
Date et lieu :	02-09-2011 à 5000 Namur, place de l'Ange 48 - UWA
Référence :	MRAU-AT-QUEST-11-09-02
Objet :	Questionnaire à destination des professionnels de l'urbanisme, mandataires et organisations
Transmis à :	l'ensemble des personnes présentes
Ouverture de la réunion :	15h15
La séance est levée :	18h15

1. Remise de documents

- Livret : Lignes de force : Politique d'aménagement du territoire pour le 21^e siècle
- Questionnaire : Copie du questionnaire à destination des professionnels de l'urbanisme, mandataires et organisations.
- Présentation de l'étude de Jacques Teller, professeur à l'Université de Liège, sur la mobilité en Région Wallonne

2. Organisation de la séance

Mot du président

À la demande du Ministre Philippe Henry, ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, une réunion est établie avec les représentants des associations professionnelles pour :

- Présenter les ateliers du territoire
- Présenter les objectifs : note du Ministre et réflexion sur les questions posées.
- Examen systématique des quatre grandes lignes : Défis, mobilité, territoire et gouvernance
- Etablir au nom des associations professionnelles une conclusion qui sera présentée au Ministre

La présentation et la gestion des débats sont confiées à François Schreuer.

Les questions techniques sur base de la présentation de Jacques Teller et le rapport sont confiés à Sébastien Motte, secrétaire de la Cellule Energie de l'UWA.

Présentation des ateliers du territoire

Le Ministre Philippe Henry a lancé un vaste processus participatif auprès des citoyens et des professionnels sur l'aménagement du territoire. Ceci comprend à la fois : le livret sur les lignes de forces ; un questionnaire en ligne à l'attention des citoyens et des professionnels ; des ateliers ouverts et des conférences débats.

Le but ultime de cette démarche est de revoir l'ensemble du SDER, étape nécessaire et essentielle qui servira de base au remaniement du « futur » CWATUPE et du « futur » plan de secteur.

Le questionnaire peut sembler fort orienté. En effet, il présente les grandes lignes de forces du ministère. Il sert avant tout de base au débat et à la présentation des enjeux relevés par notre Ministre.

Associations professionnelles

Sont présents lors de cette réunion en tant que représentant de leur association professionnelle un total de 16 membres :

Pour l'Association Royale des Architectes du Hainaut Occidental (ARAHO)

- M. Georges Pollet, président de l'ARAHO
- M. Villez Damien, conseiller à l'ARAHO
- M. Jean Corbreun

Pour l'Association Royale des Architectes de Liège (ARALg)

- M. Jean-Marie Fauconnier, président de l'UWA
- M. Luc Herzé, président de l'ARALg
- M. CREMER Pierre

Pour l'Association Royale des Architectes de Namur (ARAN)

- M. Christian Capart, membre du bureau de l'UWA
- M. Pierre Lemineur, membre du bureau de l'UWA

Pour l'Association Royale Professionnelle des Architectes (UPA)

- M. Christian Dubois

Pour l'Association des Architectes de la Province du Luxembourg (AAPL)

- M. Jean-François Beff, président de l'AAPL

Pour la Société Royale des Architectes de Verviers et Environs (SRAVE)

- M. Robert Treselj, président de la SRAVE, membre du bureau de l'UWA
- M. Michel Lunskens

Pour la Société des Architectes du Centre

- M. Jean-Marc Scheirs
- M. Alain Cordier

Pour l'Association Royale des Architectes de Charleroi (ARAC)

- M. Philippe Mousset, conseiller à l'ARAC, membre du bureau de l'UWA

Pour l'Association des Architectes du Brabant Wallon (AABW)

- M. Sébastien Motte

Chapitre 1. Réponses au questionnaire : DEFIS

Climat

- 1. Pensez-vous que ce soit utile de réduire nos déplacements afin de lutter contre les changements climatiques
 - Oui (8 voix sur 16)
 - Remarques :
 - Définition :

Energie

- 2. Partagez-vous la thèse du « pic pétrolier » qui annonce la diminution des ressources pétrolières ?
 - Oui, mais de nouvelles ressources ou technologies permettront de pallier la raréfaction des combustibles fossiles (9 voix sur 16) ;
 - Par « pic pétrolier », on entend le moment où la découverte de nouvelles ressources exploitées ou non est inférieure à la consommation.

