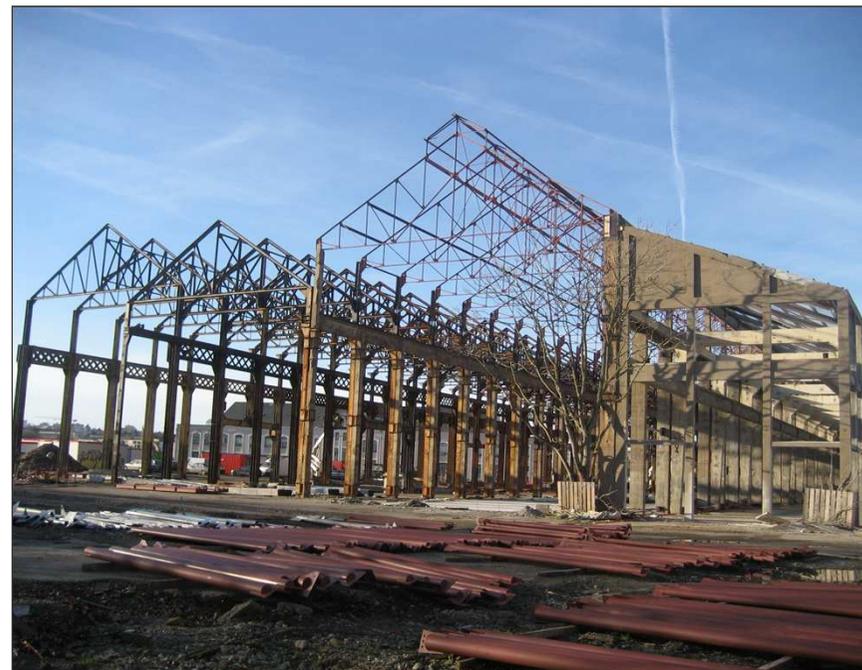
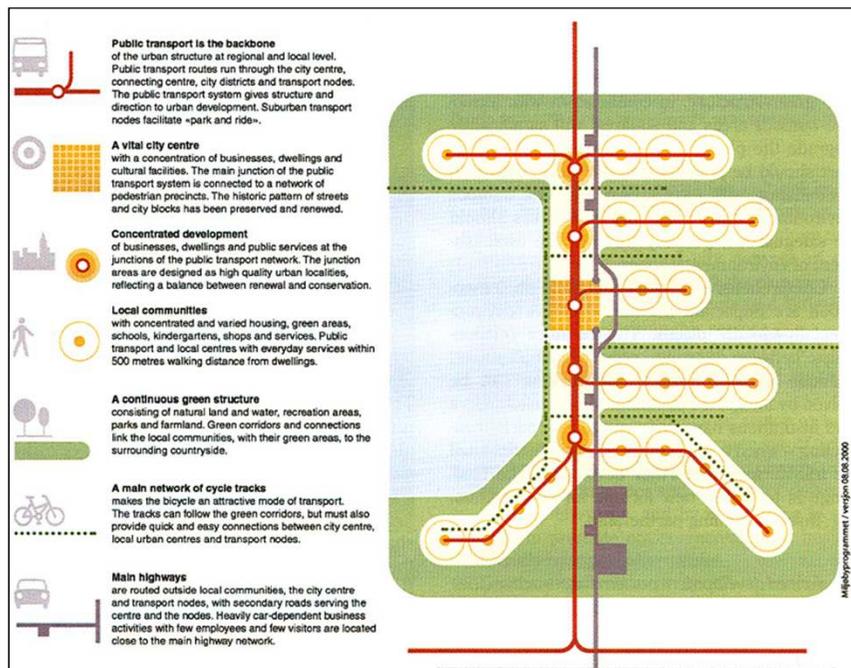


# Réaménagement des friches urbaines et projet de territoire : le modèle de la ville compacte qualitative



Qu'est-ce que le modèle de la ville compacte qualitative et qu'est-ce que ce modèle suppose pour les friches ?

Quels sont les obstacles à la concrétisation du modèle de la ville compacte qualitative ?

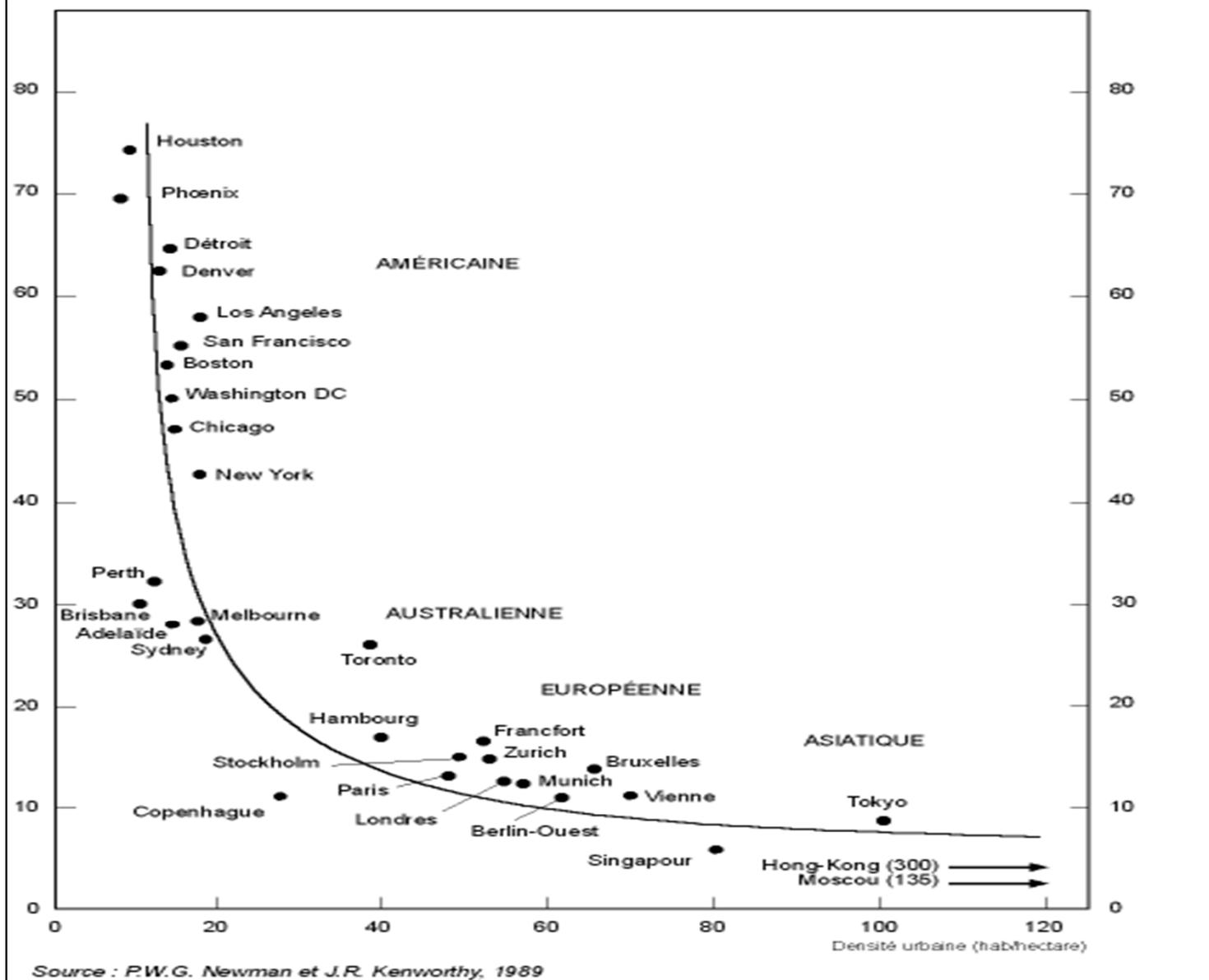
# Qu'est ce que le modèle de la ville compacte qualitative ?

## Etalement urbain, dépendance automobile et ville compacte

Newman P.W.G. & Kenworthy J.R., 1989.– *Cities and automobile dependence: an international sourcebook*, Gower.

