

Densifications ! Mais de quelle façon ?

Une analyse de Naomi Berger



: lien consultable dans l'Internet

Récemment, on a pu applaudir le souci des autorités wallonnes et flamandes de prendre soin d'une ressource épuisable, le sol. Elles ont annoncé leur volonté de limiter drastiquement l'urbanisation à travers l'implémentation des mesures connues sous le slogan « stop au béton ». Cette mesure poursuit l'objectif de préserver les terres non-urbanisées et de densifier le bâti. Cette densification est sous-tendue par l'idée qu'elle permet une évolution durable de nos modes de vie.

Le « stop au béton » prend à contre-pied une habitude tenace en Belgique : l'étalement urbain. Afin de répondre aux défis énergétiques et démographiques, il convient d'augmenter le nombre d'habitants, de personnes ou d'emplois par m². On densifie. Bien. Mais que recouvre la notion de densification ? La densification peut-elle s'appliquer partout et de manière similaire ? Est-elle durable *per se* ? Suffit-elle ? L'aménagement du territoire se compose d'ingrédients liés les uns aux autres. Ainsi, la densification sans repenser la mobilité ne pourra atteindre ses objectifs de durabilité. Promouvoir les transports publics sans penser à ce qu'ils relient serait peu judicieux.

I. Pourquoi densifier ?

S'il semble aujourd'hui assez évident que la densification du bâti est une nécessité, il n'en a pas toujours été ainsi. Que du contraire, même. Les deux siècles passés, on a promu la dé-densification, pour améliorer les normes sanitaires de la ville et l'inscrire définitivement dans l'ère moderne. Jusqu'alors, les villes européennes avaient gardé une structure dense, héritée du Moyen-Âge. Souvent limitées par une enceinte, les villes médiévales laissaient peu de vides. Une population en croissance dans un territoire contraint engendre une occupation maximale de chaque espace. Les intérieurs d'îlots accueillent de nouvelles constructions au gré des besoins. Les ruelles sont étroites et l'habitat mitoyen.

Avec l'avènement de la révolution industrielle et du courant moderniste, on repense la ville autrement. On déplore l'hygiène et la promiscuité. Les travaux lancés à Paris, dès 1850, sous les directives du baron Haussmann, constituent un exemple parlant. De larges boulevards remplacent les ruelles. Les immeubles plus hauts et plus larges forment des îlots plus aérés, grâce à

un cœur laissé ouvert. On dessine des espaces ouverts en pleine ville destinés à la détente : des places, mais aussi de grands parcs. Paris respire. L'emprise bâtie au sol passe de 90 % avant l'ère haussmannienne à 75 % après travaux. Le siècle suivant, on augmente encore les portions de territoire non-urbanisés au sein de la ville. Les tours font leur apparition. Pour une même emprise bâtie au sol, la densité de population croît vertigineusement. À côté de ces bâtiments élevés, il est cependant nécessaire de garder davantage d'espaces ouverts. De villes médiévales serrées, on voit le territoire urbain inverser les proportions de pleins et de vides.¹

Pendant qu'on dé-densifie les centres urbains, les territoires périphériques sont pris d'assaut. En Belgique, dès le XIX^e siècle, les autorités encouragent les ménages à demeurer dans les milieux ruraux, afin de les préserver des théories communistes qui se propagent parmi les ouvriers. L'arrivée de l'automobile va creuser davantage les distances entre le lieu de travail et la résidence. Les ménages colonisent toujours plus loin les terres vierges d'urbanisation. Ces élans sont encouragés par les autorités qui laissent le champ libre à l'initiative privée. Au milieu du XX^e siècle, les autorités belges se décident à réglementer les pratiques avec l'instauration de la loi de 1962 régissant l'aménagement du territoire. Cependant, les zones bâtissables sont encore nombreuses.

