

COMPTE-RENDU

séminaire

LA VILLE DURABLE :
UN NOUVEAU MODÈLE URBAIN

Liège, 3 juin 2009

Le 3 juin 2009, à Liège, Pour la Solidarité organisait, avec le soutien du Ministre wallon de l'Economie et de l'Emploi, un séminaire afin de présenter aux professionnels de l'aménagement urbain l'ouvrage récemment publié « Construire des villes européennes durables », les thèses qu'il défend ainsi que les bonnes pratiques européennes sélectionnées. Le séminaire se voulait aussi l'occasion d'une réflexion commune des participants sur les dispositifs à mettre en place dans les communes wallonnes notamment concernant le réaménagement des quartiers dits sensibles, le développement de modes de transport propres et accessibles à tous et la formation des acteurs d'une ville durable. Le séminaire s'est conclu par un débat sur les financements européens mobilisables pour soutenir la création de zones urbaines durables.

Table ronde d'ouverture : présentation de l'ouvrage « Construire des villes européennes durables »

Intervenants :

Denis Stokkink, Président, Think Tank Pour La Solidarité (PLS)

Thomas Bouvier, Chercheur, PLS

Le développement urbain durable fait appel à trois concepts : le développement durable, la croissance économique soutenable et le phénomène urbain. Les étapes de la naissance du développement durable ont été rappelées afin mieux situer le contexte actuel, de la 1ère conférence des Nations Unies sur l'environnement en 1972 à Stockholm¹, aux propositions de la Commission sur le Paquet Climat-Énergie présentées en janvier 2008².

Aujourd'hui, le développement durable se doit d'être plus global et répondre à trois critères essentiels :

- Le **besoin** : Le développement durable doit permettre de satisfaire sur le long terme les besoins essentiels humains et ainsi protéger l'homme. Or actuellement les besoins primaires (se nourrir, se loger) ne sont pas satisfaits pour tous, les ressources sont limitées et inégalement réparties, ce qui risque d'aggraver la situation des générations futures.
- La **soutenabilité** : L'empreinte des activités humaines ne doit pas dépasser la capacité de charge de la planète. Or, aujourd'hui, les Européens consomment en moyenne la capacité de trois planètes.
- L'**approche intégrée** : L'objectif d'un développement durable demande une économie respectueuse de l'environnement, c'est-à-dire un développement économique qui ne conduise pas à l'appauvrissement des ressources naturelles et humaines.

¹ 1ère Conférence des Nations Unies sur l'environnement humain à Stockholm. Le slogan officiel « Une seule Terre ! » souligne la vulnérabilité de la planète et l'interdépendance des phénomènes qui s'y déroulent. Les préoccupations de développement et d'environnement sont confrontées alors que les préoccupations environnementales apparaissent tout juste dans les pays industrialisés. Il est décidé de créer un organe spécifique chargé des questions d'environnement au sein de l'ONU, le PNUE (Programme des Nations Unies pour l'environnement).

² http://ec.europa.eu/news/energy/080123_1_fr.htm

Le développement durable se concrétise au niveau local par la mise en place en Europe d'Agendas 21 locaux, qui intègrent des considérations sociales, environnementales et économiques. Un axe transversal ou « IV^{ème} pilier » s'ajoute à ces considérations : la dimension politique ou citoyenne. Mettre en place le développement durable implique la participation des habitants et autres parties prenantes et une bonne gouvernance afin de garantir la pérennité des projets.

Les villes européennes sont empreintes d'une certaine hétérogénéité, tant par leur densité, leur taille que par leur gouvernance, compétences locales et leur économie. Elles concentrent des tendances non durables, premières émettrices de gaz à effet de serre d'origine anthropique (notamment en raison des bâtiments et des transports), elles portent la trace de l'accentuation des inégalités sociales (phénomène de « gentrification ») et connaissent un déséquilibre entre le centre et la périphérie.

Cependant, derrière la ville se cache surtout une société, un mode de production ou une philosophie du développement non durable. Les villes sont aussi des concentrés de richesses matérielles et immatérielles (différences culturelles, concentration des activités économiques), qui sont autant d'opportunités pour le développement durable.

L'ouvrage « Construire des villes européennes durables »³ identifie onze critères de durabilité pour une ville:

- donner une nouvelle place à la sphère publique ;
- mobiliser les citoyens ;
- agir sur la production de pollutions ;
- influencer sur la consommation des ressources ;
- renforcer la cohésion sociale ;
- respecter la diversité sociale et culturelle ;
- valoriser l'héritage urbain ;
- mettre en place une nouvelle maîtrise des temps ;
- agir sur l'espace urbain (bâti, territoire) ;
- agir sur la mobilité au sein de cet espace ;
- mener une politique économique transversale créant les conditions d'un développement pour tous.

Plusieurs bonnes pratiques ont été présentées en illustration : Poznan (Pologne) et la valorisation du patrimoine urbain, Sheffield (Angleterre) et son outil d'amélioration du trafic, Brême (Allemagne) et son bureau des temps⁴.