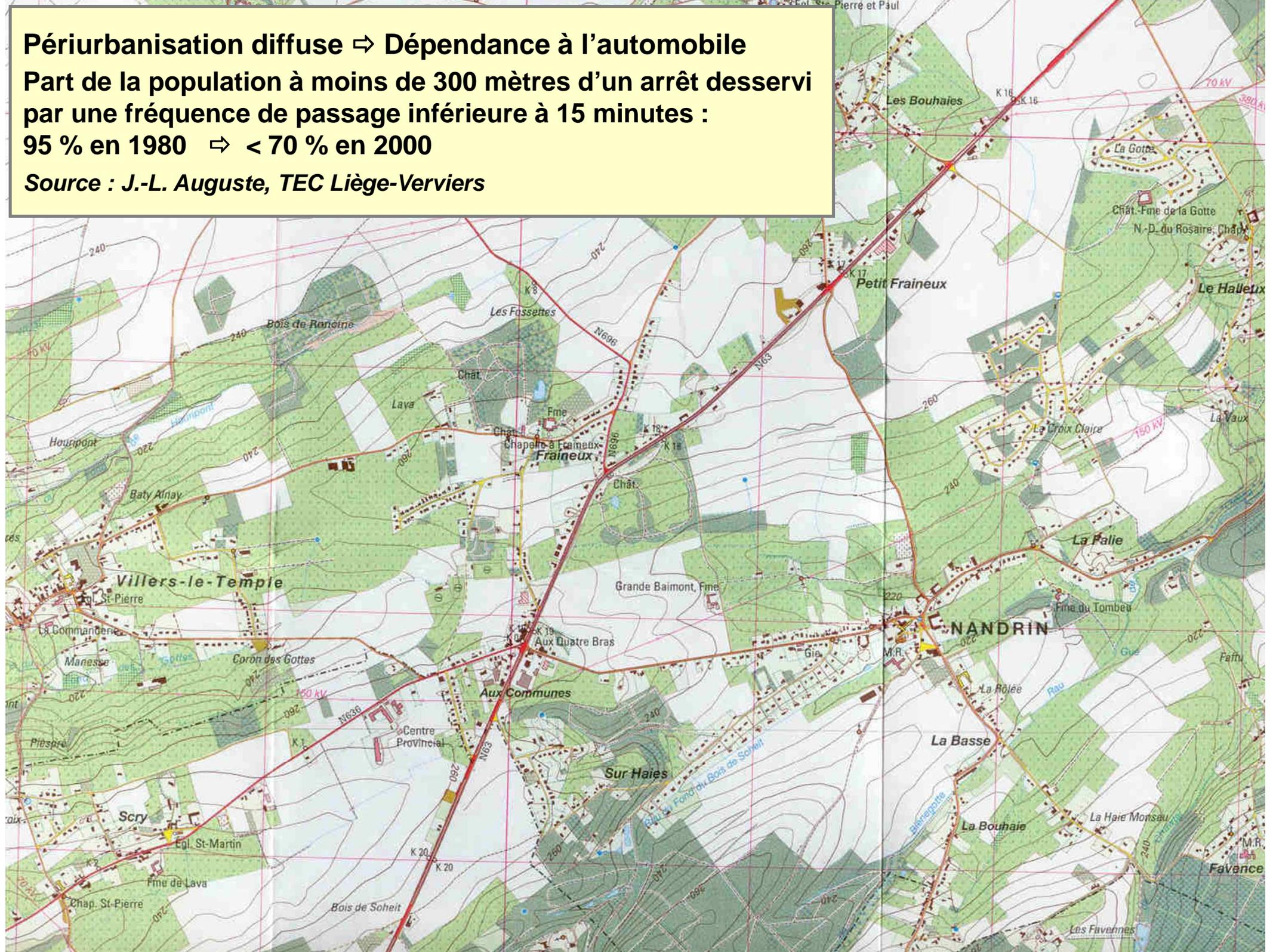


## Consommation de carburant par rapport à la densité de population en 1980



**Périurbanisation diffuse ⇒ Dépendance à l'automobile**  
**Part de la population à moins de 300 mètres d'un arrêt desservi**  
**par une fréquence de passage inférieure à 15 minutes :**  
**95 % en 1980 ⇒ < 70 % en 2000**

**Source : J.-L. Auguste, TEC Liège-Verviers**



# Qu'est ce que le modèle de la ville compacte qualitative ?

## Étalement urbain, dépendance automobile et ville compacte

Newman P.W.G. & Kenworthy J.R., 1989.– *Cities and automobile dependence: an international sourcebook*, Gower.



## Débat idéologique sur le contrôle de l'étalement urbain

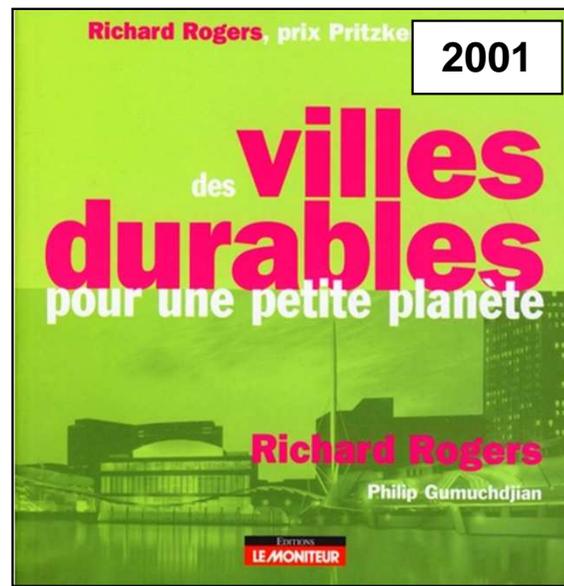
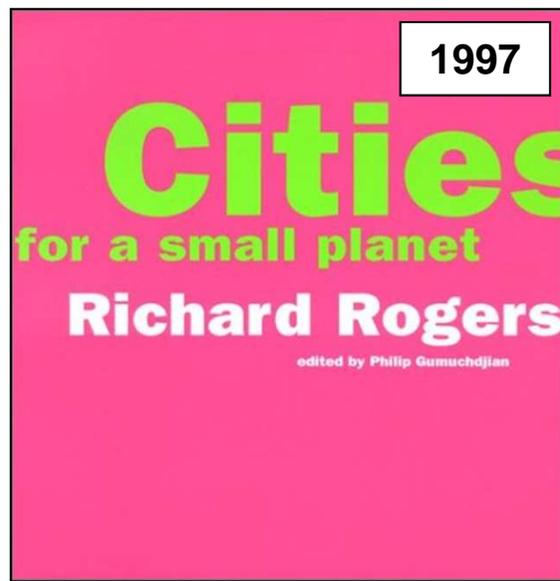
Ville compacte historique (P.W.G. Newman & J.R. Kenworthy ...)

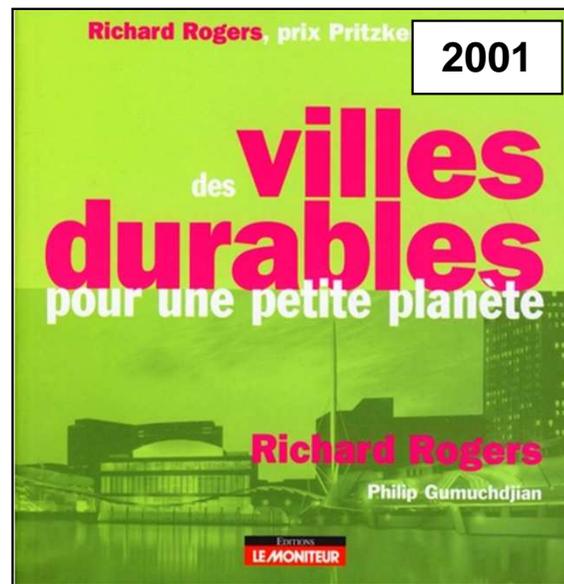
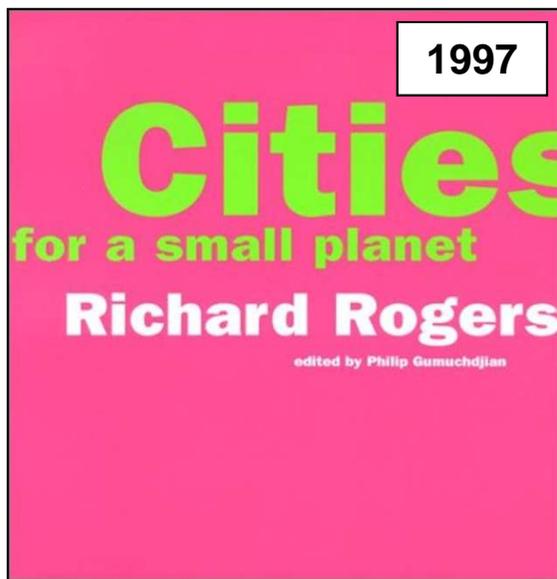
Ville déconcentrée (P. Gordon & H.W. Richardson, G. Dubois-Taine & Y. Chalas ...)