Ce n'est que récemment qu'on s'alarme de l'expansion du bâti. Les prises de conscience écologistes poussent à considérer le territoire comme une ressource limitée à préserver. Les autorités flamandes et wallonnes s'engagent dans cette voie en signant la fin de l'étalement du bâti pour 2040-2050. Le « stop au béton » entend restreindre drastiquement le volume des surfaces bâtissables. Avec une démographie en croissance, ceci signifie qu'il sera nécessaire de densifier le bâti. En Flandre, on attend 400 000 ménages supplémentaires en 2040, 200 000 en Wallonie et 65 400 en Région bruxelloise. En outre, la variété des profils au sein des ménages va s'accroître. Le nombre des 67+ et 85+ va croître. Ceci explique que la part des ménages isolés augmente, surtout en Flandre et en Wallonie. À l'inverse, la taille des ménages croît dans la capitale. La croissance des ménages en Flandre et en Wallonie

¹ M. BECCARD, C. BONAVENTURE, A. MBARKI, C. MONFRONT, B. TAVEAU, *La densification de la ville : processus de répartition du plein et du vide*, s. l. : Atelier International – Groupe Densification, s. d., [en ligne.] https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiK6J6NqPLeAhVJyoUKHR8JAwgQFJAeGQlChAC&url=https%3A%2F%2Feducnet.enpc.fr%2Fpluginfile.php%2F39069%2Fmod_folder%2Fcontent%2F0%2F2014_1T_Densification.pdf%3Fforcedownload%3D1&usg=AOvWaw1GHPvYoPIEPS-qSFI8gD_, consulté le 26 novembre 2018.

est donc plus importante que celle de leur population. C'est l'opposé dans la RBC.² Ces constats ont une incidence sur les besoins en logements mais aussi en équipements et en mobilité.

La densification permettrait de répondre à cette croissance démographique, tout en gérant nos ressources de manière plus économe. Le sol évidemment serait mieux réparti entre les vides et les pleins. C'est bénéfique pour l'agriculture, la biodiversité, l'écoulement des eaux... On peut également espérer que d'autres sources d'énergie verront leur consommation baisser. La densification devrait permettre de réduire la consommation en chauffage et de faire des économies d'échelle pour d'autres services collectifs. Les canalisations, le ramassage des déchets, les infrastructures routières... devraient être ainsi davantage rationalisés. Le transport pourrait également être mieux pensé afin d'offrir de moins grandes distances de déplacements (et donc favoriser la marche et le vélo) et de permettre l'amélioration des transports collectifs (et donc diminuer l'usage de l'automobile). Corollairement, on décrie la périurbanisation gourmande en ressources mais également source d'inégalités socio-spatiales et obstacle au bouillonnement innovant des centres urbains.³

II. Quelle densification ?

Densifions, donc. Il convient cependant d'être réfléchi dans ces aménagements. Toute densité n'est pas égale et n'a pas les mêmes impacts. Il existe, par exemple, une densité du contenu qui reprend autant les espaces pleins que vides. On parle souvent de densité de population, nombre d'habitants/unité de surface, ou de densité d'activités, entendue comme le volume d'emplois sur une surface donnée. La densité peut augmenter sans que le bâti, le contenant ne change de taille. Les activités d'un bâtiment peuvent se diversifier et s'amplifier sans que celui-ci ne voie sa surface croître. Pour cette

² *Perspectives démographiques 2016-2060, Population et ménages*, Bruxelles : Bureau fédéral du Plan, mars 2017, [en ligne :] http://statbel.fgov.be/sites/default/files/files/documents/bevolking/5.8%20Bevolkingsvoorzichten/bestanden/FOR_POP1660_11440_F%20print.pdf, consulté le 26 novembre 2018.

³ J.-M. HALLEUX, « Vers la ville compacte qualitative ? Gestion de la périurbanisation et actions publiques », *Belgeo*, 1-2, 2012, [en ligne :] <https://journals.openedition.org/belgeo/7070>, consulté le 26 novembre 2018.