³ Bouvier Thomas, sous la direction de Denis Stokkink, Construire des villes européennes durables, Cahiers de la Solidarité n°16 et 17, 2009. Téléchargeable sur www.pourlasolidarite.eu

⁴ Pour en savoir plus sur ces bonnes pratiques, référez-vous au tome II du cahier Construire des villes européennes durables, op. cit.

1er atelier : Aménagement durable des quartiers sensibles : quels leviers ?

Intervenants :

Dominique-Paule DECOSTER, Chargée de cours, Unité de Développement territorial et local, Université Libre de Bruxelles

Sophie DAWANCE, Chargée de mission Aménagement du Territoire et Urbanisme, Fédération Inter-Environnement Wallonie

animatrice : **Charlotte CREISER**, Chargée de projets Développement Durable, PLS

Les quartiers sensibles : la définition et les solutions font débat

La définition d'un quartier sensible a ouvert les débats. Comment fabrique-t-on un quartier sensible ? La question est centrale dans le cadre du développement territorial. Le tracé des infrastructures et des voies de communication serait en cause. La sensibilité d'un quartier peut venir d'accidents d'aménagement du territoire. Le SDER (Schéma de développement de l'espace régional) doit éviter ces accidents et au contraire tendre vers un aménagement concerté, prenant en compte la participation des citoyens et des élus locaux.

Un quartier est aussi sensible en fonction de la composition de sa population et du type d'activités économiques qu'il héberge. Dans ces quartiers, on note un fort attachement des habitants au territoire. En ce qui concerne les outils existants, la Région wallonne a développé les ZIP/QI⁵, dans les zones cumulant des difficultés physiques et sociales. La politique des QI permet aux habitants de participer à la conception de la rénovation. La commune ne se contente pas de déléguer au promoteur du projet, elle fait aussi appel aux habitants à la fois pour la définition du projet (diagnostic bicéphale : descriptif/participatif) et pour la programmation. La présence de la régie de quartier a été prévue initialement pour la mise en scène du territoire, afin de permettre aux habitants de se « remettre debout » par des effets de levier et par la mise en place de projets personnels et de quartier. Une autre mission de la régie de quartier est la gestion des primes disponibles et un rôle d'agence locale : Quel mode de mobilité peut-on mettre en place pour désenclaver la commune ? La mobilisation de tous les acteurs est capitale pour redynamiser un quartier.

Au-delà des outils, il est extrêmement important d'avoir une réflexion en amont qui réunit l'ensemble des acteurs du quartier. En effet, souvent sans réflexion préalable aux objectifs souhaités pour le territoire, on procède au coup par coup et on ne répond pas aux désirs et aux besoins de la population. En ce sens, le résultat de la consultation prévu par le programme ZIP/QI permet d'aboutir à un texte mais aussi à une spatialisation de ce texte.

Dans le cadre des quartiers en crise, il se crée souvent des zones de discriminations positives : concentration des moyens, subsides multiples. Il faudrait davantage stimuler le génie humain, en mettant les habitants au service du développement du quartier, pour rendre opérationnelle une série d'objectifs⁶.

⁵ Zone d'initiative privilégiée/Quartier d'initiatives.

⁶ Voir travail de Recyclart dans ce domaine.

La politique des contrats de quartier et les énormes moyens financiers débloqués à Bruxelles ont réussi à mettre en place une démarche participative. Les espaces verts, l'animation culturelle, la mobilité, la cohésion sociale, sont des volets pris en compte par ces contrats. Le volet économique en revanche n'est pas couvert par le contrat de quartier, même si la plupart des contrats de quartier ont choisi des managers d'économie locale pour éviter les doublons dans l'activité économique : en effet, il est préférable de diversifier les projets plutôt que de les multiplier.

La consultation n'est pas toujours si simple, même si les pouvoirs locaux et régionaux doivent y veiller pour éviter que le promoteur impose systématiquement ses vues. La population locale n'a pas toujours été suffisamment consultée lors du renouvellement de certains quartiers, le prix du logement a alors fortement augmenté, créant un phénomène de *gentrification*. Face à ce phénomène, on a malheureusement très peu de maîtrise, d'autant plus que les pouvoirs publics contribuent parfois à ce phénomène. Un contrat de quartier peut alors devenir l'objet de spéculation, en anticipant la requalification du quartier.

Une des solutions pour éviter la *gentrification* est d'implanter à nouveau une activité économique qui permet notamment aux habitants d'améliorer leurs revenus. Cependant, comment allier développement durable et économie ? L'activité économique amène, par exemple, une plus forte circulation routière. Il est toujours plus compliqué de s'implanter en centre-ville que dans des zoning ou des friches en périphérie sauf s'il s'agit d'une activité de type services immatériels (banque). Le promoteur qui veut s'installer en ville doit faire face à un véritable parcours du combattant. Le but ultime étant d'amener des activités susceptibles d'employer la population des quartiers sensibles.