## Formulation modèle alternatif

Consensus des aménageurs et urbanistes

Connaissance des attentes pour le périurbain ⇒ Dimension qualitative



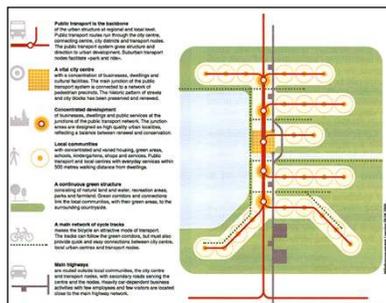


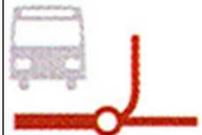
## Compacité qualitative et attractive

Pas de dépendance à l'automobile ⇒ Localisations centrales ou péri-centrales  
 Densité, mixité (raisonnée), recyclage

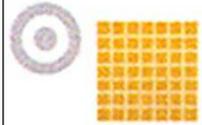
Limitation de l'offre foncière vierge périphérique : nécessaire, mais insuffisant  
 Acceptabilité par la qualité des réalisations (trames vertes, trames bleues)

Qualité des lieux et compétitivité-attractivité dans l'économie de la connaissance  
 Un facteur de compétitivité de plus en plus reconnu





**Public transport is the backbone** of the urban structure at regional and local level. Public transport routes run through the city centre, connecting centre, city districts and transport nodes. The public transport system gives structure and direction to urban development. Suburban transport nodes facilitate «park and ride».



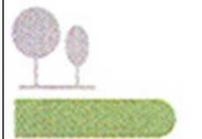
**A vital city centre** with a concentration of businesses, dwellings and cultural facilities. The main junction of the public transport system is connected to a network of pedestrian precincts. The historic pattern of streets and city blocks has been preserved and renewed.



**Concentrated development** of businesses, dwellings and public services at the junctions of the public transport network. The junction areas are designed as high quality urban localities, reflecting a balance between renewal and conservation.



**Local communities** with concentrated and varied housing, green areas, schools, kindergartens, shops and services. Public transport and local centres with everyday services within 500 metres walking distance from dwellings.



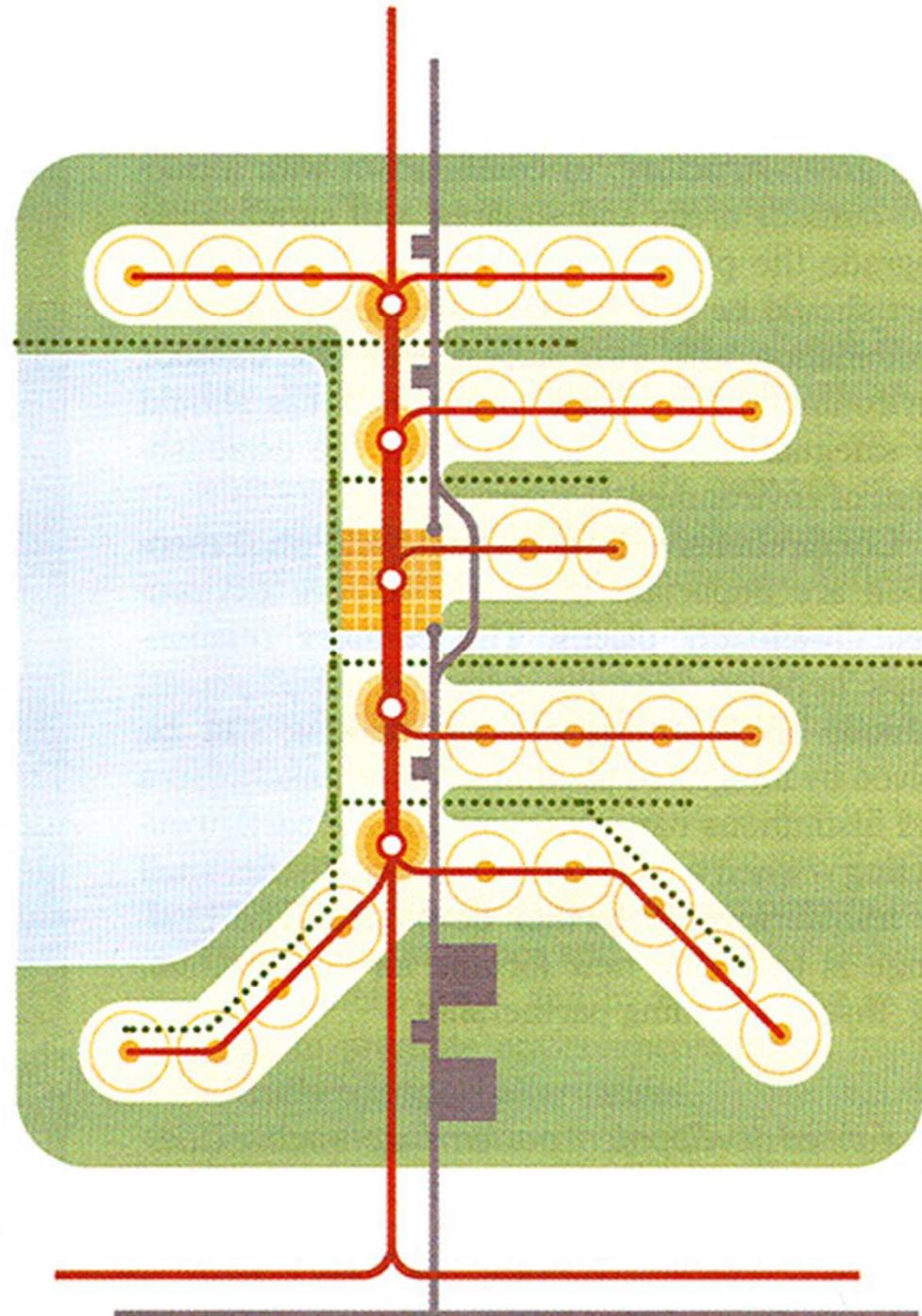
**A continuous green structure** consisting of natural land and water, recreation areas, parks and farmland. Green corridors and connections link the local communities, with their green areas, to the surrounding countryside.



**A main network of cycle tracks** makes the bicycle an attractive mode of transport. The tracks can follow the green corridors, but must also provide quick and easy connections between city centre, local urban centres and transport nodes.

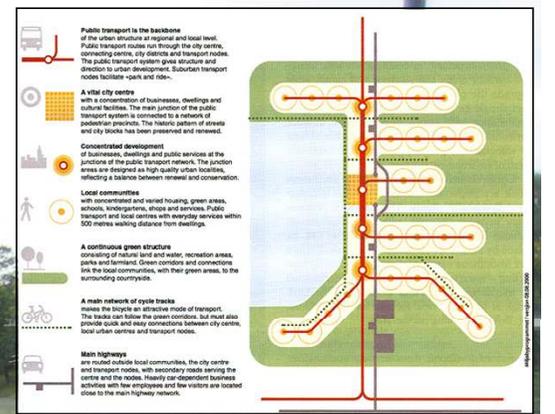


**Main highways** are routed outside local communities, the city centre and transport nodes, with secondary roads serving the centre and the nodes. Heavily car-dependent business activities with few employees and few visitors are located close to the main highway network.

