



Approche sociologique de l'habitat périurbain

TRAVAIL DE FIN D'ÉTUDES RÉALISÉ EN VUE DE L'OBTENTION DU GRADE DE MASTER EN INGÉNIEUR CIVIL ARCHITECTE

Charlotte Pierson - Année académique 2010/2011 - Promotrice : Sigrid Reiter

Approche sociologique de l'habitat périurbain

Travail de fin d'études réalisé en vue de l'obtention du grade de master en Ingénieur Civil Architecte par Charlotte Pierson

Année académique 2010 - 2011

Promotrice : Sigrid Reiter

Membres du Jury: Pierre Leclercq
Anne-Françoise Marique
Marie Roosen
Jacques Teller

Remerciements

Au terme de cette recherche, je tiens à remercier...

Les membres de mon jury:

Madame Sigrid Reiter, promotrice de ce travail de fin d'études, pour sa grande disponibilité, ses relectures attentives, ses conseils et son soutien permanent,

Madame Marie Roosen, pour son expérience, le temps qu'elle m'a accordé et les conseils judicieux qu'elle m'a prodigués,

Madame Anne-Françoise Marique et Monsieur Jacques Teller, qui m'ont orientée dans mes recherches,

Les personnes qui ont répondu avec enthousiasme à l'enquête et sans qui je n'aurais pu réaliser ce travail,

Ma famille et mes amis pour leur intérêt, leur soutien et leurs encouragements.

TABLE DES MATIÈRES

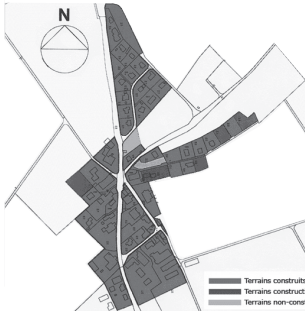
1. INTRODUCTION.....	4
2. ETAT DE L'ART	7
2.1. INTRODUCTION	8
2.2. DÉFINITION DU CONCEPT «PÉRIURBANISATION».....	8
2.3. HISTORIQUE.....	10
2.4. FACTEURS MOTEURS DE L'ÉTALEMENT URBAIN.....	12
2.4.1.Choix résidentiels des ménages	12
2.4.2.La mobilité.....	14
2.4.3.Modes de mise en place de l'urbanisation.....	19
2.4.4.Dévalorisation des centres urbains	22
2.4.5.Coûts de la désurbanisation.....	23
2.4.6.Impacts environnementaux	24
2.4.7.Avantages du milieu périurbain	25
2.5. POLITIQUE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	27
2.5.1.Comment contrôler l'étalement urbain en Wallonie grâce aux outils de la politique de l'aménagement du territoire.....	27
2.5.2.Surdimensionnement du plan de secteur	29
2.5.3.L'influence des marchés fonciers et immobiliers.....	30
2.5.4.Politique du logement	34
2.6. COMPARAISON AVEC LA POLITIQUE URBAINE DES PAYS-BAS	38
2.6.1.Belgique - Pays-Bas	38
2.7. PISTES DE RÉFLEXIONS POUR UN MEILLEUR CONTRÔLE DE L'ÉTALEMENT URBAIN	44
2.7.1.Amélioration des outils urbanistiques.....	44
2.7.2.Opérations à mener en Région Wallonne.....	45
2.8. CONCLUSION	51
3. MÉTHODOLOGIE.....	52

3.1. INTRODUCTION.....	53
3.2. OBJECTIF ET PROCÉDURE	53
3.2.1.Population interrogée.....	53
3.2.2.Technique de collecte et réalisation du questionnaire	54
3.2.3.Traitement des données.....	57
3.2.4.Critiques de la méthode et du questionnaire.....	60
4. PRINCIPAUX RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE	61
4.1. INTRODUCTION.....	62
4.1.1.Les limites de la recherche.....	62
4.1.2.Organisation du chapitre	62
4.2. IDENTIFICATION DE LA POPULATION SONDEE	63
4.2.1.Caractéristiques socio-culturelles	63
4.2.2.Autres caractéristiques.....	65
4.3. TENDANCES GÉNÉRALES.....	67
4.3.1.Analyse du profil de la population.....	67
4.3.2.Questions portant sur les critères de choix retenus lors de la recherche d'un lieu résidentiel.....	68
4.3.3.Questions concernant les propositions d'actions à mener en urbanisme dans l'optique d'une amélioration du cadre de vie en Wallonie.....	75
4.3.4.Questions ouvertes	77
4.3.5.Les faiblesses	80
4.3.6.Rénovations	85
4.4. ANALYSES CROISÉES	93
4.4.1.Analyse par zone de résidence	93
4.4.2.Analyse par zone de résidence «permanente».....	102
4.4.3.Analyse par composition du ménage.....	105
4.4.4.Analyse par tranche d'âges.....	112
4.4.5.Analyse par niveau d'études	121
4.4.6.Conclusions des analyses croisées.....	123

4.5. CONCLUSIONS GÉNÉRALES DE L'ENQUÊTE	124
5. CONCLUSION	126
6. BIBLIOGRAPHIE.....	129
7. ANNEXES.....	133



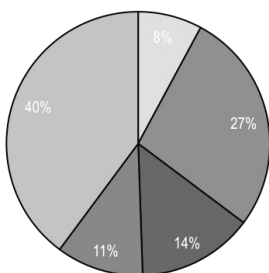
Introduction



Etat de l'art



Méthodologie



Principaux résultats
de l'enquête



Conclusion

«Habiter est le trait fondamental de l'être»

Martin Heidegger,
extrait de «Etre et Temps», 1927.

Arrêtons-nous un instant sur le mot «habiter». La notion est intimement liée au fait d'exister, d'être là, situé, localisé, mais aussi intégré dans une communauté, à un temps donné. Habiter se traduit donc dans un rapport au temps et à l'espace. *«L'habiter est un rapport d'appropriation de l'espace pour en faire son projet de territoire»*. (Hanin Y., 2010).

Poursuivons avec Heidegger qui distingue quatre dimensions de l'habiter.

La première dimension constitue un point de départ: la délimitation d'un espace en tant que territoire appropriable. L'appartenance à un lieu est le socle de l'habiter.

La deuxième dimension implique les exigences d'organisation et de structuration liées à l'habiter. Il s'agit d'une part de concrétiser le projet d'habiter en recourant aux plans de l'Architecte: nous sommes dans le domaine de l'organisation domestique. D'autre part, à l'échelle collective, c'est à la maîtrise et au respect de la nature et de la ville que l'Urbaniste tente de contribuer.

La troisième dimension traduit les personnalisations de l'habiter. La maison est le reflet de soi-même. Il s'agit de la marquer de son empreinte. A plus grande échelle, deux facteurs personnalisent l'habiter belge: la maison individuelle et la mobilité quotidienne. L'habiter devient alors dispersé entre de multiples lieux, rompant les codes d'organisation et de structuration établis par l'Urbaniste. C'est à ce moment précis qu'intervient le mot «périurbain». Or, avec la périurbanisation, le rôle de la ville en tant que catalyseur de l'urbanité et des contacts semble remis en cause. L'éclatement de l'habiter, traduit par le développement de zones pavillonnaires monofonctionnelles, entraîne des modes de vie qui perdent le caractère «urbain» lié au frottement, au côtoiement et au mélange social (Charmes E., 2006).

Enfin, la quatrième dimension tend à inscrire l'habiter dans le temps. Il s'agit d'adapter l'habitat à l'évolution des désirs et des besoins, de réinventer en permanence et de tracer de nouvelles perspectives...

Les éléments appartenant au mécanisme de dispersion des villes et de ses principes fondateurs font l'objet de la première partie de ce travail: «l'Etat de l'art». Au sein de ce chapitre, nous insistons également sur le contexte local wallon en termes de politique de l'Aménagement du Territoire et d'outils urbanistiques destinés à contrôler le phénomène d'étalement urbain, et sur les éventuelles orientations à suivre en vue d'améliorer les tendances actuelles. Ces constats sont notamment mis en parallèle avec la politique urbaine d'un pays qui s'illustre dans la maîtrise de la désurbanisation: les Pays-Bas.

Parmi les facteurs moteurs de la désurbanisation développés dans le premier chapitre, les aspirations de la population occupent une place importante. Comprendre ce qui attire dans le périurbain, c'est pouvoir accéder aux sources de l'étalement urbain. La suite du travail tente donc d'approfondir ces tendances en tenant compte de l'avis et des comportements des ménages face à ce phénomène, afin d'affiner et de cibler les solutions à envisager en vue de diminuer l'utilisation excessive du sol.

Une enquête par questionnaire a été effectuée auprès de 480 individus résidant principalement en Région wallonne. La deuxième partie traite de la méthodologie employée aussi bien dans la réalisation de l'enquête que dans l'analyse des données récoltées.

Les principaux résultats de l'enquête sont exposés dans la troisième partie de ce travail. Ils traduisent les tendances générales de la population interrogée ainsi que le profil de ces individus en termes d'habitat et de localisation. Les thèmes abordés sont les critères de choix retenus lors de la recherche d'un lieu résidentiel et les possibilités d'amélioration du cadre de vie en Wallonie.

A la suite de ces résultats globaux, des analyses tenant compte de certains paramètres affineront les tendances d'ensemble. Ces paramètres ont été sélectionnés sur base des informations relevées lors de l'enquête et des potentialités entrevues durant l'analyse générale. Les particularités issues de ces données sont mises en évidence. Enfin, les résultats généraux sont synthétisés à la fin du chapitre.



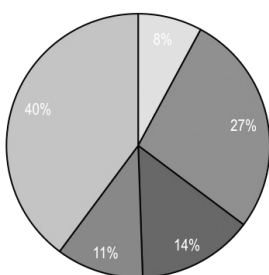
Introduction



Etat de l'art



Méthodologie



Principaux résultats
de l'enquête



Conclusion

2.1. INTRODUCTION

Dans un premier temps, nous tentons de tracer les contours du concept de la périurbanisation, afin de cerner le domaine d'étude de ce travail. Les différents facteurs participant à ce processus sont abordés et développés par thème.

Ensuite, nous parcourons les éléments de la politique de l'Aménagement du Territoire qui influencent l'étalement urbain. Nous cherchons à comprendre les dysfonctionnements de ce système, afin de détecter les points à améliorer.

Une comparaison avec la politique urbaine des Pays-Bas illustre un système de contrôle efficace de la désurbanisation, et permet de situer les divergences entre la Belgique et la Hollande, et ainsi de prendre conscience des alternatives existantes.

Enfin, à partir des données récoltées et exposées dans les chapitres précédents, nous élaborons des pistes de réflexion pour tenter de contrôler au mieux l'étalement urbain.

2.2. DÉFINITION DU CONCEPT «PÉRIURBANISATION»

L'étalement urbain est une question de société au centre des débats en Europe et à l'étranger. Reconnu dès les années 70 par deux auteurs français urbaniste et économiste, Gérard Bauer et Jean-Michel Roux, ce phénomène d'imbrication des espaces ruraux et des zones urbanisées fut qualifié de «rurbanisation», caractérisant ainsi les extensions disséminées engendrées dans un vaste rayon de la ville, matérialisées par des maisons individuelles, des lotissements, et de «nouveaux villages» (G. Bauer et J.-M. Roux, 1976). Depuis, une abondante production d'ouvrages traitant le sujet a vu le jour, reflétant les clivages entre «les pro et les anti» de la périurbanisation. (Orfeuil J.-P., 2004).

«Les différents néologismes qui sont apparus dans la littérature témoignent de l'existence de ces nouvelles formes urbaines. On parle ainsi de ville diffuse, ville étalée, ville émergente, entre-ville. Autant de termes qui mettent en évidence le fait que l'opposition entre la ville et la campagne s'est estompée et qu'elle a été remplacée par un continuum urbain-rural.» (Rérat P., 2006).

De nombreux termes sont ainsi employés afin de désigner cette réalité complexe: *périurbanisation, étalement urbain, suburbanisation,...* La signification de ces mots reste pourtant très vague. Ils sont absents des bons dictionnaires de la langue française, ainsi que du dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement de F. Choay et P. Merlin (2000).

En wallonie, le SDER¹ regroupe grossièrement ces mots en trois catégories :

- De façon générale, concernant la dissémination des fonctions et des populations dans l'espace : *désurbanisation, dispersion de l'habitat, des fonctions;*
- Plus particulièrement, sur le plan de l'extension (diluée) des villes : *périurbanisation, exurbanisation, étalement des villes;*
- Plus particulièrement, sur le plan de l'urbanisation (diffuse) de la campagne : *rurbanisation, mitage de l'espace rural (le terme "mitage" met particulièrement l'accent sur l'éparpillement).*

¹ Le Schéma de développement de l'espace régional est un instrument de conception de l'aménagement du territoire wallon. Cet outil est abordé dans la section 2.4.1. de ce travail.

Afin de saisir le concept global de «l'étalement des villes», nous allons nous reporter aux théories d'auteurs qui se sont déjà penchés sur la question.

De manière générale, l'étalement urbain fait référence au phénomène de croissance de l'espace urbanisé de manière peu contrôlée. Le résultat qui en découle est un tissu urbain très lâche. Cette définition induit une dépendance entre l'étalement et un pôle urbain (Pulliat G., 2007). Ce développement est *«inégal, clairsemé, perlé, avec une tendance à la discontinuité»* (Bouvier T., 2009).

Puisque l'urbanisation peut être définie comme un *«processus d'agglomération spatiale»* (Berry, 1976), la désurbanisation serait liée à la *«déconcentration des populations et des activités. Cette déconcentration se fait soit par desserrement ou mouvement du centre de l'agglomération vers la périphérie, soit par décentralisation ou mouvement d'une ville ou d'une région vers une autre»* (De Keersmaecker M.-L., 2004). Il s'agit d'un phénomène engendrant des modifications des caractéristiques fonctionnelles et morphologiques des tissus et des paysages urbains existants.

De plus, *«le milieu périurbain est à la fois le produit et le vecteur d'une mise à l'écart vis-à-vis de ce qui forme traditionnellement la trame de l'espace public conventionnel: le côtoiement de personnes inconnues, le frottement entre populations issues de classes sociales différentes, la rencontre des différents groupes culturels que rassemble inévitablement la ville contemporaine. Il permet, plutôt qu'il n'induit, une plus grande distance sociale entre différents groupes partageant un certain nombre de valeurs et des ressources sociales, économiques, culturelles. D'aucuns défendent aujourd'hui que cette ségrégation n'est pas problématique, dans la mesure où elle est liée de manière intemporelle au fait urbain»* (Teller J., 2009).

Enfin, dans son livre «Les périurbains de Paris» (2004), M. Berger suggère qu'il n'y a pas qu'une seule urbanisation, mais plusieurs, avec des caractéristiques variables. De même, l'espace périurbain est fragmenté en différents agencements d'espaces aux fonctions diverses, dont l'hétérogénéité est bien présente, malgré une faible densité et un éloignement du centre, communs à chacune de ces zones.



Figure 0: Photo aérienne d'un quartier périurbain à Ans, domaine des Waroux, en Région wallonne (urbAgora, 2010)

2.3. HISTORIQUE

Les villes sont depuis toujours les centres de l'émancipation sociale, du développement économique et des changements culturels de notre société. Elles constituent le lieu du «vouloir vivre ensemble», l'un des principes fondamentaux de l'agglomération humaine. Historiquement, c'est pour produire un agencement géométrique permettant simultanément la maximisation des interactions quotidiennes et la minimisation des déplacements que les hommes ont choisi de se concentrer, de «s'agglomérer». L'urbanité est ainsi fondée sur la coexistence d'agents sociaux, culturels, fonctionnels, ainsi que sur la diversité et la densité de la ville (Reiter S., 2009).

Les sociétés occidentales n'ont cessé de se transformer par le biais de l'évolution continue de ces agents, mais aussi de la manière de penser et d'agir, des sciences et techniques, des formes de la démocratie,... Cette transformation n'est cependant pas un processus continu et est rythmée par des phases, qui peuvent être associées à trois grandes étapes, marquant trois époques de l'Histoire. A chacune de ces époques correspondent des formes d'organisation propres, des principes et des modes de pensée, de conception, de création et d'aménagement des territoires. D'un point de vue urbanistique, la construction et le fonctionnement des villes, le rôle de leurs acteurs, les représentations de la société n'ont pas pu non plus échapper aux bouleversements dus à la modernisation du monde occidental (Ascher F., 2001). La ville a ainsi connu au fil du temps une succession de processus territoriaux engendrant une «métamorphose de l'urbain» (Rérat P., 2006).

- PREMIÈRE RÉVOLUTION URBAINE: LA VILLE DE LA RENAISSANCE ET DES TEMPS MODERNES

La ville médiévale fait place à une ville classique. Celle-ci exprime la première dilatation des territoires, l'autonomie croissante des individus composant la société et le développement de la science et des techniques (Ascher F., 2001). Elle symbolise l'épanouissement de l'humanité renaissante.

- DEUXIÈME RÉVOLUTION URBAINE: LA VILLE DE LA RÉVOLUTION INDUSTRIELLE

Arrive ensuite la seconde révolution de la société occidentale, qui consiste en une révolution agricole, et ensuite industrielle. Ce double processus donne lieu à un grand développement démographique en ville, provoquant une «croissance spatiale accélérée» (Ascher F., 2001).

Initialement, les caractéristiques des villes du régime industriel sont la densité, la compacité et la juxtaposition des fonctions. Elles forment des unités indépendantes en termes «d'espace de vie» (travail, consommation, résidence) et présentent une proximité spatiale évidente, puisque les modes de déplacements de l'époque sont lents : à pied, à vélo et en voiture attelée. Les distances restent donc faibles (Rérat P., 2006). La croissance urbaine se limite aux frontières d'un seul espace : la ville. Cela correspond à la phase d'urbanisation.

Lentement, se met en place une adaptation de la ville aux exigences de croissance et de fonctionnement, principalement au niveau de la production et de la consommation. Un large maillage de réseaux de circulation, et principalement du chemin de fer, apparaît à cette époque. Ensuite, dès le XIXe siècle, la ville s'engage clairement dans cette nouvelle bifurcation, notamment avec l'avancée des théories hygiénistes préconisant une plus faible densité afin de contrer les pollutions de l'air des industries. Ce mouvement s'accompagne des premières formes de transports en commun, augmentant la mobilité de la population. La ville déborde sur les

communes adjacentes, et engendre la création d'agglomérations regroupant plusieurs entités «morphologiquement continues». Il s'agit de l'une des grandes mutations de la ville traditionnelle.

Au début du XXe siècle, la société tend de plus en plus vers une planification rationnelle urbaine, des zonages monofonctionnels et une spécialisation, traduisant une tendance à la production et la consommation de masse. A la tête de ces évolutions de l'urbanisme se retrouvent les plus grandes figures de l'histoire urbanistique et architecturale, tels que Le Corbusier, Sitte, Haussmann... C'est durant cette période que l'automobile intervient. La «ville de l'automobile» se développe durant l'entre-deux guerres et l'usage de véhicules motorisés explose après 1950. C'est le moyen de transport incontournable de l'époque (P. Hanocq, 2010), et son influence va se faire ressentir au niveau des modes de vie dans les années suivantes. Cette époque voit apparaître les premiers quartiers monofonctionnels en périphéries urbaines.

- TROISIÈME RÉVOLUTION URBAINE: LA RÉGION MÉTROPOLITAINE

Les changements rencontrés annoncent une nouvelle phase dans le processus de révolution urbaine et mènent à un nouvel espace appelé «métropolitain» (Da Cunah A., 2003). Cette région métropolitaine est une *«figure extensive de la forme urbaine qui tend à supplanter dans les faits la ville telle qu'elle est ancrée dans l'imaginaire européen. Il s'agit d'un système complexe, un «patckwork» géographiquement indéfini, en constante mutation et que l'on peut donc difficilement appréhender comme un tout homogène»* (Hanocq P., 2010).

La transition entre le régime d'urbanisation industriel et le régime métropolitain, induisant tous deux des formes urbaines et des modes de fonctionnement respectifs, a ainsi engendré les mutations morphologiques de la ville contemporaine (Rérat P., 2006). Elle est caractérisée par une triple fragmentation:

- *« Une fragmentation spatiale qui se marque par une distanciation (ou un découplage) entre les origines et des destinations de plus en plus diverses et aléatoires ;*
 - *Une fragmentation fonctionnelle qui consiste en une démultiplication des activités effectivement ou potentiellement servies par un système de déplacement performant ;*
 - *Une fragmentation temporelle qui résulte de la dérégulation des cycles classiques d'activités et de repos »* (P. Hanocq, 2010).
- LA SOCIÉTÉ CONTEMPORAINE

De nouvelles attitudes, de nouveaux projets et modes de pensée pour l'avenir ont commencé à émerger ces derniers temps. La troisième révolution urbaine participant au développement des régions métropolitaines s'est mise en branle depuis plusieurs années déjà. Empruntons à Yves Chalas et Geneviève Dubois-Taine (1997) l'expression suivante, afin de décrire ce que aujourd'hui nous percevons de la ville : *«La ville émergente se dessine peu à peu sous nos yeux, mais nous ne savons pas la reconnaître. Comme au temps de la Renaissance, comme au début de l'aire industrielle, nous nous trouvons vraisemblablement à un moment charnière où seuls quelques signes précurseurs de ce qui va advenir peuvent être détectés».*

2.4. FACTEURS MOTEURS DE L'ÉTALEMENT URBAIN

Expliquer le processus d'éclatement de l'urbanisation Wallonne nécessite de considérer une multiplicité de facteurs, participant avec plus ou moins d'ampleur au phénomène. Ces facteurs mêlent notamment des considérations telles que les réticences culturelles émanant de la population pour les modes de vie urbains, l'accroissement de la part d'utilisation de la voiture individuelle au sein de notre société, une faible conscientisation aux coûts engendrés à tous niveaux, et une politique urbaine contribuant lourdement au renforcement de la dispersion (Halleux J.-M. *et al.*, 2002). Ces facteurs moteurs ne sont pas simplement causes de la périurbanisation, mais ils participent à la dynamique centrifuge qui affecte nos territoires, et renforcent petit à petit la spirale de déclin des centres-villes.

Les éléments abordés dans les sections suivantes traduisent les tendances générales en Wallonie, décrites dans la littérature portant sur le phénomène de l'étalement urbain. A la lecture de ceux-ci, il serait néanmoins réducteur de s'arrêter sur des modèles rigides et immuables du centre ville et de la périphérie. Nous ne pouvons pas opposer si facilement ces deux milieux, car même si les remarques générales tendent à stigmatiser les centres urbains, il existe une grande variation d'environnements bâtis dans chacune de ces catégories. Si les avantages du périurbain sont maintes fois soulignés, ils ne sont pas applicables à l'ensemble des quartiers résidentiels périphériques. Par ailleurs, les qualités de vie des quartiers urbains ne sont pas systématiquement à déplorer.

2.4.1. Choix résidentiels des ménages

- MODÈLE CULTUREL FORT: «LA PÉRIPHÉRIE VERTE»

Parmi les «logiques individuelles» favorisant l'exode de la population urbaine et participant de manière très importante au phénomène de l'étalement urbain, certaines sont directement liées aux préférences des ménages. Gardons tout de même à l'esprit que ce constat n'englobe pas tous les individus, et qu'il serait réducteur de considérer uniquement cette aspiration de la population sans tenir compte d'autres paramètres influençant le choix de la localisation résidentielle. Toujours est-il que de nombreux ménages ont affirmé vouloir «habiter la campagne» sans pouvoir préciser les avantages du milieu rural vis à vis de la ville, en dehors du credo habituel de la population belge: «la campagne est le lieu de résidence le plus sain et le plus vert, et il faut à tout prix fuir la ville». Aux yeux de cette population, la ville ne fait donc pas partie des milieux envisageables de vie, elle ne représente qu'un espace de travail, de shopping ou de loisirs. En effet, dans une société où de telles envies animent une grande part de la population, un environnement calme, verdoyant, et disposant d'espace semble être un choix de première catégorie. Par ailleurs, les trois principales causes de rejet de la ville sont le bruit, le trafic, et l'absence d'espaces verts (Brück L., 2002). Ajoutons à ces facteurs quelques uns figurant dans les résultats d'une enquête menée auprès des résidents de Bruxelles et du Brabant Wallon: la pollution, l'insécurité et la dégradation des centres urbains (Hermia J.-P., 2007).

- ACCESSION À LA PROPRIÉTÉ

Les chiffres le prouvent, la part d'habitants propriétaires en Belgique est très grande. A tel point que l'accession à la propriété est considérée aujourd'hui comme une étape inscrite dans le parcours résidentiel d'un individu. Ainsi, outre la préférence d'un type de logement particulier, le choix de la localisation d'un habitat

oscille entre trois facteurs principaux, pesant respectivement leur part dans la balance: le coût de transport, les temps de déplacement et le prix foncier (Marique A.-F., 2010). Or, suite au développement de petites entreprises, de commerces et de services dans les centres urbains, la rente foncière a augmenté. Ainsi, pour des prix abordables, l'offre résidentielle au centre ville ne répond pas souvent aux souhaits de la population ayant pour but d'accéder à la propriété. En réalité, une grande partie du territoire est ainsi peu accessible d'un point de vue financier, et notamment les premières couronnes des grandes villes. Une partie de la population se voit alors contrainte de s'éloigner des centres urbains pour aller vivre dans des zones souvent peu desservies par les transports en commun.

- CYCLE DE VIE

L'existence de chaque individu est naturellement rythmée par des changements de lieu de résidence, et de mouvements choisis, induits et parfois contraints par l'évolution du cycle de vie (De Keersmaecker M.-L., 2007). Il existe un modèle «moyen» de parcours résidentiel, marquant des allers et retours entre périphérie et centre ville: les jeunes recherchent la plupart du temps la proximité des lieux culturels, de loisirs, et l'animation des villes. Plus tard, quand leurs projets de famille se dessinent avec plus de précision, leurs choix se portent la plupart du temps sur une localisation en zone périurbaine, là où la nature, l'espace et l'homogénéité sociale du voisinage leur permettront de concrétiser leurs envies. Lorsque les enfants sont élevés et ont l'âge de quitter le nid familial, les ménages vieillissants cherchent à retrouver une certaine centralité, leur offrant la proximité de commerces, de lieux culturels,... ainsi qu'un plus grand panel d'alternatives en termes de mobilité. Ce schéma n'est évidemment pas applicable à l'ensemble de la population, et il peut être choisi par certaines catégories de ménages, tout comme il est subi par d'autres.

Ainsi, suivant l'âge des individus, les flux migratoires ont des directions privilégiées. Deux types de flux sont à mettre en évidence. Premièrement, les flux «centrifuges» (en vert sur la figure 1) vers les banlieues périphériques correspondent à des migrations de ménages de vingt-cinq à quarante ans, s'agrandissant avec de jeunes enfants. Deuxièmement, les flux «centripètes» (en rouge sur la figure 1) caractérisent le mouvement vers les villes de jeunes adultes entamant leur vie étudiante ou professionnelle. Le graphique suivant exprime clairement cette opposition de flux migratoire en fonction des tranches d'âge des individus (Halleux J.-M., 2006)

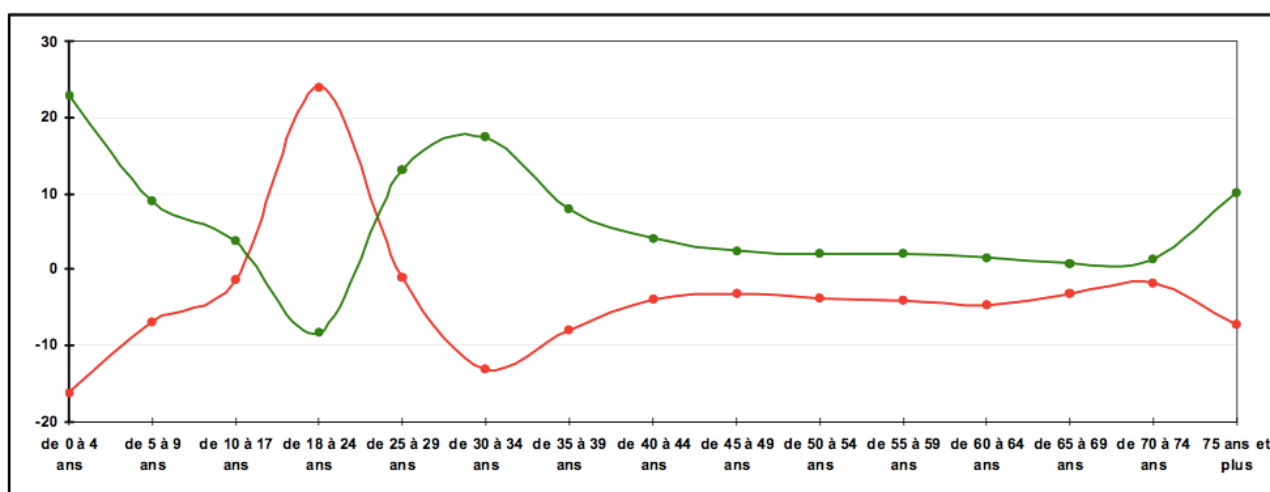


Figure 1: Solde migratoire (pour 1000 habitants) en fonction des groupes d'âges (Halleux J.-M., 2006)

Il est à noter également un flux migratoire s'établissant entre les régions urbaines, qui est en général engendré par des motifs liés au lieu de travail.

2.4.2. La mobilité

«Le Corbusier était un visionnaire. Il avait compris à quel point la mobilité changerait nos existences. Il avait imaginé une ville vaste, aérée, largement équipée en routes et autoroutes. Il n'avait cependant pas réalisé que le flot de véhicules particuliers en circulation croîtrait dans de telles proportions que les infrastructures routières deviendraient inexorablement impuissantes à en assurer la fluidité»
(CPDT, 2002 - b).

- ACCROISSEMENT DE LA MOBILITÉ INDIVIDUELLE

Si les territoires urbains étalés et fragmentés ont pu succéder aux villes denses et compactes, c'est grâce à la haute et rapide mobilité des citadins, accentuée par la généralisation de l'usage du transport individualisé. Le relâchement des contraintes de mobilité a compensé la faible densité des nouvelles formes urbaines, et a permis de préserver la sphère d'interactions économique, sociale et culturelle, malgré les distances croissantes à parcourir (Levy J. *et al.*, 2000).

- LOI DE LA CONSTANCE DU BUDGET-TEMPS

A l'heure où les domaines de l'urbaniste et de l'ingénieur en mobilité sont encore dissociés et trop peu mis en interaction, la littérature évoque les liens puissants qui unissent ces deux aspects. Certains auteurs mêlent les deux matières et posent le constat suivant: l'aménagement urbain suscite un type particulier de mobilité, et à l'inverse, les conditions de mobilité ont tendance à modeler le territoire et la forme urbaine.

Des études ont démontré que la véritable variable du système territorial urbain, c'est la vitesse. En effet, l'amélioration des performances des véhicules, ainsi que de l'efficacité des réseaux ont permis des gains de temps réinvestis par les usagers en termes de distance. Ce fait, connu sous le nom de «conjecture de Zahavi», établit la loi de la «constance du budget-temps» quotidien consacré aux déplacements: les ensembles de population cherchent à maximiser leurs opportunités spatiales. Ainsi, depuis le début du XXe siècle, la durée du temps de parcours entre lieu de résidence et lieu de travail a très peu varié, alors que les distances parcourues ont littéralement explosé. A titre d'exemple, lorsque la vitesse de déplacement est multipliée par 10, la portée spatiale des choix localisations sur le territoire est potentiellement centuplée (Halleux J.-M., 2008). Le second postulat de la loi de constance des budgets et des temps de transport met en évidence les limites de la maximisation des distances: premièrement le budget temps «supporté», et deuxièmement les budgets financiers du ménage consacrés au transport.

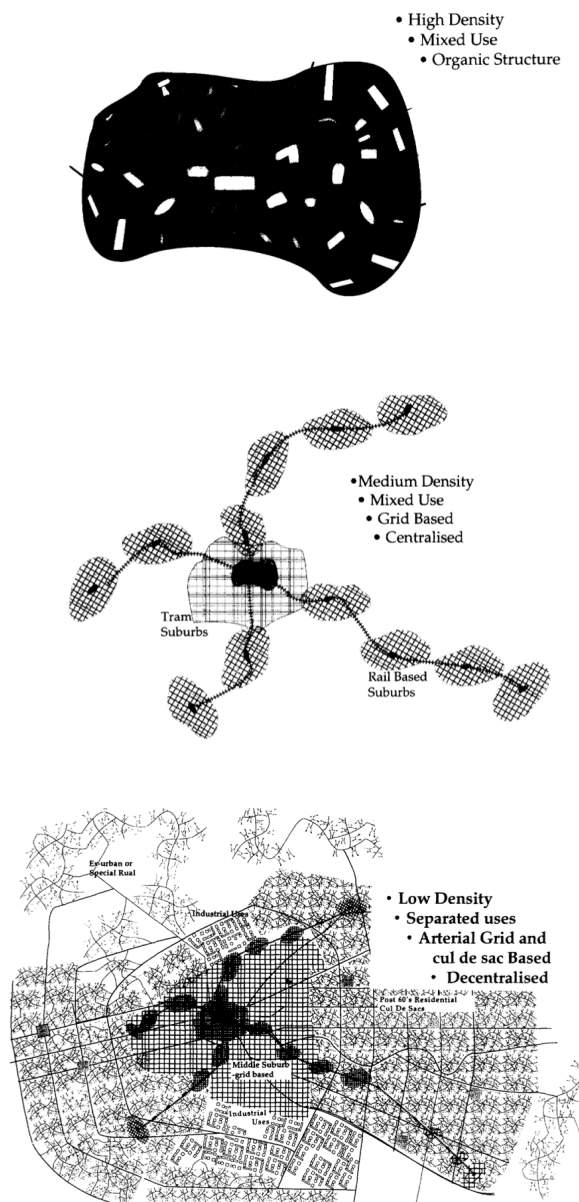
Yacov Zahavi, économiste de la Banque Mondiale, a ainsi calculé le «budget temps» des déplacements situés dans nos pays industrialisés aux alentours de 60 minutes par jour. En Belgique, les enquêtes ont pu vérifier des tendances conformes à ce postulat (Hanocq P., 2010), en observant que les populations ne souhaitaient pas dépasser un budget-temps journalier compris entre 60 et 90 minutes.

La corrélation entre l'élévation du niveau de vie et l'augmentation de la mobilité et de la consommation d'espace est intéressante à souligner. Elle se traduit notamment dans l'évolution de la part des dépenses que les populations consacrent à la mobilité, et plus particulièrement à la «mobilité individuelle non contrainte» (Hanocq P., 2010). On peut dès lors considérer actuellement que 15 à 20% du budget total sont alloués à la motorisation du ménage (Halleux J.-M., 2006).

Ces résultats ont bouleversé l'approche territoriale des urbanistes et des aménageurs. La mise à disposition massive d'autoroutes, le développement des réseaux routiers, et l'amélioration des automobiles, génèrent une redistribution et une recomposition des fonctions urbaines sur de vastes territoires urbains et périurbains en se dédensifiant. Ce qui a pour conséquence le phénomène de l'étalement urbain.

- L'INFLUENCE DE LA MOBILITÉ SUR LES FORMES URBAINES

Dans l'optique d'une corrélation entre vitesse de déplacement et géométrie de la forme urbaine, trois grands modèles de ville coexistent: la ville «piétonne», la ville «transport en commun» et la ville «voiture» (Kenworthy J. R., Newman P., 1996). Les études de ces deux chercheurs australiens, sur l'organisation spatiale des grandes agglomérations, sont relativement bien adaptées au contexte belge et wallon.



Très lente, la ville piétonne préindustrielle est caractérisée par sa haute densité, sa forte centralisation et sa multifonctionnalité, entremêlant lieu de résidence et lieu de travail. Elle forme l'hypercentre urbain.

Suite au premier relâchement des contraintes de mobilité induit par l'industrialisation des villes, et la mise en place de réseaux de transports en commun, le centre se développe en une «ville transports en commun». Moyennement rapide, elle s'étire et se dédensifie le long des axes de transport, formant ainsi les faubourgs.

Enfin, un second relâchement des contraintes de mobilité apparaît suite à la banalisation de l'automobile, beaucoup plus puissant que le premier, engendrant la «ville voiture», rapide et peu dense. Les vitesses sont décuplées, les réseaux s'étendent de manière isotrope. L'élargissement de l'offre des terrains centuple, pour d'évidentes raisons géométriques. On parle ici de périphérie, où les fonctions sont bien distinctes, et l'utilisation du sol peu parcimonieuse.

Ces «trois villes», qui ensemble forment une métropole, cohabitent plus ou moins bien, et on un degré de conflit et de concurrence variant en fonction des régions.

«On assiste à l'avènement d'un espace quasi isotrope, où, à l'intérieur d'une enveloppe assez lâche, toutes les positions sont équivalentes et le statut des noeuds centraux est fortement remis en cause» .

(Teller J., 2009)

Figure 2: Formes urbaines et évolution des modes de transport
(Newman P. W. G. et Kenworthy J. R., 1996)

- L'INFLUENCE DES FORMES URBAINES SUR LES COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ

Si la géométrie urbaine découle du développement des transports, l'aménagement des espaces et la conception des réseaux influencent grandement en retour le comportement de mobilité. Il y a une forte interdépendance entre ces deux aspects.

De nombreux travaux, très souvent orientés sur le développement durable, ont été réalisés afin de comprendre comment les formes d'urbanisation ont un impact sur les pratiques de la mobilité. Peter Newman et John Kenworthy ont notamment établi une courbe représentant le rapport calculable entre la densité urbaine, et la consommation énergétique liée au transport, sur base de l'analyse de 31 métropoles du monde. Le graphe montre clairement l'interaction entre forme urbaine et pratiques de mobilité. Ainsi, une ville très dense suppose une faible consommation énergétique pour fonctionner, tandis que les villes fortement étalées, outre leur consommation excessive de territoire naturel, nécessitent d'emblée l'usage de véhicules motorisés permettant une vitesse élevée et consommant beaucoup d'énergie par habitant. Cela demande des ressources énergétiques abondantes et à très bas prix.

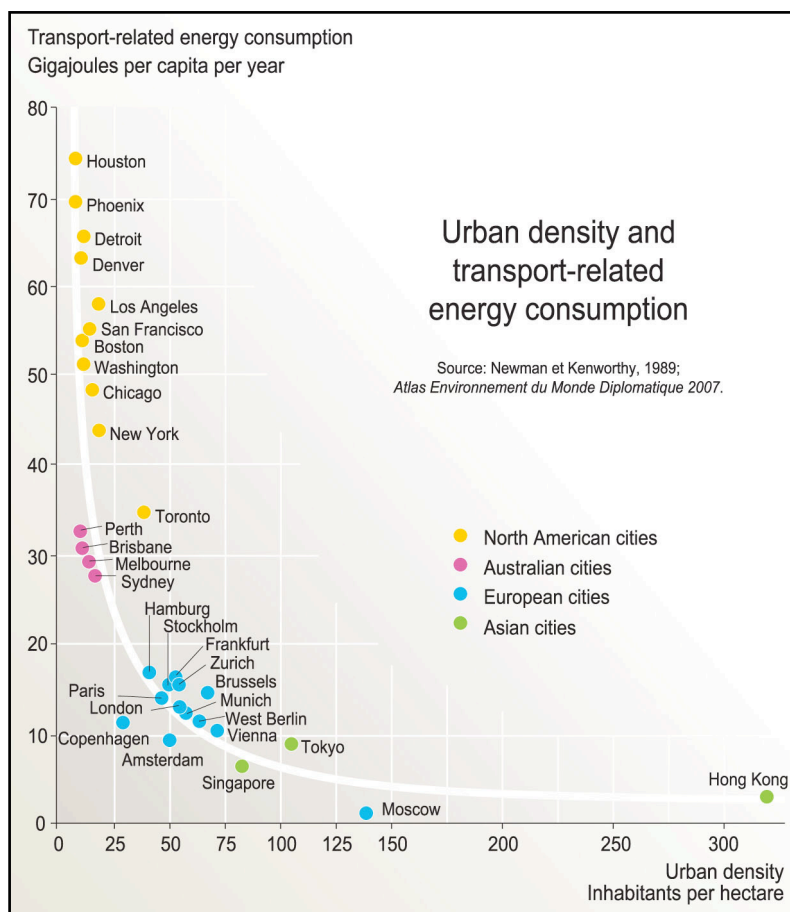


Figure 3: La consommation énergétique des transports en fonction de la densité urbaine (Newman P. W. G. et Kenworthy J. R., 1989)

Ce système d'organisation territoriale serait-il apte à fonctionner sans la possibilité d'un pétrole à un prix abordable? Des tensions sur les marchés d'énergie sont à craindre. La diminution des ressources énergétiques, ou dans une moindre mesure l'augmentation de leur valeur risque de poser problème dans les prochaines années d'un point de vue économique. Des répercussions sur le marché de l'emploi risquent également de survenir, car la configuration des villes peu denses, et la migration de la plupart des entreprises en périphérie ne permettent pas une utilisation aisée de moyens de transport alternatifs, et l'accessibilité au lieu de travail de personnes ne possédant pas de voiture constitue souvent un «obstacle insurmontable à leur embauche».

- MOBILITÉ ALTERNATIVE

Des analyses ont été réalisées dans le cadre de la CPDT, le but étant d'évaluer l'accessibilité du territoire par les modes alternatifs à l'automobile. J.-M. Halleux relève deux facteurs clés influençant le choix d'un mode alternatif:

- la nette variation de l'accessibilité d'un lieu (pour des modes alternatifs) sur de courtes distances.
- la facilité avec lesquelles les localisations peuvent être atteintes par les différents modes de transport

Ces recherches rejoignent les observations établies par Richard Rogers dans son rapport «Urban Task Force» (2005) visant à identifier les causes du déclin urbain, et à mettre en place une sorte de «guide de bonne pratique» de l'urbaniste anglo-saxon, en matière de politique urbaine et de bien-être social et environnemental. En ce qui concerne la mobilité, Richard Rogers met en évidence l'interrelation entre la diminution de la densité des agglomérations, et la perte de qualité et de productivité des services collectifs. Conserver un même niveau de service dans les zones périurbaines demanderait des dépenses plus importantes. Il va même jusqu'à prôner une densité de ville correspondant à une accessibilité maximale par le biais de la marche à pieds.

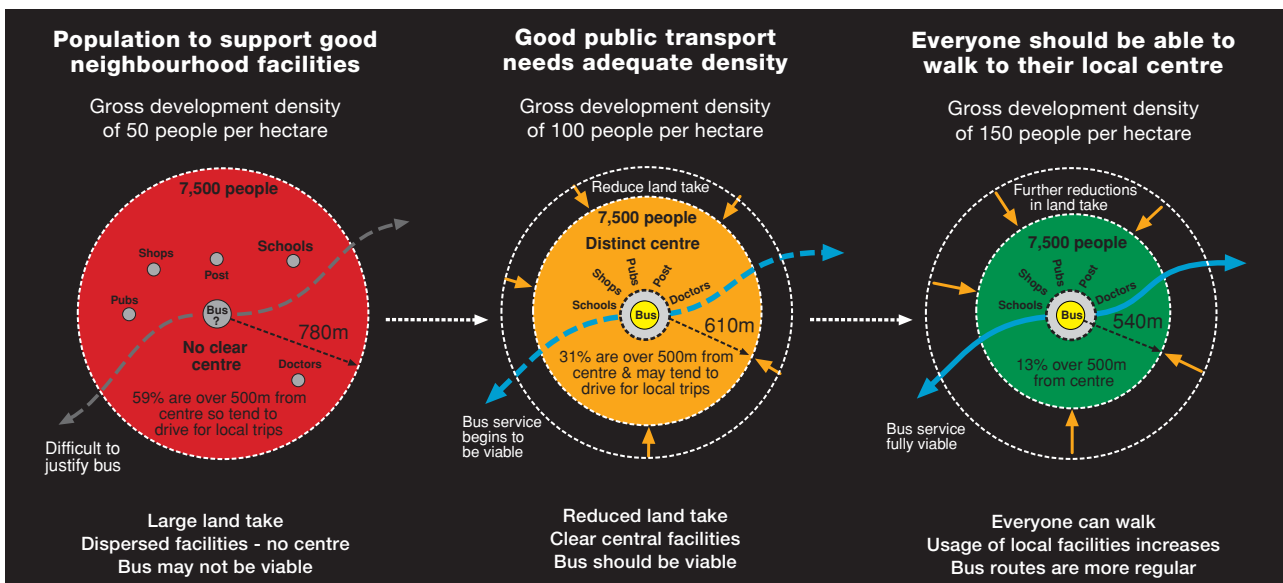


Figure 4: Viabilité des transports publics et densité urbaine (Rogers Stirk Harbour + Partners, 2007)

Bus

L'utilisation du bus en tant que mode alternatif de transport est fortement dépendante de la fréquence élevée de son passage. Dans les milieux urbains denses, les cadences sont en général soutenues, mais diminuent dès que l'on s'éloigne de ces lieux pour se diriger vers la périphérie. Le bus perd alors de son attractivité, étant donné les contraintes d'horaire imposé et les faibles vitesses commerciales. A l'inverse, le rôle du réseau de bus est assez conséquent lorsque activités et résidences s'implantent à proximité des arrêts de lignes urbaines ou interurbaines (par exemple Liège-Verviers ou Liège-Aywaille-Remouchamps, ou encore, plus localement, la ligne «universitaire» du bus 48 vers le Sart-Tilman). En milieu rural, les bus semblent être utilisés essentiellement pour les déplacements domicile-école.

Train

Deux éléments doivent être pris en compte lorsque l'on analyse la part modale des trains: la distance du lieu de résidence à la gare de départ, et l'accessibilité au lieu de travail depuis la gare d'arrivée. Cette deuxième considération est une condition plus stricte que la première, en raison de la possibilité de prendre la voiture pour se rendre à la gare de départ. Pour justifier l'usage du train, il faut tenir compte de la proximité du lieu de travail vis à vis de la gare d'arrivée, ou de l'efficacité d'une multimodalité rendue possible par la présence de lignes de bus s'arrêtant au niveau de la gare (Liège-Guillemins, Namur, Charleroi Sud et Mons par exemple).

Modes doux

Les analyses de la répartition spatiale de l'usage de la marche et du vélo démontrent qu'en dehors des grandes agglomérations où les transports en commun sont caractérisés par une forte fréquence, ces deux modes doux sont les principales alternatives à l'automobile. Ces travaux soulignent ainsi la contradiction qui existe entre l'importance de ces modes «écomobiles» (Halleux J.-M., Lambotte J.-M., 2006) et la trop faible attention des pouvoirs publics portée à la mobilité douce. En effet, trop souvent négligée, la limitation de la distance entre les fonctions, telles que services, commerces, lieux de travail et lieux de résidence, facilitera grandement la mobilité douce. Il s'agit d'appliquer le principe de «mixité raisonnée des fonctions» telle que mise en avant dans les outils d'aménagement du territoire.

Plusieurs pistes à suivre en matière d'aménagement du territoire ressortent de ces analyses, et confortent l'idée qu'il est plus qu'essentiel de réduire la dispersion de l'urbanisation de nos territoires. Nous nous dirigeons tout droit vers un système exclusivement dépendant de l'automobile, sans possibilité d'alternative acceptable en termes de transport. Cette constatation est d'autant plus vraie que du côté des transports en commun, un renforcement n'est pas envisageable sans un risque d'augmentation importante des déficits à charge des budgets publics. A long terme, c'est l'urbanisation qui doit s'adapter à un nouveau système où prime l'usage de modes alternatifs, et non pas l'inverse (Halleux J.-M., Lambotte J.-M., 2006).

Des cartes ont ainsi été établies pour l'ensemble de la Wallonie, afin de constituer un outil d'aide à la décision dans la localisation immobilière. Elles concernent notamment *la part modale attendue pour les bus*, *la part modale attendue pour les trains*, ou encore *la part modale attendue pour les modes lents*. Voici par exemple la représentation de la part modale attendue pour les modes lents au lieu de travail:

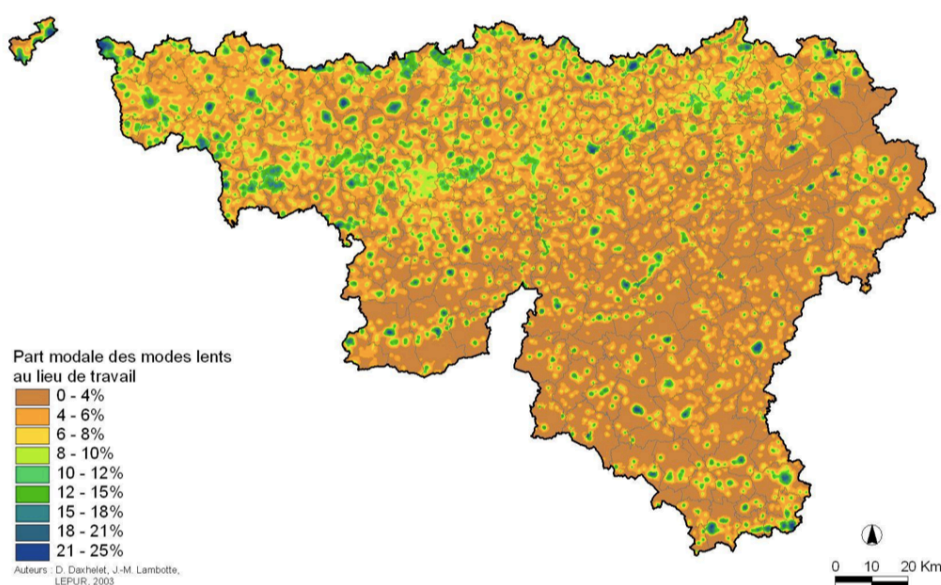


Figure 5: Part modale attendue pour les modes lents au lieu de travail (Daxhelet D., Lambotte J.-M., 2003)

- POLITIQUE DE MOBILITÉ

Ce volet nous semble important à aborder dans cette partie consacrée à la mobilité, car à la différence de nombreux pays voisins, aucun dispositif institutionnel n'a été mis en place en Wallonie afin de permettre une cohérence entre politique de transport et planification spatiale. La propagation de l'automobile a ainsi été favorisée par les pouvoirs publics, au détriment des transports en commun. Cela a eu pour effet d'amplifier la phénomène d'éclatement des villes.

Ces différentes influences se sont ressenties de manière directe ou indirecte: premièrement, durant les années 60 - 70, le réseau routier et autoroutier de Belgique a été fortement étendu et renforcé, plaçant la Belgique en tête des pays possédant un maillage routier extrêmement dense et resserré. On peut facilement faire le lien entre la mise en place de ces réseaux viaires et l'accentuation du phénomène de périurbanisation, qui fut des plus intenses durant cette période. Deuxièmement, les coûts liés à l'achat et à l'usage de la voiture sont réduits en Belgique vis à vis d'autres pays voisins. La fluctuation du prix de l'essence ou du diesel est donc en général la plus grande contrainte dans le choix de la possession d'une voiture individuelle ou non. A l'heure actuelle, ce paramètre n'est pas encore un frein à l'achat d'une automobile. Les autres moyens de transport sont souvent délaissés, d'autant plus que la part budgétaire investie par les pouvoirs publics belges dans les transports en commun est moindre par rapport à d'autres pays. Le réseau est donc moins attractif (Brück L., 2002). Cela ne peut qu'encourager le Belge dans son choix pour l'usage d'un véhicule.

2.4.3. Modes de mise en place de l'urbanisation

- FILIÈRES DE CONSTRUCTION DES HABITATIONS

En milieu périurbain, on distingue deux voies différentes dans le processus de construction d'une habitation: la filière «particulier», plus communément appelée «auto-promotion», et la filière «promoteur professionnel».

L'auto-promotion est une des particularités les plus notables de la Belgique en matière d'aménagement du territoire. L'expression habituelle exprimant cette tendance est «le Belge est né avec une brique dans le ventre». Le ménage belge vit ses envies jusqu'au bout: désireux de s'exiler hors de la ville afin de trouver la maison quatre façades parfaite à ses yeux, il préférera la faire construire lui-même, l'individualiser, la démarquer des maisons voisines, plutôt que d'acquérir l'habitation déjà achevée d'un promoteur professionnel. Il pourra opter pour l'une des trois façons de concevoir sa maison: soit en achetant simplement le terrain et en faisant ensuite appel à une entreprise générale, qui lui proposera un choix via un catalogue; soit en sollicitant les conseils d'un architecte qui coordonnera plusieurs entreprises extérieures spécialisées, ou encore en effectuant lui-même les travaux («auto-construction»). Notons que cette dernière possibilité n'échappe pas aux réglementations urbanistiques et requiert un permis d'urbanisme.

La filière «promoteur professionnel» correspond à l'achat d'un logement fini, de type «clé sur porte». C'est donc une même société qui achète les terrains, divise les parcelles, entreprend les constructions des habitations et assure le chantier, et enfin les commercialise (Brück L., 2002). La production d'ensembles d'habitations par un promoteur immobilier n'est pas très fréquente en Belgique, si ce n'est dans le cadre du logement social (Teller J., 2009).

En effet, la répartition des permis d'urbanisme introduits entre 1997 et 2002 est de 82,2% pour les particuliers, contre 14,3% de permis délivrés aux promoteurs professionnels privés. Les 3,5% restants sont relatifs aux permis accordés aux maîtres d'ouvrage publics (Brück L., 2002).

Ces chiffres sont très parlants en ce qui concerne la «spécificité belge de l'auto-promotion», qui persiste au fil du temps. Les Belges expriment donc leur préférence pour la filière plus artisanale leur permettant de s'investir dans la construction de leur maison, unique et originale, et rejettent la possibilité d'acheter une maison «prête à habiter», inscrite la plupart du temps dans l'uniformité -parfois désolante- des lotissements en série.

En discernant les atouts et les inconvénients de chacune des filières, il est plus simple de comprendre cette tendance généralisée. En dehors de l'aspect culturel abordé ci-dessus, on peut évaluer les coûts de chaque filière. En effet, l'aspect financier a toujours un grand poids dans la balance. En Belgique, le marché de la construction n'est pas suffisamment grand pour le développement de grandes entreprises. Cela induit une faible différence de coût entre les deux filières, et ne favorise donc pas la filière professionnelle. Ensuite, la localisation résidentielle des lotissements «clé sur porte» n'est pas ubiquiste, et le choix est en général plus restreint. De plus, *«la réglementation urbanistique et la pratique des services d'urbanisme ont parfois été plus favorables aux petites opérations de lotissement «diffuses», généralement mises en place par la filière de construction artisanale, qu'aux grandes opérations de lotissement avec ouverture de voirie, qu'implique nécessairement la filière promoteur»* (Brück L., 2002).

Il faut pourtant admettre qu'au niveau des démarches, le système «clé sur porte» permet une acquisition immédiate, et évite l'attente de délais entre la commande et la réception de la maison. Mais cet avantage ne semble pas faire tourner le vent en faveur de ces sociétés.

Pour expliquer les disparités spatiales de la filière «promoteur professionnel» au niveau des maisons unifamiliales, Jean-Marie Halleux, quant à lui, émet le constat suivant: *«Là où la planification est peu rigoureuse et le ratio de disponibilité foncière² peu élevé, les particuliers sont aptes à lever l'obstacle de l'acquisition foncière et les professionnels de la construction immobilière sont peu tentés par une intervention directe sur les marchés fonciers. Par contre, lorsque le zonage est plus strict et l'offre - potentielle et effective - plus limitée, les particuliers éprouvent des difficultés pour acquérir un terrain et l'on peut assister au développement de la filière du promoteur professionnel»* (Halleux J.-M., 2005).

Le schéma suivant (figure 6) présente un récapitulatif des filières de construction et illustre le cercle vicieux que le système actuel génère.

² La variable du ratio de disponibilité foncière permet de préciser le constat selon lequel les zones d'habitat sont surdimensionnées par comparaison aux besoins en nouveaux logements. Cette variable se calcule via le rapport des superficies morphologiquement urbanisées selon le cadastre sur les superficies inscrites en zones d'habitat au plan de secteur (Halleux J.-M., 2005). Un faible ratio implique donc un surdimensionnement du plan de secteur vis-à-vis des besoins réels.

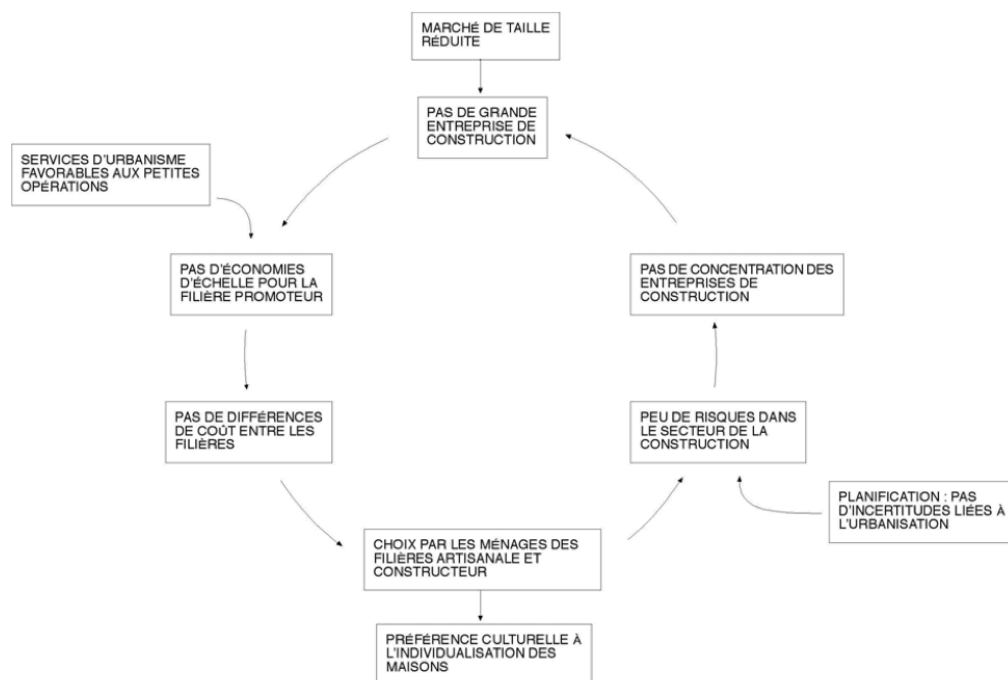


Figure 6: Récapitulatif des filières de construction - cercle vicieux (Brück et al., 2001)

- DISPERSION SPATIALE ET FAIBLE DENSITÉ

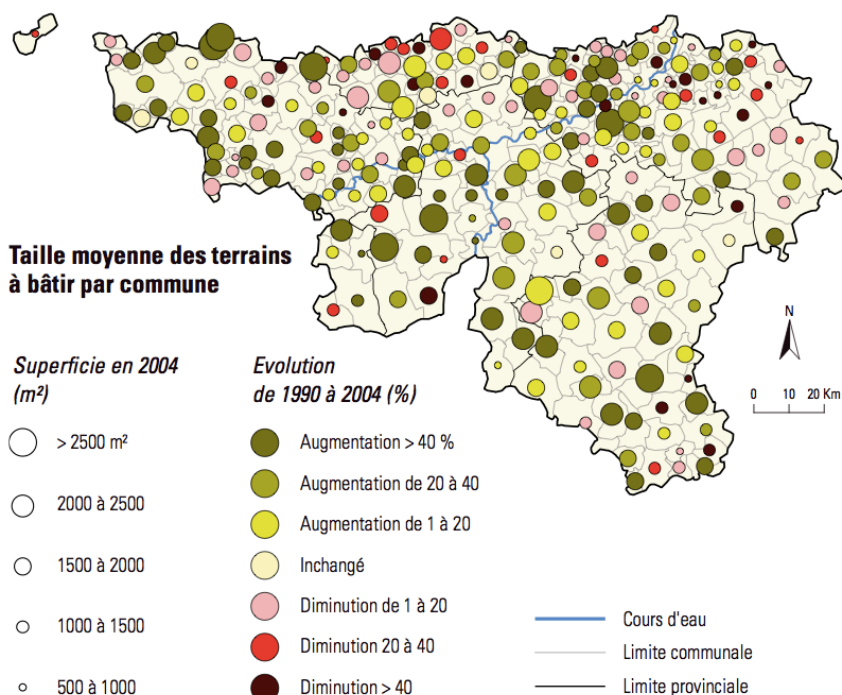


Figure 7: Taille moyenne des terrains à bâtir en Wallonie (INS, 2007)

Le phénomène de la «brique dans le ventre» influence beaucoup le caractère dispersé de l'étalement urbain. Puisqu'il y a en Belgique une faible propension de régulation, on observe une faible densité de logements et donc une surconsommation de l'espace urbanisable. La taille moyenne des parcelles traduit cette dispersion. Proche des 1500 m² dans les années 90, elle a atteint les 1700 m² jusqu'en 2002. Actuellement, la superficie des terrains est soumise à l'accroissement plus rapide du prix au m², et tend ainsi à diminuer. C'est pourquoi, nous pouvons observer sur la carte une diminution des tailles moyennes de parcelles à proximité d'une ville importante, due à la pression foncière (Cellule Etat de l'Environnement, 2007).

- IMPACT MORPHOLOGIQUE DE LA DISPERSION

Plusieurs auteurs ont défini des typologies périurbaines, directement liées au développement de faible densité, qui caractérisent notre paysage contemporain. Nous ne nous attarderons pas longtemps sur les éléments qui définissent ces différentes typologies, car cela sortirait du contexte qui nous préoccupe.

Par contre, il s'avère intéressant d'évaluer l'impact sur les formes urbaines qui en découle. D'une part, comme spécifié au point précédent, nous observons des parcelles de taille importante, sur lesquelles sont construites des habitations exclusivement isolées (de type 4 façades). Malgré «l'homogénéité des attentes et des modes de vie des candidats bâtisseurs» (Teller J., 2009), il manque la plupart du temps une certaine structuration de l'espace public articulant ces unités d'habitation. Il y a de plus un mitage progressif, et une prédominance de l'étalement en ruban, ce qui est extrêmement dommageable d'un point de vue paysager, et engendre des surcoûts en matière d'équipements publics collectifs. On a affaire à l'une des formes de l'urbanisation les moins compactes. Parallèlement à cet effet, les lotissements issus de la filière de construction générale présentent les mêmes caractéristiques, mais de manière beaucoup plus limitée, en évitant l'enrubannement, ainsi que la sous-occupation, et en assurant une uniformisation - est-elle réellement souhaitable à cette échelle? - de l'aspect architectural.

De plus, l'offre foncière de parcelles isolées induit souvent une ségrégation des groupes sociaux. Urbanistiquement parlant, ce phénomène se traduit par des différenciations nettes entre lotissements aisés et modestes. De plus, *«la conquête de l'espace périurbain s'effectuant par vagues successives, on assiste à une segmentation de l'espace périurbain par tranches d'âge selon la date d'ouverture des lotissements»* (Teller J., 2009).

2.4.4. Dévalorisation des centres urbains

- DOUBLE TENDANCE

Le phénomène de la désurbanisation reflète deux aspects distincts. Le premier, que nous venons d'aborder précédemment, correspond à l'émergence de périphéries urbaines, où bourgeonnent depuis près d'un demi-siècle des lotissements de résidences «quatre façades», sur de vastes parcelles, et de nombreuses et diverses activités économiques. Cette urbanisation fragmentée renforce le cloisonnement des fonctions. La seconde dimension appartenant au processus d'étalement urbain correspond à la dépréciation des centres urbains. Cet aspect se traduit par une multiplication des friches résidentielles, des cellules commerciales vides et des logements inhabités ou insalubres. De plus, les investissements dédiés à la périphérie étant conséquents, cela réduit fortement les moyens (privés ou publics) consacrés à l'entretien des centres urbains. Ils ne sont effectivement plus suffisants pour renouveler le patrimoine bâti du tissu urbain ancien (Halleux J.-M., Lambotte J.-M., 2004). Cette double tendance est caractéristique de la Wallonie.

Nous observons également une paupérisation des noyaux urbains en Région wallonne: le gradient de pauvreté augmente depuis la périphérie vers le centre de l'agglomération. Les centres urbains sont la plupart du temps habités par des ménages et des individus à bas revenus, alors que les familles aisées de classe moyenne ont rejoint les zones périurbaines (Teller J., 2009). Ce phénomène de relégation, renforcé par le jeu du tri social dans l'accession immobilière, tend vers un faible profil socio-économique des habitants, et vers une concentration de ce type de population, excluant toute diversité sociale.

- GENTRIFICATION

Nous assistons cependant aujourd'hui à un mouvement de retour vers certains quartiers centraux des villes. Ils sont causés par deux types de facteurs: économiques et culturels. D'un point de vue économique, les bâtiments situés dans des quartiers dégradés ont un coût plus bas, et permettent de tirer profit des avantages liés au renouveau du quartier. Combinés à des facteurs culturels, tels que l'accessibilité plus aisée, le renforcement de commerces proches, de services, d'équipements et d'activités culturelles, et la valorisation d'anciens bâtiments, cela génère des facteurs de confort, favorisant l'attachement des nouveaux habitants au centre ville.

Par ailleurs, ce mouvement de retour crée en général un processus appelé gentrification. Ainsi, lorsque les quartiers centraux sont sujets à rénovation ou revitalisation, il n'est pas rare de voir augmenter leur valeur foncière et immobilière. Ce sont ainsi les populations de classe aisée qui réinvestissent ces quartiers centraux, profitant des avantages qui leur sont offerts. Les habitants qui ne peuvent pas suivre la hausse des loyers se voient contraints de quitter le quartier pour retrouver un logement souvent très petit au centre-ville. Ce phénomène est généralement source d'absence de mixité sociale dans les différentes zones urbaines, et d'inégalités socio-spatiales. La ville n'est plus le lieu de la confrontation et de la cohabitation des classes. Au contraire, elle permet leur fragmentation.

2.4.5. Coûts de la désurbanisation

Il y a une franche opposition entre les aspirations individuelles et familiales, qui trouvent en la périurbanisation une qualité de vie tant recherchée, et les intérêts collectifs et citoyens qui convergent vers une redensification urbaine. Il est compliqué de concilier ces deux points de vue divergents (Capron C., 2001), d'autant plus que le processus d'étalement urbain se renforce d'année en année, et qu'il n'est pas évident de trouver une issue à ce système cadencé.

Le gaspillage de l'espace lié à la désurbanisation des villes amène à la diffusion de lotissements périurbains de faible densité, s'éloignant des noyaux urbains traditionnels. Construit sur de vastes parcelles, ce type d'habitat est géométriquement caractérisé par une large dispersion. Cette configuration génère des surcoûts dépendants de ces deux facteurs: faible densité et dispersion. Ces coûts sont induits par la mise en place de multiples services collectifs, et notamment l'allongement et l'adaptation des infrastructures de viabilisation. La charge moyenne pour chaque ménage augmente donc inéluctablement. Des études ont comparé au sein d'une même commune (Esneux) la différence de coût entre des lotissements de type périurbain peu denses (taille moyenne des parcelles: 1200m²) à des opérations de densification plus compactes à partir de tissus préexistants (taille moyenne des parcelles: 500m²). Il apparaît que les quartiers peu denses sont deux fois plus coûteux que les quartiers d'habitat individuel dense (Halleux J.-M., 2001).

Le grand paradoxe de ce phénomène, qui pose question quant à l'efficacité du système foncier belge, c'est la répartition des surcoûts à payer par la population. La règle de base de l'économie publique locale est d'utiliser les profits de l'urbanisation afin de financer les coûts. Ces profits sont générés par la plus-value créée lors de la nouvelle urbanisation, et sont ensuite projetés dans le marché foncier et immobilier, via la rente d'urbanisation. Or, en Belgique, la politique foncière a été conçue de manière à ce que le bénéfice de la plus-value revienne au propriétaire initial, sous réserves de corrections fiscales. Puisque la part d'auto-promotion est extrêmement élevée, et que dès lors la collectivité ne viabilise que très rarement les terrains, elle ne capte presque jamais directement la rente d'urbanisation, à l'inverse des pays du Nord tels que les Pays-Bas ou la

Suède. Dans ce contexte, c'est le mécanisme des charges d'urbanisme qui permet d'utiliser une partie de la rente foncière en vue du financement des équipements des lotissements. Il s'agit d'impositions sur le prix d'acquisition des lots, mais aussi d'un impôt foncier annuel (pour la récupération «récurrente» de la rente d'urbanisation). Et c'est là que l'on trouve une faille dans notre mécanisme, qui a tendance à favoriser le milieu périurbain. En effet, nous remarquons que la taxation sur le patrimoine immobilier de même valeur vénale est plus élevée dans les villes-centres qu'en périphérie, alors que les surcoûts sont engendrés par les constructions en périurbain. «Nous assistons à des subventions croisées, c'est-à-dire au financement collectif du bien-être privé que les ménages périurbains retirent d'un environnement résidentiel de basse densité bénéficiant de caractéristiques rurales» (Halleux J.-M., 2001).

2.4.6. Impacts environnementaux

De nombreux travaux ont évalué et continuent à analyser les impacts environnementaux de la désurbanisation. Les conséquences environnementales, liées notamment à la surconsommation de l'espace et l'impact sur les paysages, aux consommations énergétiques accrues et à la pollution atmosphérique due aux gaz à effet de serre, font partie d'une des trois préoccupations relatives au développement durable.

Le schéma suivant met en évidence les effets de l'urbanisation sur l'environnement au sens large.

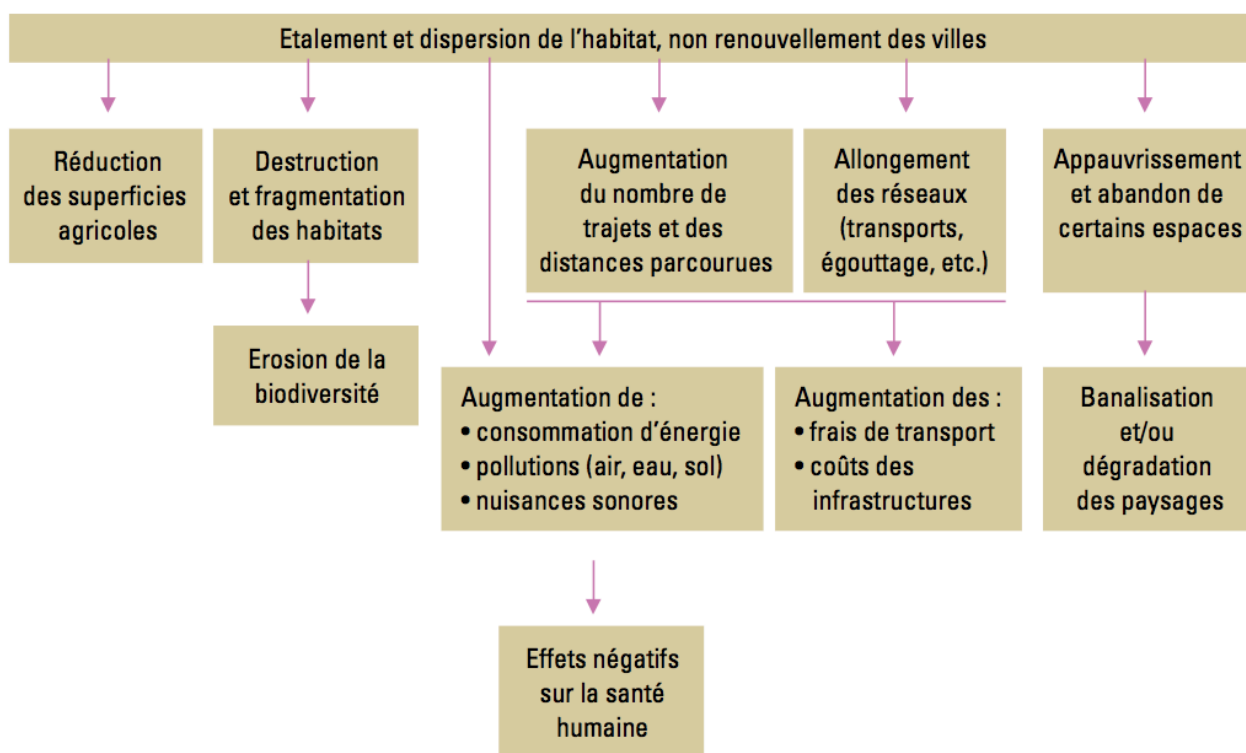


Figure 8: Impacts de l'urbanisation sur l'environnement en Région wallonne (CREAT - CEDD, 2007)

Ce travail aurait très certainement pu s'attarder sur le volet énergétique si souvent abordé, mais afin de se limiter dans la quantité, il se «contente» d'une approche plutôt socio-économique, aspect dont on parle plus rarement, du moins hors du cercle restreint des urbanistes et géographes.

2.4.7. Avantages du milieu périurbain

Les nombreux travaux qui traitent de l'étalement urbain ne considèrent en général que les désavantages et les coûts de la désurbanisation. Certes il faut agir à ce niveau et limiter la dispersion qui continue encore à croître. Mais il serait opportun de tenir compte des avantages liés à ce mode de vie et de nuancer certaines critiques que l'on émet parfois trop rapidement à l'égard des périurbains. Il n'est bien sûr pas évident de quantifier ces bénéfices, puisqu'ils ne sont pas réellement d'ordre matériel mais répondent à une demande sociale fort marquée ici en Belgique. Les résultats des enquêtes suivantes traduisent ce constat.

- RÉSULTATS D'ENQUÊTES PORTANT SUR L'ASPIRATION DES MÉNAGES

Nous allons exposer les grandes lignes des résultats et des conclusions de trois enquêtes réalisées en Région Wallonne et Région de Bruxelles Capitale, démontrant l'aspiration de la population à la périphérie verte.

- **Enquête socio-économique de 2001**, réalisée par le service public fédéral Economie, PME, Classes moyennes et Energie - DGSIE³. Cette enquête a été adressée à tous les chefs de ménages de Belgique et contenait un formulaire concernant leur résidence principale. Les résultats montrent, dans les faits, la généralisation de la périurbanisation et la préférence d'une grande partie de la population pour le modèle de la maison isolée entourée de verdure:

«(...) les phénomènes de périurbanisation puis d'urbanisation diffuse sont généralisés, la différence ville-campagne s'estompe, la population est moins dense en ville... Du point de vue de l'appréciation du cadre de vie, on voit que la préférence va vers la vie «au vert» (la maison unifamiliale 4 façades construite au calme, à la campagne, reste le modèle valorisé) plutôt qu'à proximité des équipements et services.»
(Kints C., 2008)

- **Enquête portant sur les attentes et perceptions des migrants**, réalisée par le GédAP⁴ en 2002. Elle concerne 346 ménages ayant quitté Bruxelles vers son espace périurbain, le Brabant wallon. L'objectif de cette enquête est de cerner les stratégies de migration des ménages et d'appréhender les motifs et les attentes des migrants depuis la ville vers un espace plus rural (Hermia J.-P. et al., 2007).

«Les caractéristiques les plus appréciées des nouveaux lieux de résidence sont le calme, la convivialité, et, de façon plus diffuse, ce qui se rapporte à l'environnement et au cadre de vie plus rural. (...) Les enquêtés sont globalement plus satisfaits de leur nouvelle situation par rapport au logement, au quartier et à la commune. Parmi eux, ce sont les ménages les plus grands et les plus aisés qui ont effectué la migration la plus bénéfique en termes de satisfaction.»
(Hermia J.-P. et al., 2007)

Cette enquête met ainsi en évidence «l'environnement champêtre comme puissant moteur attractif», mais également une satisfaction globale du nouvel environnement et une faible envie de déménager. Néanmoins, il est intéressant de constater d'après les résultats que les motivations des migrants sont très différenciées: il s'agit principalement de la migration familiale due au cycle de vie des individus, de la migration «au vert», de

³ Direction générale statistique et information économique.

⁴ Groupe d'étude de démographie appliquée.

l'accès à la propriété et du changement de logement. La migration périurbaine n'a ainsi pas lieu uniquement pour «fuir les désagréments qu'impose le mode de vie citadin».

- **Enquête portant sur les éco-quartiers**, basée sur la méthode de l'évaluation des contingences⁵, et menée dans le cadre d'un mémoire (Strée J., 2010). L'objectif de l'enquête est de connaître le consentement à payer d'individus résidant dans des lotissements de la périphérie liégeoise, pour l'acquisition d'un produit immobilier situé dans un éco-quartier, comparativement à une situation de référence⁶. A l'inverse des modes d'habiter caractérisés par l'étalement urbain et la grande consommation d'espace, les éco-quartiers visent à intégrer le principe d'«urbanisme durable» et participent à la lutte contre la dispersion de l'habitat, en prônant de surplu les concepts du développement durable. Malheureusement, les résultats relatifs à l'avis de la population envers ce type d'habitat ne sont pas très positifs:

«Les promoteurs estiment que la demande n'est pas encore prête à investir autant dans le caractère écologique de leur habitation. Selon eux, à budget égal, les ménages préféreront investir dans les volumes. Les résultats de notre enquête ne font que souligner ces conclusions. Les ménages dévaluent fortement l'éco-quartier. En effet, les consentements à payer pour acquérir l'habitation dans l'éco-quartier étaient négatifs (- 10 à - 15 % en moyenne) par rapport à l'habitation de référence. (...) Une généralisation de cet habitat semble donc peu plausible compte tenu de cette dévaluation généralisée.»
(Strée J., 2010)

Une fois encore, cette enquête montre que les ménages sont très attachés au modèle traditionnel périurbain, et que ces aspirations sont relativement fortes.

⁵ La méthode de l'évaluation contingente est une méthode qui cherche «à mesurer le consentement à payer d'individus affectés par des programmes environnementaux ou par l'évaluation de biens non marchands». Elle s'appuie donc nécessairement sur une enquête, au cours de laquelle il est demandé aux individus d'exprimer un jugement d'ordre économique pour une modification de leur situation. Ce consentement à payer peut être ensuite expliqué en fonction de certaines caractéristiques socio-économiques et culturelles, récoltées également durant l'enquête (Grelot F., 2004).

⁶ «La situation de référence est celle d'une habitation mitoyenne de 250 m² possédant un terrain de 800 m². Cette maison est construite dans un lotissement situé à vingt minutes en voiture du centre de Liège et n'est pas desservi par les transports en commun. Il n'y a ni commerces ni services accessibles en cinq minutes à pieds. La maison est mal isolée et occasionne des frais de chauffage annuel de 1500 €. Cette habitation de référence a un prix fixé à 250 000 € « clé sur porte » et tous frais compris. Les questions portant sur le consentement à payer sont toujours posées en référence au prix de cette habitation de référence.» (Strée J., 2010).

2.5. POLITIQUE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

2.5.1. Comment contrôler l'étalement urbain en Wallonie grâce aux outils de la politique de l'aménagement du territoire

De nombreuses compétences concernant directement ou indirectement l'aménagement et la gestion de la Wallonie sont du ressort régional. Quant au domaine de l'aménagement du territoire proprement dit, il est géré par le Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWATUPE).

Plusieurs outils ont ainsi été élaborés et mis en application afin de réguler les impacts de l'étalement urbain. L'article 1er stipule que l'aménagement du territoire est conçu au moyen de schémas, à savoir le schéma de développement de l'espace régional et le schéma de structure communal, qui sont des documents de portée stratégique.

L'aménagement et l'urbanisme sont ensuite fixés par des plans et des règlements :

- les plans de secteur et les plans communaux d'aménagement
- les règlements régionaux et communaux d'urbanisme

Le CWATUPE prévoit également des opérations concrètes à mener dans le cadre de dispositions relatives à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme: il s'agit de l'assainissement et de la rénovation des sites d'activité économique désaffectés, de la revitalisation urbaine, de la rénovation urbaine, de l'intérêt porté aux zones d'initiatives privilégiées.

Parmi ces instruments, nous nous limitons aux plus pertinents en matière d'étalement urbain, agissant à l'échelle régionale. Penchons-nous ainsi sur un document stratégique qui a été récemment adopté par la Région wallonne, ainsi que sur le plan de secteur.

- LE SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DE L'ESPACE RÉGIONAL (SDER)

Adopté en 1999, le Schéma de structure communal est un document d'orientation, d'évaluation, de gestion et de programmation. Il ne possède donc pas de valeur contraignante.

Selon le premier paragraphe de l'article 13 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie, le Schéma de développement de l'espace régional *«exprime les options d'aménagement et de développement pour l'ensemble du territoire de la Région wallonne»*.

Les objectifs du SDER s'inscrivent dans une vision de développement durable, puisqu'il s'agit de:

«...rencontrer de manière durable les besoins sociaux, économiques, patrimoniaux et environnementaux de la collectivité par la gestion qualitative du cadre de vie, par l'utilisation parcimonieuse du sol et de ses ressources et par la conservation et le développement du patrimoine culturel, naturel et paysager.»
CWATUPE, Article 1er, §1er.

Un lien direct est établi entre l'exigence du développement durable et la lutte contre la désurbanisation. Ainsi, de nombreux objectifs du SDER abordent de manière récurrente le processus de périurbanisation et les mesures à adopter pour le maîtriser:

- l'utilisation parcimonieuse du sol;
- la volonté de structurer le territoire en y associant les choix de localisation et l'organisation des déplacements;
- le renforcement de la centralité en freinant les délocalisations des activités polarisatrices et en les maintenant dans les coeurs des villes et des villages;
- la densification raisonnable de l'habitat autour des lieux centraux et le rejet de l'urbanisation en ruban dans les zones rurales;
- la volonté de limiter les coûts liés à l'urbanisation dispersée;
- l'amélioration des zones résidentielles et économiques dégradées (ZIP⁷, SAED⁸,...)
- LE PLAN DE SECTEUR

De par sa valeur juridique obligatoire, le plan de secteur constitue actuellement l'instrument de contrôle majeur de l'urbanisation en Région Wallonne. Ce document cartographique fixe les affectations du sol, différenciant ainsi les zones aedificandi et les terrains non aedificandi. Il est en réalité composé de 23 secteurs.

De plus, l'article 22 du CWATUPE stipule que *«le plan de secteur s'inspire des indications et orientations contenues dans le schéma de développement de l'espace régional»*. Il représente ainsi un document de mise en oeuvre des orientations du SDER.

Conçu dans les années 1970 et 1980, le plan de secteur a donc été réalisé et approuvé avant la régionalisation des compétences en matière d'Aménagement du territoire, et donc avant l'adoption du Schéma de développement de l'espace régional, les documents du plan de secteur ne peuvent prétendre intégrer l'ensemble des intentions du SDER. Cependant, ils tendent à suivre les principes suivants⁹:

- *arrêter la dispersion de l'habitat;*
- *protéger les espaces ruraux nécessaires à la viabilité et à la rentabilité de l'agriculture et de l'élevage;*
- *veiller à la sauvegarde des forêts et des espaces boisés, de la flore et de la faune;*
- *prévoir judicieusement les zones nécessaires à l'expansion économique;*
- *prévoir les mesures propices au réaménagement des sites d'ancienne activité industrielle;*
- *protéger les sites naturels;*
- *rencontrer les besoins du tourisme et des loisirs.*

Néanmoins, il existe un décalage non négligeable entre ces principes théoriques et leur traduction spatiale. Le plan de secteur a été conçu «moins dans le but de structurer le territoire que dans celui de réserver les surfaces suffisantes pour satisfaire aux besoins liés aux activités économiques, aux logements, aux espaces verts, aux équipements publics». Les besoins sociaux et culturels ainsi que les préoccupations environnementales paraissent accessoires.

Dans la section suivante (2.5.2), le problème du surdimensionnement du plan de secteur sera abordé.

⁷ Zone d'Initiative Privilegiée

⁸ Sites d'Activité Economique Désaffectés

⁹ L'ensemble de cette liste est principalement issue du cours «Aménagement Urbain et Territorial» du professeur Philippe Hanocq

Notons enfin qu'en 2000, la Wallonie dispose d'un plan stratégique de développement régional: le Contrat d'Avenir. Les textes mettent en évidence la nécessité d'utiliser le sol avec parcimonie et d'arbitrer les intérêts des acteurs de notre société. La problématique de la désurbanisation est prise en considération au travers de la mobilité durable. Un volet sur la réhabilitation de sites désaffectés renforce également le thème de la désurbanisation. Cependant, après avoir été actualisé une première fois, le Contrat d'Avenir prend en 2005 une orientation économique qui débouche sur l'adoption du Plan Marshall. La partie concernant l'Aménagement du Territoire n'est pas sélectionnée parmi les axes prioritaires de ce plan d'actions. Toutefois, en février 2011, le Plan Marshall 2.Vert succède au Plan Marshall. Ce document constitue une prolongation intégrant des notions de développement durable. Il mobilise donc les Wallons pour le redéploiement de leur espace économique dans une logique de développement durable, basée notamment sur des recherches en énergie verte. Malgré cette récente démarche, la dimension «Aménagement du territoire» présente à l'origine semble définitivement mise de côté.

2.5.2. Surdimensionnement du plan de secteur

Le but premier du plan de secteur est d'éviter les incompatibilités de fonctions géographiquement voisines. De cet outil dépend donc directement le processus d'étalement urbain. Or, contrairement à ses pays voisins, la Belgique n'excelle pas dans la maîtrise de la périurbanisation, conséquence d'un surdimensionnement des zones aedificandi, autorisant par la même occasion une urbanisation proliférante et peu soucieuse du gaspillage du sol. Culturellement parlant, le foncier n'est pas considéré comme un bien rare. Ce laxisme donne lieu à un nombre important de terrains destinés à l'habitat, dont la superficie totale permettrait d'accueillir 2,5 fois la population wallonne. Cela dépasse bien évidemment la demande de la population.

Comment expliquer ce surdimensionnement? Est-ce simplement le fait de planificateurs pris d'un élan incommensurable de générosité, ou existe-t-il des facteurs influençants? Laurent Brück, à travers ses recherches, met en évidence plusieurs causes possibles (Brück L., 2002).

- Premièrement, la politique d'offre foncière développée par les pouvoirs publics dans l'idée de favoriser l'accession à la propriété a pu influencer sur la quantité importante de terrains rendus disponibles, afin d'assurer le maintien de prix abordables et de limiter la hausse des valeurs foncières.
- Ensuite, l'intervention du lobby des propriétaires a tenté de faire classer un maximum de terres en zone aedificandi, dans le but d'obtenir une substantielle plus-value liée à l'urbanisation. Placer ces terrains en zone agricole correspondrait à une perte potentielle pour ces propriétaires fonciers.
- De plus, à l'époque, les croissances démographique et économique annoncées pour les années futures autorisaient une surestimation des besoins antérieurs en termes de superficies de territoires habitables et de logements.
- D'un point de vue écologique, les menaces conséquentes à l'étalement urbain ne se faisaient pas autant ressentir qu'aujourd'hui, et l'attention portée aux aspects environnementaux était moindre que dans d'autres régions contiguës, comme aux Pays-Bas par exemple.
- Un des principes corrélés au dispositif de plans de secteur n'a pas été suivi: il s'agit du statut particulier des «zones d'extension d'habitat». Zones destinées à être préservées jusqu'à saturation des autres territoires urbanisables, elles ont fait l'objet de multiples dérogations afin d'y autoriser la construction. A la base, ces terres étaient essentiellement réservées à l'édification de cités de logements sociaux.