dernière, on parle alors de densité fonctionnelle. Elle fait référence aux types d'activités enregistrées sur une surface. Plus elle est élevée, plus on connaît une variété de fonctions sur une même surface. Elle est intéressante pour mesurer la composition fonctionnelle d'un territoire. Un quartier fonctionnellement mixte sera davantage animé puisque les horaires de bureau remplacent les horaires en soirée des résidents, par exemple, et vice et versa. À côté de cette densité du contenu, on peut s'intéresser à la morphologie du bâti. On parle alors de densité du contenant. La densité bâtie, plus classique, varie en termes de surface au sol. On distingue alors les pleins et les vides. Pour affiner la compréhension morphologique, on peut distinguer la surface bâtie au sol, à savoir l'empreinte bâtie de l'immeuble sur le sol et, par exemple, la totalité de la surface offerte par un bâtiment. Un immeuble de dix étages pourrait avoir la même emprise sur le sol et avoir une densité de population cinq fois plus élevée qu'une maison R+1.⁴

On comprend donc que la densité peut être assez largement comprise. Ces différences ont un impact différent sur l'environnement, la qualité de vie, les perceptions des habitants... À l'échelle d'un îlot, le mitoyen ou un immeuble en barre pourraient avoir la même densité et les mêmes qualités d'économie d'énergie⁵ mais ne seront pas perçus de la même manière. La perception de la densité est corrélée positivement avec la hauteur. À l'inverse, l'homogénéité et la cohérence architecturale diminuent la densité perçue.⁶ Ceci est particulièrement important lorsqu'on connaît les réticences des Belges à la densification.

La maison individuelle recueille la majorité des préférences. À l'issue d'un sondage mené auprès de personnes occupant un appartement ou une maison, la maison unifamiliale remporte la palme, même pour les sondés logeant dans un appartement (51,3 % de ceux-ci préfèrent la maison contre 43,8 % privilégiant l'appartement). Les répondants vivant déjà dans une maison isolée semblent eux très majoritairement peu attirés par les appartements (seulement 11 %), convaincus par leur situation (81,8 %). La maison isolée obtient

⁴ M. BECCARD, C. BONAVENTURE, A. MBARKI, C. MONFRONT, B. TAVEAU, *op. cit.*

⁵ A.-F. MARIQUE, S. REITER, « Perspectives pour une transition durable des territoires périurbains », intervention lors du *Colloque APERAU 2013. Aménager les métropoles : Quelles réponses des urbanistes ?*, [en ligne :] <http://hdl.handle.net/2268/148821>, consulté le 26 novembre 2018.

⁶ *Quelle forme urbaine pour quelle densité vécue ?*, Paris : Atelier parisien d'Urbanisme, juin 2003, [en ligne :] <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/forme-urbaine-densite-vecue>, consulté le 26 novembre 2018.

le plus de votes (35 %) devant ses pendantes 3-4 façades dans un lotissement (20 %) et les mitoyennes en front de voirie (7 %).⁷

Afin d'inverser les préférences des ménages belges, il s'agira de proposer un bâti certes densifié mais surtout attractif. D'aucuns sont confiants en ce que l'architecture d'aujourd'hui offre de quoi convaincre les ménages de délaisser les maisons dans le périurbain. Benjamin Cadranel, administrateur général de Citydev, pense même qu'on entame une nouvelle ère : « L'ère du chacun chez soi est révolue. De plus en plus de gens se posent la question de savoir s'ils ont encore envie de ce modèle-là. Qu'est-ce qui est le plus intéressant ? Être propriétaire d'un pavillon de banlieue ou locataire d'un appartement en ville avec des parties communes super qu'ils ne pourraient pas se payer autrement ? »⁸ À l'inverse, certains chercheurs sont plus sceptiques vis-à-vis des possibilités d'inverser la vapeur et d'aller à contre-courant d'une tendance séculaire. Les politiques environnementalistes imposant la densification ne tiendraient pas sur le long terme puisqu'elles s'opposeraient frontalement aux désirs des ménages, acteurs dans la concrétisation des politiques d'aménagement du territoire.⁹

III. Comment densifier ?

La densification n'a pas que des adeptes et devra convaincre les premiers concernés, à savoir les ménages. Il faudra également être patient. Le bâti se renouvelle à un rythme de 1 à 2 % annuellement. C'est donc un programme à long terme.¹⁰ En outre, il y a différents moyens de densifier. Ils varient selon

⁷ R. HAROU (sous la dir. de Y. HANIN), *Acceptabilité sociale de la densification des tissus urbanisés, Une enquête en Wallonie*, s. l. : Conférence permanente du Développement territorial (CPDT Wallonie), « Notes de recherche », n°60, mai 2015, [en ligne :] https://cpdt.wallonie.be/sites/default/files/pdf/ndr60_densite_enquete.pdf.