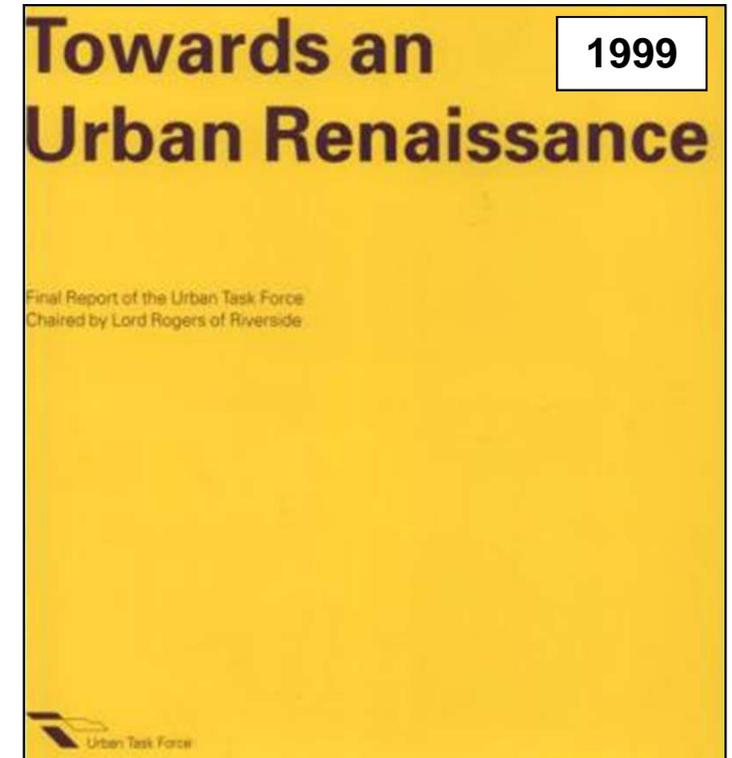
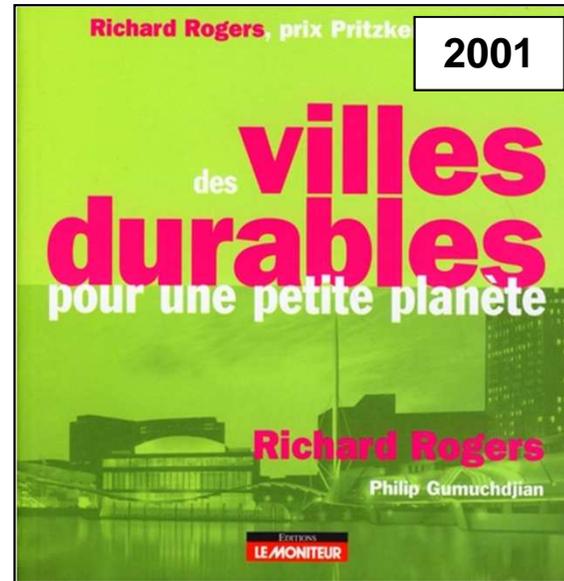
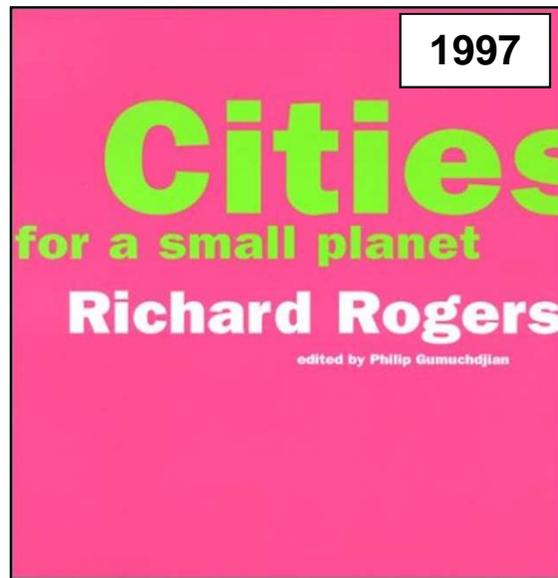


Miljøprogrammet / versjon 08.08.2000

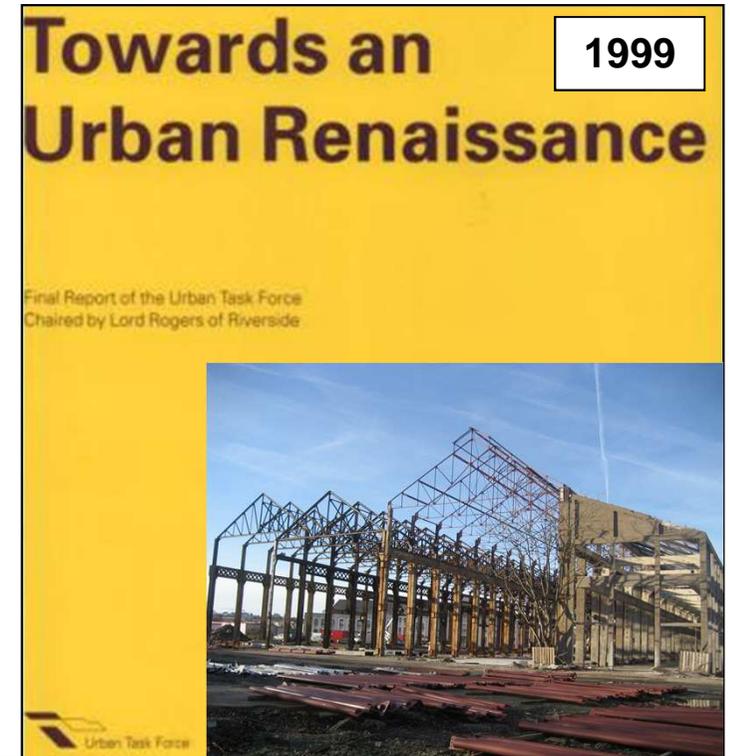
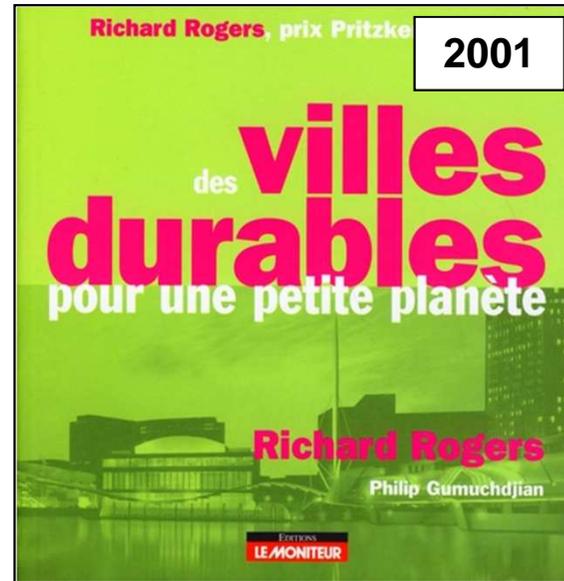
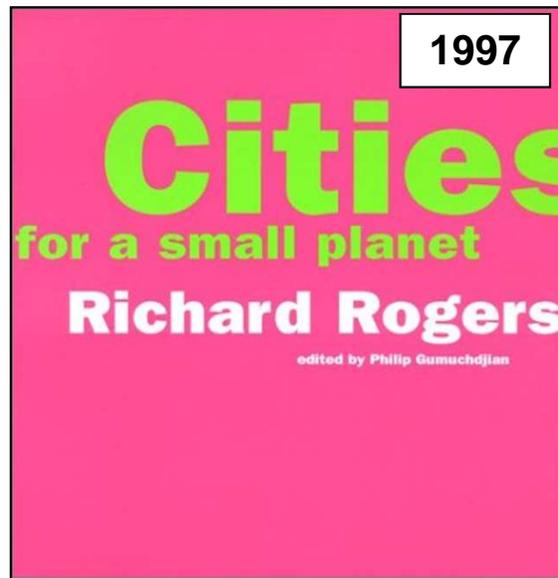
# Nimègue (NL)