- Parmi cette liste non exhaustive, un dernier facteur, et non des moindres, entre en jeu. Les plans de secteur agissent à différentes échelles, aussi bien d'un point de vue régional qu'au niveau des communes, mêlant ainsi les grandes lignes des objectifs de l'aménagement du territoire, et les prescriptions et réglementations urbanistiques propres à chaque quartier. Cela engendre bien souvent une confusion dans les objectifs des plans de secteur.

Dans la plupart des pays européens, ces deux niveaux se distinguent par des documents très différenciés et spécifiques. En Belgique, deux types d'outils régulent également les impacts de l'occupation du sol sur l'environnement: les schémas d'une part, et les plans et règlements d'autre part. Cependant, le mode d'articulation existant entre ces deux catégories d'outils de rôle et de nature différents n'est pas clairement défini par la législation belge. Il transparait toutefois une relation de subordination, ressentie dans les intentions initiales, mais nettement moins évidente en réalité. Alors qu'il est logique que le schéma stratégique exprime ce que l'on peut faire et que le plan indique dans la suite comment le faire, il y a une rupture entre le SDER et les plans de secteur, qui ne traduisent que très vaguement les options du SDER. Pour rappel, le SDER (1999) a été élaboré bien après la réalisation des plans de secteur (années 70-80). Aucune «mise en conformité» des plans de secteur n'a été prévue en ce jour.

L'autre part du problème réside dans le fait qu'une révision du plan de secteur, qui semble nécessaire, n'est pas si facilement envisageable par les aménageurs puisque le système d'indemnisation, défini dans le CWATUPE, obligerait les pouvoirs publics à rembourser les moins-values engendrées par un changement de statut d'un certain nombre de terrains appartenant à des particuliers.

2.5.3. L'influence des marchés fonciers et immobiliers

- OFFRE FONCIÈRE POTENTIELLE ET OFFRE FONCIÈRE EFFECTIVE

Le manque de planification en Belgique a entraîné en termes de gestion foncière une abondance en «offre juridiquement urbanisable», déterminée par les réglementations urbanistiques et le zonage des affectations. Il existe une relation directe entre les affectations des plans de secteur, et la valeur des sites affectés. Ce sont donc les plans de secteur qui influencent fortement les valeurs foncières des terrains.

L'offre foncière urbanisable se décline en deux catégories: l'offre potentielle et l'offre effective (Comby J. et Renard V., 1996). *«Pour un territoire de marché considéré, l'offre foncière potentielle correspond à la totalité des biens existants. Concernant l'offre juridique destinée à la production de nouveaux logements, il s'agit globalement de l'ensemble des terrains situés à l'intérieur des périmètres définis par les zones d'habitat. Quant à l'offre effective, elle correspond, à un moment donné, aux biens réellement disponibles sur le marché. En raison de la rétention fréquemment exercée par les propriétaires, l'offre effective ne correspond qu'à une part très réduite de l'offre potentielle»* (Halleux J.-M., 2005).

Les données concernant l'offre potentielle sont couramment utilisées par les administrations de l'aménagement du territoire, alors que les promoteurs fonciers ou immobiliers, eux, sont contraints de se soumettre aux offres foncières effectives. Il existe souvent un décalage important entre offre potentielle, généralement abondante, et offre effective, la plupart du temps en pénurie.

- PHÉNOMÈNE DE RÉTENTION

Les sites stratégiques, de par leur position proche des centres urbains, et structurants en termes d'urbanisation, sont peu disponibles sur le marché. Ceci s'explique principalement par la rétention des propriétaires vis à vis de leurs parcelles ou logements. Nombreuses sont les habitations vides, voire en voie d'insalubrité, qui ne peuvent malheureusement pas être rachetées et rénovées par des promoteurs immobiliers soucieux de développer une offre répondant aux besoins actuels en matière de densité. Les maîtres d'ouvrage se voient ainsi contraints de s'éloigner des noyaux urbains, accentuant de manière encore plus prononcée le développement de la périurbanisation.

- PRIX DES TERRAINS ET LOGEMENTS

Il existe une relation inversement proportionnelle entre le prix foncier et immobilier, et la proximité de l'hypercentre. En effet, à niveau de confort et à cadre de vie comparable, le coût d'un bien situé en zone centrale est plus élevé. Les ménages désireux d'acquérir une habitation se voient obligés de s'éloigner des centres urbains pour trouver un terrain à prix abordable ou un logement de bon rapport qualité-prix.

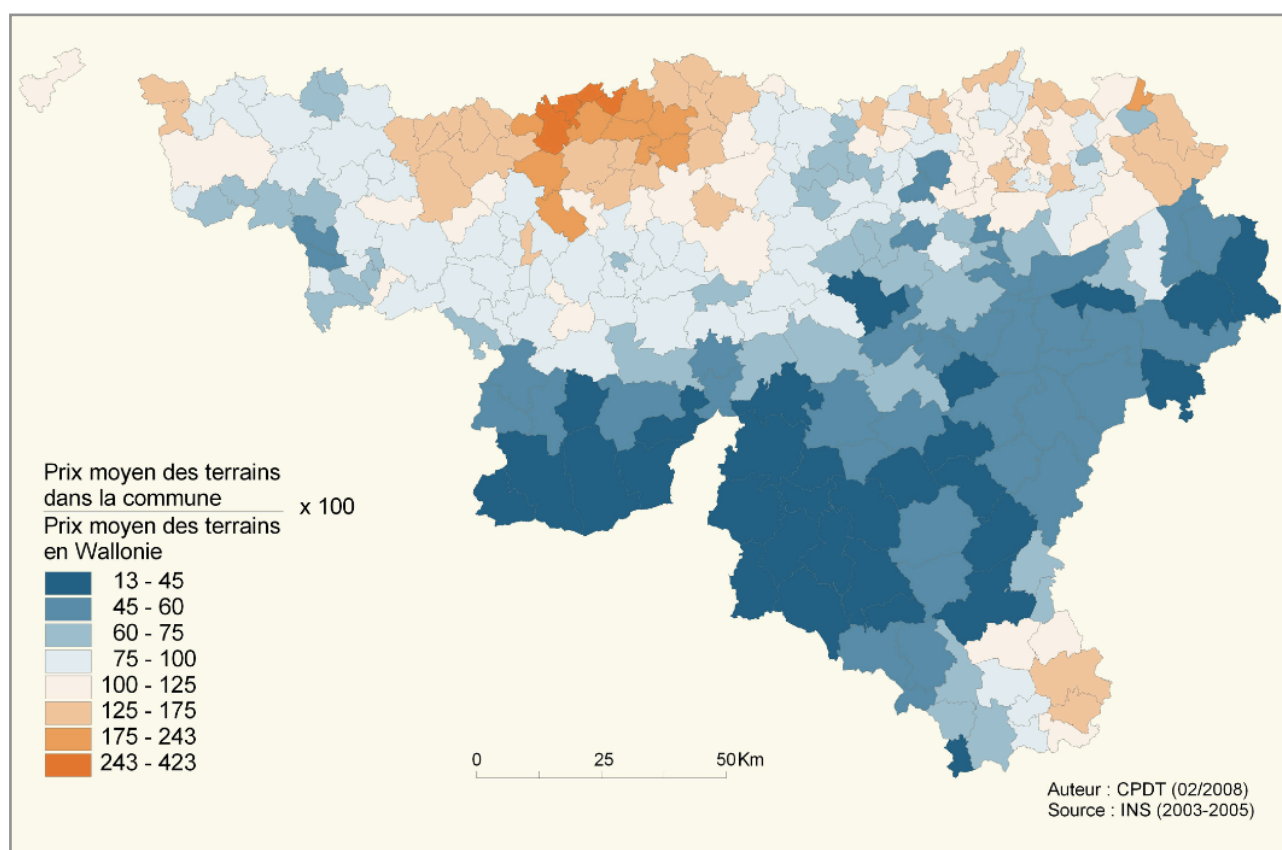


Figure 9: Prix des terrains à bâtir en Wallonie (INS, 2003-2005)

Pour un budget donné, la localisation d'un bien dépend d'un équilibre entre distance à la ville et superficie du logement et du terrain. A l'heure actuelle, il existe peu d'alternatives entre, d'une part, habiter dans une maison de grande taille en périphérie, loin de la ville, et d'autre part, habiter en zone urbaine, dans un logement plus petit mais à proximité de tout.

On peut rapidement en déduire que les premières couronnes périphériques des villes ont été les plus vite peuplées. Les communes ont été favorables à cet accroissement important du parc de logements. Or l'offre en

terrains n'est pas illimitée, et la demande croissante des nouveaux habitants venus s'installer entraîne une raréfaction de l'offre et une augmentation des valeurs foncières et immobilières, progressant de proche en proche. Cela oblige les ménages à s'éloigner de plus en plus dans des communes au caractère rural plus marqué afin d'atteindre des terrains répondant à leur budget contraint (Capron C. *et al*, 2001).

Une collecte de données a été réalisée par des membres de l'Université de Liège, dans le cadre d'un cours des DES et DEC en Urbanisme et Aménagement du Territoire, afin de déterminer les relations entre le prix des terrains et la croissance de l'urbanisation. Cette enquête a été menée dans des communes périphériques à la ville de Liège. L'hypothèse du «rôle moteur des hautes valeurs foncières sur la croissance de l'urbanisation» fut vérifiée. Leurs résultats mettent en évidence la nécessité d'une «transparence des marchés fonciers» permettant de limiter les prix des terrains. Des initiatives de certains lotissements communaux semblent par ailleurs s'inscrire dans une «logique de réduction des valeurs foncières». Les résultats indiquent également que des politiques de freinage de l'urbanisation dans certaines communes périphériques accentuent l'extension spatiale, alors que d'autres communes en voie de périurbanisation jouent la carte de la croissance. La politique foncière dépend ainsi des mesures urbanistiques concernant l'affectation des sols, paramètre souvent peu pris en compte par les communes. «Le dernier rempart urbanistique correspond aux plans de secteur» (Halleux J.-M., 1999).

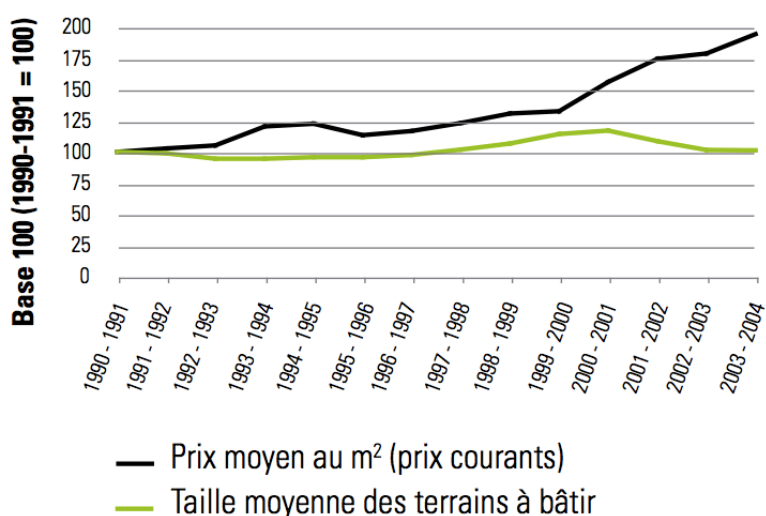


Figure 10: Evolution de la taille moyenne et du prix moyen au m² des terrains à bâtir vendus en Région wallonne (INS, 2007)

- FISCALITÉ FONCIÈRE ET IMMOBILIÈRE

«Une fraction croissante des rentrées communales est liée à la part locale de l'impôt sur le revenu des personnes physiques (Figure 11). Les communes centrales doivent dès lors assumer des charges croissantes en matière d'aide sociale, sans disposer des rentrées que pourraient occasionner la présence de ménages à revenus élevés sur leur territoire. Elles ne peuvent pas investir dans de nouveaux équipements (espaces publics, espaces verts, loisirs) et leur entretien susceptibles d'attirer des ménages à revenus élevés. Une fois le mouvement amorcé, les communes périphériques se retrouvent alors en position privilégiée pour attirer des populations aisées et de nouveaux services commerciaux et culturels, ce qui ne fait qu'appauvrir les centres» (Teller J., 2009).

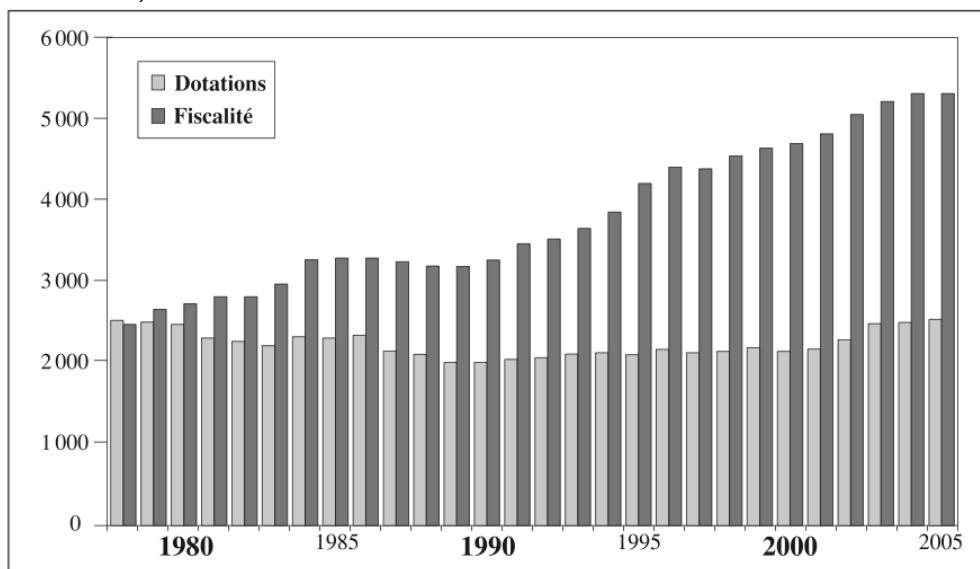


Figure 11: Evolution comparée des dotations et des recettes fiscales des communes belges - budgets communaux en millions d'euros (Teller J., 2009)

Ce système de fiscalité locale, portant depuis 1980 sur les revenus des ménages et l'immobilier, pousse les communes à attirer de nouveaux habitants, aisés de préférence, en créant et offrant de larges parcelles (Baudelle G., 2010).

- VERS UNE POLITIQUE FONCIÈRE EN BELGIQUE

En Belgique, l'intervention des pouvoirs publics sur les marchés fonciers a longtemps été négligée. En effet, peu de prévisions socio-démographiques ont été réalisées, empêchant toute mise en place d'une planification foncière régulatrice (Brück L., 2002). De plus, la pratique du lotissement public est très marginale (Halleux J.-M., 2005).

Il semblerait que des mesures soient prises depuis plusieurs années déjà, afin de mieux contrôler le marché foncier. A Bruxelles notamment, le Plan Régional a créé une Régie foncière régionale, chargée de «l'acquisition de biens situés à des endroits stratégiques pour le développement régional et de la tenue d'un inventaire des ressources foncières publiques». En Flandre cependant, la régulation foncière ne se conçoit pas comme une politique à part entière, mais plutôt comme l'une des sept missions de l'aménagement du territoire (Brück L., Halleux J.-M., Mérenne-Schoumaker B., Savenberg S. et Van Hecke E., 2001).

Nous verrons par la suite quels seraient les modifications à entreprendre dans l'optique d'une amélioration de la politique foncière en Wallonie.

2.5.4. Politique du logement

• LE PARC DE LOGEMENTS WALLONS

L'enquête socio-économique de 2001 réalisée en Belgique auprès de chaque ménage permet de déterminer les aspects suivants: en Wallonie, on observe une part très importante de maisons unifamiliales (83%) contre une faible proportion d'appartements et de studios (17%).

Parmi ces habitations unifamiliales, la maison isolée de type «4 façades» représente plus du tiers des logements (Figure 12). Généralement implantée sur une parcelle de grande taille, ce type de résidence consomme 3 à 4 fois plus d'espace qu'une maison de ville classique avec petit jardin. Le nombre de grands immeubles à appartements (plus de 10 logements) approche seulement les 5%. Le graphe suivant montre la répartition des habitations en fonction du nombre de logements présents dans le bâtiment.

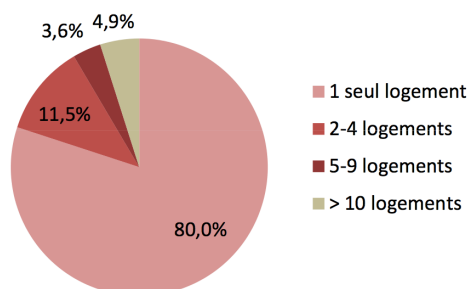


Figure 12: Répartition des logements en fonction du nombre de logements présents dans le bâtiment. (Kints C., 2008)

Il existe une relation très marquée entre la morphologie des logements et leur localisation (Figure 13). Comme nous pouvons nous y attendre, les centres et les zones urbaines concentrent un modèle d'habitat groupé avec une large proportion d'immeubles à appartements (principalement situés le long de boulevards et de quais), ainsi que de maisons mitoyennes. Un gradient de densité s'instaure depuis le centre vers les périphéries, allant de la maison unifamiliale jumelée à l'habitation isolée, là où l'urbanisation s'étale de manière importante.

Le corollaire de ce fait est le lien entre taille et type de logements. Plus les habitations sont séparées, plus elles sont spacieuses. Les petits logements sont ainsi situés dans les centres urbains, alors que se déploient de vastes villas dans les aires périphériques ou rurales. De même, les «grands appartements luxueux» sont construits en milieu périurbain. La corrélation entre la densité, superficie des habitations et localisation est ainsi mise en évidence (Kints C., 2008).

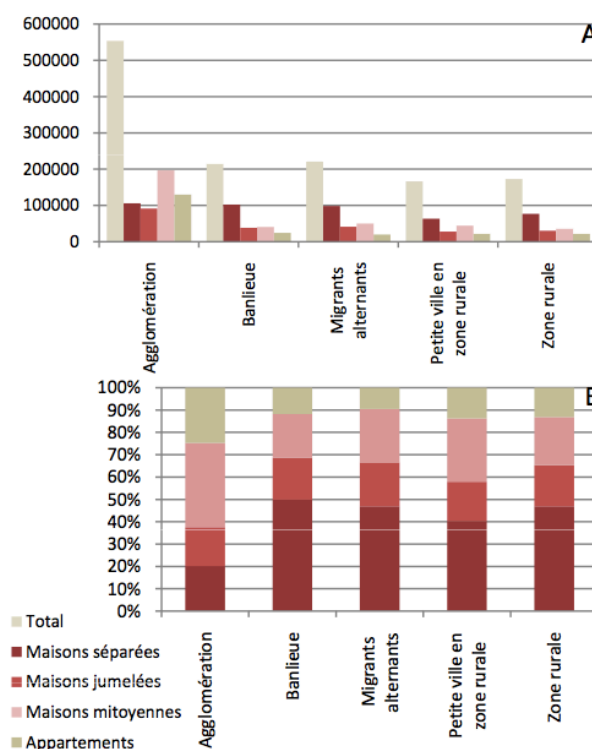


Figure 13: Répartition des logements wallons proportionnellement (A) et en nombre (B) en fonction du degré d'urbanisation (Kints C., 2008)

- PROPRIÉTAIRES ET LOCATAIRES

L'enquête socio-économique générale de 2001 recense 69,9 % de propriétaires ou usufruitiers en Région wallonne. Ce chiffre semble évoluer de manière constante et ne faiblit pas au cours du temps. Parmi les propriétaires, 97% résident dans un logement de type «maison unifamiliale», alors que la part des locataires est répartie de manière égale entre logement collectif et habitat unifamilial (Figure 14).

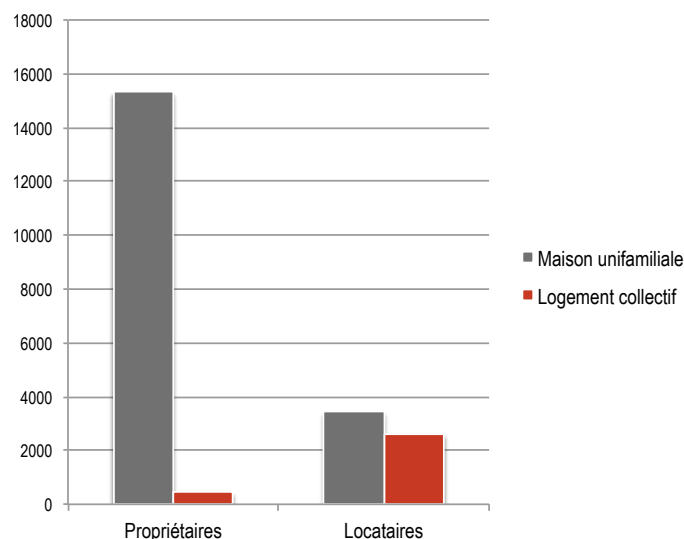


Figure 14: Statut d'occupation en fonction du type d'habitation en nombre (Ministère RW, 2007)

Les chiffres l'indiquent: l'accession à la propriété constitue une forte tradition et un des piliers de la politique du logement.

Cette part élevée révèle une augmentation continue de l'accès à la propriété, tandis que le marché locatif est de plus en plus attribué aux ménages de plus faibles revenus. Pour la plupart des ménages belges bénéficiant de moyens financiers suffisants, l'accession à la propriété est ainsi une étape qui fait partie intégrante du déroulement de la vie. Parallèlement à cette «contraction socio-économique», on assiste à une «diversification socio-démocratique». Suite à l'augmentation des ruptures familiales, un grand nombre d'anciens propriétaires, disposant de revenus confortables, revient sur le marché locatif lors de leur séparation (Halleux J.-M. et Lambotte J.-M., 2004).

De plus, l'enquête sur la qualité de l'habitat en Région Wallonne, réalisée en 2006-2007, relève parmi les propriétaires 55% d'individus n'ayant pas ou plus à rembourser de crédit hypothécaire.

Le graphe suivant (Figure 15) montre la part des montants accordés au logement par mois, que les ménages soient propriétaires ou locataires. Au total, 44,4% des citoyens n'ont pas de loyer ou de crédit en cours à payer.

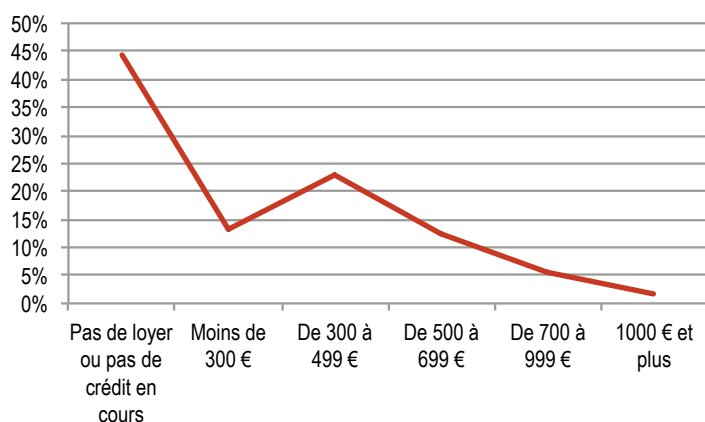


Figure 15: Part des montants accordé au logement par mois par la population (Ministère RW, 2007)

Comparons les dépenses mensuelles effectuées par un propriétaire remboursant son crédit et par un locataire.

La moyenne de remboursement des crédits hypothécaires s'élève à 511€ par mois avec un seuil de 24 € et un plafond de 4000 €. En ce qui concerne les locataires, l'enquête révèle une moyenne de près de 380€ par mois (soit deux fois le loyer moyen dans le secteur du logement social). Les montants varient entre 20 € et 1600 €. Si l'on ne considère que les logements du secteur privé, la moyenne du prix du loyer s'élève à 407€. A ce coût, il faut bien évidemment ajouter les frais liés à l'immeuble (hors chauffage, eau, gaz et électricité). Le coût moyen de ces charges est de 90€ environ. Ce qui se rapproche grandement des 511€ déboursés par les propriétaires.

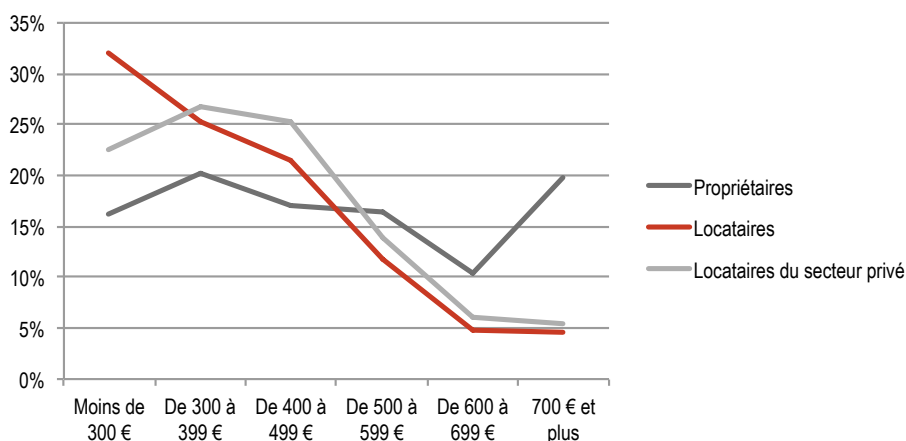


Figure 16: Dépenses mensuelles dues au logement effectuées par la population (Ministère RW, 2007)

Tout calcul fait, il est donc plutôt avantageux, si l'on dispose au préalable des moyens financiers nécessaires, d'envisager une accession à la propriété.

- LES AIDES DES POUVOIRS PUBLICS

Il existe deux types d'aides: les «aides à la personne» (directes ou indirectes), et les «aides à la pierre».

Les aides directes à la personne consistent en des primes à la construction, à l'achat ou à la rénovation, ainsi qu'en des aides locatives, tandis que les aides indirectes correspondent à des déductions fiscales ou des prêts sociaux à taux hypothécaires réduits. Quant aux aides à la pierre, il s'agit de l'offre en terrains ou en logements à prix réduits, par des sociétés publiques, présentes pour la plupart dans le secteur du logement social au sens strict (Brück L. *et al.*, 2001).

Actuellement, la principale forme d'aide publique au logement a pris la forme d'une politique fiscale et consiste en des déductibilités associées au prêt hypothécaire. « Selon une estimation récente, les Wallons qui remboursent un crédit hypothécaire se partageraient annuellement un budget d'approximativement 500 millions d'euros, une somme qui représente près de trois fois le budget que l'on consacre explicitement à la politique de l'aide au logement en Wallonie» (Halleux J.-M., Lambotte J.-M., 2006). Cette aide rémanente encourage les Belges à acquérir le statut de propriétaire, tandis que l'investissement dans l'immobilier locatif privé de rapport perd de son attrait. Le parc de logements locatifs, déjà ancien et vétuste, voire insalubre, continue à se dégrader suite au désengagement des propriétaires bailleurs qui ne sont nullement encouragés par la fiscalité dans d'éventuelles démarches de restauration ou d'entretien de leur patrimoine. D'autant plus que le propriétaire qui néglige son bien paie le même impôt que celui qui l'entretient. Ce dernier se retrouve ainsi pénalisé. En outre, cette politique historique n'avait pas pour seul but de favoriser les «propriétaires-occupants». Grâce aux outils entrés en vigueur au 19^e siècle, de nombreux «petits bourgeois» ont pu investir dans la construction d'immeubles de rapport, empêchant et retardant l'apparition de la filière «promoteur professionnel» (Doucet P., 1985).

Parallèlement à ces facteurs incitant l'accession à la propriété, nous constatons que *«les choix des autorités belges en matière de fiscalité immobilière illustrent l'exemple d'une politique qui, bien que produisant des effets considérables sur les marchés du logement, demeure conçue de manière aspatiale»* (Halleux J.-M., Lambotte J.-M., 2006). En effet, certains mécanismes d'aide au logement ont largement favorisé la construction en périphérie, intégrant des critères d'ordre urbanistique relatifs à la construction de maisons isolées en zones périurbaines.

Le droit au logement représente une valeur sociétale dont le mode de concrétisation passe par le marché. Des aides publiques en faveur du logement sont donc tout à fait fondées. Mais les observations précédentes nous poussent à penser qu'il est nécessaire de minimiser les conséquences néfastes de ces aides, et qu'il est essentiel de ne retenir l'outil fiscal que là où il est le plus approprié (Valenduc C., 2008).

2.6. COMPARAISON AVEC LA POLITIQUE URBAINE DES PAYS-BAS

2.6.1. Belgique - Pays-Bas

Puisque le concept de désurbanisation n'a jamais été normalisé internationalement, et que les intensités de l'étalement spatial des villes européennes semblent se distinguer fortement, il n'est pas évident de mener des comparaisons entre différents pays. Toutefois, il paraît judicieux de se demander pourquoi l'ampleur de la périurbanisation aux Pays-Bas est nettement moins importante qu'en Belgique, alors que ces deux pays voisins sont très proches et très comparables sur différents plans (Tableau 1). Malgré les profondes similitudes entre ces paramètres de l'étalement urbain, le niveau de contrôle de la désurbanisation et de la dispersion spatiale par les autorités publiques est loin d'être aussi efficace de part et d'autre. Les chemins empruntés par les autorités belges et néerlandaises en matière d'aménagement du territoire sont très différents et ne semblent se rejoindre en aucun point. Les Pays-Bas ont été placés dans la catégorie des «leaders» par J. Sellers dans son étude sur les politiques urbaines en Europe du Nord et aux Etats-Unis (Sellers J., 2004). Cette différence s'explique par le manque de régulation planificatrice dans notre pays, qui n'empêche pas le desserrement spatial et l'isolement dans la ressource foncière (Halleux J.-M., 2005).

- SIMILITUDES

	Belgique	Pays-Bas
Population (en 2011)	11 007 020 hab.	16 574 989 hab.
Superficie	30 528 km ²	41 528 km ²
Densité	360,35 hab./km ²	400 hab./km ²

Tableau 1: Similitudes entre la Belgique et les Pays-Bas (INS 2008 et 2011)

D'un point de vue historique, les deux pays présentent également un grand nombre de points communs. Les réseaux urbains s'y sont développés de la même manière, typiques de la métropole européenne, autour d'un grand nombre d'agglomérations proches dont les zones périphériques et de migration alternante s'interpénètrent en divers endroits. La morphologie urbaine hors des centres est caractérisée par une large part de maisons unifamiliales (mitoyennes de faible hauteur). Cela traduit une forte aspiration à l'isolement unifamilial de part et d'autre de la frontière. Le pourcentage des maisons individuelles est semblable des deux côtés de la frontière, et dépasse les 70% (en 1998, on en compte 71% aux Pays-Bas, et 73% en Belgique¹⁰) (P. de la Morvonnais, 1998). D'un point de vue socio-économique, on retrouve également dans les deux états une forte opposition entre les centres villes paupérisés et les périphéries aisées (Baudelle, 2010).

¹⁰ En 2001, l'enquête socio-économique - DGSIE, SPF Economie - comptabilise près de 83% de maisons unifamiliales en Belgique.

- DIVERGENCES

Avant d'aborder le système de régulation et de planification néerlandais, attardons-nous sur quelques points qui traduisent cette si forte différence entre la Belgique et les Pays-Bas.

Les formes urbaines qui découlent de ces deux systèmes divergents sont ainsi diamétralement opposées, ce qui, du côté belge, aggrave encore les effets du «déversement urbain et de la dépopulation des villes». Sur les photos aériennes ci-dessous, prises à même échelle, nous pouvons voir une urbanisation très contrastée: aux Pays-Bas il est extrêmement facile de cerner les limites entre zones urbaines bâties et zones rurales, tandis que le bâti en Belgique s'étend de manière très linéaire entre les différents pôles d'habitat, les reliant les uns aux autres, comme nous l'avons décrit dans le chapitre précédent (la photo ne caractérise bien évidemment pas l'ensemble de la Belgique, et il existe des variations entre territoires). La dispersion néerlandaise reste ainsi relativement concentrée autour de pôles plus importants.



1km **Figure 17: Limites entre les zones urbaines et rurales néerlandaises - Photo aérienne entre Fijnaart et Zevenbergen (Google Earth - Imagerie Satellite)**



1km **Figure 18: Développement linéaire en Belgique - Photo aérienne entre Beyne-Heusay et Herve en Région wallonne (Google Earth - Imagerie Satellite)**

Les modalités de la promotion immobilière sont également très différentes. Les démarches relatives à l'auto-promotion aux Pays-Bas sont rares, seulement 10% des promotions immobilières correspondent à l'achat d'un terrain individuel, libre de constructeur. La filière «promoteur professionnel» domine, permettant une «concentration géographique et capitalistique des chantiers» (Halleux J.-M., 2005), en réalisant des opérations groupées. En effet, la planification étant suffisamment stricte, les professionnels développent avec plus d'aisance leur maîtrise d'ouvrage au vu de l'accès complexe au marché foncier par les particuliers (ce qui est rarement le cas en Belgique). La plupart du temps, ce sont les sociétés semi-publiques qui sont chargées des subventions et des constructions de logements et de zones d'activités.

Deux tendances se démarquent donc: d'une part, une politique de production foncière néerlandaise, assurant la mise en oeuvre des terrains urbanisables par les communes et permettant ainsi à la collectivité de capter la plus-value d'urbanisation, et d'autre part, la politique d'offre foncière belge, laissant aux mains des propriétaires et promoteurs l'organisation urbaine du territoire.

Un autre indicateur de la consommation de l'espace, démontrant l'efficacité de la planification néerlandaise face aux actions entreprises par les autorités belges est la superficie moyenne des parcelles destinées à la construction: elle est d'environ 1500 m² côté belge, alors que la taille moyenne des terrains n'atteint que les 400 m² aux Pays-Bas, ce qui implique des densités très élevées.

- SYSTÈME DE PLANIFICATION NÉERLANDAIS

Les autorités publiques des Pays-Bas sont depuis longtemps animées par un volontarisme exemplaire en matière d'urbanisme. En effet, le pays est en majeure partie conquis sur la mer: les polders occupent une grande partie des sols en Hollande. Très soucieux de l'aménagement de leur espace, et des problèmes, notamment écologiques, pouvant être liés à l'urbanisation de terres situées sous le niveau de l'eau, les Hollandais font preuve d'une nécessaire discipline collective. Le Deuxième rapport relatif à l'aménagement du territoire (1966) annonçait: *«L'espace fait partie des biens les plus irremplaçables: son gaspillage est inadmissible. (D'où) la limitation des libertés individuelles du sol, pour préserver le cadre de vie dans la lutte contre la mer»* (Baudelle G., 2010). Propos diamétralement opposés à la mentalité belge avançant que le sol ne représente pas un bien rare.

Le domaine de l'aménagement du territoire est considéré comme un élément essentiel du fonctionnement néerlandais, au point de devenir une science à part entière, et de faire l'objet d'une branche universitaire autonome. Il s'agit d'une «culture», ou encore d'une «mentalité de l'aménagement». C'est le Ministère de l'aménagement (MINVROM) qui en occupe le statut central.

La planification du pays est caractérisée par une forte transversalité, associant toutes les politiques concernées (transport, logement et localisation de l'habitat, emploi, commerces,...) ainsi qu'une complémentarité des «volets territoriaux et sectoriels». Le modèle hollandais est même reconnu internationalement au travers de certaines de ses «icônes de l'aménagement». Un site web est d'ailleurs dédié à ces exemples faisant office de vitrine du volet de la planification¹¹.

¹¹ <http://www.canonro.nl>

- PRINCIPES

Plusieurs principes «piliers» sont toujours d'actualité, comme la concentration de l'expansion urbaine, la localisation des fonctions en adéquation avec leur accessibilité, la différenciation spatiale en vue d'éviter une atteinte aux paysages ruraux, le contrôle foncier ou encore l'optimisation de la mobilité. Ces grands principes de base s'expriment à travers trois domaines d'action, mis en lumière par Guy Baudelle (2010):

- l'organisation de la croissance urbaine
- la limitation de la mobilité
- la régénération des villes-centres.

La politique de production foncière, abordée au paragraphe précédent, a permis au concept de «déconcentration groupée» (Figure 19) d'émerger et d'être appliqué. Compromis entre un étalement problématique et une concentration peu réaliste, ce principe avait pour but de créer des configurations territoriales répondant aux attentes individuelles des ménages à court terme tout en tenant compte des critères de localisation et d'organisation en accord avec les intérêts de la collectivité pour le long terme (Halleux, 2008).

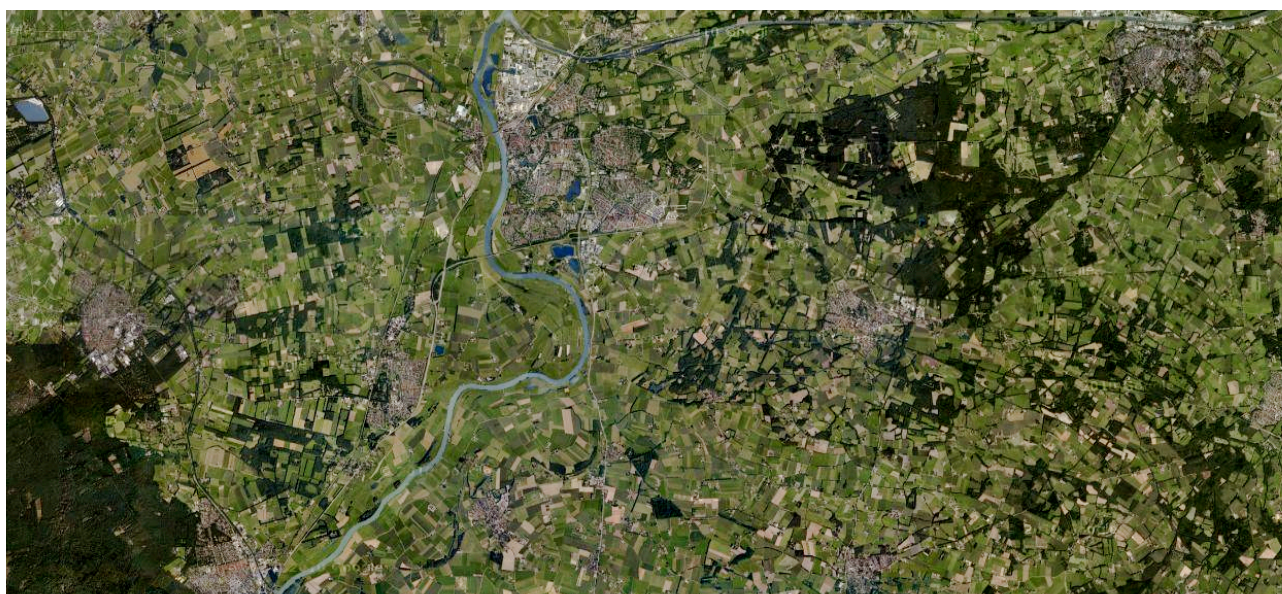


Figure 19: Illustration du principe de déconcentration groupée Photo aérienne entre Zutphen et Lochem (Google Earth - Imagerie Satellite)

Le défi de «compacité qualitative» a partiellement été atteint, et certains points du concept ont été remis en cause par la suite, en 1988, de par ses effets négatifs sur la démographie et sur l'emploi dans les villes centrales. L'alternative à ce principe a été la politique de la ville compacte, favorisant la ville dense bâtie dans des zones préalablement urbanisées, c'est à dire par renouvellement urbain, ou à proximité de ces zones. Ces décisions ont débouché sur des programmes VINEX¹² offrant un habitat très compact¹³. Mais ces programmes ont rapidement été critiqués, et des réajustements ont du être réalisés à plusieurs reprises afin de mieux tenir compte des aspirations des familles et d'évoluer vers des types d'habitat moins sévères. En effet, les modèles initiaux étriés de logements répétitifs et monotones, dépourvus d'espaces verts privatifs et manquant d'intimité ont vite déçu la population qui «n'avait plus guère d'enthousiasme d'y emménager», si

¹² du nom de l'addendum au Quatrième Rapport: *Vierde Nota over de Ruimtelijke ordening Extra*.

¹³ jusqu'à 34 logements à l'hectare, sur des parcelles de 246m² de moyenne.

bien que certains auteurs vont jusqu'à affirmer que la ville compacte a pu malgré elle pousser à une suburbanisation lointaine, et au développement de résidences secondaires, notamment dans les régions belges proches des frontières néerlandaises.

Du point de vue de la mobilité, on peut directement remarquer le fonctionnement parallèle entre les programmes VINEX et le Second Plan Structurel pour le trafic et les transports, dont le but est de diminuer progressivement la congestion automobile journalière. De plus, afin d'éviter la croissance du parc automobile, des mesures drastiques ont été appliquées en matière de tarification généralisée du stationnement et de taxation élevée des voitures (Baudelle G., 2010).

Les Pays-Bas ont conçu une politique de la mobilité basée sur le principe ABC, initiée en 1988 à l'occasion du VINEX. L'objectif principal est de déterminer et de mettre en adéquation le «profil d'accessibilité de chaque lieu», ainsi que le «profil de mobilité des activités», afin de maximiser l'usage des transports collectifs en implantant, comme le précise le slogan néerlandais, «The right business to the right place». Voici le tableau correspondant aux différents profils:

	Profil de mobilité	Profil d'accessibilité	Exemples
A	Forte concentration d'emplois (<40 m2/emploi) Activité intensive Nombreux visiteurs Faible dépendance à la mobilité (essentiellement des déplacements de personnes)	Transports en commun et vélo. Lieux très accessibles par les transports publics, à proximité des gares les plus fréquentées.	Activités intensives en espace: commerce, bureau, administration
B	Concentration moyenne (entre 40 et 100 m2/emploi) Visiteurs dans la moyenne Dépendance automobile moyenne (par exemple déplacements du personnel durant les heures de travail)	Transports publics et automobile. Situation intermédiaire, impliquant au moins une desserte de bus à forte fréquence permettant une liaison facile avec un centre urbain proche et une gare.	Activités intermédiaires: sociétés de services aux entreprises, centres commerciaux
C	Faible densité d'emplois (> 100 m2/emploi) Peu de visiteurs Forte dépendance routière (transport de marchandises)	Automobile et camions. Lieux peu accessibles par transports publics mais avec un accès facile au réseau autoroutier et routier principal.	Activités extensives en espace: industrie lourde, logistique, distribution de gros

Tableau 2 Profils de mobilité et d'accessibilité en fonction de chaque lieu A, B, C. (Martens K., 2001; Halleux J.-M. & Lambotte J.-M., 2006)

La politique de l'ABC a été mise en oeuvre dans les grandes agglomérations, telles que Amsterdam, Rotterdam, La Haye et Utrecht, mais aussi au sein de plus petites villes comme Maastricht par exemple, où le projet Ceramique représente un cas conçu sur base des orientations de la politique de l'ABC.

Dans un premier temps, ce concept a été suffisant pour maintenir les activités économiques centrales tout en permettant une exurbanisation de l'emploi (Bogaerts A. *et al.*, 2007). Mais bien vite ce principe parut trop peu flexible pour satisfaire tous les types de situations. En effet, la tendance générale du secteur privé fut

d'implanter ses zonings en zone C le long de voies rapides, engendrant une dépréciation des paysages, tandis que les sites A et B sont apparus insuffisants pour répondre à la demande croissante des bureaux. Ainsi, le nouveau concept de «zone de développement» a été mis en place en 2007 par les ministres de l'Aménagement et des Transports, «visant la programmation simultanée des infrastructures et de l'expansion urbaine par des programmes conjoints».

Un autre point fort de la politique de mobilité aux Pays-Bas est l'encouragement systématique de la marche et de l'usage de la bicyclette. Plusieurs plans vélos ont été lancés, appuyés par une politique fiscale favorisant les cyclistes et les employeurs offrant un vélo à leur personnel, ce qui a généré le populaire système du «vélo du patron». Les programmes VINEX ont également contribué aux progrès de cette politique volontariste. D'autres éléments ont nourri ce système d'ensemble: on peut notamment citer, outre les infrastructures de pistes cyclables, la présence de pôles intermodaux, l'aménagement de parkings à vélos à proximité des écoles, l'amélioration de la sécurité, etc. La part modale du vélo atteint les 19%, contre 8% en Belgique. Elle s'élève à 35% pour les parcours inférieurs à 7,5 km, allant jusqu'à 50 % dans les villes telles que Groningue là où les aménagements conçus pour les cyclistes sont exceptionnels (Baudelle G., 2008).

Nous venons de survoler les deux premières stratégies élaborées par les aménageurs néerlandais en vue de contrôler le desserrement urbain: l'orientation de la croissance urbaine et la limitation de la mobilité. Il reste le troisième concept, la régénération des centres urbains, qui vise également à conserver le rôle moteur des villes. Nommée «Politique des grandes villes», cette initiative «se veut globale, agissant simultanément sur l'espace, l'économie, le social, l'environnement et la sécurité, et partenariale (ministères, gouverneurs de provinces et de communes, avec des partenariats publics-privés)» (Van Dan Berg L. *et al.*, 2000). Afin de respecter les principes de la compacité des villes, les Pays-Bas se voient obligés d'innover dans les pratiques et dans l'élaboration d'outils de revitalisation urbaine. Ils transforment la contrainte de la rareté du sol en une clé du succès, par exemple en ce qui concerne les transformations de rez-de-chaussée dans les artères commerciales, ou encore la construction d'habitat de haute qualité sur les friches industrielles.

- LA BELGIQUE SERAIT-ELLE CAPABLE D'ÉVOLUER VERS UN SYSTÈME PLUS RÉGULATEUR?

«Le modèle Nord-Atlantique crée une contradiction aiguë entre l'idéal de vie de chacun et le bien-être collectif dans les pays soumis à une même pression sur le sol. La comparaison montre le rôle décisif de la culture mais aussi l'impact des dispositions réglementaires et fiscales» (Baudelle G., 2010).

Les Pays-Bas ont fait preuve d'une forte volonté à maîtriser le phénomène de l'étalement urbain, poussés par des valeurs principalement liées à la préservation du bien rare qu'est le sol, et également sensibilisés par la problématique des polders. Ce pays nous montre qu'il est véritablement possible d'endiguer le processus de désurbanisation et de freiner le développement de l'automobile individuelle, à l'aide de politiques transversales. Il est donc concevable de briser l'éternel modèle cadennassé de l'habitat pavillonnaire, uniquement accessible en voiture. Cependant, cette inversion de la tendance actuelle est-elle tout aussi envisageable en Belgique? Il semble que les deux systèmes de planification soient très différents. Or le système néerlandais dispose d'un cadre institutionnel doté d'un haut degré de «capacité d'adaptation» qui n'existe pas en Belgique (Halleux J.-M., 2010), où a été mis en place un régime rigide lié au droit de propriété, incapable de réfréner les désirs individuels des ménages, et considérant le sol comme un bien ordinaire. De plus, il n'est pratiquement pas possible de revenir en arrière car les milieux périurbains sont de moins en moins accessibles en transports en commun, et notre dépendance à l'automobile ne cesse de s'amplifier.

2.7. PISTES DE RÉFLEXIONS POUR UN MEILLEUR CONTRÔLE DE L'ÉTALEMENT URBAIN

Parmi les actions à mener dans le but d'améliorer le processus d'urbanisation en Wallonie, il serait opportun de réévaluer le système de politique urbaine actuellement en vigueur. Nous avons relevé certaines failles dans le fonctionnement de ces outils, et d'après les expériences étrangères, et notamment néerlandaises, de nombreuses améliorations possibles sautent aux yeux. Toutefois, il convient de relativiser ces critiques à l'encontre des opérations menées par les responsables de l'aménagement, car si leur fonctionnement est à remettre en question sur certains points, elles présentent dans le fond d'intéressantes potentialités.

2.7.1. Amélioration des outils urbanistiques

Un premier diagnostic permet d'agir au niveau de «l'origine» de la politique de l'aménagement en réfléchissant aux rectifications à apporter aux outils ou aux règles urbanistiques. Le but de ce travail n'est pas d'expliquer précisément ces éventuelles modifications, et cette matière pourrait à elle-seule faire l'objet d'une recherche. Néanmoins, il est intéressant de soulever quelques éléments de solution, qui semblent permettre une meilleure articulation entre politiques sectorielles et objectifs de l'aménagement spatial.

Nous l'avons vu, les principes des plans de secteur ne sont pas en adéquation avec la volonté de réduire la dispersion urbaine et de limiter la taille des terres à bâtir. Premièrement, il serait nécessaire d'instaurer des révisions régulières des plans afin de s'accorder à l'évolution des demandes et des besoins:

- Faire passer des zones constructibles accessibles uniquement en automobile en zones non aedificandi permettrait d'orienter les investissements immobiliers vers des localisations plus stratégiques en matière de mobilité alternative, et aussi plus proches des tissus urbains déjà existants.
- Déterminer la proportion de zones destinées à l'habitat en fonction de l'évolution démographique et de l'estimation des besoins en logements à moyen terme serait plus judicieux. Puisque la moyenne des tailles des parcelles dépasse largement celle de nos pays voisins, il serait également envisageable de les revoir à la baisse, tout en renforçant le dispositif de «zones d'extension d'habitat» jointives aux zones existantes, afin de favoriser les formes compactes. A l'instar de ce qui se fait dans d'autres états, et comme le suggère Laurent Brück et ses collègues de la CPDT, des coefficients d'utilisation du sol maintenant des seuils de densité minimale pourraient être introduits.
- Le problème des indemnisations est un des éléments bloquant fortement la révision du plan de secteur. Toutefois, limiter la captation individuelle des plus-values foncières permettrait par exemple de compenser les dépenses des autorités publiques, tout en égalisant de manière plus optimale les charges d'urbanisme portant sur les habitants des villes et de la périphérie.

Sur un plan financier et pédagogique, trois grands moyens sont placés entre les mains des puissances publiques afin d'influer sur la demande en matière de localisation résidentielle: les outils de sensibilisation aux enjeux de l'aménagement du territoire, les aides directes et indirectes aux ménages, et les incitants fiscaux et taxatoires (CPDT, 2002 - a).

Ainsi, d'un point de vue pédagogique, il semble qu'un effort d'éducation à destination du citoyen doit être entrepris, en vue de faire prendre conscience des enjeux liés à certaines décisions.

Au niveau de la politique du logement, il serait tout à fait possible de rectifier certains aspects en faveur d'une régulation du processus de périurbanisation. Les discriminations privilégiant la périphérie doivent s'inverser en vue de favoriser les formes urbaines plus compactes. Il faut agir sur les règles en vigueur et changer leurs

conditions, en remplaçant les critères favorables au développement de la périphérie par des conditions relatives à de l'habitat compact. Par exemple, supprimer les conditions de non-accolement et d'un seuil minimal de superficie en vue de l'octroi d'un prêt social, et orienter les aides vers les logements mitoyens. Favoriser fiscalement certaines localisations, et notamment les zones centrales, qui sont actuellement désavantagées par rapport aux taxes plus faibles imposées en périphérie.

Enfin, afin de limiter la fuite des habitants vers la périphérie, les pistes envisagées ont pour objectif de rendre le statut de locataire plus attractif, et de mettre en place un système d'aides à la rénovation dans les centres urbains.

Encore faut-il que les décideurs et aménageurs soient convaincus de la nécessité d'orienter la planification spatiale wallonne, à l'instar des pays proches tels que les Pays-Bas ou le Danemark, vers une «compacité qualitative» et une «mixité fonctionnelle raisonnée» en accord avec une qualité du cadre de vie. De même, réussir à sensibiliser la population à d'autres «formes d'habiter» que la maison 4 façades type villa, entourée d'une large parcelle, serait une belle avancée.

2.7.2. Opérations à mener en Région Wallonne

D'un point de vue opérationnel, deux grands types de démarches existent pour limiter la propagation incessante de nouveaux quartiers dans des zones périphériques vierges: d'une part reconstruire dans les centres urbains sur des zones dégradées ou en friches, et d'autre part s'orienter vers une redensification des quartiers périurbains. Nous allons tenter de saisir les principes de base de ces deux actions différentes, en illustrant les idées théoriques par des projets ou constructions déjà réalisées ici en Wallonie ou dans d'autres pays européens.

- «RECONSTRUIRE LA VILLE SUR LA VILLE»

L'image des quartiers urbains centraux est généralement associée au manque de propreté, à la pollution, à l'insécurité,... Nous ne pouvons nier le lien qui existe entre cette vision négative et l'état vétuste, mal entretenu et parfois dégradé du cadre bâti de certains quartiers du centre ville. Conséquence malheureuse de la désurbanisation, cette spirale du déclin renforce encore l'exode de la population de classe moyenne vers la périphérie et le départ des activités, et par là même accentue le délabrement des logements.

Apporter des solutions à «cette crise» relève de la problématique de la régénération urbaine. Le leitmotiv de cette rénovation urbaine tient en quelques mots: améliorer les performances environnementales, sociales et économiques des zones urbaines. Le renouvellement urbain se définit ainsi comme le «développement durable et multidimensionnel des espaces urbains» (Halleux J.-M. & Lambotte J.-M., 2008).

Il faut privilégier une stratégie de réhabilitation des quartiers centraux, un embellissement des espaces publics et de l'environnement urbain global (Reiter S., 2009). Opter pour une localisation plus centrale de certaines activités, de services et d'équipements pourrait ainsi redynamiser l'économie de certains quartiers. La restauration de notre patrimoine s'inscrit également dans une conception urbaine durable, d'un point de vue socio-culturel. Ces actions permettront de redorer l'image de la ville tout en augmentant son attractivité, paramètre qui joue en la faveur du retour d'habitants de classe moyenne. Ce principe de développement urbain durable renvoie à la notion de «recyclage spatial et immobilier».

Historiquement, la reconstruction des villes sur elles-mêmes était un phénomène spontané «en raison des faibles capacités de déplacement» des hommes. Les bâtiments étaient progressivement et continuellement démolis et reconstruits. Cette contrainte a été levée avec le développement de la mobilité, et le recyclage ne fait désormais plus partie du fonctionnement de notre société.

Les opérations de régénération urbaine peuvent être classées en plusieurs catégories. Cela dépend tout d'abord du type de travaux à effectuer: deux cas sont envisageables. Le premier nécessite des opérations d'extension, menant à l'élargissement des agglomérations sur site vierge. Le second cas correspond aux opérations de (dé)densification et recomposition du tissu urbain bâti, sur des sols-supports préalablement urbanisés. Il faut cependant distinguer deux formes de recyclage: la démolition puis reconstruction, et la transformation/rénovation des bâtiments. La reconversion de friches urbaines en zones naturelles n'est pas non plus à exclure. Le recyclage des espaces urbains se positionne ainsi entre la gestion du bâti existant, et l'intégration de nouveaux projets dans la trame urbaine, contribuant au développement durable de la ville.

Des outils ont été élaborés pour faciliter la mise en oeuvre des reconstructions urbaines. Parmi ceux-ci, nous pouvons citer les primes et les avantages fiscaux accordés aux particuliers en vue de la réhabilitation de leur bien. Ces subsides sont exclusivement destinés aux particuliers, mettant hors jeu les sociétés immobilières privées.

A plus grande échelle existent les outils de revitalisation urbaine et de rénovation urbaine, qui font l'objet des articles 172 et 173 du CWATUPE, et agissent au niveau des quartiers urbains en vue d'améliorer leur qualité. La revitalisation urbaine a ainsi pour but d'améliorer le cadre de vie d'un quartier urbain:

L'opération de revitalisation urbaine est une action visant, à l'intérieur d'un périmètre défini, l'amélioration et le développement intégré de l'habitat, en ce compris les fonctions de commerce et de service, par la mise en oeuvre de conventions associant la commune et le secteur privé.

Article 172, §1er, CWATUPE

Quant à la rénovation urbaine, elle cible ses objectifs d'amélioration sur les quartiers dégradés des villes:

L'opération de rénovation urbaine est une action d'aménagement globale et concertée, d'initiative communale, qui vise à restructurer, assainir ou réhabiliter un périmètre urbain de manière à y favoriser le maintien ou le développement de la population locale et à promouvoir sa fonction sociale, économique et culturelle dans le respect de ses caractéristiques culturelles et architecturales propres.

Article 173, §1er, CWATUPE

Les travaux doivent ainsi avoir pour but d'affecter ou de réaffecter certains terrains ou bâtiments

- au logement, dont une partie au logement social;
- à l'équipement collectif;
- aux espaces verts;
- aux commerces et aux services.

Notons que le principe du recyclage dépend d'un ensemble de paramètres qui ne sont pas toujours si évidents à corrélérer. Certains blocages surgissent tout au long du parcours de la rénovation urbaine, rendant les opérations intra-urbaines risquées. J.-M. Halleux et J.-M. Lambotte ont relevé les aspects suivants:

- les difficultés liées à l'acquisition foncière, et dues aux coûts élevés en zone urbaine et à la fragmentation parcellaire.
- les coûts des besoins techniques associés aux démolitions précédant la reconstruction, ou encore aux réhabilitations lourdes des bâtiments. Il n'est guère plus étonnant que les projets en ville soient à vocation économique (bureaux, commerces,...), vu l'augmentation du prix du mètre carré, proportionnel à l'accroissement des coûts.
- la complexité des administrations urbaines, proportionnelle à la taille et à la densité du centre ville, multipliant dès lors les avis, contraintes et impacts à prendre en considération. La conséquence de cette organisation des administrations est que les autorisations sont obtenues avec plus de difficulté et de lenteur.
- l'insuffisance de partenariats public-privé en Wallonie.

A ces éléments, les auteurs ajoutent la faible motivation des acteurs impliqués dans la planification stratégique et le renouvellement urbain, ainsi que le manque d'objectifs déterminés et chiffrés en Wallonie.

- EXEMPLES DE RÉNOVATIONS URBAINES AUX PAYS-BAS

Nous l'avons vu dans la section précédente, d'autres pays européens ont mis sur pied des moyens et outils beaucoup plus efficaces qu'en Belgique afin de maîtriser l'étalement urbain. Certaines de ces stratégies tiennent compte du renouvellement urbain. Aux Pays-Bas par exemple, la reconstruction sur le bâti existant est une notion intégrée au système de planification néerlandais.

Prenons le cas de Breda, ville notoire en matière de développement durable. Elle a récemment été l'objet d'un grand projet urbain, dont l'objectif était de surmonter les contraintes et handicaps liés à sa situation géographique et à la pollution émanant des grandes villes à proximité. Changer d'échelle faisait également partie des objectifs, en augmentant de 15000 le nombre d'habitants.

La philosophie de ce projet est fondée sur la notion de durabilité. La stratégie se base sur une analyse des «gènes» de la ville:

«Il s'agit de respecter les caractères fondamentaux d'une ville comme s'il s'agissait de son ADN. Et de prendre appui sur ce diagnostic pour poursuivre l'urbanisation, avec des modulations là où c'est nécessaire car les temps modernes ont leurs exigences.»
(Hartman T., 2008)

Au fil des années, trois modes d'intervention ont été distingués (Masbouni A., 2008):

- **Consolider** les secteurs qui fonctionnent bien, préserver leurs qualités par des interventions modestes, un bon entretien et un bon lien social;
- **Restructurer** les zones en déclin, notamment le centre de la ville, et les réorganiser;
- **Transformer** de manière radicale, et selon deux modes:
 - par densification de zones d'activités et reprises de friches;
 - par extension en périphérie de zones bâties (greffes).

Cet exemple illustre donc les possibilités de recyclage d'une ville en termes de recomposition et de densification du milieu urbain. Nous pouvons également citer le cas du Projet Belvédère, dont l'enjeu principal est l'extension de la ville de Maastricht. Le site Belvédère n'est cependant pas un site vierge. Il est partiellement bâti et parsemé de friches industrielles. Le projet intègre une réflexion globale à l'échelle de la ville, créant des pôles d'attraction et d'activités complémentaires au centre-ville de Maastricht. L'association de la commune et des investisseurs privés est une des composantes essentielles de ce projet d'envergure. L'exemple prouve clairement que les partenariats publics-privés sont devenus une nécessité de nos jours pour réaliser des projets de grande ampleur. Autre leçon tirée de la mise en place du projet: la nécessité d'une adaptation aux changements sociaux, conjoncturels et politiques, fréquents lors de telles opérations (Classen S., 2009).

En Belgique, une tendance timide vers une ville plus compacte émerge lentement et ponctuellement. Des réalisations matérialisant ces principes existent en Wallonie, à des fins économiques, culturelles ou encore résidentielles: à Namur, citons le projet de l'îlot St.-Luc, la revitalisation urbaine des Célestines ou encore le centre administratif du MET. A Liège, les parcs d'activités créés en coeur d'agglomération par l'intercommunale SPI+, la restauration et la réhabilitation de l'ensemble patrimonial du grand Curtius, le projet Bavière,...

- DENSIFICATION DU MILIEU PÉRIURBAIN

La seconde démarche existant visant à limiter la consommation d'espaces vierges et la dispersion de l'habitat est la densification des zones périphériques. L'idée générale est la suivante: il s'agit d'augmenter les densités au sein de quartiers périurbains existants au lieu de construire des lotissements de faible densité sur des terres inoccupées. La capacité des acteurs de l'urbain (habitants, urbanistes, pouvoirs publics,...) à mobiliser le foncier des tissus périurbains existants afin de renouveler et de densifier progressivement ces quartiers est donc un point essentiel de ce principe.

Différents scénarios

Concrètement, il existe plusieurs façons de procéder. Une recherche sur l'influence de la densité en matière de besoins énergétiques et disponibilité solaire (Marique A-F. *et al.*, 2011) met en évidence quatre scénarios:

- le premier (Figure 20, 1) qui est le plus respectueux de la structure urbaine initiale, consiste en la construction de maisons isolées sur les parcelles restées vides.
- le deuxième (Figure 20, 2) permet l'exploitation des terrains existants en vue de la construction d'habitations en bout de parcelle.
- le troisième (Figure 20, 3) correspond à l'édification de nouvelles maisons isolées à front de voirie, entre les habitations déjà présentes.
- le quatrième scénario (Figure 20, 4) correspond au comblement des dents creuses par la construction d'habitations mitoyennes positionnées entre et contre les différentes maisons existantes, afin de créer un front bâti continu.

Les trois derniers scénarios entraînent automatiquement une réduction de la taille des parcelles nouvelles et existantes.

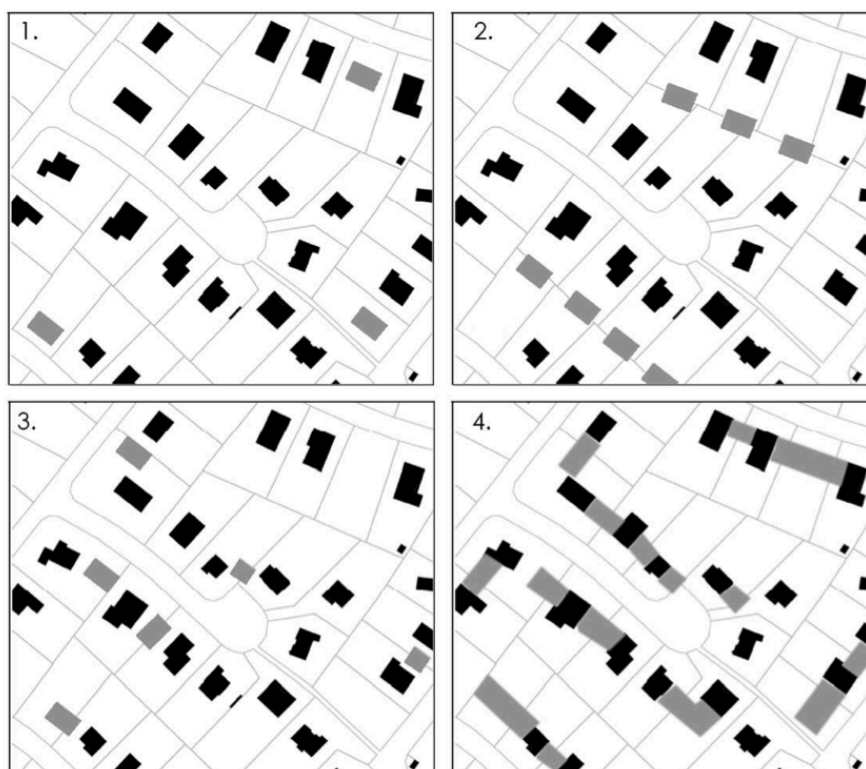


Figure 20: Les quatre scénarios envisagés afin d'accroître la densité (Marique A.-F. et al., 2011)
Les maisons en noir sont existantes tandis que les bâtiments gris représentent les nouvelles constructions.

Cette étude aboutit à une conclusion favorable envers la densification du milieu périurbain, aussi bien en termes de consommation énergétique que de limitation de l'utilisation de terrains vierges.

Intérêt collectif et intérêt individuel

Un point délicat à aborder réside en l'acceptation par les habitants de ces principes qui risquent de bousculer leurs habitudes et de modifier leur environnement. Il existe pourtant des avantages individuels, rejoignant ceux de la collectivité.

L'intérêt des individus consiste notamment, du point de vue du vendeur, en une valorisation de son patrimoine sur le marché immobilier et foncier après division de son terrain, ou encore, du point de vue de l'acheteur, en l'accès à des biens dans des lieux initialement inaccessibles. L'intérêt de la collectivité se situe parallèlement dans la possibilité de proposer une offre diversifiée en logements individuels sur un territoire déjà équipé et viabilisé, sans engendrer de dispersion urbaine.

Il est possible de concilier les intérêts des individus à ceux de la collectivité, d'une part en ciblant les moments opportuns (lors des ventes des maisons, à l'occasion d'événements ou d'étapes dans les projets de vie de la population,...) et d'autre part en définissant d'emblée un cadre urbanistique composé d'un ensemble de règles permettant de maîtriser, d'encourager et d'orienter les initiatives individuelles.

Des projets de recherche dans ce domaine existent, et nous pouvons notamment citer le projet BIMBY¹⁴, qui prend racine en France. Celui-ci *«vise à la définition, à court terme, d'une nouvelle filière de production de la ville, qui soit capable d'intervenir là où les filières classiques sont incapables d'intervenir: au sein des tissus pavillonnaires existants, qui représentent la grande majorité des surfaces urbanisées»*. L'ensemble des valeurs souhaitées par ce projet correspond notamment à la libération de foncier dans des territoires recherchés, à la construction de logements, à l'amélioration de la qualité des quartiers périurbains existants, à une réponse à l'aspiration de la population de vivre en maison individuelle, à la préservation des terres naturelles,...

En dehors de ce grand concept, d'autres actions sont également menées en vue de densifier des quartiers existants et ainsi de limiter l'étalement urbain. Citons par exemple le «projet de quartier de gare», qui vise à valoriser les terrains proches de la gare mais aussi plus globalement à organiser le développement urbanistique dans le périmètre d'influence de la gare. Ce projet fait l'objet d'une publication de la Conférence Permanente du Développement Territorial (CPDT). De plus, dans certaines régions de la Wallonie, des actions sont menées par les professionnels de la construction en vue de la création de lotissements plus compacts, incluant notamment des habitations unifamiliales mitoyennes ainsi que des immeubles à appartements. La taille moyenne des parcelles est volontairement limitée. Ces opérations sont généralement réalisées sur de vastes terrains situés en coeur d'îlots. Dans certains cas, une attention est également portée à la présence de services de proximité et d'espaces verts. Le traitement des espaces publics se fait avec soin afin de faire comprendre aux futurs habitants qu'une densité plus élevée est totalement compatible avec une haute qualité du cadre de vie (Halleux J.M., Lambotte J.M., 2006).

¹⁴ «Build in My Back Yard», en opposition au syndrome NIMBY. NIMBY est un acronyme provenant de l'anglais «Not In My Back Yard» et désigne une position éthique et politique qui consiste à ne pas tolérer de nuisances dans son environnement proche. Le concept peut s'appliquer à une personne ou à une association de riverains créée pour défendre son environnement. Les informations relatives au projet BIMBY et aux nombreux scénarios de densification envisagés sont consultables sur le site: <http://bimby.fr>

2.8. CONCLUSION

Dans la première partie de ce travail, nous avons tenté de mettre en lumière les différents facteurs moteurs participant à la «spirale infernale» de l'étalement urbain. Nous avons pu constater à travers la politique belge de l'aménagement du territoire et les aspirations de la population que le modèle idéal de l'habitat pavillonnaire périurbain est toujours fort présent dans l'esprit des individus. La périurbanisation produit la stabilité de la société globale (Schoonbrodt R., 2008). Cette société a pourtant besoin de changements, si l'on veut tendre vers une vie collective basée sur les principes d'égalité et de liberté. Or une remise en question de l'organisation actuelle impliquerait un grand bouleversement, aussi bien au niveau social que politique, sans doute peu désiré par les acteurs publics et bon nombre d'habitants, qui veulent la stabilité. Par leur isolement dans le territoire, ces derniers sont englués dans des habitudes qu'ils peuvent difficilement modifier.

Nous avons également pu remarquer que d'autres pays européens s'en sortent mieux que la Belgique en termes de planification et gestion de l'occupation du sol, à l'instar des Pays-Bas. Mais cet état a pris une voie différente depuis des années en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire, et il serait fort compliqué pour la Belgique de revenir en arrière. Cette observation n'exclut cependant pas des actions à entreprendre afin de freiner le processus de désurbanisation, car si le fonctionnement du système de planification belge pose question sur certains points, il présente malgré tout d'intéressantes potentialités. C'est vers des opérations intégrant les principes de la compacité qualitative et la multiplication de projets matérialisant cette idée qu'il faut s'orienter, plutôt que vers une réforme globale pratiquement peu réalisable à l'heure actuelle. L'inconnue du problème réside dans cette question: ces options ne seront-elles pas trop timides face à l'ampleur des défis?



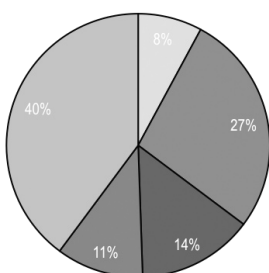
Introduction



Etat de l'art



Méthodologie



Principaux résultats
de l'enquête



Conclusion

3.1. INTRODUCTION

Suite aux observations puisées dans la théorie existante, fruits de recherches déjà poursuivies dans le domaine de l'urbanisme, l'envie de confronter «l'état de savoir» à la réalité concrète, d'approfondir ces investigations et de refaire une mise au point sur la question apparaît naturellement comme la prochaine étape de ce travail.

Cette partie du travail expose les objectifs de l'enquête et la méthode employée durant la réalisation de cette enquête, ainsi que la méthodologie suivie lors du traitement des données.

3.2. OBJECTIF ET PROCÉDURE

Il s'agit d'étudier la problématique de la dispersion urbaine par une approche sociologique. Un premier aspect de l'objectif de cette enquête consiste à établir le profil de la population en termes de localisation et d'habitat, et à cibler les motivations qui poussent la plupart des individus à préférer le modèle de la maison 4 façades dans un quartier périurbain. Ce travail tente de confronter les résultats pratiques de cette enquête à l'approche théorique entrevue précédemment, afin de mettre en évidence les divergences de mentalités au sein de la population.

Le second aspect de notre étude porte sur l'amélioration de la qualité du cadre de vie en Wallonie. Ainsi, nous allons tenter de décrypter les réactions de la population interrogée vis-à-vis d'opérations urbaines qui intègrent des modes de conception plus durables. Notre principal souci est de cerner la priorité des actions à mener dans notre Région.

Cette partie pratique consiste en une enquête, sous forme de questionnaire. Nous allons exposer la démarche entreprise tant au niveau de la réalisation du questionnaire et du déroulement de l'enquête, que des analyses effectuées postérieurement.

3.2.1. Population interrogée

Déterminons la population ciblée dans le cadre de cette recherche.

- POPULATION DE RÉFÉRENCE

Il s'agit des individus résidant en Région Wallonne et Région de Bruxelles Capitale, et faisant partie de la vie active (ces individus ont donc entamé leur vie post-étudiante). Aucune limite d'âge n'est prise en compte, ni aucun critère socio-économique ou socio-culturel, ni aucune distinction entre lieux de résidence, le but étant de toucher un maximum de personnes de tous milieux confondus. Un souci de neutralité par rapport au domaine d'étude a été souhaité, et pris en considération lors du choix de l'échantillon.

- ECHANTILLON

En réalité, deux échantillons ont été choisis sur base de la population mère. Le premier correspond au répertoire du personnel et des scientifiques de l'Université de Liège. Le second constitue un répertoire privé rassemblant des personnes habitant la région wallonne, mais plus varié cette fois (personnes non liées à un réseau quelconque, et appartenant à un cercle de connaissances).

Deux facultés de Liège ont été volontairement exclues de l'échantillon. Il s'agit de la Faculté des Sciences Appliquées et de la Faculté d'Architecture. Nous voulions en effet éviter de toucher trop de spécialistes, puisque l'échantillon se voulait représentatif de la population moyenne wallonne. Notons que malgré ce choix restrictif, nous avons obtenu environ 4% de réponses d'architectes, ingénieurs architectes ou encore urbanistes.

Le nombre de personnes appartenant au premier répertoire s'élève à 2932, tandis que 200 individus composent le second échantillon. Au total, 489 réponses sur 3132 ont été comptabilisées le jour de la date limite pour remplir le questionnaire. Nous pouvons donc facilement calculer le taux de réponses: il est de 15,6%.

- TRI

Parmi ces 489 réponses, 9 ont été retirées, car elles ne rentraient pas dans les critères de base en matière de lieu de résidence: il s'agit d'individus résidant en France ou en Région Flamande.

3.2.2. Technique de collecte et réalisation du questionnaire

L'enquête a été menée sur base d'un questionnaire écrit, soumis à l'échantillon en l'absence d'un quelconque interviewer.

- DIFFUSION DU QUESTIONNAIRE

L'envoi du questionnaire a été réalisé par l'intermédiaire du web, à l'aide des adresses électroniques des personnes composant les échantillons. Le questionnaire a ainsi été mis en ligne, et le lien permettant d'accéder à la page envoyé à l'ensemble des répertoires sélectionnés. L'option de la distribution du questionnaire en version papier et en présence de l'interviewer a donc été rejetée, et cela afin de conserver un contexte identique pour chaque réponse aux questions de l'enquête.

- FORME

Une attention particulière fut portée à la clarté du graphisme et à la simplicité de la navigation sur les pages du questionnaire, afin d'éviter tout abandon en cours de réponse ou toute difficulté technique et ainsi faciliter le retour du questionnaire complété.

- CONTENU DU QUESTIONNAIRE

Le questionnaire d'enquête se trouve au début de l'annexe. Il est composé de 4 parties:

1. **Profil du répondant en termes d'habitat et de localisation**

Il s'agit de questions relatives au lieu de résidence, au type d'habitation, au statut d'occupation de l'individu,... éléments qui permettront de nuancer certaines réponses par la suite, et d'effectuer des analyses croisées plus approfondies.

2. **Questions portant sur les critères de choix retenus lors de la recherche d'un lieu résidentiel**

Cette partie se décline en trois catégories:

- la première correspond à des questions portant sur les atouts souhaitables d'un quartier dans lequel le répondant serait prêt à habiter;
- la deuxième fait référence à la localisation relative de ce quartier, et à la proximité de services ou de lieux clés (travail, loisirs, écoles, transports en commun,...);
- enfin, la troisième catégorie porte sur le type de logement souhaité, et les caractéristiques (typologiques et énergétiques) requises.

3. **Questions concernant les propositions d'actions à mener en urbanisme dans l'optique d'une amélioration du cadre de vie en Wallonie.**

Cette partie débute par une question ouverte: «*Quelles seraient selon vous les opérations prioritaires à effectuer dans votre quartier, en termes de rénovation?*». L'objectif est de retirer les informations nécessaires à la constitution d'une typologie de réponses, classées par thème.

Ensuite, un questionnaire à choix multiples propose des solutions d'actions bien connues des urbanistes à entreprendre afin de freiner l'étalement urbain et d'améliorer l'aménagement des villes et quartiers périphériques wallons. Ces propositions sont classées en trois thèmes:

- **Rénovation du milieu bâti:** chaque choix est suggéré pour le milieu urbain, pour les quartiers résidentiels périurbains, et pour les villages. Un nombre maximum de réponses est demandé, afin de mettre en évidence la priorité de ces opérations aux yeux du répondant.
- **Accessibilité:** il s'agit de questions relatives aux problématiques de la mobilité en ville (parking, modes doux, PMR,...).
- **Construction de nouveaux quartiers:** les propositions soumises correspondent à des localisations de nouveaux quartiers potentiels, réparties entre le centre-ville, le milieu périurbain et le milieu rural.

4. **Identification de la personne interrogée**

Cette dernière partie reprend les questions typiques d'identification de l'individu quant à son âge, à la composition de son ménage, à son statut civil et à son niveau d'études.

3.2.3. Traitement des données

Dans la section suivante, nous allons exposer les principaux résultats de l'enquête, selon la méthodologie suivante:

Premièrement, nous dressons le profil de la population enquêtée, afin de comparer cet échantillon avec la population mère.

En deuxième lieu, nous présentons les résultats issus de l'analyse quantitative:

Tout d'abord les tendances générales ressortant de l'échantillon global sont mises en avant, et permettent d'emblée de confronter les résultats à la théorie exposée dans la première partie.

Ensuite, nous présentons les résultats relatifs aux questions ouvertes. Celles-ci permettent dans un premier temps d'établir une typologie de réponses, classées par catégories et regroupées par thème. Dans un second temps, elles sont traitées de manière quantitative, nous donnant ainsi le taux de prépondérance des différentes suggestions. De plus, une analyse des réponses par zone de résidence nous permet d'approfondir encore les résultats, et d'en ressortir des éléments intéressants.

Troisièmement, des analyses plus poussées, avec l'utilisation de paramètres de catégories croisées, soulignent des particularités et des discordances ou nuances d'opinion au sein de la population globale étudiée. Les catégories reprises sont les suivantes: la zone de résidence, la composition du ménage, la tranche d'âge et le niveau des études.

1. La zone de résidence

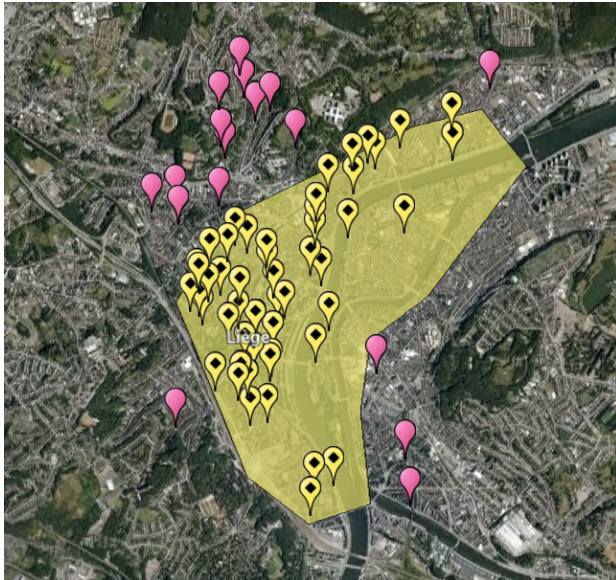
Déterminée par la question:

«Dans quelle zone se situe votre lieu de résidence?»

- Centre ville
- Zone urbaine
- Zone périurbaine
- Zone rurale».

Ce paramètre est soumis à la perception du répondant. Il s'avère donc qu'une part de subjectivité entre en jeu, et que tous les individus n'ont pas la même appréhension du quartier les entourant. De plus, nous l'avons vu dans l'introduction, le terme «périurbain» n'est pas un concept évident à saisir. Afin d'évaluer le taux de perception «biaisée» de la zone résidentielle, nous avons comparé les situations résidentielles de l'échantillon, obtenues grâce au nom de la rue, à une carte indiquant la densité de logements par hectare et par secteur statistique. Nous avons pris comme valeurs limites pour chaque zone celles déterminées dans le cadre de la recherche SAFE (Suburban Areas Favoring Energy Efficiency), toujours en cours.

«Parmi la pléthore des définitions du périurbain qui existent dans la littérature internationale, trois caractéristiques reviennent régulièrement : (1) la faible densité, (2) la monofonctionnalité et (3) la discontinuité spatiale des quartiers périurbains. (...) La densité nette de logements de chaque secteur statistique de la Région wallonne a été calculée. La répartition des secteurs par densité s'exprime sous forme d'une courbe gaussienne, dont il faut éliminer les zones denses des centres-villes et noyaux ruraux et les zones peu denses à caractère plutôt rural (...) ce qui signifie que les quartiers périurbains tels qu'ainsi définis présentent une densité comprise entre 5 à 12 logements par hectare» (Marique A.-F., 2011).



Cette observation nous permet ainsi de distinguer les zones rurales, périurbaines et urbaines. En ce qui concerne les différences entre Centre ville et Zone urbaine, seule la ville de Liège pose problème, en raison du nombre important de réponses provenant du centre et du milieu urbain. La détermination des limites entre ces deux aires a été effectuée à l'aide des cartes du Professeur Mérenne (2010) de l'ULg, issues d'un travail de recherche sur l'hypercentre liégeois. Ces cartes ont été légèrement adaptées dans le cadre de ce travail.

Figure 22: Délimitation de l'hypercentre liégeois

Après avoir calculé le pourcentage de réponses ne correspondant pas aux répartitions définies par les différentes cartes, nous obtenons les résultats suivants:

Type de confusion	' "
Centre ville ↔ Zone urbaine	4,8 %
Zone urbaine ↔ Zone périurbaine	2,7 %
Zone périurbaine ↔ Zone rurale	7,9 %
Total	15,4 %

Tableau 3: Confusions entre zones résidentielles

De manière plus précise:

Centre ville ↔ Zone urbaine

- 3,3% d'individus ont répondu «centre ville» à la place de «zone urbaine»;
- 1,5% d'individus ont répondu «zone urbaine» à la place de «centre ville».

Zone urbaine ↔ Zone périurbaine

- 2,7% d'individus ont répondu «zone périurbaine» à la place de «zone urbaine».

Zone périurbaine ↔ Zone rurale

- 1,9% d'individus ont répondu «zone périurbaine» à la place de «zone rurale»;
- 6% d'individus ont répondu «zone rurale» à la place de «zone périurbaine».

Malgré ce taux non négligeable de 15%, il nous semble important de confronter l'avis des personnes interrogées par rapport à la perception qu'elles ont de leur zone de résidence, et donc de ne pas modifier leur catégorie résidentielle. Tentons toutefois de donner quelques éléments explicatifs de ces différences observées. Alors que les cartes utilisées sont basées sur des chiffres plus théoriques de densité, la perception des individus semble être liée à une notion de relative distance au centre ville, ce qui justifierait les confusions

entre le milieu périurbain et le milieu rural. De plus, les critères pris en compte par la population sont d'ordre morphologique, pouvant entraîner des confusions entre ces deux milieux, ainsi qu'entre les zones urbaines et le centre ville. Nous remarquons également que la limite la plus nette se situe entre le milieu urbain et la zone périurbaine, avec seulement 2,7% de réponses différentes. A l'inverse, la plupart des personnes questionnées ont tendance à confondre périphérie et campagne. Serait-ce un signe de la dispersion résidentielle de plus en plus grande sur nos territoires, renforçant ainsi le modèle de «l'habitat à la campagne»?

Dans la suite de cette analyse par zone de résidence, un second tri est effectué sur l'échantillon, et seules les personnes n'ayant vécu qu'à un seul endroit ou dans un même type de zone sont sélectionnées. La différence des réponses trouvées pour ces catégories de résidents «sédentaires» par rapport aux catégories résidentielles globales est ensuite discutée.

3. La composition du ménage

Les catégories ont été déterminées lors de la réalisation du questionnaire:

- En couple avec enfant(s)
- En couple sans enfant
- Seul avec enfant(s)
- Seul sans enfant
- Chez les parents

4. La tranche d'âge

Le choix des tranches d'âge est basé sur des éléments théoriques abordés précédemment. En effet, nous avons vu une grande variation des flux migratoires centrifuges et centripètes en fonction de l'âge des individus. Nous nous sommes ainsi calqués sur les points d'inflexion et les maxima et minima de ce graphe pour déterminer les classes d'âge.

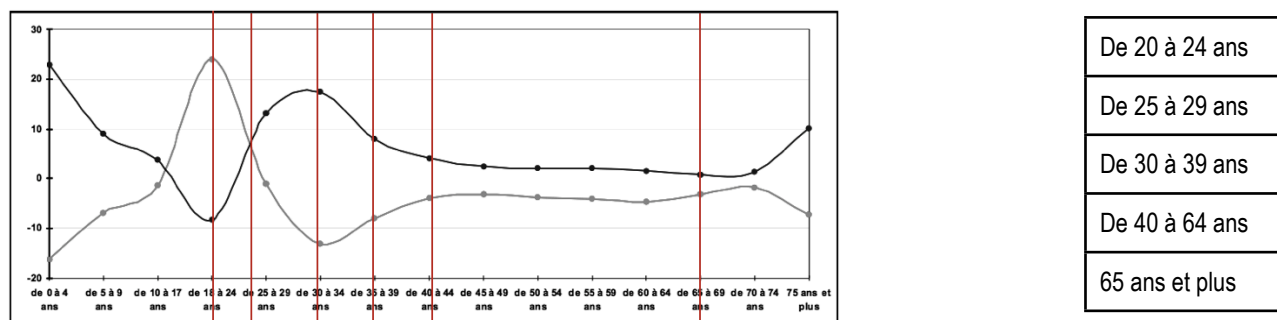


Figure 23: Les flux migratoires en fonction des tranches d'âge (Halleux, 2006)

5. Le niveau des études

Cette brève analyse nous permettra de jauger l'influence de la sur-représentation du niveau universitaire au sein de l'échantillon.

Enfin, en guise de conclusion, nous tentons de résumer l'ensemble de ces résultats, de dégager les tendances générales en Wallonie ainsi que les éléments plus particuliers ressortant des analyses croisées.

3.2.4. Critiques de la méthode et du questionnaire

Certaines critiques évidentes peuvent être émises à l'encontre de la méthode d'enquête utilisée ou encore de la construction du questionnaire.

Premièrement, certains aspects de la diffusion n'ont pas pu être contrôlés, vu la facilité avec laquelle le questionnaire peut être envoyé. Il faut ainsi tenir compte des éventuelles ramifications d'envoi du lien menant à la page de questions, par les répondants enthousiastes et désireux de faire partager l'enquête à leurs contacts. Ce biais aura une conséquence sur le nombre total de personnes appartenant à notre échantillon, ainsi que sur le calcul du taux de non réponse.

Deuxièmement, une question a été l'objet de certaines remarques émanant d'une proportion peu élevée de répondants (2,1%) et indiquant qu'elle avait été mal formulée. Il s'agit de la question relative «*Questions portant sur le type de logement préféré*», appartenant à la section 4.2.2. Il n'est cependant pas évident d'en mesurer l'impact.

Troisièmement, au sein d'un même questionnaire et parmi les solutions proposées, certaines ont été laissées «vides» par le répondant. Le total de réponses varie donc d'une question à l'autre. Cependant, le nombre de cellules vides est toujours très faible, et cela ne peut donc pas avoir de conséquences importantes sur les résultats.

