

# Séminaire 1

## Les éco-quartiers

Modératrice **CLAIRE VANSCHÉPDAEL** \_ Attachée géographe-urbaniste - SPW - DGO4 - Direction de l'aménagement local – conseillère en mobilité  
Intervenants **PIERRE VANDERSTRAETEN** \_ UCL  
**SEBASTIAN MORENO** \_ Bureau A2M



### Intervenant 1

#### Pierre Vanderstraeten

Sociologue, architecte et urbaniste, professeur à l'ISURU et à l'UCL, pilote de l'étude CPDT « Ecoquartiers »

Un réenchantement de nos agglomérations, villes, bourgs et villages, se décline aujourd'hui sur le territoire wallon. Leur résilience ouvre à de multiples opportunités pour le redéploiement prévisible d'activités économiques et de pratiques sociales dans l'ère de l'après-pétrole. Le développement local offre des perspectives stimulantes et maîtrisables comme levier pour le développement global. L'avenir de nos quartiers, bourgs et villages se jouera dans des systèmes d'interdépendance complexes, d'autonomie raisonnée et dans la réinvention du vivre ensemble. Cette mise à l'épreuve des démarches d'intelligence collective passe par le réencastrement des sphères sociale, environnementale et économique. Par excellence, les territoires de proximité en conditionnent ses multiples formes d'expression.

L'objectif principal de l'étude CPDT sur les écoquartiers a consisté à mettre en place un référentiel permettant de situer et d'apprécier les projets d'écoquartier, qu'il s'agisse de création, de consolidation ou de transformation. Cette communication en présente les grandes lignes.

### Intervenant 2

#### Sebastian Moreno-Vacca

Architecte du bureau A2M, Président du CA de la Plateforme Maison Passive et enseignant à l'ULB-[LaCambreHorta]

#### L'île aux oiseaux

Témoignage de l'expérience de la réhabilitation d'un site péri-urbain à Mons, en un quartier d'environ 350 logements basse énergie et passifs dont la moitié est

destiné au social. Le projet débute mi 2005 et est quasi terminé. Aujourd'hui, on retient de ce projet que la plupart des choix opérés rencontrent des enjeux fondamentaux qui apparaissent dans les différentes tentatives de définition et/ou de pondération en matière d'éco-quartier.

Le facilitateur eco-quartier Bruxellois (Bernard Deprez pour 'URBs') écrivait en 2008 qu'« au-delà des bénéfices directs à l'échelle des bâtiments (énergie, entretien, santé, etc.), c'est surtout là où interagissent le bâti, les espaces publics et le mode de vie (activités, mobilité, etc.) qu'apparaissent les vrais enjeux des quartiers durables, notamment en termes d'identité urbaine et de qualité de vie. Le projet de Mons traduit la volonté qu'ont eu certains pouvoirs publics et la promotion privée, dans le cadre d'un PPP, à chercher réellement à mettre en œuvre une approche urbaine de quartiers soutenables. Quelles en ont été les conditions, à la lumière des études récentes faites sur les éco-quartiers?

En conclusion, cinq ans plus tard, quelles sont les bases d'un nouveau développement de même échelle, mais avec une définition structurée et plus ambitieuse ?

Liens utiles :

[www.a2m.be](http://www.a2m.be)

[www.maisonpassive.be](http://www.maisonpassive.be)

[www.bepassive.be](http://www.bepassive.be)

<http://www.bruxellesenvironnement.be/Templates/Professionnels/niveau2.aspx?id=2914>

[www.toitetmoi.be](http://www.toitetmoi.be)

[www.thomas-piron.eu](http://www.thomas-piron.eu)

## Le débat

### Synthèse par Florence Léonard

Le débat s'est focalisé sur la problématique de la mobilité et plus particulièrement sur le thème du stationnement automobile.

L'hypothèse de départ est la suivante : la proximité entre une place de parking et le lieu de domicile est un facteur qui influence l'usage de la voiture individuelle dans les modes de déplacements quotidiens. Dès lors, réfléchir à cette question lors de la conception d'écoquartiers est primordial. Y aurait-il donc une distance optimale qui, en éloignant les voitures, favoriserait le recours à un autre mode de déplacement ou bien, une distance optimale qui favoriserait la marche à pied pour atteindre un objectif de destination ?