# Influence sur les politiques nationales et l'enjeu des friches



# Influence sur les politiques nationales et l'enjeu des friches



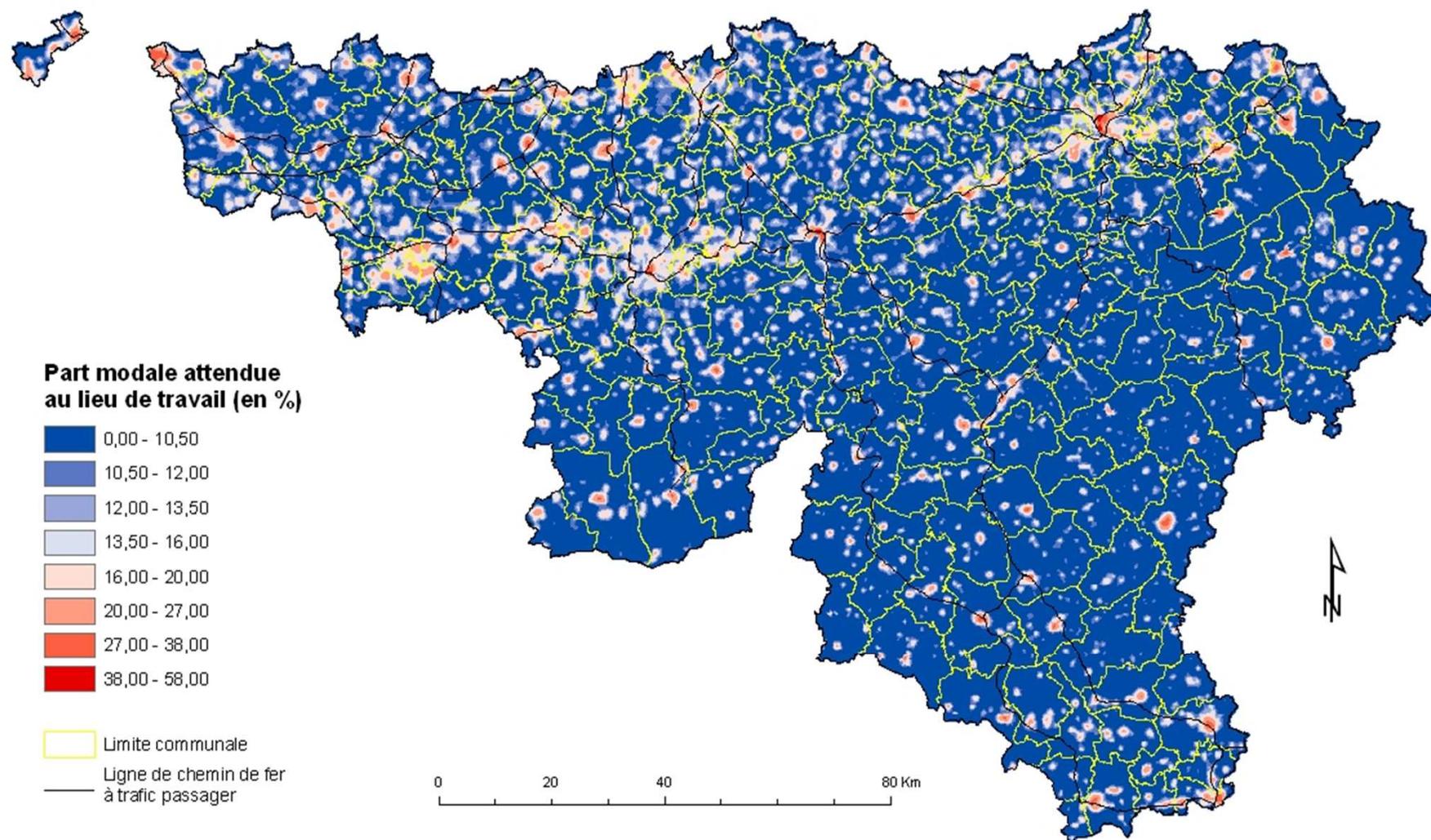
We calculate that, on current policy assumptions, the Government is unlikely to meet its own target that 60% of new dwellings should be built on previously developed land. Achieving this target is fundamental to the health of society. Failure to do so will lead to fragmentation of the city and erosion of the countryside. It will also increase traffic congestion and air pollution, accelerate the depletion of natural resources, damage biodiversity and increase social deprivation.

Executive summary, p. 3

***“Recent data suggest that the majority of new residential development occurs on Brownfield sites in England”.***

T. Dixon, 2007.- “The property development industry and sustainable urban Brownfield regeneration in England”, *Urban Studies*, Vol. 44, n°12, p. 2379.

# Accessibilité par les modes alternatifs à la voiture en Région wallonne



Sources : IHS (1991) & NatTeck

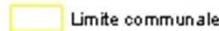
Auteur : ULg-LEP UR-CPDT (2007)

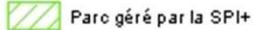
Pour plus d'informations : [http://cpdt.wallonie.be:80/?id\\_page=73](http://cpdt.wallonie.be:80/?id_page=73)

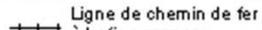
# Accessibilité par les modes alternatifs à la voiture en région liégeoise

Part modale attendue  
au lieu de travail (en %)