Ensuite, certains retours vis-à-vis du questionnaire ont pointé un aspect qui n'avait pas été pris en compte lors de la réalisation de celui-ci: quelques personnes ont eu des difficultés à répondre dans la mesure où:

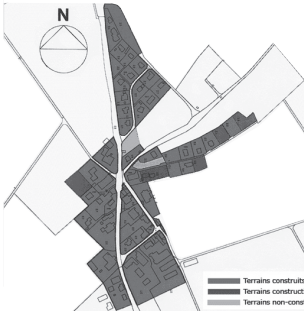
- soit elles occupent plusieurs logements, et ne parviennent pas à répondre pour un seul,
- soit ces personnes sont actuellement installées mais projettent de déménager dans un futur proche ou plus lointain.

Il y a donc une certaine confusion entre les choix et critères de logements actuels, et ceux qui seront pris en compte à long terme. Une indication en début de questionnaire aurait pu éclairer ces personnes.

Enfin, au terme des analyses, nous constatons que certaines questions se prêtent mieux au traitement des données et entraînent moins d'ambiguïté, amenant à des résultats plus clairs: il s'agit des questions à choix multiples avec degrés variables indiquant l'importance accordée par le répondant.



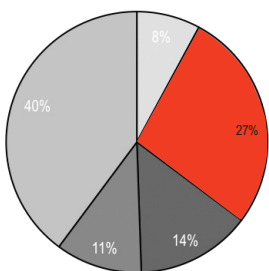
Introduction



Etat de l'art



Méthodologie



Principaux résultats
de l'enquête



Conclusion

4.1. INTRODUCTION

4.1.1. Les limites de la recherche

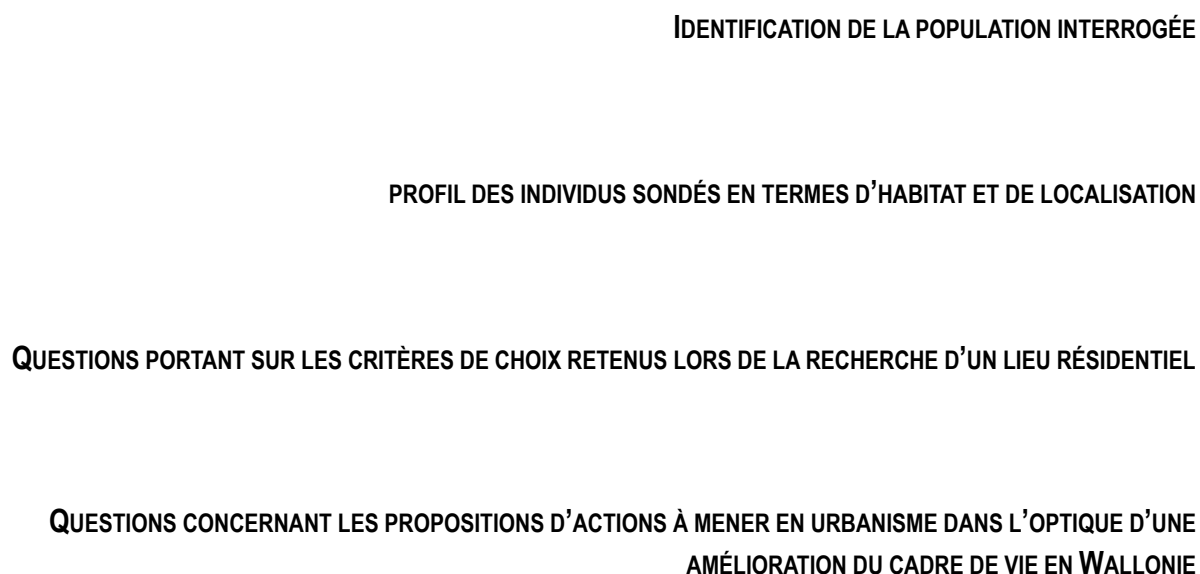
Le présent travail ne prétend pas représenter l'ensemble de la population de la Wallonie, et les résultats issus de l'échantillon n'auront pas vocation à être généralisés.

De plus, une partie du questionnaire traduit la représentation qu'a la population de certains aspects (un quartier dans lequel un individu serait prêt à habiter, un type de logement idéal,...), et non pas un avis basé sur des éléments concrets et reconnus.

Enfin, les réponses obtenues proviennent très certainement de personnes motivées et intéressées par le sujet, et les résultats de l'enquête pourraient être différents s'ils avaient dû tenir compte de l'avis des individus ayant refusé de répondre.

4.1.2. Organisation du chapitre

Cette troisième partie débute par l'identification générale de la population enquêtée. Ensuite, chaque partie de l'analyse (les tendances générales et les analyses par zone de résidence, par composition du ménage, par tranche d'âge et par niveau d'études) est déclinée en trois sections comme indiqué sur le schéma ci-dessous.



4.2. IDENTIFICATION DE LA POPULATION SONDÉE

Cette analyse s'effectue en deux points: tout d'abord les caractéristiques socio-culturelles sont mises en évidence, et ensuite les caractéristiques liées au type de logement, à la localisation résidentielle, au statut d'occupation,...

4.2.1. Caractéristiques socio-culturelles

- GENRE DU RÉPONDANT

Les personnes enquêtées sont majoritairement des femmes. Après une brève analyse des réponses respectives, nous obtenons des résultats fort similaires. Dès lors, nous considérons que cela n'a pas de conséquence sur la suite de l'enquête. Une question persiste, à laquelle nous ne pouvons pas réellement apporter de réponse dans le cadre de cette recherche: les femmes seraient-elles plus touchées par la qualité de leur cadre de vie?

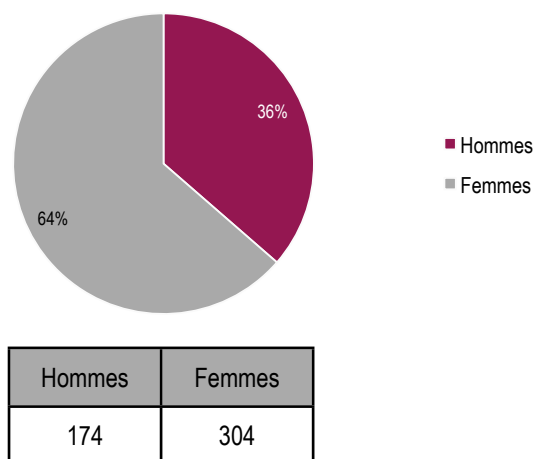


Figure 24:
Proportion d'hommes et de femmes au sein de l'échantillon en pourcentage (au-dessus) et en nombre (en-dessous)

- AGE DU RÉPONDANT

De manière globale, nous pouvons constater que la moyenne d'âge des individus de l'échantillon est de 39 ans, avec un âge minimal de 20 ans et un seuil maximal de 90 ans.

L'analyse de la répartition des personnes sondées par tranche d'âge donne les résultats suivants: nous pouvons donc remarquer que la majorité des individus interrogés a entre 40 et 65 ans.

De 20 à 24 ans	36
De 25 à 29 ans	125
De 30 à 39 ans	114
De 40 à 64 ans	182
65 ans et plus	18

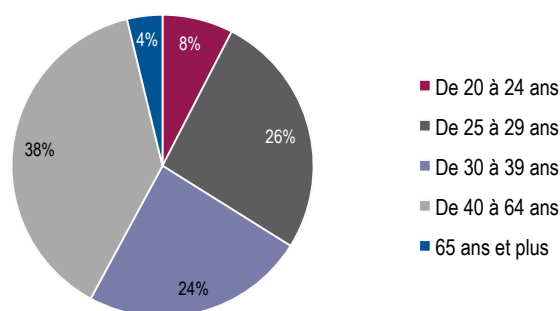


Figure 25: *Répartition de l'échantillon par groupe d'âges en nombre (à gauche) et en pourcentage (à droite)*

- COMPOSITION DU MÉNAGE

Seul sans enfant	81
Seul avec enfant(s)	26
En couple sans enfant	163
En couple avec enfant(s)	177
Chez vos parents	26

Nous pouvons dégager de ces résultats une part égale de couples sans enfant et avec enfant(s). Le nombre moyen d'enfants s'élève à 2, cependant il n'a pas toujours été précisé si ceux-ci vivaient sous le même toit.

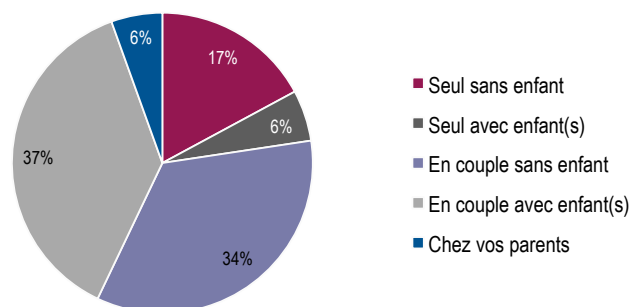


Figure 26: Répartition de l'échantillon par composition du ménage en nombre (à gauche) et en pourcentage (à droite)

- NIVEAU D'ÉTUDES

Professionnelles	0
Secondaires Techniques	17
Secondaires Générales	16
Supérieur non Universitaire	83
Supérieur universitaire	208
Post universitaire	154

Nous voyons d'emblée qu'une large part de la population interrogée a un niveau d'études universitaire ou post-universitaire. Cette constatation était bien évidemment prévisible puisqu'une partie de l'échantillon correspond au répertoire du personnel et des scientifiques de l'Université. Cependant, il faut souligner le fait que la sur-représentation de ce milieu socio-culturel peut tout de même influencer les résultats.

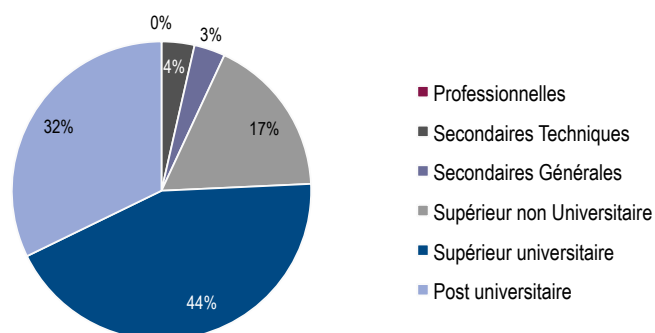


Figure 27: Répartition de l'échantillon par niveau d'études en nombre (à gauche) et en pourcentage (à droite)

4.2.2. Autres caractéristiques

- COMMUNES REPRÉSENTÉES

Parmi les individus interrogés, 80% habitent en Province de Liège, et principalement dans la Commune liégeoise. Il y a donc une sur-représentation de cette population au niveau de l'échantillon. La Province de Namur est elle aussi bien représentée dans la Région wallonne.

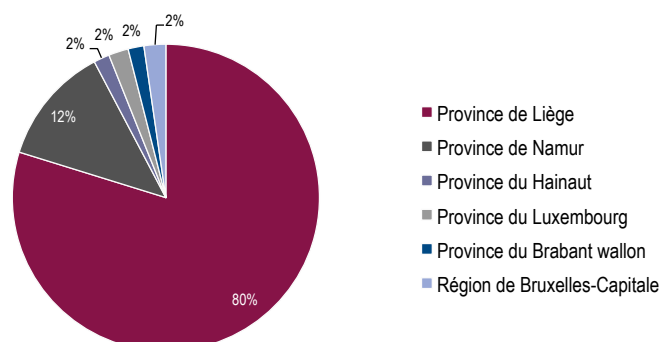


Figure 28: Communes représentées par la population de l'échantillon

La liste complète des communes et le nombre exact de personnes ayant répondu par commune se trouve en annexe.

- ZONE DE RÉSIDENCE

La population se répartit dans les 4 zones de manière équilibrée, ce qui nous permet de les comparer proportionnellement l'une à l'autre. Nous tenons tout de même à rappeler qu'il s'agit de la perception des habitants de leur propre lieu de résidence, et que nous avons préalablement calculé un taux de confusion de 15%.

Centre Ville	103
Zone Urbaine	120
Zone Périurbaine	113
Zone Rurale	141

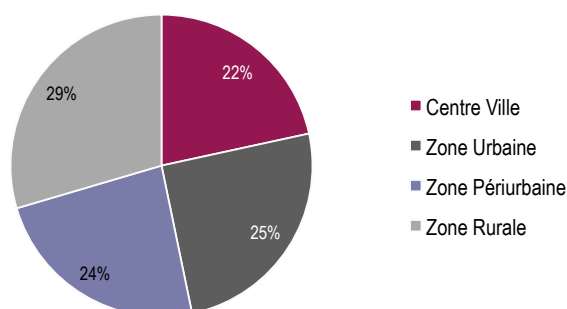


Figure 29: Répartition de l'échantillon par zone de résidence en nombre (à gauche) et en pourcentage (à droite)

- ZONES HABITÉES AUPARAVANT

Nous avons demandé aux personnes sondées si elles avaient déjà résidé dans d'autres zones auparavant, et si oui dans lesquelles.

De manière générale, L'ensemble de la population sondée semble avoir eu un parcours résidentiel mouvementé puisque plus de la moitié de l'échantillon a déjà changé de zone de résidence au moins une fois au cours de sa vie. Le tableau suivant (Figure 30, à gauche) reprend le nombre et le pourcentage d'individus ayant déjà résidé à un ou plusieurs autres endroits auparavant, en dehors de la zone de résidence actuelle.

Ces résultats montrent que plus de la moitié de la population interrogée a déjà migré au moins une fois au cours de sa vie, et près de 17% des personnes ont changé deux fois de zone de résidence. A l'inverse, 22% des individus n'ont jamais résidé ailleurs que dans leur lieu d'habitat originel. Ces constatations soulignent donc le nombre important de flux migratoires au sein de la population wallonne enquêtée.

Nombre de zones différentes habitées auparavant	Nombre d'individus	%
Aucune	106	22,4 %
1	267	56,4 %
2	83	17,5 %
3	17	3,6 %

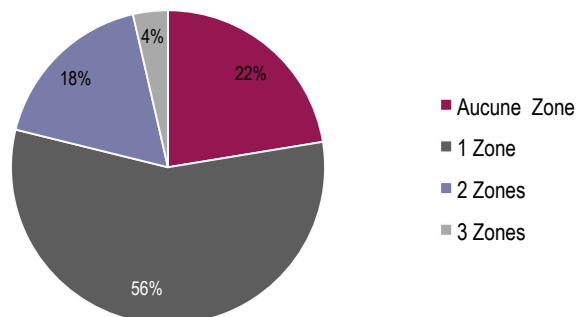


Figure 30: Proportion d'individus ayant effectué ou non un parcours résidentiel, en nombre (à gauche) et en pourcentage (à droite)

Afin de préciser ces résultats globaux, nous avons évalué, par rapport à la population de chaque zone de résidence, les lieux résidentiels déjà habités précédemment par ces individus, qu'ils soient différents de la zone actuelle ou qu'il s'agisse du même milieu. Nous pouvons d'emblée remarquer que les habitants de chaque milieu ont pour la plupart effectué des déménagements au sein de la même zone, puisque parmi les lieux résidentiels habités auparavant, nous en trouvons une majorité identique au lieu actuel. Cette constatation est particulièrement marquée pour les citadins et les urbains. En milieu rural, les nuances sont plus faibles.

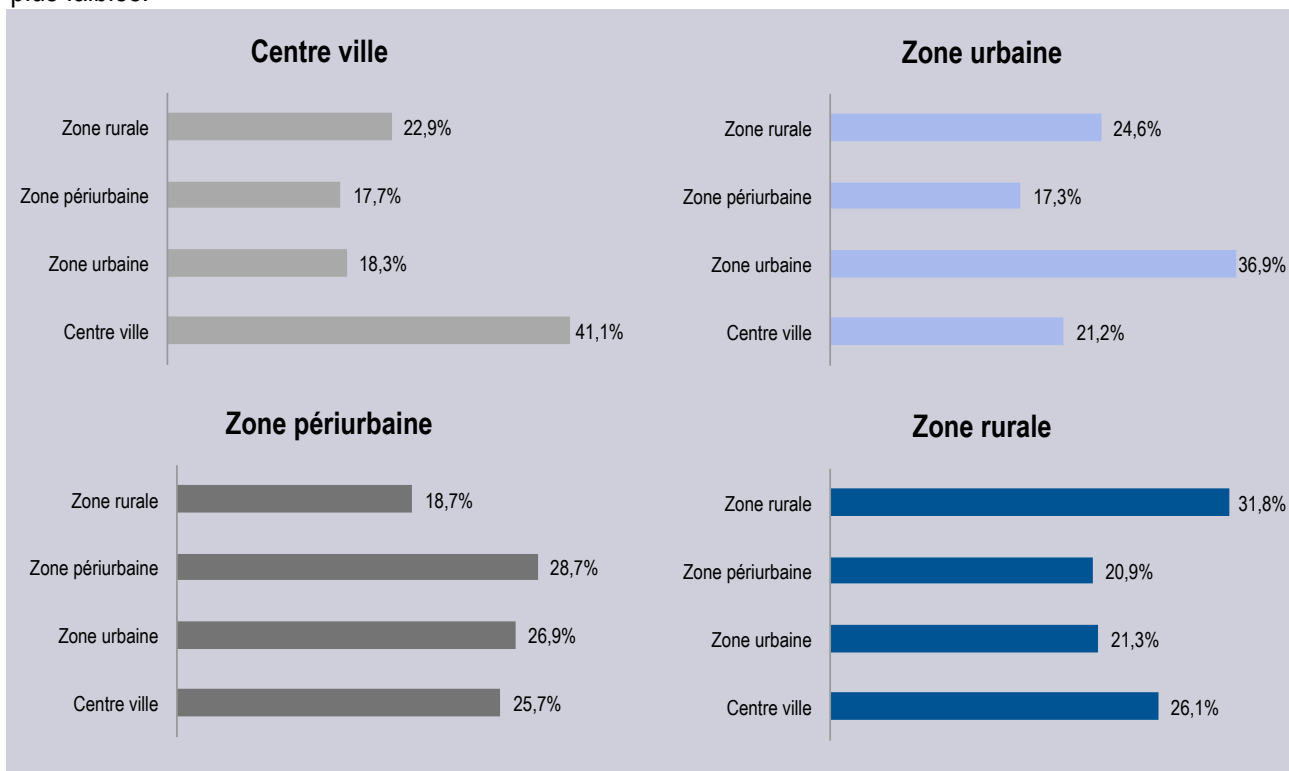


Figure 31: Lieux résidentiels habités précédemment par l'échantillon en fonction du milieu résidentiel actuel

4.3. TENDANCES GÉNÉRALES

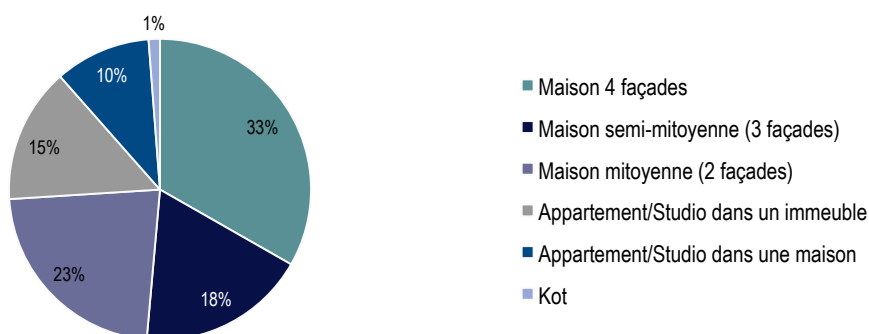
4.3.1. Analyse du profil de la population

- TYPE D'HABITATION ET STATUT D'OCCUPATION

Cf. Graphique en annexe

Le graphe suivant montre que presque 35% de personnes interrogées vivent dans une maison 4 façades, alors que la proportion d'individus habitant en appartement est semblable à celle vivant dans un habitat mitoyen (23-25%). En outre, 70% des personnes sont propriétaires de leur bien.

Nous avons également comptabilisé 11 individus séjournant dans plusieurs habitations différentes. Nous ne pouvons malheureusement pas nous prononcer sur les causes de cette pluralité de logements.



Maison 4 façades	Maison semi-mitoyenne (3 façades)	Maison mitoyenne (2 façades)	Appartement/Studio dans un immeuble	Appartement/Studio dans une maison	Kot
165	90	112	72	51	6

Figure 32: Répartition de l'échantillon en fonction de son type d'habitation, en pourcentage (en haut) et en nombre (en bas)

Nous pouvons également établir une forte relation entre le statut d'occupation et le type de logement. Conformément à la théorie, la plupart des propriétaires ont en leur possession un bien de type maison 4 façades, ou (semi)-mitoyenne, alors que les appartements restent principalement entre les mains de propriétaires bailleurs et sont ainsi occupés par des personnes locataires.

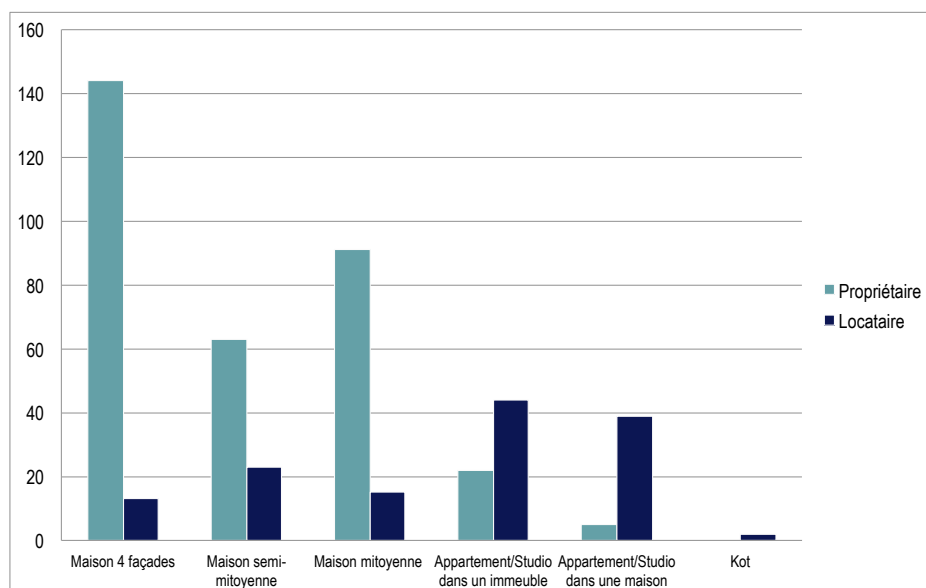


Figure 33: Relations entre les types d'habitation et le statut d'occupation en nombre.

- APPRÉCIATION DU QUARTIER

Cf. Graphique en annexe

Nous constatons que la plupart des personnes enquêtées sont satisfaites de leur environnement résidentiel: 85% ont répondu «Oui» à la question «*Appréciez-vous le quartier dans lequel vous vivez?*», contre 4 % de réponses négatives. Toutefois, 11% de la population se dit «Neutre». Nous allons approfondir par la suite cette question, en mettant en lumière les atouts et faiblesses relevés dans les quartiers.

- NOMBRE DE VÉHICULES MOTORISÉS PAR MÉNAGE

L'ensemble des ménages possède au moins une voiture. Le nombre de véhicules motorisés à disposition des membres du ménage augmente en fonction du type d'habitat considéré: le nombre moyen d'automobiles appartenant à des individus vivant en appartement est d'environ 1, tandis que la moyenne pour les personnes habitant dans une maison 4 façades dépasse de peu les 2 véhicules.

4.3.2. Questions portant sur les critères de choix retenus lors de la recherche d'un lieu résidentiel

Cette partie du questionnaire commence par une première question ouverte, demandant aux individus interrogés quels sont les atouts et les faiblesses de leur quartier. Les réponses à cette question sont analysées aux sections 4.2.4 et 4.2.5.

- QUESTIONS RELATIVES AUX ATOUTS QUE DEVRAIT COMPORTER UN QUARTIER

Plusieurs propositions sont émises, et pour chacune un degré de réponse est suggéré, allant de *Pas du tout d'accord* à *Tout à fait d'accord*. Cinq degrés ont été envisagés, dont la possibilité de répondre *Neutre* à la question.

Mixité sociale

De manière générale, nous pouvons constater que la plus grande part de la population (37%) ne se prononce pas tellement vis-à-vis de la diversité des catégories sociales au sein d'un même quartier («Neutre»), tendance suivie par 29% de personnes qui se disent favorables à la mixité sociale.

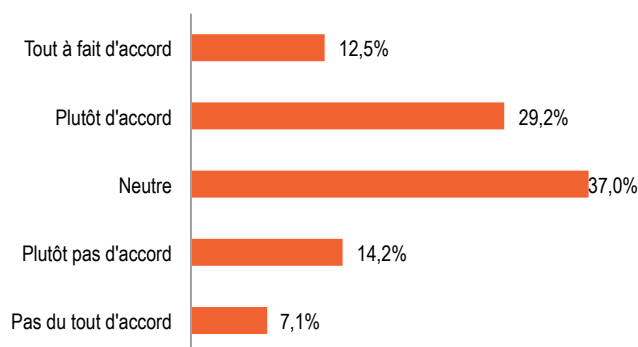


Figure 34: Répartition de l'échantillon en fonction de l'accord donné à la mixité sociale

Mixité générationnelle

Cf. Graphique en annexe.

Les tendances sont très claires: la majorité des personnes interrogées ont répondu positivement à cette question, avec 44% de «Plutôt d'accord» et 33% de «Tout à fait d'accord».

Présence d'espaces verts publics

Cf. Graphique en annexe.

Ce thème semble être l'un des critères fondamentaux parmi les caractéristiques requises d'un quartier. Nous observons en effet une majorité écrasante à 72% de réponses «Tout à fait d'accord».

Environnement calme

Cf. Graphique en annexe.

A l'instar de la présence de verdure, le calme est une qualité nécessaire pour 95% de la population (dont 80% de «Tout à fait d'accord»). Cette observation rejoint l'analyse réalisée à partir des réponses à la question ouverte relative aux atouts du quartier propre des habitants enquêtés. Il semble donc que le désir d'un environnement calme soit un critère concrètement exprimé et pris en compte lors de l'achat d'un bien dans un quartier.

Présence d'espaces collectifs pour les habitants du quartier

Cf. Graphique en annexe.

Ces espaces communautaires, base de toute vie en collectivité, sont très souvent intégrés à des projets inscrits dans une optique de développement durable. L'opinion de la population interrogée est plutôt favorable à ce genre de système collectif. Toutefois, un nombre non négligeable (25%) d'individus reste neutre face à cette question, ce qui peut traduire soit une faible sensibilisation aux avantages de ces équipements communautaires, soit un simple désintérêt de la chose pour une partie de la population.

La qualité de l'aspect architectural des habitations

Cf. Graphique en annexe.

Pour la plupart, les personnes sondées considèrent la qualité architecturale du bâti comme un critère important de choix d'une zone résidentielle.

La qualité des espaces publics

Cf. Graphique en annexe.

Plus de 90% de la population tient compte de ce paramètre lors du choix d'un quartier résidentiel.

Quartier animé

Cf. Graphique en annexe.

Les réponses sont plus mitigées en ce qui concerne les activités fréquentes au sein d'un quartier. De même que pour la mixité sociale, les tendances principales se sont portées sur les réponses «Neutre» et «Plutôt d'accord».

La qualité de l'air

Cf. Graphique en annexe.

Les individus interrogés, dans leur majorité, accordent beaucoup d'importance à ce point fort.

Présence d'industries à proximité

Cf. Graphique en annexe.

La tendance s'inverse totalement et seules quelques rares personnes considèrent la présence d'industries comme un atout -patrimonial, esthétique, historique ou encore représentant un bassin d'emplois- à proximité de leur logement. 52% de la population y est féroceement opposée.

• COMPARAISON ENTRE ATOUTS

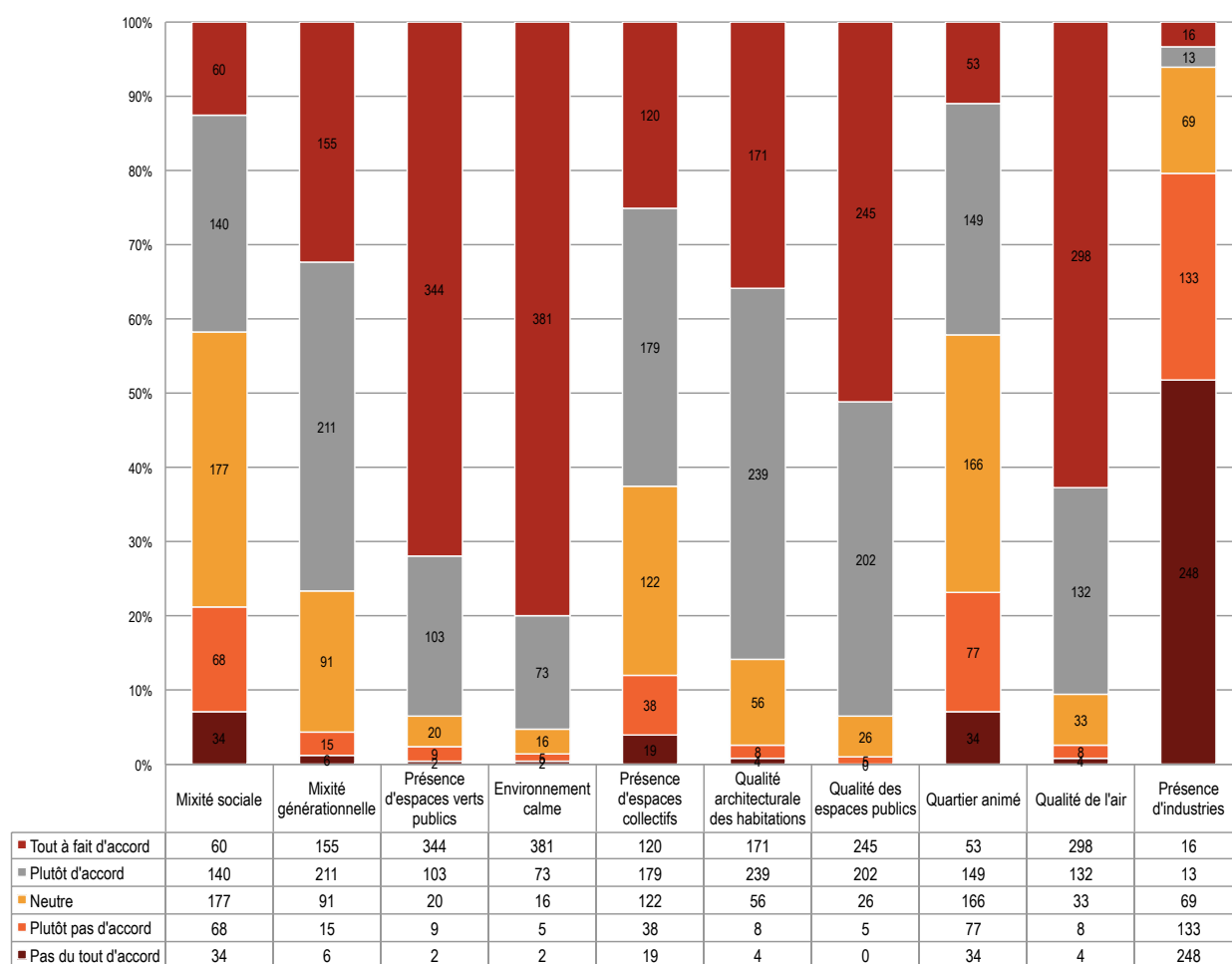


Figure 35: Comparaison des accords reçus par chaque «atout», en nombre et en pourcentage.

Ce graphique comparatif nous permet de mettre en évidence plusieurs constats:

- premièrement, les sondés sont pour la plupart favorables aux éléments présentés comme des atouts, excepté pour la présence d'industries à proximité du quartier.
- deuxièmement, les avis sont plus mitigés au sujet de trois thèmes: la mixité sociale, la présence d'espaces communautaires et l'animation du quartier. La proportion de la réponse «Neutre» domine, et seule une petite quantité de sondés ont répondu «Tout à fait d'accord».
- troisièmement, la proximité éventuelle d'industries est perçue très négativement par la majorité des répondants.

De plus, quatre atouts reçoivent l'accord de plus de 90% de la population: la présence d'espaces verts publics, un environnement calme, la qualité des espaces publics et la qualité de l'air. Ces éléments sont donc des caractéristiques à favoriser lors de projets de rénovation urbaine ou lors de la création de nouveaux quartiers. Ils peuvent également être utilisés pour valoriser des zones plus denses ou plus accessibles par des moyens de transport alternatifs à la voiture, ou encore présentant un bassin d'emplois important.

Enfin, plus de 80% de la population est sensible à la qualité architecturale des bâtiments présents au sein d'un quartier.

- QUESTIONS CONCERNANT LA LOCALISATION RELATIVE D'UN QUARTIER
Cf. Graphiques en annexe.

Sous forme de propositions avec degré de classement, de «Pas du tout important» à «Très important», ces questions tentent de déterminer l'importance de la proximité de divers éléments (commerces, travail, loisirs, parking,...). Une analyse globale mène à des résultats semblables pour la plupart, en termes de répartition des réponses selon leur degré d'importance.

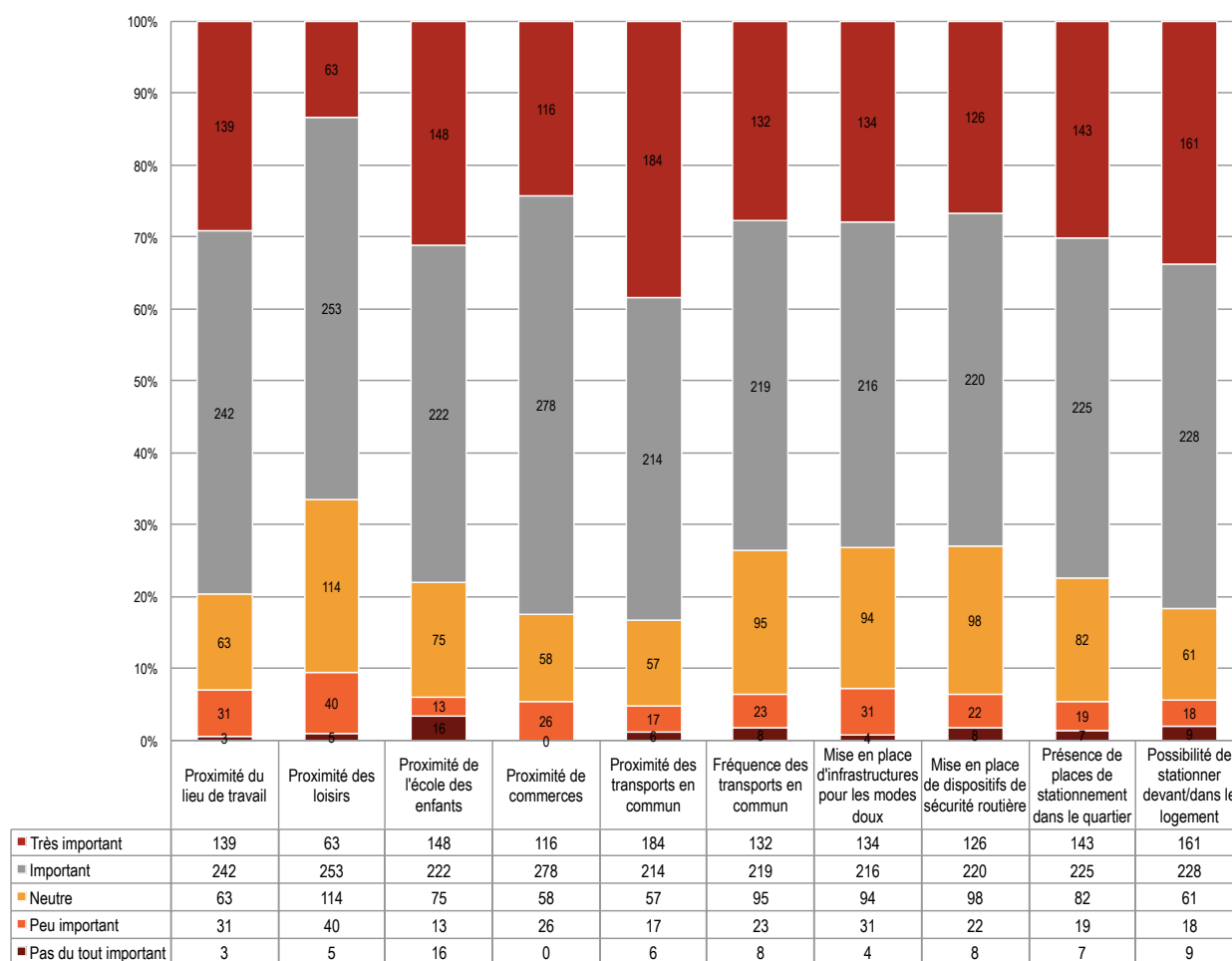


Figure 36: Comparaison des importances reçues par chaque élément de localisation, en nombre et en pourcentage.

En effet, aucune localisation ne semble mettre d'accord plus de 90% de la population. En revanche, un accord supérieur ou égal à 80% est donné pour la proximité au lieu de travail, aux commerces, aux transports en commun et à la possibilité de stationner devant ou dans le logement.

Nous observons de légères variations, notamment du point de vue de la proximité des loisirs, qui semble moins importante aux yeux des personnes interrogées.

- QUESTIONS PORTANT SUR LE TYPE DE LOGEMENT PRÉFÉRÉ

Remarque préalable: La tournure des questions inclut une notion de «critère de choix» au travers des réponses. Cependant, aucun contexte n'est posé et tous les autres critères participant de manière plus ou moins importante au choix d'un logement ne sont pas pris en compte (comme le budget par exemple). Nous devons donc considérer que cette section porte sur des questions relatives aux préférences de la population, en prenant conscience du fait que les réponses validées ne correspondent pas nécessairement aux choix concrets des répondants, mais simplement aux atouts pouvant éventuellement devenir un critère de choix parmi un ensemble d'éléments pesant chacun dans la balance.

Type de logement

Le but de cette question était de cibler les préférences entre:

- d'une part, la typologie du logement: nouvelle construction, ancien logement rénové (grâce à des transformations légères ou lourdes), habitation de caractère (possédant un cachet particulier, ou une valeur patrimoniale ancienne ou contemporaine) et enfin logement avec rez-de-chaussée commercial.
- d'autre part, le type de logement, en termes de mitoyenneté: maison isolée, maison jumelée, appartement dans une maison ou dans un immeuble. Cette répartition constitue également un marqueur de densité.

Typologie

Ce graphique nous montre qu'une typologie est largement rejetée par la population sondée: il s'agit des logements comportant un rez-de-chaussée occupé par une fonction commerciale. Nous avons vu précédemment que la proximité de commerces était importante aux yeux de la population, il ne s'agit donc pas du rejet de la fonction en elle-même au sein d'un quartier résidentiel. Cependant, il est difficile de dire si les rez-de-chaussée commerciaux sont perçus de manière négative ou neutre. Nous remarquons également que les commerces sont en général mieux tolérés sous un immeuble à appartements ou une maison divisée en plusieurs logements, là où la frontière entre le domaine privé «familial» et le caractère moins privé du commerce est plus diluée. En outre, d'un point de vue pratique, il est difficilement concevable d'aménager un commerce au rez-de-chaussée d'une maison 4 façades, à moins qu'il ne soit exploité par la famille résidant elle-même au sein de l'habitation.

Parmi les trois typologies restantes, nous observons une émergence de l'habitat ancien rénové (qui constitue un scénario d'achat du logement et non pas sa construction), presque identique en chiffres à l'habitation de caractère (envisageant le même scénario). L'accession à la propriété ne semble donc plus se concrétiser systématiquement par la construction d'une nouvelle maison, et beaucoup d'individus sondés préfèrent l'achat d'un logement existant.

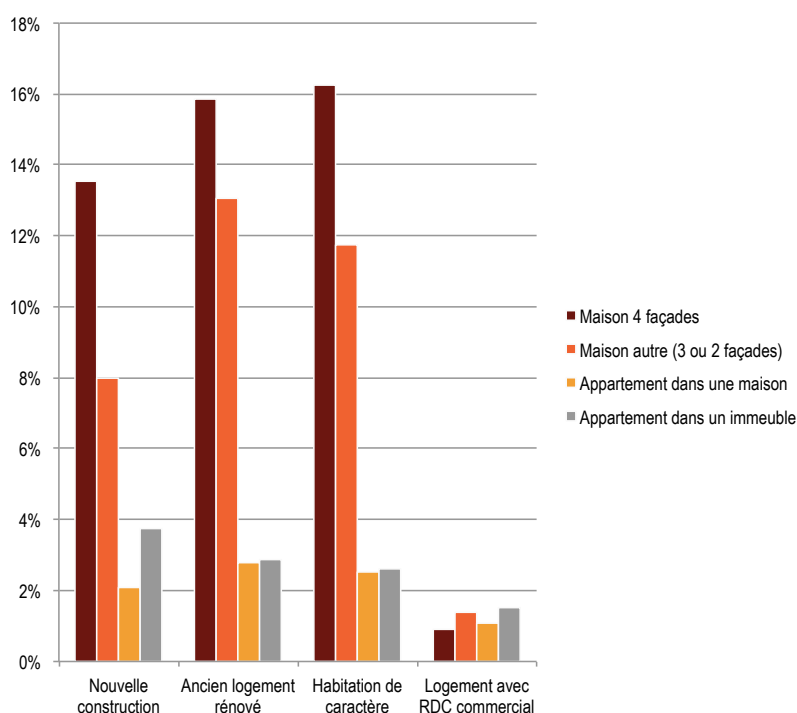


Figure 37: Préférences accordées aux types de logement proposés en fonction de leur mitoyenneté et de leur typologie

Mitoyenneté

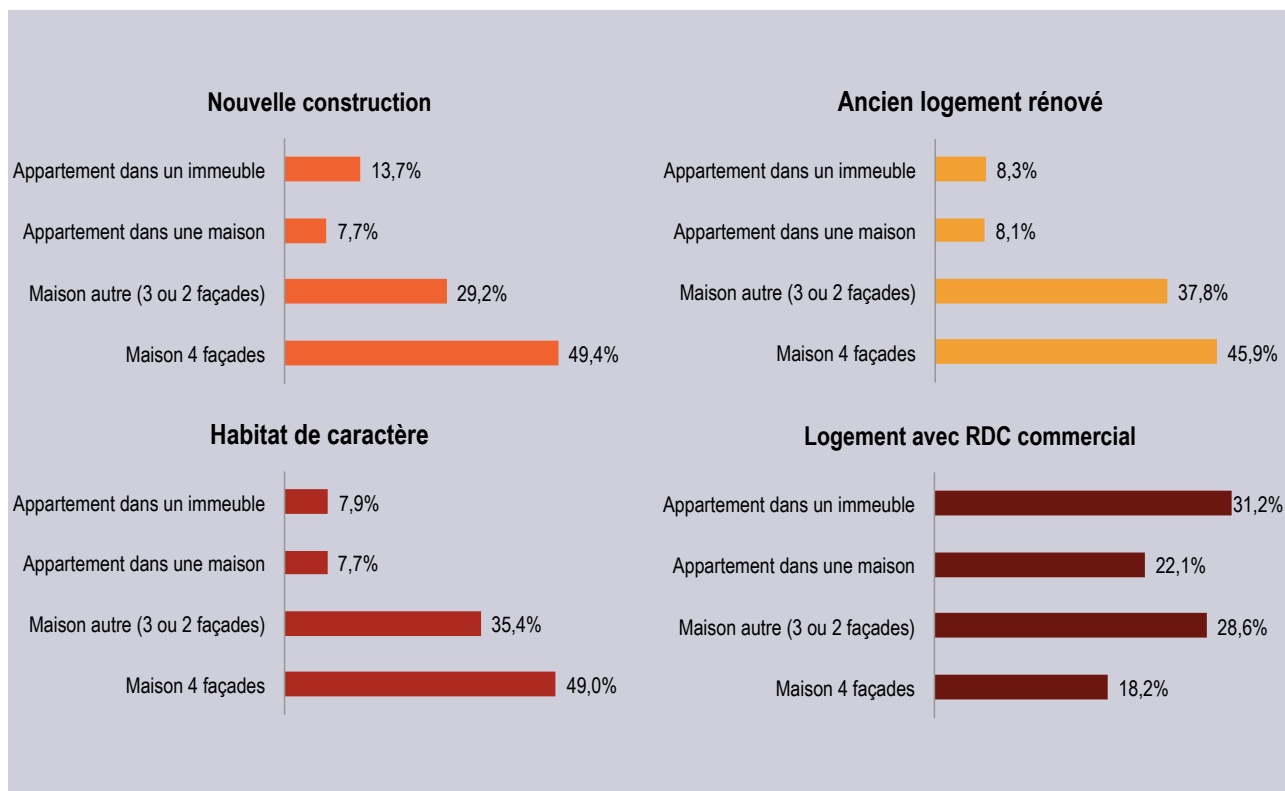


Figure 38: Préférences accordées par l'échantillon à chaque mitoyenneté en fonction de la typologie du logement

Ces graphiques sont parlants: le type de logement possédant le plus d'attrait est la maison 4 façades, rejoignant ainsi les résultats des enquêtes existantes. La proportion de maisons unifamiliales est écrasante vis-à-vis du choix d'un appartement.

Plusieurs éléments intéressants émanent des suggestions de la population sondée. Nous avons retenu les remarques pertinentes et émises à plusieurs reprises.

Tout d'abord, les critères relatifs aux performances énergétiques apparaissent fréquemment, ainsi que la présence d'un jardin ou de verdure tout autour de l'habitation. Toutefois, ces aspects seront abordés dans la section suivante. La notion de budget est bien évidemment abordée, et comme cela a été évoqué lors de la remarque préalable, il s'agit d'un critère généralement restrictif.

Un autre critère nous semble intéressant à considérer: l'adaptabilité des logements, tant au niveau du volume et de la taille, qu'au niveau des rénovations de type énergétiques. Un habitat évolutif au cours du temps est un concept plaisant aux yeux de la population.

De plus, la question de l'insonorisation du logement, vis-à-vis d'éventuelles habitations mitoyennes, est régulièrement relevée, à l'instar du degré d'intimité lié à la présence de logements voisins proches. L'appartement est ainsi souvent rejeté par les individus enquêtés.

Les suggestions restantes portent sur la présence de caves et de garage au sein de l'habitation, sur la situation ou encore l'orientation du bâtiment.

Espace extérieur associé au logement

Cette question donne la possibilité aux individus de cocher plusieurs réponses s'ils le souhaitent.

Les résultats sont clairs: plus de 90% de la population interrogée considère la présence d'un jardin privatif comme un atout important dans le choix d'un logement. La terrasse arrive en seconde position, avec 55%, suivi du jardin communautaire (21%). Le taux de réponses favorables est donc proportionnel au degré de privatisation lié au type d'espace extérieur proposé. Il n'y a qu'un très faible pourcentage de personnes pour qui l'absence d'espace extérieur ne diminue pas l'attractivité d'un logement (1%).

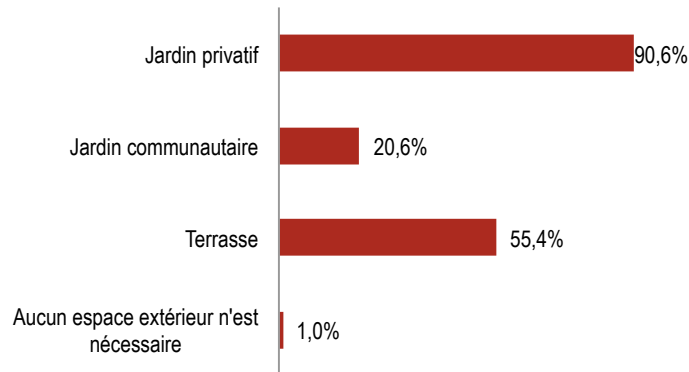


Figure 39: Pourcentage de réponses attribuées par l'échantillon à chaque proposition d'espace extérieur

Parmi les suggestions émises par les répondants, une grande majorité expriment le besoin d'espace et de nature, combinant ainsi la proposition «Jardin privatif» à des prairies, des terrains inoccupés, la présence directe de bois,... constituant ainsi un «espace privé dédié à la nature». La «vue dégagée» semble également être un élément important aux yeux des individus, comme un moyen de se projeter dans l'espace, au-delà de son terrain.

Performances environnementales du bâtiment

Cette question donne la possibilité aux individus de cocher plusieurs réponses s'ils le souhaitent.

La population enquêtée paraît sensibilisée à la problématique des performances environnementales et aux constructions durables, puisque la plupart a coché l'ensemble des propositions. Aux yeux de cette population, les performances énergétiques sont un atout (93%). Toutefois, parmi les précisions apportées par certaines personnes, ces critères devraient être combinés à la rénovation d'un logement: c'est-à-dire qu'il soit possible d'améliorer le bâtiment sur ces différents plans après son acquisition ou de choisir un bâtiment qui possède un potentiel pour mettre en oeuvre ces travaux de rénovation. Au vu de la remarque préalablement exprimée en début de cette section, nous pouvons tirer le constat suivant: la population semble très soucieuse des aspects environnementaux et des éléments qui pourraient être utilisés à l'échelle d'un bâtiment afin d'améliorer les performances de celui-ci. Cependant, cela ne signifie pas que ces mêmes personnes considèrent ce critère en priorité, ni qu'elles investiraient dans les systèmes proposés dès le départ.

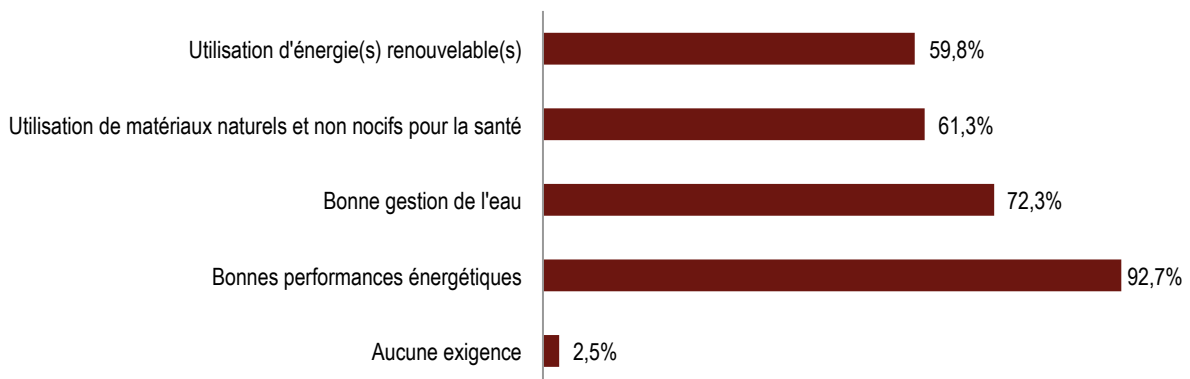


Figure 40: Pourcentage de réponses attribuées par l'échantillon à chaque proposition concernant les performances environnementales

4.3.3. Questions concernant les propositions d'actions à mener en urbanisme dans l'optique d'une amélioration du cadre de vie en Wallonie

- RÉNOVATION DU MILIEU BÂTI

La question relative aux résultats suivants spécifie aux répondants de se limiter à 8 réponses maximum, afin de cibler les actions prioritaires. Chaque opération proposée se décline pour chaque milieu (urbain, périurbain et rural). Dans le graphique, «Aucun» représente la pourcentage de personnes qui n'ont pas opté pour cette opération parmi les 8 choix prioritaires.

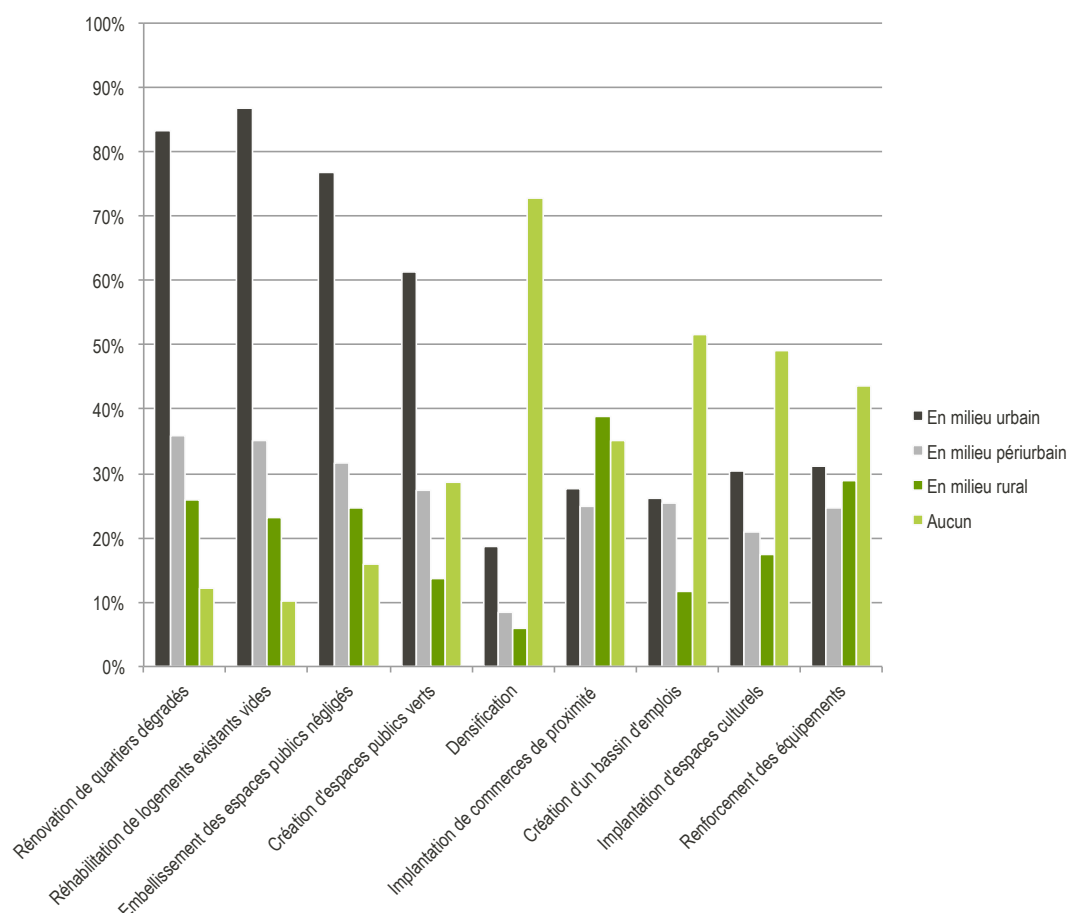


Figure 41: Pourcentage de réponses attribuées à chaque proposition de rénovation en fonction du milieu résidentiel

Très clairement, il y a un consensus de la population sur la nécessité de rénover le milieu urbain, tant au niveau du quartier que des logements et des espaces publics dégradés. La création d'espaces publics verts en milieu urbain est également fortement suggérée. A l'inverse, la densification du milieu bâti est généralement mal perçue et peu désirée. De même, la création d'un bassin d'emplois, d'espaces culturels et le renforcement des équipements ne font pas partie des priorités de la population.

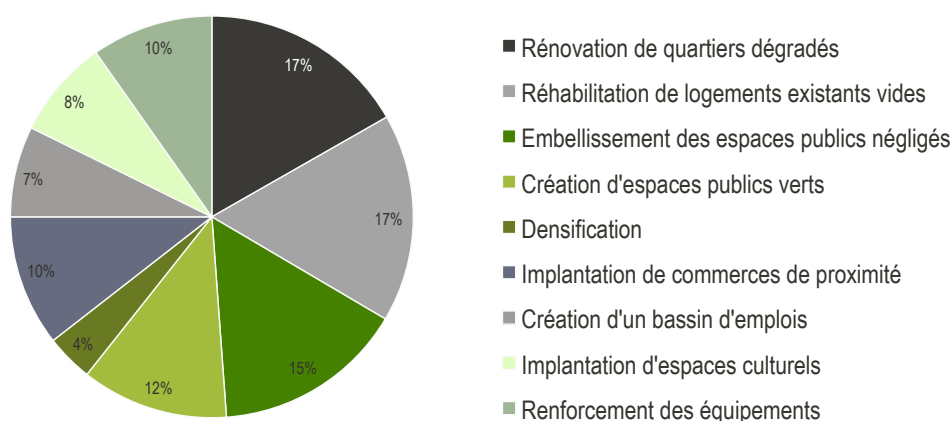


Figure 42: Répartition des propositions de rénovation en fonction du pourcentage de réponses données par l'échantillon, tous milieux confondus

- ACCESSIBILITÉ

Cette question porte sur les actions à mener afin d'améliorer l'accessibilité au quartier, et principalement du point de vue de la mobilité, intégrant la problématique de parking et de l'importance de la voiture.

D'emblée, nous observons un nombre très élevé de réponses (1304 réponses), signifiant que les répondants ont coché plus de la moitié des propositions. Parmi celles-ci, deux se démarquent: la mise en place de parking relais (emplacements de stationnement non payants à l'entrée de la ville), et le renforcement d'infrastructures pour modes doux. La population semble également souhaiter la diminution de la place de la voiture en ville. Ces trois priorités tendent vers une mobilité plus douce, où piétons et cyclistes sont privilégiés.

Parmi les suggestions émises par la population, beaucoup abordent la question de l'offre en transport en commun insuffisante actuellement et incompatible avec certains horaires et déplacements de professionnels. Améliorer cette offre permettrait d'adopter plus facilement en parallèle une politique de réduction de la voiture. L'augmentation de lignes de transport en commun entre la ville et le périurbain est également mise en évidence. Cependant, la partie théorique a montré qu'une densité minimale est nécessaire pour assurer des transports en commun efficaces à un prix acceptable pour la société, ce qui va à l'encontre du désir des habitants pour des quartiers plus verts et moins denses.

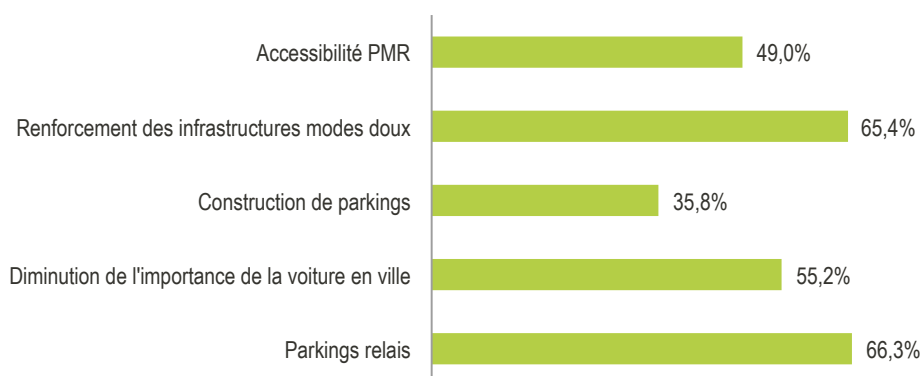


Figure 43: Pourcentage de réponses attribuées par l'échantillon à chaque proposition en termes d'accessibilité

- CONSTRUCTION DE NOUVEAUX QUARTIERS

Le but de cette question est de situer les zones les plus propices, aux yeux de la population sondée, à la construction de nouveaux quartiers.

Environ 70% de la population accepterait de voir démolir d'anciens quartiers dégradés, afin d'y reconstruire, ce qui constitue un aspect positif dans le cadre d'opérations de régénérations urbaines. La priorité est ainsi placée sur la rénovation du bâti existant. Les sites de friches industrielles représentent le second choix de la population. Ces terrains constituent effectivement un potentiel considérable et sont des espaces aptes à lutter contre l'étalement urbain, dans l'optique d'une gestion parcimonieuse du territoire.

Les nouvelles constructions sont par contre très mal perçues en périphérie et plus précisément en milieu rural, et bon nombre d'individus se désolent de voir naître des lotissements non intégrés au sein de la structure rurale, et ne tenant absolument pas compte de l'identité des villages à proximité.

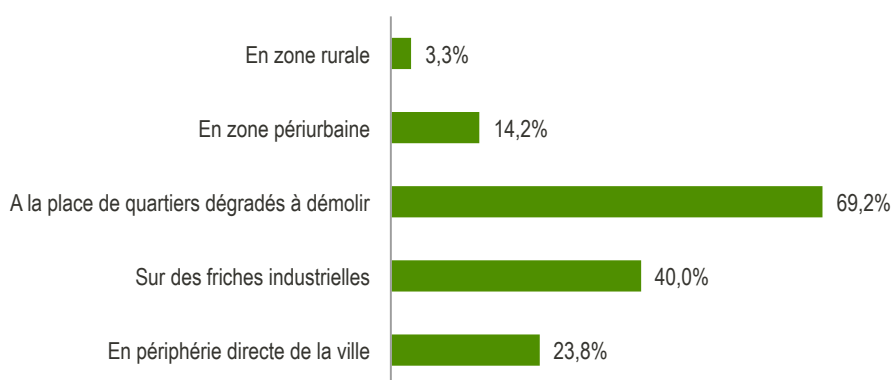


Figure 44: Pourcentage de réponses attribuées par l'échantillon à chaque proposition en termes de constructions de nouveaux quartiers

4.3.4. Questions ouvertes

Cette partie du travail analyse l'ensemble des réponses aux questions ouvertes contenues dans le questionnaire.

- LES ATOUTS DU QUARTIER

La première question ouverte est: «*Quels sont selon vous les atouts de votre quartier?*»

Nous avons relevé 29 atouts parmi les réponses des personnes questionnées. La liste complète de ces atouts se trouve en annexe.

Une fois ces atouts triés, 4 catégories se distinguent:

- des caractéristiques relatives à la localisation du quartier (proximité relative avec divers éléments comme les commerces, le travail, les loisirs, la gare, les transports en commun,...)
- des caractéristiques liées à la présence d'aménagements publics au sein du quartier (parcs, places, plaines de jeux,...) ou encore à la proximité d'espaces plus naturels accessibles à la population (prés, sentiers dans les bois,...)

- des caractéristiques de type qualitatif, dépendant de la perception de chaque individu: un environnement calme, un cadre paysager plaisant, une qualité esthétique du bâti, un sentiment d'espace...
- des caractéristiques liées à la population présente au sein du quartier: convivialité, relations avec le voisinage, multiculturalité, vie associative, animations...

CATÉGORIES D'ATOUTS	Localisation	Accessibilité du quartier, Déplacements possibles sans voiture, Proximité du centre, Proximité des commerces, Proximité de l'école, Proximité des loisirs, Proximité du travail, Proximité d'une gare, Proximité des autoroutes, Proximité d'équipements - services, Proximité de transports en commun, Proximité de parking
	Espaces aménagés et Nature	Proximité de pistes cyclables, Proximité d'espaces verts publics, Proximité d'espaces publics, Proximité de la nature, Présence de jardins
	Qualités et perceptions	Beaucoup d'espace, Cadre agréable, Calme, Paysage, Propreté, Sécurité, Qualité de l'espace bâti - Patrimoine
	Liens sociaux	Animation du quartier, Convivialité - Relations de voisinage, Mixité sociale, Vie associative riche, Vie culturelle

Tableau 4: Catégories des atouts

Les sept éléments les plus présents sont les suivants (les pourcentages sont cumulatifs):

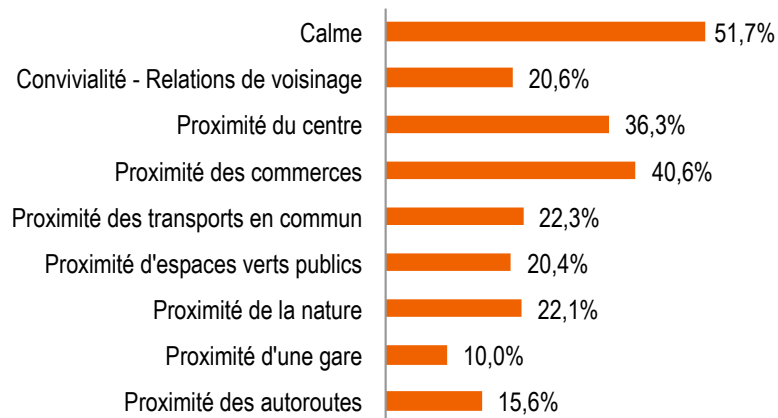


Figure 45: Pourcentage de réponses attribuées par l'échantillon aux sept atouts principaux

Le calme est donc le principal atout mis en évidence par les habitants provenant de nombreux quartiers différents. La proximité du centre et de commerces sont également bien placés (36 et 41%), ainsi que la proximité d'espaces verts au sens large (43%).

Notons aussi que du point de vue de la localisation du quartier, deux atouts satisfont plus de 10% de la population: il s'agit de la proximité d'une gare et d'un accès rapide aux autoroutes.

Tentons à présent de mettre en parallèle les sept principaux atouts considérés et les zones de résidence qui y sont associées.

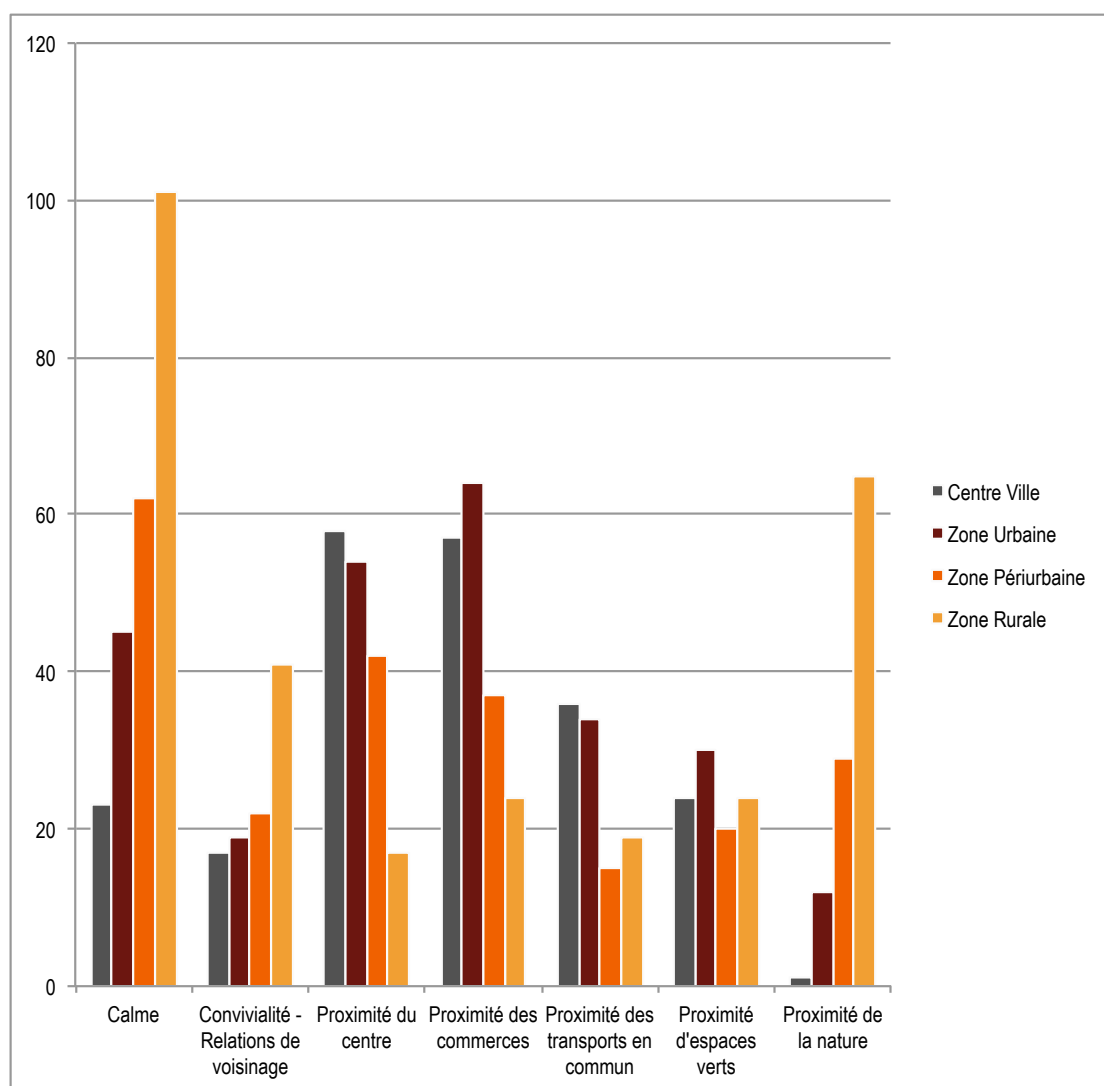


Figure 46: Pourcentage de réponses attribuées par chaque milieu résidentiel aux sept atouts principaux

Ce graphe montre dans quel milieu chaque atout est le plus représenté, de manière relative. Nous observons ainsi deux tendances logiques: la prépondérance de calme, de convivialité et la présence de la nature en zone rurale. A l'inverse, les quartiers urbains sont plutôt appréciés pour leur proximité avec l'hypercentre, les commerces et les lignes de transport collectif. La zone périurbaine quant à elle se situe en général entre les deux, à l'exception de la proximité d'espaces verts et de verdure, éléments moins fréquemment mis en évidence en périphérie. La présence de transport en commun est également moins relevée par les habitants périurbains.

Remarque: pour une question de choix et de rigueur, le terme «verdure» a systématiquement été classé dans la catégorie «Espaces verts», car il s'agit d'un mot trop peu précis pour faire partie de la catégorie «Nature» correspondant aux bois, prés, champs,... Ce qui pourrait expliquer la présence importante d'espaces verts en milieu rural. Dans ce cas, certains de ces espaces se rapprochent donc de la catégorie «Nature», alors que d'autres désignent plutôt des étendues vertes aménagées, des plaines de jeux,... à l'instar du milieu urbain.

Particularités ressortant de l'analyse

Nous constatons sur le graphique suivant que la qualité de l'espace bâti ou le patrimoine est un atout principalement relevé en milieu rural et au centre ville. Le bâti considéré comme participant à l'attrait d'un quartier semble donc être un bâti relativement ancien (fermes - centre historique).

En ce qui concerne la proximité des autoroutes, nous observons des proportions semblables entre les différentes zones, et principalement entre les quartiers urbains et ruraux. Il s'agit donc d'un élément souvent mis en avant dans les critères de choix de la localisation résidentielle.

Certaines caractéristiques ne sont propres qu'à une seule zone. Il s'agit par exemple de l'avantage de se déplacer sans véhicule motorisé pour l'ensemble des déplacements effectués au centre ville, ou encore de la mixité sociale et culturelle, point uniquement abordé en milieu urbain et dans le centre. De même, l'offre de services et la présence d'équipements sont des avantages uniquement relevés au centre ville.

A l'inverse, le sentiment «d'espace» et «d'air» est largement apprécié dans les quartiers périurbains et ruraux.

Qualité de l'espace bâti - Patrimoine

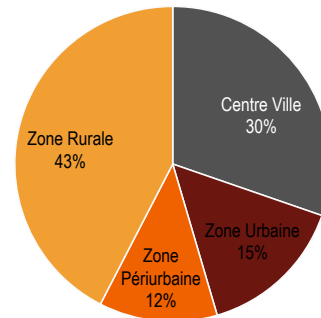


Figure 47: Pourcentage de réponses attribuées par chaque milieu résidentiel à la qualité de l'espace bâti

Proximité autoroutes

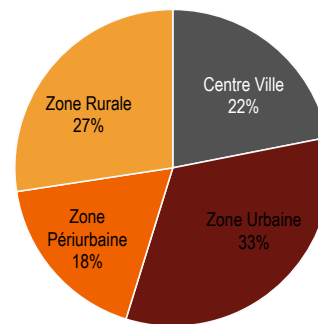


Figure 48: Pourcentage de réponses attribuées par chaque milieu résidentiel à la proximité des autoroutes

4.3.5. Les faiblesses

La question ouverte suivante, «Quels sont selon vous les faiblesses de votre quartier?», a permis de relever 27 faiblesses parmi les commentaires de la population. La liste se situe en annexe.

Comparativement aux résultats concernant les atouts du quartier, il n'y a pas autant d'avis convergeant vers les mêmes remarques. Ainsi, aucune faiblesse ne reçoit les critiques de plus de 20% de la population. De plus, si nous considérons les éléments qui dérangent plus de 10% des individus sondés, seules deux faiblesses sont mises en évidence:

- Les nuisances sonores (18%);
- La densité élevée du trafic et les difficultés de circulation (16%).

Parallèlement à ces chiffres, nous pouvons remarquer que la proportion de personnes n'ayant trouvé aucune faiblesse à leur quartier s'élève à 16%.

Contrairement aux atouts, il est moins évident de classer les critiques émises par la population, car elles concernent des domaines fort variés. Nous avons cependant regroupé les plus fréquentes dans les catégories suivantes (Tableau 5):

CATÉGORIES DE FAIBLESSES	Localisation	Eloignement du centre ville, Eloignement du lieu de travail, Eloignement des commerces, Eloignement des transports en commun, Nécessité de se déplacer en voiture
	Perte de lien social	Manque de vie dans le quartier, Mauvaises relations de voisinage (peu de contact), Excès de mixité sociale
	Nuisances	Bruit, Pollution de l'air
	Dégradations	Dégradations du bâti, Dégradations de routes, Saleté
	Mobilité	Trafic trop dense, Vitesse excessive, Manque de parking, Manque d'infrastructures pour modes doux
	Insécurité	Sentiment d'insécurité (délinquance, drogue, manque d'éclairage,...), Vandalisme et incivilités (tags, déchets, excréments canins, vitres de voitures brisées, vols,...)
	Autre	Manque d'espaces verts, Urbanisation proliférante, Paupérisation, Vieillessement de la population, Inefficacité des services communaux (égouttage, gaz, déchets, déneigement), Forte densité de la population, Présence d'industries dans le paysage, Prix élevé du foncier et de l'immobilier

Tableau 5: Catégories des faiblesses

Dans le graphe ci-dessous, nous pouvons voir que les remarques les plus souvent rencontrées, après les nuisances sonores et la densité du trafic, sont les suivantes:

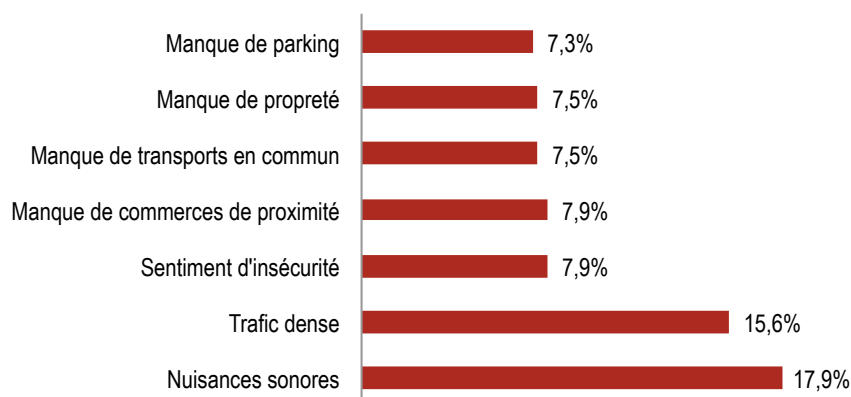


Figure 49: Pourcentage de réponses attribuées par l'échantillon aux sept faiblesses principales

Afin de mieux cerner ces différents problèmes et de les localiser, nous avons réalisé une analyse comparative en fonction des zones résidentielles des répondants.

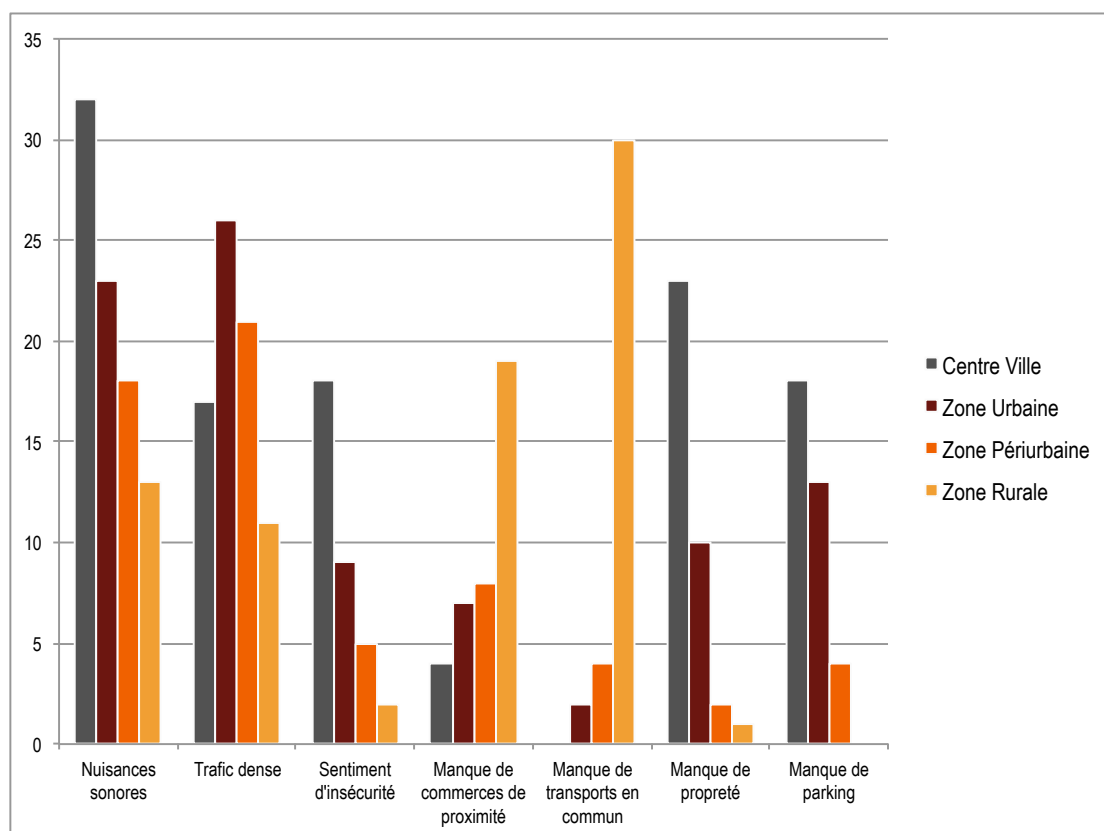


Figure 50: Pourcentage de réponses attribuées par chaque milieu résidentiel aux sept faiblesses principales

Les problèmes rencontrés au centre ville sont donc principalement :

- Les nuisances sonores, principalement liées à la densité importante d'activités ainsi qu'à la densité bâtie plus élevée. Dans les zones périurbaines, ce bruit est parfois associé à la présence de l'aéroport.
- Le manque de propreté et les déchets jonchant le sol trop fréquemment.
- Le sentiment d'insécurité. Les remarques à ce sujet font part de la mauvaise fréquentation de certains quartiers, du sentiment de malaise la nuit, à cause notamment d'un éclairage insuffisant, de la peur d'infractions dans les habitations, mais aussi de la délinquance et des agressions physiques, ainsi que de la présence habituelle de dealers. Les incivilités vont de pair avec le sentiment d'insécurité, et sont dénoncées par les habitants du centre.
- Le manque de places de parking, et notamment le non respect des places de stationnement dédiées aux riverains.
- Le trafic dense, mais dans une moindre mesure qu'en milieu urbain ou périurbain.

Le problème de la densité de circulation est en effet la plus critique en ces deux milieux. Les nuisances sonores sont également très présentes.

La zone rurale semble beaucoup moins préoccupée par le trafic et les nuisances sonores, mais en revanche, ses habitants reprochent les vitesses excessives des véhicules passant à proximité des villages, bien que des zones 50 aient été mises en place. Les deux autres principaux soucis de la campagne sont l'offre insuffisante des transports en commun et le manque de commerces de proximité.

De plus, une critique fréquemment émise par les individus résidant en milieu rural est la nécessité de l'usage de la voiture. Ces trois éléments mettent en lumière un certain paradoxe très présent chez les personnes habitant le territoire de manière dispersée: il y a une opposition entre le désir initial d'habiter la campagne, et l'aspect de la réalité d'une dépendance à la voiture associée à ce choix de lieu résidentiel. Mais actuellement, les avantages liés à cette localisation (calme et proximité de la nature) semblent l'emporter sur les inconvénients cités.

Nécessité d'utiliser une voiture

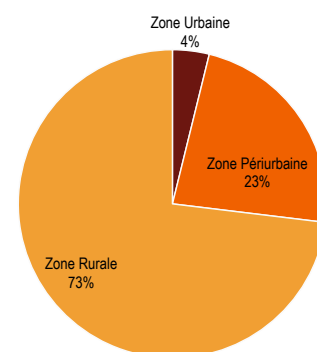


Figure 51: Pourcentage de réponses attribuées par chaque milieu résidentiel à la nécessité d'utiliser une voiture

Ensuite, les villageois du milieu rural pointent souvent le laisser-aller des autorités communales qui délivrent trop facilement des permis de bâtir à leurs yeux, d'où la disparition inéluctable, et déjà sensible, du caractère campagnard. Voilà donc l'idée générale qui découle de la plupart des remarques à ce sujet.

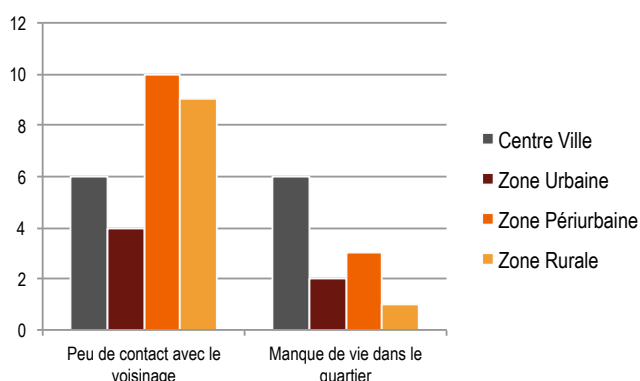


Figure 52: Pourcentage de réponses relatives aux relations sociales attribuées par chaque milieu résidentiel

Un point délicat fréquemment abordé d'un point de vue théorique est la convivialité et les relations sociales entre voisins au sein d'un quartier. Nous avons déjà montré que la convivialité était beaucoup plus présente hors des agglomérations. Nous pouvons désormais affiner les résultats, et voir sur ce graphique que ce constat n'est pas systématique: une plus grande part des individus ayant exprimé une perte de lien social dans leur voisinage provient des zones périurbaines et rurales. Par contre, en termes de vie associative à l'échelle du quartier, la tendance s'inverse, et rejoint ainsi le résultat de l'analyse des atouts. Les chiffres ne sont bien entendu pas suffisamment élevés pour être significatifs, mais ils prouvent tout de même que les relations sociales, et la manière d'appréhender son voisinage, dépendent de chaque individu et de chaque contexte précis.

Enfin, le manque de services urbains reproché par l'ensemble de la population (problèmes de déneigement inexistant ou trop tardif, pas de raccord au système d'égouttage initialement prévu, pas de distribution de gaz,...) touche principalement les habitants des milieux périurbains, ainsi que ruraux.

Manque de services urbains

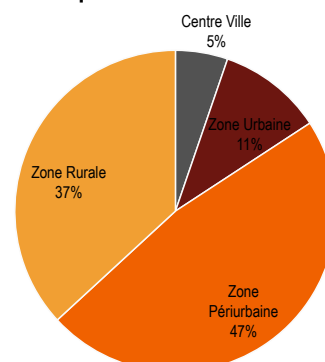


Figure 53: Pourcentage de réponses attribuées par chaque milieu résidentiel au manque de services urbains

Après avoir abordé les critiques émises par l'ensemble de l'échantillon, et de les avoir triées par zone de résidence, il serait intéressant de ne considérer que les réponses émanant des individus n'appréciant pas leur quartier, ou encore les personnes neutres vis-à-vis de ce dernier.

Les réponses sont à nouveau assez dispersées, et les deux inconvénients principaux mis en évidence lors de l'analyse précédente (bruit et trafic) restent les mêmes. En effet, entre 25 et 30% des réponses totales correspondant à ces deux éléments proviennent des personnes mécontentes de leur quartier ou neutres par rapport à celui-ci. Le sentiment d'insécurité et le manque de propreté sont également repris dans les critiques issues de plus de 10% de l'échantillon trié. Mais les remarques suivantes divergent de l'avis général: les dégradations du patrimoine bâti, le vandalisme et la perte de lien social sont mis en évidence, directement suivi par l'excès de la diversité sociale au sein du quartier, et le manque de commerces de proximité (environ 8%).

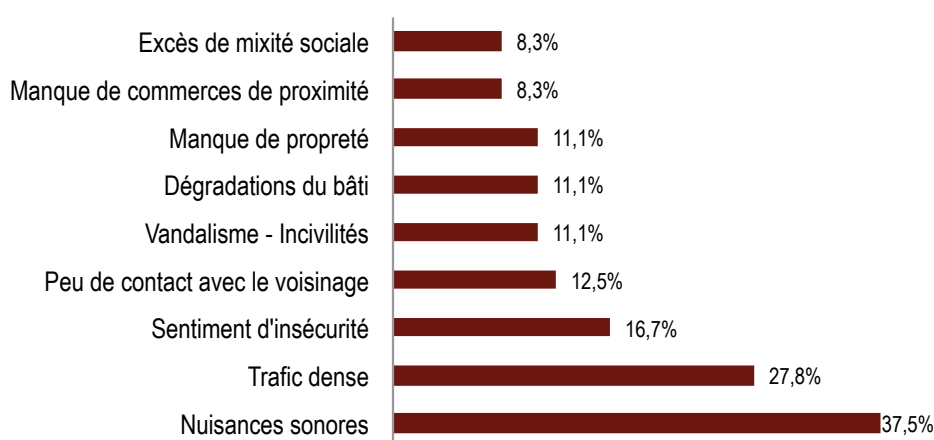


Figure 54: Pourcentage de réponses attribuées aux huit faiblesses principales mises en évidence par les individus non satisfaits de leur quartier ou neutres face à ce dernier

4.3.6. Rénovations

Une troisième question ouverte est posée «*Quelles sont selon vous les opérations prioritaires à effectuer dans votre quartier, en termes de rénovation?*»

L'ensemble des réponses a été analysé et trié en fonction du type d'opération suggéré par les personnes sondées. Nous les avons ensuite regroupées par thème, afin de créer une arborescence reprenant la catégorie générale, et les sous-classes correspondant aux types plus précis d'opérations proposées. Cinq catégories ont ainsi été établies:

- Infrastructures routières et transports
 - Parc bâti
 - Aménagement des espaces publics
 - Services urbains
 - Autre (cette dernière catégorie regroupe des réponses intéressantes plus particulières, ou encore des considérations locales. Elle contient également des sous-classes).
- INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET TRANSPORTS

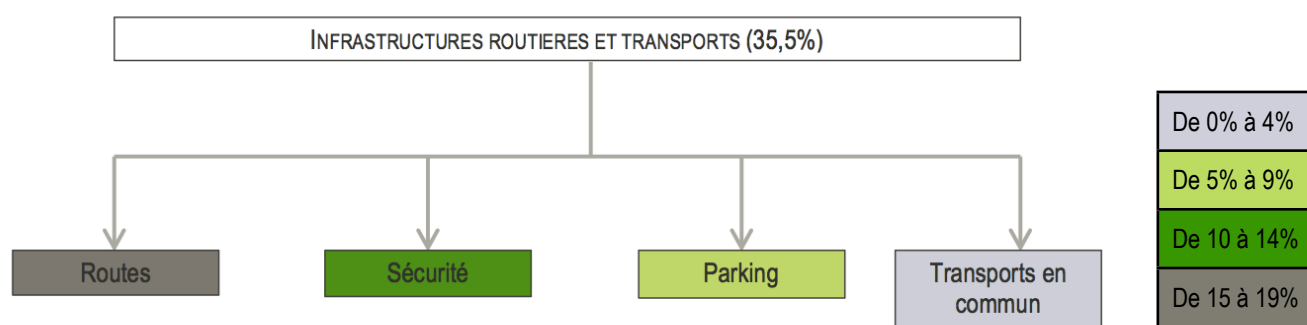


Figure 55: Catégorie «*Infrastructures routières et transports*» et ses sous-classes

Routes

L'action prioritaire aux yeux de la population est l'entretien des routes, non seulement d'un point de vue technique (veiller à la qualité du revêtement en vue d'éviter les dégradations précoces), mais également au niveau de la propreté des chaussées et bordures. La majorité des personnes réclame la réparation des voies trop souvent en mauvais état. Ce sujet reste d'actualité.