En réponse, le principe des « petites zones » de développement urbain a été mis en avant, comme propice au développement urbain durable. Elles offrent les mêmes conditions de confort et d'accueil que les zones périphériques, mais au lieu de grandes parcelles avec un bâti mitoyen, elles présentent un gabarit et des matériaux plus urbains. Elles peuvent accueillir essentiellement des petites entreprises, artisanales, qui achètent un terrain avec un interlocuteur unique, l'intercommunale de développement. Les services (bureaux d'étude, télécoms, restauration, entretien de machines, nettoyage) peuvent aussi être un moyen d'employer les habitants des quartiers. La réglementation wallonne et fédérale en matière d'implantation commerciale est aussi sans doute à revoir.

Un autre des problèmes des quartiers sensibles à résoudre est l'équilibre du partage entre l'espace public et les voitures, en dégagant de l'espace pour des pistes cyclables, des aires de jeux, etc. La mixité sociale et économique au niveau des quartiers sensibles est également importante.

Les habitants doivent-ils absolument travailler dans leur quartier ? La mobilité est peut-être l'une des premières dynamiques à mettre en place. Un diagnostic en termes de services à la personne peut-être très instructif à ce sujet. Un réseau d'échange de services à la personne et d'économie sociale peut être mis en place sans pour autant viser l'autarcie. Une

collaboration plus grande avec le CPAS, par exemple, est aussi importante de sorte à développer des collaborations intersectorielles.

Le redressement d'un quartier se fait sur le long terme. Concernant la participation, un dialogue et un projet concerté au préalable permettent d'éviter de trop nombreuses réunions. La population doit être partenaire du projet général en amont. Les petits projets sont appréciés par les habitants mais une stratégie globale doit permettre de travailler à leur durabilité.

Pour permettre au plus grand nombre de s'exprimer, il est nécessaire de mener un travail ancré dans la durée, notamment en organisant des rencontres par le biais d'associations. Il faut mettre en place une pédagogie de la participation, afin d'apprendre à oser s'exprimer. Or cela ne se fait pas sur le temps d'un petit projet (« *one shot* »), mais bien d'un projet à long terme, en construisant la confiance et en travaillant en amont.

La temporalité propre des quartiers sensibles

Le développement durable est avant tout un ressort pour donner de nouvelles opportunités aux personnes en ayant le moins. Le développement urbain durable doit permettre d'activer les compétences « cachées » de chacun. Il faut prendre en compte les valeurs culturelles et les motivations de chacun pour développer durablement, en particulier dans les quartiers sensibles. La culture a un rôle essentiel dans la planification de l'aménagement du territoire en ce qu'elle relie les habitants. À ce titre, le patrimoine, la diversité et la citoyenneté jouent un rôle capital. Le durable nécessite de partir de l'existant, du vécu des habitants pour aménager des quartiers sensibles.

Concernant la méthodologie du développement urbain durable : il est nécessaire de former des personnes pouvant travailler de façon transversale dans les quartiers sensibles, aussi bien sur les aspects physiques que sociaux. La méthode idéale consisterait à privilégier une réflexion publique en amont, qui définisse des règles s'imposant aux acteurs économiques et sociaux. Cette stratégie serait sans doute plus utile que les projets pilotes qui ne découlent d'aucune consultation. Un autre véritable enjeu se situe dans la régulation par les pouvoirs publics locaux, notamment dans le champ de l'affectation des sols. En effet, les promoteurs privés peuvent affecter les territoires parfois de façon contraire à ce qui a été décidé par la commune.

L'administration communale a un rôle de pivot dans la mise en place du développement urbain durable, en tant que « mémoire » qui dépasse le temps des élections et s'inscrit sur la longue durée. En agissant avec les décideurs et la société civile (constituée en association), elle doit faciliter l'apprentissage collectif, tout en appliquant le principe de subsidiarité afin que l'apprentissage se fasse à l'échelon le plus adapté.

Trois outils existants ont été comparés : les ZIP/QI (Zones d'initiative privilégié/Quartiers d'initiatives) en Wallonie, les contrats de quartier à Bruxelles, les zones identifiées comme

prioritaires par la Politique fédérale des Grandes villes qui finance des équipes dans ces quartiers.

La rénovation urbaine devrait être davantage privilégiée que la revitalisation. Cette dernière repose principalement sur des partenariats privé-public, sur l'investissement immobilier et sur des opérations ponctuelles, rapides, visibles, mais non intégrées. En revanche, la rénovation tisse du lien social, en impliquant la participation citoyenne. Les opérations de revitalisation devraient s'intégrer dans des politiques de rénovation inscrites dans la longue durée.