 Limite communale

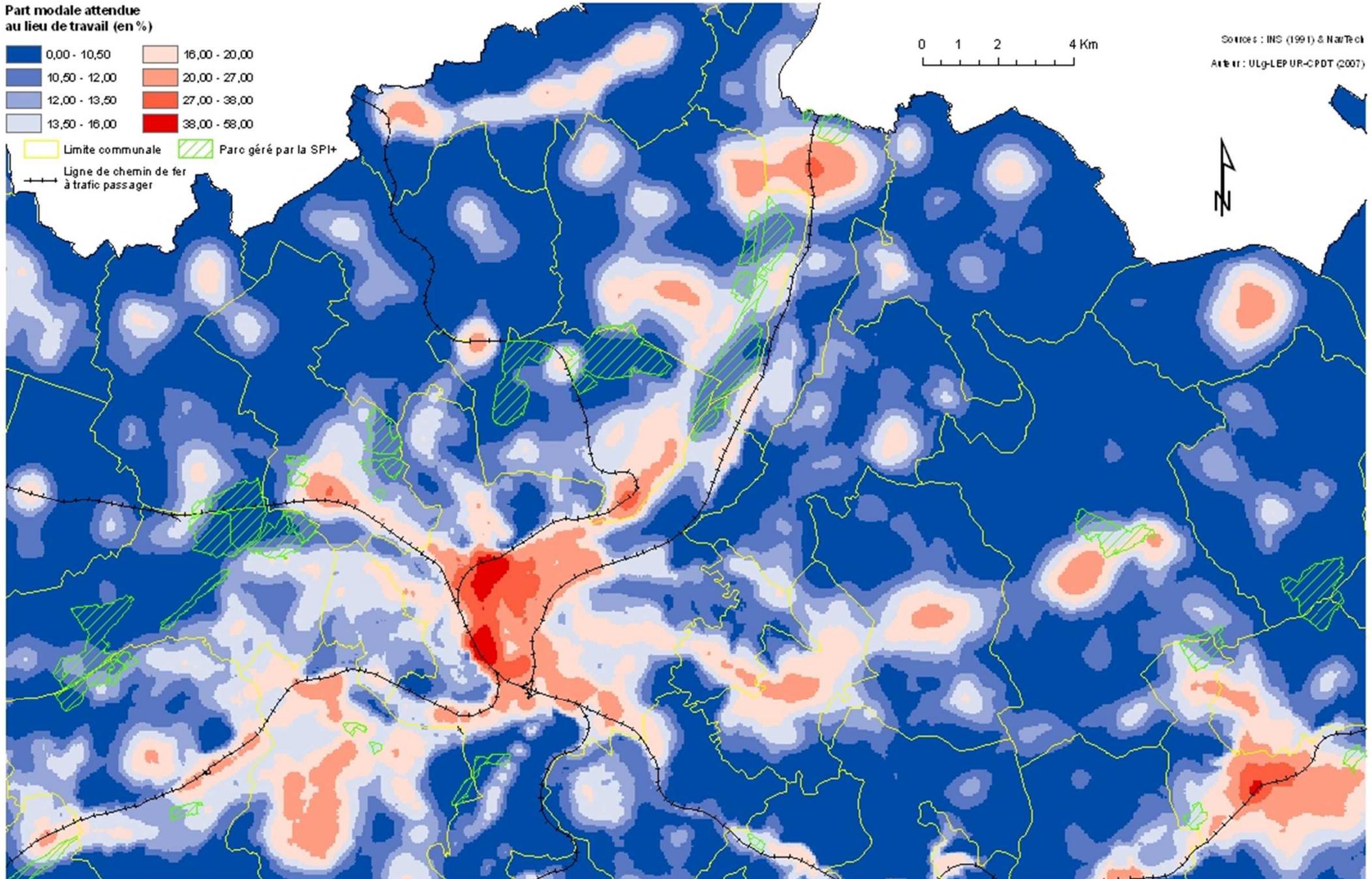
 Parc géré par la SPI+

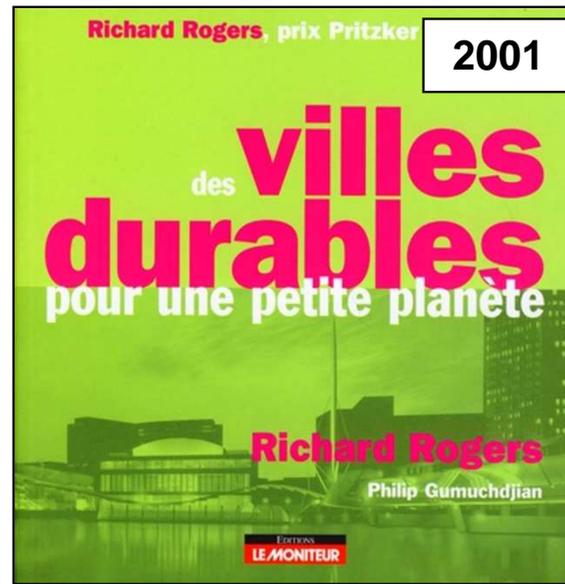
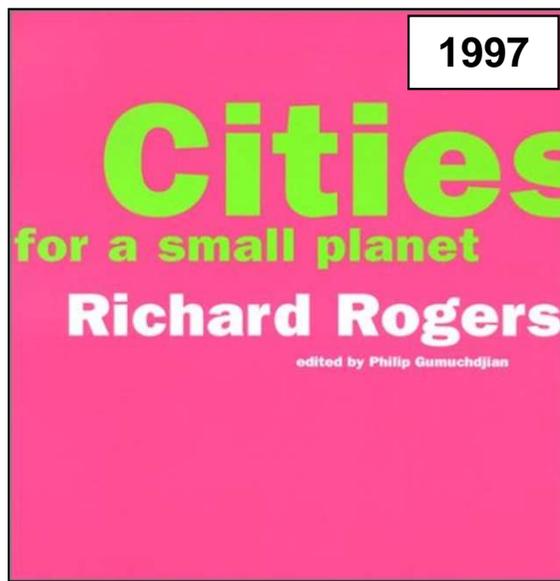
 Ligne de chemin de fer  
à trafic passager

0 1 2 4 Km

Source : INS (1991) & NatTech

Auteur : ULg-LEP UR-CPDT (2007)





## Influence sur les politiques locales dans le cadre de l'économie de la connaissance



# Maastricht : une ville compacte dans un paysage somptueux

## Maastricht compacte stad in weids landschap





## Introduction

L'attractivité du Luxembourg en tant que lieu de résidence et de travail est à garantir pour le long terme. La compétitivité de l'économie luxembourgeoise est à promouvoir, de manière à pouvoir assurer dans le futur un niveau élevé de qualité de vie au Luxembourg. La mise en place d'une structure spatiale répondant au principe du développement durable en constitue une condition préalable essentielle.

## Question à résoudre

La question à résoudre dans ce contexte peut être simplifiée et résumée comme suit :

Comment peut-on judicieusement combiner et intégrer jusqu'en l'an 2020 le développement spatial, l'évolution de la structure des frontaliers ainsi que l'infrastructure des transports, de manière:

- à réduire le trafic et de doubler la part des transports en commun,
- à mettre en place une structure spatiale qui soutienne la réduction et le transfert du trafic,
- à organiser les infrastructures de transport en conformité avec un aménagement du territoire durable,
- à limiter la consommation des espaces naturels ?

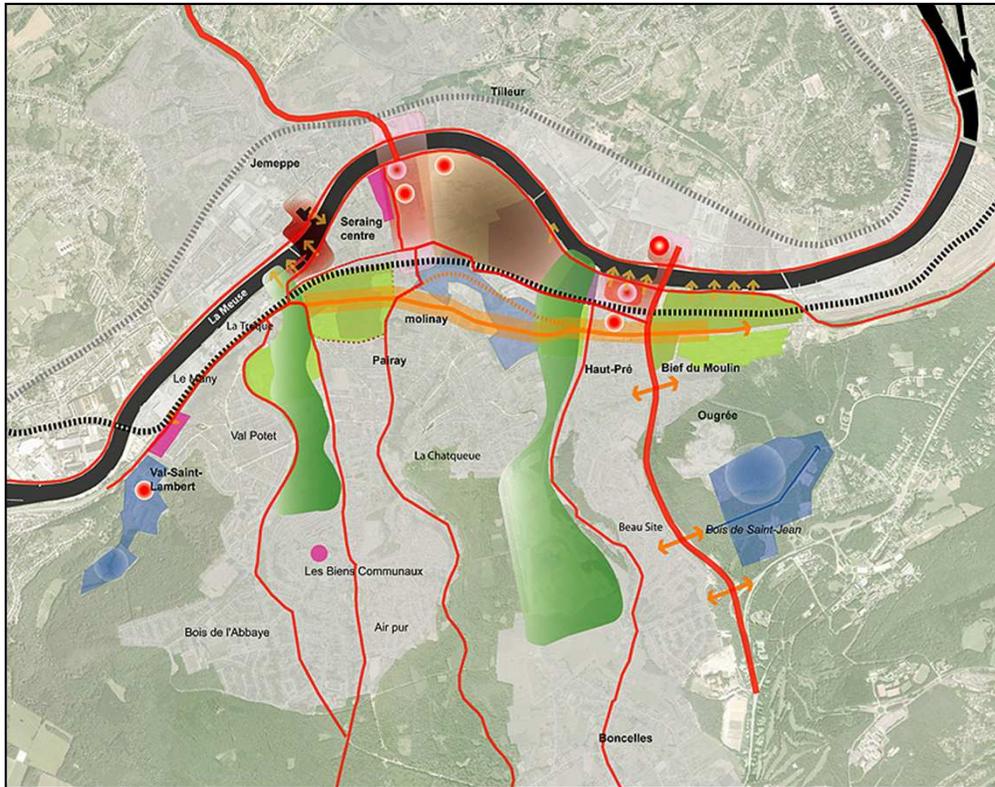
Source : <http://www.ivl.public.lu>





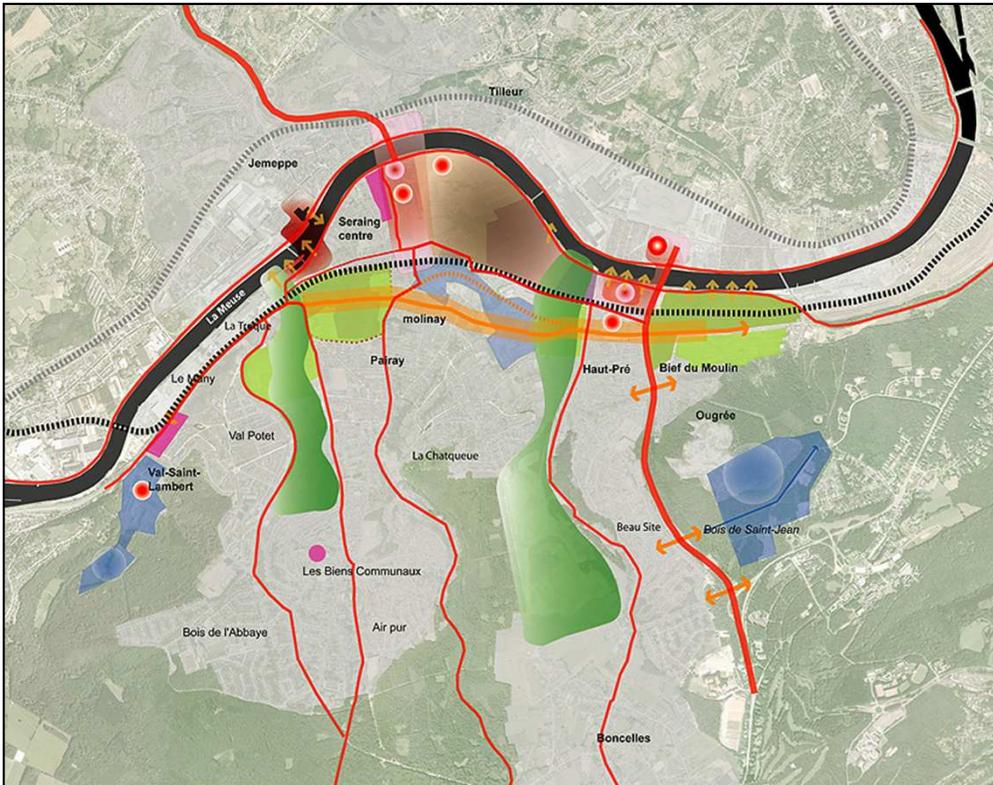
# Quels sont les obstacles à la matérialisation de la ville compacte ?