Sécurité

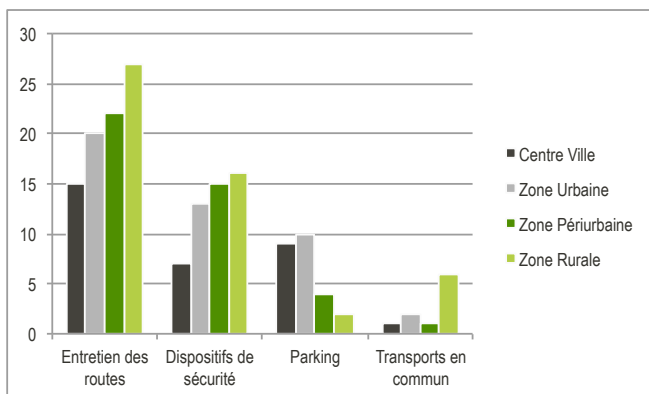
Les avis convergent à ce niveau: la mise en place de dispositifs permettant de limiter la vitesse des véhicules est vivement suggérée. Aménager les voies afin de privilégier les piétons fait aussi partie du concept général.

Parking

Trois tendances émergent à propos du stationnement. Parmi celles-ci, deux semblent être opposées: l'augmentation du nombre de places de parking contre la diminution des surfaces de stationnement. A la lecture des réponses, ces deux idées tendent vers un même concept: le «stationnement organisé». Ce principe consiste par exemple en une meilleure répartition du nombre d'emplacements pour les riverains et en l'aménagement d'espaces de parkings communs et obligatoires afin d'empêcher les encombrements et le parking «sauvage». Construire des parkings souterrains est également très régulièrement envisagé par les répondants.

Transports en commun

Améliorer la qualité d'attente et établir des horaires plus larges tout en augmentant la fréquence des bus semble être le souci principal. Multiplier le nombre de lignes de transports en commun également.



Si nous localisons ces différentes suggestions en fonction des lieux de résidence, nous constatons que la majorité des demandes proviennent du milieu rural, suivi de la périphérie, à l'exception de l'amélioration des parking.

Figure 56: Répartition des sous-classes en fonction de la zone de résidence des répondants en nombre

- PARC BÂTI

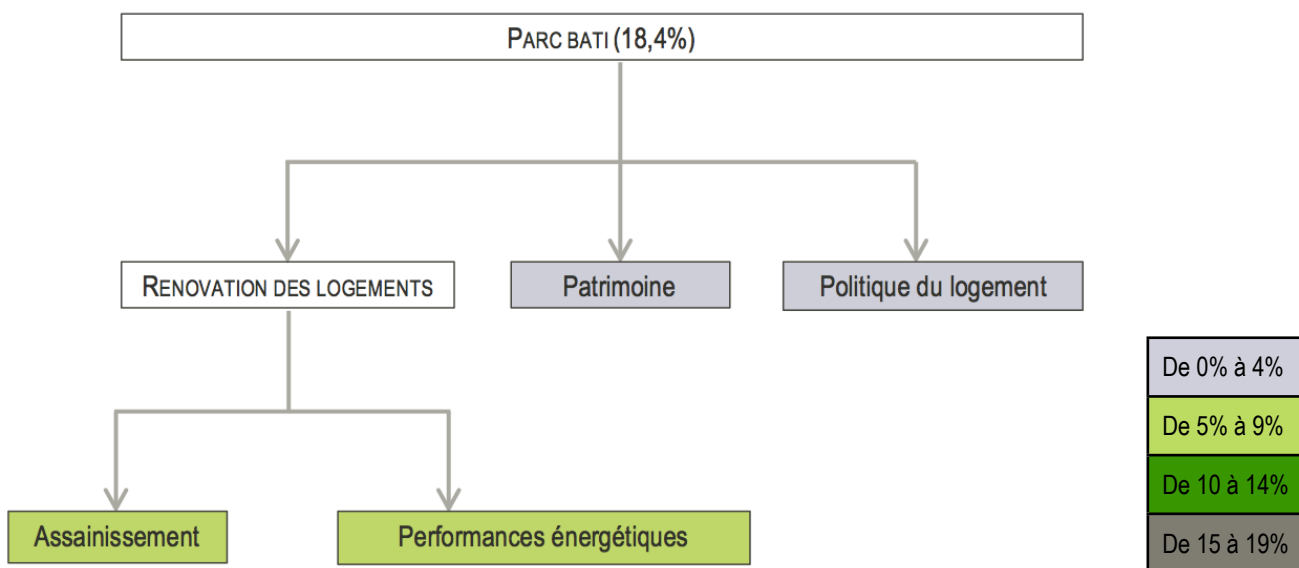


Figure 57: Catégorie «Parc bâti» et ses sous-classes

Cette catégorie concerne d'une part les rénovations à apporter aux logements, sur un plan pratique, et d'autre part les principes plus théoriques et dépendant de questions politiques.

Rénovation des logements

Parmi les rénovations suggérées, nous pouvons regrouper d'un côté celles qui embellissent l'aspect esthétique du bâtiment: assainissement et nettoyage des façades, remplacement des châssis délabrés, traitement des pignons dégradés,... et de l'autre les rénovations en vue d'améliorer les performances énergétiques des maisons ou immeubles: isolation, double vitrage, utilisation d'énergies renouvelables collectives ou non,...

Patrimoine

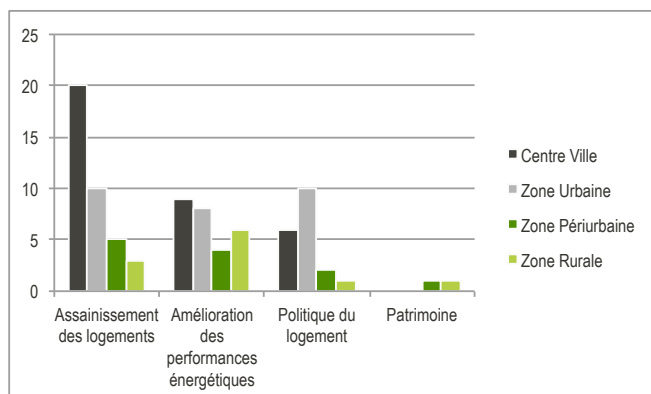
Certes, un très petit nombre de personnes semble sensibilisé aux valeurs patrimoniales de certains bâtiments. Cependant, veiller à l'intégrité des façades classées et mettre en valeur le patrimoine architectural sont deux éléments proposés par certains individus sondés.

Politique du logement

Cette sous-catégorie reprend plusieurs suggestions au sujet des logements:

- la limitation du nombre de logements par immeuble, afin d'éviter la division au sein d'une même unité d'habitation, et le réaménagement des kots dispersés en maisons unifamiliales. Ces remarques vont à l'encontre des principes de systèmes denses, mais prônent tout de même la présence d'une population installée à long terme et s'investissant dans son quartier.
- la mise en conformité et la réhabilitation des logements inoccupés, abandonnés ou encore insalubres.
- l'aménagement des étages des bâtiments dont le rez-de-chaussée est commercial, laissés vides pour la plupart.

Ces réflexions montrent une certaine conscientisation des individus par rapport à leur environnement et aux potentialités qu'il offre.



Les zones les plus touchées par ces suggestions sont le centre ville et la couronne urbaine, où il semble exister un nombre considérable de logements à réhabiliter.

Figure 58: Répartition des sous-classes en fonction de la zone de résidence des répondants en nombre

- AMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS

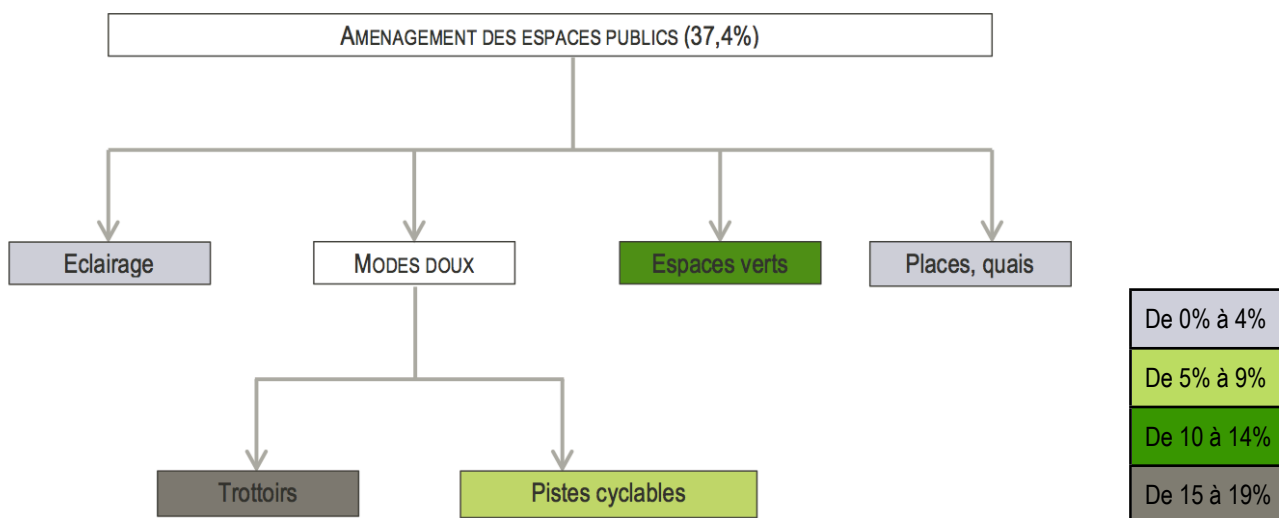


Figure 59: Catégorie «Aménagement des espaces publics» et ses sous-classes

Eclairage

L'amélioration de l'éclairage public est abordé par certaines personnes dans le but de participer à la sécurité en soirée, et également d'améliorer l'ambiance urbaine.

Espaces verts

Trois idées se dégagent au sujet des espaces publics verts:

- la création de nouveaux espaces verts dans les nombreux quartiers qui en sont dépourvus.
- l'aménagement et l'entretien des parcs existants, l'embellissement par des plantations,...
- l'aménagement de plaines de jeux pour enfants et d'aires de détente pour personnes âgées,... ainsi que l'implantation d'infrastructures extérieures dédiées aux sports.

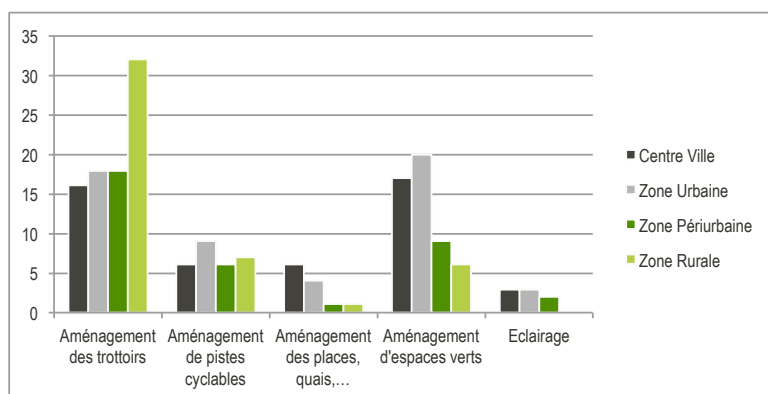
La population ne voit donc pas les espaces verts comme des parcs statiques uniquement, mais elle les considère comme un ensemble d'espaces plurifonctionnels.

Places, quais

L'aménagement de places et l'embellissement des quais de la Meuse font partie des suggestions émises.

Modes doux

Il s'agit, du point de vue des piétons, de l'aménagement de nouveaux accotements le long de certaines voiries principales, constituant ainsi des cheminements piétons sécurisés, et de l'entretien des trottoirs existants. L'aménagement de pistes cyclables est également mis en évidence.

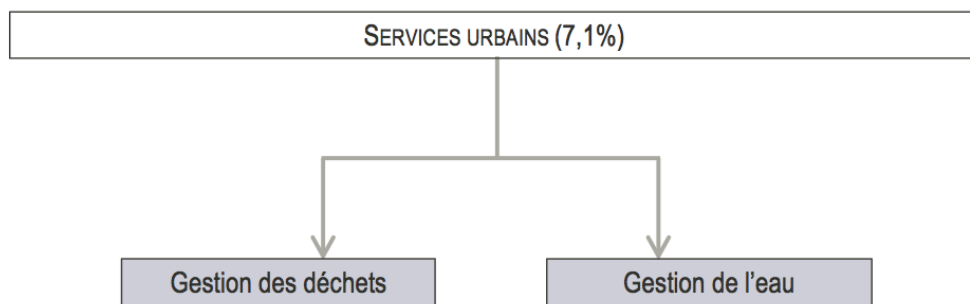


Il est clair que les villages sont les plus demandeurs d'aménagement de trottoirs pour les piétons, quant aux cyclistes, les différentes zones sont sur un même pied d'égalité à ce niveau, avec une faible émergence du milieu urbain.

En ce qui concerne les espaces verts, il n'est pas étonnant de voir qu'ils sont fort souhaités en ville et en zone urbaine. De même pour l'éclairage.

Figure 60: Répartition des sous-classes en fonction de la zone de résidence des répondants en nombre

SERVICES URBAINS



De 0% à 4%
De 5% à 9%
De 10 à 14%
De 15 à 19%

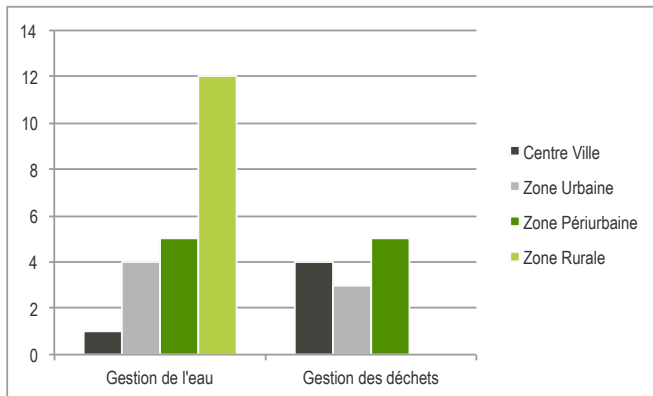
Figure 61: Catégorie «Services urbains» et ses sous-classes

Gestion des déchets

Il s'agit de l'optimisation du système de ramassage des ordures, favorisant le tri chez chaque habitant. De plus, l'amélioration de la propreté de certains quartiers plus fréquentés est vivement souhaitée par un certain nombre d'individus interrogés.

Gestion de l'eau

Pour une partie de la population sondée, l'installation et le raccordement de systèmes d'égouttage sont une priorité. Le traitement des eaux usées est également un sujet abordé par quelques individus.



Ce graphique nous montre que les problèmes liés au raccordement aux égouts est très présent à la campagne, et décroît en fonction de la distance à la ville. A l'inverse, la question des déchets ne semble concerner que les zones périurbaines, urbaines et centrales.

Figure 62: Répartition des sous-classes en fonction de la zone de résidence des répondants en nombre

- AUTRES

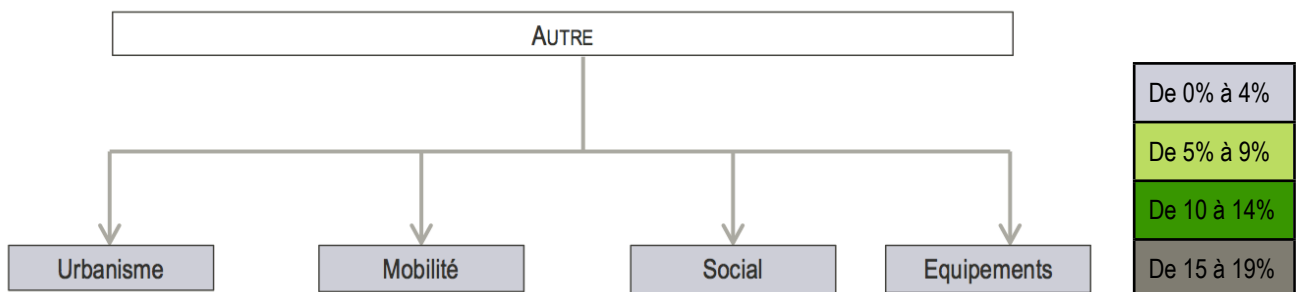


Figure 63: Catégorie «Autre» et ses sous-classes

Urbanisme

Les remarques relatives à ce domaine prônent la mise en place de prescriptions urbanistiques cohérentes vis-à-vis des nouvelles constructions et du respect du bâti existant. L'habitat pavillonnaire est leur première cible, et certains individus reprochent à ce type d'habitation de déstructurer l'ensemble formé par les maisons villageoises plus anciennes. Une partie de la population prend conscience de la nécessité de gérer l'urbanisation autrement que par la construction systématique de maisons isolées sur de vastes parcelles.

De plus, l'envie d'un meilleur dialogue entre les services d'urbanisme et les citoyens est souvent mis en évidence. Certains habitants souhaitent également une replanification à l'échelle de leur commune en vue d'améliorer le cadre de vie général et de voir se développer les quartiers.

Certaines suggestions tendent vers une densification du milieu bâti, ou une amélioration des milieux déjà denses pour en renforcer leur attractivité: curetage des intérieurs d'îlots, limitation de constructions le long des voies reliant les villages,... Cependant, ces remarques émanent pour la plupart d'individus spécialistes (architectes, urbanistes,...).

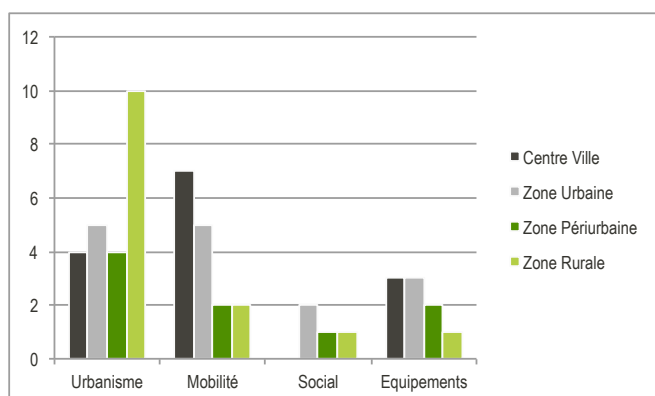
Mobilité

Les idées concernant la mobilité portent sur la conception de plans de mobilité dans le but de diminuer la pression automobile et de limiter le trafic.

Social et équipements

Ces éléments apparaissent très rarement. Est-ce simplement lié à la tournure de la question, insistant sur le terme «rénovation»? Certaines personnes abordent toutefois le sujet: démonofonctionnaliser les quartiers résidentiels, favoriser la multiculturalité, privilégier le contact entre personnes de différentes classes sociales et permettre à tous les habitants de s'investir dans leur quartier.

La demande de commerces de proximité est également souhaitée. Les équipements culturels sont quant à eux négligés: moins de 1% de la population suggère la présence de centres culturels, galeries d'art,... à proximité de leur quartier. En outre, certaines demandes d'équipements n'apparaissent pas du tout, comme les équipements de type crèche, lavoirs, maisons de jeunes,... ainsi que les espaces communautaires et systèmes collectifs.



L'attention portée aux prescriptions urbanistiques provient en majorité des habitants du milieu rural, tandis que les problèmes de mobilité concernent principalement le centre ville et la zone urbaine.

Aucune suggestion d'un point de vue social n'émane du centre ville. Enfin, les demandes en équipements sont quant à elles issues principalement du milieu urbain et du centre. De plus, nous constatons le nombre très réduit de personnes ayant émis des remarques à ce sujet.

Figure 64: Répartition des sous-classes en fonction de la zone de résidence des répondants en nombre

- RÉCAPITULATIF DES OPÉRATIONS DE RÉNOVATION SUGGÉRÉES

Seules deux propositions sont soutenues par plus de 15% de la population: il s'agit de l'entretien des routes et de l'aménagement des trottoirs (17,5%). Les propositions faites par 10 à 14% des répondants sont au nombre de deux également: la mise en place de dispositifs de sécurité afin de réduire les vitesses excessives (10,6%) et la création d'espaces verts (10,8%). Pour rappel, les trois premières suggestions proviennent majoritairement des habitants du milieu rural, tandis que l'aménagement d'espaces verts est une proposition émise principalement par la zone urbaine et le centre ville.

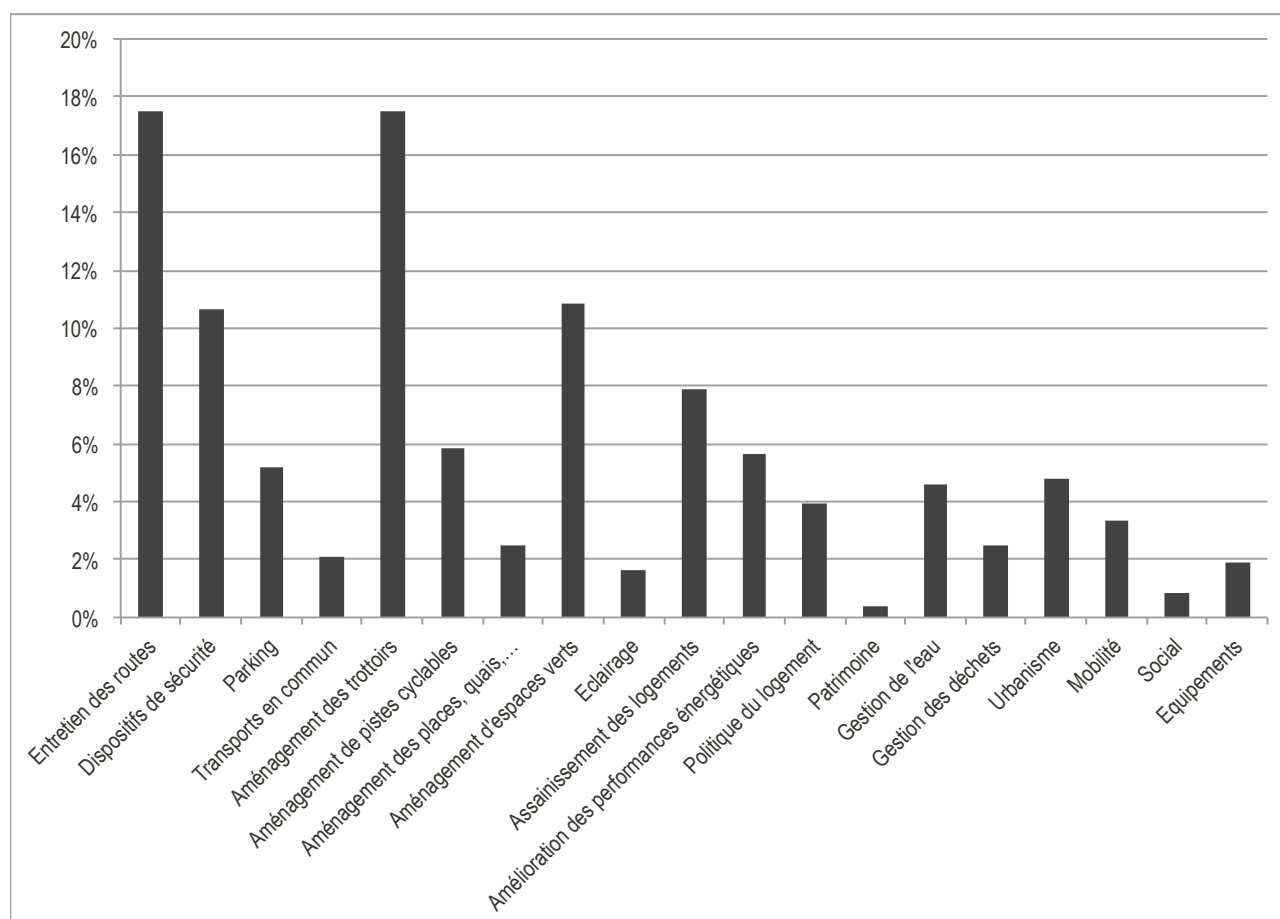


Figure 65: Récapitulatif des propositions de rénovation émises par l'échantillon en fonction du pourcentage de réponses attribuées

Au terme de l'analyse de cette question ouverte, nous pouvons émettre une remarque à l'encontre des réponses des individus enquêtés: à la lecture des suggestions proposées, une distinction a été faite entre les options suggérées par la majorité de la population et les réponses des spécialistes (architectes, urbanistes,...). Ces dernières étaient bien évidemment plus pointues, mais également plus ciblées, et tenaient compte de paramètres souvent négligés ou inconnus des autres personnes.

- RÉSULTATS EN FONCTION DE L'APPRÉCIATION DU QUARTIER

L'envie d'améliorer son cadre de vie touche l'ensemble de la population, mais peut-être plus encore les personnes n'appréciant pas leur quartier, puisque c'est l'occasion pour elles d'exprimer ce qui ne fonctionne pas à leurs yeux. C'est pourquoi nous avons exclusivement repris les remarques provenant des individus ayant répondu «Non» à la question «Appréciez-vous le quartier dans lequel vous vivez?», ainsi que les personnes neutres vis-à-vis de leur quartier. Ces habitants sont répartis au sein des quatre zones (centre ville, zone urbaine, zone périurbaine, zone rurale) de manière relativement semblable. Des informations plus précises à ce sujet sont données à la section 4.4.1.1.

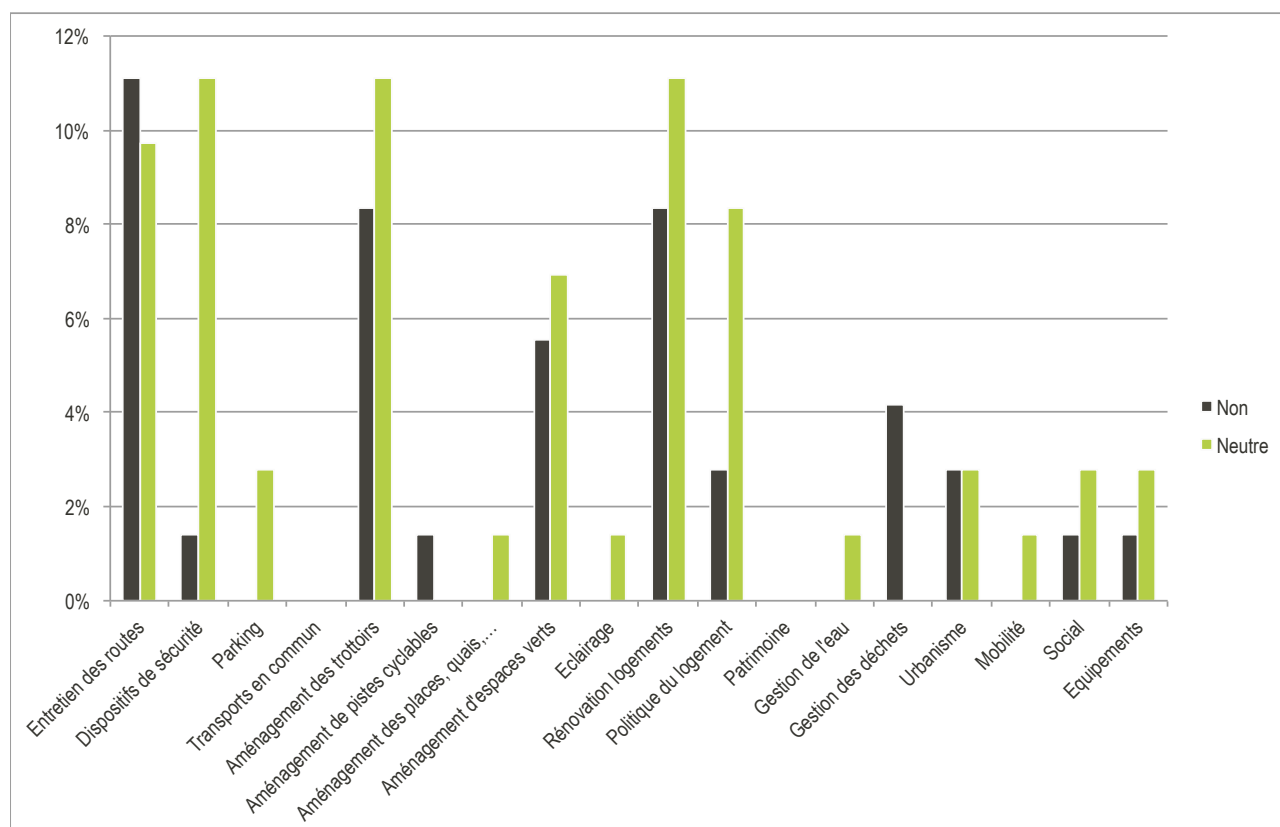


Figure 66: Récapitulatif des propositions de rénovation émises par les individus non satisfaits de leur quartier ou neutres face à ce dernier, en fonction du pourcentage de réponses attribuées

D'emblée, nous constatons que le nombre de réponses le plus élevé concerne l'entretien des routes, l'aménagement des trottoirs, à l'instar des résultats globaux, mais aussi la rénovation des logements, d'un point de vue énergétique et esthétique. La mise en place de dispositifs de sécurité est importante pour la population «neutre». Nous pouvons également voir que les transports en commun ne sont pas soumis à de quelconques critiques.

4.4. ANALYSES CROISÉES

Suite aux résultats issus des tendances générales, il nous semble intéressant d'approfondir les analyses. Nous avons choisi différents paramètres, exposés dans la méthodologie, et nous les avons mis en évidence, afin d'obtenir des résultats en fonction de ces paramètres, d'observer les variations vis à vis des tendances globales, et de pouvoir éventuellement les comparer entre eux.

Nous n'allons pas passer en revue chaque question comme cela a été fait pour les tendances générales. Seuls les résultats globaux de chaque partie du questionnaire seront explicités, ainsi que les particularités pouvant apparaître entre différentes catégories.

4.4.1. Analyse par zone de résidence

La première analyse croisée consiste à comparer les réponses des personnes réparties selon leur lieu de résidence, à savoir le centre ville, la zone urbaine, la zone périurbaine et le milieu rural. Comme cela a déjà été précisé, le classement est réalisé en tenant compte des réponses données par les habitants eux-mêmes.

4.4.1.1. Profil des répondants par lieu de résidence

- NOMBRE DE VÉHICULES

Nous constatons une augmentation du nombre de véhicules par ménage parallèlement à l'accroissement de la distance à la ville. Néanmoins, les familles possédant le plus grand nombre de véhicules motorisés résident en zone périurbaine.

	Nombre total de véhicules	Moyenne
Centre Ville	109	1,06
Zone Urbaine	183	1,56
Zone Périurbaine	225	1,94
Zone Rurale	240	1,70

Tableau 6: Nombre total et moyen de véhicules motorisés par zone de résidence

- STATUT D'OCCUPATION

59% des individus propriétaires résident en dehors du centre ville. Les 10% restants habitent donc le centre. Parmi les locataires, la majorité est située en ville, et le reste se répartit de manière égale dans les zones urbaines, périurbaines et rurales.

A présent, si nous considérons chaque catégorie séparément, nous pouvons remarquer que le pourcentage de propriétaires dépasse les 70% partout ailleurs qu'en ville, tandis que dans le centre, le taux de locataires avoisine les 53%.

Cela confirme l'état de savoir théorique et situe de manière plus précise la répartition des propriétaires et locataires.

- TYPE D'HABITATION

Les deux graphes ci-dessous représentent d'une part (graphe de gauche), la proportion des différents types de logement au sein d'une même catégorie (zones résidentielles) et d'autre part, le pourcentage calculé par rapport à l'ensemble global des logements, tous types confondus, en fonction de chaque zone.

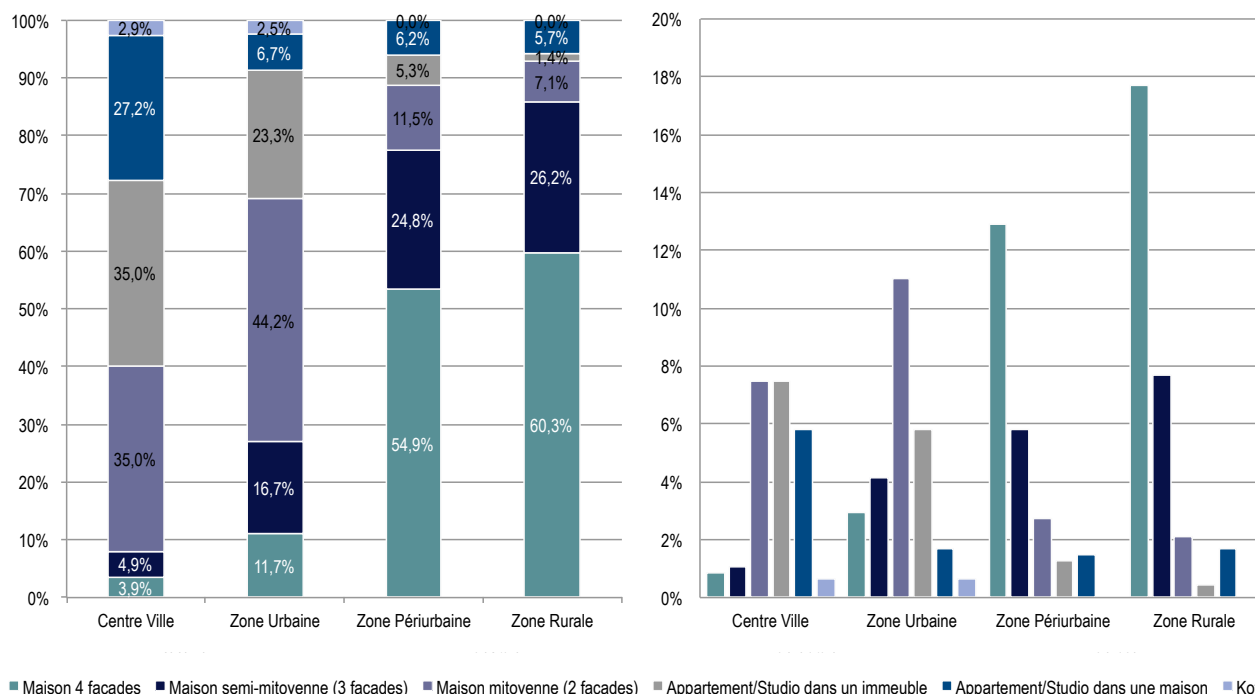


Figure 67: Répartition des types d'habitation au sein de chaque zone (à gauche) et proportionnellement à l'ensemble de l'échantillon (à droite)

Ces résultats semblent très logiques et illustrent de manière franche le type d'habitat correspondant à chaque zone considérée: une majorité d'immeubles à appartements et de maisons mitoyennes au centre ville, l'apparition d'habitations 3 ou 4 façades en zone urbaine, et une prépondérance de maisons isolées en milieu périurbain et également en zone rurale, lieu où les habitations 4 façades représentent environ un cinquième de l'ensemble des logements de l'échantillon.

- APPRÉCIATION DU QUARTIER

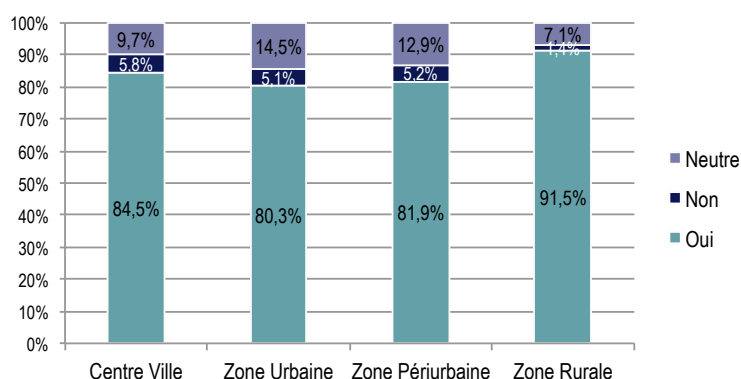


Figure 68: Taux d'appréciation du quartier au sein de chaque zone

Majoritairement, la population sondée a répondu positivement à cette question: plus de 80% d'individus de chaque milieu apprécient leur quartier, et la barre des 90% est franchie en zone rurale.

De même, la proportion de réponses négatives varie entre 5% et 6% et est semblable pour chaque catégorie excepté à la campagne (1,4%).

Le pourcentage de neutralité est plus important en zone urbaine et périurbaine (entre 12 et 15%).

4.4.1.2. Questions portant sur les critères de choix retenus lors de la recherche d'un lieu résidentiel

- QUESTIONS RELATIVES AUX ATOUTS QUE DEVRAIT COMPORTER UN QUARTIER

Nous allons à présent passer en revue les différents éléments présentés comme atouts et jugés par la population selon un certain degré d'importance. Nous nous attarderons seulement sur les cas pour lesquels une divergence d'opinion se marque fortement. L'ensemble des graphes se trouve toutefois en annexe.

Le tableau ci-dessous présente les éléments considérés comme atouts et classés d'une part en fonction de l'accord donné par les individus interrogés (en pourcentage), et d'autre part en fonction des milieux résidentiels des répondants. Inversement, la dernière colonne correspond au désaccord de plus de 90% de la population de chaque zone.

	ACCORD DE 90% ET PLUS	ACCORD ENTRE 89% ET 80%	ACCORD ENTRE 79% ET 70%	DÉSACCORD DE PLUS DE 90%
Centre ville	- Espaces publics (96%) - Espaces verts (95%)	- Qualité architecturale (89%) - Calme (87%) - Qualité de l'air (81%)	- Mixité générationnelle (73%) - Espaces collectifs (71%)	- Proximité des industries (91%)
Zone urbaine	- Calme (98%) - Espaces verts (98%) - Espaces publics (94%) - Qualité de l'air (91%)	- Qualité architecturale (89%)	- Mixité générationnelle (76%)	- Proximité des industries (95%)
Zone périurbaine	- Calme (97%) - Espaces publics (97%) - Espaces verts (94%) - Qualité de l'air (94%)	- Qualité architecturale (83%)	Mixité générationnelle (77%)	- Proximité des industries (94%)
Zone rurale	- Calme (96%) - Qualité de l'air (94%)	- Espaces verts (87%) - Espaces publics (87%) - Qualité architecturale (83%)	- Mixité générationnelle (79%)	- Proximité des industries (95%)

Tableau 7: Classement des atouts souhaités dans un quartier selon leur importance en pourcentage, en fonction des zones résidentielles

Les 4 atouts recevant l'accord de plus de 90% de la population dans la majorité des catégories sont identiques à ceux issus des tendances générales: il s'agit de la présence d'espaces verts, de la qualité des espaces publics, d'un environnement calme et de la qualité de l'air. De manière plus précise, le tableau suivant reprend le classement des atouts par zone et en fonction du pourcentage d'accord attribué à chaque atout, c'est-à-dire en additionnant les réponses «Plutôt d'accord» et «Tout à fait d'accord». Toutefois, nous pouvons voir plus précisément sur les graphes donnés en annexe la proportion de l'une par rapport à l'autre.

Outre la présence d'industrie qui rencontre une forte opposition de la part de tous les milieux et de manière encore plus prononcée au centre ville et à la campagne, les éléments placés en dernière position sont l'animation du quartier et la mixité sociale. Ces derniers aspects sont cependant mieux acceptés en ville et en zone urbaine (le pourcentage de la population y considérant ces deux éléments comme des atouts oscille entre 40 et 50%, alors qu'en périphérie et à la campagne il se situe entre 30 et 40%).

- QUESTIONS CONCERNANT LA LOCALISATION RELATIVE D'UN QUARTIER

Le tableau ci-dessous présente les éléments de localisation relative à un quartier, classés d'une part en fonction de l'importance donnée par les individus interrogés (en pourcentage), et d'autre part en fonction des milieux résidentiels des répondants.

	ACCORD DE 90% ET PLUS	ACCORD ENTRE 89% ET 80%	ACCORD ENTRE 79% ET 70%
Centre ville	- Proximité des commerces (90%) - Proximité des transports en commun (90%)	- Proximité du lieu de travail (87%) - Fréquence élevée des TC (85%) - Places de parking au sein du quartier (82%) - Proximité des loisirs (80%)	- Infrastructures pour modes doux (76%) - Proximité de l'école (73%) - Stationnement dans/devant le logement (72%)
Zone urbaine	- Proximité des transports en commun (92%)	- Proximité de commerces (86%) - Infrastructures pour modes doux (82%) - Places de parking au sein du quartier (81%) - Proximité du lieu de travail (80%) - Stationnement dans/devant le logement (80%)	- Fréquence élevée des TC (79%) - Proximité de l'école (74%) - Dispositifs de sécurité routière (72%)
Zone périurbaine	- Stationnement dans/devant le logement (90%)	- Proximité de commerces (85%) - Proximité de l'école (84%) - Proximité du lieu de travail (84%) - Proximité des transports en commun (81%) - Places de parking au sein du quartier (81%)	- Dispositifs de sécurité routière (74%) - Fréquence élevée des TC (72%)
Zone rurale	—	- Stationnement dans/devant le logement (83%) - Proximité de l'école (81%)	- Dispositifs de sécurité routière (76%) - Proximité des transports en commun (73%) - Proximité de commerces (72%) - Proximité du lieu de travail (71%)

Tableau 8: Classement des éléments de localisation relative selon leur importance en pourcentage, en fonction les zones résidentielles

Alors que les profils semblaient être parallèles du point de vue des atouts, les disparités sont nettement plus flagrantes au niveau de la localisation du quartier vis-à-vis d'une série d'éléments. Nous avons pu remarquer lors des résultats généraux qu'aucune localisation n'obtenait un consensus de la part de plus de 90% de la population. Toutefois, 3 éléments ressortent de l'analyse, avec environ 90% d'accord provenant de zones distinctes: au centre ville et en milieu urbain, la population semble mettre la priorité sur la proximité des transports en commun et la proximité de commerces. En zone périurbaine par contre, le stationnement à

l'intérieur ou en face du logement est primordial. De même pour la zone rurale, mais avec un pourcentage moins important.

Parmi les 4 milieux résidentiels, un profil semble se démarquer beaucoup plus des autres: la zone rurale. En effet, la proximité aux commerces et aux transports en commun a une importance nettement moindre, et la population résidant à la campagne attache surtout de l'importance au stationnement devant ou dans le logement, ainsi qu'à la proximité de l'école des enfants. Ce choix est sans doute lié à la moins grande distribution et fréquence des transports en commun en milieu rural.

Le centre ville se distingue également du reste, de manière plus ponctuelle. Alors que la nécessité de mettre en place des dispositifs de sécurité routière est mentionnée dans les autres lieux de résidence, elle se place en dernière position en ville (68%). De plus, les citoyens semblent accorder plus d'importance aux loisirs. Afin d'affiner ces résultats, nous déterminerons plus tard quel est le type de population vivant dans chaque milieu, en termes d'âge et de composition de ménage.

En outre, les zones urbaines et périurbaines ont un profil relativement semblable, à l'exception de leur priorité respective, et de la mise en place d'infrastructures pour modes doux. Ce dernier élément n'apparaît d'ailleurs pas dans le tableau pour les milieux périurbains et ruraux, (66 et 69%).

- QUESTIONS PORTANT SUR LE TYPE DE LOGEMENT PRÉFÉRÉ

Typologie

Le choix de la typologie est à peu près semblable pour chaque milieu résidentiel. Ainsi, le logement recevant le plus de préférences est le logement existant à rénover, suivi de l'habitation de caractère, et ensuite de la nouvelle construction. A l'instar des résultats globaux, les logements avec rez-de-chaussée commercial sont moins souvent souhaités. Au centre ville, nous pouvons cependant observer une légère différence: en effet, l'habitat de caractère, type maison de maître, est placé en première position.

Le choix de la nouvelle construction augmente quand la distance au centre s'accroît.

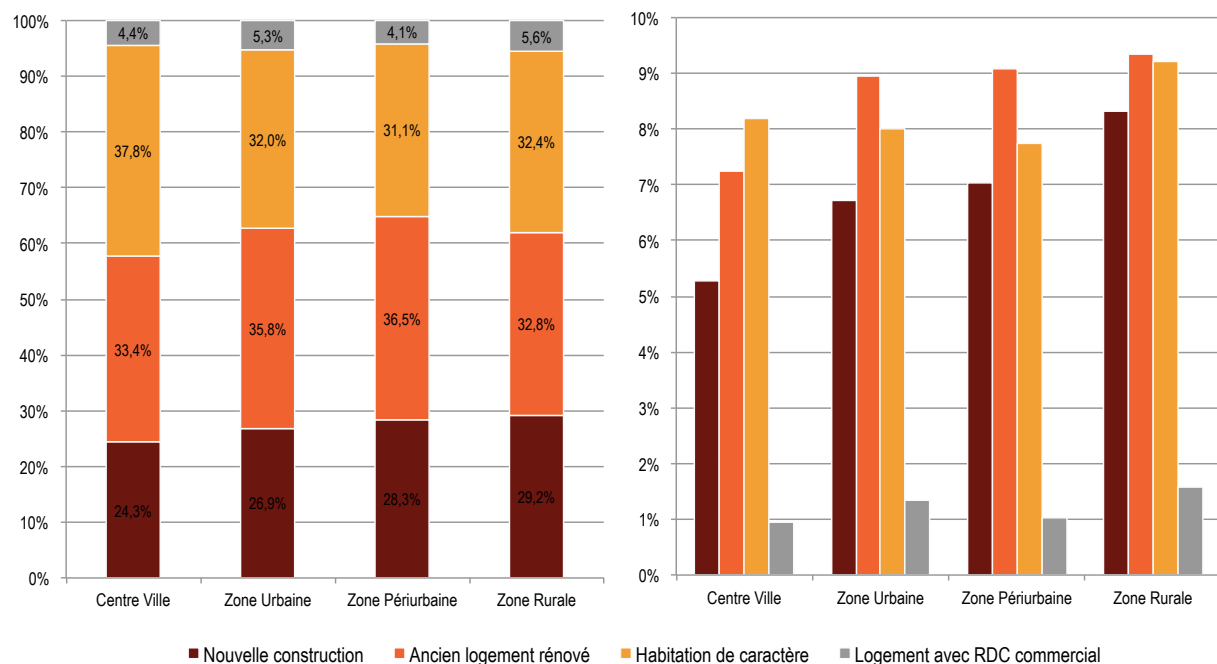


Figure 69: Répartition des préférences pour la typologie du logement au sein de chaque zone (à gauche) et proportionnellement à l'ensemble des réponses de l'échantillon (à droite)

Mitoyenneté

Il y a une gradation, déjà observée à plusieurs reprises auparavant, entre le centre ville et le milieu rural. Ce gradient est principalement marqué du point de vue de la maison 4 façades, puisque ce type d'habitation atteint les 60% en matière de choix en zone campagnarde. Le pourcentage diminue de 10% environ chaque fois que l'on se rapproche de la ville. La proportion de maisons (semi)-mitoyennes conserve une certaine égalité entre les différents milieux résidentiels, et oscille entre 30 et 40% à peu près, bien qu'elle soit plus représentée en zone urbaine. Concernant les appartements, ils rencontrent beaucoup plus de succès en ville et en milieu urbain. Cependant, lorsque ceux-ci sont combinés au logement avec rez-de-chaussée commercial, nous observons une large proportion d'appartements provenant du choix des habitants ruraux.

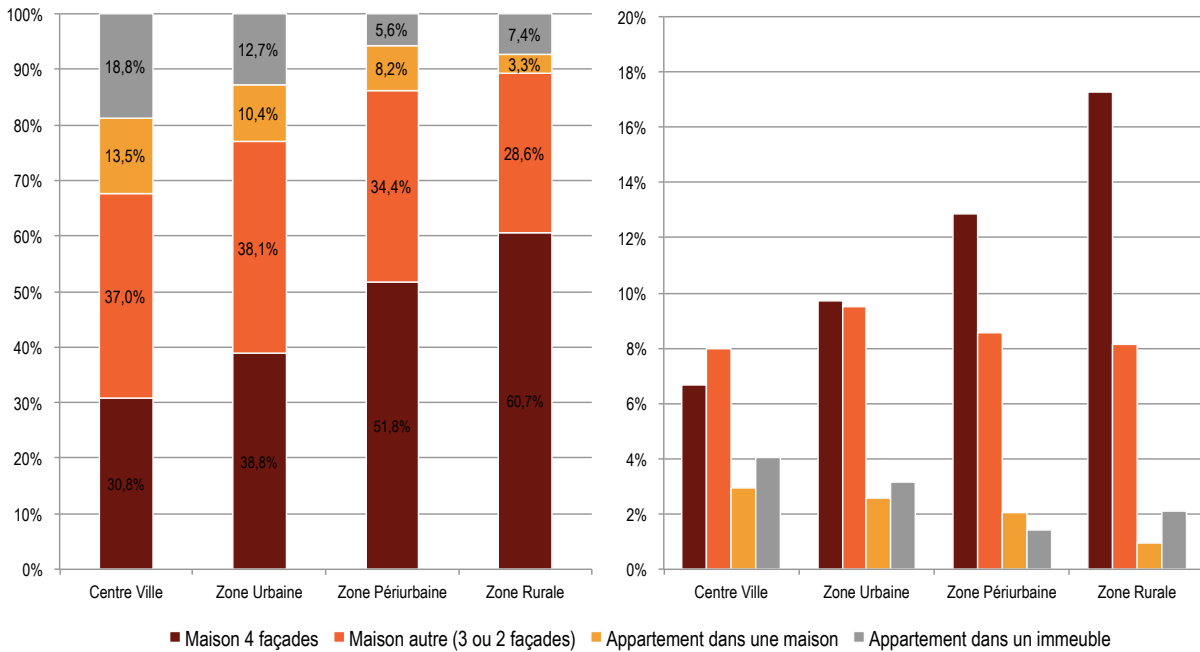


Figure 70: Répartition des préférences pour la mitoyenneté du logement au sein de chaque zone (à gauche) et proportionnellement à l'ensemble des réponses de l'échantillon (à droite)

Espaces extérieurs

Les graphes ci-dessous présentent les préférences de la population interrogée pour chaque type d'espace extérieur associé au logement.

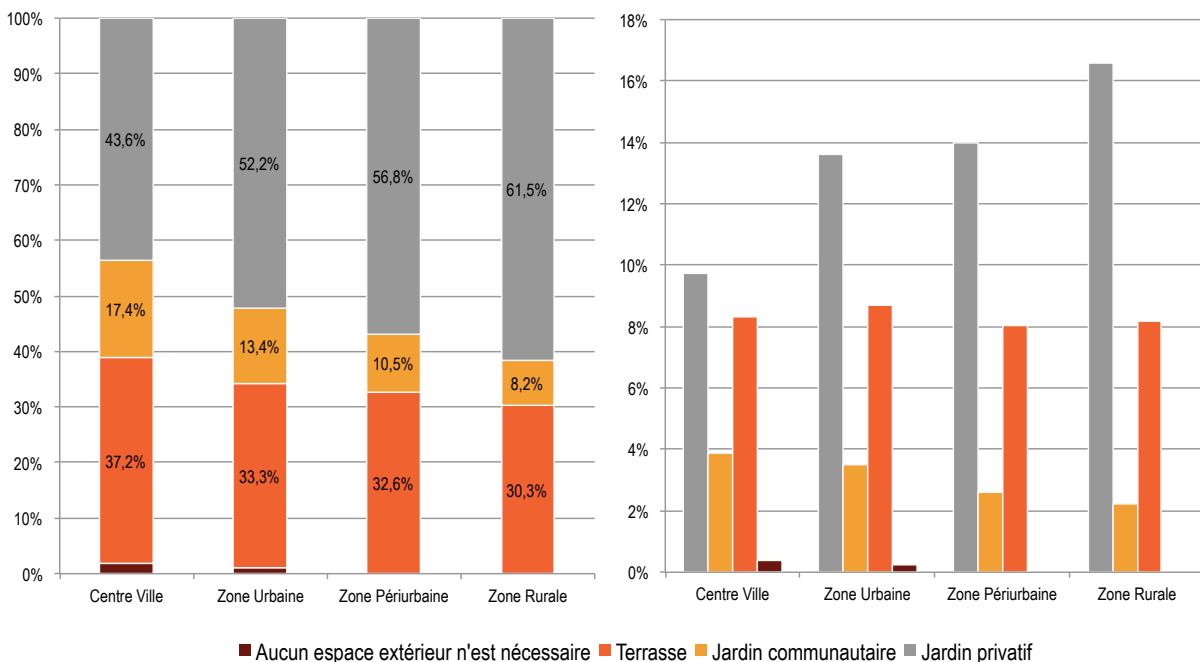


Figure 71: Répartition des préférences pour les espaces extérieurs au sein de chaque zone (à gauche) et proportionnellement à l'ensemble des réponses de l'échantillon (à droite)

On peut clairement voir sur le graphique un désir croissant d'espace vert privatif, au fur et à mesure de l'augmentation de la distance au centre de la ville. Cette croissance presque parfaitement linéaire peut être interprétée comme suit: au vu de la préférence de la population pour la présence d'espaces verts, les gens s'accoutument de ce qui est disponible en milieu urbain et équilibrent leur situation individuelle avec la présence de parcs, plaines et promenades à proximité de leur domicile. Nous observons le même constat en ce qui concerne les jardins communautaires. En outre, les résultats correspondent également au type de logement rencontré majoritairement dans chaque milieu.

Au niveau des terrasses, nous pouvons observer une demande constante, voire légèrement décroissante en périphérie. Nous constatons ainsi qu'une préférence n'exclut pas l'autre, et que la population questionnée associe généralement jardin et terrasse.

Performances environnementales

Il y a un consensus entre les différents milieux résidentiels, et les résultats observés sont semblables aux tendances générales. La remarque émise préalablement (p. 71) reste bien entendu valable.

4.4.1.3. Questions concernant les propositions d'actions à mener en urbanisme dans l'optique d'une amélioration du cadre de vie en Wallonie

- QUESTIONS CONCERNANT LES OPÉRATIONS À EFFECTUER POUR AMÉLIORER LE CADRE DE VIE.

Rénovation du milieu bâti

Les profils sont parallèles en ce qui concerne les propositions en vue d'améliorer la qualité du milieu bâti. En effet, au sein de chaque milieu résidentiel, les réponses se répartissent de la même manière, à l'instar des résultats globaux. Toutefois, si l'on compare les milieux entre eux, nous pouvons observer plusieurs choses:

- premièrement, les habitants du centre ville semblent plus préoccupés par les actions qui pourraient être mises en places en Wallonie, puisque la proportion de «non-réponse» correspondant à «Aucun» est significativement plus faible par rapport aux 3 autres milieux. Cette proportion est la plus élevée en zone périurbaine.
- deuxièmement, le souhait de rénovations en milieu urbain prime quelque soit le milieu du répondant. Ce qui signifie que le centre est perçu comme le lieu nécessitant le plus de changements et d'améliorations. Pour certains éléments, nous observons cependant de légères variations de proportions entre milieu rural et périurbain, car chacun a tendance à choisir en priorité les rénovations dans sa zone de résidence.
- en outre, les quatre premiers éléments (rénovation de quartiers dégradés, réhabilitation de logements existants vides, embellissement des espaces publics et création d'espaces verts) concernent le milieu urbain, de l'avis de la population. Les commerces, quant à eux, semblent plutôt nécessaires à la campagne. Les espaces culturels et les équipements intéressent principalement les citadins et les urbains. Enfin, la densification est mal perçue quelque soit le lieu résidentiel du répondant.

Accessibilité

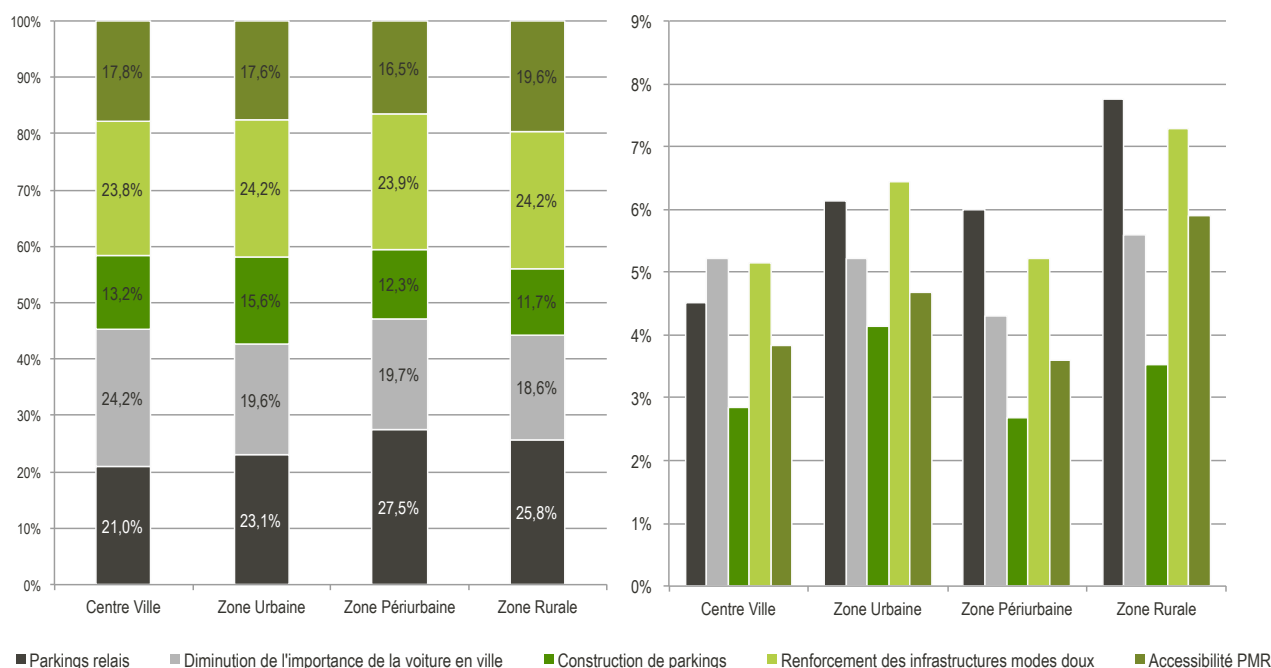


Figure 72: Répartition des préférences pour l'accessibilité au sein de chaque zone (à gauche) et proportionnellement à l'ensemble des réponses de l'échantillon (à droite)

Il y a une similitude avec les tendances globales: nous observons ainsi une prépondérance de réponses relatives à la mise en place d'un parking relais gratuit et au renforcement d'infrastructures pour modes doux. Cependant, au centre ville, la diminution de l'importance de la voiture est l'élément prioritaire, suivi de près par les infrastructures pour piétons et cyclistes.

En zone urbaine également, il y a une inversion de la priorité entre le parking relais et les modes doux, et les opérations concernant ces derniers sont choisies en premier lieu.

Construction de nouveaux quartiers

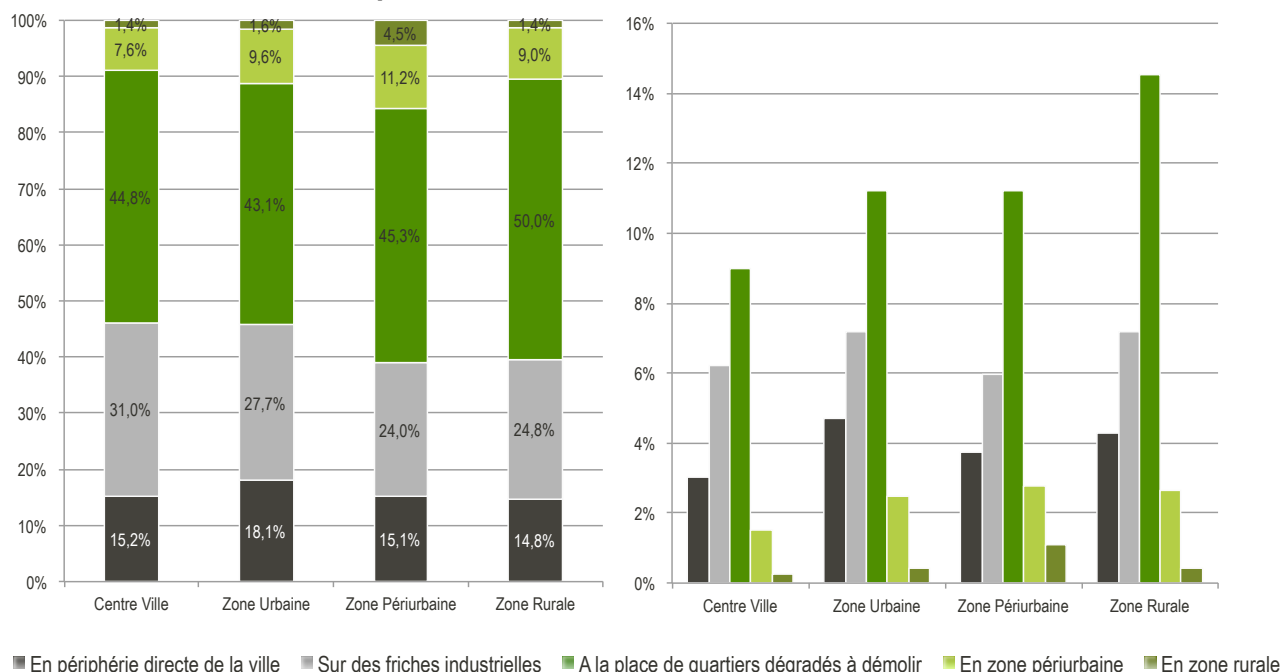


Figure 73: Répartition des préférences au sein de chaque zone pour la construction de nouveaux quartiers (à gauche) et proportionnellement à l'ensemble des réponses de l'échantillon (à droite)

De manière générale, chaque milieu répartit ses réponses de la même façon, à l'instar des résultats globaux: la construction de nouveaux quartiers est fortement acceptée à la place de quartiers plus anciens au bâti vétuste qui pourraient être démolis et également sur les friches industrielles qui peuplent le territoire wallon.

Le premier élément intéressant qui ressort de cette analyse croisée est la similitude des réponses en termes d'atouts souhaités dans un quartier: l'ensemble de la population de tous les milieux confondus met en avant les quatre mêmes caractéristiques (présence d'espaces verts, qualité des espaces publics, environnement calme et qualité de l'air), malgré les résultats des questions ouvertes qui montrent une répartition variable de ces caractéristiques en fonction des zones de résidence.

De plus, le taux d'appréciation de chaque milieu résidentiel est constant et dépasse les 80%, et la zone rurale atteint même un indice de satisfaction de plus de 90% de la part de ses habitants. Ce constat nuance donc la théorie qui met en avant les aspirations «au vert» de la population. Certes, les faits prouvent une dispersion croissante de l'habitat et les résultats de l'enquête montrent que le centre est perçu comme le lieu nécessitant le plus de changements et d'améliorations en termes de rénovation, mais il n'empêche que la population citadine n'est pas moins satisfaite de son environnement résidentiel. La ville recèle donc des potentialités à exploiter.

De manière générale, les habitants de la ville semblent plus favorables et plus ouverts aux questions sociales et aux éléments liés à la collectivité, ainsi qu'à la mobilité douce. A l'inverse, les avis provenant de la campagne sont souvent situés à l'extrême, alors que les périurbains se prononcent peu et adoptent une attitude fréquemment neutre face aux questions posées.

4.4.2. Analyse par zone de résidence «permanente»

Afin d'approfondir ces différences, un tri plus sélectif a été effectué au sein de l'échantillon. Seules les personnes n'ayant vécu qu'à un seul endroit ou dans un même type de zone ont été sélectionnées. Parmi les 480, il en reste 106, ce qui semble être un nombre suffisamment élevé d'individus pour effectuer une analyse. Le profil de cet échantillon reste très proche du profil initial (cf. graphes en annexe): nous retrouvons la même proportion de personnes en couple avec ou sans enfant et d'individus seuls, avec ou sans enfant. De plus, il y a toujours sans surprise une sur-représentation des niveaux d'études universitaires.

Seuls quelques points représentatifs des nuances rencontrées dans cette analyse plus spécifique sont abordés. Ils illustrent le constat qui découle de ces résultats et qui est exposé en fin de section.

4.4.2.1. Profil des répondants par lieu de résidence permanente

- STATUT D'OCCUPATION

Comme le montre le graphe ci-contre, le taux de propriété est nettement plus élevé en comparaison avec les analyses précédentes, et ce principalement au centre ville et en milieu périurbain. Le seuil des 70% est dépassé dans chaque zone résidentielle. Si nous considérons que ce résultat est à mettre en parallèle avec le fait que les personnes sondées habitent depuis longtemps leur milieu respectif, les résultats globaux concernant l'ensemble de la population indiqueraient alors que le centre ville est perçu par une partie des individus comme un lieu de transition au sein du parcours résidentiel et pas comme une zone à habiter à long terme. Cette hypothèse serait bien entendu renforcée par les systèmes de politique fiscale et foncière mis en place à l'heure actuelle, comme nous l'avons vu lors de la première partie de ce travail.

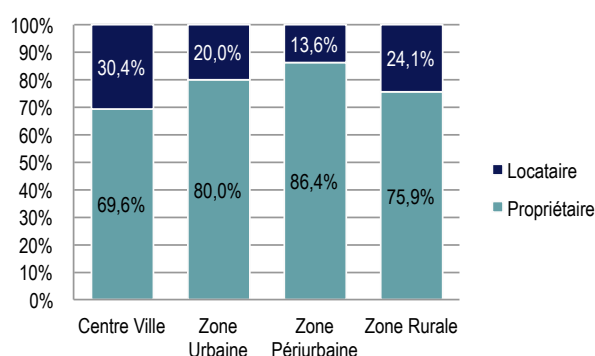


Figure 74: Taux de propriétaires et de locataires par zone

4.4.2.2. Questions portant sur les critères de choix retenus lors de la recherche d'un lieu résidentiel

- QUESTIONS RELATIVES AUX ATOUTS QUE DEVRAIT COMPORTER UN QUARTIER

Mixité sociale

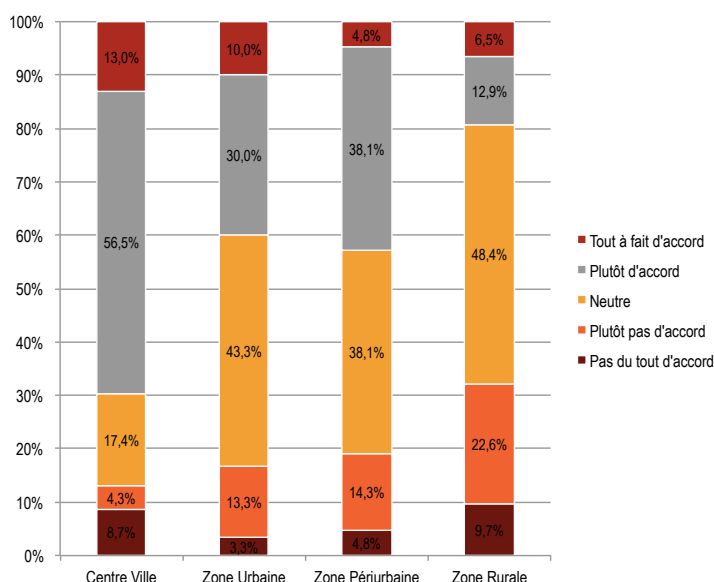
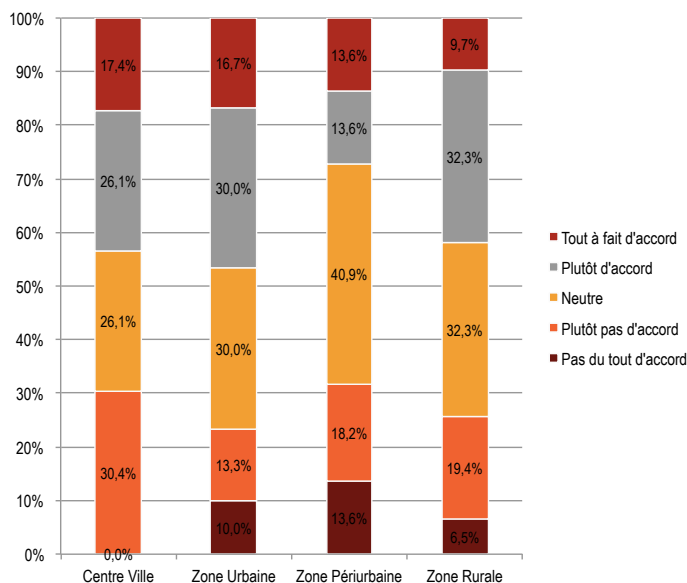


Figure 75: Pourcentage d'accord donné à la mixité sociale en fonction de chaque zone résidentielle

Ce graphe est assez typique des mentalités rencontrées en ville et à la campagne. Nous l'avons vu, la mixité sociale est de manière générale un sujet assez critique sur lequel les gens se prononcent peu (le taux de neutralité était très élevé dans les résultats des tendances générales). Or ici, nous pouvons clairement voir que la population citadine est favorable à cette diversité sociale et culturelle, avec 70% d'individus pour cette mixité, alors que les campagnards semblent plus réservés sur la question. Certains considèrent même cela comme une faiblesse au sein du quartier (seulement 20% de personnes d'accord contre plus de 30% non favorables). Comparativement aux résultats de la section précédente, ces deux pourcentages sont beaucoup plus opposés. Du point de vue de la zone urbaine, nous observons le phénomène inverse, à savoir une diminution de 10% de personnes considérant la mixité sociale comme un élément à privilégier.

Une interrogation est dès lors posée: pourquoi une telle divergence entre centre ville et zone urbaine, alors que ces deux régions sont considérablement proches? Nous savons que la grande différence entre zone urbaine et centre ville d'un point de vue immobilier en Région wallonne, c'est le prix à l'achat et à la location. Ils sont plus élevés au centre, par la définition même de leur localisation. La zone urbaine, située entre le centre ville et les premières couronnes périphériques, semble accessible à une plus large diversité économique, ce qui pourrait éventuellement générer davantage de conflits sociaux. Mais cela n'explique pas totalement pourquoi la population du centre ville est nettement plus favorable à une mixité sociale. Cette question mériterait d'être approfondie lors de prochaines enquêtes.

Animation du quartier:



Une grande partie d'individus sondés habitant le centre sont «Plutôt pas d'accord» en ce qui concerne les activités de leur environnement résidentiel. Est-ce là la traduction d'une certaine exaspération rencontrée chez les résidents du centre, à force d'une présence d'animation trop fréquente à long terme? Quoiqu'il en soit, ces résultats sont nettement plus défavorables que lors de l'analyse précédente, englobant l'ensemble des habitants de la ville. Le milieu périurbain se prononce peu, et nous observons également un large recul du pourcentage de personnes en accord avec l'animation de leur quartier.

Figure 76: Pourcentage d'accord donné à l'animation du quartier en fonction de chaque zone résidentielle

Cette analyse montre avant tout que parmi les individus interrogés, plus de 20% restent attachés à un milieu en particulier, et n'ont jusqu'à présent pas effectué de migration(s) au cours de leur vie. Cet «attachement» est souligné par un taux de propriété atteignant au moins 70% au sein de chaque zone résidentielle.

Les quelques résultats mis en évidence traduisent des mentalités divergentes, opposant le centre ville et la campagne de manière encore plus marquée. Ces différences s'observent moins en matière d'aménagement du territoire et de préférences de localisation et d'habitat qu'en termes d'éléments touchant aux relations sociales et à la vie d'un quartier. De manière générale, les quartiers périurbains et ruraux sont moins favorables aux frottements sociaux, qui caractérisent principalement le centre ville.

Comparativement à l'analyse effectuée par zone de résidence sur l'ensemble de l'échantillon, nous observons nettement moins de souplesse parmi les réponses. Le fait de migrer d'une zone à l'autre et d'élargir son parcours résidentiel semble aplanir les avis et les mentalités, dans un sens comme dans l'autre.

4.4.3. Analyse par composition du ménage

A présent, nous allons tenter d'observer les éventuelles divergences émergeant entre les ménages composés différemment.

Les réponses correspondant à la catégorie «Chez vos parents» ont été redistribuées proportionnellement dans les deux catégories «avec enfant(s)». Nous avons ainsi quatre types de composition principaux:

Nous pouvons directement visualiser sur le graphique que les catégories ne sont absolument pas équivalentes en termes de proportion. Dès lors, pour que l'échantillon soit le plus représentatif possible de la région wallonne, nous allons le pondérer afin de calquer les catégories proportionnellement aux chiffres de la Wallonie (SPF Economie, 2008).

Le second graphique montre cette répartition, qui est fort distincte. Les graphes et histogrammes qui vont suivre affichent donc les réponses pondérées de la population enquêtée.

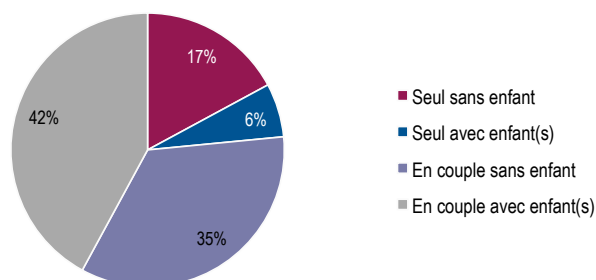


Figure 77: Répartition de la population de l'échantillon par composition du ménage

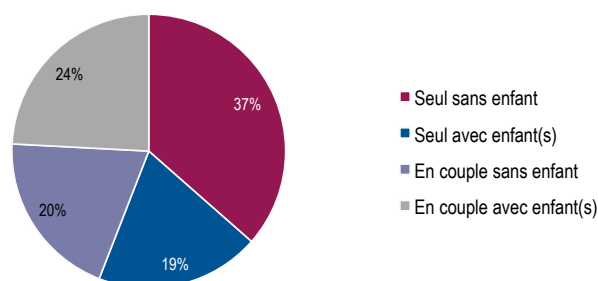


Figure 78: Répartition de la population wallonne par composition du ménage

Avant d'entamer cette analyse, arrêtons nous un instant sur le graphe ci-dessous. Il met en évidence les tranches d'âge composant chaque catégorie de ménage. Nous remarquons donc que les couples avec enfant(s) sont principalement composés de personnes entre 30 et 64 ans, tandis que les couples sans enfant sont en majorité âgés de 25 à 29 ans. Dans la catégorie monoparentale, 92% des individus ont entre 40 et 64 ans. Enfin, un tiers des célibataires est situé chez les 25 - 29 ans, tandis qu'un autre tiers correspond aux 40 - 64 ans.

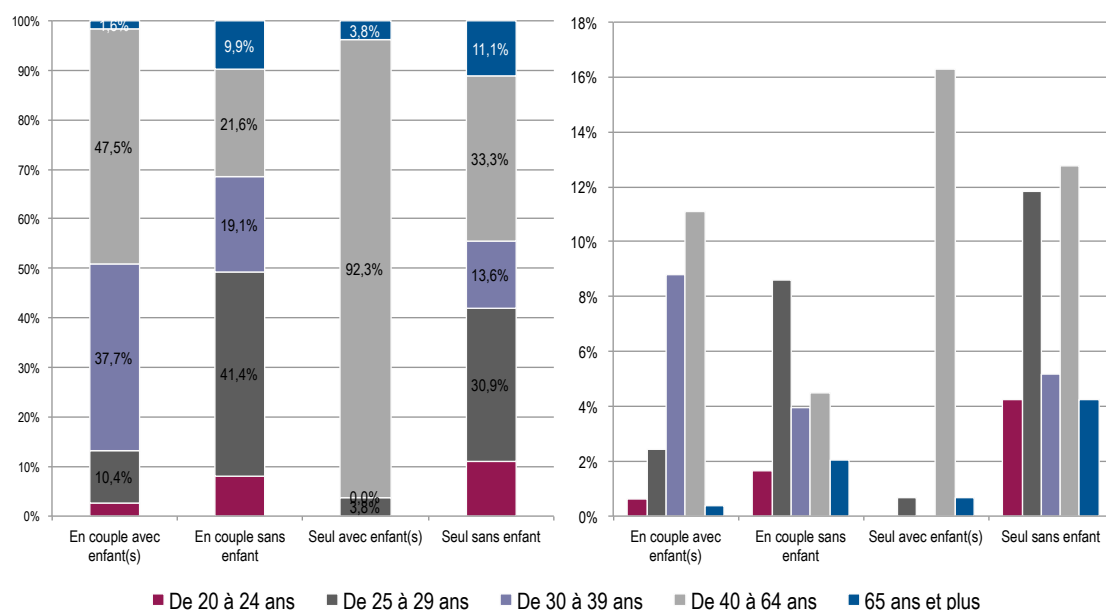


Figure 79: Répartition des catégories de ménage en fonction des tranches d'âge au sein de chaque ménage (à gauche) et proportionnellement à l'ensemble de l'échantillon (à droite)

4.4.3.1. Profil des répondants par composition du ménage

- ZONE DE RÉSIDENCE

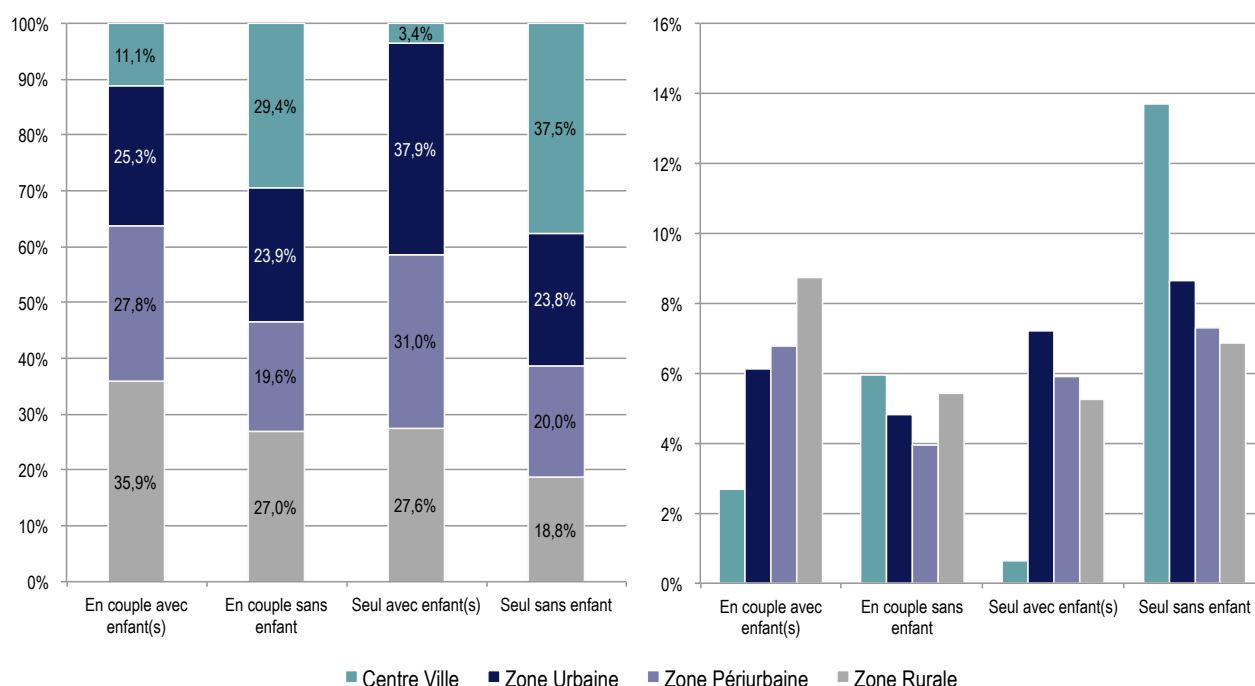


Figure 80: Répartition des ménages dans les milieux résidentiels en pourcentage au sein de chaque catégorie (à gauche) et proportionnellement à l'ensemble de l'échantillon (à droite)

Ces graphes illustrent de manière claire les différences de localisation des milieux résidentiels entre les catégories. Prenons également les graphiques relatifs au type d'habitation (figure 81) ci-dessous.

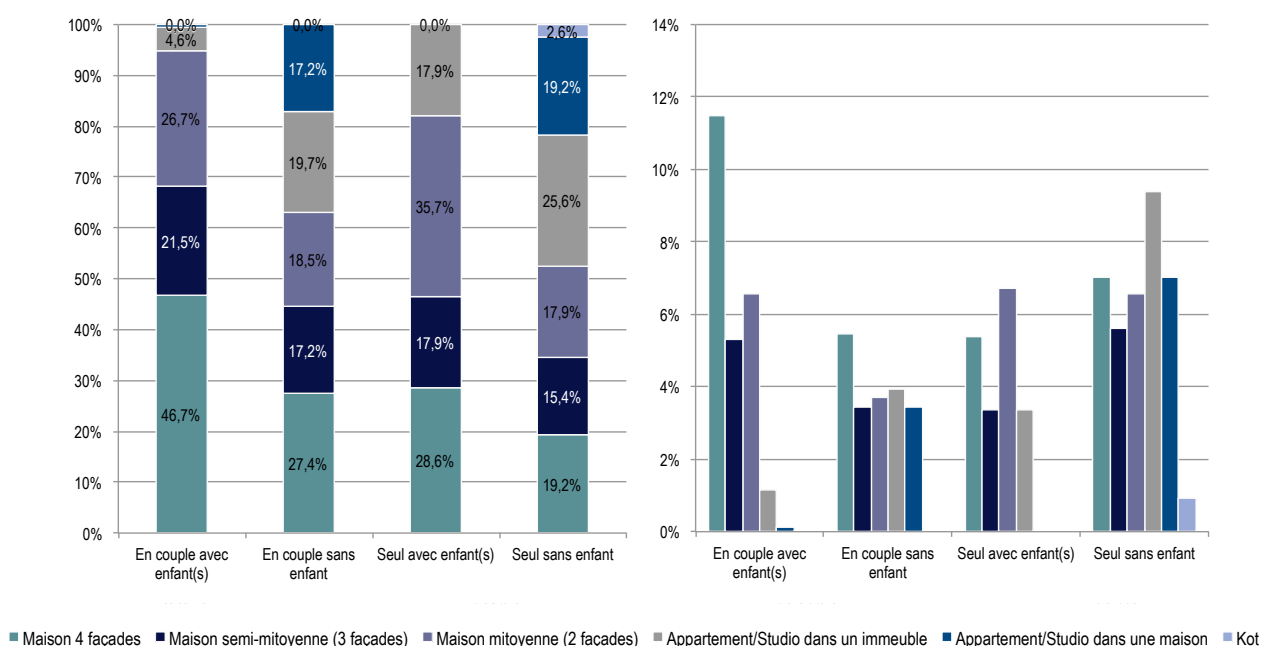


Figure 81: Répartition des types d'habitation en pourcentage au sein de chaque catégorie (à gauche) et proportionnellement à l'ensemble de l'échantillon (à droite)

En les observant tous les deux parallèlement, nous pouvons dire que les individus célibataires résident principalement au centre ville, dans des immeubles à appartements, probablement pour une question de taille plus adaptée à leur situation civile.

Les personnes seules ayant la charge d'un ou plusieurs enfants habitent majoritairement en zone urbaine. Une particularité du graphe montre une très faible proportion de la présence de cette catégorie au centre ville. Puisque nous ne disposons pas de données relatives au(x) revenu(s) des ménages et aux dépenses liées au logement, nous ne pouvons pas nous prononcer quant à ce résultat. Les deux types d'habitations représentatifs de la population seule avec enfant(s) sont la maison mitoyenne et la maison isolée.

Les couples sans enfant sont quant à eux répartis de manière plus uniformes, tant au niveau de leur localisation que de leur type de logement.

Les maisons 4 façades appartiennent à chaque catégorie, mais il y a une prépondérance chez les couples avec enfant(s). Ces derniers résident peu au centre ville, et privilégient la campagne. Les appartements sont très peu présents au sein de cette catégorie.

- NOMBRE DE VÉHICULES

Le nombre moyen de véhicules motorisés par ménage décroît en fonction du nombre d'adultes présents et de la présence d'enfants ou non. Si nous mettons ces chiffres en parallèle avec la localisation des différents types de ménage et leur type d'habitation, il y a un lien évident avec les analyses de la section précédente.

	Nombre moyen de véhicules par ménage
En couple avec enfant(s)	1,99
En couple sans enfant	1,56
Seul avec enfant(s)	1,08
Seul sans enfant	0,86

Tableau 9: Nombre total et moyen de véhicules motorisés par catégorie de ménage

- PROPRIÉTÉ

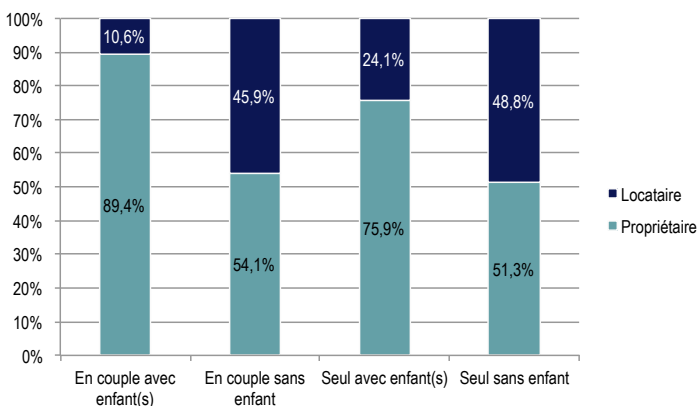


Figure 82: Taux de propriétaires et de locataires au sein de chaque catégorie de ménage

Au sein de chaque catégorie, les différences de proportion de propriétaires sont flagrantes. Près de 90% des couples avec enfant(s) sont propriétaires de leur bien. Ce résultat confirme l'idée que l'achat d'une habitation est une étape de la vie presque inévitable au moment où la famille s'agrandit. La présence d'enfant(s) tend à favoriser le taux de propriété. Ainsi, les ménages monoparentaux présentent également une proportion élevée de propriétaires (76%).

Quant aux deux autres catégories, n'ayant pas d'enfant, elles possèdent le même profil, avec une répartition à peu près équivalente entre propriétaires et locataires (45%-55%).

4.4.3.2. Questions portant sur les critères de choix retenus lors de la recherche d'un lieu résidentiel

- QUESTIONS RELATIVES AUX ATOUTS QUE DEVRAIT COMPORTER UN QUARTIER

Les graphiques indiquant les pourcentages respectifs se trouvent en annexe.

Dans chaque catégorie de ménage, les trois mêmes éléments ressortent de l'analyse avec l'accord de plus de 90% des différents ménages, à savoir: l'environnement calme, les espaces verts et les espaces publics. L'atout suivant correspond à la qualité de l'air. Ce résultat converge vers les tendances globales de l'analyse. L'attention portée à la qualité architecturale est également très importante et dépasse systématiquement les 80%. Les divergences se situent donc à d'autres niveaux: l'utilisation d'équipements collectifs: les couples, avec ou sans enfant ainsi que la population habitant seule sans enfant, grande part de l'échantillon représentant la Wallonie, y sont favorables à 60% environ. Les ménages monoparentaux y portent par contre un intérêt plus élevé (73%).