- 3. L'augmentation du coût des carburants engendrera-t-elle des modifications dans nos manières de nous déplacer ?

Nos habitudes de déplacements vont-elles changer ?

- Oui

Nos dépenses en déplacement vont

- Augmenter

Démographie/logement

- 4. Quels seront, à l'avenir, les trois plus importants critères qui guideront le choix de localisation des ménages ?
 - La proximité des services (commerces, administratifs, crèches, pharmacies,...) et d'équipements (sportifs, culturels, loisirs,...) (11 voix)
 - La convivialité entre les habitants (7 voix)
 - Autres : le coût (6 voix)

Chapitre 2. Réponses au questionnaire : MOBILITE

Transport public

- 5. Le développement des transports en commun représente un coût important pour les pouvoirs publics. Que faut-il d'abord privilégier ?
 - Un réseau de lignes de bus où les moyens sont concentrés sur les grands axes et les centres des villes et des villages, avec une augmentation de la fréquence (7 voix sur 16)

Modes doux (cyclistes et piétons)

- 6. Libérer des espaces pour améliorer le confort des cyclistes et des piétons et permettre aux transports en commun de mieux circuler nécessitent de diminuer la présence de voitures dans les centres ?
 - Je suis d'accord
- 7. Quelle distance pensez-vous que le citoyen serait prêt à parcourir pour prendre le bus ou le train ?

A pied :

- Moins de 700 mètres (10 minutes)

A vélo :

- 5km (25 minutes) **Il nous semble que on peut monter facilement à 5km si c'est la seule distance parcourue par le citoyen jusqu'à son lieu de travail.**

Diminuer les distances

- 8. Faut-il décourager l'implantation de bureaux éloignés des gares ?
 - Oui (9 voix sur 16)
- 9. Pensez-vous que le télétravail soit une solution pour diminuer les déplacements à l'avenir ?
 - Oui

Diminuer les déplacements en voiture

- 10. A quelles conditions pensez-vous qu'un citoyen serait prêt à supprimer sa voiture . ? max 2 rép.
 - Lorsque les services et les lieux d'emploi deviendront plus accessibles en transport en commun (7 voix)
 - Lorsque le coût de l'énergie deviendra trop important (5 voix) **Il faut que le citoyen renonce à sa voiture par intérêt et non par précarité. Si le citoyen renonce à sa voiture uniquement à cause du coût de l'énergie, nous aurons raté le défi social.**

Chapitre 3. Réponses au questionnaire : TERRITOIRE

Étalement urbanisation

- 11. Parmi les conséquences suivantes de l'étalement urbain, laquelle est la plus importante selon vous. ?
 - **Idem : c'est une problématique globale**

Densifier

- 12. Quel type d'habitat sera selon vous en fort développement dans les prochaines années
 - La maison mitoyenne avec un petit jardin (11 voix sur 16) **On mentionne ici le type d'habitat qui sera en fort développement et non celui qu'on aimerait voir.**
- 13. Il est nécessaire de densifier l'habitat et plus particulièrement à proximité des services et des nœuds de transports (gares,...)
 - Je suis d'accord
- Densifier l'habitat nécessite d'accueillir un nombre plus élevé de logements. Quel est votre avis sur les densités suivantes :

Dans les centres des villes et à proximité des gares : 60 logements/hectare (mix maisons mitoyennes et immeubles à appartements)

- Je suis d'accord

Dans la ville accessible à pied (à 15 minutes à pied) : 40 logements/hectare (maisons mitoyennes, terrains de 2,5 ares)

- Je ne suis pas d'accord

Dans la ville accessible à vélo (à 10 minutes à vélo) : 25 logements/hectare (maisons 3 façades, terrains 4 ares)

- Je ne suis pas d'accord

Dans les villages accessibles à pied (à 15 minutes à pied) : 30 logements/hectare (mix maisons 3 façades et mitoyennes)

- Je ne sais pas

- 15. Pour densifier les lieux les plus stratégiques déjà construits, il faut :

Subdiviser les immeubles existants

- Je suis d'accord

Permettre de construire des étages supplémentaires

- Je suis d'accord

Construire dans les intérieurs d'îlots

- Je ne sais pas, **cela dépend de la taille et du type d'îlots.**

Démolir le bâti existant pour reconstruire des immeubles neufs

- Je suis d'accord

- o 16. En dehors des centres et des lieux à proximité des services et des nœuds de transport faut-il prendre des mesures pour décourager la construction de nouveaux logements :

- Oui

- o 17. Que faut-il faire pour qu'un quartier soit agréable et attractif ?

