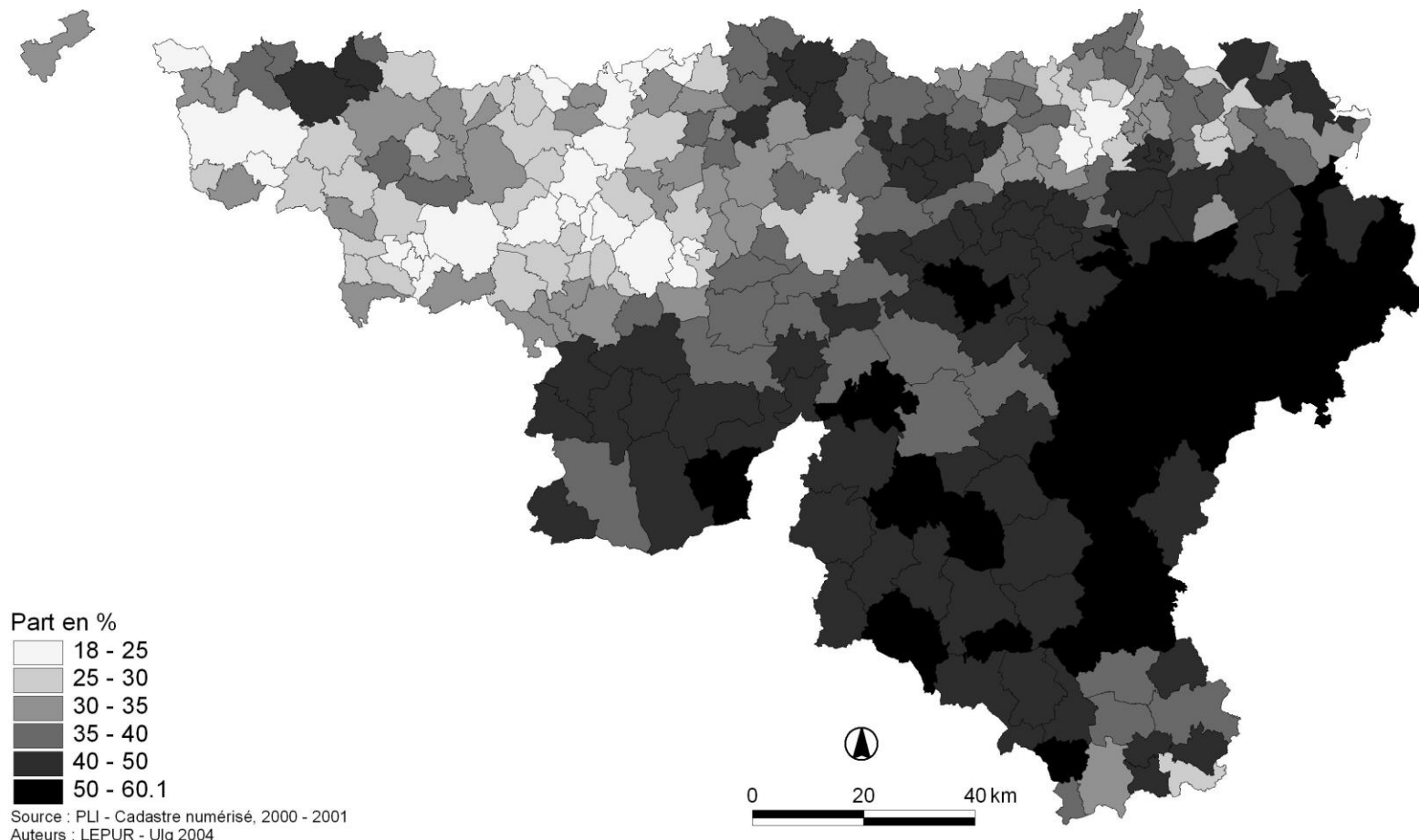
### Logement :

- Remplir les dents creuses dans les tissus urbains avant de coloniser de nouvelles disponibilités foncières excentrées
- Créer des lotissements compacts avec mixité parcelles 200-400-800-1200 m<sup>2</sup>  
mixité logements mitoyens – semi-mitoyens et 4 façades  
mixité logements unifamiliaux et petits immeubles collectifs si proximité avec services de base et transports en commun