Les sujets les plus critiques sont continuellement la mixité sociale et l'animation du quartier. Cette fois, ce sont les individus seuls sans enfant qui acceptent le mieux ces deux éléments, avec environ 55%. Les trois types de ménages restant y sont favorables à 40% seulement, avec un taux de réponses négatives dépassant les 20%.

Une dernière remarque concerne les présence d'industries dans l'environnement proche des ménages. Un chiffre sort du lot: il s'agit du pourcentage de réponses positives issues des ménages monoparentaux: ce taux atteint presque les 15% d'accord, ce qui correspond à plus du double des proportions habituellement rencontrées.

	ACCORD DE 90% ET PLUS	ACCORD ENTRE 89% ET 80%	ACCORD ENTRE 79% ET 70%	DÉSACCORD DE PLUS DE 90%
En couple avec enfant(s)	- Calme (95%) - Espaces verts (94%) - Qualité de l'air (94%) - Espaces publics (91%)	- Qualité architecturale (86%)	- Mixité générationnelle (78%)	- Proximité industries (95%)
En couple sans enfant	- Calme (97%) - Espaces publics (94%) - Espaces verts (93%)	- Qualité de l'air (87%) - Qualité architecturale (85%)	- Mixité générationnelle (72%)	- Proximité industries (96%)
Seul avec enfant(s)	- Calme (100%) - Espaces verts (100%) - Espaces publics (100%) - Qualité de l'air (97%) - Qualité architecturale (93%)	—	- Mixité générationnelle (77%) - Présence d'espaces collectifs (73%)	—
Seul sans enfant	- Espaces publics (94%) - Espaces verts (91%) - Calme (90%)	- Qualité de l'air (86%) - Mixité générationnelle (83%) - Qualité architecturale (82%)	—	- Proximité industries (93%)

Tableau 10: Classement des atouts souhaités dans un quartier selon leur importance en pourcentage, en fonction de la composition du ménage

- QUESTIONS CONCERNANT LA LOCALISATION RELATIVE D'UN QUARTIER

Il n'y a pas un seul et même élément distinct des autres par son nombre plus élevé de réponses. Les profils des quatre types de ménage sont relativement différents.

Les caractéristiques les plus marquantes sont les suivantes:

- A la vue de leurs réponses, les personnes seules sans enfant adoptent un comportement de mobilité principalement basé sur un modèle sans voiture. Cette hypothèse est renforcée par le nombre moyen de véhicules par personne, inférieur à 1. Mais le paradoxe de cette affirmation est l'importance accordée aux infrastructures pour modes doux, dépassent à peine les 60%, contre plus de 70% chez les autres ménages. Est-ce là un indice de satisfaction ?
- Le stationnement dans ou devant l'habitation est perçu comme relativement important pour les autres catégories de ménages.
- La proximité aux commerces et au lieu de travail est également mentionnée par les couples sans enfant et les ménages monoparentaux, tandis que les couples avec enfant(s) placent leur priorité sur l'école des enfants.
- La proximité des loisirs est l'élément rejeté à la dernière position pour l'ensemble des catégories, à l'exception des individus seuls avec enfant(s).

	ACCORD DE 90% ET PLUS	ACCORD ENTRE 89% ET 80%	ACCORD ENTRE 79% ET 70%
En couple avec enfant(s)	- Proximité de l'école (90%)	- Stationnement dans/devant le logement (84%) - Proximité des transports en commun (82%)	- Proximité des commerces (79%) - Proximité du lieu de travail (78%) - Dispositifs de sécurité routière (76%) - Infrastructures pour modes doux (76%) - Places de parking au sein du quartier (75%) - Fréquence des TC(73%)
En couple sans enfant	—	- Proximité du lieu de travail (83%) - Proximité de commerces (82%) - Stationnement dans/devant le logement (82%)	- Proximité des transports en commun (79%) - Places de parking au sein du quartier (79%) - Infrastructures pour modes doux (74%) - Proximité de l'école (74%) - Dispositifs de sécurité routière (71%) - Fréquence des TC (71%)
Seul avec enfant(s)	- Proximité des transports en commun (93%) - Stationnement dans/devant le logement (90%) - Places de parking au sein du quartier (90%)	- Proximité de commerces (86%) - Proximité du lieu de travail (86%) - Dispositifs de sécurité routière (82%)	- Proximité de l'école (79%) - Proximité des loisirs (79%) - Fréquence des TC (73%) - Infrastructures pour modes doux (72%)
Seul sans enfant	—	- Proximité des transports en commun (89%) - Proximité de commerces (88%) - Fréquence élevée des TC (83%)	- Places de parking au sein du quartier (75%) - Proximité du lieu de travail (73%)

Tableau 11: Classement des éléments de localisation relative selon leur importance en pourcentage, en fonction de la composition du ménage

- QUESTIONS PORTANT SUR LE TYPE DE LOGEMENT PRÉFÉRÉ

Typologie et mitoyenneté

Nous n'allons pas rentrer dans les détails de cette analyse, car elle n'apporte rien de plus à ce qui a déjà été dit auparavant. Nous observons simplement une différence entre les ménages composés d'une seule personne sans enfant et les autres: la part de maisons 4 façades est moindre dans la première catégorie, donnant ainsi plus d'importance aux appartements. Ces résultats sont ainsi liés à la localisation de chaque type de ménage.

Espaces extérieurs

Il y a une légère augmentation de la préférence d'un jardin privatif chez les couples, tandis que la répartition entre terrasse et jardin privatif tend à être identique chez les individus vivant seuls avec ou sans enfants. Les préférences pour un jardin ne semblent donc pas directement liées à la présence d'enfants au sein du ménage, bien que, au vu des tranches d'âges composant la catégorie «en couple sans enfant», il s'agit majoritairement de jeunes couples, projetant peut-être d'agrandir leur famille. En revanche, les 3,3% de réponses indiquant la non nécessité d'espace extérieur proviennent des individus sans enfant.

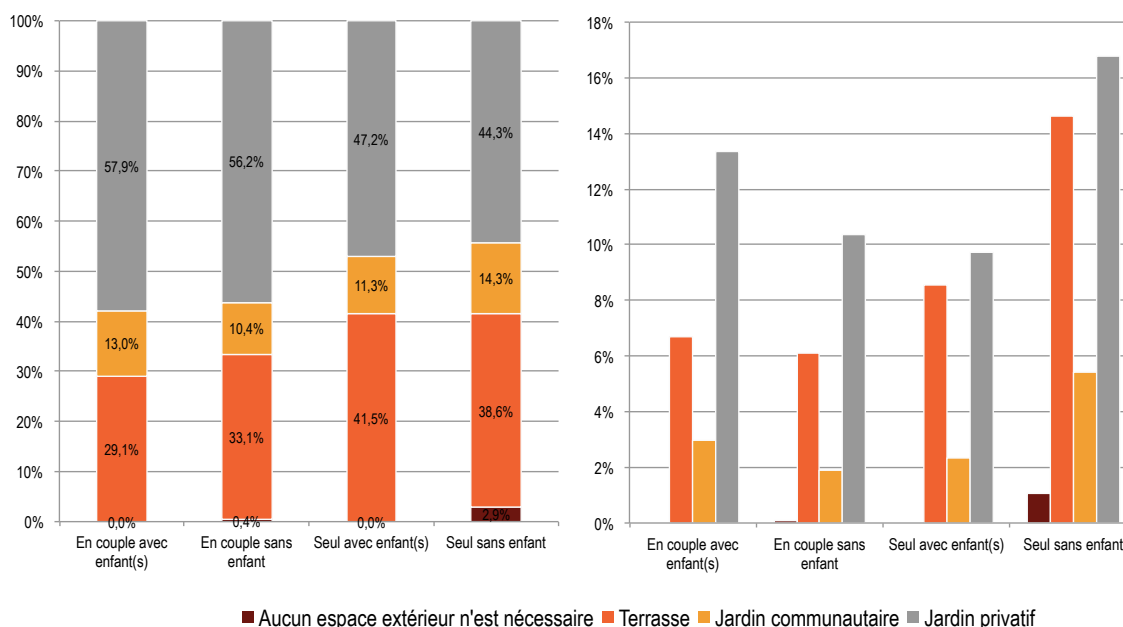


Figure 83: Répartition des préférences pour les espaces extérieurs au sein de chaque groupe de ménage (à gauche) et proportionnellement à l'ensemble des réponses de l'échantillon (à droite)

Performances environnementales

La répartition des réponses est identique pour chaque type de ménage considéré et suit les tendances générales.

4.4.3.3. Questions concernant les propositions d'actions à mener en urbanisme dans l'optique d'une amélioration du cadre de vie en Wallonie

- QUESTIONS CONCERNANT LES OPÉRATIONS À EFFECTUER POUR AMÉLIORER LE CADRE DE VIE.

Rénovation du milieu bâti

Les différentes catégories de ménages ne présentent pas de réponses très éloignées. Celles-ci correspondent aux résultats généraux.

Accessibilité

Les profils sont identiques avec de légères variations non significatives.

Construction de nouveaux quartiers

De même, nous n'observons pas de variations significatives entre les différentes compositions de ménage.

Cette analyse permet de mettre en évidence une distinction forte entre les célibataires et les couples avec enfant(s), du point de vue de la zone de résidence et de l'habitat principalement. Les premiers peuplent en majorité le centre ville dans des appartements tandis que les seconds marquent leur préférence pour la maison isolée à la campagne.

De plus, les personnes seules sans enfant semblent pour la plupart adopter un profil de mobilité «durable». Celui-ci se traduit aussi bien dans les faits (le nombre de véhicule(s) motorisé(s) par répondant est inférieur à 1) que dans les priorités et les choix émis en termes d'atouts et de localisation d'un quartier (importance forte de la proximité et de la fréquence des transports en commun, proximité des commerces et du lieu de travail).

En outre, les questions relatives à l'amélioration du cadre de vie en Wallonie ne présentent pas de divergences majeures entre les différentes catégories de ménage.

4.4.4. Analyse par tranche d'âges

Nous allons à présent trier l'échantillon en fonction des âges. Les tranches ont été déterminées comme expliqué dans la méthodologie au début de ce chapitre. Afin d'obtenir une représentation plausible de la population wallonne, les catégories ont été pondérées, de la même manière que les compositions de ménage, en se basant sur les chiffres donnés par SPF Economie (2008).

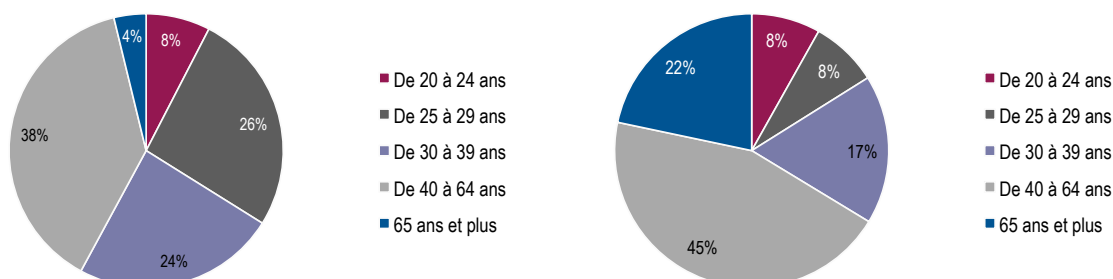


Figure 84: Répartition de la population par tranches d'âges au sein de l'échantillon initial (à gauche) et en fonction des moyennes de la Région wallonne (à droite)

4.4.4.1. Profil des répondants par tranche d'âges

- NOMBRE DE VÉHICULES

Ce tableau est considérablement intéressant car il montre que le nombre moyen de véhicules motorisés au sein du ménage de chaque répondant ne varie pas ou de manière extrêmement légère en fonction de l'âge des individus.

	Nombre moyen de véhicules par ménage
De 20 à 24 ans	1,6
De 25 à 29 ans	1,5
De 30 à 39 ans	1,6
De 40 à 64 ans	1,7
65 ans et plus	1,6

Tableau 12: Nombre total et moyen de véhicules motorisés par tranche d'âges

- ZONE DE RÉSIDENCE

Nous constatons que les personnes plus jeunes, entre 20 et 29 ans, résident pour la plupart au centre ville et en milieu rural.

Les 30-39 ans sont moins présents dans le centre, et se situent en majorité dans la couronne urbaine. L'autre moitié se répartit en périphérie et à la campagne.

De même en ce qui concerne les individus de 40 à 64 ans, qui se localisent principalement en zone périurbaine et rurale.

Enfin, les personnes âgées de plus de 65 ans sont établies pour plus de 70% en zone urbaine et au centre ville, et occupent très peu la campagne.

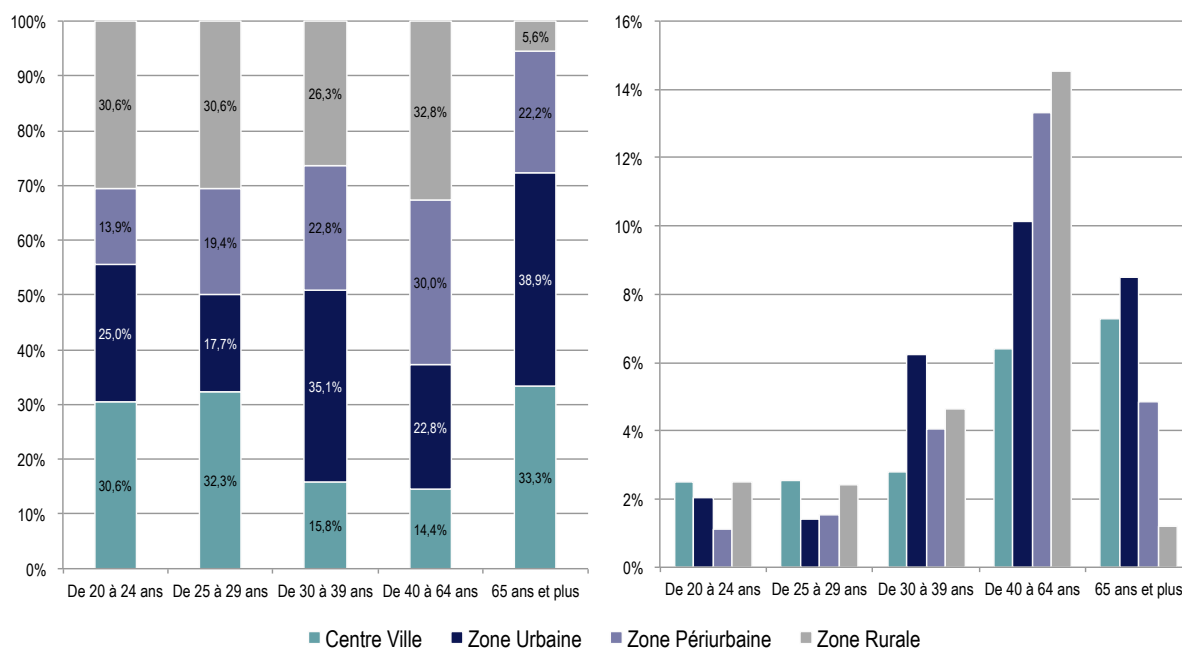


Figure 85: Répartition des groupes d'âge dans les milieux résidentiels en pourcentage au sein de chaque groupe d'âges (à gauche) et proportionnellement à l'ensemble de l'échantillon (à droite)

• TYPE D'HABITATION

La proportion d'appartements est nettement plus élevée chez les personnes jeunes de 25 à 29 ans, et atteint presque les 50%. Il s'agit de la période post-études, lorsque les jeunes entament leur vie professionnelle. La seconde catégorie présentant un nombre important d'appartement est la tranche des jeunes de 20 à 24 ans. (environ 35%). Cependant, ces individus occupent principalement des maisons 4 façades. Ces personnes résident toujours pour la plupart chez leur(s) parent(s). Inversement, la population âgée de plus de 30 ans habite principalement des maisons. Certaines différences sont tout de même à mettre en évidence:

- le pourcentage de personnes résidant dans des appartements augmente à partir de 65 ans (25%).
- les proportions de maisons mitoyennes et isolées sont très importantes dans les trois dernières catégories, et il y a une prépondérance d'habitations 4 façades chez les individus de 40 à 64 ans. Le second graphique nous montre d'ailleurs que 20% de l'ensemble des logements sont des maisons 4 façades où résident des personnes de cette tranche d'âges.

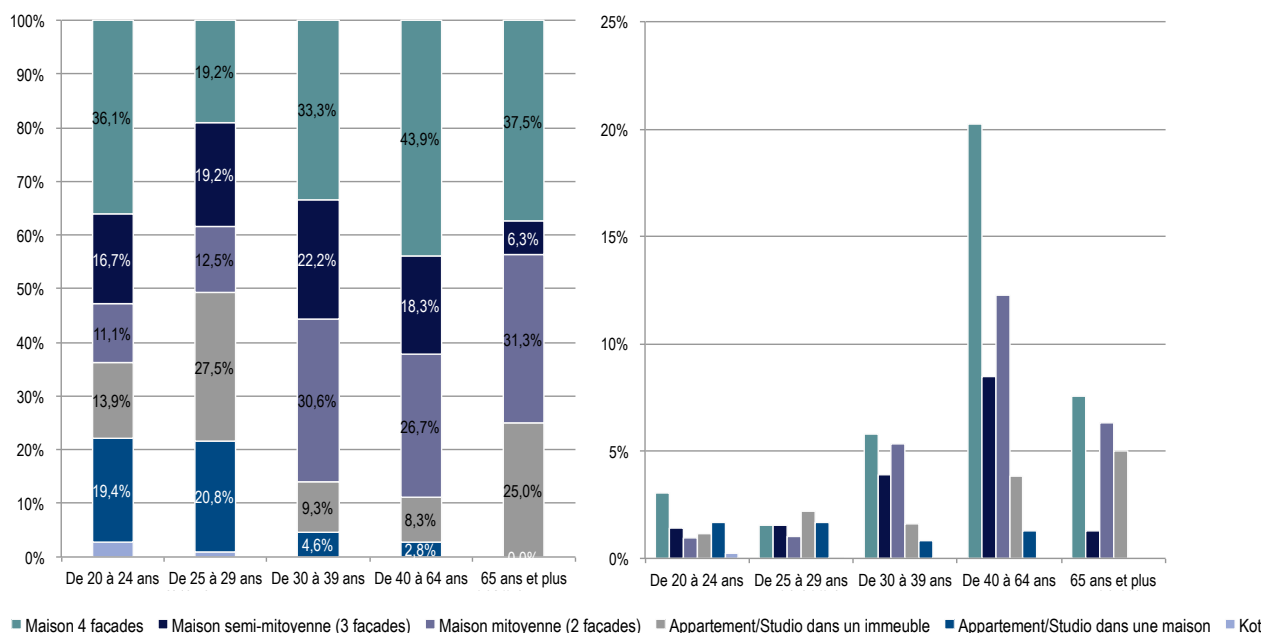
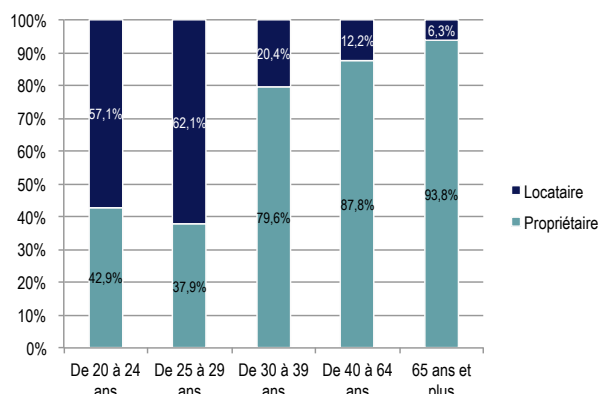


Figure 86: Répartition des types d'habitation en pourcentage au sein de chaque groupe d'âges (à gauche) et proportionnellement à l'ensemble de l'échantillon (à droite)

- PROPRIÉTÉ



Si nous ne tenons pas compte de la légère différence entre les tranches de 20 à 24 ans et de 25 à 29 ans (qui s'explique probablement par le nombre important de jeunes en-dessous de 25 ans habitant toujours chez leur(s) parent(s)), le taux de propriété augmente avec l'âge, et franchit un seuil non négligeable à l'âge de 30 ans.

Figure 87: Taux de propriétaires et de locataires au sein de chaque tranche d'âge

- APPRÉCIATION DU QUARTIER

Les réponses positives en ce qui concerne l'appréciation du quartier sont supérieures à 80% pour chaque catégorie, et atteint même les 100% chez les personnes âgées de plus de 65 ans. Les jeunes semblent légèrement plus neutres face à leur lieu résidentiel, mais de quelques pour-cent seulement.

4.4.4.2. Questions portant sur les critères de choix retenus lors de la recherche d'un lieu résidentiel

- QUESTIONS RELATIVES AUX ATOUTS QUE DEVRAIT COMPORTER UN QUARTIER

	ACCORD DE 90% ET PLUS	ACCORD ENTRE 89% ET 80%	ACCORD ENTRE 79 ET 70%	DÉSACCORD DE PLUS DE 90%
De 20 à 24 ans	- Espaces publics (100%) - Qualité architecturale (92%)	- Espaces verts (89%) - Calme (89%) - Qualité de l'air (81%)	—	- Proximité industries (94%)
De 25 à 29 ans	- Calme (95%) - Espaces verts (94%) - Espaces publics (94%)	- Qualité de l'air (85%) - Qualité architecturale du bâti (82%)	- Mixité générationnelle (72%)	—
De 30 à 39 ans	- Calme (97%) - Espaces publics (95%) - Espaces verts (93%) - Qualité de l'air (93%)	- Qualité architecturale du bâti (86%)	- Mixité générationnelle (72%)	- Proximité industries (94%)
De 40 à 64 ans	- Calme (96%) - Qualité de l'air (96%) - Espaces verts (95%) - Espaces publics (93%)	- Qualité architecturale du bâti (87%) - Mixité générationnelle (84%)	—	- Proximité industries (96%)
65 ans et plus	—	- Espaces verts (89%) - Calme (88%) - Espaces publics (83%) - Qualité de l'air (83%) - Qualité architecturale du bâti (82%)	- Mixité générationnelle (72%)	- Proximité industries (100%)

Tableau 13: Classement des atouts souhaités dans un quartier selon leur importance en pourcentage, en fonction des tranches d'âges

Les quatre atouts principaux restent identiques pour chaque catégorie et correspondent aux résultats généraux. De plus, les atouts recevant l'accord de plus de 80% des individus composant chaque catégorie sont les mêmes.

Certains résultats plus ponctuels issus de l'analyse valent toutefois la peine de s'y pencher quelques instants.

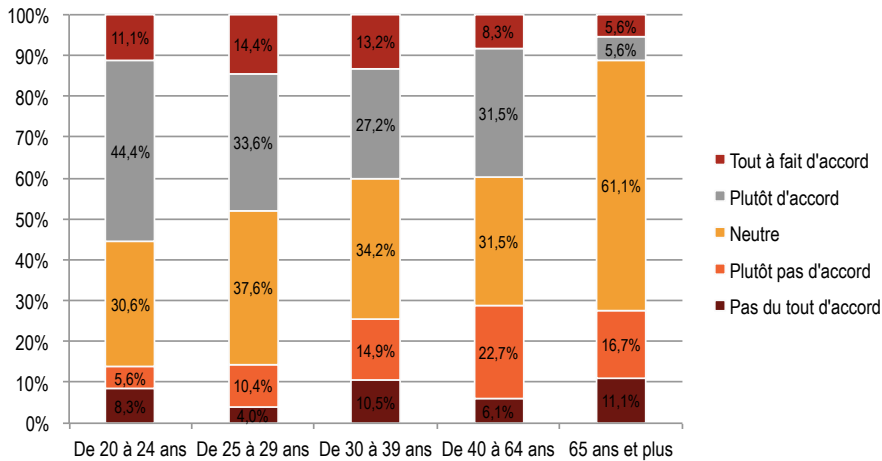


Figure 88: Répartition des accords au sein de chaque groupe d'âges - Animation du quartier

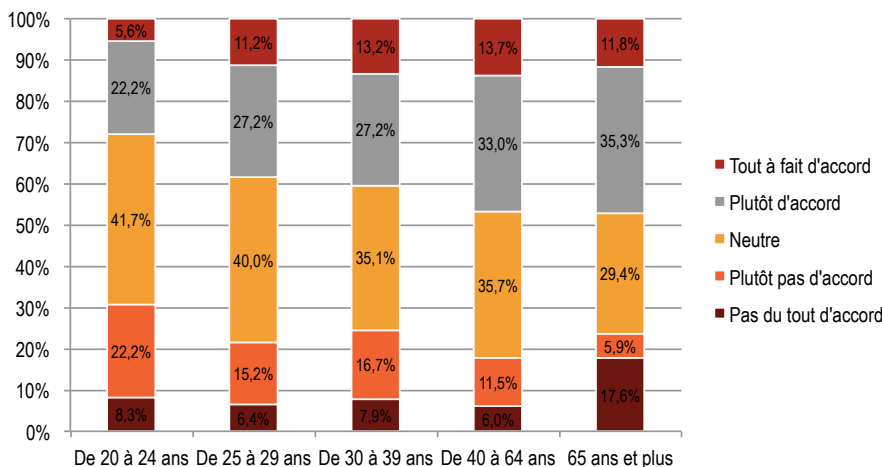


Figure 89: Répartition des accords au sein de chaque groupe d'âges - Mixité sociale

«L'animation au sein du quartier» et «la diversité sociale» sont les deux éléments les plus critiques, sources de nombreuses divergences entre catégories depuis le début de cette analyse. Ici, nous pouvons voir que le taux de réponses favorables croît ou décroît de manière continue entre chaque tranche d'âge. Ainsi, les jeunes de moins de 25 ans ne donnent que 28% d'accord en ce qui concerne la mixité sociale, contre 47% chez les personnes de 40 ans et plus. Il est à noter tout de même que beaucoup de personnes de plus de 65 ans sont totalement contre. En ce qui concerne les activités du quartier, le pourcentage varie entre 55% chez les jeunes, et 11% chez les personnes plus âgées.

De plus, les équipements communautaires sont assez mal perçus par la population âgée de 65 ans et plus. L'accord dépasse à peine les 40%, et la proportion d'individus «pas du tout d'accord» est de 18%. Ce sont donc les premières personnes à sensibiliser.

- QUESTIONS CONCERNANT LA LOCALISATION RELATIVE D'UN QUARTIER

	ACCORD DE 90% ET PLUS	ACCORD ENTRE 89% ET 80%	ACCORD ENTRE 79 ET 70%
De 20 à 24 ans	- Stationnement dans/devant le logement (92%)	- Proximité des transports en commun (89%) - Proximité de commerces (89%) - Proximité du lieu de travail (86%) - Fréquence élevée des TC (81%) - Places de parking au sein du quartier (81%)	- Infrastructures pour les modes doux (78%)
De 25 à 29 ans	—	- Proximité de commerces (85%) - Proximité du lieu de travail (85%) - Places de parking au sein du quartier (82%) - Proximité des transports en commun (81%) - Stationnement dans/devant le logement (81%)	- Proximité de l'école (79%) - Fréquence élevée des TC (72%) - Infrastructures pour modes doux (70%)
De 30 à 39 ans	—	- Proximité du lieu de travail (88%) - Proximité de commerces (84%) - Proximité de l'école (83%) - Stationnement dans/devant le logement (80%)	- Proximité des transports en commun (79%) - Infrastructures pour modes doux (77%) - Dispositifs de sécurité routière (75%) - Places de parking au sein du quartier (74%)
De 40 à 64 ans	—	- Proximité des transports en commun (85%) - Stationnement dans/devant le logement (81%) - Dispositifs de sécurité routière (80%)	- Proximité de commerces (77%) - Proximité de l'école (76%) - Places de parking au sein du quartier (76%) - Fréquence élevée des TC (76%) - Infrastructures pour modes doux (74%) - Proximité du lieu de travail (71%)
65 ans et plus	- Proximité des transports en commun (94%)	- Proximité de commerces (89%) - Fréquence élevée des TC (83%) - Stationnement dans/devant le logement (82%)	- Dispositifs de sécurité routière (78%) - Proximité de l'école (72%) - Places de parking au sein du quartier (72%)

Tableau 14: Classement des éléments de localisation relative selon leur importance en pourcentage, en fonction des tranches d'âges

Les caractéristiques les plus pertinentes sont les suivantes:

- Peu d'éléments reçoivent l'accord de plus de 90% d'individus. Les plus jeunes accordent toutefois de l'importance à la possibilité de stationner devant leur logement, tandis que les personnes de plus de 65 ans préfèrent la proximité des transports en commun.
- La proximité de commerces est un second élément considéré comme important et se retrouvant dans chaque catégorie, tout comme le stationnement devant ou à l'intérieur de l'habitation, présent également à plus de 80% dans l'ensemble des différentes tranches d'âges. La proximité au travail reçoit l'accord des

personnes âgées de 20 à 39 ans, puis diminue de plus de 10% chez les individus plus âgés. A l'inverse, la proximité de l'école des enfants intervient dans le choix de la population à partir de 30 ans, ce qui se calque au cycle de vie habituel.

- Les infrastructures pour modes doux sont prises en compte par l'ensemble de la population, à l'exception des 65 ans et plus, dont environ 40% seulement y attache de l'importance.

• QUESTIONS PORTANT SUR LE TYPE DE LOGEMENT PRÉFÉRÉ

Typologie

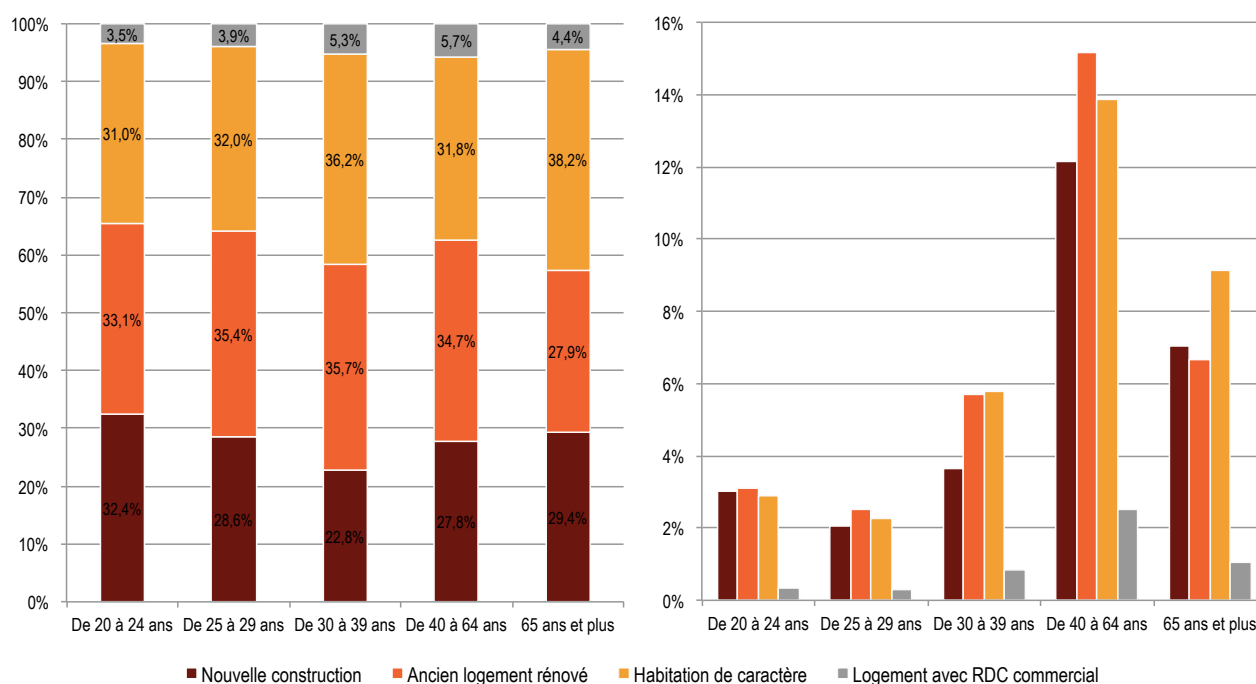


Figure 90: Répartition des préférences pour la typologie du logement au sein de chaque tranche d'âge (à gauche) et proportionnellement à l'ensemble des réponses de l'échantillon (à droite)

A l'instar des résultats généraux, les habitations possédant un certain cachet et les logements existants à rénover ou récemment rénovés priment sur les nouvelles constructions. Les logements avec rez commercial restent loin derrière les autres typologies.

Cependant, nous pouvons observer de légères variations, par exemple chez les jeunes individus de moins de 25 ans, la proportion de «Nouvelle construction» égale les autres choix envisageables.

Mitoyenneté

Les proportions respectives au sein de chaque tranche sont exprimées sur le graphe de gauche (Figure 92). Nous constatons que le logement de type maison 4 façades est prépondérant dans chaque groupe, à l'exception des individus constituant la catégorie plus âgée. Nous pouvons effectivement voir sur les graphiques une part plus importante de maisons jumelées ou mitoyennes, ainsi que d'appartements, traduisant les préférences des plus de 65 ans. En considérant chaque catégorie distinctement (Figure 92 à gauche), nous pouvons constater que le taux de préférence pour les maisons isolées est plus grand chez les personnes jeunes.

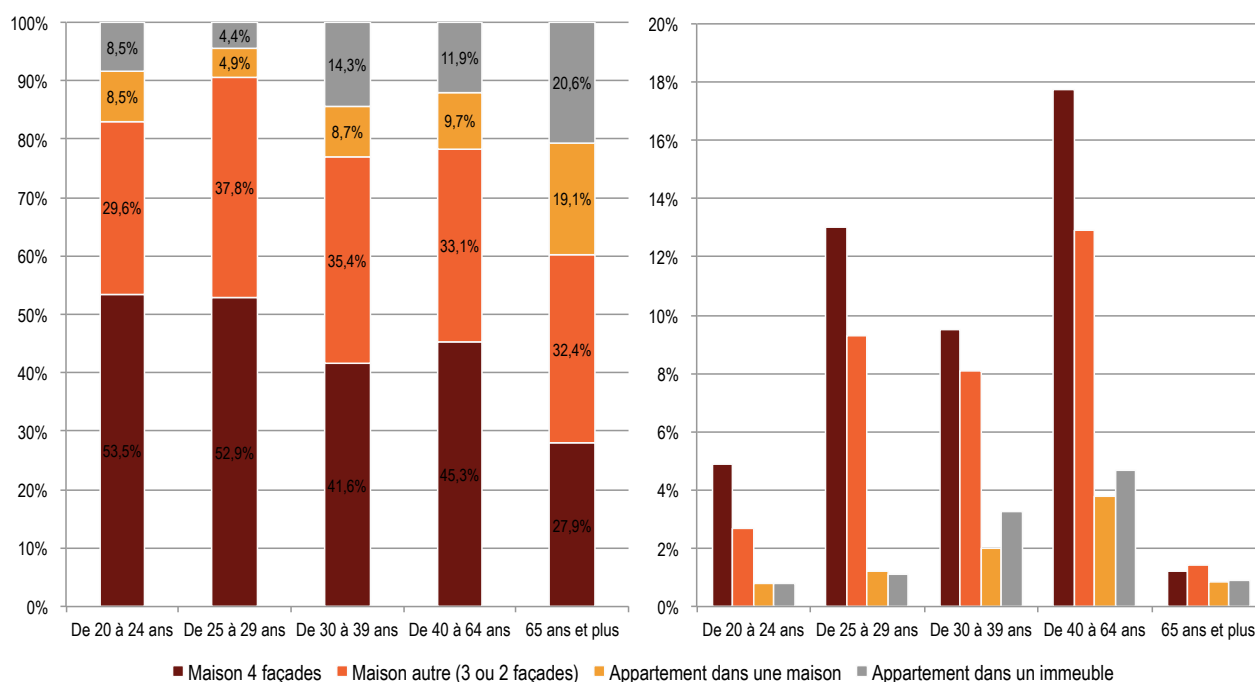


Figure 91: Répartition des préférences pour la mitoyenneté du logement au sein de chaque tranche d'âge (à gauche) et proportionnellement à l'ensemble des réponses de l'échantillon (à droite)

Espaces extérieurs

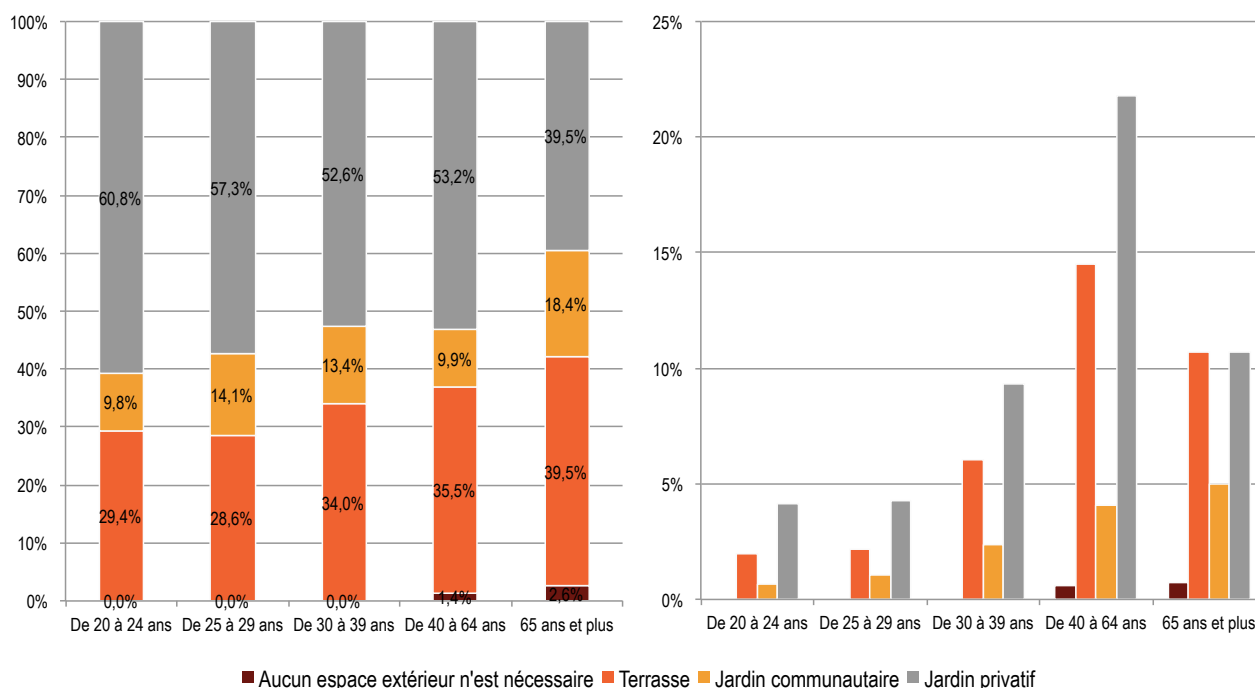


Figure 92: Répartition des préférences pour les espaces extérieurs au sein de chaque tranche d'âge (à gauche) et proportionnellement à l'ensemble des réponses de l'échantillon (à droite)

Il y a une évolution relativement continue entre les réponses, avec une préférence de moins en moins marquée pour le jardin privatif parallèlement à la croissance de l'âge. Inversement, et à partir de 30 ans, le choix de terrasses augmente, pour atteindre une proportion équivalente avec les espaces verts privés chez les personnes de plus de 65 ans. Parmi ces dernières, près de 20% expriment leur réponse positive pour les jardins communautaires.

Performances environnementales

Les catégories d'âges répartissent leurs préférences de manière similaire, à l'exception d'une très légère différence chez les individus de plus de 65 ans, qui accordent plus d'importance au traitement des eaux usées et à la gestion de l'eau.

4.4.4.3. Questions concernant les propositions d'actions à mener en urbanisme dans l'optique d'une amélioration du cadre de vie en Wallonie

- QUESTIONS CONCERNANT LES OPÉRATIONS À EFFECTUER POUR AMÉLIORER LE CADRE DE VIE.

Rénovation du milieu bâti

Peu de variations sont rencontrées entre les différentes catégories d'âges. Cependant, deux remarques sont à noter:

- En ce qui concerne l'opération de densification, il y a pour chaque tranche d'âge un grand taux de «non-réponse», mais celui-ci est encore plus grand chez les jeunes.
- Les équipements et la culture semblent intéresser principalement les jeunes et les personnes âgées de 65 ans et plus.

Accessibilité

Peu de divergences sont présentes à ce niveau. Nous pouvons simplement citer une plus petite proportion de voies accordées aux infrastructures pour modes doux, et ce de la part des jeunes de 20 à 24, mais aussi des personnes âgées de plus de 65 ans.

Construction de nouveaux quartiers

A l'instar des résultats généraux, les anciens quartiers à démolir constituent les sites les plus propices pour construire aux yeux de toutes les catégories d'âge. Le graphique montre de légères variations, dont la plus importante concerne les 20-24 ans: au sein même de la catégorie, il y a une moins grande part de réponses pour le choix de la périphérie de la ville, compensé par une proportion plus importante de préférences pour la construction de nouveaux quartiers en milieu périurbain.

Premièrement, ces résultats valident la théorie du cycle de vie, telle que décrite par J.-M. Halleux et exposée dans l'état de l'art de ce travail. La vie de la population interrogée, en termes d'habitat et de localisation, est en effet rythmée en fonction de l'âge. Ainsi, les plus jeunes, dont ceux résidant toujours sous le même toit que leurs parents, sont partagés entre le centre ville et la zone rurale principalement. A partir de 30 ans, il y a une migration constante des individus vieillissants vers les milieux résidentiels éloignés du centre. Après 65 ans, un retour en ville est opéré par une partie des personnes âgées.

De plus, le statut d'occupation change radicalement à 30 ans, avec un taux de propriétaires qui double. L'étape de l'accession à la propriété est ainsi associée à une période spécifique de la vie des individus. En croisant cette information avec les analyses relatives aux groupes de ménage, nous pouvons dire que l'arrivée d'un enfant favorise l'accès à la propriété, ce qui confirme une fois de plus le principe du cycle de vie.

Enfin, l'analyse dévoile une tendance chez les jeunes à privilégier les éléments qui vont à l'encontre d'un urbanisme durable, et ainsi à suivre les logiques de l'étalement urbain. Cette constatation s'observe à plusieurs niveaux: en matière de choix du logement et des espaces extérieurs associés (maison 4 façades, prépondérance du jardin privatif, rejet d'espaces communautaires, priorité au stationnement devant ou dans le logement,...), en termes d'amélioration du cadre de vie (la densification est très mal perçue par les jeunes), au niveau de la localisation de nouveaux quartiers (préférence pour le milieu périurbain face à la ville), et également au sujet des relations sociales (les 20-24 ans sont peu favorables à la mixité sociale et générationnelle),... Ces résultats, bien que ne représentant pas l'ensemble de la population jeune de la Région wallonne, ne sont malheureusement pas très encourageants pour l'avenir, et des mesures de sensibilisation sont à envisager.

4.4.5. Analyse par niveau d'études

Puisque notre échantillon est composé d'une part très importante de personnes ayant obtenu un diplôme universitaire ou post-universitaire, cette section a pour but de cerner les éventuelles divergences entre les individus de différents niveaux d'études, afin d'évaluer l'influence de cette sur-représentation universitaire. Nous avons donc ciblé les questions portant sur les choix et préférences de la population.

4.4.5.1. Questions portant sur les critères de choix retenus lors de la recherche d'un lieu résidentiel

- QUESTIONS RELATIVES AUX ATOUTS QUE DEVRAIT COMPORTER UN QUARTIER

Les principaux atouts recevant l'accord de plus de 90 et 80% sont identiques pour chaque catégorie: il s'agit de la présence d'espaces verts, de la qualité des espaces publics, de la qualité architecturale du bâti, du calme de l'environnement et de la qualité de l'air, éléments suivis de près par la mixité générationnelle.

Au niveau des éléments plus critiques, tels que l'animation du quartier, les systèmes collectifs et la mixité sociale, certaines divergences apparaissent plus clairement.

Nous constatons que de manière générale, les individus issus du niveau supérieur non universitaire ont un profil semblable aux post-universitaires, et ces résultats sont très proches des universitaires. Par contre, il y a des différences plus marquées en ce qui concerne les secondaires générales et techniques.

Mixité sociale

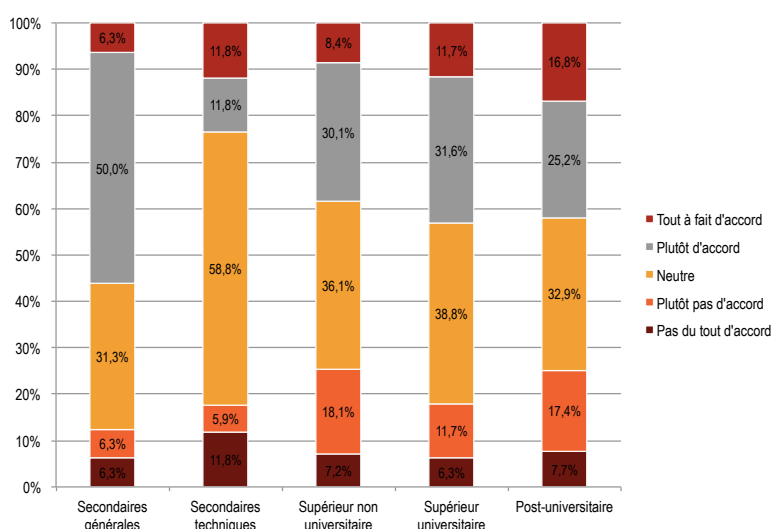
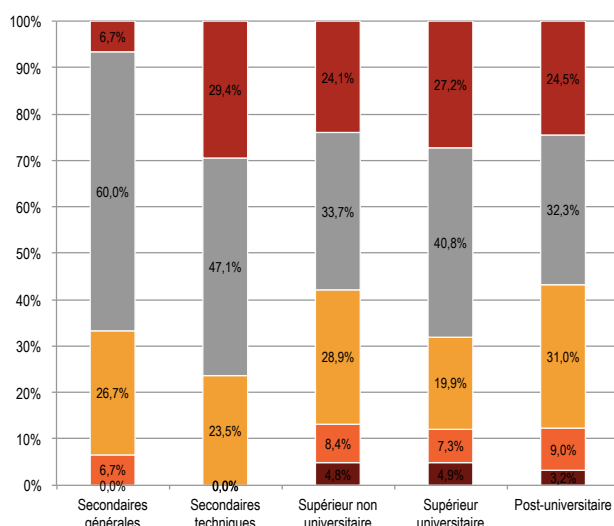


Figure 93: Répartition des réponses au sein de chaque catégorie de niveau d'études - Mixité sociale

Nous voyons ainsi que la diversité sociale (Figure 93) est mieux acceptée par les personnes de secondaires générales et fort rejetée par les secondaires techniques. À l'inverse, les équipements communautaires (Figure 94) reçoivent l'accord de 77% des personnes sortant des secondaires techniques, contre 67% de secondaires générales. Enfin, les activités fréquentes au sein du quartier (Figure 95) sont mal perçues par les secondaires générales, comparativement aux autres catégories.

Toutefois, le nombre de personnes étant relativement faible dans les deux premières catégories, les informations récoltées sont donc moins fiables et moins représentatives de la catégorie en question.

Equipements collectifs



Animation du quartier

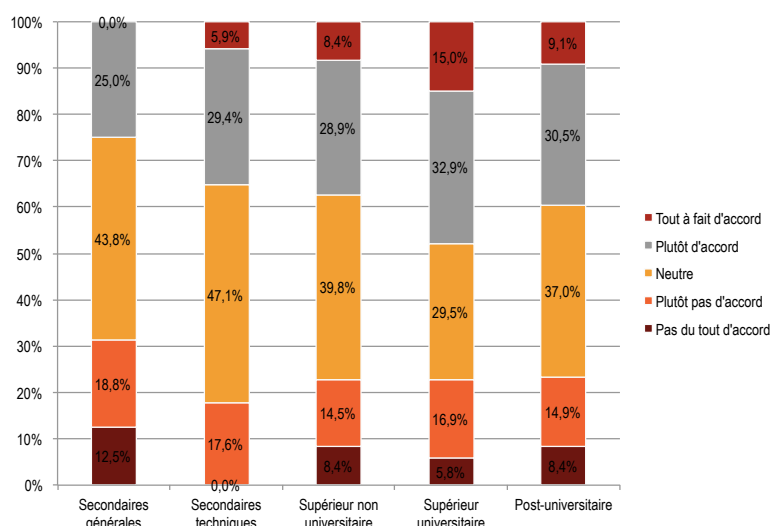


Figure 94 (à gauche): Répartition des réponses au sein de chaque catégorie de niveau d'études - Equipements collectifs
Figure 95 (à droite): Répartition des réponses au sein de chaque catégorie de niveau d'études - Animation du quartier

• QUESTIONS CONCERNANT LA LOCALISATION RELATIVE D'UN QUARTIER

De même, les éléments pour lesquels plus de 80% des individus sont favorables sont identiques dans chaque catégorie, à l'exception des secondaires techniques qui privilégient les infrastructures pour modes doux ainsi que la mise en place de dispositifs pour la sécurité routière. Nous retrouvons ainsi: la proximité des commerces, la proximité des transports en commun, la proximité du lieu de travail, la proximité de l'école des enfants, la possibilité de stationner dans ou devant le logement, la présence de places de parking au sein du quartier.

• QUESTIONS PORTANT SUR LE TYPE DE LOGEMENT PRÉFÉRÉ

Il n'y a pas de divergences significatives entre les préférences des différentes catégories. Nous remarquons seulement une prépondérance de choix pour les habitations 4 façades chez les universitaires, ce qui peut avoir renforcé la forte présence de ce choix au sein de l'échantillon.

4.4.5.2. Questions concernant les propositions d'actions à mener en urbanisme dans l'optique d'une amélioration du cadre de vie en Wallonie

• QUESTIONS CONCERNANT LES OPÉRATIONS À EFFECTUER POUR AMÉLIORER LE CADRE DE VIE.

Les tendances entre différents niveaux d'études sont fort semblables et suivent les résultats généraux. Les divergences sont en général de l'ordre de quelques pour-cent. Notons que la proportion de «non-réponse» est moindre pour les secondaires générales.

En ce qui concerne l'accessibilité et la mobilité, les profils sont identiques, avec une part de réponses favorables au renforcement des infrastructures pour modes doux plus importante au sein de la catégorie «secondaires techniques», rejoignant ainsi les résultats précédents.

Enfin, les variations des réponses du point de vue de la construction de nouveaux quartiers sont non significatives.

La sur-représentation des niveaux d'études n'est donc pas source de modifications fondamentales au sein de l'échantillon et nuance tout au plus les résultats obtenus.

4.4.6. Conclusions des analyses croisées

Ces analyses approfondies des principaux résultats de l'enquête valident globalement les tendances générales, notamment en matière de critères retenus dans le choix d'un quartier et d'un logement. Les différences se situent principalement dans l'importance accordée aux éléments caractérisant la localisation des quartiers résidentiels et leur proximité vis-à-vis de divers équipements ou lieux particuliers.

Toutefois, les analyses croisées ont ponctuellement permis de mettre en évidence certaines particularités liées aux caractéristiques des catégories sélectionnées. Seuls quelques éléments semblent ainsi plus spécifiques de l'un ou l'autre type de catégorie (il en est ainsi pour la mixité sociale, l'animation du quartier, les équipements collectifs,...).

Les questions portant sur les opérations à effectuer en aménagement du territoire dans le but d'améliorer le cadre de vie wallon présentent de très faibles variations au sein des groupes. L'avis de la population semble ainsi converger dans une seule direction, rejoignant les tendances globales.

4.5. CONCLUSIONS GÉNÉRALES DE L'ENQUÊTE

Récapitulons les principaux résultats de l'enquête.

Premièrement, en ce qui concerne les critères retenus lors de la recherche d'un lieu résidentiel, les atouts pris en considération par la majorité de la population interrogée, toutes catégories confondues, sont: la présence d'espaces verts publics, l'environnement calme, la qualité des espaces publics et la qualité de l'air. Ces résultats ont les faveurs de plus de 90% de la population. Quel que soit le milieu de résidence enquêté, les aspirations sont identiques. Nous avons toutefois constaté que ces caractéristiques sont principalement évoquées par les habitants des zones rurales et périurbaines. Or le taux d'appréciation du quartier ne varie pas en fonction du milieu, ce qui renforce notre hypothèse de départ évoquant les variations de la qualité de vie au sein de chaque milieu résidentiel. Certes, la suite de l'analyse prouve que le milieu urbain nécessite globalement des opérations en vue d'améliorer la qualité du bâti et le cadre de vie de ses habitants, mais ces résultats montrent également que la population citadine trouve l'équivalent de ses aspirations en ville, et que le «modèle périphérique vert» n'est pas la seule issue possible. Seraient-ce les prémices d'un changement proche? Toujours est-il que ce constat encourage à mettre en oeuvre des solutions en vue de renforcer l'attractivité des centres, et d'estomper par la même occasion les inconvénients relevés par les citadins.

Dans une moindre mesure, parmi les éléments primordiaux influençant la localisation de l'habitat, quatre reçoivent l'accord de plus de 80% de la population. Il s'agit de la proximité au lieu de travail, aux commerces, aux transports en commun et de la possibilité de stationner devant ou dans le logement. L'analyse par zone de résidence montre que la proximité aux commerces et aux transports en commun est le principal souhait du centre ville, ainsi que du milieu urbain, alors que le stationnement des véhicules à l'intérieur ou face au logement est propre aux réponses des zones périurbaines et rurales. Là encore nous pouvons percevoir les potentialités liées au milieu urbain.

Les questions ouvertes portant sur les atouts et faiblesses que présente le quartier du répondant donnent des précisions supplémentaires sur ces résultats. En effet, la proximité du centre est un atout incontesté par un tiers de la population. Les relations de voisinage et l'accès rapide aux autoroutes ou à une gare semblent également très importants aux yeux des individus interrogés. En ce qui concerne les points négatifs très souvent rencontrés, la circulation dense ainsi que les nuisances sonores sont citées en premier lieu.

Du point de vue du type de logement souhaité et des caractéristiques qui y sont associées, un élément ressort et affine les propos théoriques à ce sujet: de nombreuses personnes expriment leur préférence pour les logements existants, et non pas pour les nouvelles constructions. La maison 4 façades avec jardin privatif reste néanmoins en tête des préférences. De manière générale, les individus sondés sont favorables aux propositions émises en matière de performances environnementales. Ce constat se traduit par le nombre extrêmement élevé de réponses à ce sujet.

Ensuite, dans la partie consacrée aux propositions d'actions à mener en urbanisme dans l'optique d'une amélioration du cadre de vie en Wallonie, nous relevons deux points essentiels. Le premier traduit le consensus de la population sur la nécessité de mettre prioritairement en oeuvre ces opérations de rénovation en milieu urbain. Elles portent sur les quartiers, les logements et les espaces publics dégradés. De plus, la création d'espaces verts est fortement suggérée. Le deuxième constat interpellant est la perception négative de la densification du milieu bâti.

Ces résultats sont ensuite complétés par les suggestions ouvertes émises par les personnes interrogées au sujet des rénovations à effectuer au sein de leur quartier. Les deux opérations de rénovation placées en premier lieu sont l'entretien et la refaction des routes ainsi que l'aménagement des trottoirs. A l'inverse, l'implantation d'équipements et de services de proximité est très rarement suggérée.

En termes d'accessibilité, la priorité est placée d'une part au niveau de la mise en place de parking relais gratuits en périphérie de la ville, et d'autre part au niveau du renforcement des infrastructures pour modes doux.

Enfin, la population est prête à accepter la démolition d'anciens quartiers dégradés pour y reconstruire des neufs. Les nouvelles constructions résidentielles sont par contre mal perçues en zone périurbaine et en zone rurale.



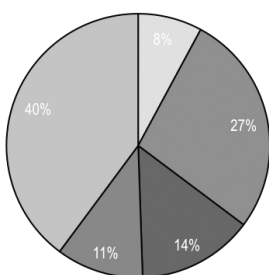
Introduction



Etat de l'art



Méthodologie



Principaux résultats de l'enquête



Conclusion

La première partie de ce travail nous a permis de distinguer les nombreux éléments jouant en faveur de la périurbanisation. Nous avons pu réaliser que ces facteurs, d'origines diverses, alimentent continuellement le phénomène de l'étalement urbain. La politique de l'aménagement du territoire et l'élaboration d'outils urbanistiques jouent un grand rôle dans la tentative de maîtrise de l'éclatement des villes. Mais ces systèmes ne sont pas sans faille, et n'ont pas empêché ces dernières décennies la dispersion de l'habitat en périphérie.

Accédant ainsi aux sources des mécanismes de la désurbanisation, nous avons pu cibler les actions à entreprendre afin de limiter l'étalement urbain et les impacts qui y sont liés en termes environnementaux et de surcoûts, et d'oeuvrer vers un retour à des modes de vie plus durables et plus proches de la définition même de la ville et de son urbanité.

Parmi ces pistes de recherche, trois ont retenu notre attention. La première suggère d'agir directement sur les outils et les règlements régissant l'aménagement du territoire afin de lutter contre les dysfonctionnements et de combler les manques dans le but de renforcer le contrôle de l'étalement des villes. Le plan de secteur constitue notamment l'élément moteur à améliorer en premier lieu. Ces actions dépendent bien évidemment des pouvoirs publics et ne concernent pas directement la population.

Une deuxième piste préconise des actions de rénovation urbaine en vue d'améliorer les performances environnementales, sociales et économiques des zones urbaines, tout en s'inscrivant dans les limites existantes de l'agglomération. Ce recyclage urbain a l'avantage de préserver les territoires vierges de toute construction, mais également de redonner un nouveau visage, plus attractif, aux quartiers vétustes des villes. Nous avons vu au terme de l'analyse de l'enquête que la population interrogée est totalement favorable aux réhabilitations de logements, aux améliorations énergétiques du bâti, aux rénovations des espaces publics,... La démolition de quartiers dégradés en vue de nouvelles constructions est également acceptée de manière unanime. Ces résultats encouragent la mise en place d'objectifs et de moyens permettant de lever les blocages liés notamment aux coûts et aux acquisitions foncières.

Enfin, une solution innovante présente des potentialités intéressantes en termes de limitation de la consommation d'espace. Il s'agit de la densification du milieu périurbain par division parcellaire et construction de nouvelles maisons isolées sur des terrains de taille moins importante. Au vu des résultats issus de l'enquête, cette proposition risque de susciter le débat parmi les habitants de la périphérie. Ce système satisfait la population au niveau de l'habitat: en effet, les tendances montrent une préférence pour la maison 4 façades entourée d'un jardin privatif. Par contre, les nouvelles constructions ne sont pas particulièrement recherchées. De plus, nous avons vu que la densification est une opération mal perçue par la population, surtout en milieu périurbain et rural. Il est ainsi essentiel de promouvoir les intérêts individuels et collectifs liés à ce type d'opération et de sensibiliser la population.

Nous abordons là un point essentiel des résultats de notre enquête: la sensibilisation. Les enjeux des règles relatives à l'aménagement du territoire paraissent souvent obscurs pour les citoyens qui ne perçoivent pas toujours la cohérence qui gouverne l'ensemble des décisions prises par les pouvoirs publics. Cette incompréhension a tendance à se muer en un rejet de tous les éléments touchant à l'aménagement territorial. Un effort d'éducation à destination du citoyen semble nécessaire. La volonté de responsabiliser la population est par ailleurs inscrite dans les objectifs du SDER. En outre, nous constatons qu'un tel effort est primordial, notamment chez les personnes jeunes, qui, au vu des résultats, semblent peu préoccupées par les notions d'urbanisme et de développement durable. De manière générale, il semble que les principes du

développement durable sont peu intégrés dans l'esprit de la population interrogée, qui s'attache presque exclusivement au volet énergétique, oubliant les aspects socio-économiques au sens large.

Les points qui suscitent le plus grand intérêt de la population sont relatifs aux performances environnementales et aux rénovations énergétiques des bâtiments existants. Ces deux sujets sont fortement soumis à la médiatisation, au travers de campagnes d'information dirigées par les autorités publiques, mais également par le biais de publicités, d'émissions télévisées,... Ce phénomène de vulgarisation des aspects urbanistiques semble toucher la population de façon significative et lui fait prendre conscience des démarches indispensables à un urbanisme plus durable.

Tous les acteurs de notre société doivent se sentir concernés par ces enjeux environnementaux et ainsi faire face aux défis futurs de l'urbanisation. La conscientisation est une chose, mais l'action en est une autre.

Les bénéfices des actions en matière d'énergie atteignent concrètement et personnellement les gens. Si les effets globaux se font ressentir sur la collectivité, ils sont perçus comme avantageux surtout pour un individu, ou tout au plus pour une communauté restreinte. Inversement, les enjeux liés à la limitation de la consommation de l'espace sont beaucoup plus insaisissables. Intervient alors le rôle de l'urbaniste et de l'architecte: ils ont entre les mains le savoir et les moyens de convaincre la population des avantages liés à un mode de vie basé sur les principes durables d'une vie collective fondée sur les codes d'égalité et de liberté. En effet, le respect de l'environnement appartient tout autant à la sphère morale de chacun qu'au domaine des réglementations. Ainsi, nous pouvons constater que dans d'autres pays européens, comme aux Pays-Bas, mais aussi dans les pays nordiques, ou en Grande-Bretagne, l'ensemble de la population et des autorités publiques agissent parallèlement à leur niveau afin de contribuer à la mise en place d'un système plus durable.

Si l'enquête traduit un certain attachement des mentalités aux valeurs du mode de vie périurbain, elle nous permet toutefois de détecter des indices révélateurs d'un potentiel social latent qui aspire à retrouver les vertus civilisationnelles de la ville.

«La ville est le seul être vivant à rajeunir vraiment.»

Jacques Attali,

extrait de «Fraternités, une nouvelle utopie», 2002.

6. BIBLIOGRAPHIE

- Ascher F., 2001. *Les nouveaux principes de l'urbanisme, la fin des villes n'est pas à l'ordre du jour*. Editions de l'aube, France, 104 p.
- Baudelle G., 2008. *Pétrole cher et fiscalité : leçons de Hollande*. Ouest-France.
- Baudelle G., 2010. La maîtrise de l'étalement urbain : une comparaison Belgique – Pays-Bas. *L'étalement urbain. Un processus incontrôlable ?* Presses universitaires de Rennes, pp. 113-134
- Bauer G., Roux J.-M., 1976. *La rurbanisation, ou la ville éparpillée*. Editions du Seuil, Paris, 189 p.
- Berger M., 2004. *Les périurbains de Paris. De la ville dense à la métropole éclatée ?* CNRS Editions, Paris. 317 p.
- Berry T., 1976. *Urbanization and counterurbanization*, Sage Publications, 334 p.
- Bochet B., Da Cunah A., 2003. *Métropolisation, forme urbaine et développement durable* in Da Cunah A., Ruegg J., *Développement durable et aménagement du territoire*. Presses polytechniques romandes, Lausanne, pp. 83-100
- Bogaerts A. et al., 2007. *Economic deconcentration in a rational planning system : the Dutch case*, p. 29-52, in Razin E., Dijst M., Vásquez C., *Employment deconcentration in European metropolitans areas*, Dordrecht, Springer, 2009, 297 p.
- Bourdieu P., avec la collaboration de Bouhedja S., Christin R., Givry C., 1990. *Un placement de bon père de famille. La maison individuelle : spécificité du produit et logique du champ de production*. Actes de la recherche en sciences sociales, n°81-82, pp. 6-33.
- Bouvier T., 2009. *Construire des villes européennes durables*. Asbl Pour la solidarité, Bruxelles, 490 p.
- Brück L., Halleux J.-M., Mérenne-Schoumaker B., Savenberg S. et Van Hecke E., 2001. *L'intervention de la puissance publique dans le contrôle de l'étalement urbain – Première partie : état de la question en Belgique*. SSTC – Leviers d'une politique de développement durable, 112 p.
- Brück L., 2002. *La périurbanisation en Belgique : comprendre le processus de l'étalement urbain*. SEGEFA - LMG, Liège, 72 p.
- Capron, C., Eggerickx T., Hermia J.-P., Oris M., Poulain M., Van der Straeten E., 2001. *Démographie, aménagement du territoire et développement durable de la société belge*. SSTC, Bruxelles, pp.21-22
- Cellule Etat de l'Environnement, 2007. *Rapport analytique sur l'état de l'environnement wallon 2006-2007*. MRW - DGRNE, Namur, 736 p.
- Charmes E., 2006. *La vie périurbaine face à la menace des gated communities*. L'Harmattan Villes et Entreprises, France, 219 p.
- Choay F., Merlin P., 2000. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Presses Universitaires de France, 902 p.
- Classen S., 2009. *Le projet Belvédère à Maastricht – Rapport Final*. Etude de cas réalisée au cours de l'année 2008-2009 du Master Complémentaire en Urbanisme et Aménagement du Territoire.
- Claval P., 1981. *La logique des villes. Essai d'urbanologie*. Paris, Litec.

- Comby J., Renard V., 1996. *Les politiques foncières*. Collection « Que sais-je », PUF, Paris, 127 p.
- CPDT, 2002 - a. *Révision des plans de secteur et mécanismes fonciers en Wallonie : objectifs, outils juridiques et mise en œuvre*. Etudes et documents, Ministère de la Région wallonne, Direction générale de l'Aménagement du territoire, du Logement et du Patrimoine, Namur, 75 p.
- CPDT, 2002 - b. *Les coûts de la désurbanisation*. Etudes et documents, Ministère de la Région wallonne, Direction générale de l'Aménagement du territoire, du Logement et du Patrimoine, Namur, 135 p.
- De Keersmaecker M.-L., 2004. *Approche des coûts de la désurbanisation du point de vue de la cohésion sociale*. CPDT - Thème 7.1 - Rapport final de la subvention 1999, CREAT et LEPUR, 57 p.
- De Keersmaecker M.-L., 2007. *Compétitivité territoriale et attractivité résidentielle: désir d'habiter et projet de territoire. Exposé de synthèse*. Territoire(s) Wallon(s), hors-série, CPDT, pp. 13-20
- Doucet P., 1985. *La politique foncière, une nécessité oubliée ?* Les Cahiers de l'Urbanisme, n°6, p65-78.
- Dubois-Taine G., Chalas Y., 1997. *La ville émergente*, Editions de l'aube, France, 282 p.
- Grelot F., 2004. *Gestion collective des inondations. Peut-on tenir compte de l'avis de la population dans la phase d'évaluation économique a priori ?* Thèse présentée pour obtenir le titre de Docteur de l'école Nationale Supérieure des Arts et des Métiers en Sciences Économiques, Ecole doctorale de l'ENSAM.
- Gouvernement wallon, 1999. *Schéma de Développement de l'Espace Régional*, Région wallonne. (Document consulté à l'adresse suivante : <http://developpement-territorial.wallonie.be/pages/Telechargements.html>)
- Gouvernement wallon, 2010. *Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Energie – CWATUPE*. (Document consulté à l'adresse suivante : <http://mrw.wallonie.be/dgatlp/dgatlp/>)
- Halleux J.-M., 1999. *Articulations entre valeur foncière et croissance spatiale de l'urbanisation : mise au point d'une méthode de collectes de données et premiers résultats*. Bulletin de la Société géographique de Liège, 36, pp. 65-80
- Halleux J.-M., 2001. *Les surcoûts de l'étalement urbain en Wallonie*. Etudes foncières, n°94, pp. 18-21
- Halleux J.-M., 2005 *Le rôle des promotions foncières et immobilières dans la production des périphéries : application à la Belgique et à ses nouveaux espaces résidentiels*, Revue Géographique de l'Est, n°3-4, pp 161-174.
- Halleux J.-M. et Lambotte J.-M., 2006. *Comment maîtriser la demande en mobilité et limiter la dépendance automobile par l'aménagement du territoire ?* Les cahiers du CEPESS, 2006/1, pp. 23-41
- Halleux J.-M., Marcinczak S., Van der Krabben E., 2010. *The adaptive efficiency of land use planning : the control of residential sprawl in the Netherlands, Belgium and Poland*. Elsevier Editorial System for Land Use Policy, 21 p. - Article soumis
- Halleux J.-M., 2008. *Mobilité relâchée et surabondance foncière : pourquoi et comment gérer l'offre de manière parcimonieuse ? Campagne-ville. Le pas de deux. Enjeux et opportunités des recompositions territoriales*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, pp. 167-176.
- Hanin Y., 2010. *Les dynamiques résidentielles comme facteur de développement territorial*. Territoire(s) wallon (s) n°4, CPDT, pp. 23-34
- Hanocq P., 2010. *Conception et aménagement des espaces publics*, Notes de cours du Master Complémentaire en Urbanisme et Aménagement du Territoire, Université de Liège, 2010, 143 p.

- Hartman T., 2008 in Masbouni A. et al., 2008. *Breda, Faire la ville durable*. Collection projet urbain, Editions le Moniteur, Tours, 144p.
- Hermia J.-P. et al., 2007. *Migrations et stratégies résidentielles de citadins en milieu périurbain : attentes et perceptions des migrants*. Territoire(s) Wallon(s) n°1, CPDT, pp. 24-36
- Kenworthy J. R., Newman P., 1996. *The land use – transport connection. An overview*. Land Use Policy, Vol. 13, n°1, pp. 1-22
- Kints C., 2008. *La rénovation énergétique et durable des logements wallons. Analyse du bâti existant et mise en évidence des typologies de logements prioritaires*. Etude réalisée pour MRW- DGTRE, Architecture et Climat, UCL, 47 p.
- Lambotte J.-M. et Halleux J.-M., 2004. *Friches d'habitat et désurbanisation en Wallonie*. Géocarrefour, Vol. 79/2, pp. 153-161
- Lambotte J.-M. et Halleux J.-M., 2008. *Reconstruire la ville sur la ville. Le recyclage et le renouvellement des espaces dégradés*. Territoire(s) wallon(s) n°2, CPDT, pp. 7-22
- Levy J., Jailliet M.-C., Sueur J.-P., 2000. *La ville en question*. Regards sur l'actualité, n° spécial 260, La documentation Française, Paris, 92 p.
- Masbouni A. et al., 2008. *Breda, Faire la ville durable*. Collection projet urbain, Editions le Moniteur, Tours, 144p.
- Marique A.-F. & de Meester T., 2010. *Suburban Areas Favoring Energy Efficiency [SAFE]*, Rapport scientifique et technique, ULg, Liège, 56 p.
- Marique A.-F. & de Meester T., 2010. *Suburban Areas Favoring Energy Efficiency [SAFE]*, Rapport scientifique et technique n°2 , ULg, Liège, 252 p.
- Marique A.-F., de Meester T., Reiter S., 2010. *Energy requirements and solar availability in suburban areas : the influence of density in an existing district*, Proceedings of the International Conference CISBAT 2011, Lausanne, 6 p.
- Martens K., 2001. « ABC-locatiebeleid faalt ». *Geografie*, n°10, p. 14-17.
- Ministère de la Région wallonne, Direction générale de l'Aménagement du territoire, du Logement et du Patrimoine, Division du Logement, 2006-2007. *Enquête sur la qualité de l'habitat en Région wallonne*. Etudes et Documents, Logement 5. Namur : Division du Logement, 248p. (Région wallonne, 2007)
- Orfeuill J.-P., 2004, *Les périurbains de Paris. De la ville dense à la métropole éclatée ? Préface*. CNRS Editions, Paris, p7-8
- Pulliat G., 2007. *Etalement urbain et action publique. L'exemple de la Seine-et-Marne*. Université de Paris 1 — UFR de Géographie Master de Géographie, 1ère année, Paris, 107 p.
- Reiter S., 2009. *La rénovation urbaine : une solution pour le développement durable des urbanisations*. Les Cahiers de l'urbanisme N°72, p23-27
- Rérat P., 2006. *Mutations urbaines, mutations démographiques, Contribution à l'explication de la déprise démographique des villes-centres*. Revue d'Economie Régionale & Urbaine N°5, Neuchâtel, 26 p.
- Rogers R. 2005, *Urban Task Force*. Linstock Communications, London, 19 p.

Schoonbrodt R., 2008. *Volontés de ville* in Lambotte J.-M. et Halleux J.-M., 2008. *Reconstruire la ville sur la ville. Le recyclage et le renouvellement des espaces dégradés*. Territoire(s) wallon(s) n°2, CPDT, pp. 7-22

Sellers J., 2004. *Urbanization and the Social Origins of National Policies Toward Sprawl. Urban Sprawl in Western Europe and the United States*, Ashgate Publishing, pp. 195-214

Strée J., 2010. *Les écoquartiers en Wallonie : étude de l'offre et approche de la demande*. Travail de fin d'études en vue de l'obtention du grade de maître en sciences géographiques à l'ULg.

Teller J., 2009. *Développement de l'entre-soi communautaire dans les espaces résidentiels périurbains*. *Déviance et Société*, Vol. 33, n°4, pp. 547-556

Valenduc C., 2004. *La fiscalité immobilière : réformer et clarifier les rôles*. Les Echos du Logement, n°2, Ministère de la Région Wallonne, DGATLP, p. 45-49.

Valenduc C., 2008. *Les incitations fiscales en faveur du logement*. Les Echos du Logement, n°2, Ministère de la Région Wallonne, DGATLP, p. 1-16.

Van Dan Berg L., Braun E., Van Der Meer J., 2000. *The Netherlands*, in ibidem, *National urban policies in the European Union*, Ashgate, Aldershot, p. 254-289

Zahavi Y., 1974. *Traveltime Budgets and Mobility in Urban Areas*. U.S. Department of transportation, Washington D.C., 67 p.

Sources web

<http://cpdt.wallonie.be>

<http://sder.wallonie.be>

<http://economie.fgov.be/fr/statistiques/chiffres/>

<http://bimby.fr>

Annexes



Questionnaire d'enquête sur la qualité du milieu bâti

Bonjour,

Je suis étudiante en 2^e master Ingénieur civil Architecte à l'université de Liège. Dans le cadre de mon travail de fin d'étude, je réalise une enquête sur la qualité du milieu bâti. Je souhaite vous soumettre un questionnaire assez bref et totalement anonyme qui ne prendra que quelques minutes de votre temps.

Je tiens également à vous préciser que les questions posées concernent votre opinion ou vos attitudes, il n'y a donc pas de bonnes ou de mauvaises réponses.

Je vous remercie d'avance pour l'attention que vous porterez à ce questionnaire et pour le temps que vous y consacrerez.

Charlotte Pierson

Dans quelle zone se situe votre lieu de résidence ? *(Veuillez cocher la case correspondante)*

- ☐ Centre ville
- ☐ Zone urbaine
- ☐ Zone périurbaine
- ☐ Zone rurale
- ☐ Autre : _____

Pouvez-vous préciser :

- le code postal : _____
- la commune : _____
- l'adresse (nom de la rue + numéro) *(facultatif – cette information est demandée dans le seul but de faciliter les analyses)* : _____

Auparavant, avez-vous déjà habité dans l'une ou plusieurs des zones suivantes : *(Veuillez cocher la/les case(s) correspondante(s))*

- ☐ Centre ville
- ☐ Zone urbaine
- ☐ Zone périurbaine
- ☐ Zone rurale
- ☐ Non
- ☐ Autre : _____

Au total, combien de véhicules motorisés dispose l'ensemble de votre ménage ? _____

Dans quel type d'habitation vivez-vous ? *(Veuillez cocher la/les case(s) correspondante(s))*

- ☐ Maison 4 façades
- ☐ Maison semi-mitoyenne (3 façades)
- ☐ Maison mitoyenne (2 façades)
- ☐ Appartement/Studio dans un immeuble
- ☐ Appartement/Studio dans une maison
- ☐ Kot
- ☐ Autre : _____

Etes-vous propriétaire ou locataire ? *(Veuillez cocher la case correspondante)*

- ☐ Propriétaire
- ☐ Locataire

Appréciez-vous le quartier dans lequel vous vivez ? *(Veuillez cocher la case correspondante)*

- ☐ Oui
- ☐ Non
- ☐ Neutre

Quels sont selon vous les atouts de votre quartier ?

Quels sont selon vous les points faibles de votre quartier ?

Selon vous, les caractéristiques citées ci-dessous sont-elles des ATOUTS pour un quartier dans lequel vous seriez prêt à habiter? (Veuillez cocher la case correspondante)

la mixité sociale au sein du quartier	☐	☐	☐	☐	☐
la mixité des générations au sein du quartier	☐	☐	☐	☐	☐
la présence d'espaces verts publics (<i>parcs, terrains de jeux,...</i>)	☐	☐	☐	☐	☐
un environnement calme (<i>cadre apaisant</i>)	☐	☐	☐	☐	☐
la présence d'espaces collectifs pour les habitants du quartier (<i>local commun pour les immondices, local à vélos, espaces de jeux pour enfants, salle de fête du quartier,...</i>)	☐	☐	☐	☐	☐
la qualité de l'aspect architectural des habitations	☐	☐	☐	☐	☐
la qualité des espaces publics (<i>trottoirs, rues, places,...</i>)	☐	☐	☐	☐	☐
quartier animé (<i>activités fréquentes</i>)	☐	☐	☐	☐	☐
la présence d'industries à proximité	☐	☐	☐	☐	☐
la qualité de l'air	☐	☐	☐	☐	☐

Les aspects suivants vous semblent-ils importants dans le choix de la localisation de votre logement ? *(Veuillez cocher la case correspondante)*

la proximité du lieu de travail	☐	☐	☐	☐	☐
la proximité des loisirs	☐	☐	☐	☐	☐
la proximité de l'école des enfants	☐	☐	☐	☐	☐
la proximité de commerces	☐	☐	☐	☐	☐
la proximité de transports en commun	☐	☐	☐	☐	☐
la fréquence élevée de transports en commun	☐	☐	☐	☐	☐
la mise en place d'infrastructures pour les modes doux (vélos, piétons)	☐	☐	☐	☐	☐
la mise en place de dispositifs de sécurité routière	☐	☐	☐	☐	☐
la présence de places de stationnement à proximité du logement, dans le quartier	☐	☐	☐	☐	☐
la possibilité de stationner devant/dans le logement (car port, garage, trottoir,...)	☐	☐	☐	☐	☐

Parmi les propositions suivantes, quels sont selon vous les critères importants dans le choix du type de logement ? (Veuillez cocher la/les case(s) correspondante(s))

- ☐ Nouvelle construction: maison 4 façades
- ☐ Nouvelle construction: maison autre (semi-mitoyenne, mitoyenne)
- ☐ Nouvelle construction: appartement dans une maison
- ☐ Nouvelle construction: appartement dans un immeuble

- ☐ Ancien logement rénové (*transformations légères et lourdes*): maison 4 façades
- ☐ Ancien logement rénové : maison autre (semi-mitoyenne, mitoyenne)
- ☐ Ancien logement rénové: appartement dans une maison
- ☐ Ancien logement rénové: appartement dans un immeuble

- ☐ Habitation de caractère (*cachet particulier, patrimoine ancien ou contemporain, maison de maître, ancienne ferme,...*): maison 4 façades
- ☐ Habitation de caractère: maison autre (semi-mitoyenne, mitoyenne)
- ☐ Habitation de caractère: appartement dans une maison
- ☐ Habitation de caractère: appartement dans un immeuble

- ☐ Logement avec rez-de-chaussée commercial: maison 4 façades
- ☐ Logement avec rez-de-chaussée commercial: maison autre (semi-mitoyenne, mitoyenne)
- ☐ Logement avec rez-de-chaussée commercial: appartement dans une maison
- ☐ Logement avec rez-de-chaussée commercial: appartement dans un immeuble

- ☐ Autre(s) : _____

Parmi les propositions suivantes, quels sont selon vous les critères importants dans le choix des espaces extérieurs d'un logement ? (Veuillez cocher la/les case(s) correspondante(s))

- ☐ Aucun espace extérieur n'est nécessaire
- ☐ Terrasse
- ☐ Jardin communautaire
- ☐ Jardin privatif
- ☐ Autre(s) : _____

Parmi les propositions suivantes, quels sont selon vous les critères importants dans le choix d'un logement au niveau des éventuelles performances environnementales du bâtiment ? (Veuillez cocher la/les case(s) correspondante(s))

- ☐ Aucune exigence
- ☐ Bonnes performances énergétiques (*faibles consommations énergétiques*)
- ☐ Utilisation d'énergie(s) renouvelable(s)
- ☐ Bonne gestion de l'eau
- ☐ Utilisation de matériaux naturels et non nocifs pour la santé
- ☐ Autre(s) : _____

Quelles sont selon vous les opérations prioritaires à effectuer dans votre quartier, en termes de rénovation ?

Parmi les propositions ci-dessous, pouvez-vous cibler les actions qui vous semblent prioritaires afin d'améliorer le cadre de vie en Wallonie : (Veuillez cocher maximum 8 cases)

☐ Rénovation du milieu bâti

- ☐ Rénovation de quartiers dégradés en milieu urbain
- ☐ Rénovation de quartiers résidentiels périurbains dégradés
- ☐ Rénovation de quartiers dégradés dans les villages

- ☐ Réhabilitation de logements existants vides au centre ville
- ☐ Réhabilitation de logements existants vides dans les quartiers résidentiels périurbains
- ☐ Réhabilitation de logements existants vides dans les villages

- ☐ Réaménagement et embellissement des espaces publics négligés au centre ville (*places, rives/quais, rues, trottoirs,...*)
- ☐ Réaménagement et embellissement des espaces publics négligés des quartiers résidentiels périurbains
- ☐ Réaménagement et embellissement des espaces publics négligés dans les centres de villages

- Création de nouveaux espaces publics verts (*parcs, potagers communautaires,...*) dans les quartiers en milieu urbain
- Création de nouveaux espaces publics verts au sein de quartiers résidentiels périurbains
- Création de nouveaux espaces publics verts dans les centres de villages

- Densification (*augmentation du nombre de logements*) des quartiers en milieu urbain
- Densification (*augmentation du nombre de logements*) des quartiers résidentiels périurbains
- Densification (*augmentation du nombre de logements*) des villages

- Implantation de commerces de proximité en milieu urbain
- Implantation de commerces de proximité au sein de quartiers résidentiels périurbains existants
- Implantation de commerces de proximité dans les centres de villages

- Création de petites entreprises (bassin d'emplois) à proximité du centre ville
- Création de petites entreprises (bassin d'emplois) à proximité de quartiers résidentiels périurbains
- Création de petites entreprises (bassin d'emplois) à proximité des centres de villages

- Implantation d'espaces culturels (*centres, cinéma, plaines de jeux, zones d'exposition,...*) en milieu urbain
- Implantation d'espaces culturels (*centres, cinéma, plaines de jeux, zones d'exposition,...*) à proximité de quartiers résidentiels périurbains
- Implantation d'espaces culturels (*centres, cinéma, plaines de jeux, zones d'exposition,...*) à proximité des centres de villages

- Renforcement des équipements (*services, éducation,...*) en milieu urbain
- Renforcement des équipements (*services, éducation,...*) à proximité de quartiers résidentiels périurbains
- Renforcement des équipements (*services, éducation,...*) dans les centres de villages

Parmi les propositions ci-dessous, pouvez-vous cibler les actions qui vous semblent prioritaires afin d'améliorer le cadre de vie en Wallonie: *(Veuillez cocher une ou plusieurs cases)*

☐ Accessibilité

- ☐ Accès à des emplacements de stationnement non payants à l'entrée de la ville (parkings relais)
- ☐ Diminution de l'importance de la voiture en ville
- ☐ Construction de parkings en suffisance dans chaque quartier
- ☐ Renforcement des infrastructures pour piétons et vélos
- ☐ Accessibilité adaptée pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR)
- ☐ Autre(s) suggestion(s) : _____

☐ Constructions de nouveaux quartiers:

- ☐ en périphérie directe de la ville (à une distance de quelques kilomètres)
- ☐ sur des friches industrielles à proximité de la ville
- ☐ à la place de quartiers dégradés à démolir
- ☐ en zone périurbaine
- ☐ en zone rurale
- ☐ Autre(s) suggestion(s) : _____

Pouvez-vous compléter les informations suivantes vous concernant :

Age : _____

Genre : ☐ Homme ☐ Femme

Niveau des études:

- ☐ Professionnelles
- ☐ Secondaires techniques
- ☐ Secondaires générales
- ☐ Supérieur non universitaire
- ☐ Supérieur universitaire
- ☐ Post universitaire
- ☐ Autre : _____

Profession: _____

Composition de votre ménage : vous vivez...

- ☐ Seul sans enfant
- ☐ Seul avec enfant(s) (nombre : _____)
- ☐ En couple sans enfant
- ☐ En couple avec enfant(s) (nombre : _____)
- ☐ Chez vos parents
- ☐ Autre : _____

Merci d'avoir pris le temps de répondre!