Il faut que l'on y rencontre (max. 2 critères)

- De la convivialité entre les habitants (8 voix)
- Des services publics (7 voix)
- Une certaine mixité intergénérationnelle (5 voix)

Les transports ne sont plus nécessaires dès que l'on y retrouve les services. Il faut privilégier l'équipement urbain.

- o 18 Un recentrage des activités dans les centres des villes et des villages, un usage plus dense du sol, un habitat adapté aux changements de la société modifieront notre cadre de vie et nécessiteront de développer des nouvelles formes d'architecture (mitoyenneté, isolation par l'extérieur, immeubles de plus grande hauteur,...).

- Je suis d'accord, **néanmoins le texte est à réécrire. Il pourrait servir de justificatif aux plus grandes horreurs et tyrannies. Il faut y intégrer la qualité des projets.**

Localisation des activités commerciales

- o 19. Faut-il autoriser les grandes surfaces en périphérie des villes et des villages ?

- Non

Ruralité

- o 20. Pensez-vous que nous pourrions un jour manquer de superficie de bonnes terres agricoles pour répondre à nos besoins alimentaires ?

- Oui

- o 21. Quelles sont, selon vous, les principales fonctions de l'espace rural (max. 2 réponses) ?

- La production agricole et forestière
- La production d'énergies renouvelables (biomasse, éolien,...)

Attention, il est dangereux d'associer ruralité et biodiversité. L'exploitation agricole est en grande partie la cause d'extinction de la biodiversité. Elle devrait être dans certains cas assimilées à de l'industrie lourde pour la santé de l'homme et de l'environnement.

- 22. Dans les territoires ruraux, il faudrait permettre de développer des zones d'activités pour favoriser l'emploi local et diminuer les déplacements.
 - Je suis d'accord, **uniquement si le développement est lié à la fonction.**

Chapitre 4. Réponse au questionnaire : Gouvernance

- 23. En matière d'aménagement du territoire, quelle est la mesure la plus efficace selon vous pour recentrer l'habitat ?
 - Sensibiliser (6 voix sur 16)
- 24. Quel est, selon vous, le niveau de pouvoir le plus adapté pour mettre cette mesure en place ?
 - La Région
- 25. Il faut concentrer les moyens publics (primes aux nouveaux logements, logements sociaux, services publics, pistes cyclables,...) dans les centres et les lieux à proximité des services et des nœuds de transport.
 - Je suis d'accord
- 26. Pour répondre aux défis du 21^e siècle, pensez-vous que les pouvoirs publics devraient avoir la possibilité d'acquérir d'autorité les terrains les mieux situés ?
 - Non
- 27. Pour certains dossiers tels que l'implantation de services à la population coûteux (centre culturel, piscine,...), de centres commerciaux ou d'équipements énergétiques (éolienne,...), pensez-vous que les communes devraient se regrouper ou coopérer par petits groupes plus souvent qu'actuellement ?
 - Oui, mais ne pas encourager les Sociétés Intercommunales abusives...

3. Remarques générales sur le questionnaire :

Concernant les défis

- o Le terme « déplacement » nécessite une nouvelle interprétation.

Il est dangereux d'associer le terme « déplacement » et le terme « climat ». Avant de vouloir réduire les déplacements pour le bien de notre planète, il faut d'abord redéfinir de quel type de déplacements on parle et surtout des apports bénéfiques qu'ils nous apportent :

- Bien que le télétravail doive être renforcé, il ne faut pas oublier que les rencontres en chair et en os seront toujours nécessaires et profitables. La communication à distance ne permet pas de créer des liens suffisants d'un point de vue social et culturel.
- La facilité d'accès aux déplacements (avion, bateau, voiture,...) a offert à notre société une plus value culturelle qu'il ne faut en aucun cas supprimer : rencontres d'autres cultures, échanges culturels (Erasmus, symposiums, échanges sportifs, jeux olympiques,...). Ces déplacements permettent de découvrir le monde et d'en prendre conscience. Ils permettent de créer une société mondiale plus riche et plus ouverte.
- Le paradoxe déplacement / travail. La difficulté à trouver un travail nous amène dans certains cas à devoir pousser les recherches loin de notre domicile. On ne peut exiger à chaque fois de déménager, d'autant plus, que dans beaucoup de ménages, les deux membres du couple travaillent.