⁸ B. CADRANEL, cité par G. HOOGSTEYN, *Densification urbaine : un enjeu écologique*, Bruxelles : BECI, 12 juin 2018, [en ligne :] <https://www.beci.be/2018/06/12/densification-urbaine-n-jeu-ecologique/>, consulté le 26 novembre 2018.

⁹ M. BREHENY, « The Compact City and Transport Energy Consumption », *Transactions of the Institute of British Geographers*, XX, 1, 1995, p. 81-101.

¹⁰ *Le logement à Bruxelles : diagnostic et enjeux*, Bruxelles : Brussels Studies Institute, 2016, [en ligne :] <https://journals.openedition.org/brussels/1346#tocto1n2>, consulté le 26 novembre 2018.

le territoire, urbain, périurbain, rural... En-dehors des grands centres urbains, on va tenter de redynamiser les centres villes et de redonner une identité propre, une échelle de vie à la taille du village ou de la petite ville. On va donc attirer habitants, commerces, équipements de proximité, bureaux dans le centre... Ceci afin que les habitants puissent trouver à proximité ce dont ils ont besoin. Dans les centres urbains plus grands, on veillera à densifier certains quartiers en comblant les dents creuses ou en reconstruisant plus dense et plus durable sur un bâti obsolète. Mais on veillera également à aérer d'autres lieux, à offrir des espaces ouverts communs à ceux qui disposent de moins d'espaces récréatifs privés. En ville, on pourrait privilégier une densification verticale à certains endroits. En milieu périurbain, on pourrait subdiviser les parcelles. À chaque territoire ses particularités et donc ses réponses vers la densification. Dans tous les cas de figure, toutefois, il faudra veiller à accompagner les projets. La communication des porteurs de projets et la participation des riverains pourraient favoriser la réussite des programmes. En effet, les projets de densification sont encore mal reçus par les riverains. On ne compte pas le nombre de projets à l'arrêt pour des recours intentés par les comités de riverains invoquant une densité trop élevée.

La densification doit donc se moduler différemment en fonction du contexte. En outre, elle n'est pas un but en soi mais bien un outil pour contribuer à une gestion économe du territoire. Ce qui en fait un instrument et non un objectif indépendant. En effet, lorsqu'on entend promouvoir la densification du bâti, on vise bien sûr à rationaliser les services collectifs (eaux, égouttage, déchets...) et les déperditions d'énergie. Mais comme le faisait remarquer l'échevin de l'Aménagement du Territoire de Chaumont-Gistoux, « si on densifie nos quartiers périurbains, nos routes seront totalement congestionnées ».¹¹ La densification doit donc être pensée comme un élément parmi d'autres.

Les principaux ingrédients qui doivent équilibrer la recette d'un aménagement durable du territoire regardent la mobilité et la mixité des fonctions.¹² Les deux sont intrinsèquement liées. En effet, on se déplace entre ses différentes activités. Plus ces dernières sont proches, moins les distances à parcourir sont grandes. Lorsque la distance diminue, on peut espérer que les modes actifs soient privilégiés. De plus, si la densité d'emplois, d'activités et d'habitats aug-

¹¹ L. MERTENS, Intervention lors de la conférence *La fin des villas quatre façades : Et après ?*, organisée à Louvain-la-Neuve (« Les Midis de l'Urbanisme ») le 28 septembre 2018.

¹² V. STRANSKY, « Repenser les modes de transport », *Constructif*, 35, juin 2013, [en ligne :] http://www.constructif.fr/bibliotheque/2013-6/repenser-les-modes-de-transport.html?item_id=3344#1, consulté le 26 novembre 2018.

mente, les flux de personnes en font de même. Il devient alors plus aisé de justifier et développer les transports en commun. En effet, moins dense est l'habitat, moins rentables sont les transports publics.¹³ La mixité des fonctions permet donc de rendre les déplacements moins énergivores.