1. RÉPARTITION DE LA POPULATION INTERROGÉE PAR COMMUNE

Commune	Nombre de personnes interrogées
Amay	2
Andenne	1
Ans	6
Anthisnes	7
Arlon	2
Assesse	2
Awans	1
Aywaille	8
Bassenge	1
Bertrix	1
Beyne-Heusay	3
Blegny	5
Braine-l'Alleud	1
Braives	1
Bruxelles	3
Burdinne	1
Chastre	1
Chaudfontaine	18
Comblain-au-pont	2
Crisnée	2
Dison	1
Durbuy	1
Ecaussinnes	1
Eghezée	4
Engis	2
Esneux	15
Estinnes	1
Eupen	2
Ferrières	1

Commune	Nombre de personnes interrogées
Fexhe-Le-Haut-Clocher	2
Flémalle	2
Fléron	3
Floreffe	1
Gembloux	17
Gerpennes	1
Grâce-Hollogne	4
Ham-sur-Heure-Nalinnes	1
Hamoir	1
Hannut	1
Herstal	3
Herve	4
Huy	7
Ixelles	1
Jalhay	2
Jemeppe-sur-Sambre	4
Juprelle	2
La Bruyère	2
Lasne	1
Libramont-Chevigny	1
Liège	178
Lierneux	1
Lontzen	1
Malmedy	5
Manhay	1
Marche-en-Famenne	1
Martelange	1
Merbes-le-Château	1
Messancy	1

Commune	Nombre de personnes interrogées
Mons	1
Namur	22
Nandrin	5
Neupré	13
Ohey	1
Olne	3
Oupeye	4
Pepinster	3
Profondeville	1
Ramillies	2
Saint-Georges-sur-Meuse	1
Saint-Josse-ten-Noode	1
Saint-Nicolas	4
Sambreville	2
Schaerbeek	1
Seneffe	1
Seraing	19
Sombreffe	1
Somme-Leuze	1
Soumagne	2
Spa	2
Sprimont	9
Theux	1
Thimister-Clermont	1
Tinlot	1
Uccle	3
Vaux-sur-Sure	1
Verlaine	2
Verviers	3

Commune	Nombre de personnes interrogées
Villers-la-Ville	1
Villers-le-Bouillet	2
Visé	6
Waimmes	1
Walcourt	1
Wanze	3
Waremmes	1
Wasseiges	2
Wavre	2
Woluwé-Saint-Pierre	2

2. LISTE DES PROFESSIONS

Profession	Nombre	%
Agent spécialisé principal	1	0,2 %
Assistant	35	7,3 %
Assistant administratif	2	0,4 %
Assistant social	1	0,2 %
Agronome	2	0,4 %
Biologiste	6	1,3 %
Médecin	11	2,3 %
Apparitrice	2	0,4 %
Analyste Programmeur	1	0,2 %
Architecte	4	0,8 %
Architecte d'intérieur	3	0,6 %
Ingénieur Architecte	5	1,0 %
Ingénieur Civil	9	1,9 %
Artiste	2	0,4 %
Avocat	10	2,1 %
Bio-ingénieur	4	0,8 %
Cadre	6	1,3 %
Chef d'entreprise	2	0,4 %
Chef de projet	1	0,2 %
Chef de travaux	1	0,2 %
Sans emploi	3	0,6 %
Retraité	10	2,1 %
Attaché scientifique	1	0,2 %
Biochimiste	1	0,2 %
Botaniste	1	0,2 %
Chercheur	84	17,5 %
Secrétaire	19	4,0 %
Chimiste	5	1,0 %

Doctorant	29	6,0 %
Employé	47	9,8 %
Enseignant	20	4,2 %
Professeur	7	1,5 %
Fonctionnaire	5	1,0 %
Fonctionnaire UE	1	0,2 %
Géographe	2	0,4 %
Géologue	2	0,4 %
Indépendant	3	0,6 %
Informaticien	3	0,6 %
Juriste	2	0,4 %
Logopède	2	0,4 %
Pharmacien	2	0,4 %
Scientifique	2	0,4 %
Psychologue	6	1,3 %
Sociologue	2	0,4 %
Technicien	2	0,4 %
Technicien de laboratoire	8	1,7 %
Vétérinaire	10	2,1 %
Urbaniste	2	0,4 %
Physicien	1	0,2 %
Politologue	1	0,2 %
Journaliste	1	0,2 %
Didacticien	1	0,2 %
Graphiste	1	0,2 %
Géomètre	1	0,2 %
Economiste	1	0,2 %
Publiciste	1	0,2 %
Musicienne	1	0,2 %

Directeur administration	3	0,6 %
Ecrivaine	1	0,2 %
Consultant	1	0,2 %
Illustrateur	2	0,4 %
Conducteur de travaux	1	0,2 %
Criminologue	1	0,2 %
Responsable Energie	1	0,2 %
Chargée de projets CLAP!	1	0,2 %
Peintre	1	0,2 %
Ingénieur forestier	1	0,2 %
Technicienne imagerie	1	0,2 %
Sculpteur	1	0,2 %
Formateur en informatique	2	0,4 %
Educateur	1	0,2 %
Rédactrice en chef	1	0,2 %
Climatologue	1	0,2 %
Comptable	1	0,2 %
Ecologue	1	0,2 %
Responsable qualité agroalimentaire	1	0,2 %

3. TENDANCES GÉNÉRALES

3.1. Analyse du profil de la population

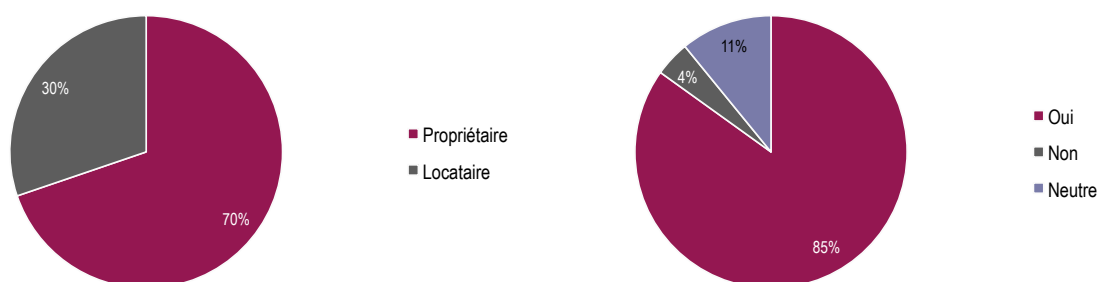


Figure A1: Statut d'occupation de la population interrogée

Figure A2: Appréciation du quartier résidentiel

3.2. Questions portant sur les critères de choix retenus lors de la recherche d'un lieu résidentiel

- QUESTIONS RELATIVES AUX ATOUTS QUE DEVRAIT COMPORTER UN QUARTIER

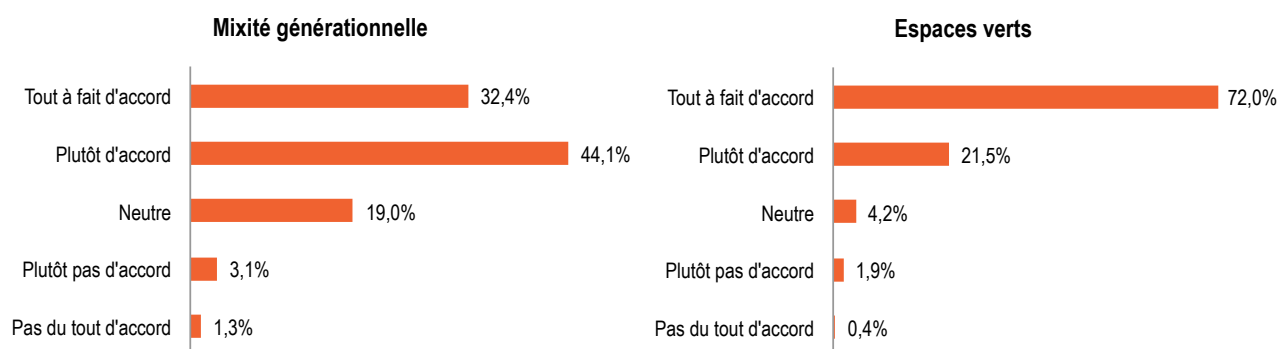


Figure A3: Réponses relatives à la mixité générationnelle (à gauche) et à la présence d'espaces verts (à droite) en pourcentage de répondants

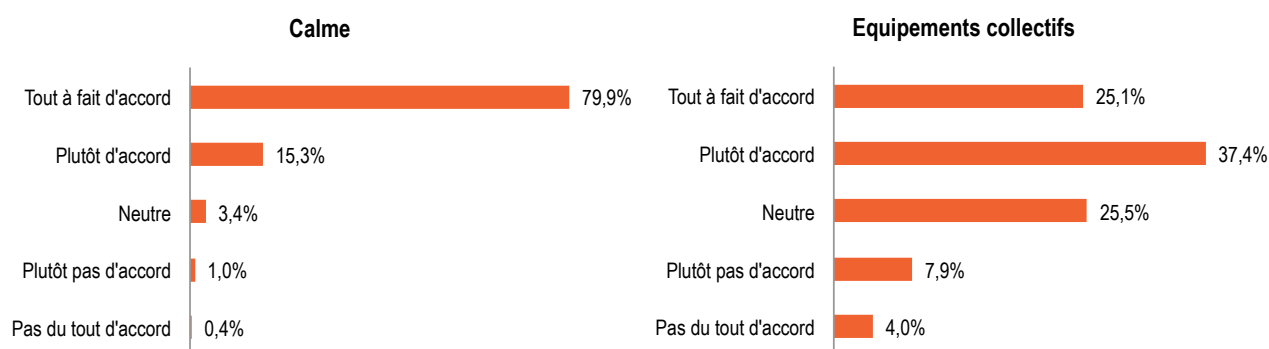


Figure A4: Réponses relatives au calme (à gauche) et à l'utilisation d'équipements collectifs (à droite) en pourcentage de répondants

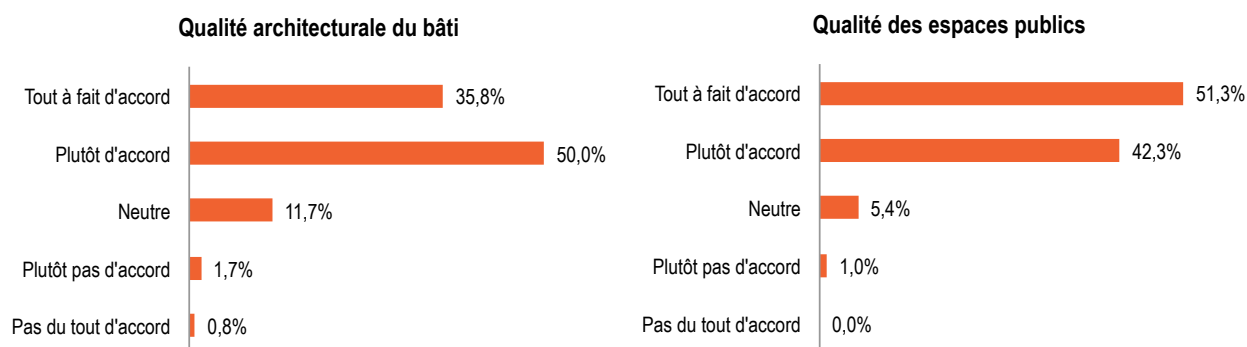


Figure A5: Réponses relatives à la qualité architecturale du bâti (à gauche) et des espaces publics (à droite) en pourcentage de répondants

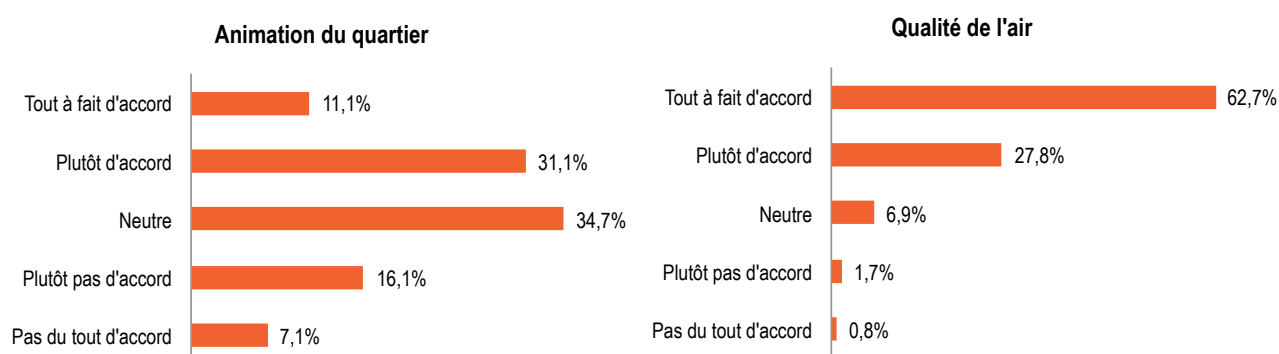


Figure A6: Réponses relatives à l'animation du quartier (à gauche) et à la qualité de l'air (à droite) en pourcentage de répondants

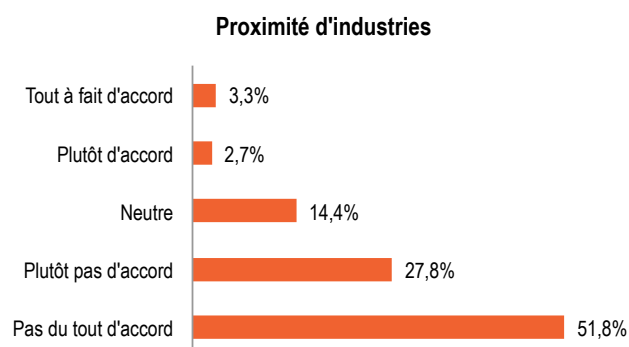


Figure A7: Réponses relatives à la présence d'industries à proximité en pourcentage de répondants

- QUESTIONS CONCERNANT LA LOCALISATION RELATIVE D'UN QUARTIER

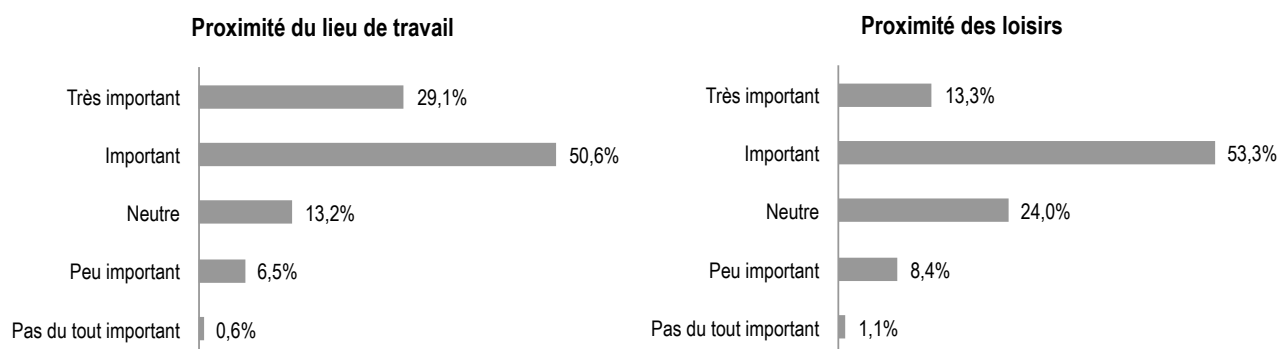


Figure A8: Réponses relatives à la proximité du lieu de travail (à gauche) et à la proximité des loisirs (à droite) en pourcentage de répondants

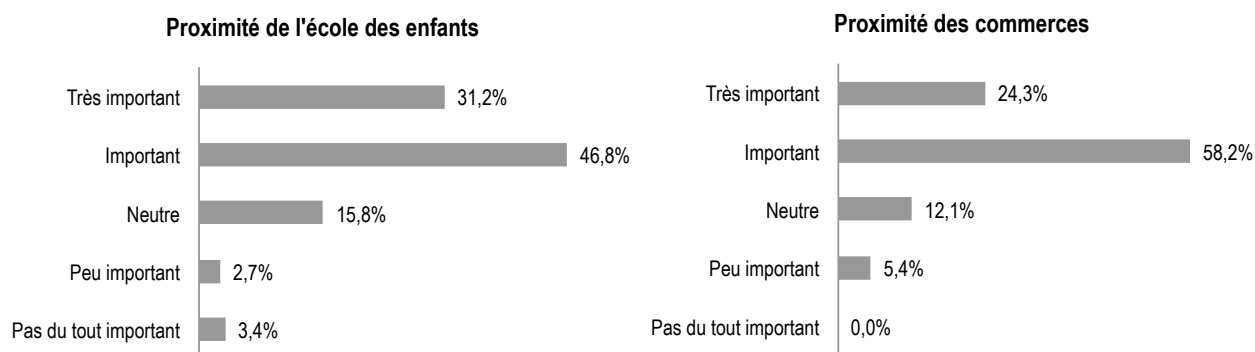


Figure A9: Réponses relatives à la proximité de l'école des enfants (à gauche) et à la proximité de commerces (à droite) en pourcentage de répondants

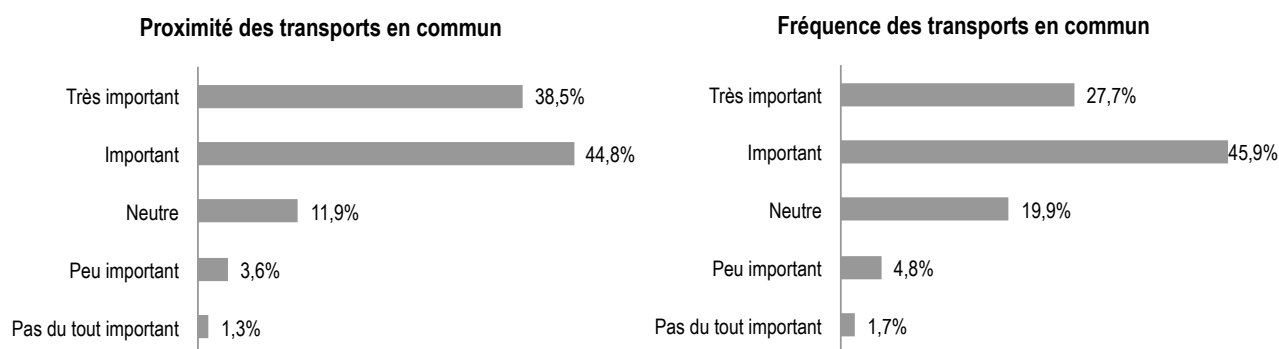


Figure A10: Réponses relatives à la proximité des transports en commun (à gauche) et à la fréquence des TC (à droite) en pourcentage de répondants

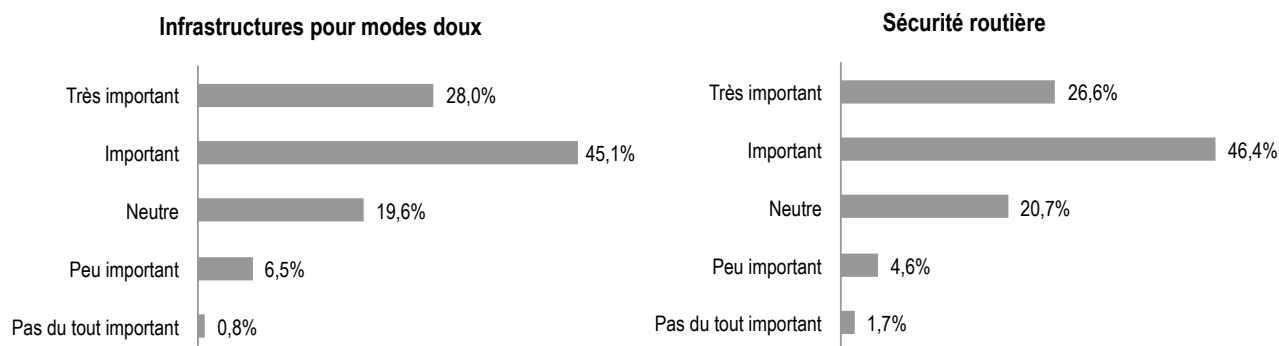


Figure A11: Réponses relatives aux infrastructures pour modes doux (à gauche) et à la sécurité routière (à droite) en pourcentage de répondants

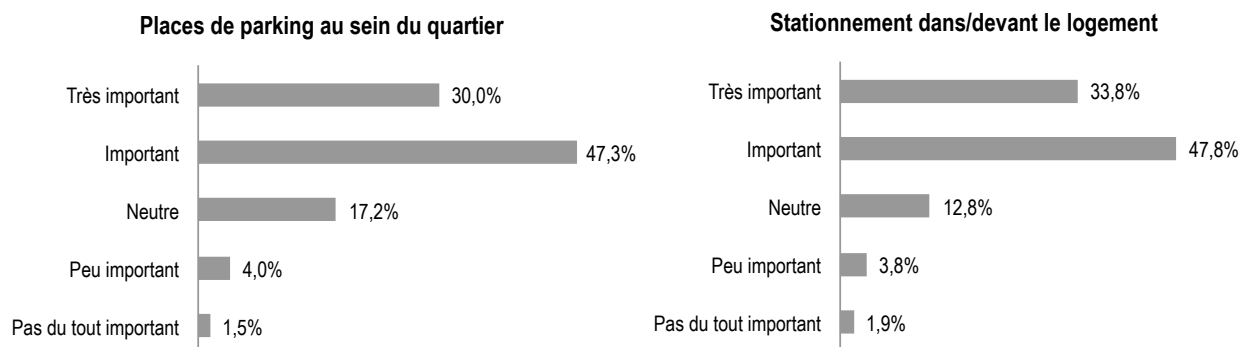


Figure A12: Réponses relatives à la présence de places de parking au sein du quartier (à gauche) et au stationnement dans ou devant le logement (à droite) en pourcentage de répondants

3.3. Questions concernant les propositions d'actions à mener en urbanisme dans l'optique d'une amélioration du cadre de vie en Wallonie

- RÉNOVATION DU MILIEU BÂTI

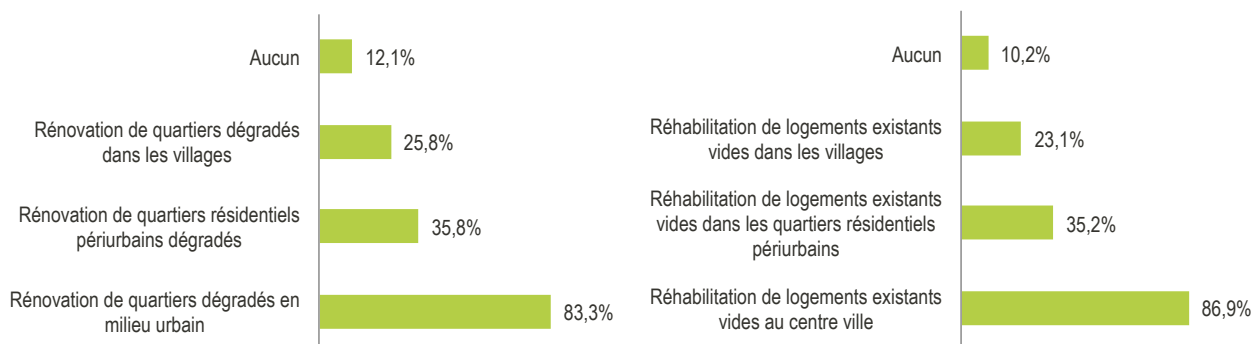


Figure A13: Réponses relatives à la rénovation de quartiers dégradés (à gauche) et à la réhabilitation de logements existants (à droite) en fonction des milieux résidentiels, en pourcentage de répondants

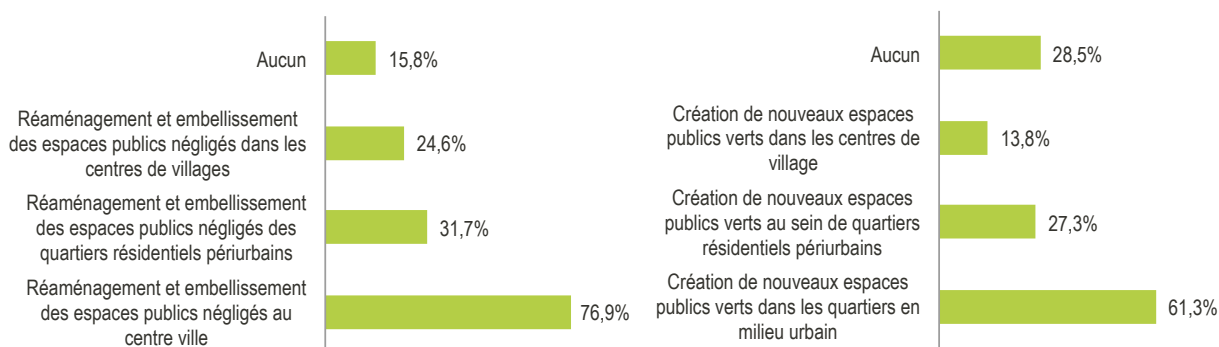


Figure A14: Réponses relatives au réaménagement des espaces publics dégradés (à gauche) et à la création de nouveaux espaces verts (à droite) en fonction des milieux résidentiels, en pourcentage de répondants

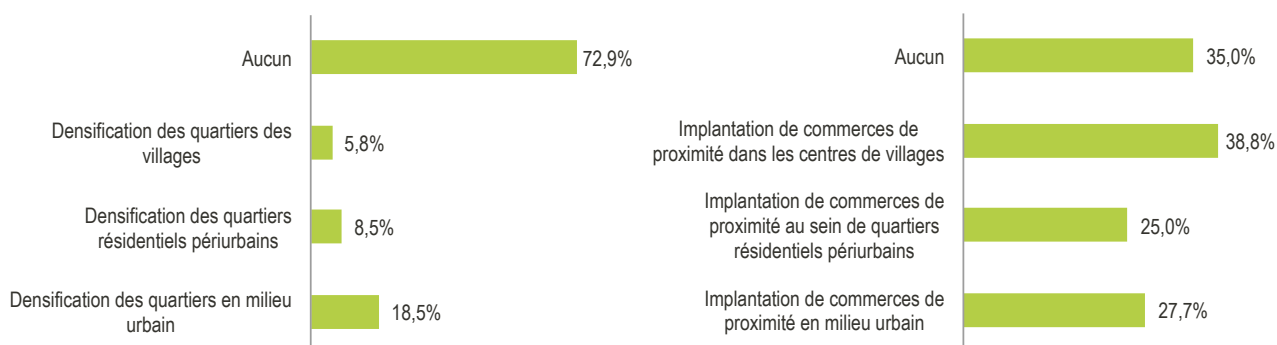


Figure A15: Réponses relatives à la densification (à gauche) et à l'implantation de commerces de proximité (à droite) en fonction des milieux résidentiels, en pourcentage de répondants

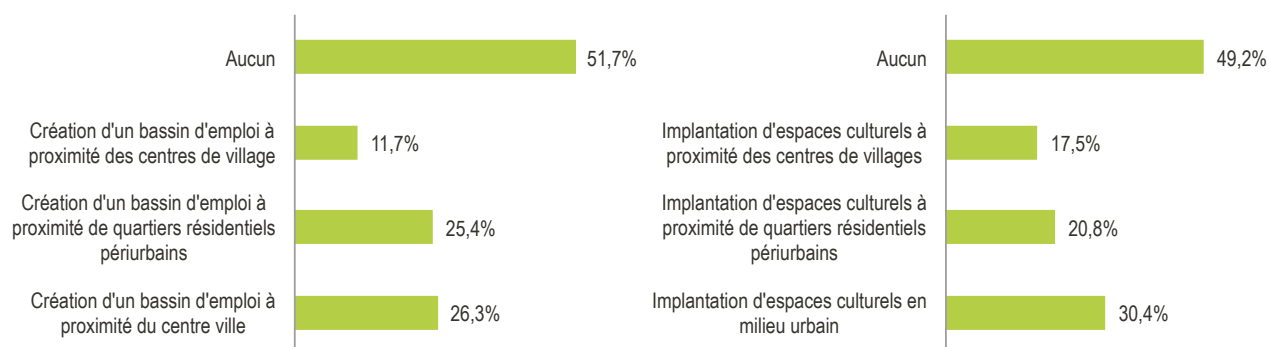


Figure A16: Réponses relatives à la création d'un bassin d'emploi (à gauche) et à l'implantation d'espaces culturels (à droite) en fonction des milieux résidentiels, en pourcentage de répondants

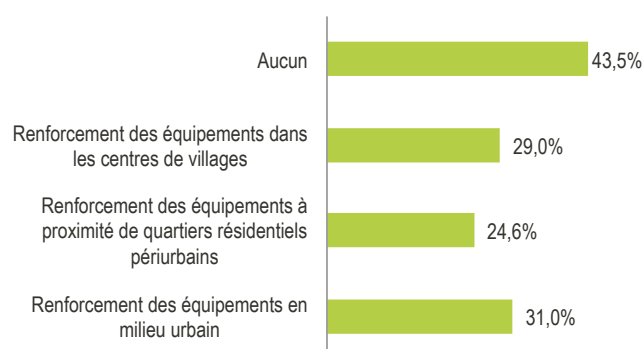


Figure A17: Réponses relatives au renforcement des équipements en fonction des milieux résidentiels, en pourcentage de répondants

3.4. Questions ouvertes

• LISTE DES ATOUTS DU QUARTIER	Nombre	%
Accessibilité du quartier	10	2,1 %
Animation du quartier	17	3,5 %
Beaucoup d'espace	20	4,2 %
Cadre agréable	27	5,6 %
Calme	248	51,7 %
Convivialité - Relations de voisinage	99	20,6 %
Déplacements possibles sans voiture	28	5,8 %
Mixité sociale/culturelle	11	2,3 %
Paysage	37	7,7 %
Présence de jardins	33	6,9 %
Propreté	9	1,9 %
Proximité du centre	174	36,3 %
Proximité des commerces	195	40,6 %
Proximité de l'école	43	9,0 %
Proximité des loisirs	28	5,8 %
Proximité du travail	34	7,1 %
Proximité d'une gare	48	10,0 %
Proximité des autoroutes	75	15,6 %
Proximité d'équipements-services	11	2,3 %
Proximité de transports en commun	107	22,3 %
Proximité pistes cyclables	11	2,3 %
Proximité de parking	13	2,7 %
Proximité d'espaces publics verts	98	20,4 %
Proximité d'espaces publics	10	2,1 %
Proximité de la nature	106	22,1 %
Qualité de l'espace bâti - Patrimoine	33	6,9 %
Sécurité	17	3,5 %
Vie associative	18	3,8 %
Vie culturelle	12	2,5 %

• LISTE DES FAIBLESSES	Nombre	%
Bruit - Nuisances sonores	86	17,9 %
Pollution de l'air	20	4,2 %
Manque de propreté	36	7,5 %
Eloigné du lieu de travail	4	0,8 %
Eloigné du centre ville	10	2,1 %
Manque d'espaces verts	26	5,4 %
Manque de commerces de proximité	38	7,9 %
Manque de transports en commun	36	7,5 %
Manque d'infrastructures pour modes doux	13	2,7 %
Manque de services urbains et communaux	30	6,3 %
Manque de parking	35	7,3 %
Nécessité d'avoir une voiture	29	6,0 %
Sentiment d'insécurité (délinquance, mauvaise fréquentation, drogue)	38	7,9 %
Vandalisme, incivilités	21	4,4 %
Dégradations des routes	21	4,4 %
Dégradations du bâti	15	3,1 %
Trafic dense	75	15,6 %
Vitesse excessive	11	2,3 %
Mauvaises relations de voisinage	28	5,8 %
Manque de vie dans le quartier	12	2,5 %
Forte densité de population	3	0,6 %
Excès de mixité sociale/culturelle	10	2,1 %
Vieillesse de la population	3	0,6 %
Paupérisation	4	0,8 %
Présence d'industries dans le paysage	8	1,7 %
Urbanisation proliférante, déstructuration	19	4,0 %
Prix élevé du foncier et de l'immobilier	4	0,8 %
Aucun	78	16,3 %

4. ANALYSES CROISÉES

4.1. Analyse par zone de résidence

• STATUT D'OCCUPATION

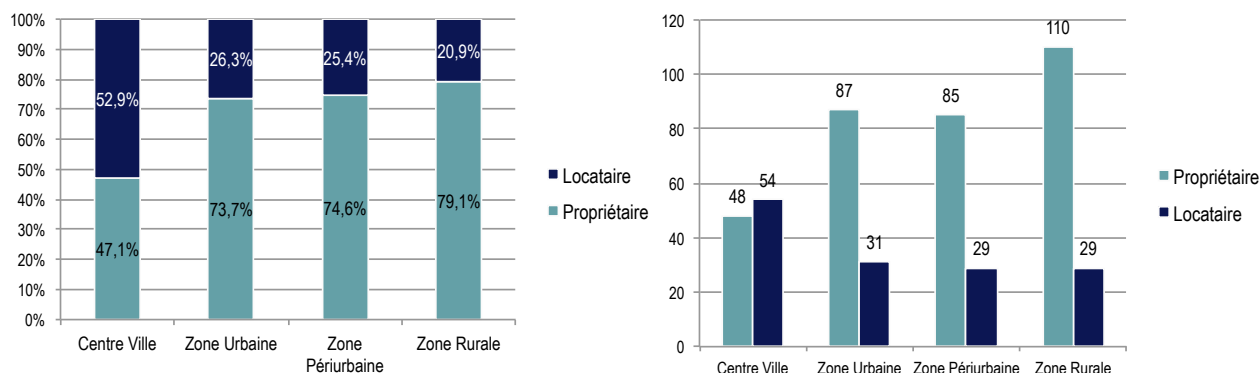


Figure A18: Statut d'occupation en fonction des zones de résidence

4.1.1. Questions portant sur les critères de choix retenus lors de la recherche d'un lieu résidentiel

• QUESTIONS RELATIVES AUX ATOUTS QUE DEVRAIT COMPORTER UN QUARTIER

Mixité sociale

Le graphique (figure A19, à gauche) montre pour chaque milieu des tendances qui correspondent aux résultats globaux, c'est-à-dire une majorité de réponses «Neutre» et «Plutôt d'accord». Cependant, nous pouvons clairement voir que le taux de neutralité est beaucoup plus élevé en zone rurale.

Mixité générationnelle

Dans chaque milieu, la population est favorable à la diversité des générations, avec la réponse «Plutôt d'accord», suivie de «Tout à fait d'accord», excepté au centre ville, où la proportion d'individus neutres face à la question est plus importante (26,5%)

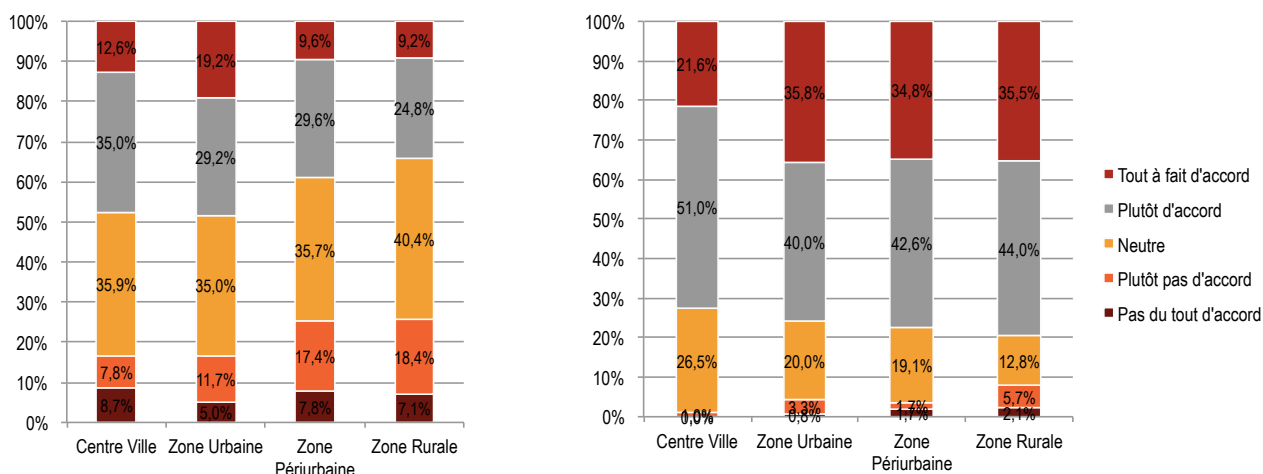


Figure A19: Réponses relatives à la mixité sociale (à gauche) et générationnelle (à droite) en fonction des zones de résidence

Espaces publics verts

Idem tendances générales, demande légèrement plus importante en milieu urbain

Environnement calme

A l'instar des tendances générales, plus de 95% de la population résidant ailleurs qu'au centre ville considèrent le calme comme un atout. Au centre ville, il y a une très légère différence puisque l'environnement calme reçoit l'accord d'environ 85% des individus.

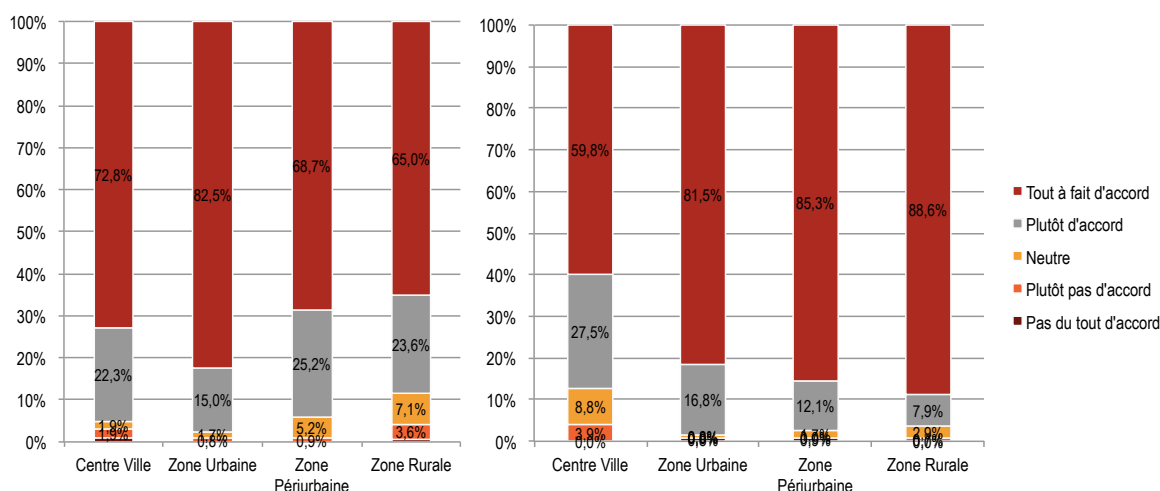


Figure A20: Réponses relatives aux espaces publics verts (à gauche) et au calme (à droite) en fonction des zones de résidence

Collectif

Une catégorie se démarque par rapport aux autres: il s'agit du milieu périurbain. En effet, à peine 50% des individus sondés considèrent la mise en place d'espaces communautaires comme un atout, et 35% sont neutres. En ville, cet élément reçoit par contre l'accord de plus de 70% des personnes. Malgré le faible pourcentage favorable de la population périurbaine, c'est en réalité en zone rurale qu'il y a le plus de personnes véritablement opposées aux systèmes collectifs (13%).

Archi

La considération portée à la qualité architecturale des bâtiments atteint presque les 90% en milieu urbain et au centre ville, et dépasse les 80% en zone rurale et périurbaine. Cet élément apparaît donc comme un atout aux yeux de la majorité de la population.

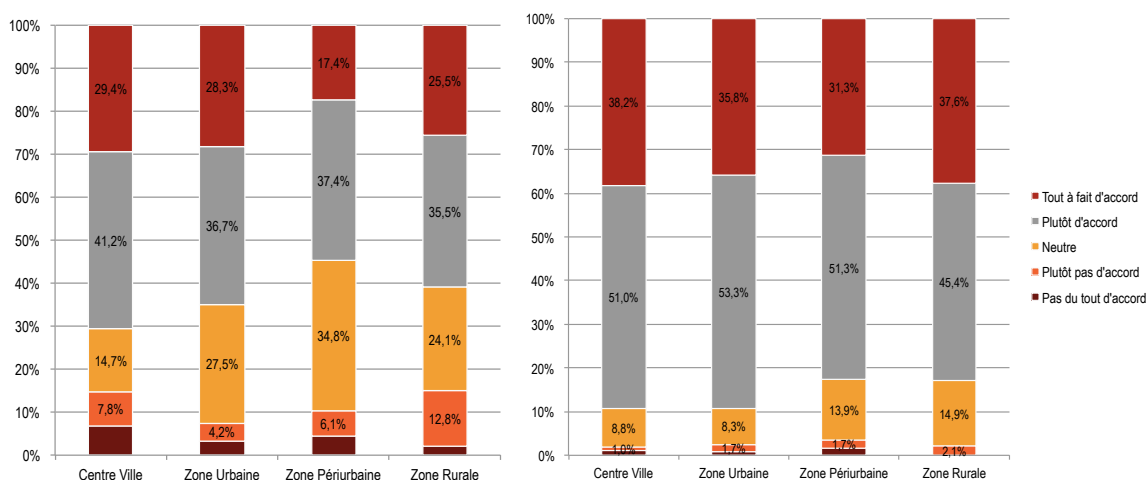


Figure A21: Réponses relatives aux équipements collectifs (à gauche) et à la qualité architecturale du bâti (à droite) en fonction des zones de résidence

Espaces publics

L'importance de la qualité des aménagements de l'espace public reçoit l'accord des plus de 90% des personnes habitant les centres villes, les zones urbaines et les zones périurbaines. En ce qui concerne la campagne, le taux de réponses favorables est également proche des 90%. La seule différence que l'on peut observer est la proportion de «Tout à fait d'accord» qui est légèrement plus importante (entre 10 et 15%) dans les centres et en milieu urbain.

Ainsi, lors de projets de construction de lotissements périphériques il serait intéressant d'accorder de l'importance aux espaces publics articulant les logements.

Quartier animé

L'animation d'un quartier et les activités s'y déroulant sont considérées comme un atout par seulement 40% de la population résidant en zone urbaine, en zone périurbaine et en zone rurale. Au centre ville, ce taux augmente à un peu plus de 50%. Ce n'est donc pas un élément attractif, et nous pouvons remarquer que 20% des populations périurbaines et rurales y sont opposés.

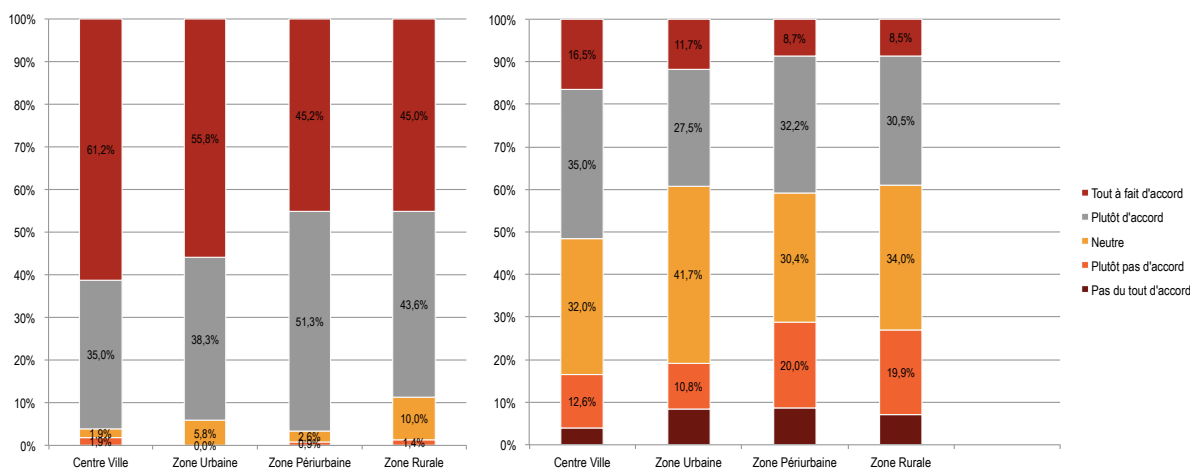


Figure A22: Réponses relatives à la qualité des espaces publics (à gauche) et au calme (à droite) en fonction des zones de résidence

Qualité de l'air

Cet atout reçoit l'accord de plus de 90% des populations urbaines, périurbaines et rurales, et de plus de 80% des individus résidant au centre ville. Ces derniers sont bien sûr soumis à une pollution plus dense, et semblent dès lors avoir un seuil de tolérance un peu plus élevé.

Présence d'industries

Cet élément rencontre une forte opposition de la part de tous les milieux, et de manière encore plus prononcée au centre ville et à la campagne.

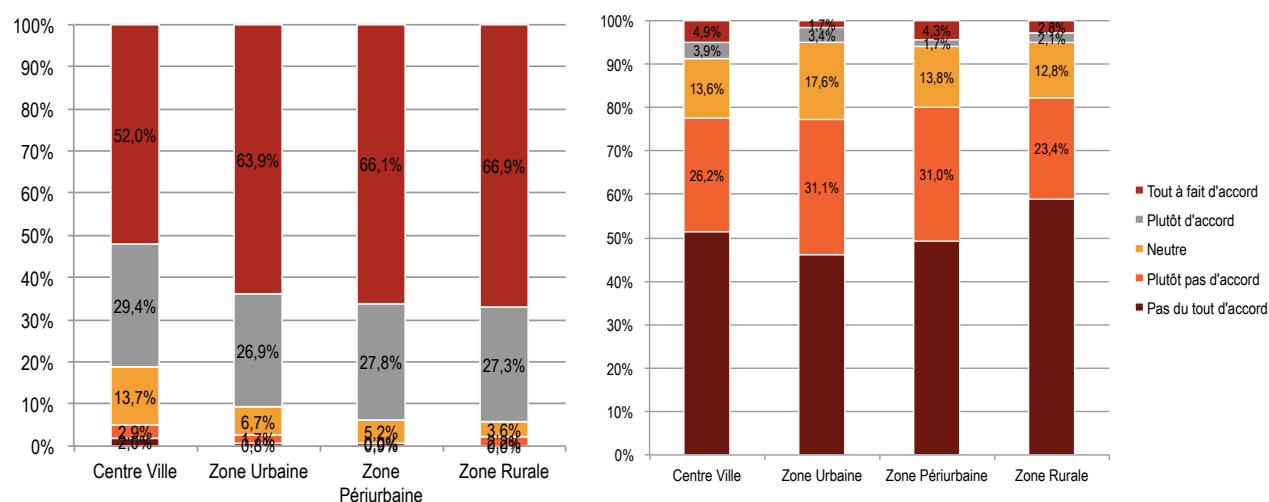


Figure A23: Réponses relatives à la qualité de l'air (à gauche) et à la proximité d'industries (à droite) en fonction des zones de résidence

Voici 4 graphiques récapitulatifs des réponses relatives à chaque atout, en fonction des 4 zones résidentielles.

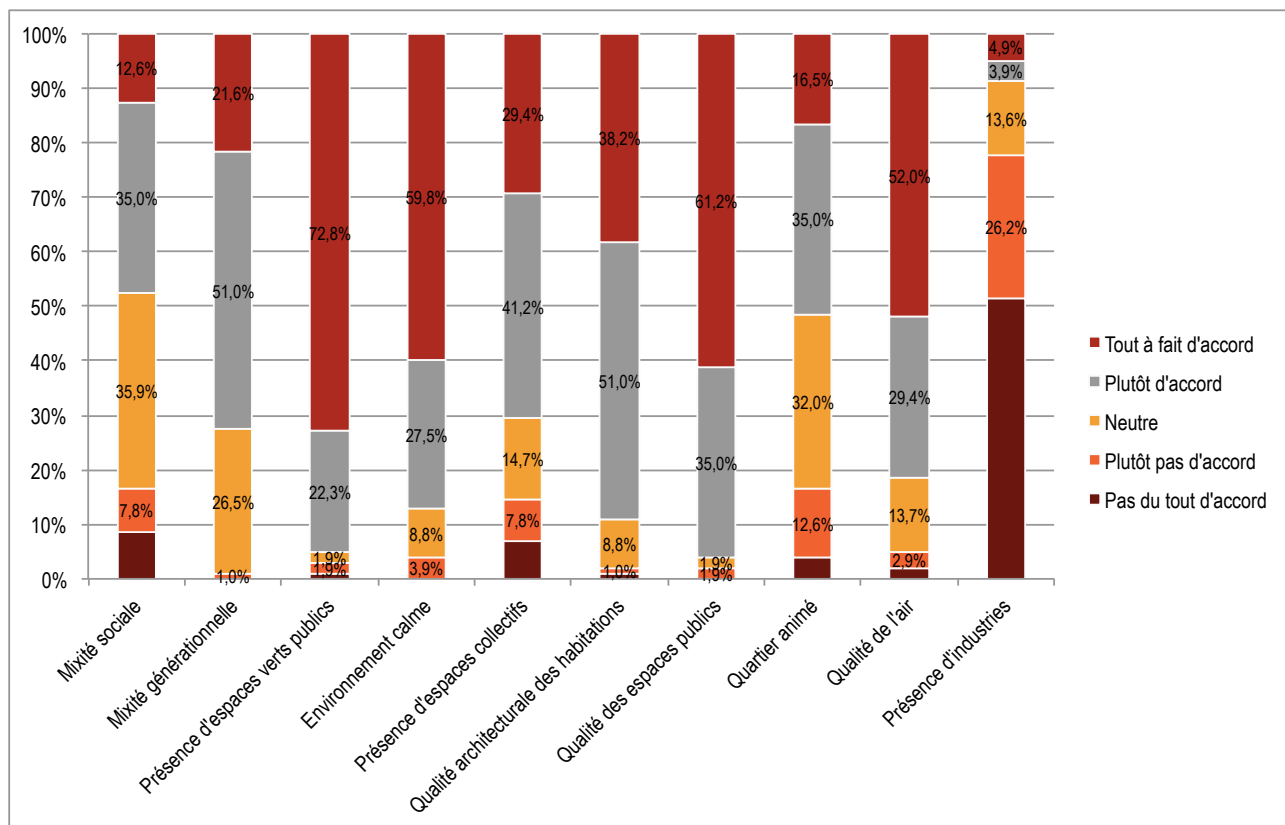


Figure A24: Comparaison entre atouts par zone résidentielle: résultats pour le Centre ville

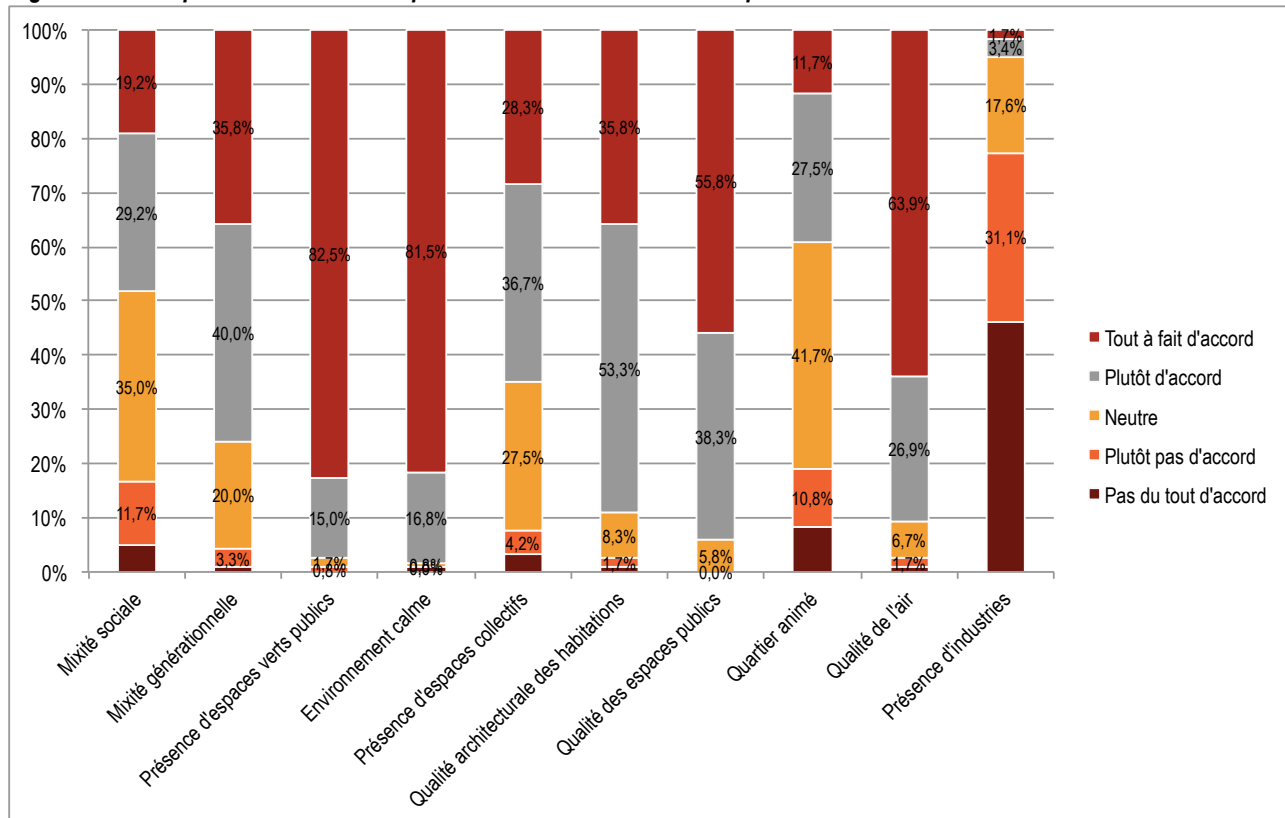


Figure A25: Comparaison entre atouts par zone résidentielle: résultats pour la Zone urbaine

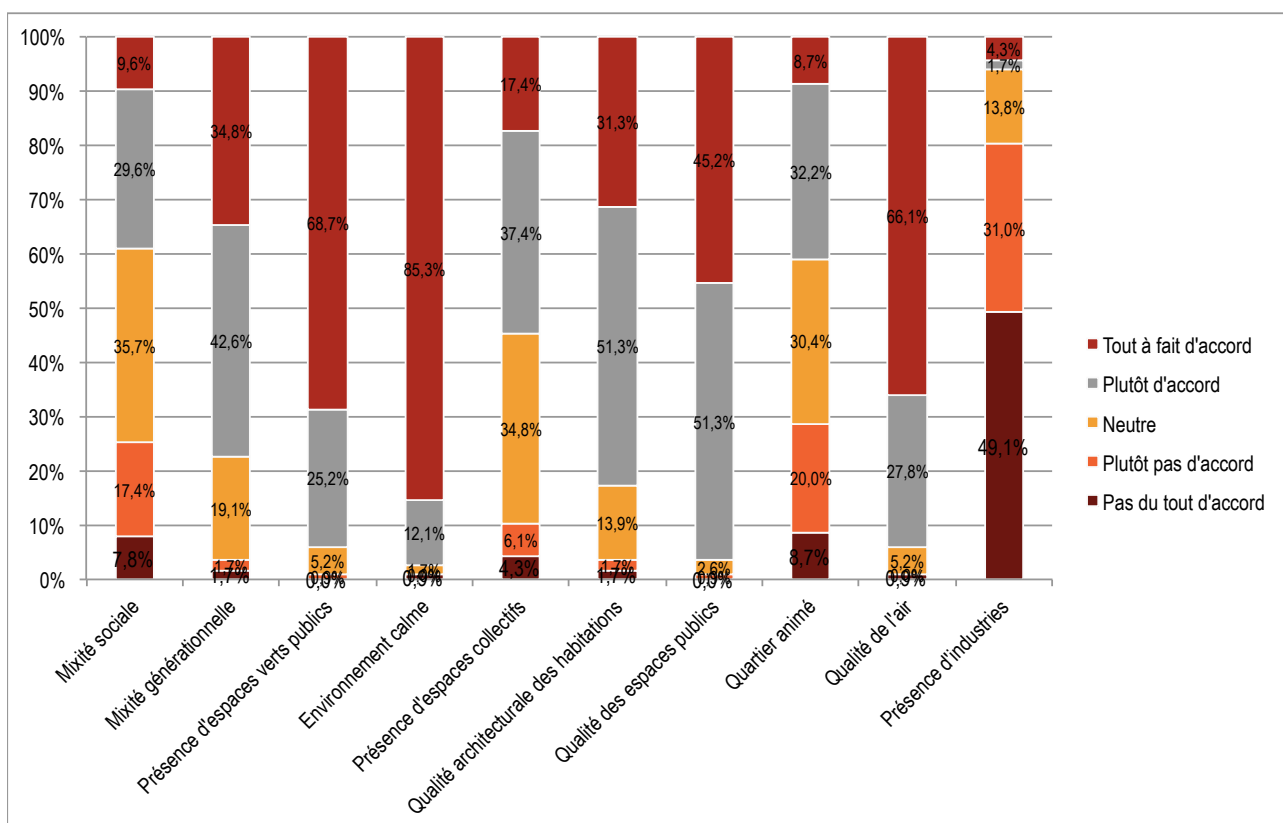


Figure A26: Comparaison entre atouts par zone résidentielle: résultats pour la Zone périurbaine

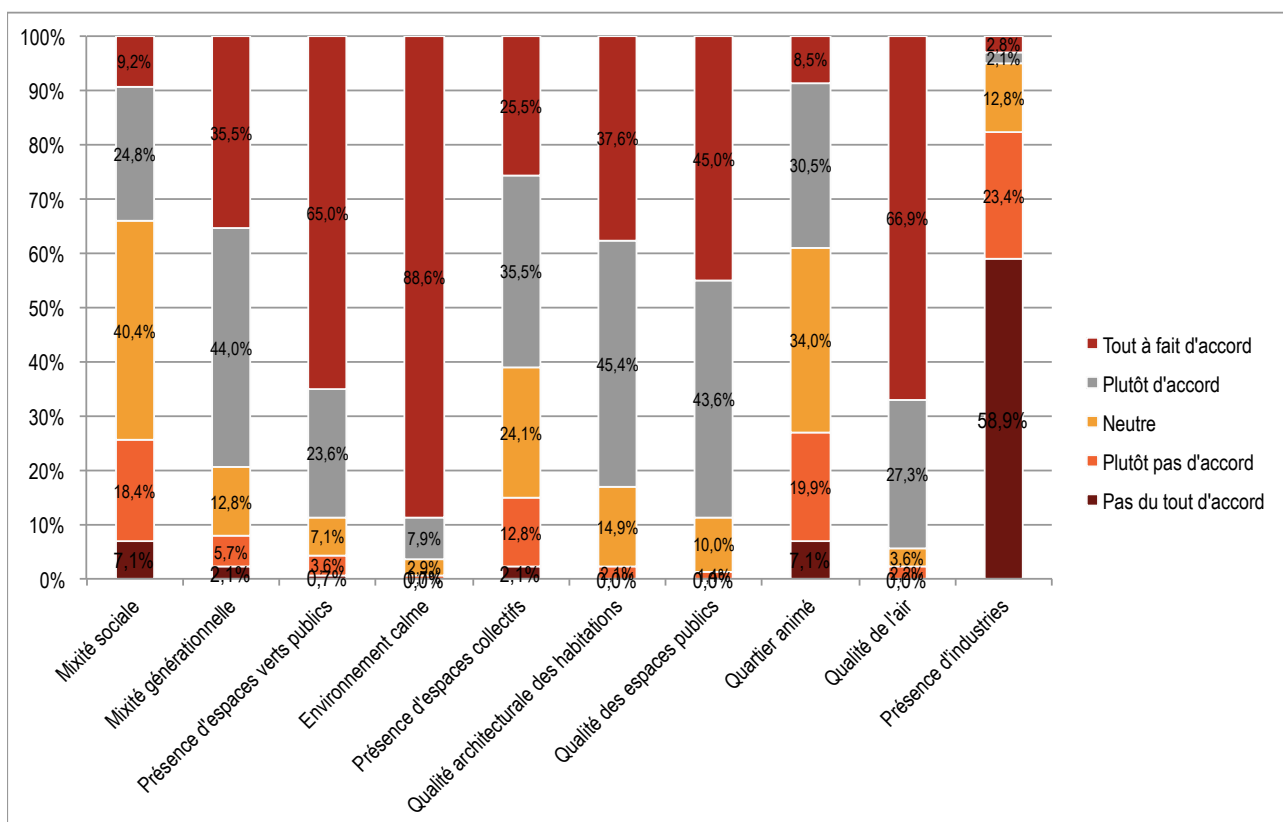


Figure A27: Comparaison entre atouts par zone résidentielle: résultats pour la Zone rurale

• QUESTIONS CONCERNANT LA LOCALISATION RELATIVE D'UN QUARTIER

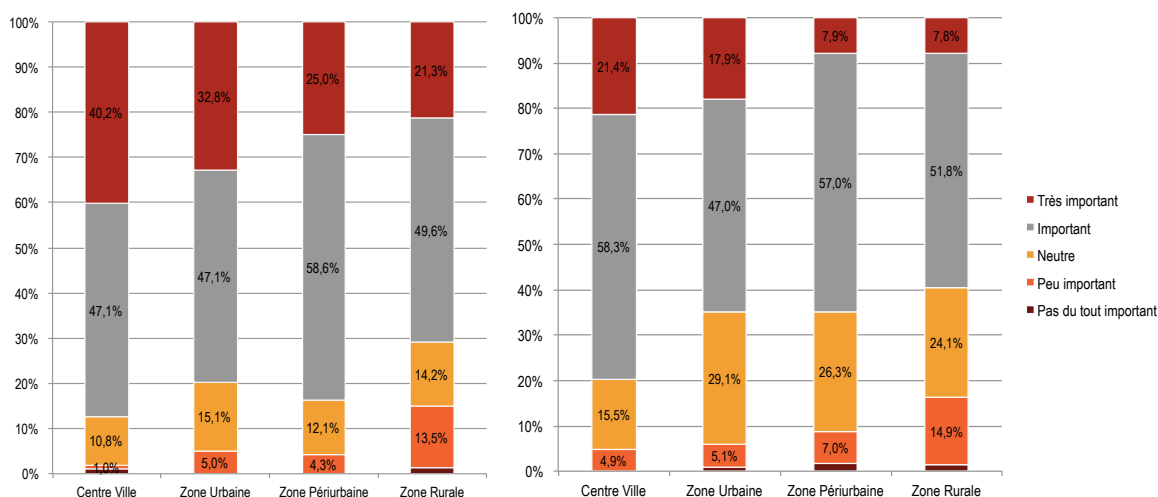


Figure A28: Réponses relatives à la proximité du lieu de travail (à gauche) et des loisirs (à droite) en fonction des zones de résidence

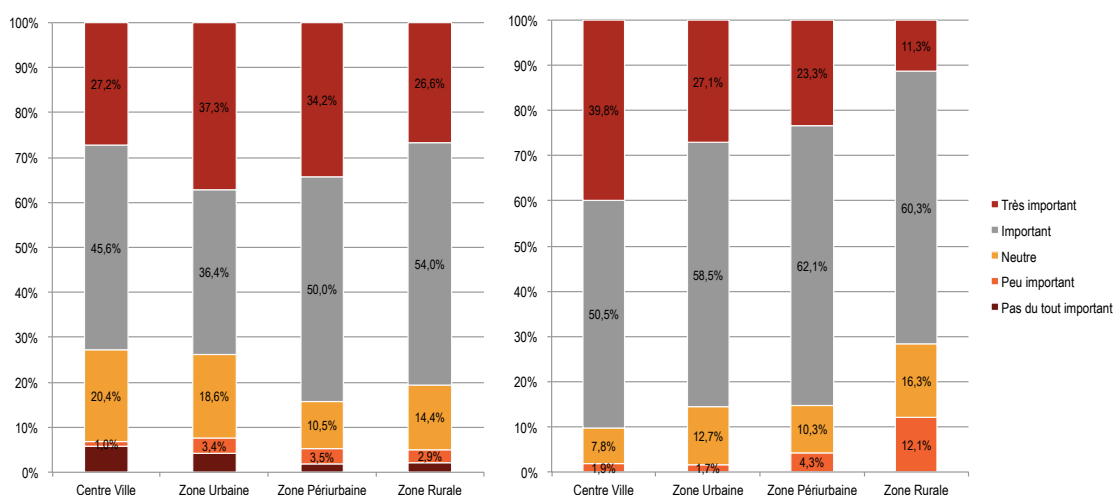


Figure A29: Réponses relatives à la proximité de l'école des enfants (à gauche) et des commerces (à droite) en fonction des zones de résidence

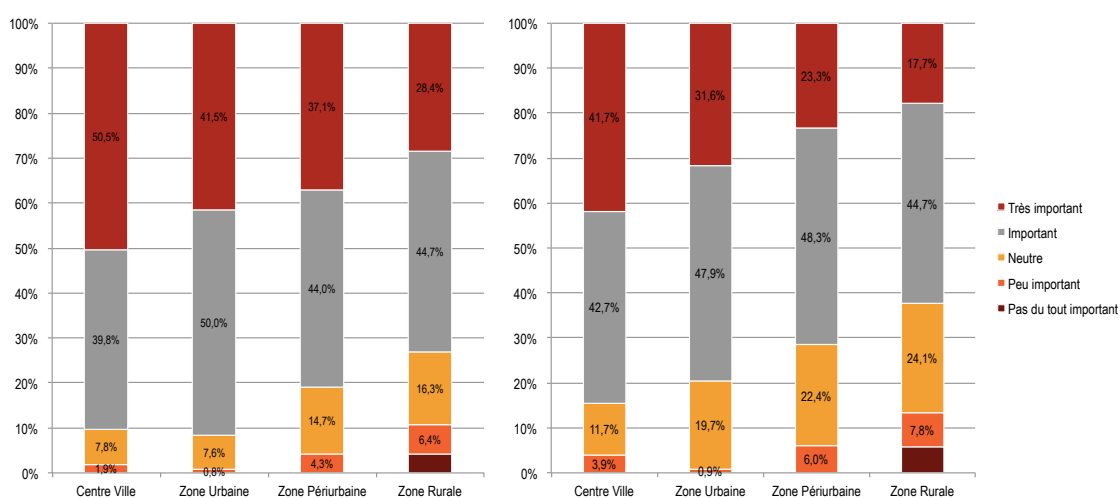


Figure A30: Réponses relatives à la proximité des transports en commun (à gauche) et de la fréquence des TC (à droite) en fonction des zones de résidence

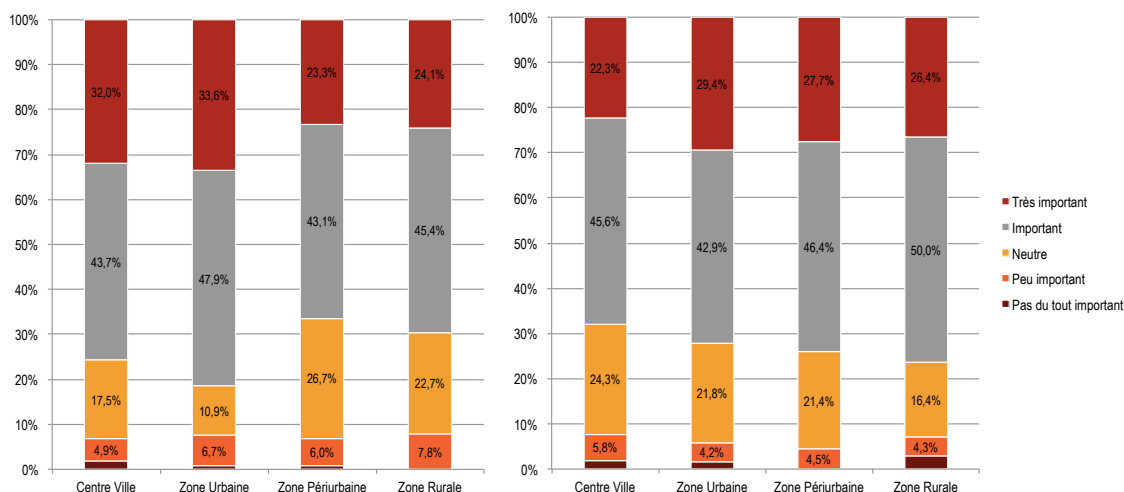


Figure A31: Réponses relatives à la mise en place d'infrastructures pour modes doux (à gauche) et de dispositifs pour la sécurité routière (à droite) en fonction des zones de résidence

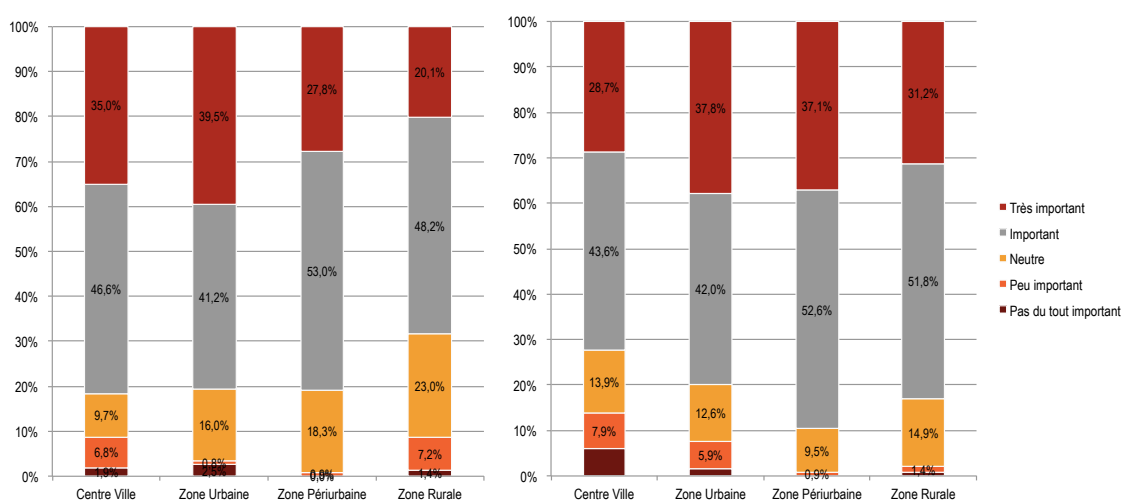


Figure A32: Réponses relatives à la possibilité de stationner dans le quartier (à gauche) ou devant le logement (à droite) en fonction des zones de résidence

Voici 4 graphiques récapitulatifs des réponses relatives à la localisation d'un quartier, en fonction des 4 zones résidentielles.

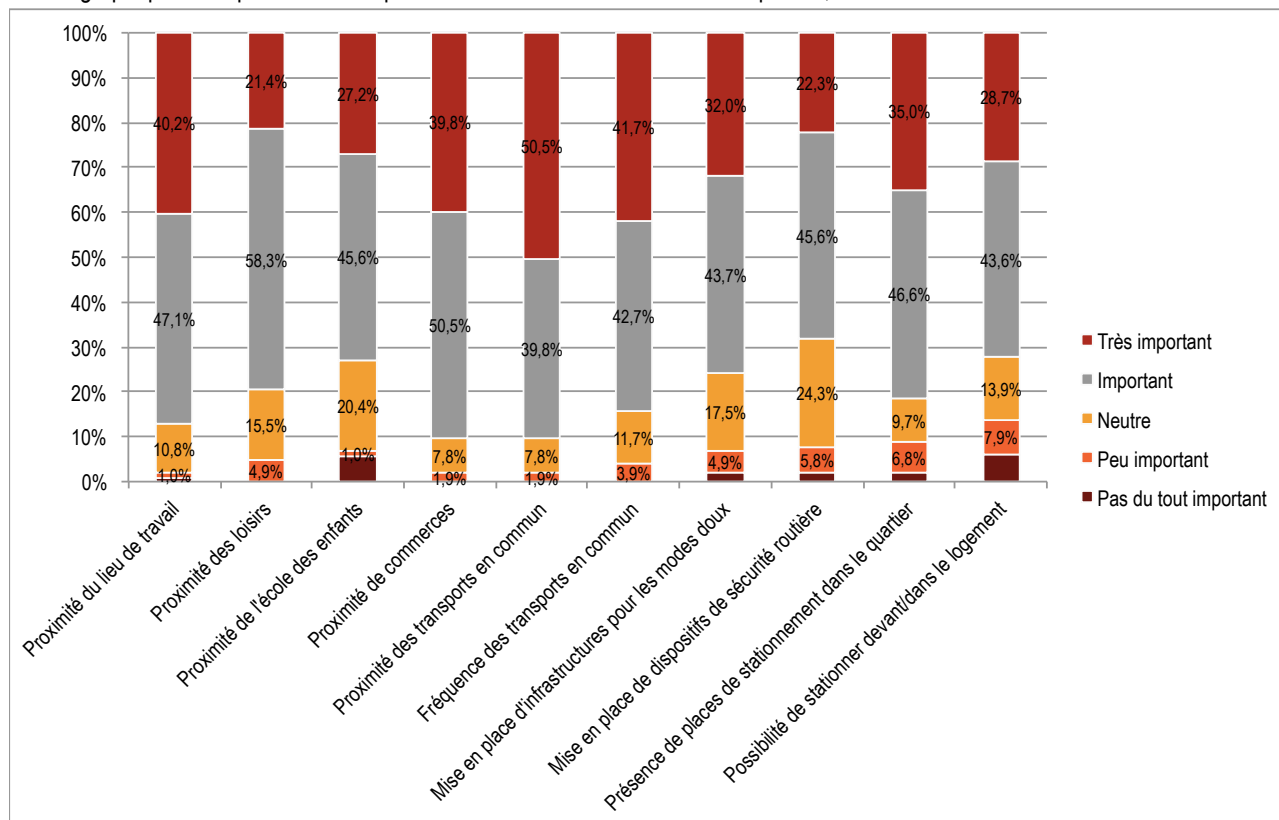


Figure A33: Comparaison entre éléments de localisation: résultats pour le Centre ville

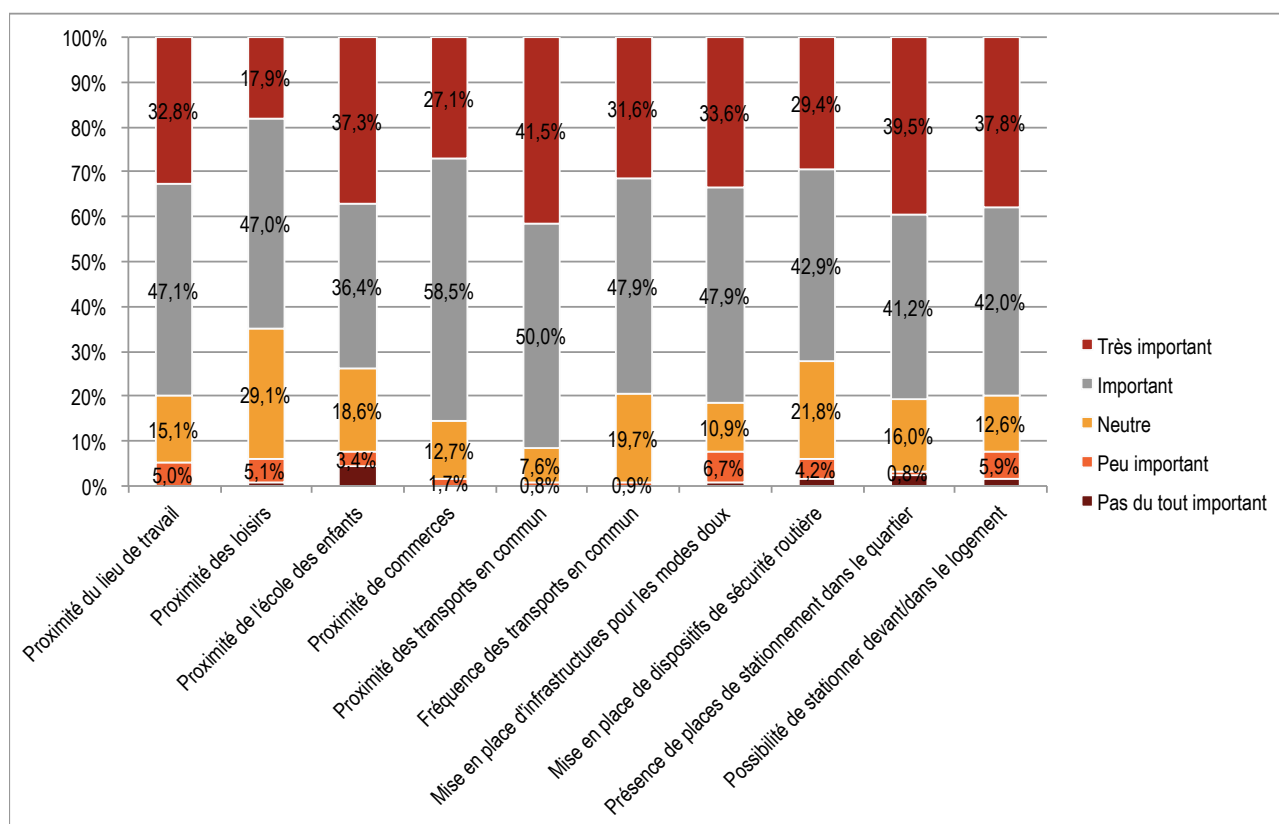


Figure A34: Comparaison entre éléments de localisation: résultats pour la Zone urbaine

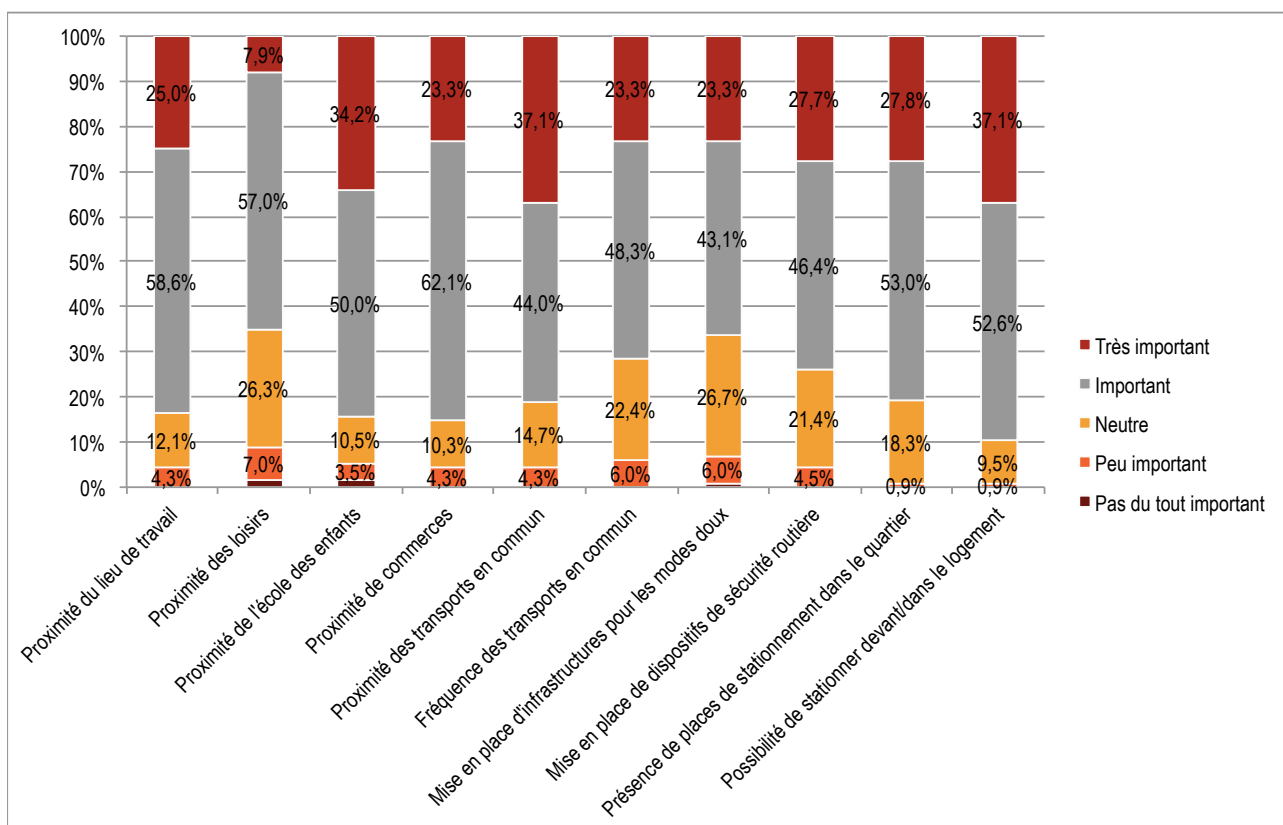


Figure A35: Comparaison entre éléments de localisation: résultats pour la Zone périurbaine

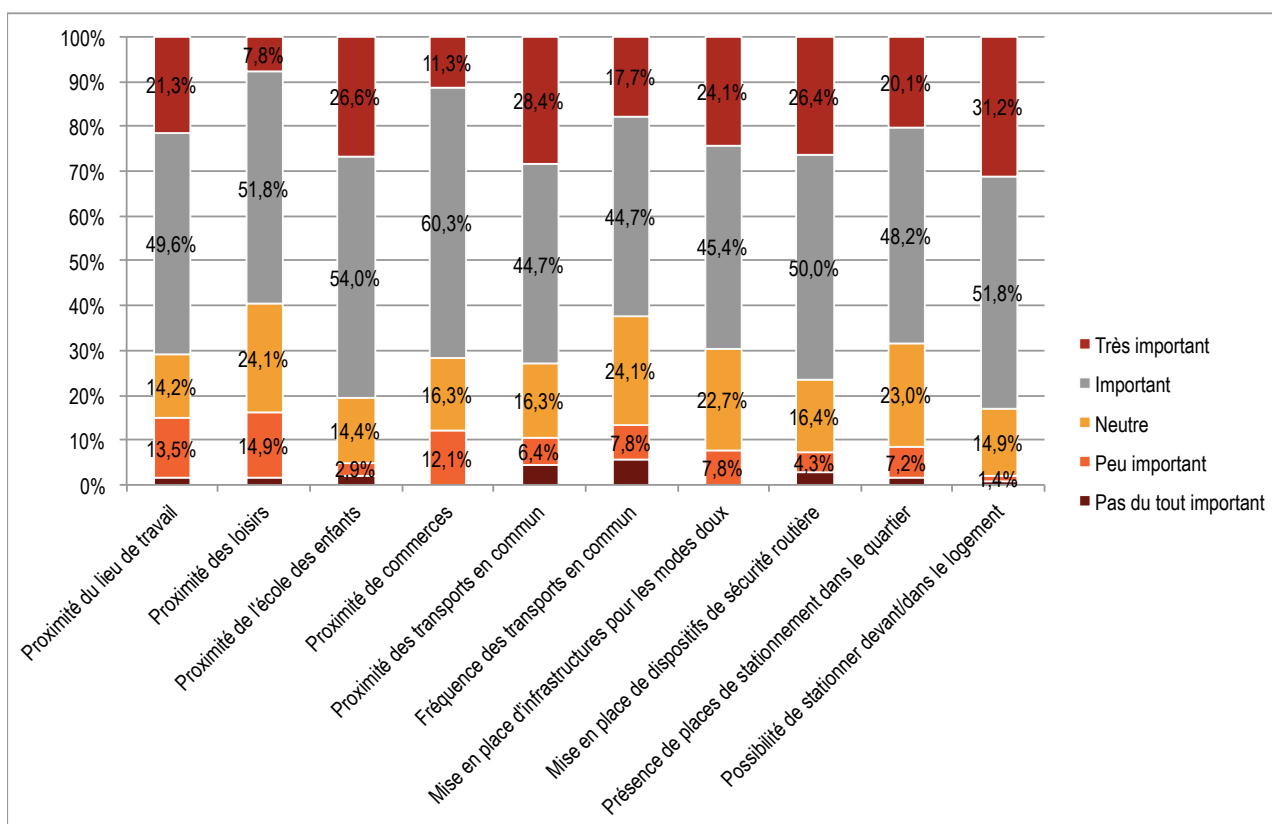


Figure A36: Comparaison entre éléments de localisation: résultats pour la Zone rurale

4.1.2. Questions concernant les propositions d'actions à mener en urbanisme dans l'optique d'une amélioration du cadre de vie en Wallonie

- QUESTIONS CONCERNANT LES OPÉRATIONS À EFFECTUER POUR AMÉLIORER LE CADRE DE VIE.