La différence de temporalité entre le cadre budgétaire des subsides et les objectifs politiques d'une commune pose problème car les administrations ne se vivent pas comme des entreprises. Certains projets annoncés par la Région Wallonne mettent plusieurs années à se mettre en place à cause des procédures et, malgré la bonne volonté des acteurs, on constate une perte de crédibilité. Pour y pallier, dans le cadre d'une initiative de la Politique des grandes villes, un « projet de quartier » a été mis en place, la procédure s'étale sur un an : on part d'un diagnostic et d'une consultation de la population, pour mettre en avant des potentialités du quartier. On identifie également les associations prêtes à s'impliquer et dans quel domaine. Les projets des habitants, élaborés à partir du mois de janvier de l'année, passent devant le collège en juin et sont mis en œuvre de juin à décembre. Ce contrat comporte un volet de fonctionnement et un volet d'investissement pour des projets plus « lourds » avec un délai de trois ans dans ce cas (plaine de jeu, maison de jeunes, etc.). Cela permet aux habitants de voir au moins les petits projets qui se mettent rapidement en œuvre grâce à la subvention de fonctionnement en attendant que les plus gros travaux voient le jour.

L'excès de sollicitation en matière de participation des habitants peut mener à un essoufflement de ceux-ci voire à une indifférence. Le recours aux consultations doit être mesuré, la parole des citoyens respectée, les besoins exprimés doivent être reconnus et validés *in fine* par le politique.

La question de la mobilité des habitants est également à prendre davantage en compte, au sens où des habitants sont plus mobiles qu'autrefois, rendant plus difficile d'intégrer ces personnes dans des actions de long terme et de faire en sorte que les populations socialement faibles s'approprient les politiques.

Cinq types de temporalité ont été listés : **publique** (où le remboursement d'un projet se fait sur le long terme), **privée** (fondée sur le court terme, la revitalisation), **administrative** (la mémoire), celle des **cycles électoraux**, et celle du **développement local** (par exemple, l'intégration d'un marché public). Pour lier ces temporalités, un contrat de développement territorial global est nécessaire. La commune doit jouer le rôle d'« ensembleur ».

2ème atelier : Mobilité urbaine durable, instruments et enjeux

Intervenants :

Pierre COURBE, Chargé de mission Mobilité, Fédération Inter-Environnement Wallonie

Jacques TELLER, Directeur de l'Unité *Local Environment Management Analysis*, Université de Liège

Michel DESTREE, Ingénieur attaché, Département de la stratégie de la mobilité, Service Public de Wallonie

Tom DE SCHUTTER, Directeur du Département d'Études de Développement Territorial, Cellule Mobilité, Union des Villes et Communes de Wallonie

animatrice : **Camille KELBEL**, Chargée de projets Développement Durable, PLS

Des outils au service de la mobilité durable dans les villes et communes wallonnes

De nombreux outils existent aujourd'hui en matière de mobilité durable. Certains, de nature juridico-institutionnelle comme la Charte de Leipzig⁷, doivent ensuite être relayés dans les projets d'aménagements. Les principaux leviers d'action concernent les transports en commun, les modes doux et la gestion du stationnement.

La notion d' « espace urbain partagé » se développe et permet de rompre avec une vision « séparatiste » erronée quant à son application dans les centres-villes ; en termes de mobilité, il s'agit désormais de penser le partage de la chaussée entre modes de transports et avec d'autres aménagements publics, et non plus d'établir systématiquement des voies réservées. L'idée du sens unique limité, permettant aux vélos d'emprunter les sens-interdits a fait son chemin. Les abaissements des limitations de vitesse à 30km/h en ville, les réseaux verts comme celui développé dans le cadre du projet INTERREG VALUE⁸ à Liège, la multiplication des points d'accès au réseau RAVeL⁹ ou encore l'initiative *Rendez-vous sur les sentiers*¹⁰, sont autant de projets de promotion de la mobilité durable en Wallonie.

Concernant les transports en commun, des solutions innovantes existent mais se heurtent au manque d'interlocuteurs et d'antériorité en région wallonne comme en témoigne le projet de train léger à Liège. Les politiques de stationnement, enfin, s'érigent en élément central de la gestion de la mobilité¹¹. Une étude menée en France a démontré que la recherche d'une place de stationnement représentait 1/5^{ème} des déplacements. En plus des possibilités

⁷ Charte de Leipzig sur la ville européenne durable, adoptée lors de la réunion informelle des Ministres des 27 Etats membres de l'UE en charge du Développement urbain et de la Cohésion territoriale, 24-25 mai 2007.

http://www.spidh.org/fileadmin/spidh/Documents_de_reference/Charte_agenda/Charte_Leipzig.pdf

⁸ Le projet VALUE vise à démontrer la valeur économique des infrastructures vertes à l'échelle de la ville et plus largement de la région et de montrer comment cibler les investissements « verts » pour maximiser les bénéfices en termes de compétitivité pour les collectivités de l'Europe du nord-ouest.

⁹ Réseau wallon de voies publiques gérées par la région wallonne et réservées aux usagers lents, c'est-à-dire non motorisés. Ces voies vertes se situent sur des chemins de service le long des voies hydrauliques, des voies de chemin de fer désaffectées et des voiries existantes.