D'une manière générale, il ne faut pas se précipiter uniquement sur le côté climat et énergie. Il faut construire également une société qui soit durable. Le déplacement engendre des rencontres, ces rencontres se transforment d'abord en liens puis en dialogue.

- o L'augmentation des carburants modification de nos manières de nous déplacer

Il faut à tout prix éviter que le citoyen renonce à sa voiture uniquement en fonction du coût de l'énergie. Il en va de même pour la consommation d'énergie dans l'habitat. Cela voudrait dire qu'il se retrouve en situation précaire et serait donc victime d'une ségrégation sociale :

- Si le citoyen n'isole pas, c'est qu'il n'en a pas les moyens
- Si le citoyen ne renonce pas à sa voiture, c'est qu'il n'en a pas les moyens.

Nous sommes pour le fait que le coût du déplacement soit pris en compte de manière réelle dans le coût de la vie. Mais pour cela il faut avant tout que les priorités politiques changent :

- Suppression et/ou diminution des voitures de société dans les grandes entreprises, mais avec nuances en faveur de la société du petit indépendant...(Il y a d'autres manques de transparence plus graves...)
- Facilité d'emprunt bancaire en cas de non possession de voiture,
- ...

- o Démographie/Logement

C'est tout à fait essentiel pour lancer de nouveaux projets d'aborder de nouveaux enjeux. Toutefois, si on ne veut pas que ce travail soit vain, il faut y intégrer un des éléments essentiels de la vie : le coût.

On remarque que

- l'éloignement des grands centres est avant tout généré par le coût du logement.
- le logement social, à moins d'être généralisé, ne pourra accueillir qu'une minorité de citoyens

On peut également aborder la question de la flexibilité du logement et essayer de la promouvoir. Nos besoins changent au cours de notre vie. Ne serait-il pas plus judicieux de changer de logement en fonction de ceux-ci.

- Appartement lors de nos études et/ou début de carrière professionnelle
- Maison avec jardin dès qu'il y a des enfants
- Appartement PMR, proche des services dès que les enfants sont indépendants.

Concernant la mobilité

- o Les transports en commun.

Il nous semble important de souligner deux remarques :

- Les transports en commun doivent être performants et ... rentable
- Il faut développer un système de transport plurimodale

Pour offrir au citoyen un système de transport efficace, il faut gérer ce dernier de manière pragmatique. Offrir des transports en commun dans les grands centres est justifié et rentable. Renforcer ce type de transport permettra d'augmenter sa fréquence et de renforcer le service rendu au citoyen. A contrario, développer les transports en commun en zone rural entraîne un coût énorme économique et environnemental énorme pour la société. De plus, il ne pourra jamais être performant (fréquence trop basse, temps de route trop important,...). Dans ces zones, il faut privilégier les autres modes de transport. Etudier un système de transport plurimodal permettra d'offrir une réponse plus adéquate au citoyen et d'entraîner la société dans un cercle plus vertueux. (voir document de Jacques Teller)

Concernant le territoire

- o Densifier

Plus que de parler de villas, maisons et appartements, la majorité des architectes présents aimerait qu'on se penche sur la mixité des fonctions. Cela permet moins de déplacements, une utilisation rationnelle de l'espace et un terreau fertile pour la vie sociale.

- o Densifier : Concernant les questions 12, 13, 14, 16

Il faut revenir à un aménagement du territoire de projets et non de règlements. Les règles contraignent de trop dans certains cas et servent souvent de justificatifs au lieu de motivations. Créer un aménagement du territoire de projets, c'est établir une réflexion en amont et une étude au cas par cas des défis à relever. Il faut faire intervenir la notion de qualité qui est exclue des règlements.

Concernant la Gouvernance

- o Les principes d'acquisition sont existants : droit de préemption et d'expropriation. Question inutile ?

Les principes d'acquisition des terrains à haut potentiel existent déjà. Ce qu'il manque, ce sont les moyens pour les mettre en œuvre. Il faut recentrer les moyens de la région sur quelques projets phares et éviter le saupoudrage des mesures.

- o Mesures pour recentrer l'habitat

À première vue, aucune de ces solutions n'est convaincante. Il faut commencer par offrir au citoyen une vue transparente des coûts de la vie. Il faut éviter les éléments qui biaisent le calcul des ménages comme les voitures de société, les primes, ... et certains règlements.