## Wallonie : modèle présent



# Quels sont les obstacles à la matérialisation de la ville compacte ?

## Wallonie : modèle présent, mais peu affirmé



## Pas d'objectifs clairs et quantifiés

IVL – Luxembourg : part des TEC de 14% à 25% (2002-2020)

Logements neufs en recyclage urbain : UK (60 %) - NL (40 %) - D (66 %)

# Quels sont les obstacles à la matérialisation de la ville compacte ?

## Pas d'acceptabilité pour limiter l'offre vierge périphérique

Surabondance en offre potentielle pour l'habitat

Plans de secteur et droit de propriété

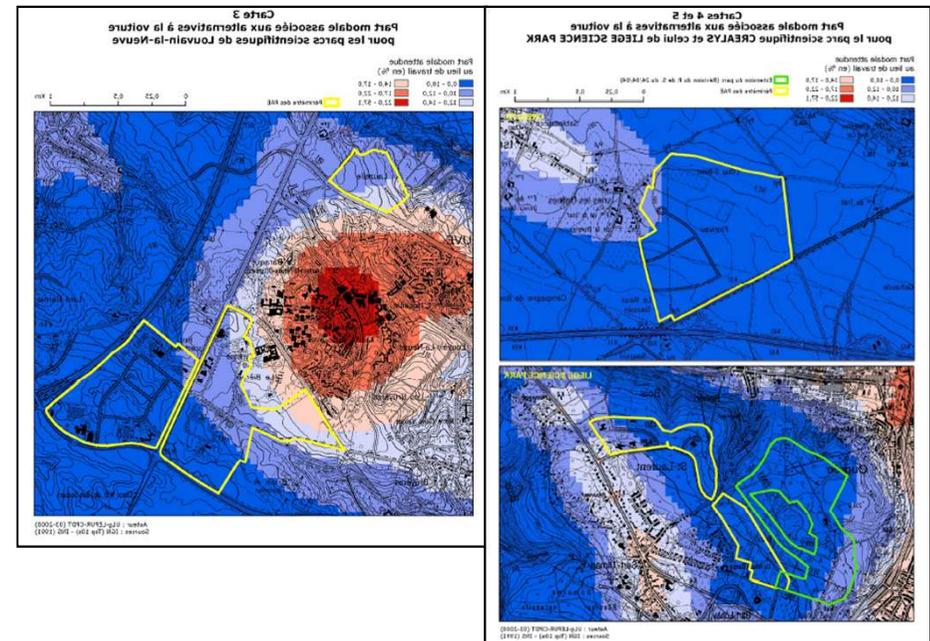
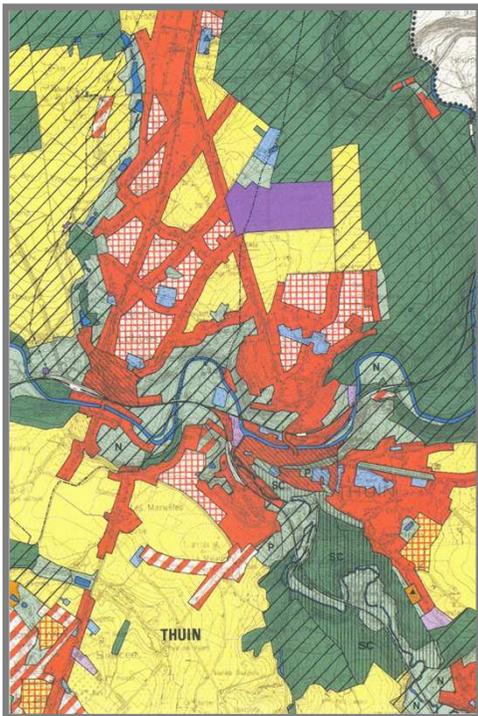
Politiques "expansionnistes" des communes (mode de financement)

Prédominance des localisations d'activités en périphérie

Facteur de compétitivité du foncier bon marché

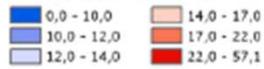
Mode de financement des IDE

⇒ Localisations périphériques d'activités adaptées aux lieux urbains

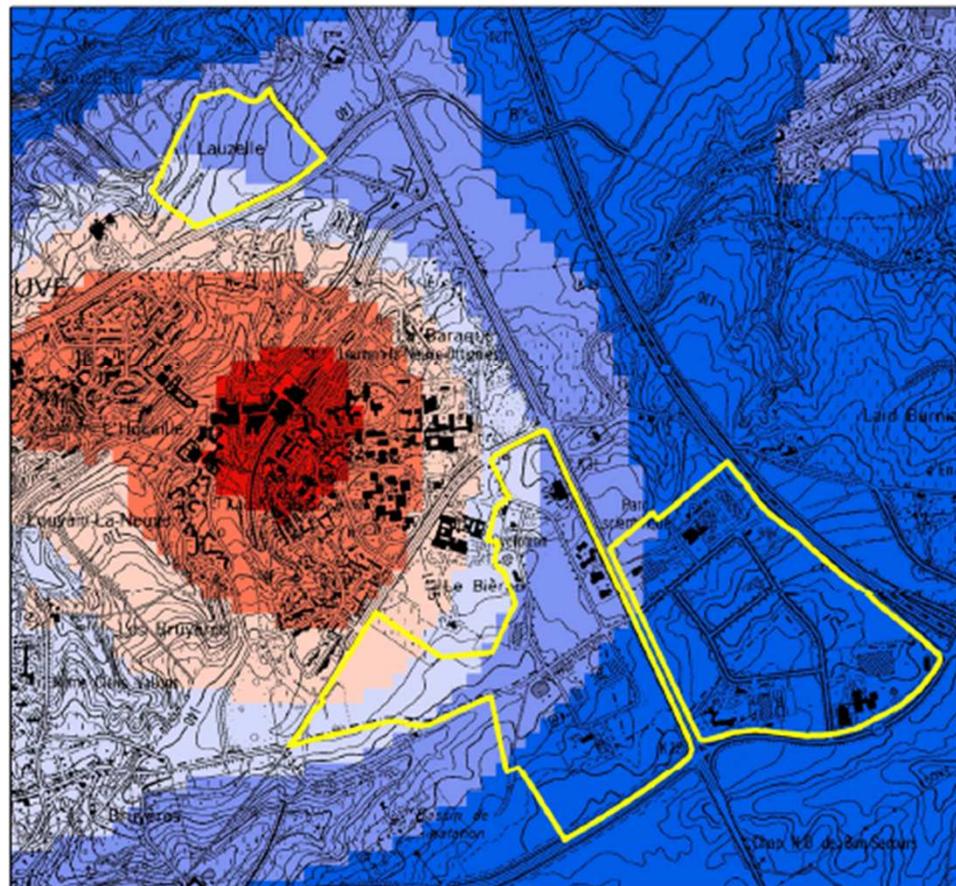


### Carte 3 Part modale associée aux alternatives à la voiture pour les parcs scientifiques de Louvain-la-Neuve

Part modale attendue  
au lieu de travail (en %)



■ Périmètre des PAE



Auteur : ULg-LEPUR-CPDT (03-2006)  
Sources : IGN (Top 10s) - INS (1991)