Selon Pierre Vanderstraeten, les standards européens avancent les distances maximales acceptables de 300 et de 600 mètres à parcourir à pied pour atteindre un objectif, avec une vitesse moyenne de cinq kilomètres à l'heure, ou un laps de temps de l'ordre de cinq à dix minutes. Ces informations ont cependant une valeur relative car d'une part, de nombreux paramètres, tels que par exemple l'âge d'une personne ou le contexte culturel, peuvent intervenir. D'autre part, le pic du pétrole aura certainement un impact déterminant sur la question mais imprévisible à l'heure actuelle.

Si limiter la place dédiée à la circulation automobile dans l'espace public est primordial dans les écoquartiers, le radicalisme visant à bannir totalement la voiture est suboptimal. Certains craignent que la réduction des places de stationnement ait pour conséquence de reporter le problème dans d'autres quartiers limitrophes. Les intervenants partagent l'idée que ce processus de changement des mentalités doit être opéré en concertation avec les habitants d'un quartier. A Vauban, par exemple, les habitants ont délibérément choisi lors de la consultation d'éloigner les parkings des lieux de domicile. De même, Sebastian Moreno affirme que les propriétaires des logements de l'île aux oiseaux à Mons ont bien accepté la proposition du parking commun excentré.

Dans ces quartiers, l'objectif est non pas de supprimer la voiture mais de dissuader l'usage de celle-ci au quotidien en proposant des solutions alternatives. La réflexion sur la mobilité ne peut être menée de manière isolée. Seule une démarche intégrée du quartier dans son contexte (ville, bourg, village) permet par exemple d'envisager le renforcement d'une ligne de transport en commun structurant et le développement de modes de déplacement doux. Enfin, la métrique pédestre doit être revalorisée, celle-ci n'est pas suffisamment prise en compte aujourd'hui dans les projets d'aménagement. La scénographie des quartiers doit être conçue dès le départ en fonction du parcours des piétons.

#### Mise en perspective du séminaire par rapport au travail des CATUs

##### Bernadette Vauchel

En lien sans doute avec les enjeux climatiques et énergétiques, les projets d'écoquartiers commencent à se développer sur le territoire de la Wallonie. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement wallon a confié à la CPDT une recherche qui avait pour but de donner des recommandations pour une définition du concept d'écoquartiers et sur l'opportunité de créer un label « éco-quartier » en Région wallonne. Plus concrètement, cette recherche devait permettre de fournir des balises claires permettant aux fonctionnaires tant régionaux que communaux de juger du caractère « écoquartier » de certains projets. Elle devait donc proposer des critères précis et objectifs pour la réalisation d'un outil pragmatique qui participe d'une démarche de mobilisation plutôt que d'un cadrage réglementaire au sens strict.

L'objectif du séminaire était donc double : d'une part présenter aux participants, et plus particulièrement aux conseillers en aménagement du territoire et urbanisme, qui seront amenés à traiter de tels projets, les résultats de la recherche, et, d'autre part, d'établir le bilan d'une des premières expériences pilotes menée en Wallonie.

Les résultats de la recherche se déclinent sous forme d'un référentiel articulé autour de dix critères thématiques et de leurs niveaux de performances. Ces critères sont considérés comme conditions nécessaires pour prétendre à une reconnaissance d'éco-quartier; ils concernent la diversité fonctionnelle et la densité, la di-

versité sociale, l'écomobilité, l'énergie, les matériaux et déchets, le cycle de l'eau, la biodiversité, les paysages et l'architecture, le confort et la santé ainsi que le processus participatif. Les performances de chaque thème ne sont pas circonscrites dans des seuils ou des valeurs chiffrées mais exprimées par une série de questions à se poser. Les performances sont ventilées en fonction de la diversité des espaces notamment urbains et ruraux et selon le type de projet :

- l'agglomération dans laquelle le projet s'implante (une ville, un bourg, un village)
- le type de projet : création (nouvelles constructions), transformation (rénovation) et consolidation (mixte construction/rénovation)

L'opérationnalisation de l'outil nécessite une validation par une série de tests menés auprès des professionnels du secteur mais également auprès des fonctionnaires régionaux et communaux dont les conseillers en aménagement du territoire. Plusieurs participants ont d'ailleurs souhaité disposer de ce référentiel. Il conviendrait donc de mettre en place un mode de gestion pour assurer le suivi de ces tests qui permettront de valider le référentiel et le rendre opérationnel.