¹⁰ <http://www.sentiers.be/spip.php?article336>

¹¹ Voir à ce propos les travaux de Vincent KAUFMANN :

- JEMELIN C., KAUFMANN V. & al (2007). Inégalités sociales d'accès : quels impacts des politiques locales de transport ?, *Espaces Temps.net*, Textuel, 8 mai 2007. <http://espacestemp.net/document2263.html>
- KAUFMANN V. (2000). *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines. La question du report modal* – Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, 2000.

offertes en termes d'alternatives de transports, notamment par le biais des parkings-relais, s'ouvrent des opportunités non négligeables de libération d'espaces publics ; des espaces utilisables pour développer des lieux de rencontres ou encore des aménagements pour personnes à mobilité réduite, plaçant la dimension sociale au cœur de la problématique de la mobilité.

Outils généralistes, les plans de mobilité sont largement répandus en Wallonie. La démarche positive de mise en relation des acteurs communaux, régionaux, des opérateurs de transports et de la police, accompagnant ces plans, constitue une avancée certaine. Une avancée à nuancer par la subsistance de grandes insuffisances dans la mise en œuvre des plans de mobilité qui manquent crucialement de clarté et de caractère contraignant, bien que ce dernier aspect permette des adaptations nécessaires. Par ailleurs, en Wallonie, plus qu'un manque de financements ou de lacunes règlementaires, la carence concerne les opérateurs au niveau des communes pour mettre en place de tels outils. Une enquête de la fédération Inter-environnement Wallonie, adressée aux 262 communes wallonnes, et intitulée « Ca passe par ma commune¹² », a mis en avant que la moitié des 51 répondants dispose d'un plan communal de mobilité, mais seulement cinq d'entre elles disposent d'un Plan de déplacement d'administration (PDA)¹³ et trois proposent des aides au déplacement pour les employés communaux (remboursement des titres de transport).

La mobilité durable, composante incontournable de l'aménagement urbain

La mise en œuvre de tels outils est à envisager dans le cadre de la problématique plus large de l'aménagement du territoire. Mais la politique de la ville en région wallonne est relativement en retrait, alors que des avancées en Flandre suggèrent la nécessité d'un couplage fort entre politique de la ville et aménagement du territoire. La politique de la ville serait donc un véritable levier de l'aménagement du territoire, dont la gestion de la mobilité est désormais une composante incontournable. Mais il existe d'autres aspects intégrés de la ville durable, notamment la prise en compte du foncier, de l'entretien des voies, etc. En Belgique, la désurbanisation liée à l'étalement urbain s'est avérée particulièrement coûteuse¹⁴. Or, l'étalement urbain constitue bien un défi majeur des politiques de mobilité, mais le modèle de la ville diffuse, pas plus que celui de la ville compacte, n'apporte de solution satisfaisante. Par contre, des pistes permettent d'envisager une baisse des déplacements comme la maîtrise des temps urbains, le rapprochement du salarié de son entreprise / administration ou au contraire le déplacement de l'entreprise vers le salarié, parfois matérialisé en télétravail, ces deux dernières ouvertures répondant aux problèmes posés par des espaces de vie et de travail disjoints.

Les questions de durabilité se concentrent bien sur les centres-villes, objets de ce séminaire, avec nombre de projets portant sur les nouveaux quartiers et le réaménagement urbain dans lesquels la mobilité a nécessairement un rôle à jouer. Mais si ces projets s'adressaient selon

¹² <http://www.capasseparmacommune.be/>

¹³ Les PDA visent à décliner au niveau des employeurs publics les principes du Plan des Déplacements Urbains (PDU) dont l'organisation des transports des personnes.

¹⁴ DE KEERSMAECKER M.-L., HALLEUX J.-M., LAMBOTTE J.-M. & al (2002). *Les coûts de la désurbanisation*, coll. Etudes et documents, CPDT 1, Ministère de la Région wallonne, DGATLP, 133 p.

les intervenants plutôt aux populations favorisées, comme en témoigne l'exemple de Freiburg (quartier Vauban), les populations défavorisées sont désormais au centre des préoccupations de l'aménagement des villes en Wallonie (projet INTERREG SUN¹⁵).

La prise en compte de la dimension sociale dans la gestion de la mobilité durable

La mobilité est avant tout un fait culturel, fortement lié aux habitudes des populations mais aussi à des données géographiques comme le relief. Pourtant, cette mobilité « *inscrite dans nos gènes culturels* » peut largement être remise en question. Cet atelier a en particulier été l'occasion d'aborder la force de l'exemple des pouvoirs publics et des élus dans les comportements face à la mobilité. Les pratiques actuelles venant du « haut » contribuent largement à la dévalorisation culturelle des transports alternatifs à la voiture.

La dimension sociale du développement durable prend toute sa signification dans la problématique de la mobilité durable, à armes égales avec les piliers environnemental et économique. Le thème des inégalités environnementales doit y être envisagé en tant que vecteur de renforcement des inégalités sociales. En termes de mobilité, cela se traduit par la question sociale de l'accessibilité, en lien avec le développement de modes de transports peu polluants, typiquement les transports en commun. La question sociale de l'aménagement urbain durable se pose ainsi pour les populations des classes moyennes ou inférieures qui se sont localisées dans les banlieues. Reflétant un manque certain d'accessibilité, des problèmes sont apparus avec l'augmentation des prix du pétrole. Par ailleurs, des cartes d'accessibilité¹⁶ ont été développées afin d'établir dans quelle mesure les différents services sont accessibles par les différents modes de transport en fonction de la localisation. La mobilité associe bien handicaps sociaux et environnementaux. La question économique de l'aménagement territorial durable s'est quant à elle posée en des termes concrets avec la mise en place des zones d'aménagement communales concertées ; un travail sur la localisation et le choix des terrains adéquats en Wallonie a été nécessaire pour ces nouvelles zones d'activités économiques, prenant en compte les questions de déplacements.