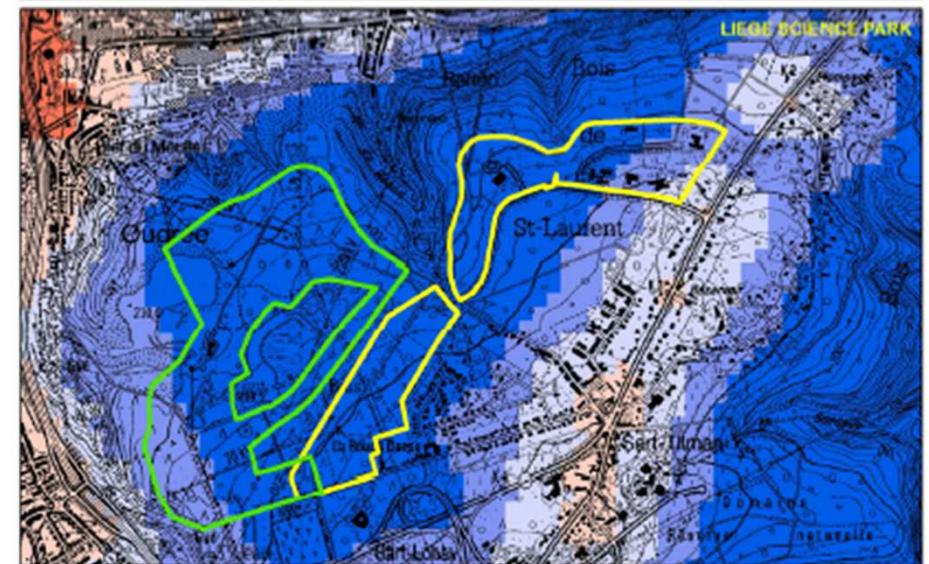
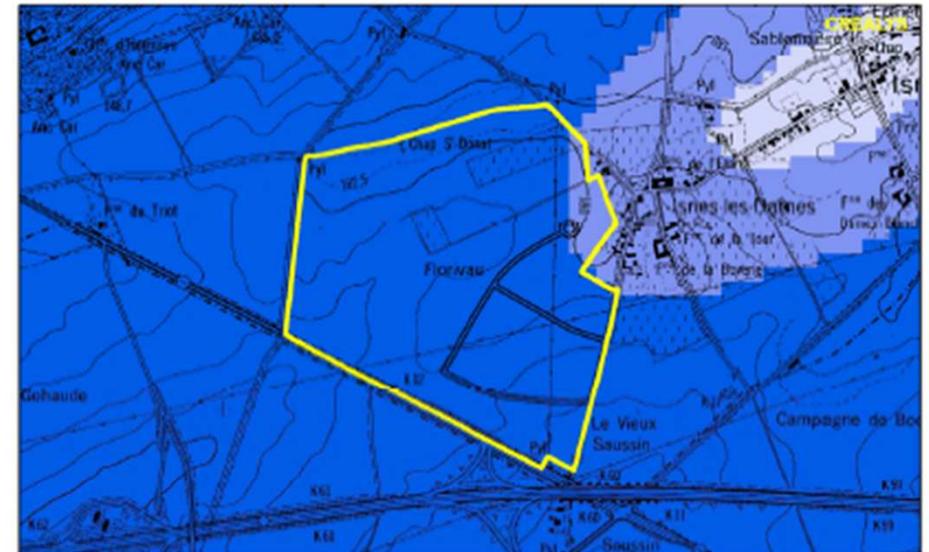
### Cartes 4 et 5 Part modale associée aux alternatives à la voiture pour le parc scientifique CREALYS et celui de LIEGE SCIENCE PARK

Part modale attendue  
au lieu de travail (en %)



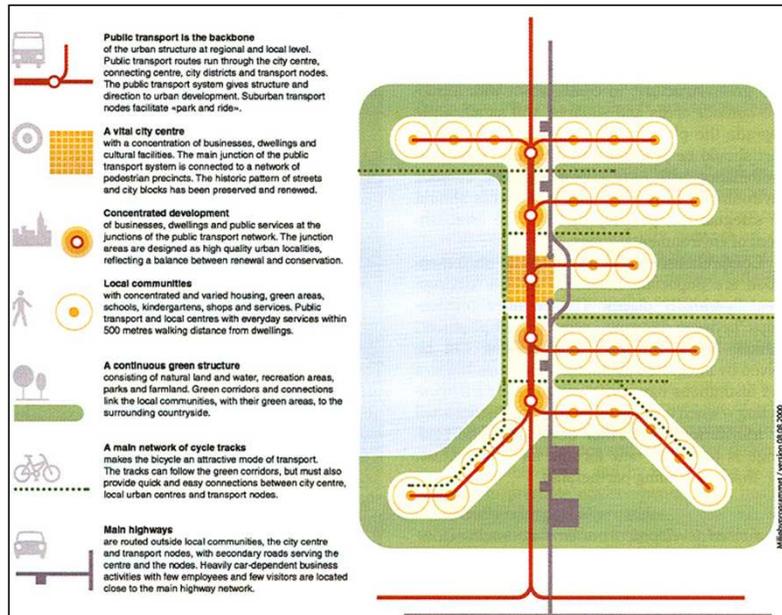
■ Extension du parc (Révision du P. de S. du 24/04/04)

■ Périmètre des PAE



Auteur : ULg-LEPUR-CPDT (03-2006)  
Sources : IGN (Top 10s) - INS (1991)

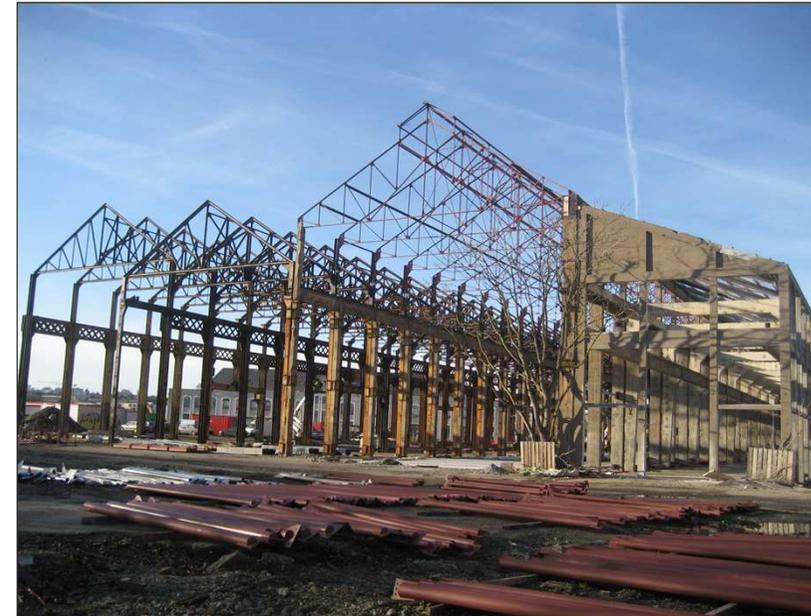
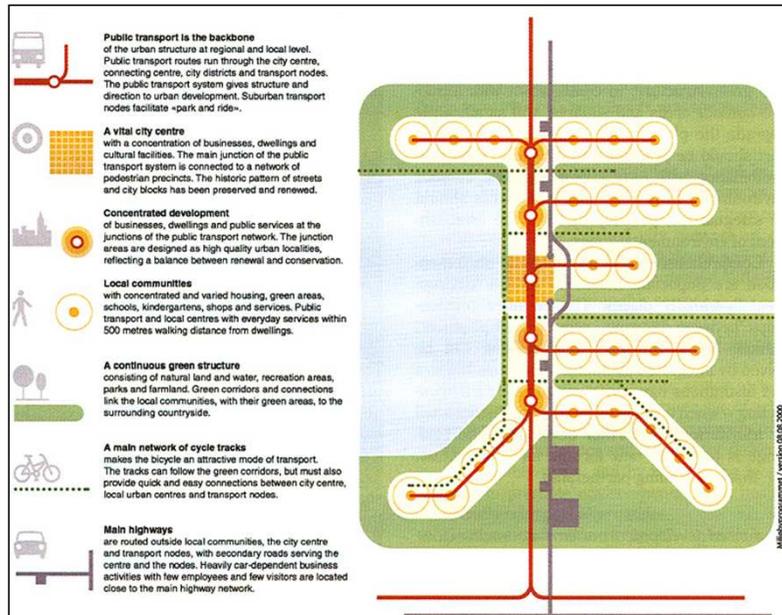
# Réaménagement des friches urbaines et projet de territoire : le modèle de la ville compacte qualitative



Qu'est-ce que le modèle de la ville compacte qualitative et qu'est-ce que ce modèle suppose pour les friches ?

Quels sont les obstacles à la concrétisation du modèle de la ville compacte qualitative ?

# Réaménagement des friches urbaines et projet de territoire : le modèle de la ville compacte qualitative



Qu'est-ce que le modèle de la ville compacte qualitative et qu'est-ce que ce modèle suppose pour les friches ?

Quels sont les obstacles à la concrétisation du modèle de la ville compacte qualitative ?

**Un modèle urbain alternatif est envisageable (et souhaitable ...)**

**Attitude multi-facette des autorités  
Rapports de force sociopolitiques  
Cohérence sur plusieurs décennies**

# Merci pour votre attention