Si on associe cette démarche aux grands projets phares, nous inviterons naturellement les citoyens à se recentrer autour de grands pôles.

4. Remarques des représentants

- o Etude en amont sur l'aménagement du territoire

Selon l'ensemble des membres, il faudrait réaliser plus de concours d'architecture et d'urbanisme. Néanmoins, on met en garde ce type de démarche sans réflexion en amont. En effet, le concours répond à un programme soumis au candidat et traite le sujet de manière exclusive. La richesse du concours repose sur la valeur de ce programme.

Ouverture

Dans ce cadre, il est nécessaire d'ouvrir le champ d'étude afin de fournir une argumentation plus convaincante. Par exemple, le groupe d'habitat de Fribourg est pour beaucoup d'entre nous désuet. Il ne peut symboliser la métamorphose de notre société. On peut s'enrichir de beaucoup plus d'expériences dans les domaines qui touchent au territoire et à sa gouvernance :

- Le post métabolisme au Japon : étude sur la densification des villes
- Le système d'évaluation continue « et ses dérivés » appliqué à Bordeaux
- L'expérience des membres du Jury du concours d'urbanisme
- ...

Il faut que la région se dote d'un maximum d'outils et de documents de référence.

Transparence et évaluation continue

Il semble très important aux yeux de l'ensemble des représentants que ce genre de thèmes doit être étudié de manière continue. Il faut réaliser un débriefing après chaque projet :

- Tous les ans, faire le point sur l'état de l'urbanisme de manière transparente
- Ré initiation du débat public
- Réorientation des lignes de forces

Pluridisciplinarité

Il semble également essentiel que cette étude soit menée par un groupe pluridisciplinaire composé de l'ensemble des acteurs du territoire : la Région Wallonne, géomètres, économistes, notaires, UVCW, CCW,... et l'UWA.

Méthodologie

C'est pourquoi, les représentants proposent à la Région Wallonne de composer une méthodologie de projet. On pourrait établir par exemple plusieurs étapes :

- Etude préliminaire du programme (groupe pluridisciplinaire)
- Concours d'idée
- Débat citoyen
- Evaluation du programme et intégration des commentaires (groupe pluridisciplinaire)
- Concours d'urbanisme et/d'architecture

- o Densité

Selon certain représentant, il ne faut pas presser le changement de société. Chaque société trouve son équilibre en tant voulu de manière plus ou moins conflictuelle. L'habitat se développe en fonction de notre sociologie. Nous en sommes à la troisième génération sans guerre, nous avons profité d'un boom économique et en qualité de vie.

Nous sommes aujourd'hui confrontés à un changement de société avec ses nouveaux défis. Il est inutile de vouloir prédire l'avenir, c'est tout bonnement impossible. Il faut au contraire laisser des espaces de liberté plus ou moins cadrés pour permettre le développement de notre société sans créer de nouveaux conflits.

o Défis

Les représentants trouvent dangereux d'orienter l'ensemble des défis uniquement sur le côté énergie. Pour créer une société durable, il faut également aborder les côtés sociaux, économiques et environnementaux. Ce type de raccourci nuit à la communication d'un nouveau projet phare.

Il faut que la Région Wallonne définisse ce qu'elle entend par défis « durables ».

Au même titre que le côté social et environnemental, il faut y intégrer la notion de coût. Quels sont les moyens que la Région Wallonne va mettre à sa disposition pour réaliser son ambition ? Quels sont les moyens dont disposent les citoyens pour accompagner la Région Wallonne dans son projet ?

5. Conclusion du président de l'UWA

Le président de l'UWA tient à remercier tous les représentants des associations professionnelles pour leur présence et pour la richesse de leur réflexion. Il prend note des remarques générales notamment en ce qui concerne la nécessité de créer un groupe d'étude pluridisciplinaire, l'évaluation continue des projets mis en œuvre et la motivation de plusieurs membres dans ce domaine.

Il tient à remercier plus particulièrement la Région Wallonne dont il soutient le processus participatif. Il suppose que l'initiative n'est qu'un premier jalon vers une nouvelle démarche pluridisciplinaire incluant non seulement le territoire mais également tous les secteurs de la construction. Le président reste bien entendu à disposition de la Région Wallonne si elle demande à poursuivre sa réflexion.