¹⁵ <http://www.lemma.ulg.ac.be/research/SUN/index.php>

¹⁶ Outil d'aide à la décision en matière d'aménagement du territoire créé par une équipe de chercheurs de la CPDT.

3ème atelier : Formation des acteurs d'une ville durable

Intervenants :

Philippe HANOCQ, Professeur, Centre de Recherche en Aménagement et Urbanisme, Université de Liège,

Jean-Luc CALONGER, Président, Association du Management de Centre-Ville,

Jean-François HERZ, Directeur, Formeville, Association des Nouveaux Métiers de la Ville.

animateur : **Thomas BOUVIER**, Chercheur, PLS

Vue la complexité des concepts de développement durable et de celui de phénomène urbain, former les acteurs de la ville à un aménagement urbain durable n'est-il pas une tâche insurmontable ? Le développement urbain durable appelle en effet à concilier plus que jamais le développement économique, la cohésion sociale et la protection de l'environnement, dans un espace urbain multiforme, en gérant toutes les tensions que cela implique. Pour produire des villes économiquement viables, socialement acceptables et environnementalement désirables, il y a lieu de développer des métiers d'ensembliers ou de facilitateurs susceptibles d'intégrer les visions et/ou les exigences des différents acteurs économiques, sociaux et politiques.

Au niveau universitaire, les enseignements se diversifient et jouent sur une pluralité des approches du phénomène urbain permettant l'émergence de tels métiers. La recherche permet de développer de nouveaux outils plus performants de connaissance et de gestion des impacts de l'activité urbaine sur la soutenabilité. Aux côtés de l'enseignement et de la recherche, des formations basées sur une pédagogie du projet se développent, par exemple via des structures comme la « *Conférence Permanente du Développement Territorial* »¹⁷ qui proposent des formations intégrées aux conseillers en aménagement du territoire dans le cadre d'une convention cadre avec la Région wallonne.

Sur le terrain, les parties concernées par la gestion urbaine sont multiples : élus, fonctionnaires, banques, sociétés immobilières, associations, etc. Face à cette complexité, les gestionnaires de centre-ville doivent être formés à l'interaction avec les différents types de publics, afin de les convaincre d'un aménagement prenant en compte l'ensemble des valeurs (économique, culturelle, sociale, etc.) de la zone concernée. De manière générale, les professionnels de la ville sont de plus en plus souvent de bons techniciens dans leur domaine (ingénieurs, urbanistes, conseillers en énergie, architecte, etc.). Ils ne sont pas encore suffisamment formés à être ces ensembliers capables de communiquer, d'analyser des rapports de forces politiques, de négocier afin de convaincre les différentes parties prenantes d'un quartier de monter des projets intégrés à la fois respectueux de l'environnement et de la cohésion sociale, et favorables au développement économique.

Pour assurer la durabilité des projets urbains, il s'avère en outre essentiel d'inclure tous les acteurs participant aux processus de développement, via, par exemple, des partenariats

¹⁷ La CPDT est une structure qui fédère les trois académies universitaires en communauté française (Bruxelles, Louvain la Neuve, Liège). La région wallonne octroie à certaines conditions des subventions aux communes pour l'engagement de conseillers en aménagement. La subvention est liée à la participation de ces conseillers à des formations continuées reconnues par le pouvoir subsidiant.

publics-privés, de sorte que ces projets ne s'arrêtent pas brutalement en cas de cessation des subsides publics. Pour la réussite des partenariats publics-privés, chacun des partenaires doit être en mesure de comprendre les intérêts des autres. Il est par conséquent nécessaire de les faire se rencontrer afin qu'ils apprennent à travailler ensemble.

Des problèmes se posent également quant à la prise en compte effective des trois piliers (économique, environnemental et social) du développement durable dans les projets urbains. Il convient notamment de constater que la dimension environnementale est souvent laissée de côté. En règle générale, une commune se préoccupe en priorité de créer de l'emploi sur son territoire. Elle peut donner son feu vert à la construction d'un centre commercial sans nécessairement se soucier des conséquences environnementales. Le volet « cohésion sociale » du développement durable ne doit pas non plus être oublié. Par exemple, les emplois tertiaires générés par l'installation d'activités bancaires, s'ils peuvent avoir un impact économique fort, ne sont pas accessibles à une population peu qualifiée. Les nouveaux métiers de la ville, tels que les stewards urbains, les éducateurs de rue, constituent à cet égard un enjeu de taille. Tout en créant des emplois accessibles à des personnes peu qualifiées, ils contribuent à la cohésion sociale du quartier. Beaucoup de ces emplois ont en outre un lien avec la protection de l'environnement. On peut par exemple penser aux postes d'entretien des zones vertes ou de sensibilisation au recyclage. Former les acteurs de la ville durable, c'est aussi la formation à ces métiers émergents contribuant à rendre les villes plus durables.