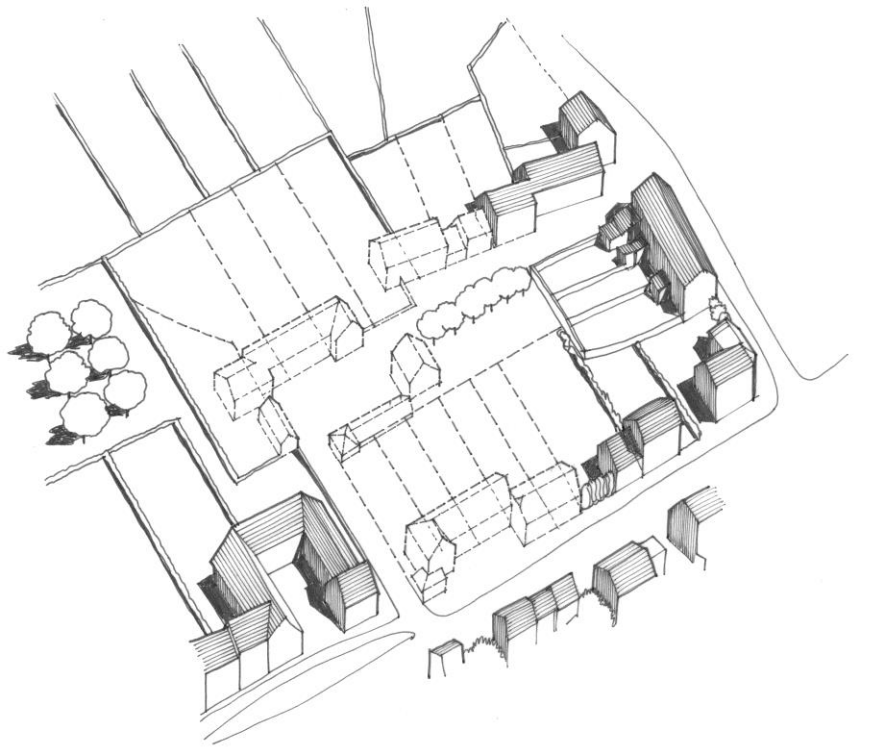
### Activités économiques compatibles avec l'habitat :

Développer des mini-parcs d'activités contigus à l'habitat (étroite zone tampon éventuelle)

Carte 2 : Disponibilités foncières en ZH et ZHCR par commune en 2000 - 2001



# Remplissage de dents creuses et logements mitoyens sur petites parcelles



**A VENDRE** **FERRIÈRES (Centre)**  
**3 MAISONS**  
 (3 à 4 chambres)  
 sur terrains  
 ±550m<sup>2</sup>

Déjà vendu!

**PROMO 2G**  
 Tél.: 04/384 60 86  
 GSM: 0475/24 44 29

LG0700324805/FP



**LIÈGE**  
 GOLF DU  
 BERNALMONT  
 —Rue Lavaniste Voie—

**VOTRE MAISON**  
 (mitoyenne)  
 3 chambres, garage, living, cuisine, SDB.

à partir de  
**145.000€**  
 TOUT FRAIS COMPRIS  
 (hors raccordement)  
 0473/95 31 55  
 SPRL SCOREM

scorem

LG106963424905/AP

# Contre-argumentation aux réactions Nimby contre les lotissements compacts

	Avant la diffusion de la voiture	Depuis la diffusion de la voiture
Taille moyenne des parcelles	300 - 400 m <sup>2</sup>	1200 - 1300 m <sup>2</sup>
Part des maisons (semi)mitoyennes	+ de 1/2 dans les villages + de 1/3 dans les hameaux	- de 1/20



# Comment faire du compact et assurer une haute qualité de vie ?

- **Mitoyen : accolés par le garage**
  - **Haute qualité au niveau isolation phonique**
  - **Bien penser les gabarits et la position des ouvertures vers les maisons voisines**
  - **Privilégier la qualité de l'espace public (priorité aux piétons)**
  - **Sur 1 vaste lotissement, garder 1 lot non bâti comme espace vert public**
- => négocier avec les promoteurs et les riverains + les conscientiser sur les enjeux et sur le fait que compact est compatible avec milieu rural ou périurbain et avec une haute qualité du cadre de vie**



## 3.3 Nouvelle urbanisation compacte en des lieux offrant une certaine accessibilité

### Logement :

- Remplir les dents creuses dans les tissus urbains avant de coloniser de nouvelles disponibilités foncières excentrées
- Créer des lotissements compacts avec mixité parcelles 200-400-800-1200 m<sup>2</sup>  
mixité logements mitoyens – semi-mitoyens et 4 façades  
mixité logements unifamiliaux et petits immeubles collectifs si proximité avec services de base et transports en commun

### Activités économiques compatibles avec l'habitat :

Développer des mini-parcs d'activités contigus à l'habitat (étroite zone tampon éventuelle)

# L'espace économique rural de Comblain-au-Pont



# Louvain-la-Neuve : ville nouvelle multifonctionnelle



# 3.4 La politique foncière

Constat : Rétention foncière = 1 obstacle majeur à ce type de stratégie

⇒ Nécessité d'activer une politique foncière ayant pour but de mettre en œuvre les biens bien localisés

Outils existants :

- Taxe communale sur les logements vides
- Taxe régionale sur les SAED
- Régie foncière communale/provinciale
- Droit d'expropriation

Outils en projet :

- Droit de préemption
- Périmètres de revitalisation et de densification

Merci pour votre attention