Figure A37: Réponses relatives à la rénovation de quartiers dégradés en fonction des milieux résidentiels

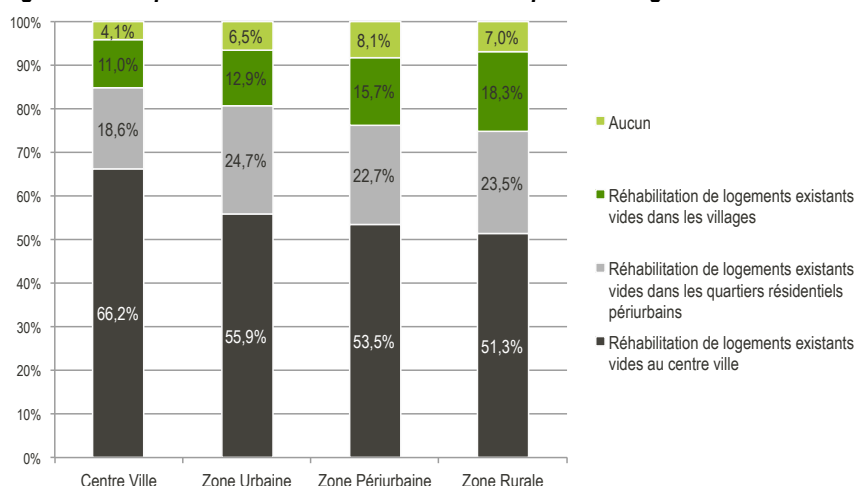


Figure A38: Réponses relatives à la réhabilitation de logements en fonction des milieux résidentiels

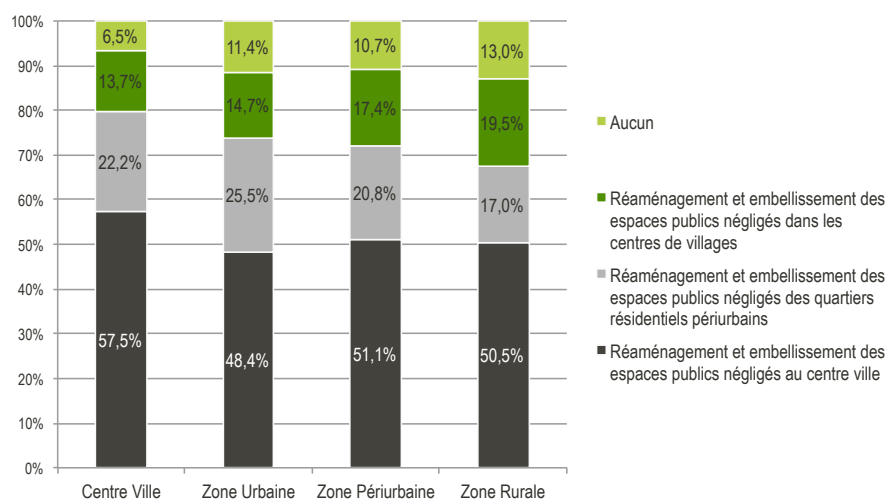


Figure A39: Réponses relatives au réaménagement d'espaces publics dégradés en fonction des milieux résidentiels

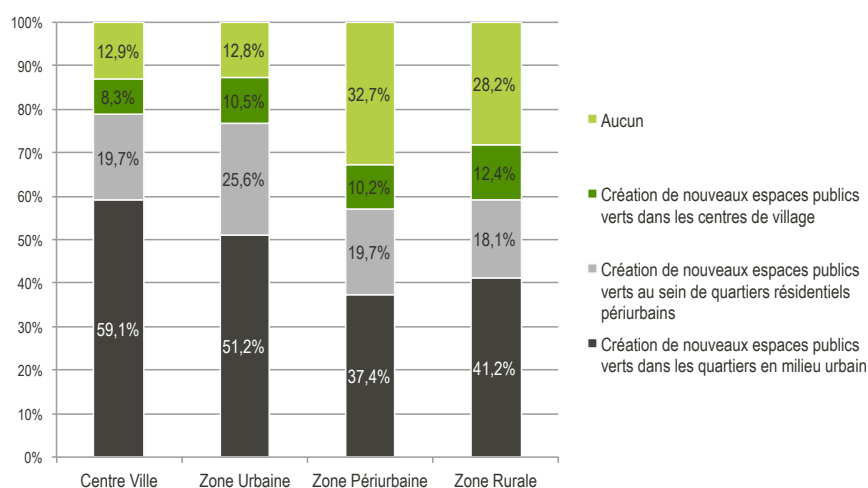


Figure A40: Réponses relatives à la création d'espaces verts en fonction des milieux résidentiels

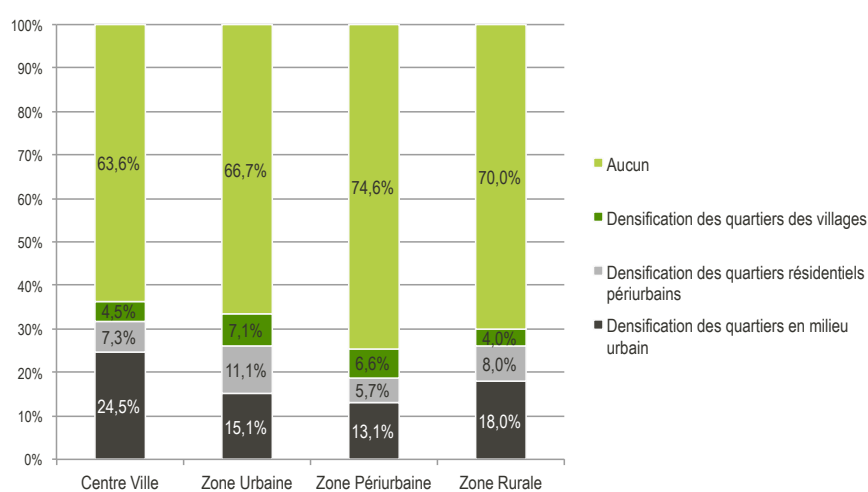


Figure A41: Réponses relatives à la densification en fonction des milieux résidentiels

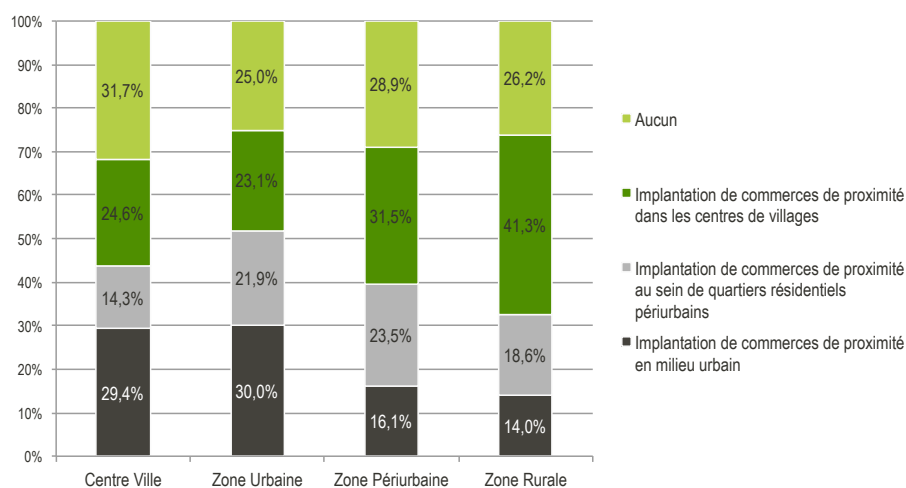


Figure A42: Réponses relatives à l'implantation de commerces en fonction des milieux résidentiels

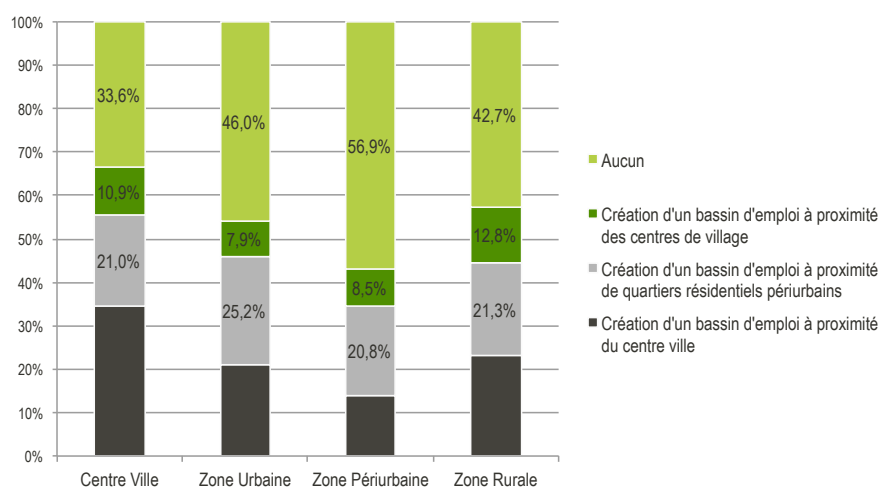


Figure A43: Réponses relatives à la création d'un bassin d'emploi en fonction des milieux résidentiels

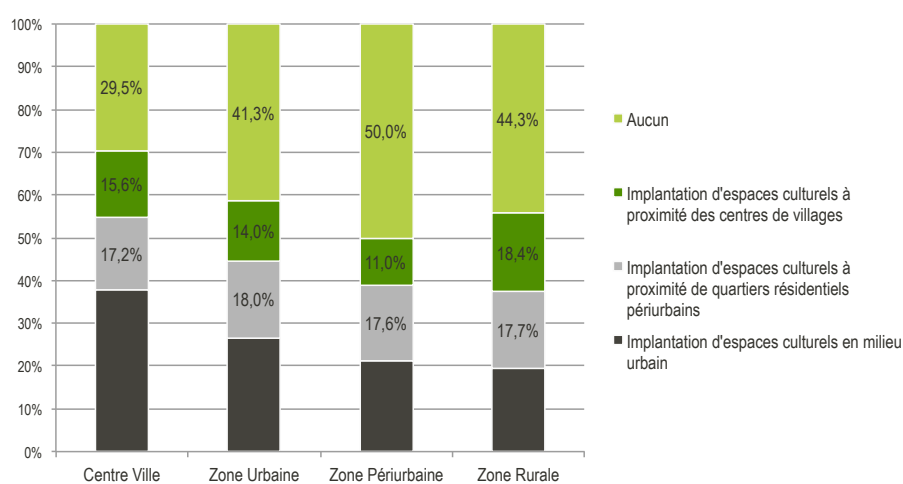


Figure A44: Réponses relatives à l'implantation d'espaces culturels en fonction des milieux résidentiels

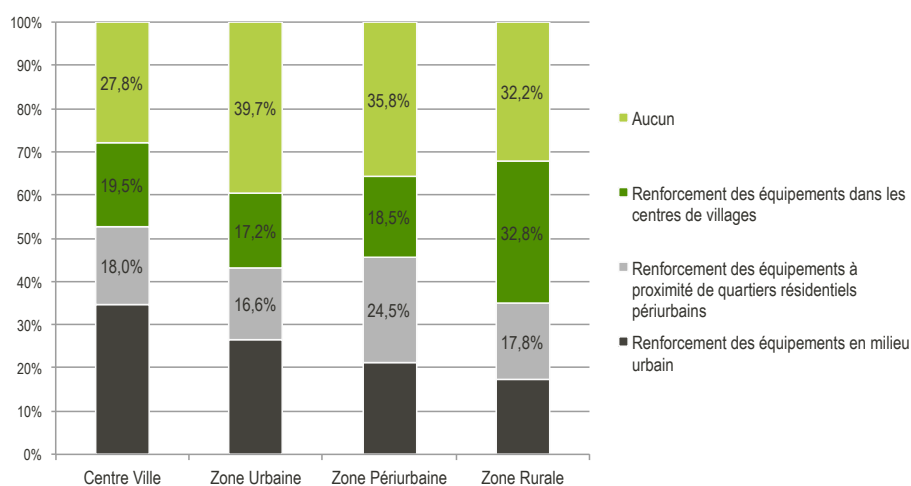


Figure A45: Réponses relatives au renforcement des équipements en fonction des milieux résidentiels

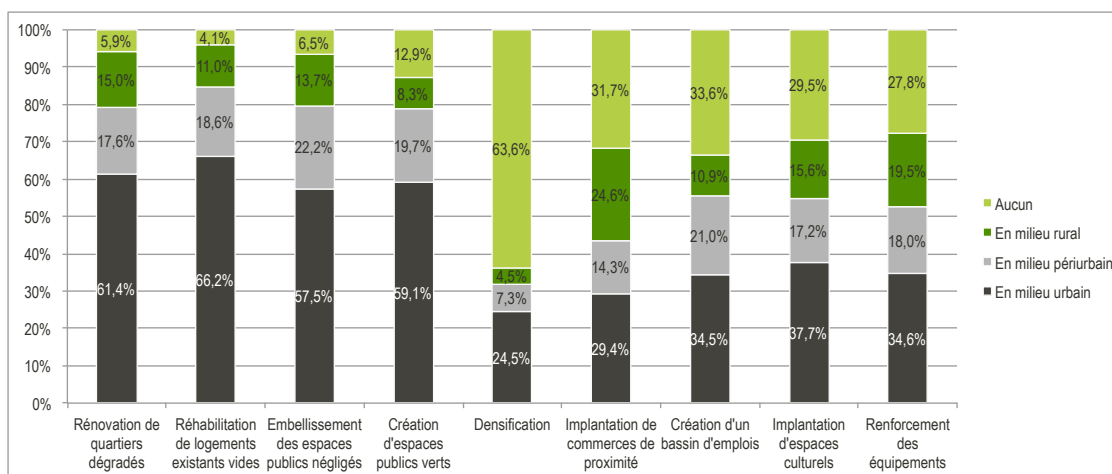


Figure A46:
Récapitulatif des réponses pour le Centre ville

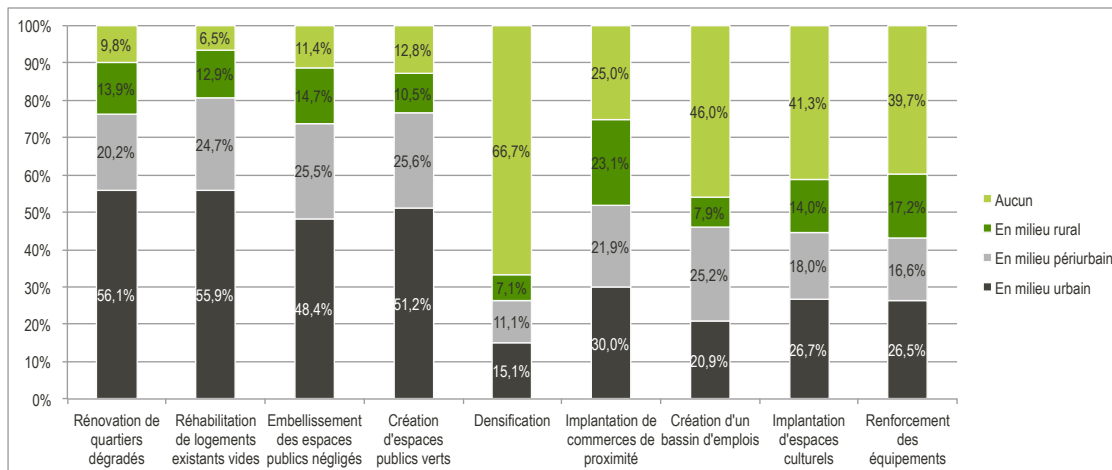


Figure A47:
Récapitulatif des réponses pour la Zone urbaine

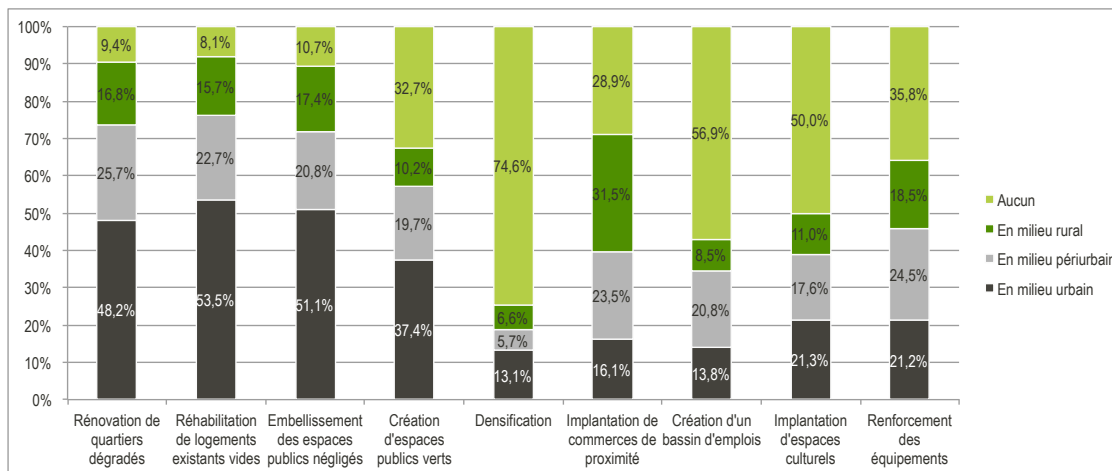


Figure A48:
Récapitulatif des réponses pour la Zone périurbaine

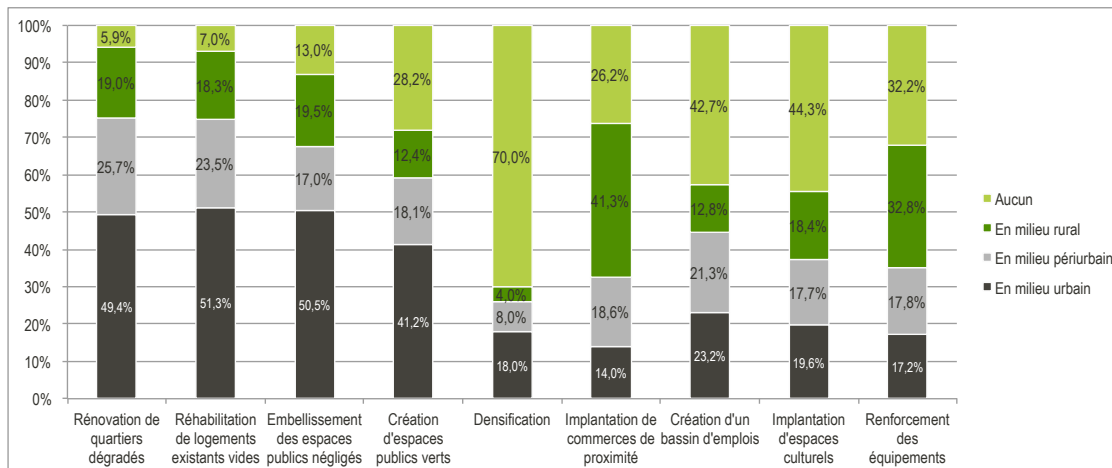


Figure A49:
Récapitulatif des réponses pour la Zone rurale

4.2. Analyse par zone de résidence permanente

4.2.1. Profil du répondant par zone de résidence permanente

• AGE

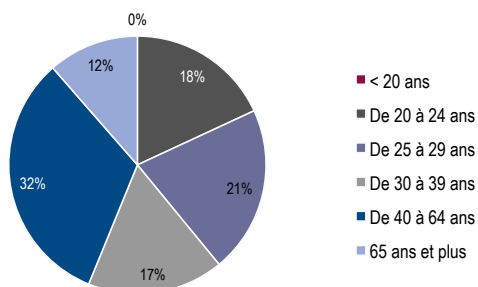


Figure A50: Répartition de l'échantillon trié en fonction des groupes d'âges

• MÉNAGE

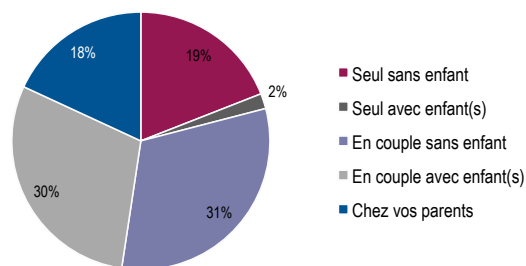


Figure A51: Répartition de l'échantillon trié en fonction des ménages

• NIVEAU DES ÉTUDES

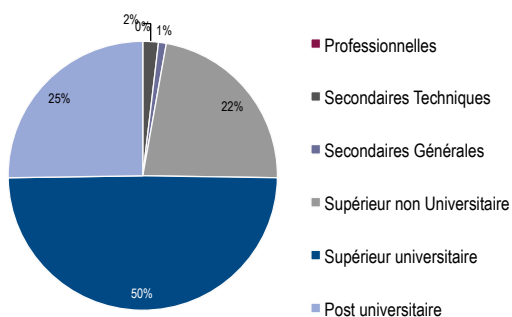


Figure A52: Répartition de l'échantillon trié en fonction du niveau des études

• APPRÉCIATION DU QUARTIER

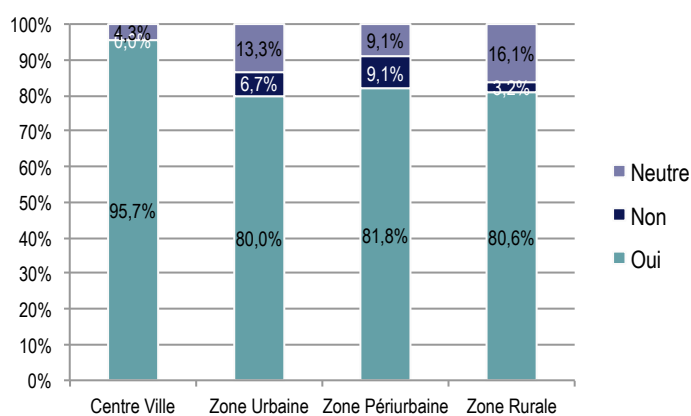


Figure A53: Répartition de l'échantillon trié en fonction de l'appréciation du quartier

• TYPE D'HABITATION

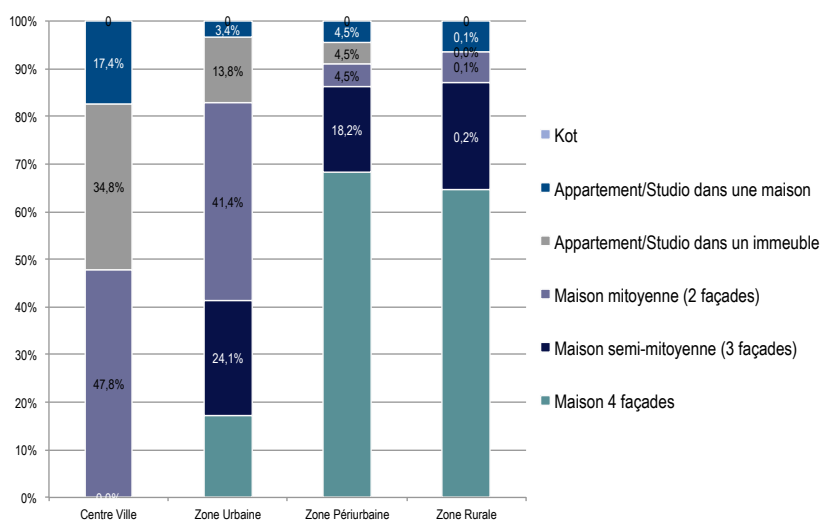


Figure A54: Répartition de l'échantillon trié en fonction du type d'habitation des répondants

4.2.2. Questions portant sur les critères de choix retenus lors de la recherche d'un lieu résidentiel

- QUESTIONS RELATIVES AUX ATOUTS QUE DEVRAIT COMPORTER UN QUARTIER

Voici les graphes récapitulatifs élaborés pour chaque zone de résidence

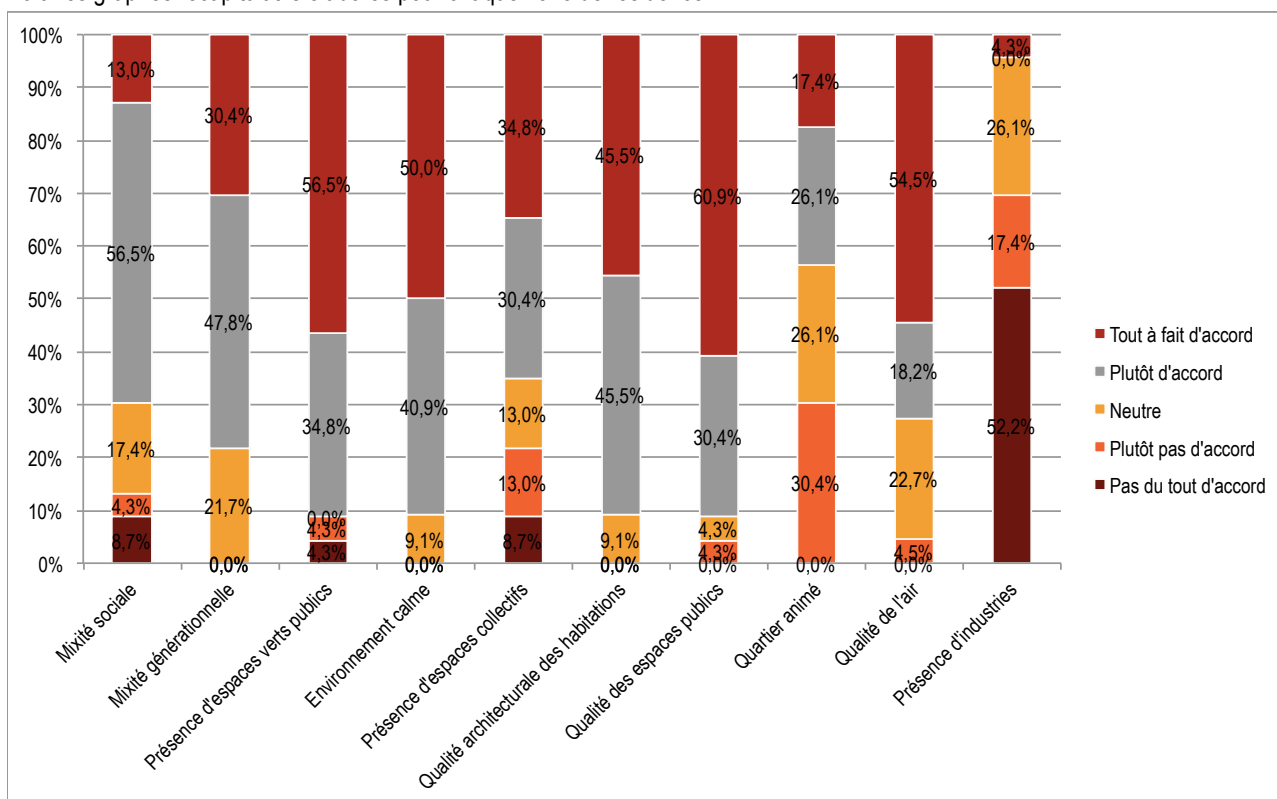


Figure A55: Comparaison entre atouts: résultats pour le Centre ville

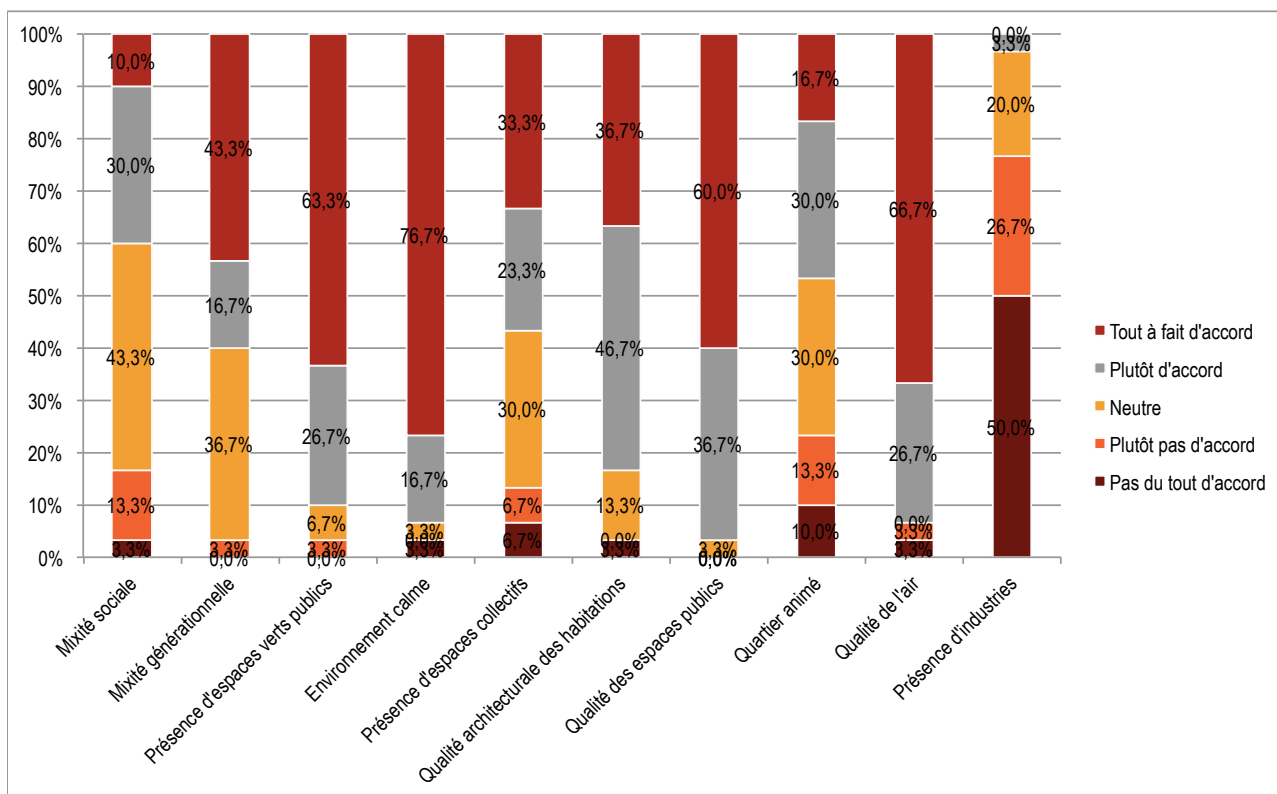


Figure A56: Comparaison entre atouts: résultats pour la Zone urbaine

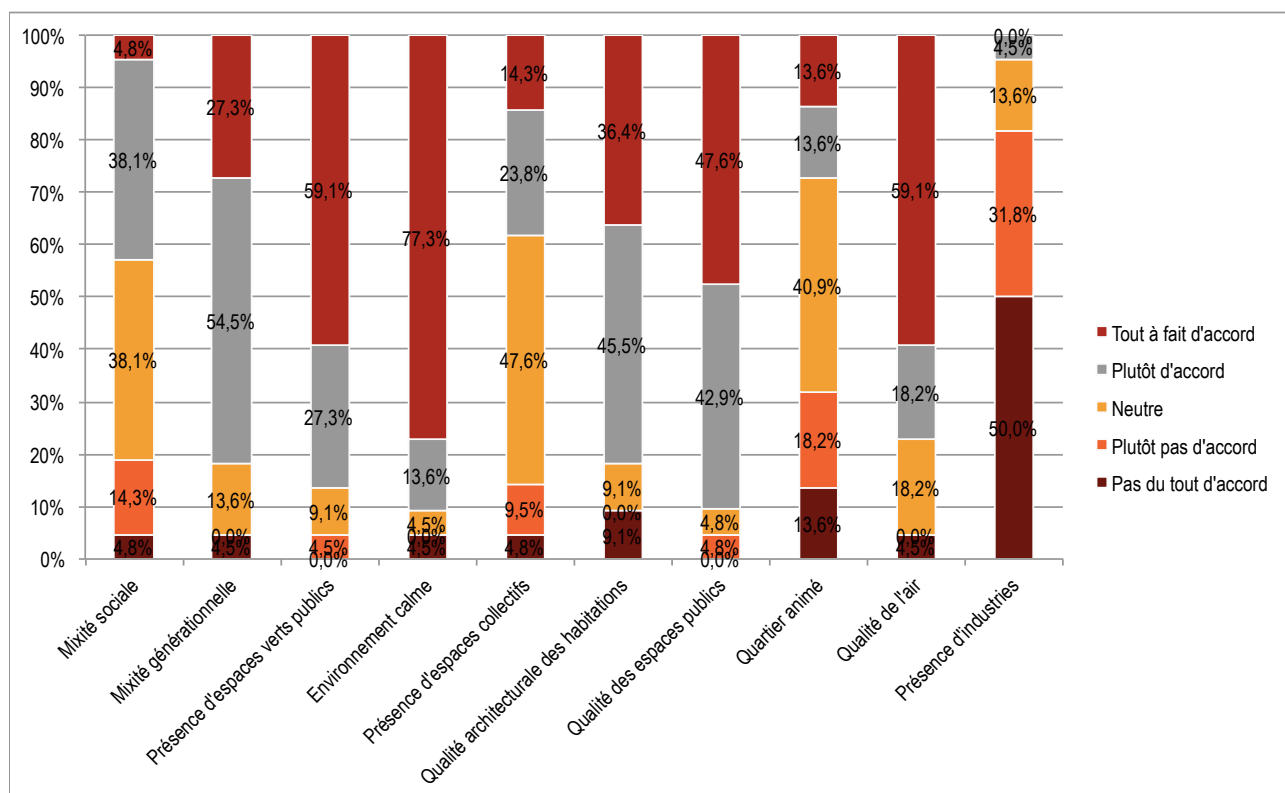


Figure A57: Comparaison entre atouts: résultats pour la Zone périurbaine

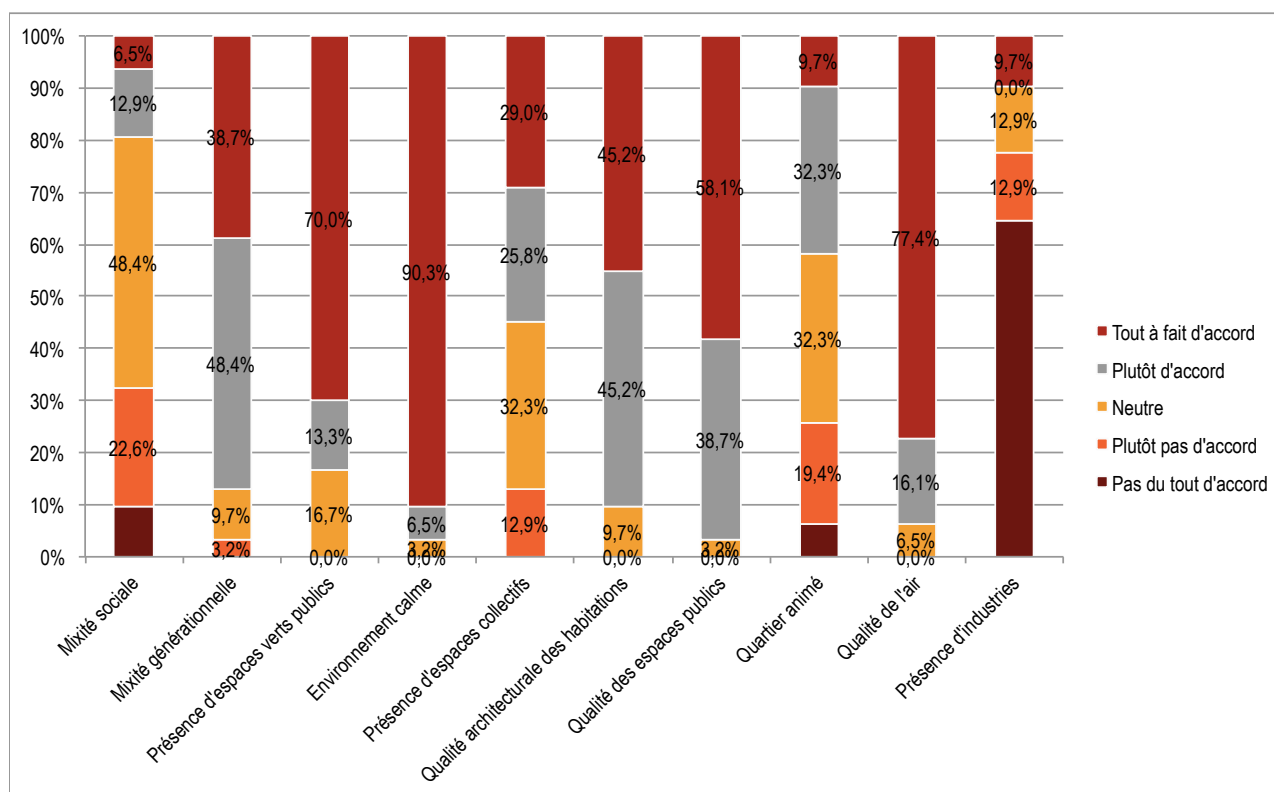


Figure A58: Comparaison entre atouts: résultats pour la Zone rurale

- QUESTIONS CONCERNANT LA LOCALISATION RELATIVE D'UN QUARTIER

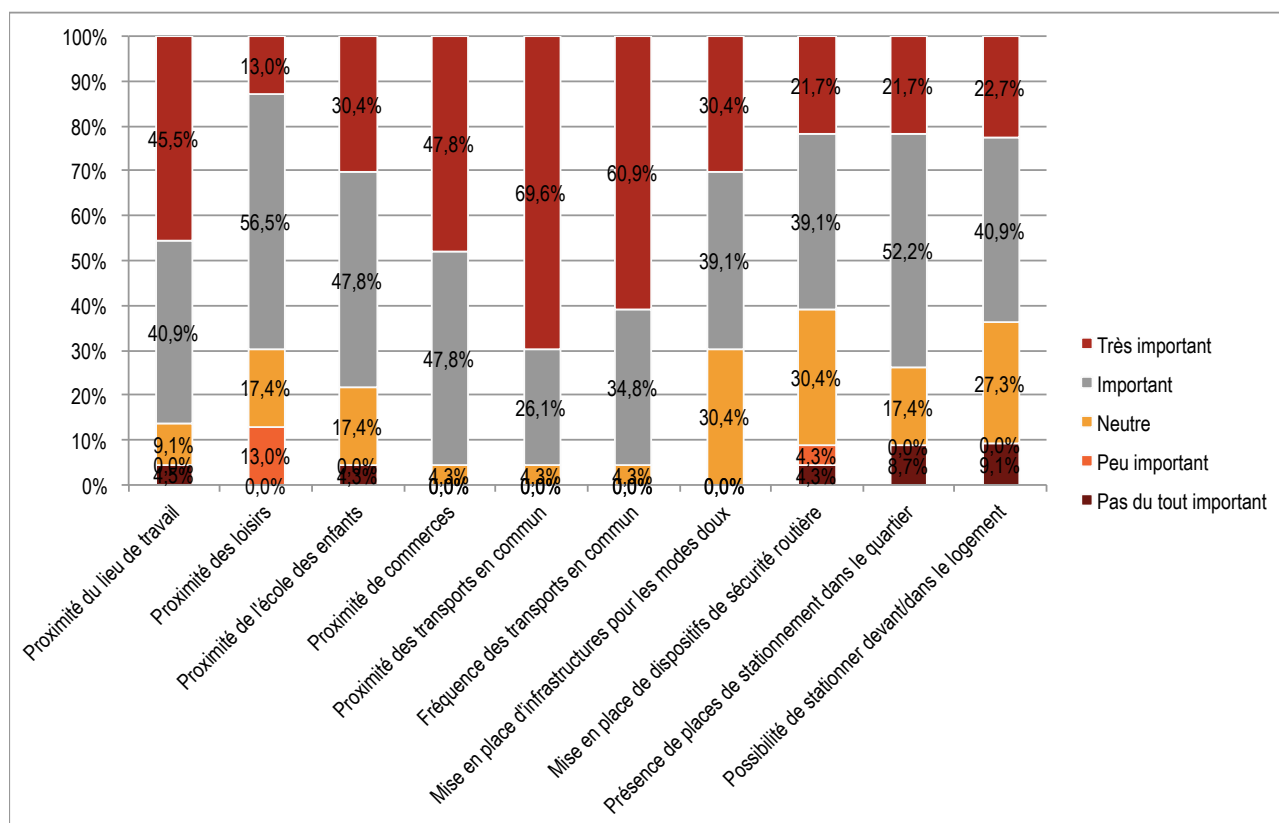


Figure A59: Comparaison entre éléments de localisation: résultats pour le Centre ville

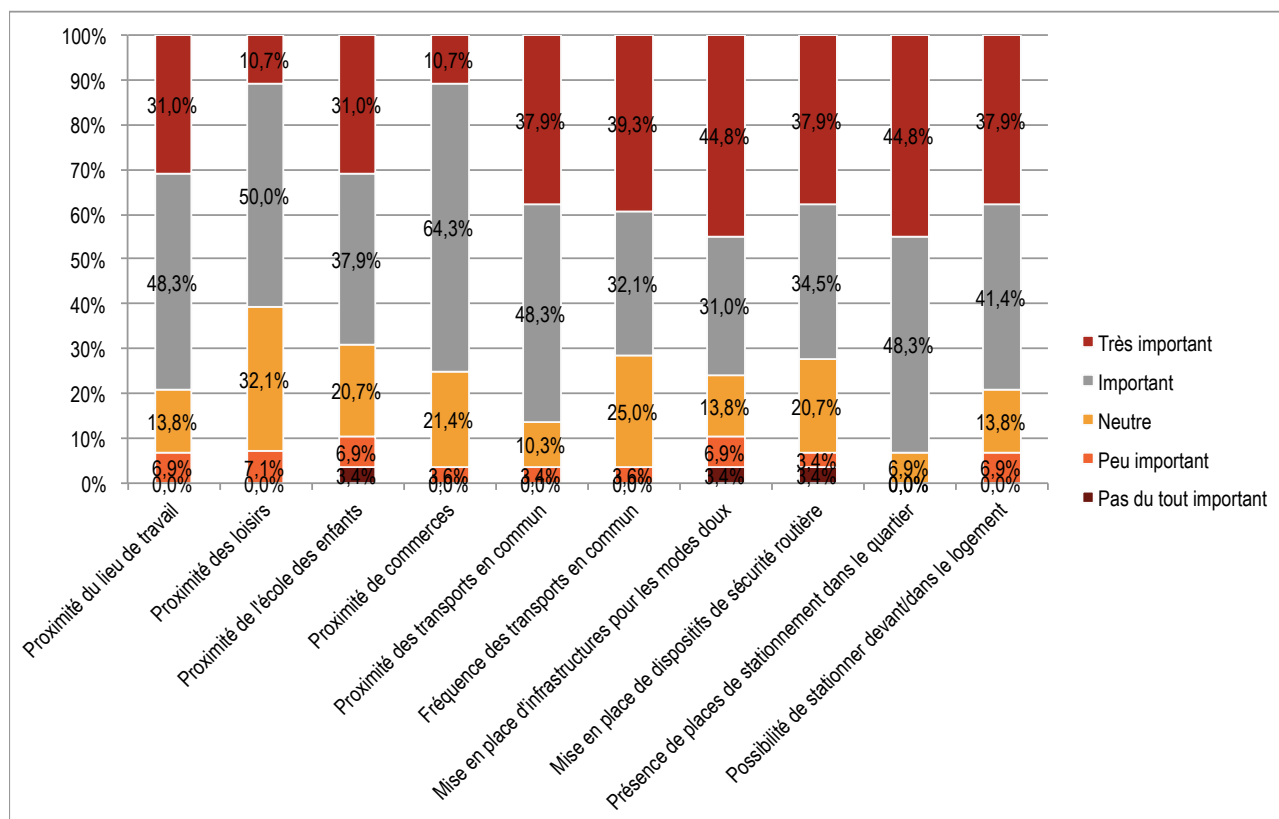


Figure A60: Comparaison entre éléments de localisation: résultats pour la Zone urbaine

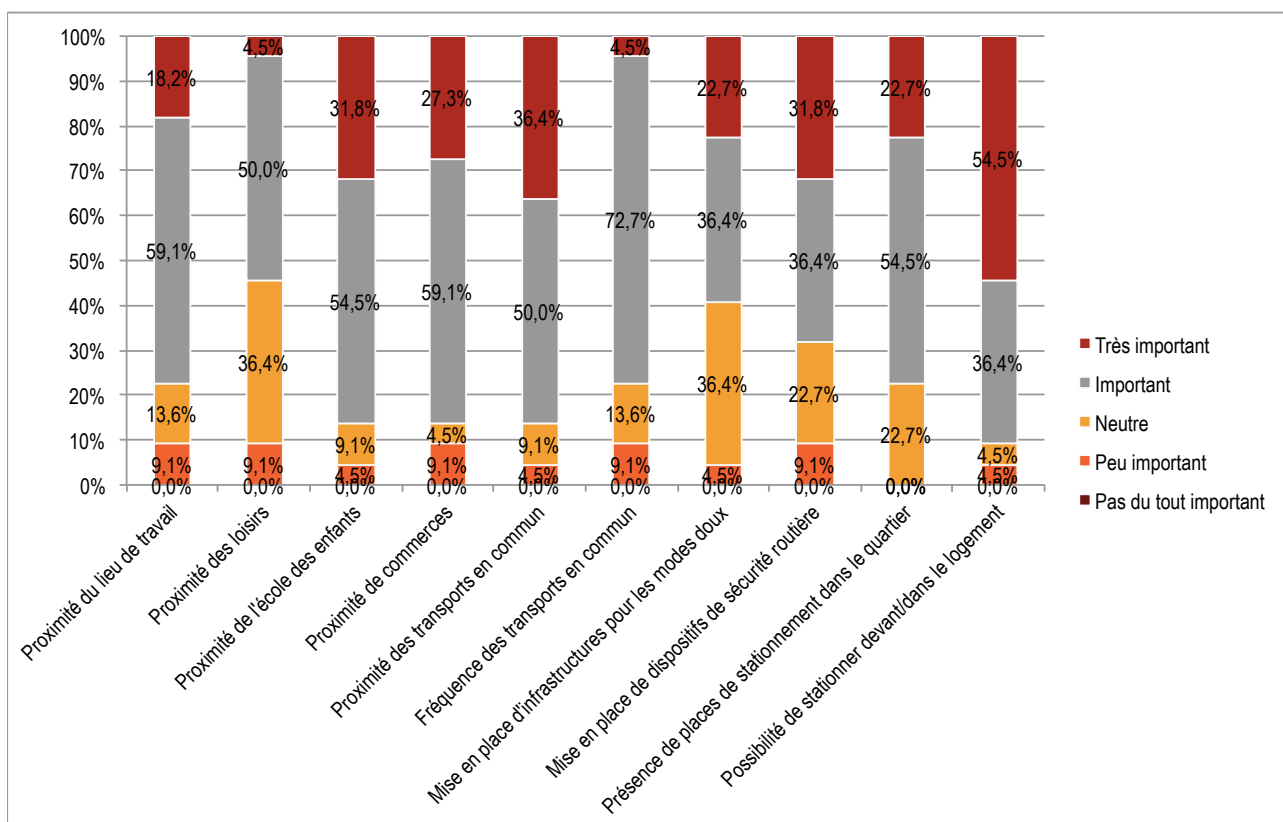


Figure A61: Comparaison entre éléments de localisation: résultats pour la Zone périurbaine

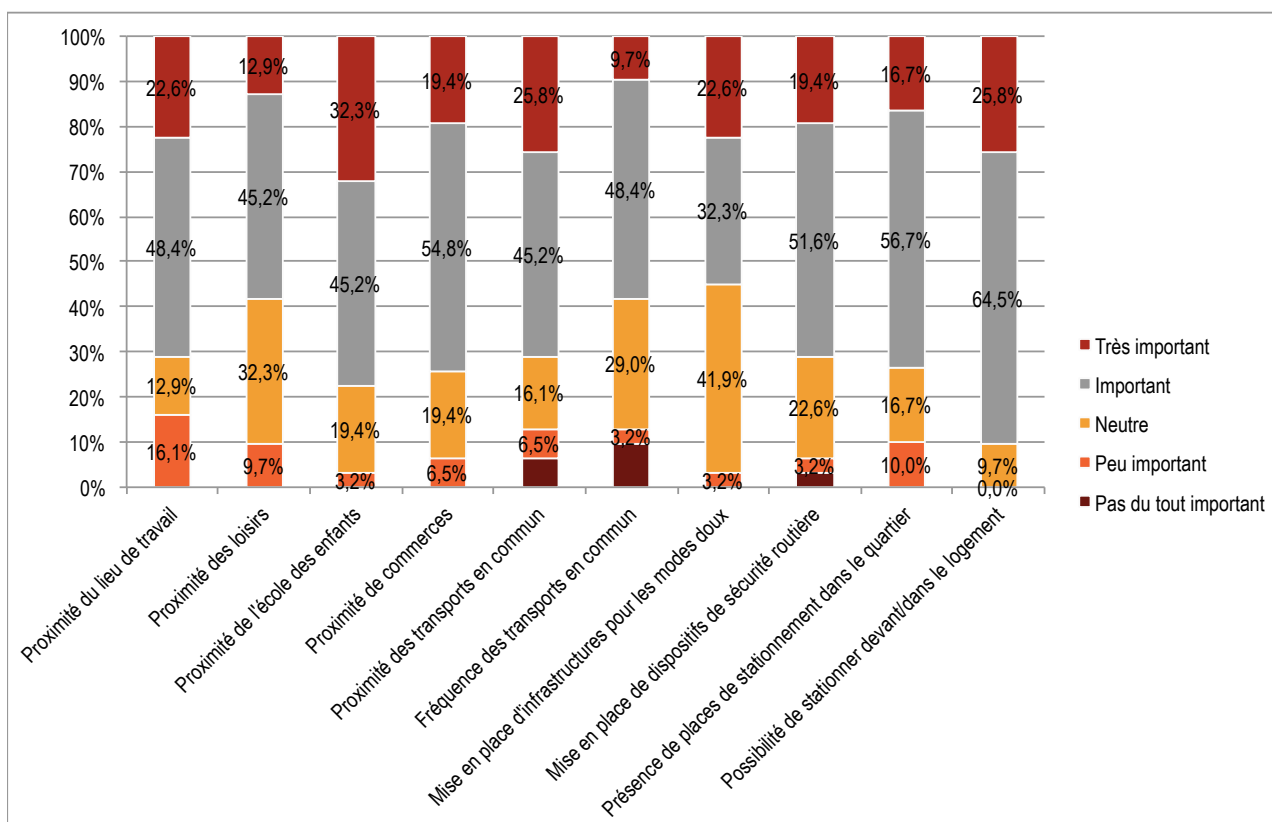


Figure A62: Comparaison entre éléments de localisation: résultats pour la Zone rurale

- QUESTIONS PORTANT SUR LE TYPE DE LOGEMENT PRÉFÉRÉ

Nouvelles constructions

Alors que la maison 4 façades primait dans toutes les catégories lors de l'analyse par zones de résidence englobant tout l'échantillon, si l'on ne retire que les personnes vivant depuis toujours au même endroit, on voit que les citoyens sont portés sur les appartements et les maisons mitoyennes, et ne semblent pas intéressés par des habitations 4 façades.

Anciens logements rénovés

De même pour les logements rénovés/à rénover et l'habitat de caractère, la proportion d'habitation 4 façades est encore plus faible que lors de l'analyse précédente, de manière toutefois moins marquée.

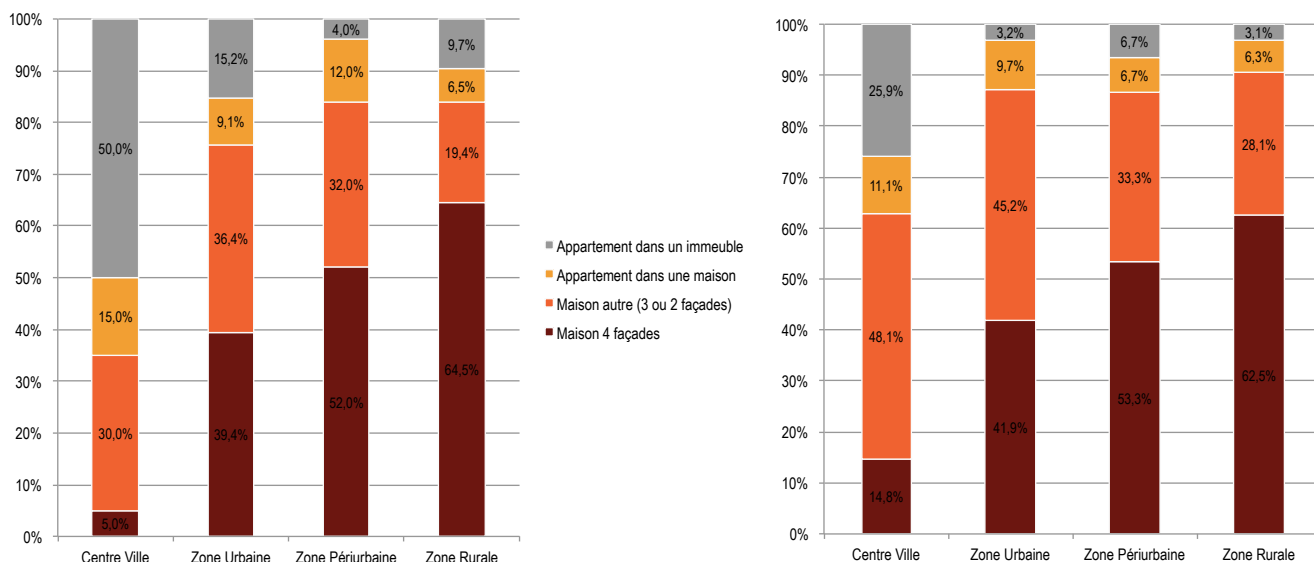


Figure A63: Préférences pour les types de logement en fonction des zones résidentielles - Nouvelles constructions (à gauche), Anciens logements rénovés (à droite)

Habitat de caractère

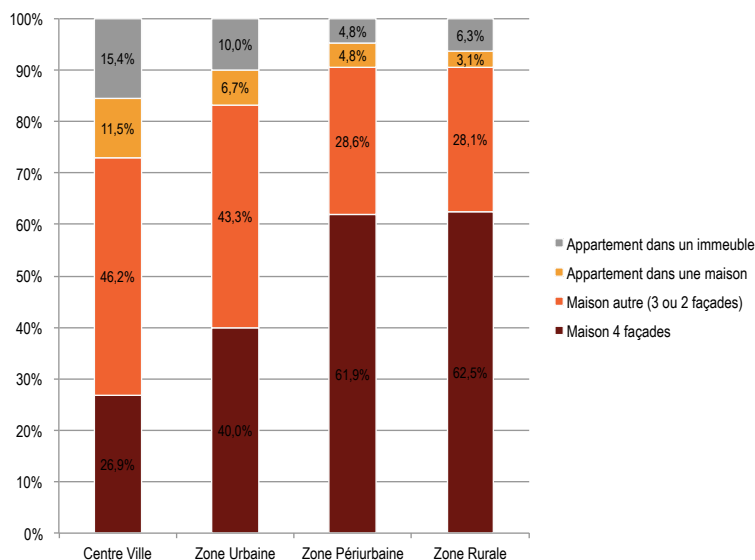
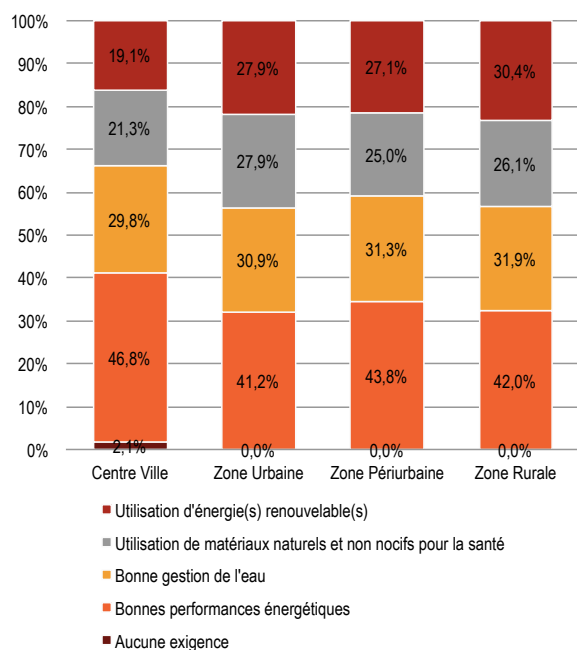


Figure A64: Préférences pour les types de logement en fonction des zones résidentielles - Habitat de caractère

Logement RDC

Trop peu de réponses (11) pour en tenir compte.

Performances environnementales



Espaces extérieurs

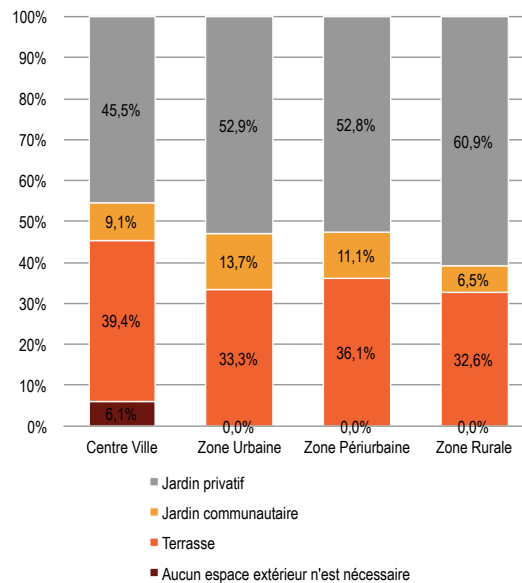


Figure A65: Préférences pour les performances environnementales (à gauche) et les espaces extérieurs (à droite)

4.2.3. Questions concernant les propositions d'actions à mener en urbanisme dans l'optique d'une amélioration du cadre de vie en Wallonie

- QUESTIONS CONCERNANT LES OPÉRATIONS À EFFECTUER POUR AMÉLIORER LE CADRE DE VIE.

Accessibilité

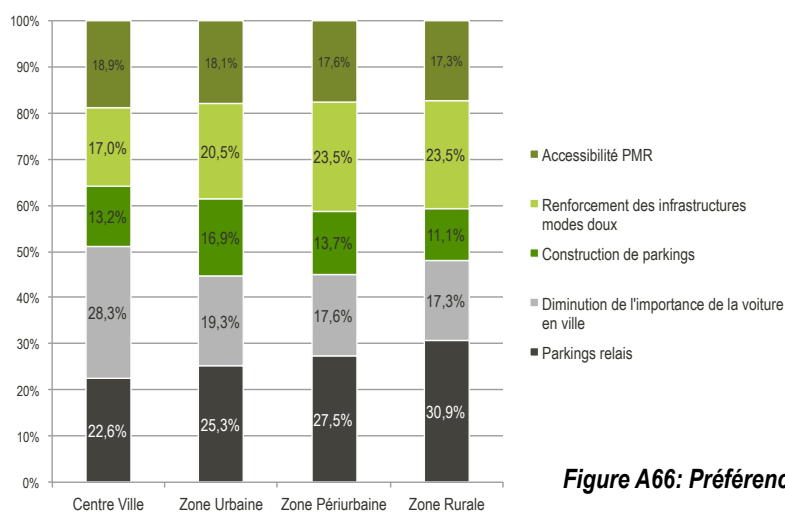


Figure A66: Préférences en matière d'accessibilité

Construction de nouveaux quartiers

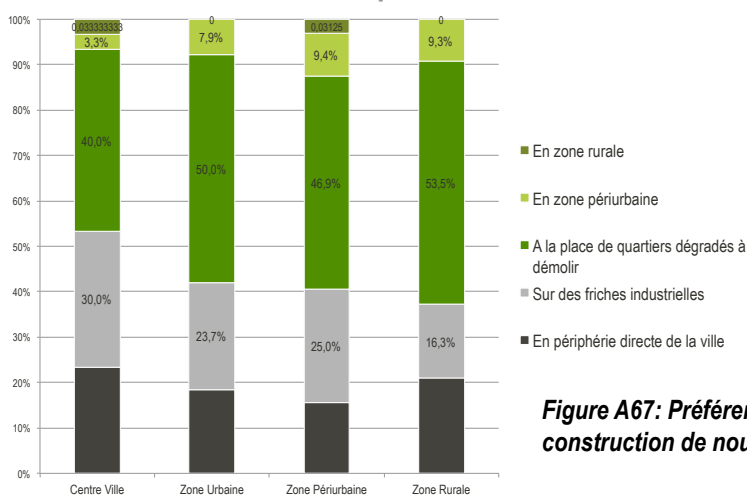


Figure A67: Préférences en matière de construction de nouveaux quartiers

Rénovation du milieu bâti

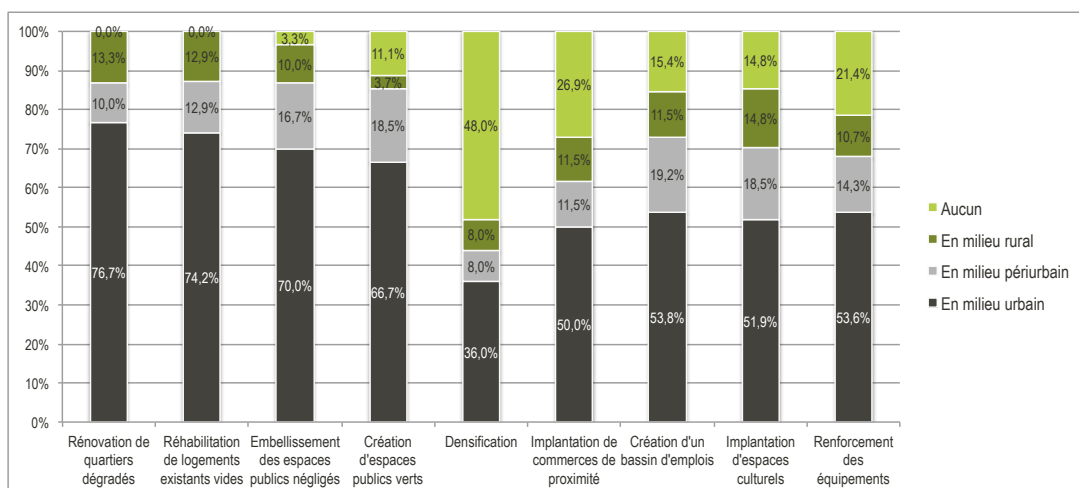


Figure A68: Récapitulatif des réponses pour le Centre ville

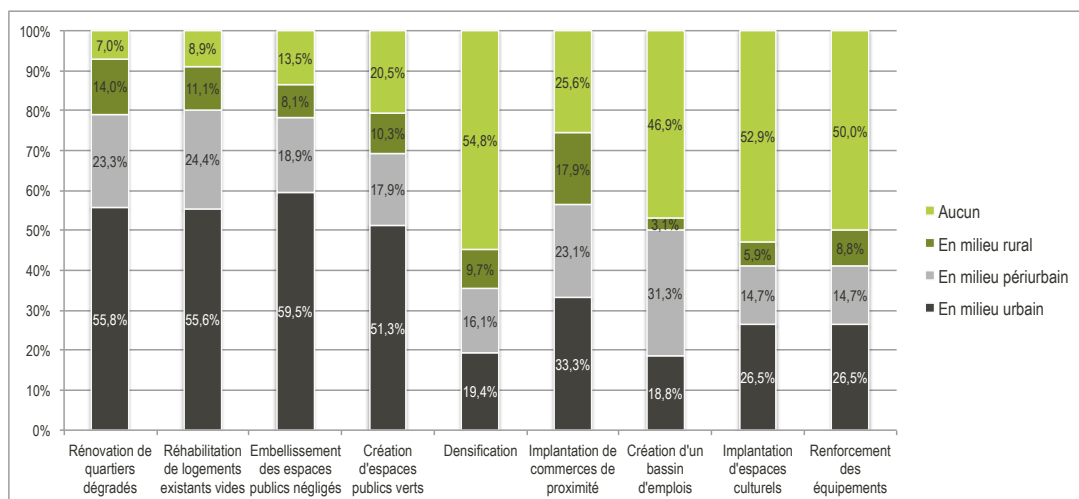


Figure A69: Récapitulatif des réponses pour la Zone urbaine

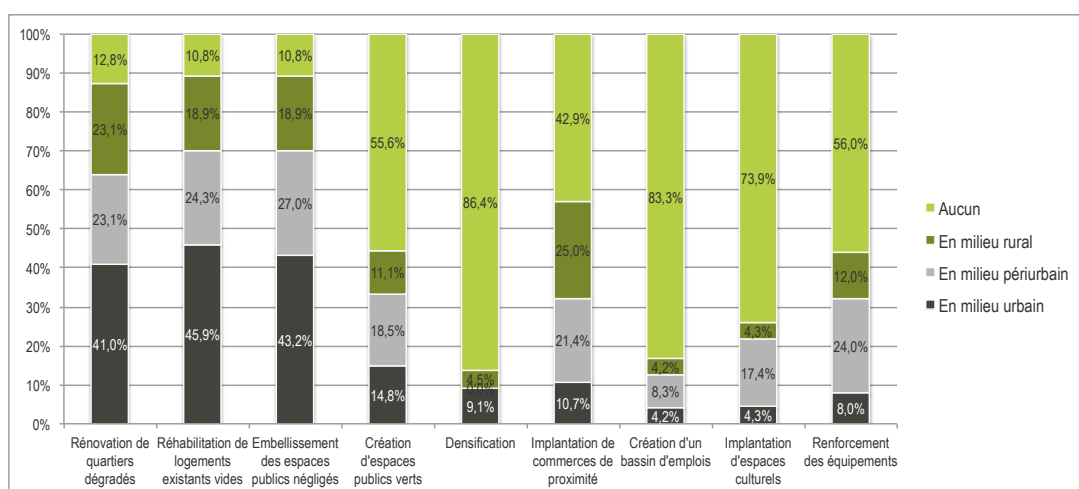


Figure A70: Récapitulatif des réponses pour la Zone périurbaine

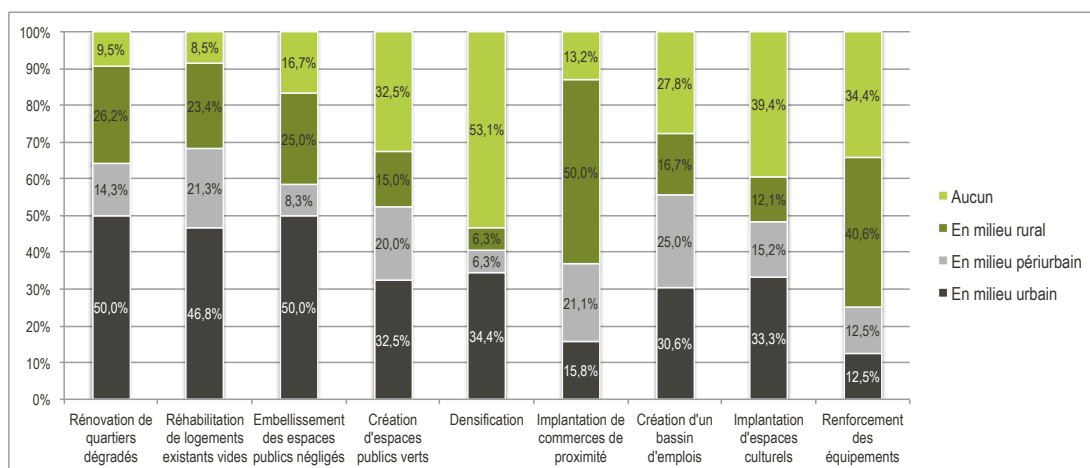


Figure A71: Récapitulatif des réponses pour la Zone rurale

4.3. Analyse par composition du ménage

4.3.1. Questions portant sur les critères de choix retenus lors de la recherche d'un lieu résidentiel

- QUESTIONS RELATIVES AUX ATOUTS QUE DEVRAIT COMPORTER UN QUARTIER

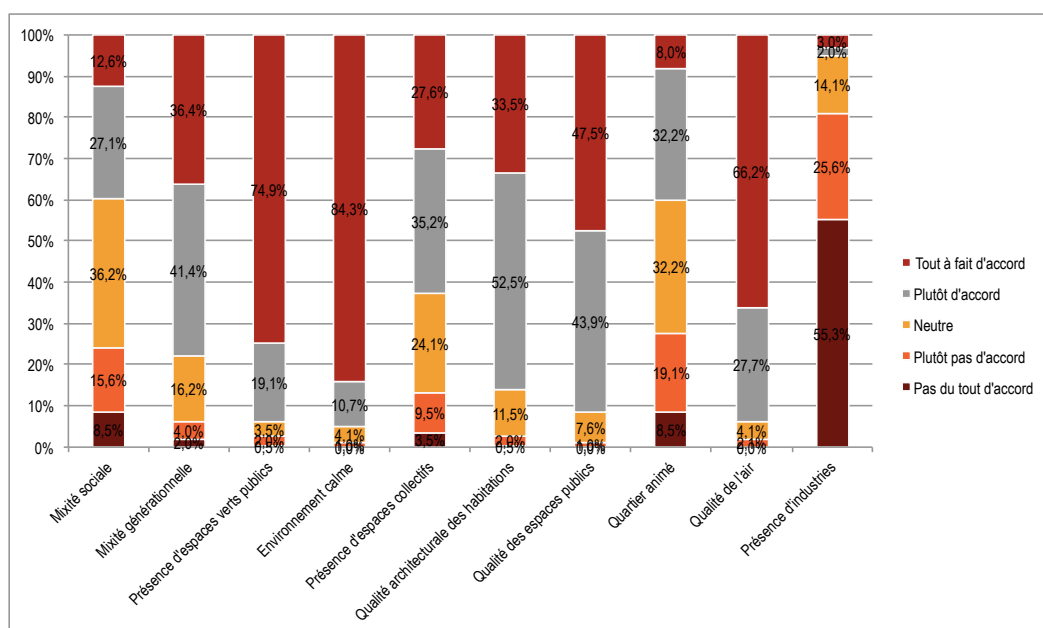


Figure A72: Comparaison entre atouts: résultats pour les couples avec enfant(s)

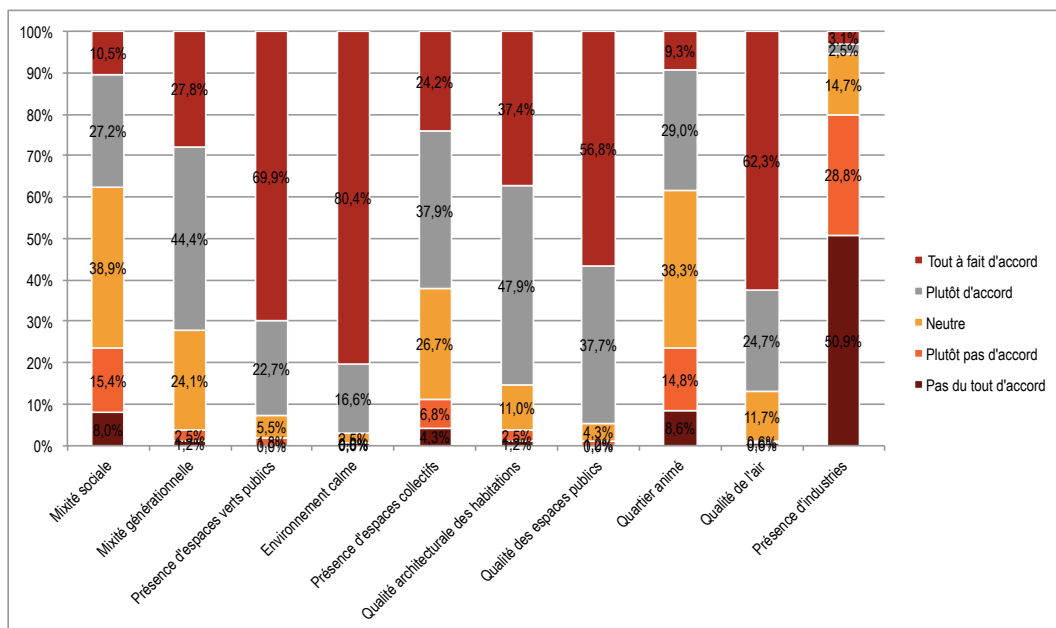


Figure A73: Comparaison entre atouts: résultats pour les couples sans enfant

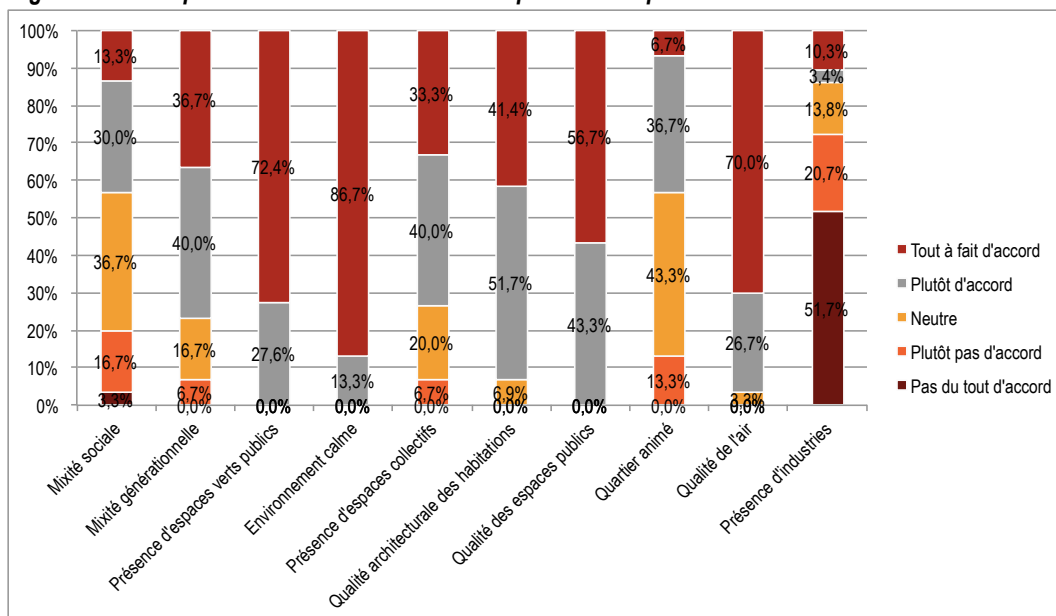


Figure A74: Comparaison entre atouts: résultats pour les personnes seules avec enfant(s)

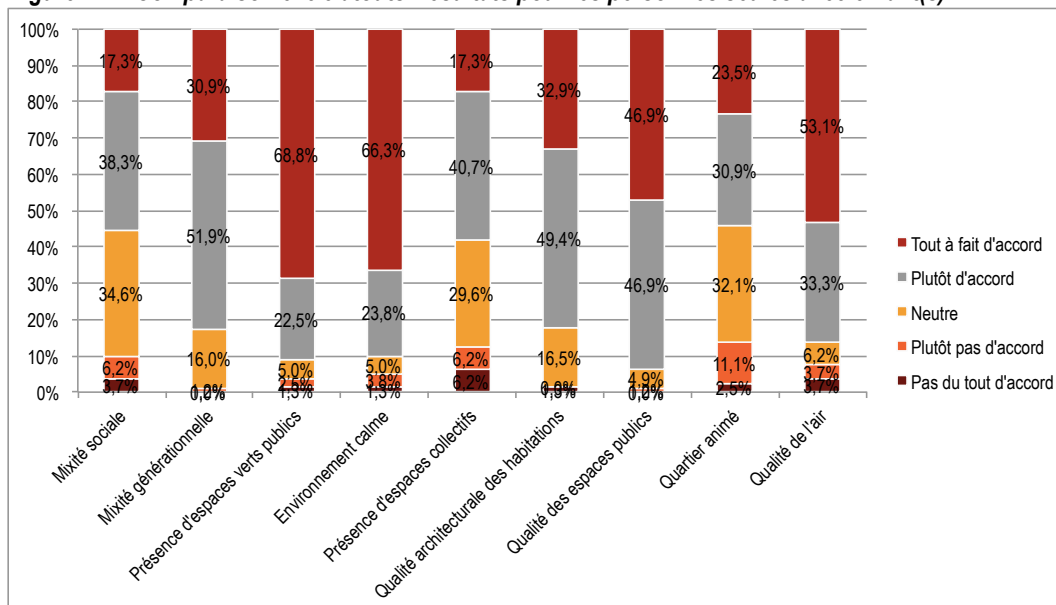


Figure A75: Comparaison entre atouts: résultats pour les personnes seules sans enfant

- QUESTIONS CONCERNANT LA LOCALISATION RELATIVE D'UN QUARTIER

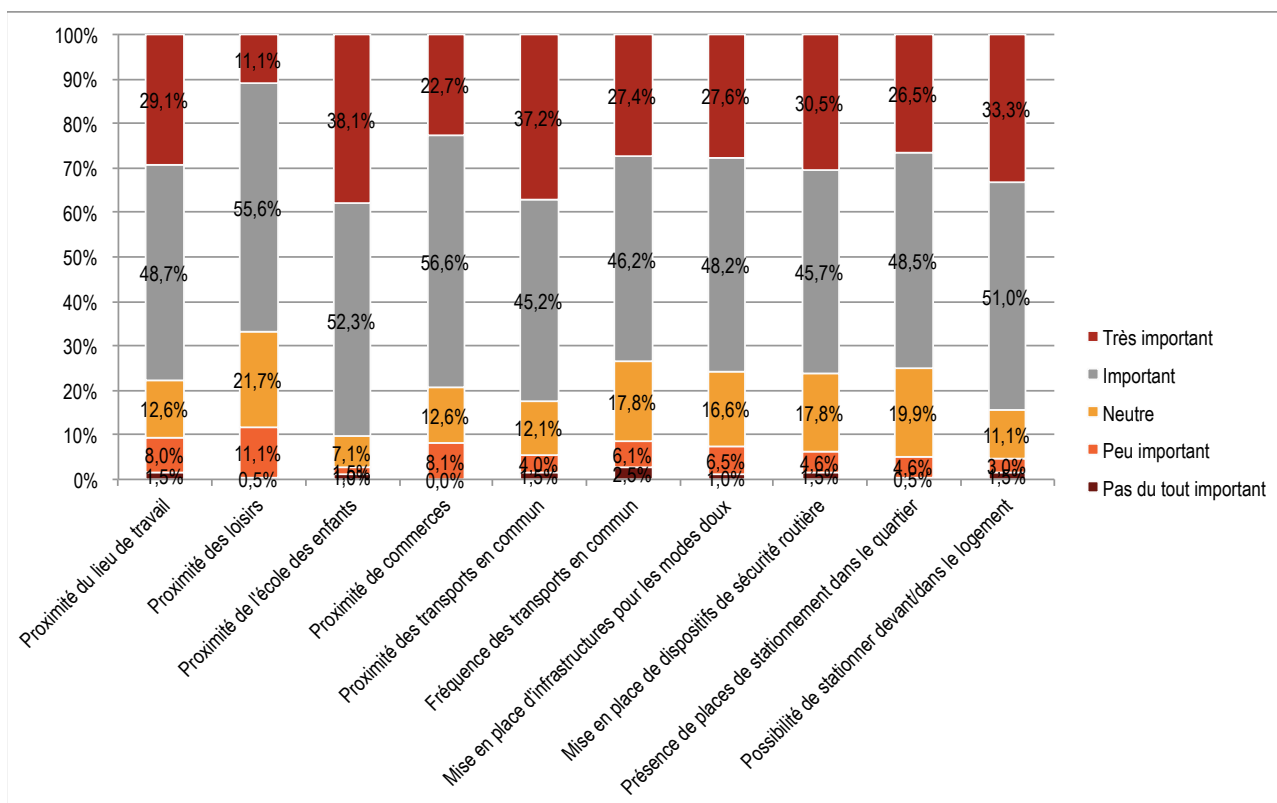


Figure A76: Comparaison entre éléments de localisation: résultats pour les couples avec enfant(s)

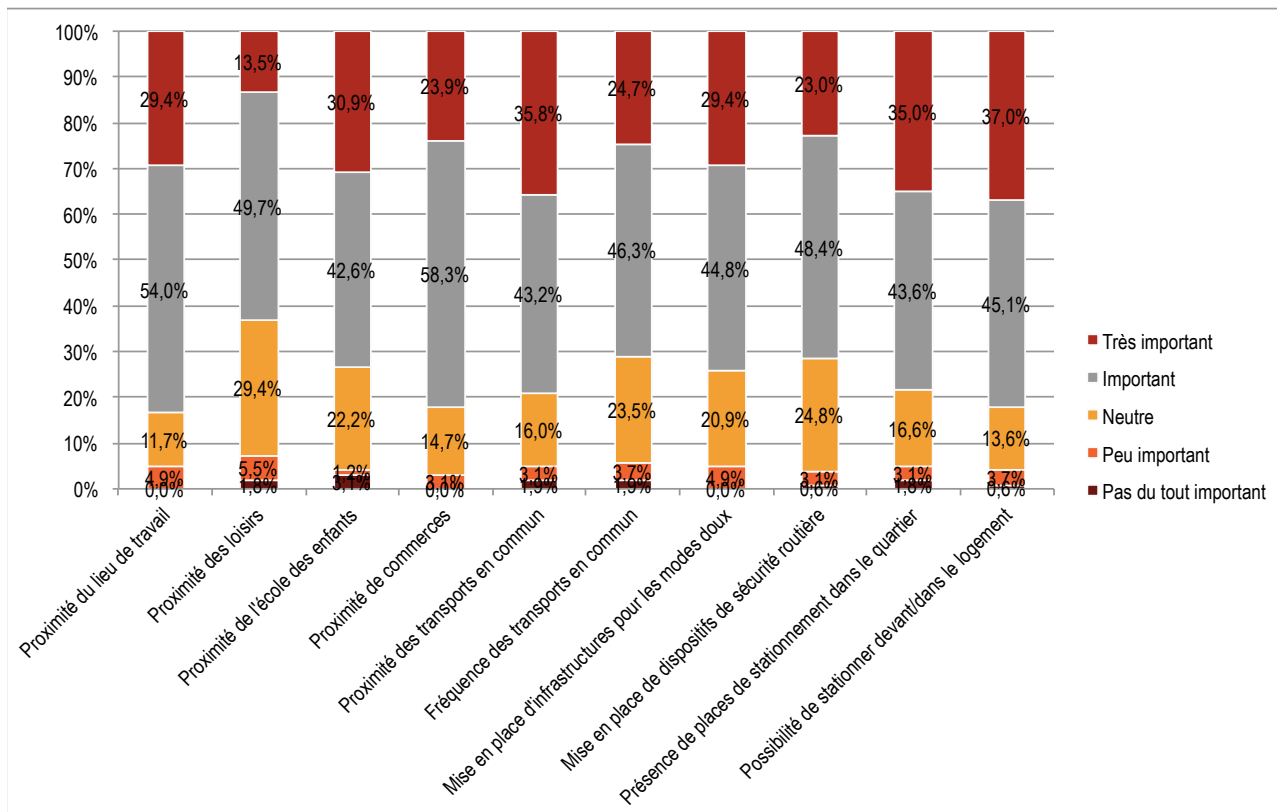


Figure A77: Comparaison entre éléments de localisation: résultats pour les couples sans enfant

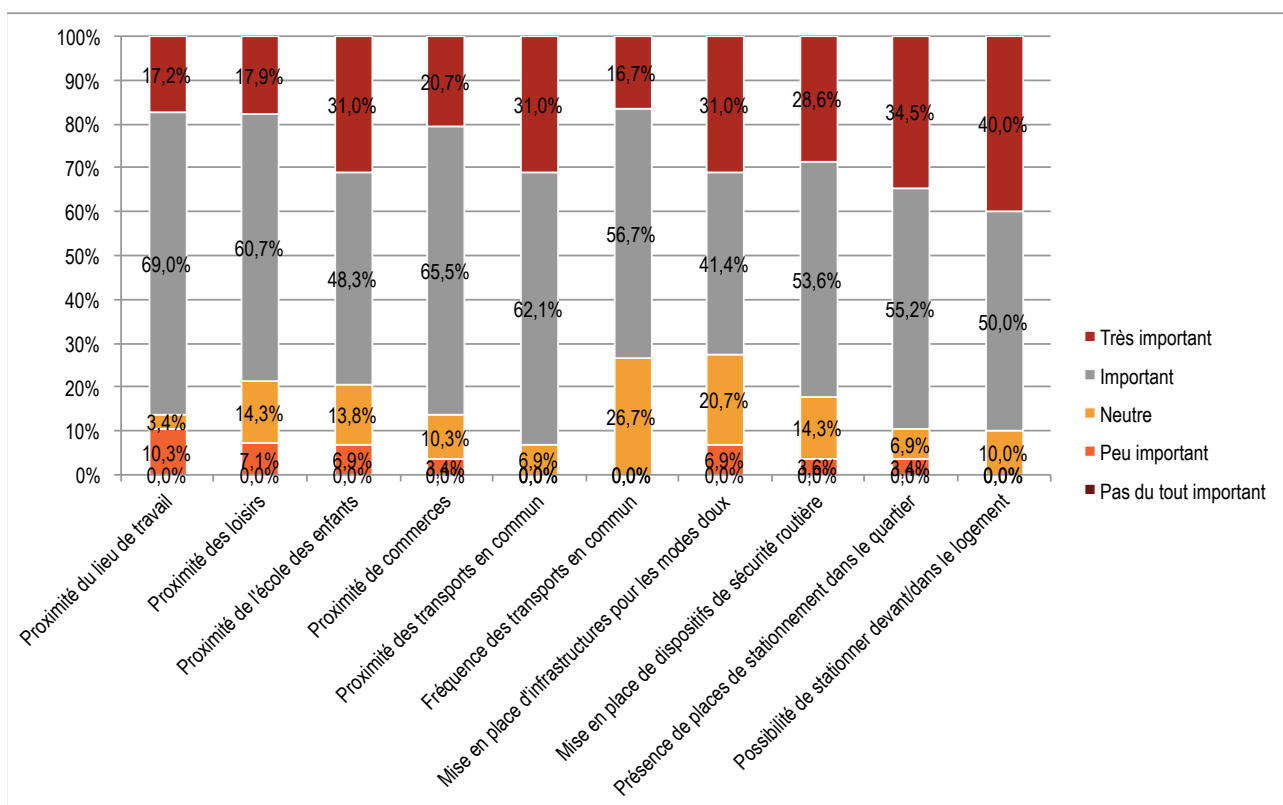


Figure A78: Comparaison entre éléments de localisation: résultats pour les personnes seules avec enfant(s)

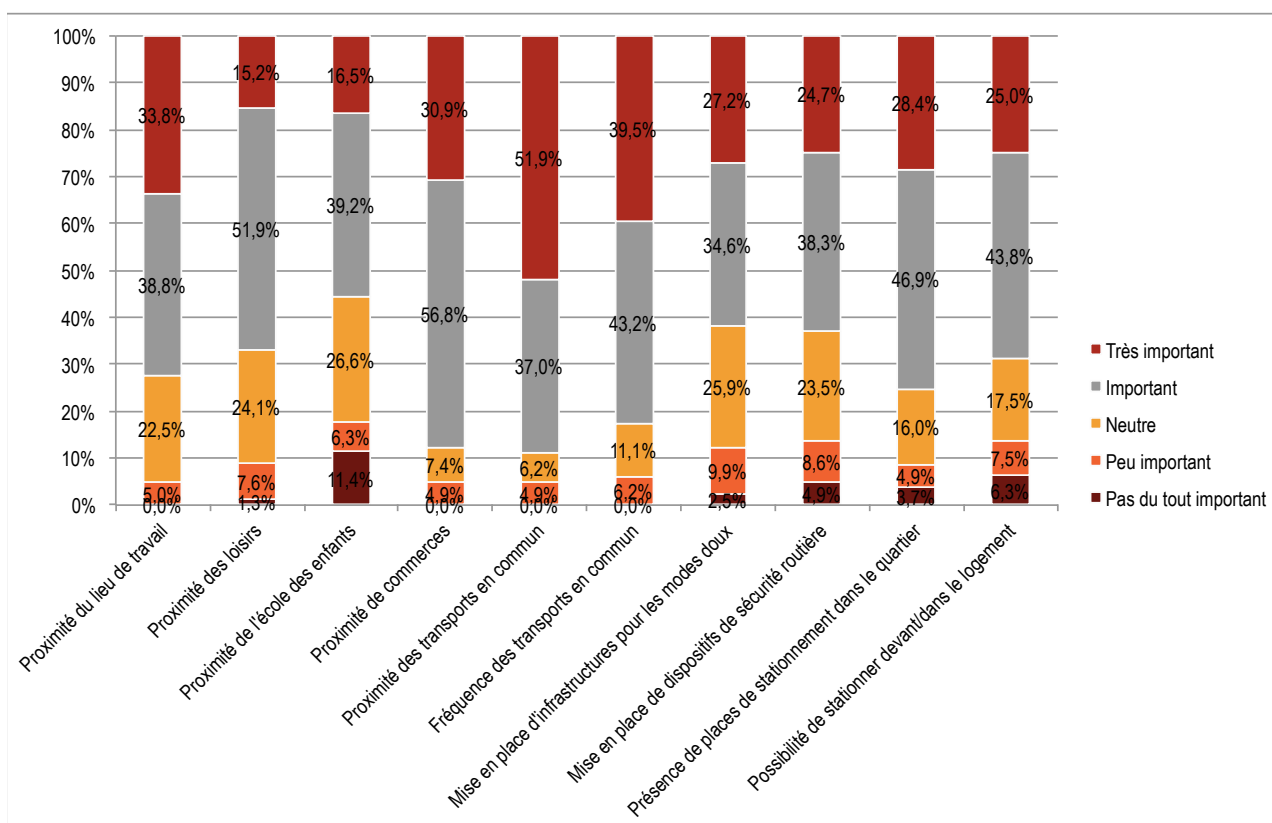


Figure A79: Comparaison entre éléments de localisation: résultats pour les personnes seules sans enfant

4.3.2. Questions concernant les propositions d'actions à mener en urbanisme dans l'optique d'une amélioration du cadre de vie en Wallonie

- QUESTIONS CONCERNANT LES OPÉRATIONS À EFFECTUER POUR AMÉLIORER LE CADRE DE VIE.