La problématique de l'articulation des différents temps et espaces urbains (de travail, de loisir, de commerce, de logement, etc.) doit aussi être prise en compte par les acteurs de la ville, dans la mesure où elle fait partie intégrante d'un développement durable. Ainsi, la construction de complexes de logements passifs ne constitue pas seulement un aboutissement en termes énergétiques. Elle comporte aussi des enjeux liés à l'intégration de ces logements dans le tissu urbain, à la continuité de ces nouveaux quartiers avec les anciens, et à la bonne articulation des temps urbains (temps de travail, d'éducation, de loisir, par exemple) afin notamment de limiter les déplacements et de renforcer la mixité et la cohésion sociale.

Sur la réponse à ces enjeux, le citoyen a un rôle essentiel à jouer. Or, lorsqu'on parle des acteurs de la ville, on sous-entend en général « les professionnels de la ville », oubliant par là-même que les citoyens sont eux aussi des acteurs de leur territoire. Le manque de consultation des habitants fait partie des faiblesses de beaucoup de projets urbanistiques. Il conduit à l'identification faussée des besoins. La durée de ces consultations citoyennes est souvent jugée trop longue, alors même que certains projets produiront des effets substantiels sur la ville et ses habitants pendant plusieurs décennies. À cet égard, un projet urbanistique idéal s'articulerait en trois temps : 1. l'expression d'un besoin ou d'une attente qui puisse être relayée par le politique. 2. La formalisation d'un projet par un ensemble d'opérateurs spécifiques publics ou privés (en quelque sorte les « professionnels » du projet). 3. validation démocratique du projet par les usagers, c'est-à-dire la collectivité dans laquelle ce projet s'insère.

Table ronde de clôture : Financements européens pour le développement de la ville durable

Intervenants :

Jean-Luc CALONGER, Vice-Président, Town Center Management Network,
Maria Elena BRAGAGLIA, Chargée de Projet, European Regeneration Area Network,
Yanina GUIDOUM, Coordinatrice, MILE – Urbact Thematic Network,
Christine LETON, Attachée, Wallonie-Bruxelles International,
Christophe DENEVE, Responsable de projet, Ville de Mouscron.

animateur : **Denis STOKKINK**, Président, PLS

Plusieurs instruments de la politique européenne de développement durable sont mobilisables par les villes. Il peut s'agir de Fonds structurels, d'outils financiers sectoriels, de programmes transsectoriels ou d'autres programmes de financement.

En ce qui concerne les fonds structurels, le FEDER (Fonds Européen de Développement Régional) finance le programme INTERREG IV dans le cadre de l'objectif de coopération territoriale qui vise la stimulation d'un développement équilibré et durable du territoire européen. L'exemple du projet remporté lors de la programmation budgétaire 2000-2006 par un partenariat de villes dont celle de Mouscron en Région Wallonne intitulé Sus-Cit Interreg IIIB (Sustainable cities) a été évoqué¹⁸.

Le FEDER finance aussi le programme URBACT II qui a pour objectif de favoriser l'échange d'expériences entre les villes européennes, d'en tirer des leçons et de diffuser les connaissances acquises en matière de développement urbain durable. Un appel à projets pour la création de 12 nouveaux Réseaux thématiques et de 3 nouveaux Groupes de travail est ouvert jusqu'au 25 septembre 2009¹⁹. Cet appel a pour objectif de soutenir les villes européennes dans la gestion des deux défis majeurs actuels à savoir la crise économique et ses conséquences ainsi que le changement climatique et ses effets. Toutes les propositions de projet doivent se référer à l'un ou les deux de ses défis. De plus, les propositions de projet doivent porter sur l'une des 16 thématiques prioritaires définies pour cet appel. Wallonie-Bruxelles International accompagne les communes et villes wallonnes et bruxelloises dans la réponse à cet appel à propositions²⁰.

Les programmes de la DG Environnement cofinancent des actions concrètes en faveur de l'environnement : développement de la politique et de la législation communautaire en matière d'environnement et de développement durable. LIFE+ est un bon exemple d'outil financier sectoriel. Deux de ses priorités concernent l'environnement et l'éco-innovation. À titre d'indication, pour la programmation budgétaire 2007-2013, c'est un budget de 2 milliards d'euros qui avait été réservé à cette action. Un appel à propositions se clôturera le 15 septembre 2009, il est ouvert à différents types de structures²¹.