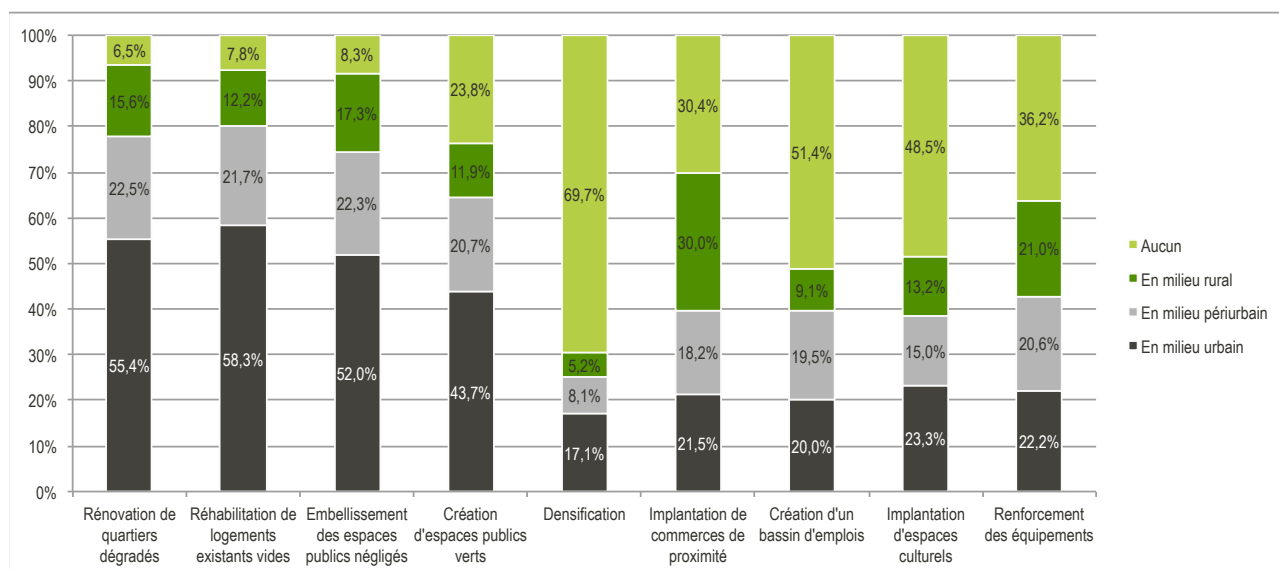


Figure A80: Récapitulatif des réponses pour les couples avec enfant(s)

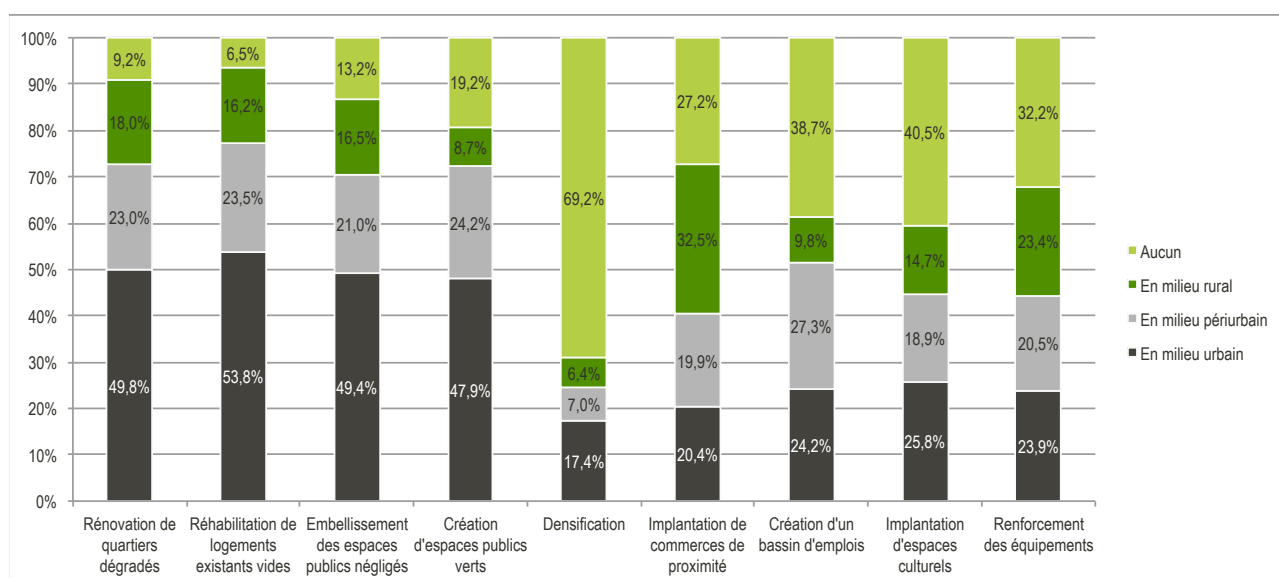


Figure A81: Récapitulatif des réponses pour les couples sans enfant

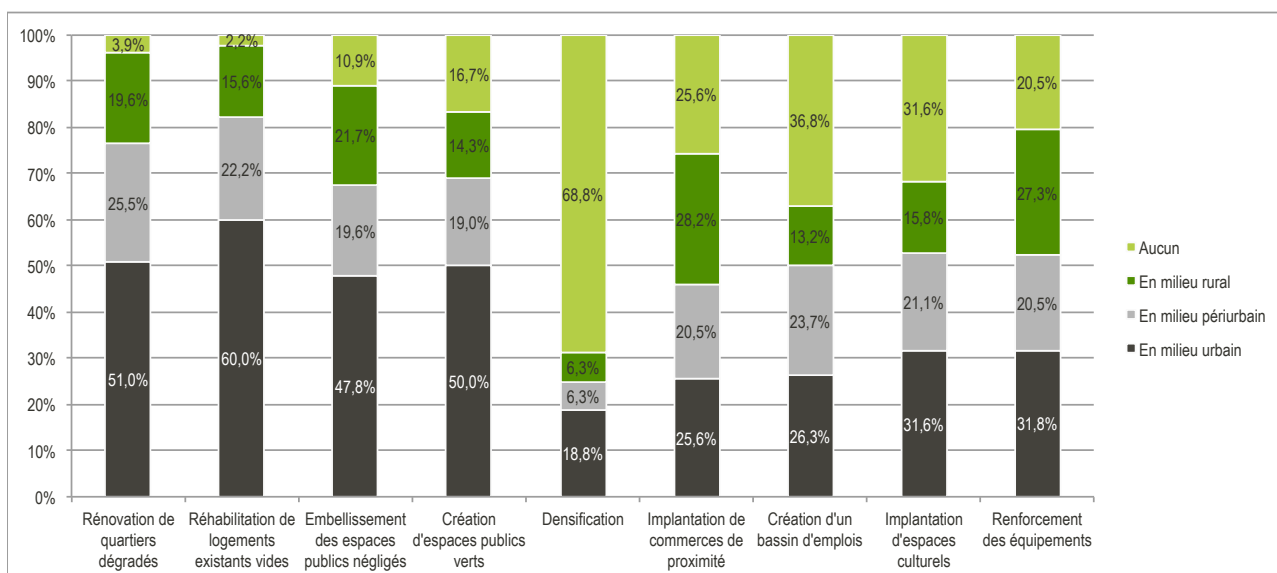


Figure A82: Récapitulatif des réponses pour les personnes seules avec enfant(s)

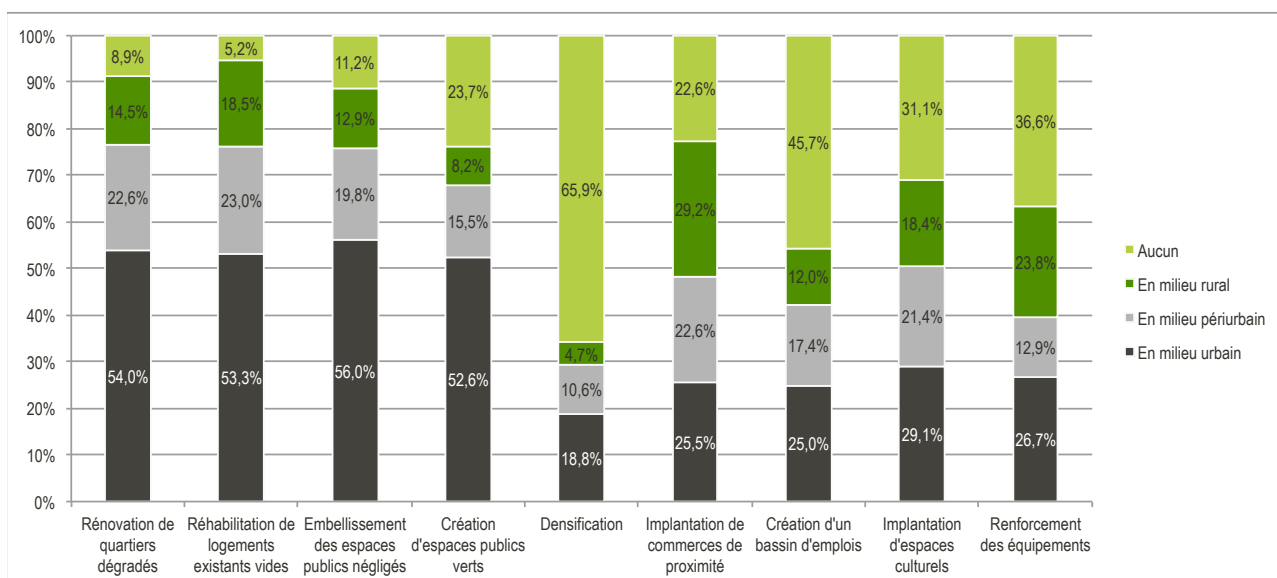


Figure A83: Récapitulatif des réponses pour les personnes seules sans enfant

4.4. Analyse par tranche d'âges

4.4.1. Questions portant sur les critères de choix retenus lors de la recherche d'un lieu résidentiel

- QUESTIONS RELATIVES AUX ATOUTS QUE DEVRAIT COMPORTER UN QUARTIER

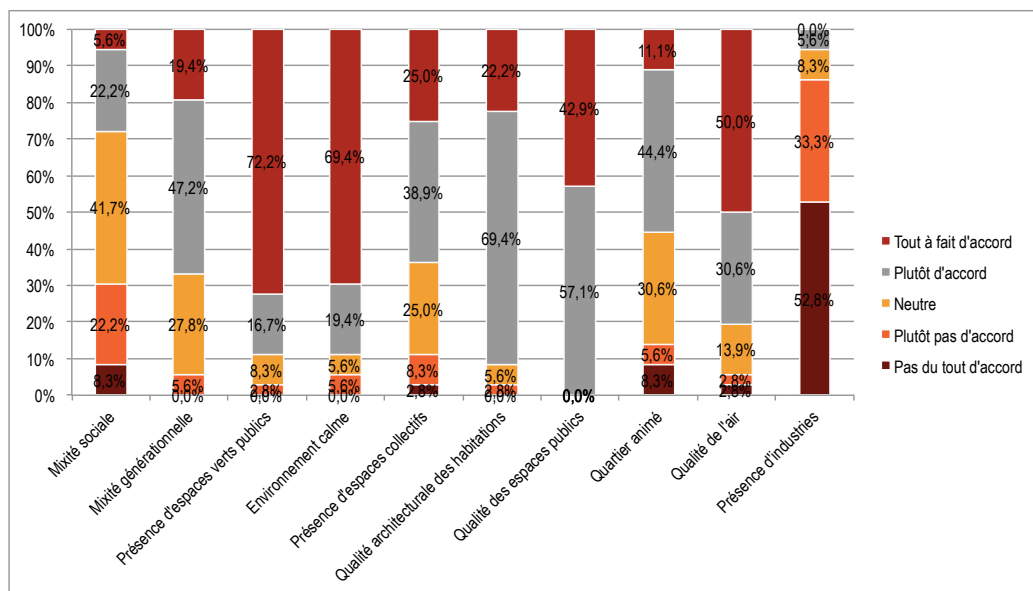


Figure A84: Comparaison entre atouts: résultats pour les 20-24 ans

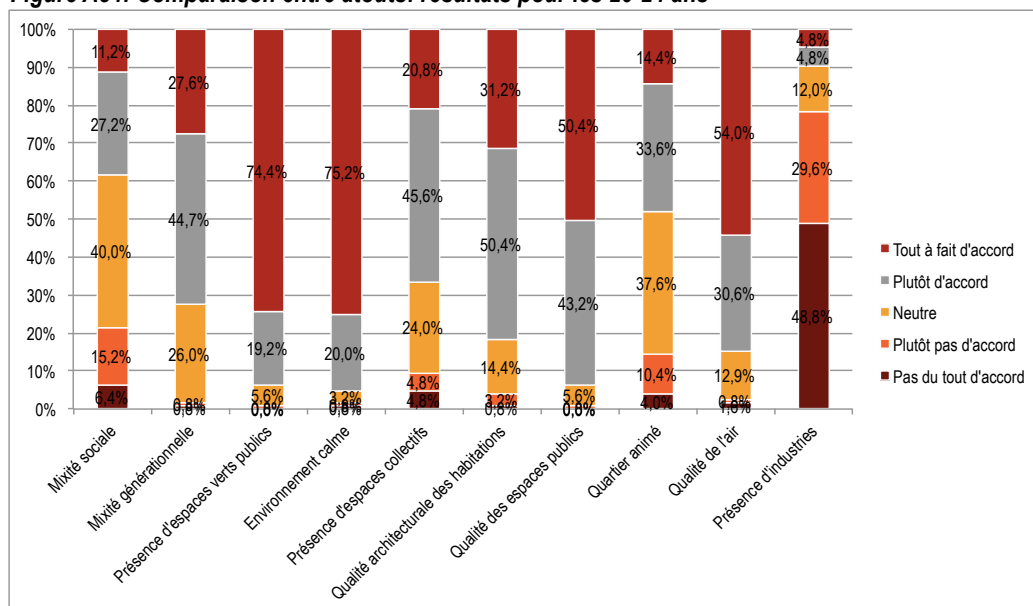


Figure A85: Comparaison entre atouts: résultats pour les 25-29 ans

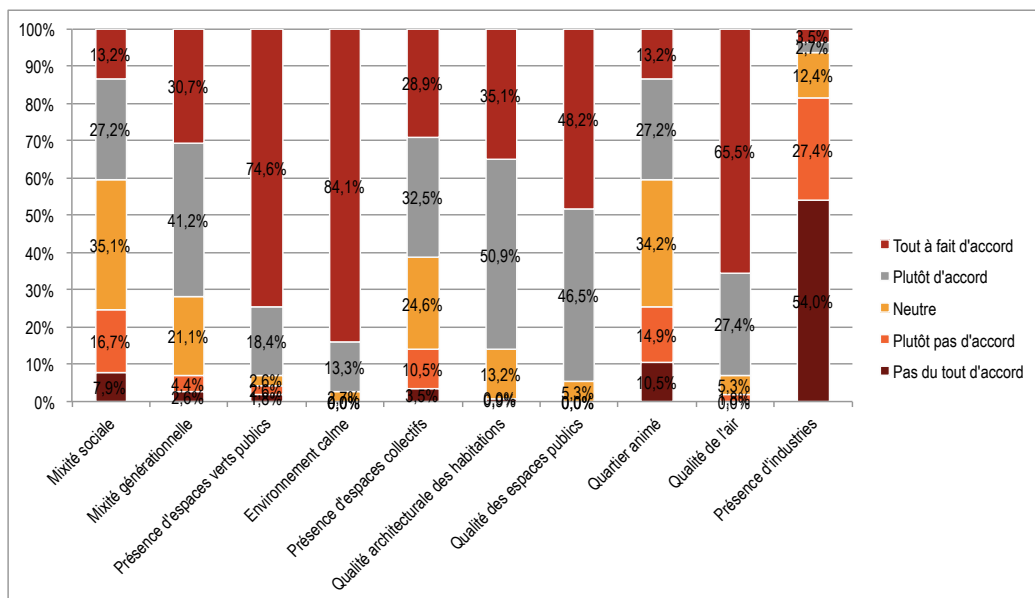


Figure A86: Comparaison entre atouts: résultats pour les 30-39 ans

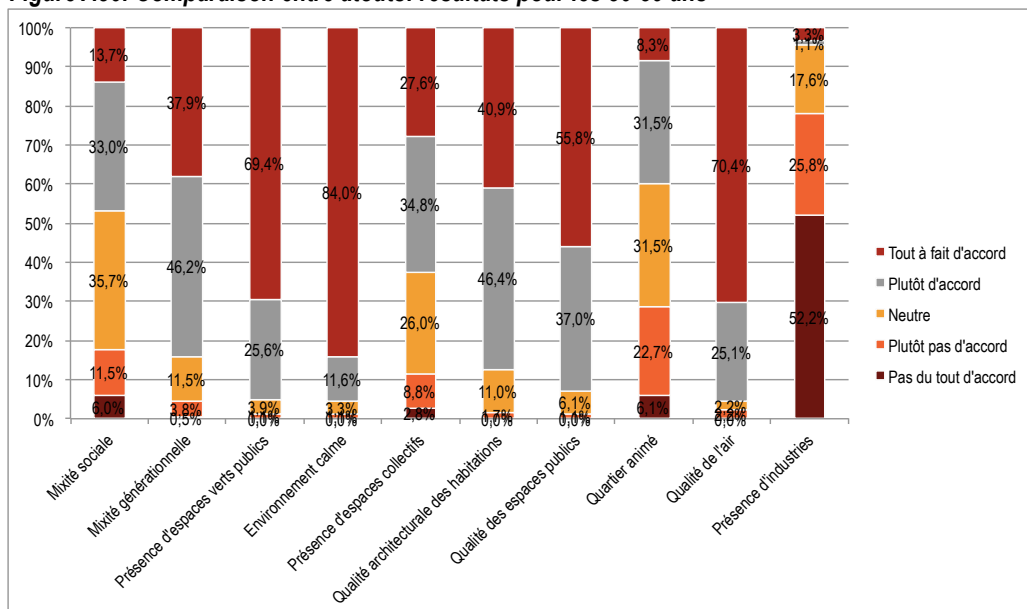


Figure A87: Comparaison entre atouts: résultats pour les 40-64 ans

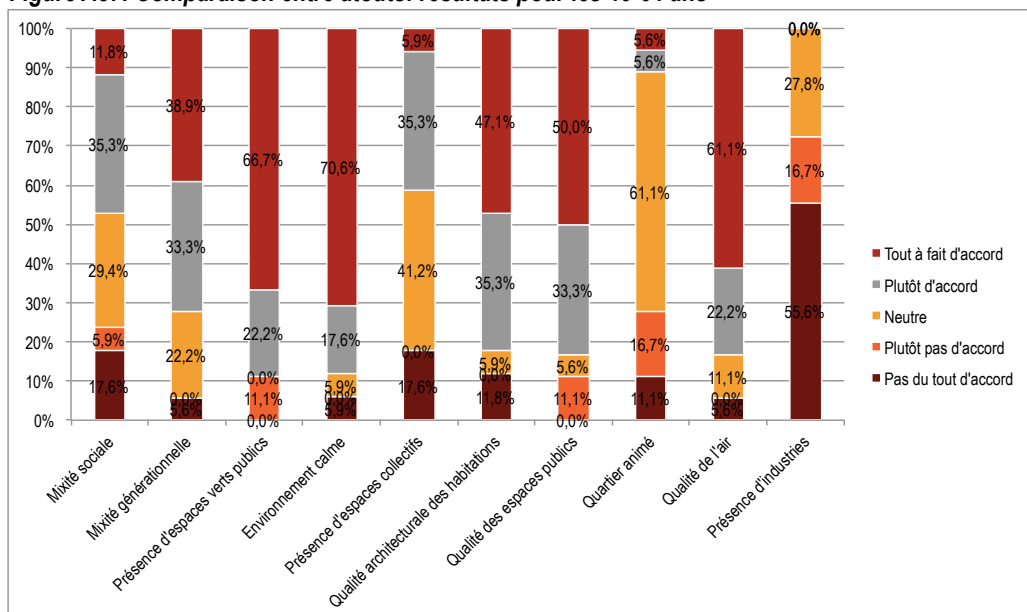


Figure A88: Comparaison entre atouts: résultats pour les 65 ans et plus

- QUESTIONS CONCERNANT LA LOCALISATION RELATIVE D'UN QUARTIER

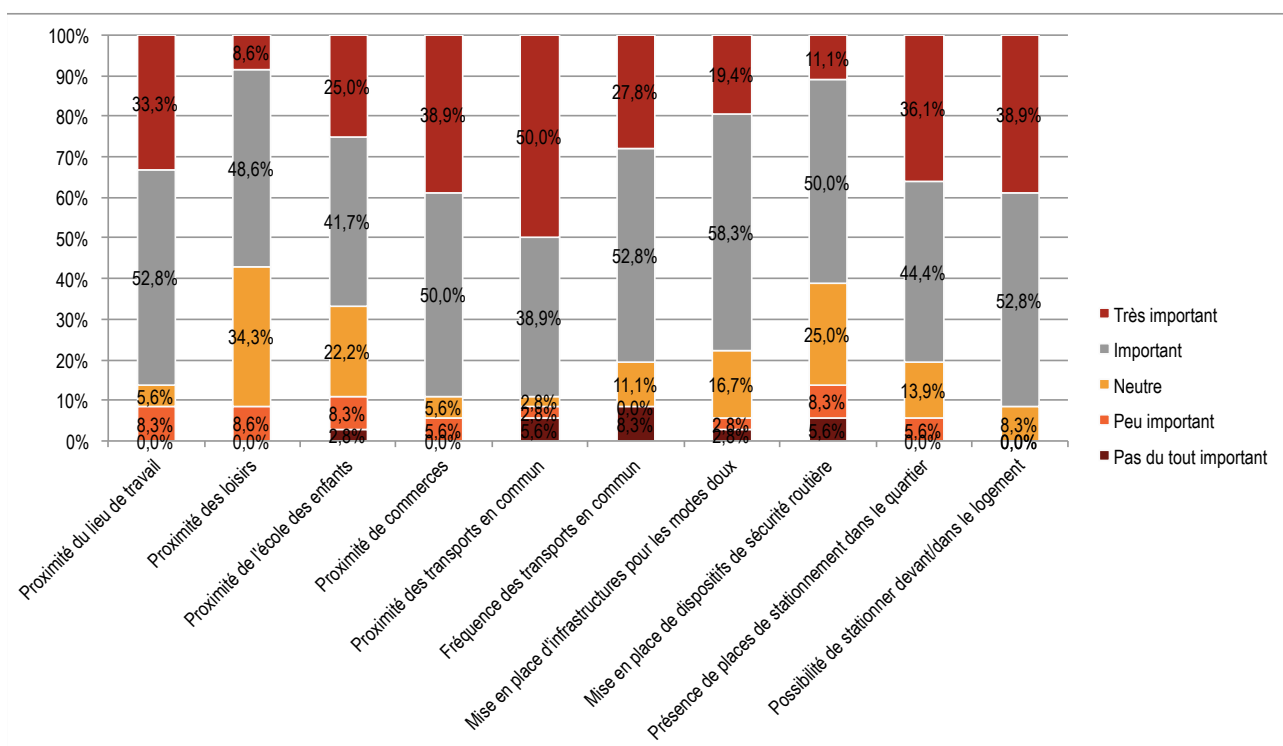


Figure A89: Comparaison entre éléments de localisation: résultats pour les 20-24 ans

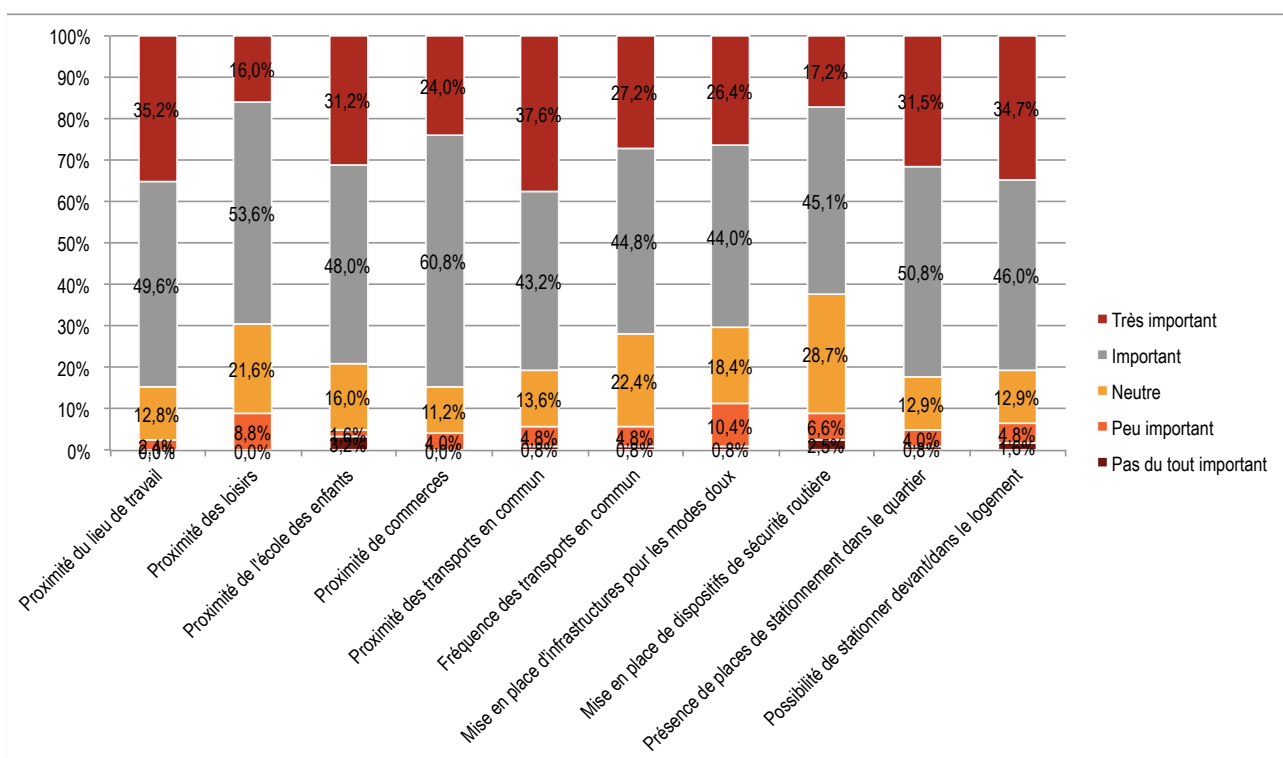


Figure A90: Comparaison entre éléments de localisation: résultats pour les 25-29 ans

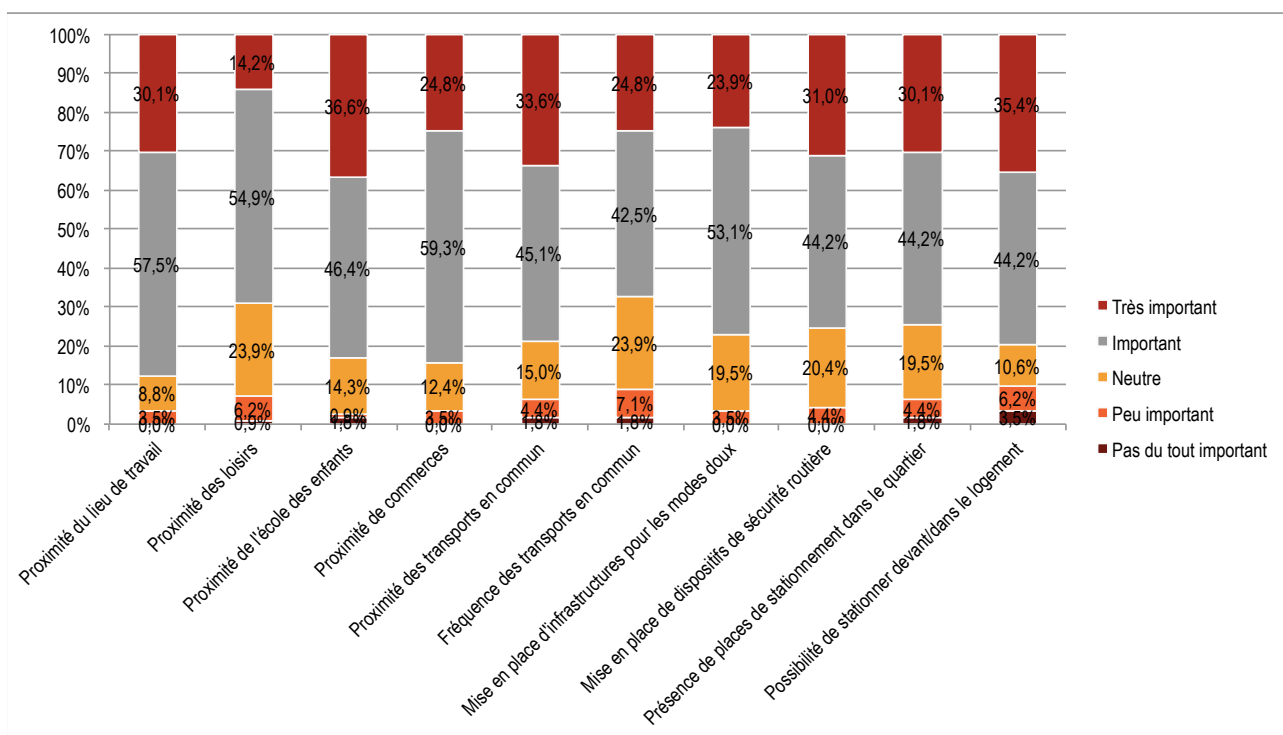


Figure A91: Comparaison entre éléments de localisation: résultats pour les 30-39 ans

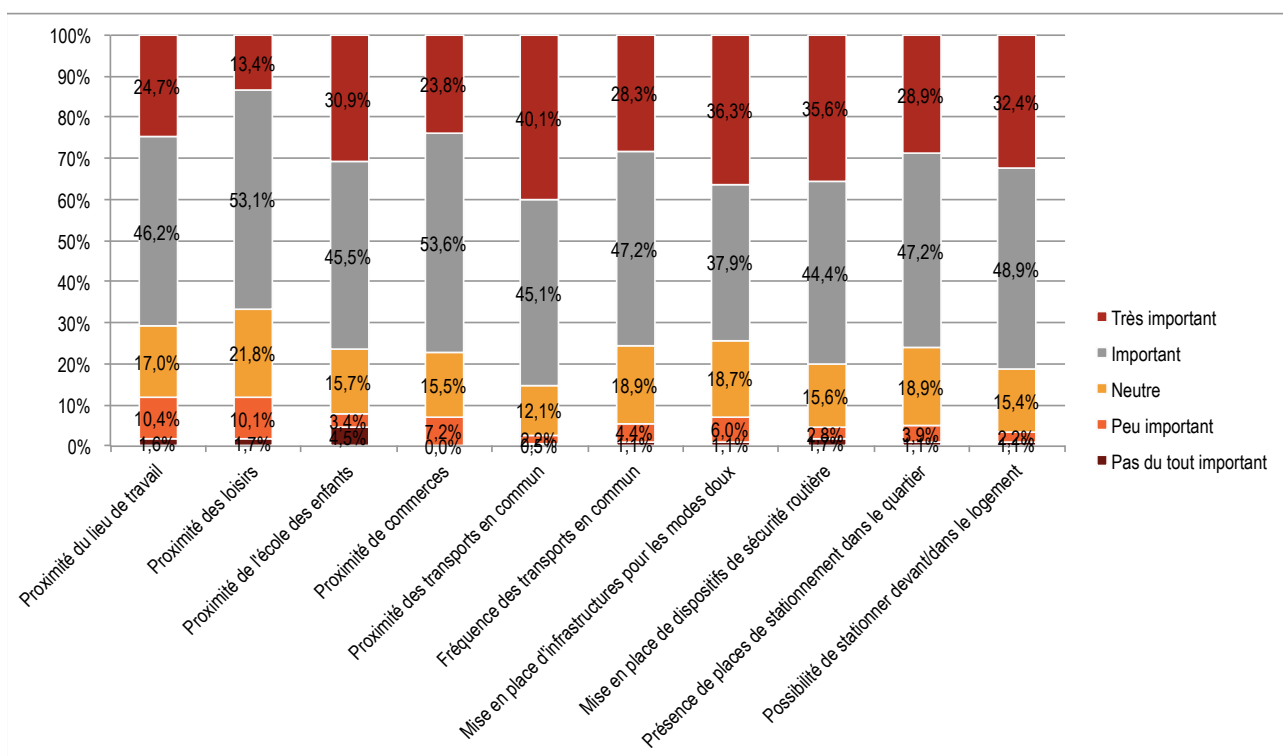


Figure A92: Comparaison entre éléments de localisation: résultats pour les 40-64 ans

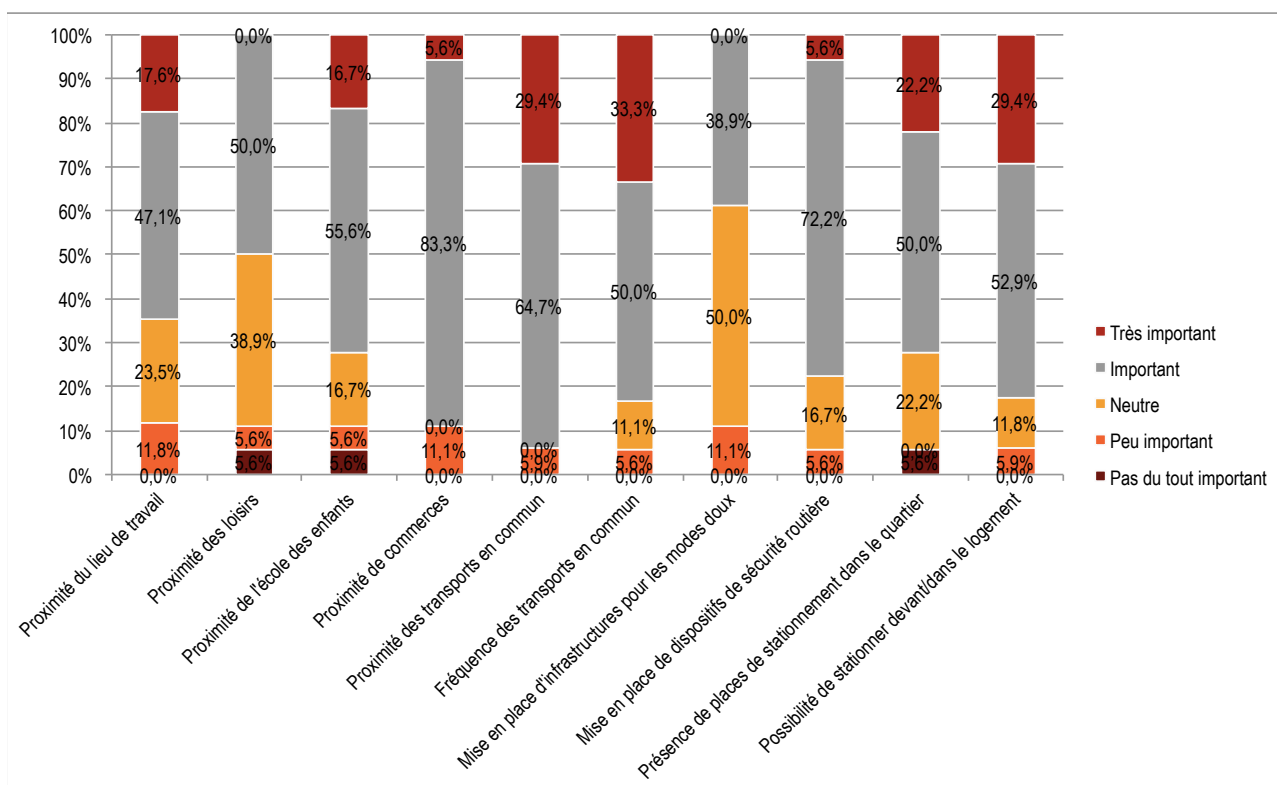


Figure A93: Comparaison entre éléments de localisation: résultats pour les 65 ans et plus

4.4.2. Questions concernant les propositions d'actions à mener en urbanisme dans l'optique d'une amélioration du cadre de vie en Wallonie

- QUESTIONS CONCERNANT LES OPÉRATIONS À EFFECTUER POUR AMÉLIORER LE CADRE DE VIE.

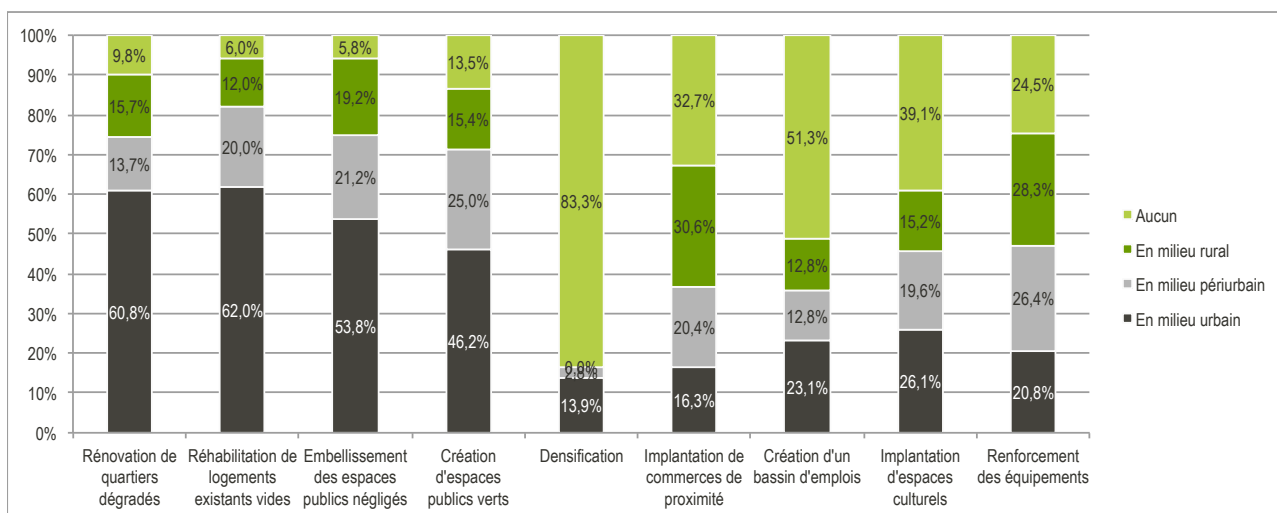


Figure A94: Récapitulatif des réponses pour les 20-24 ans

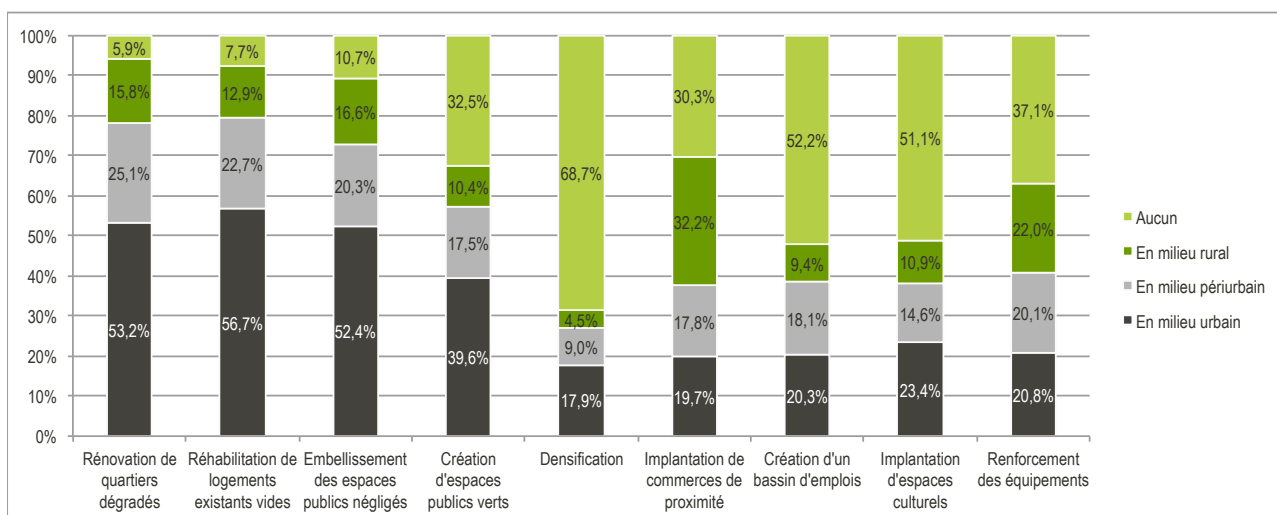


Figure A95: Récapitulatif des réponses pour les 25-29 ans

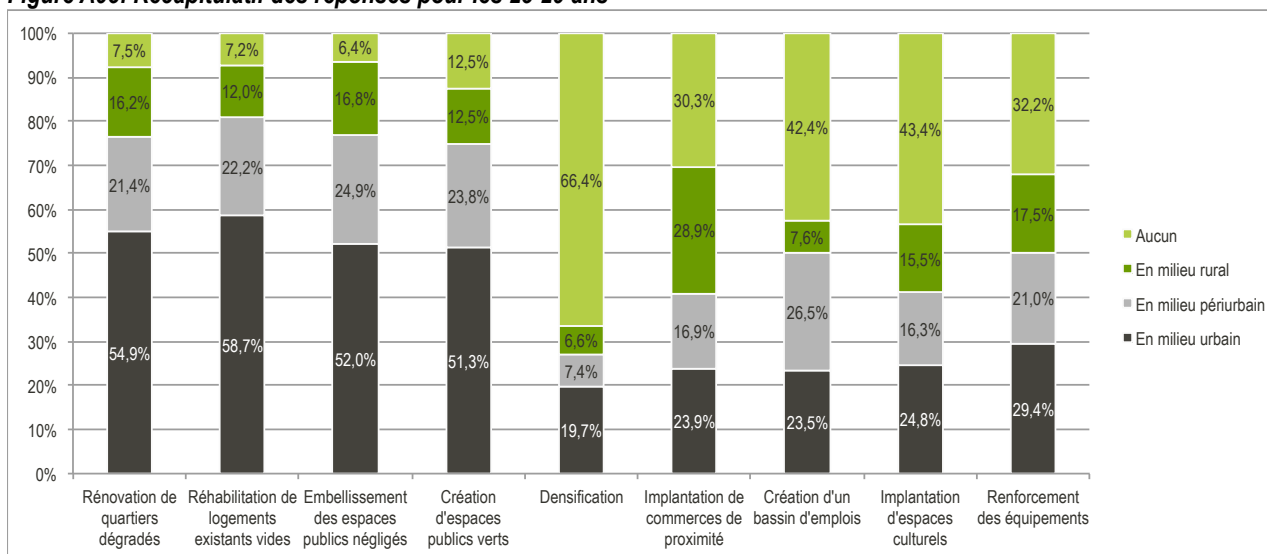


Figure A96: Récapitulatif des réponses pour les 30-39 ans

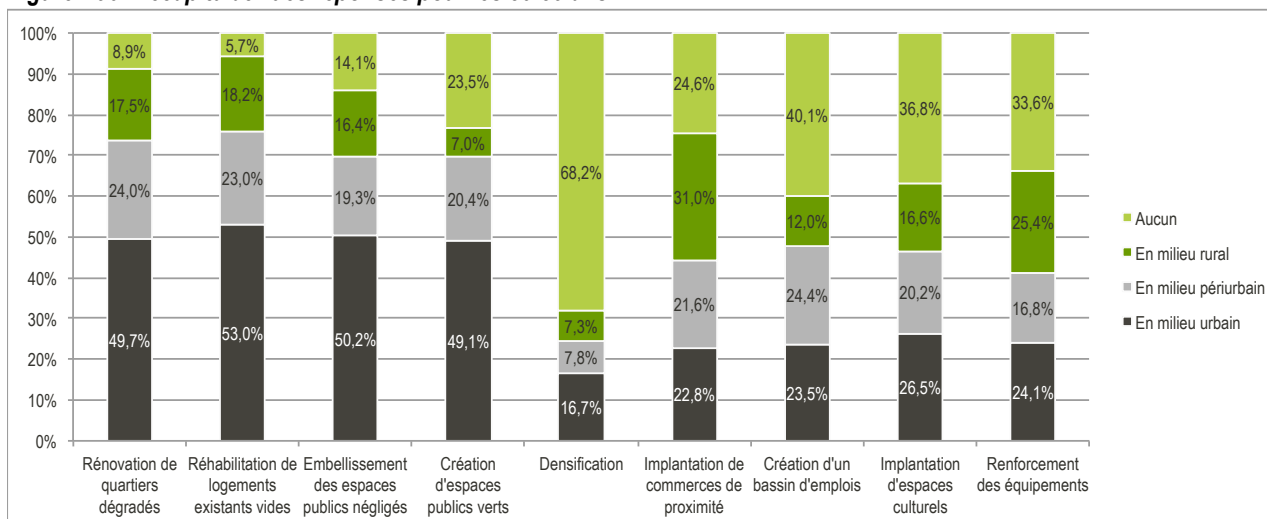


Figure A97: Récapitulatif des réponses pour les 40-64 ans

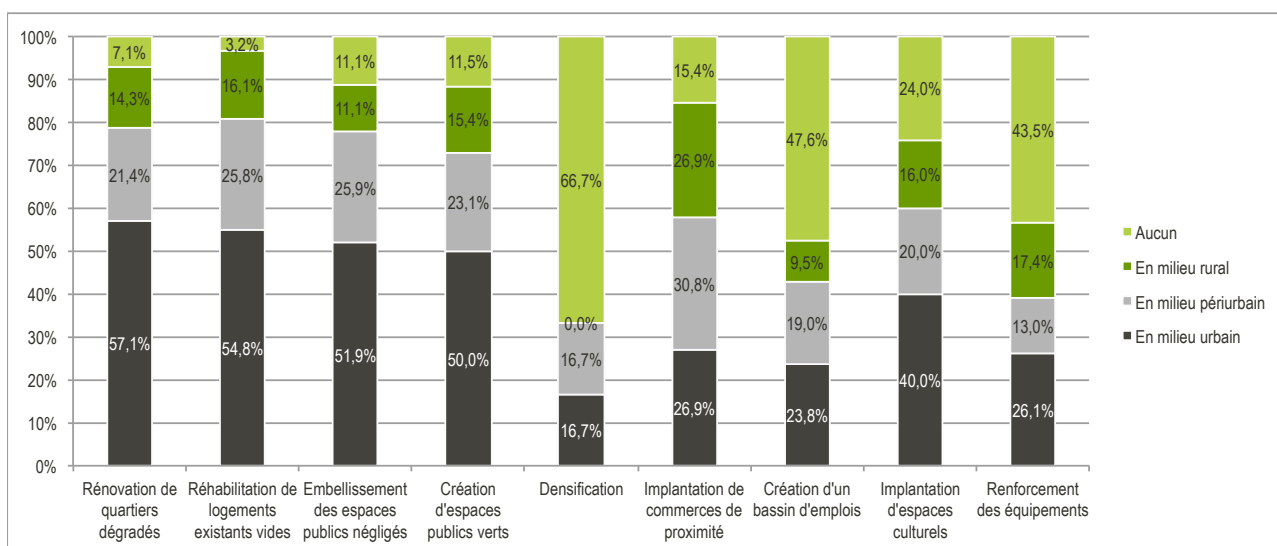


Figure A98: Récapitulatif des réponses pour les 65 ans et plus

4.5. Analyse par niveau d'études

4.5.1. Questions portant sur les critères de choix retenus lors de la recherche d'un lieu résidentiel

- QUESTIONS RELATIVES AUX ATOUTS QUE DEVRAIT COMPORTER UN QUARTIER

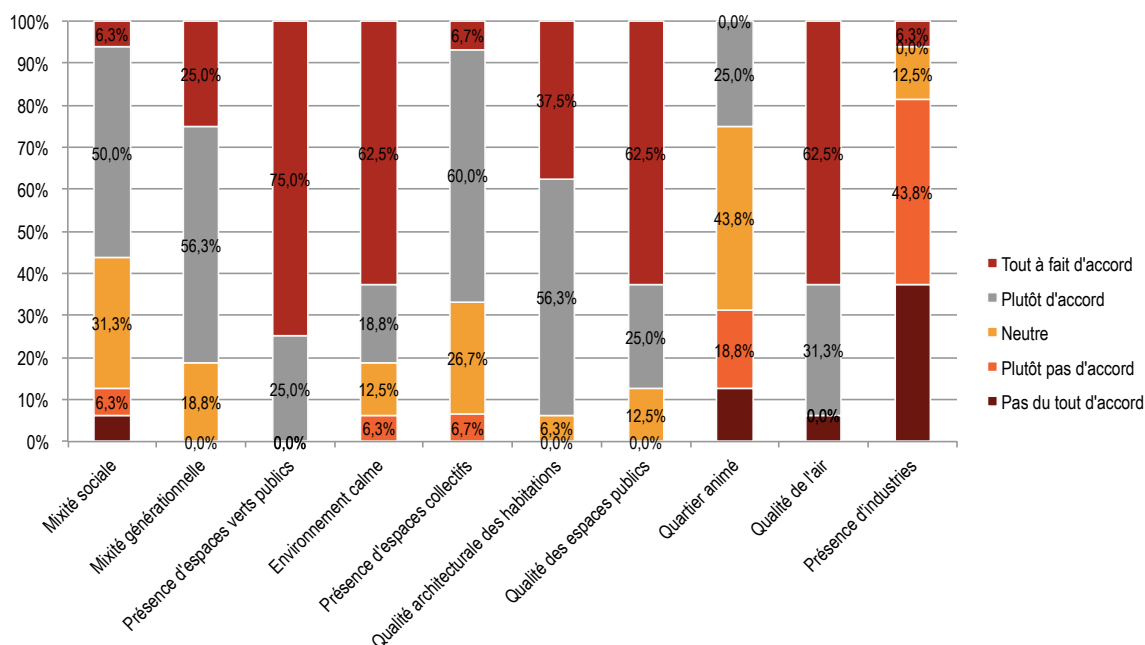


Figure A99: Comparaison entre atouts: résultats pour les secondaires générales

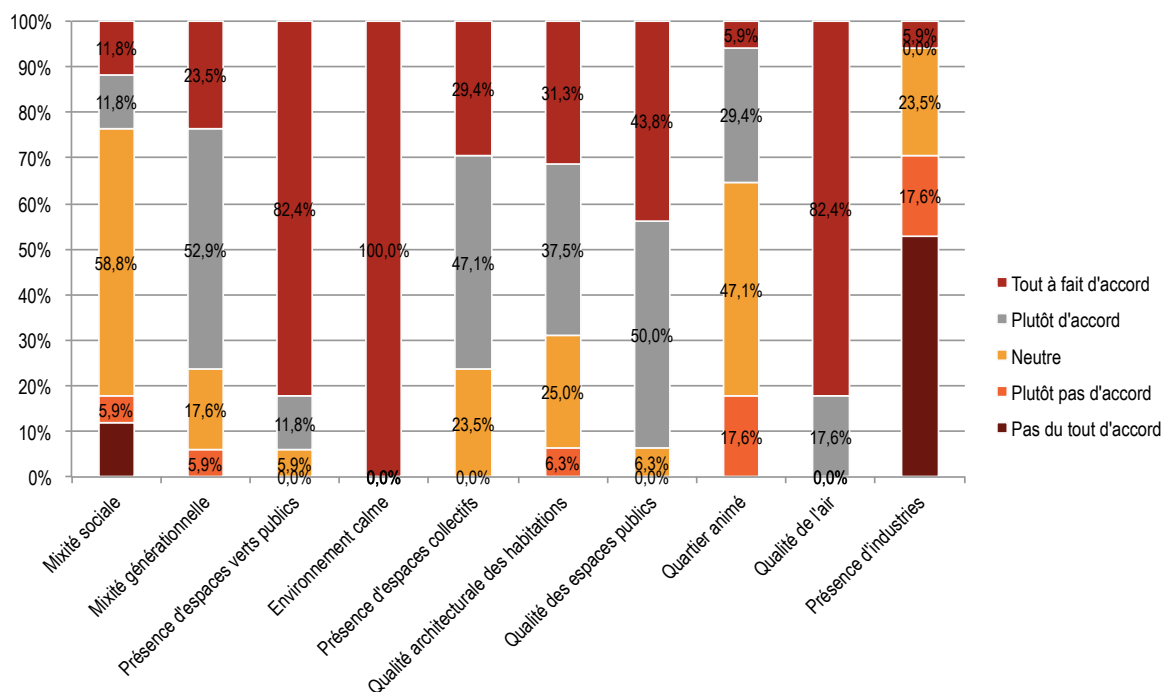


Figure A100: Comparaison entre atouts: résultats pour les secondaires techniques

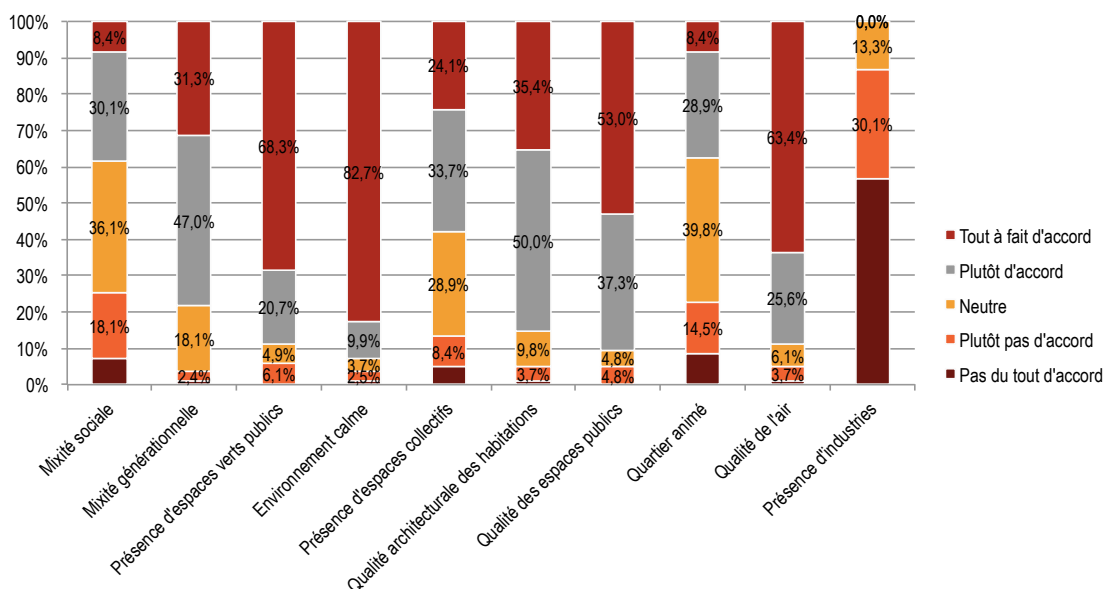


Figure A101: Comparaison entre atouts: résultats pour les études supérieures non universitaires

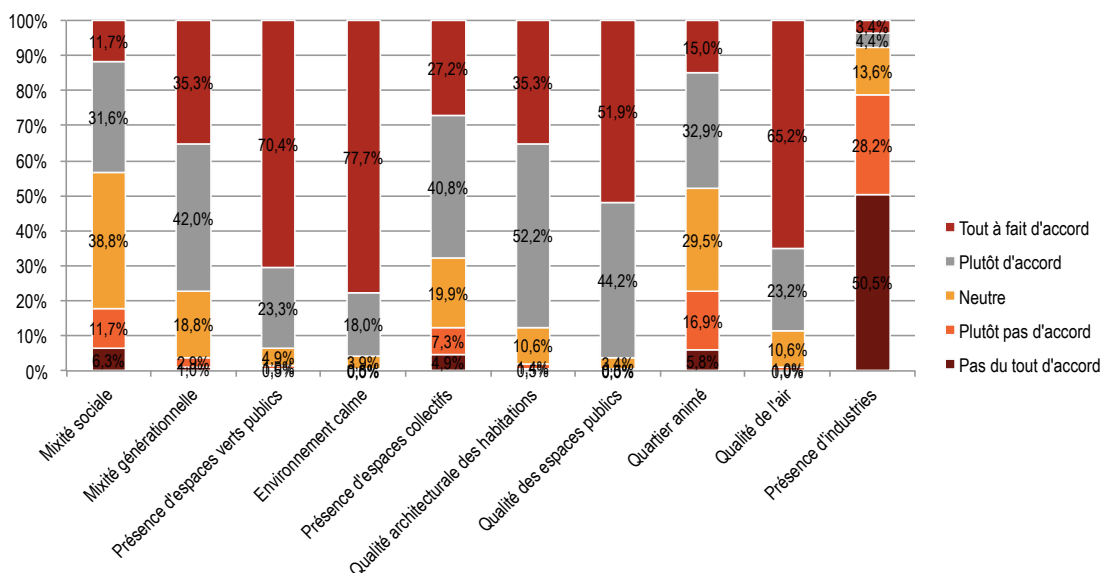


Figure A102: Comparaison entre atouts: résultats pour les études supérieures universitaires

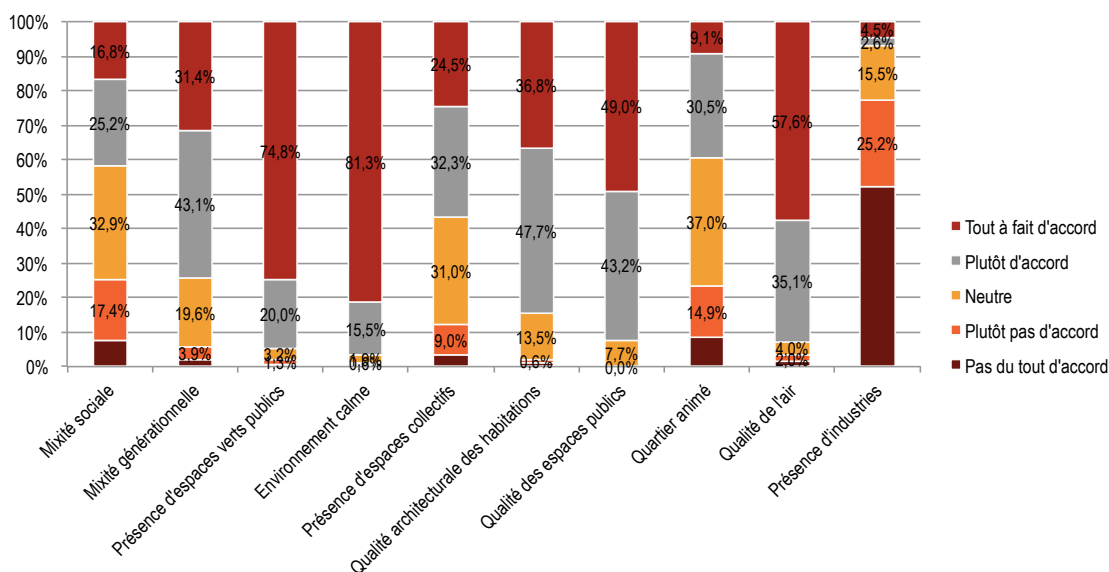


Figure A103: Comparaison entre atouts: résultats pour les post universitaires

• QUESTIONS CONCERNANT LA LOCALISATION RELATIVE D'UN QUARTIER

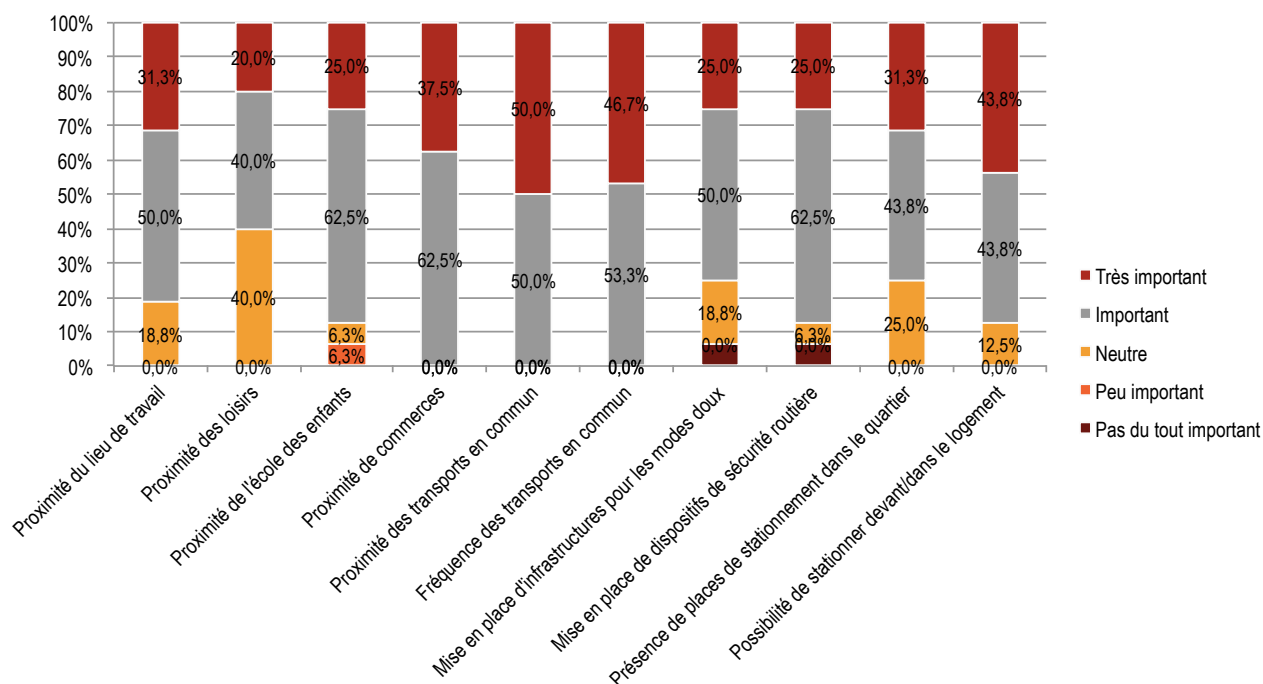


Figure A104: Comparaison entre éléments de localisation: résultats pour les secondaires générales

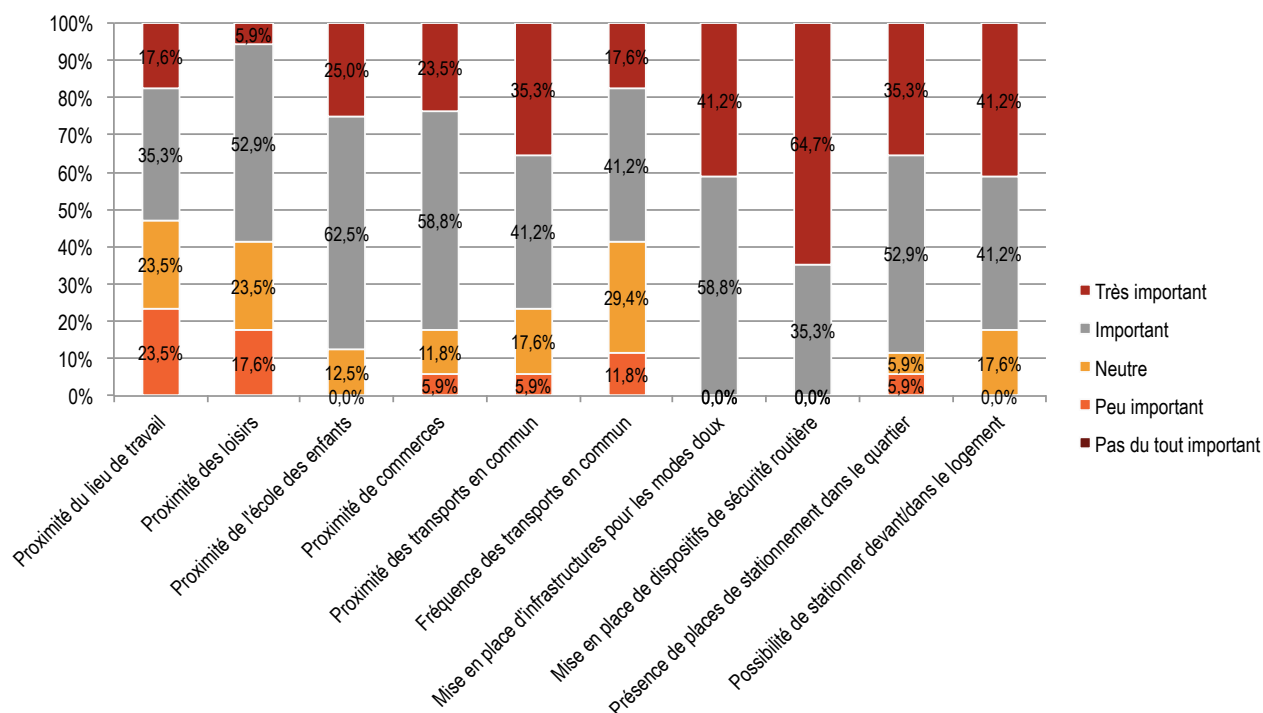


Figure A105: Comparaison entre éléments de localisation: résultats pour les secondaires techniques

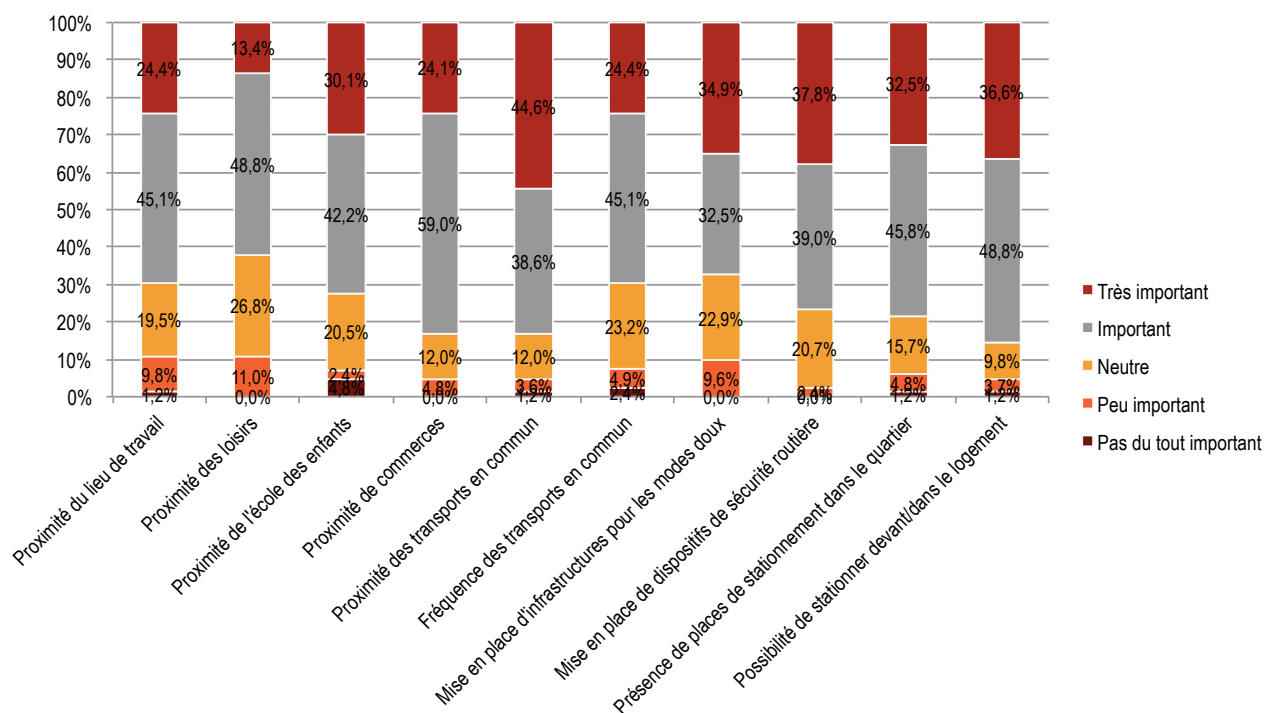


Figure A106: Comparaison entre éléments de localisation: résultats pour les études supérieures non universitaires

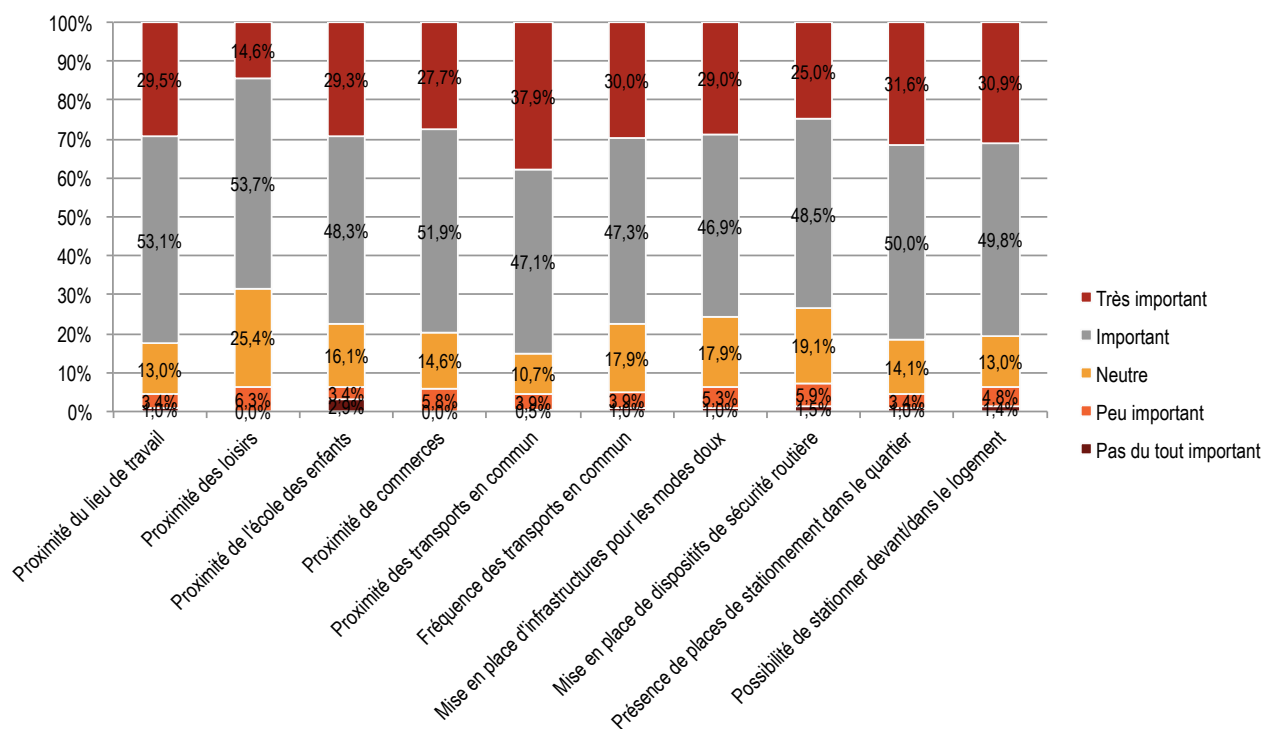


Figure A107: Comparaison entre éléments de localisation: résultats pour les études supérieures universitaires

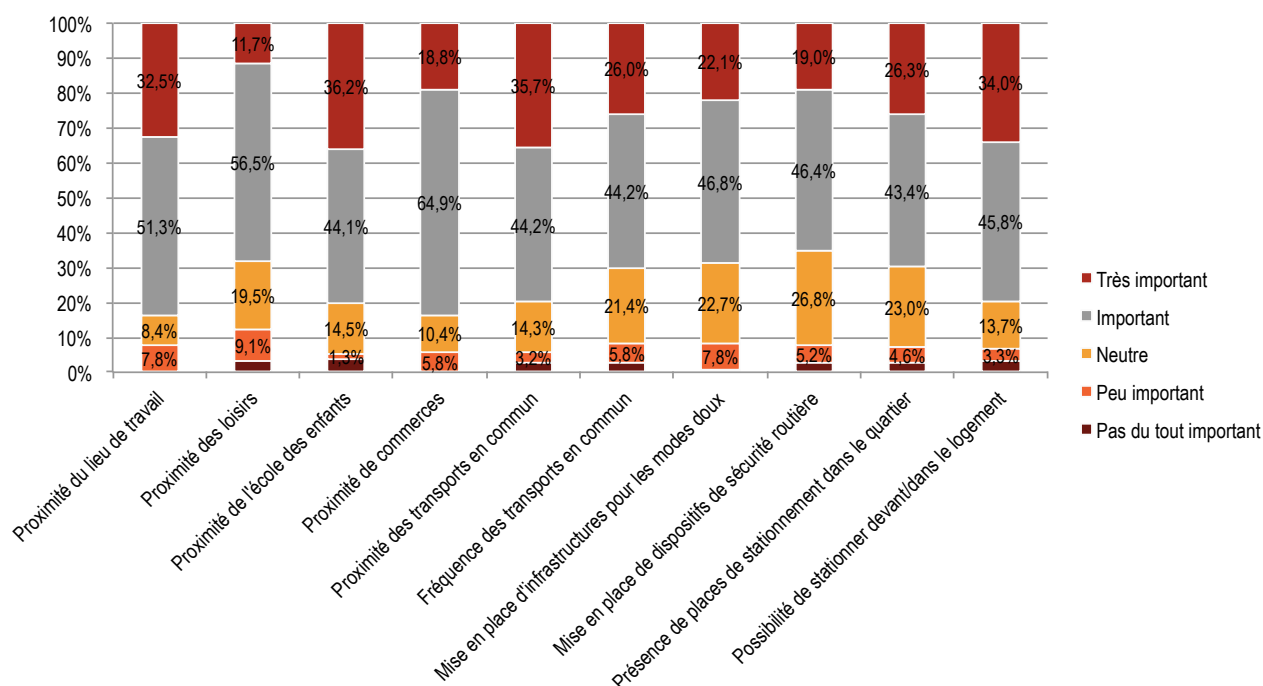


Figure A108: Comparaison entre éléments de localisation: résultats pour les post universitaires

4.5.2. Questions concernant les propositions d'actions à mener en urbanisme dans l'optique d'une amélioration du cadre de vie en Wallonie

- QUESTIONS CONCERNANT LES OPÉRATIONS À EFFECTUER POUR AMÉLIORER LE CADRE DE VIE.

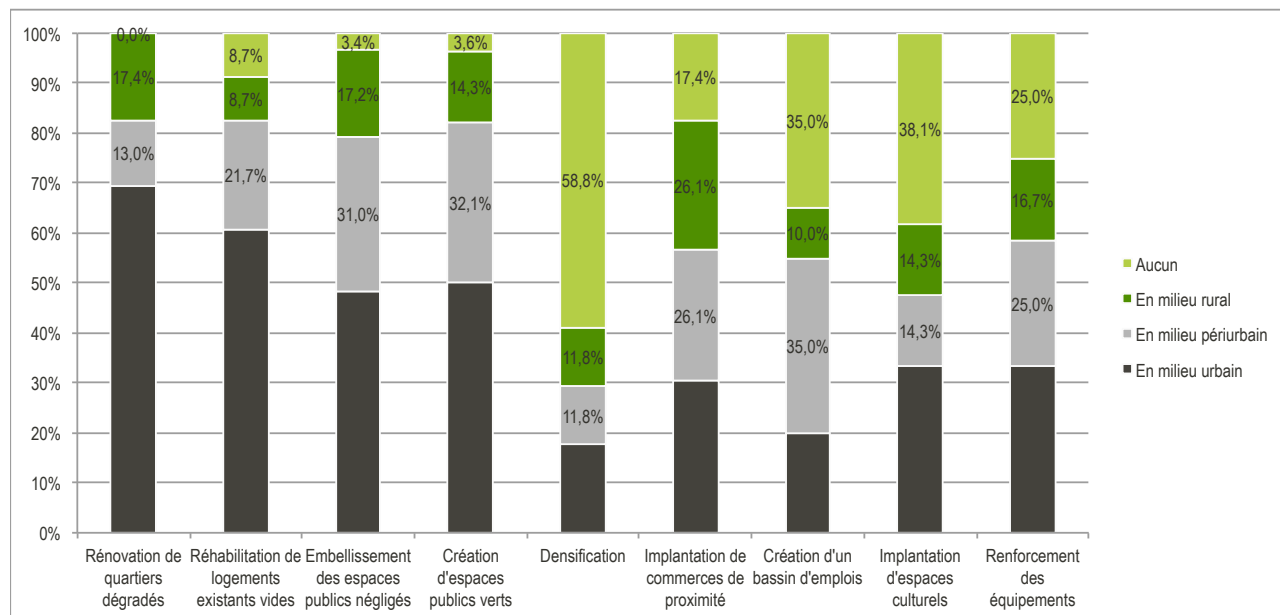


Figure A109: Récapitulatif des réponses pour les secondaires générales

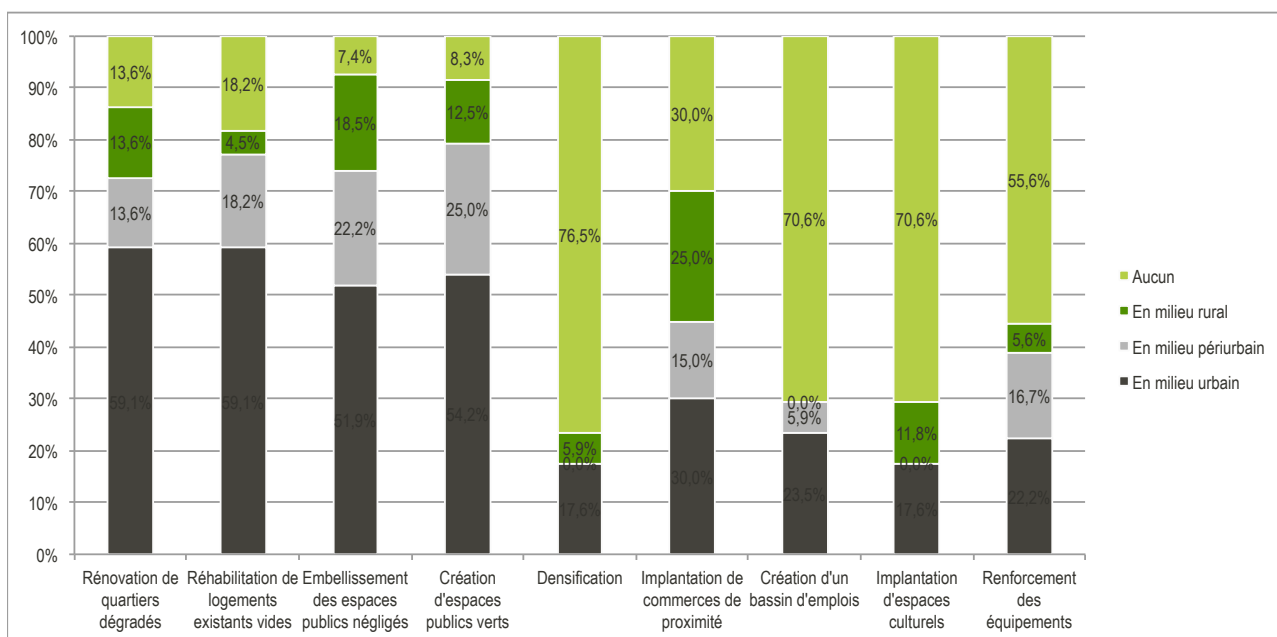


Figure A110: Récapitulatif des réponses pour les secondaires techniques

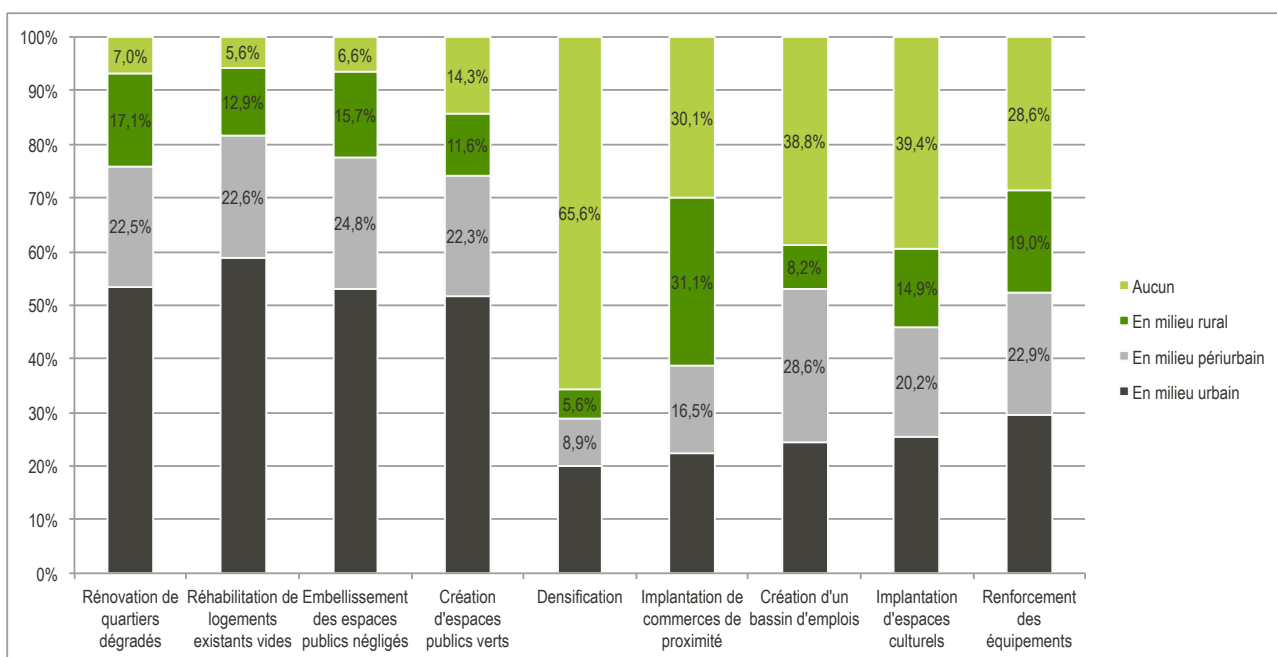


Figure A111: Récapitulatif des réponses pour les études supérieures non universitaires

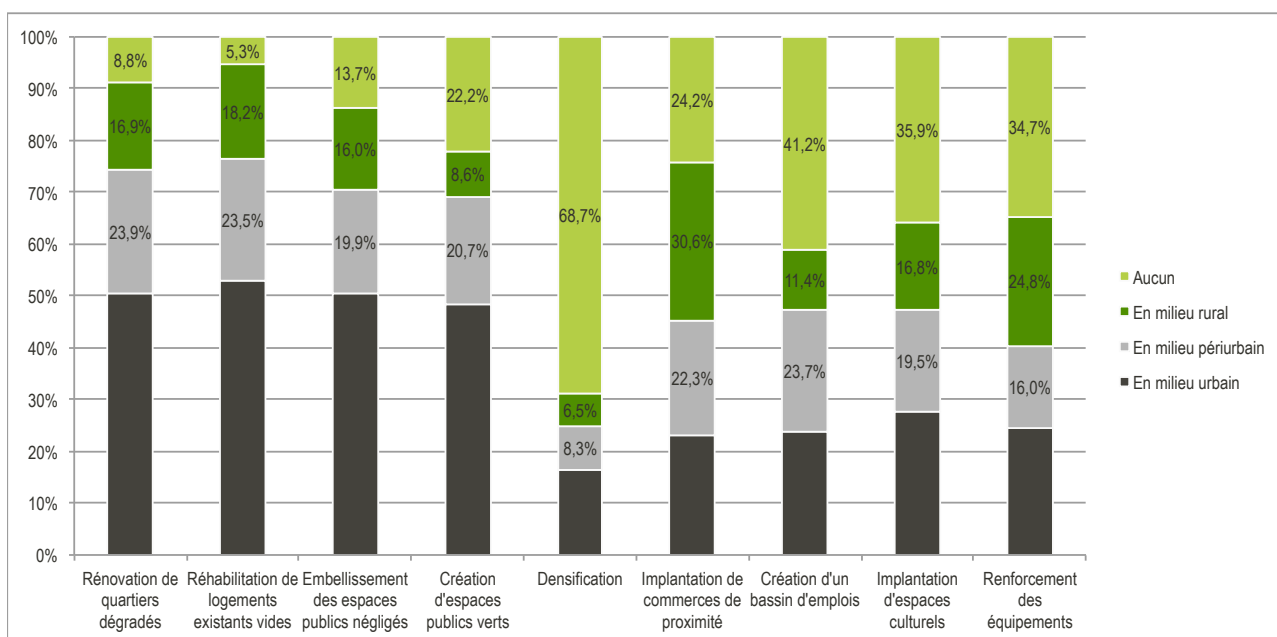


Figure A112: Récapitulatif des réponses pour les études supérieures universitaires

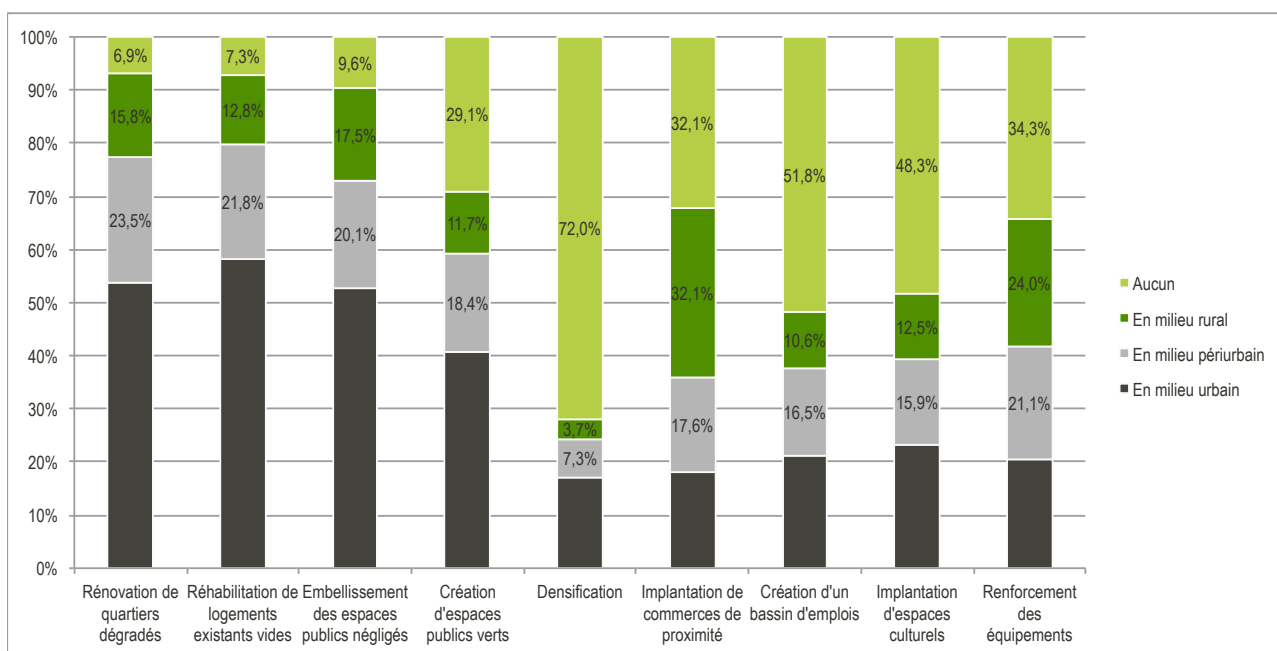


Figure A113: Récapitulatif des réponses pour les post universitaires

Approche sociologique de l'habitat périurbain

Ce travail est constitué de deux parties principales. La première propose de parcourir de manière théorique les éléments participant au phénomène de l'étalement urbain. Le but est de saisir l'ampleur de la périurbanisation et ses enracinements au sein des divers mécanismes qui font perdurer ce système. Les orientations à prendre afin de limiter la désurbanisation dans les années à venir sont également abordées.

La seconde partie tente d'approcher un des facteurs développés précédemment: les aspirations de la population. Elle se base sur une enquête réalisée à l'aide de questionnaires remplis par 480 individus de la Région wallonne. L'objectif est de cerner les stratégies de ces habitants en termes de localisation et de modes d'habiter, et d'appréhender les attentes des ménages. Les principaux résultats de l'enquête sont exposés, ainsi que les constats découlant d'analyses croisées comparant plusieurs types de catégories (zone résidentielle, groupe d'âges, composition du ménage,...).

Quel que soit le milieu résidentiel interrogé (centre ville, zone urbaine, zone périurbaine et zone rurale), il en ressort des tendances globales semblables, traduisant des aspirations similaires au sein de la Région wallonne. Un second aspect de l'étude consiste à déterminer les opérations prioritaires à mener afin d'améliorer le cadre de vie en Wallonie. Les priorités sont placées dans la rénovation du milieu urbain, tant au niveau des quartiers que des logements et des espaces publics dégradés. En outre, la densification du milieu bâti est mal perçue par la population interrogée.

This work consists of two main parts. The first part concerns the theoretical elements involved in the phenomenon of urban sprawl. The goal is to understand the extent of suburbanisation and its roots in the various mechanisms that perpetuate this system. Decisions to be taken to limit de-urbanization in the years ahead are also discussed.

The second part attempts to approach one of the factors developed above: the aspirations of the population. It is based on a survey completed by 480 individuals residing within the Walloon Region. The goal is to identify strategies of these people in terms of location and way of living as well as to understand the expectations of households. The main results of the survey and the findings resulting from cross-analysis comparing various types of categories (residential area, age group, household composition,...) are outlined.

Whatever the questioned residential area is (downtown, urban, peri-urban and rural areas), it shows similar global trends, reflecting similar aspirations in the Walloon Region. A second aspect of the study is to determine the priority operations that need to be undertaken to improve the quality of life in Wallonia. Priorities are the renovation of urban areas, neighborhoods as well as housing and degraded public spaces. In addition, the densification of the built environment is poorly perceived by the surveyed population.