¹⁸ <http://www.sus-cit.org/web/investissements-suscit-mouscron.cfm>

¹⁹ [http://urbact.eu/fr/actualites-appels-doffres/news-events-urbact/actualitac-seule/article/2nd-call-for-proposals-for-the-creation-of-thematic-networks-and-working-groups-now-open.html?tx_ttnews\[backPid\]=46&cHash=c1f49a049d](http://urbact.eu/fr/actualites-appels-doffres/news-events-urbact/actualitac-seule/article/2nd-call-for-proposals-for-the-creation-of-thematic-networks-and-working-groups-now-open.html?tx_ttnews[backPid]=46&cHash=c1f49a049d)

²⁰ http://www.wbi.be/cgi/bin3/render.cgi?id=0050178_matrice&ln=ln1&userid=&rubr=inst+ue

²¹ <http://ec.europa.eu/environment/life/funding/lifeplus.htm>

Il ne faut pas éluder certains programmes au titre qu'ils ne sont pas centrés sur l'environnement tels que le programme Leonardo da Vinci qui permet de financer des actions d'éducation et de formation à l'environnement.

Concernant les programmes transsectoriels, il existe des programmes de soutien à la recherche tels que le 7^{ème} PCRD (Programme Cadre de Recherche et Développement). Il requiert de solides partenariats et des compétences scientifiques dans la thématique traitée. Il comprend plusieurs volets intitulés '*Cooperation*', '*People*', '*Ideas*', '*Capacities*'. Dans le volet coopération, une priorité énergie permet, par exemple, de monter le projet CONCERTO III²² dans le secteur de l'éco-quartier et de la coopération entre les villes de l'UE. Toujours au sein du même volet, la priorité « Environnement » représente une autre porte d'entrée supplémentaire.

Plus pointus et moins répandus, les démonstrations et projets-pilotes permettent de financer des expérimentations pour des dispositifs qui n'ont pas encore été validés. Le Programme CIP (Compétitivité & Innovation) propose un sous programme sur l'efficacité énergétique nommé EIE2 (Energie Intelligente Europe). Pour la période 2007-2013, 727 millions ont été alloués à ce sous-programme. Le taux de cofinancement peut s'élever jusqu'à 75% des coûts éligibles. Les objectifs opérationnels sont la mise en place de politiques et stratégies européennes, la transformation du marché, le changement des comportements, l'accès au capital & la formation des gens.

D'autres sous-programmes de CIP concernent les bâtiments et produits et l'utilisation rationnelle de l'énergie (SAVE), les énergies nouvelles, renouvelables et alternatives (ALTENER), les transports (STEER) ou encore les technologies de l'Information et de la Communication et la diffusion des bonnes pratiques énergétiques au plus grand nombre de citoyens et professionnels.

L'initiative Jessica (Alliance européenne d'appui aux investissements durables en zone urbaine) fait l'objet d'une coopération entre la Commission européenne, le groupe de la Banque européenne d'investissement et d'autres institutions financières internationales. Elle aide les organismes publics à s'associer à des partenaires, notamment des entreprises privées, pour créer des fonds qui soutiendront les projets de rénovation et de développement urbains.

Dans le contexte wallon d'un maillage de petites et moyennes villes, les ressources limitées aussi bien humaines que matérielles ou financières des administrations semblent difficile à accorder avec les nombreuses exigences et contraintes des financements européens.

La durabilité des financements européens a été questionnée, les participants ont réfléchi à la manière de pérenniser un dispositif afin notamment de ne pas perdre les compétences développées et centralisées lors d'un projet. Une bonne pratique a été rapportée par la ville de Visé qui a financé un poste de coordination avec le partenaire du réseau mis en place

²² <http://concertoplus.eu/>

grâce à un financement européen afin de capitaliser les résultats du projet européen terminé et déterminer des sujets de collaboration future.

La question du partenaire idéal pour un projet de grande envergure de développement durable urbain a été soulevée. Plusieurs réponses ont été apportées telles que la nécessité pour les autorités publiques locales de se rapprocher des associations et entreprises de leur territoire afin de diversifier les compétences et de lever des cofinancements locaux qui pourront assurer la continuité du projet une fois les subsides européens arrivés à terme. De plus, il a été fortement recommandé de se faire accompagner par des consultants ou réseaux thématiques ayant développé une expertise à la fois technique de la matière ainsi qu'une expertise en montage de projets européens.

On constate une méconnaissance des administrations communales concernant leur droit à bénéficier de fonds structurels ou autres programmes d'action communautaire. Les projets européens sont pourtant une formidable occasion de porter les intérêts d'une ville au niveau européen. La participation à un réseau européen de villes peut attirer plus de considérations de la part des autorités nationales. Le montage et le développement de projets cofinancés par les institutions communautaires sont des sources d'apprentissage intarissables qui permettent de confronter les méthodes de travail d'un service communal à celles d'autres villes.

Pour de plus amples informations, n'hésitez pas à consulter le site internet de
Pour la Solidarité www.pourlasolidarite.eu
Ou nous contacter à l'adresse : info@pourlasolidarite.eu

Ce projet a été financé avec le soutien de la Commission européenne. Cette publication n'engage que son auteur et la Commission n'est pas responsable de l'usage qui pourrait être fait des informations qui y sont contenues.



Avec le soutien du Ministre Wallon de l'économie et de l'emploi.