Il convient, néanmoins, de relativiser. En effet, s'il est certain que les déplacements domicile-travail peuvent plus facilement être effectués en transports en commun lorsque la densité (d'habitats et d'emplois) augmente, c'est moins évident pour les autres déplacements. Ceux qui concernent les loisirs, les achats ou même les déplacements pour motifs professionnels n'ont pas une destination ni une origine fixe, ni d'horaire toujours bien déterminé. On y fait référence comme des pérégrinations, par définition plus libérées et donc moins aisées à organiser collectivement.¹⁴ Ces pérégrinations sont davantage présentes aujourd'hui, reflet de notre mode de vie.¹⁵ En outre, s'il est relativement facile de pouvoir assurer la liaison entre le centre et la périphérie (domicile-travail), connecter les périphéries entre elles est beaucoup plus rare.¹⁶

Ce constat corrobore la thèse de la mixité. Plus les zones sont marquées par l'homogénéité, plus les motifs pour se déplacer de l'une à l'autre sont grands. À l'inverse, des territoires plus hétérogènes offrant une variété de fonctions à proximité diminuent d'autant les raisons de se déplacer d'un centre à l'autre. C'est donc bien l'idée d'un polycentrisme qui est ici mise en exergue. Cependant, il faut rester attentif aux modes de déplacement proposés. En effet, le polycentrisme suppose un échange de flux entre les différentes centralités. Si on veut éviter que les mouvements se fassent à l'aide d'une voiture privée,

¹³ V. BONIVERT, D. DAXHELET, J.-M. LAMBOTTE, "Basismobilité" : Faut-il suivre l'exemple flamand et assurer une mobilité de base en transport en commun en Wallonie ?, s. l. : Conférence permanente du Développement territorial (CPDT Wallonie), 8 décembre 2006, [en ligne :] https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjV8_unpeXdAhVR26QKHf3kCV0QFJAegQICRAC&url=https%3A%2F%2Fcpdt.wallonie.be%2Fsites%2Fdefault%2Ffiles%2Fpdf%2Fwp-basismobilitet.pdf&usg=AOvVaw3_sKCj9l4trqSjMbxdlSifu, consulté le 26 novembre 2018

¹⁴ G. POUYANNE, « Des avantages comparatifs de la ville compacte à l'interaction forme urbaine – mobilité. Méthodologie et premiers résultats », *Les Cahiers scientifiques du Transport*, 45, 2004, p. 49-82, [en ligne :] http://aftl.ish-lyon.cnrs.fr/tl_files/documents/CST/N45/Pouy45.pdf, consulté le 26 novembre 2018.

¹⁵ Y. HANIN, *Mutations spatiales et recompositions territoriales, Les processus territoriaux dans le cas de Court-Saint-Etienne (Belgique)*, Thèse de doctorat, Louvain-la-Neuve : Université catholique de Louvain, Faculté des Sciences appliquées, octobre 2004, [en ligne :] https://dial.uclouvain.be/pr/boreal/object/boreal%3A4992/datastream/PDF_01/view, consulté le 26 novembre 2018.

¹⁶ G. POUYANNE, *op. cit.*

des alternatives doivent être offertes. Il va sans dire que l'échelle du polycentrisme, et donc des déplacements, compte pour beaucoup dans les solutions offertes.

IV. Les TOD comme solution ?

La densification passe donc aussi par le renforcement des connexions en transports en commun. Il devient intéressant de s'interroger sur ce qui devrait arriver en premier : le réseau pour desservir les bourgades ou la densification qui justifie l'ouverture de nouvelles lignes. Outre-Atlantique, on commence à penser le développement du territoire en fonction des connexions des transports en commun. C'est qu'on appelle les TOD, *Transit Oriented Development*. L'objectif poursuivi est de soutenir le développement du territoire en se basant sur les réseaux de transports publics. On associe les TOD à la compacité, à la mixité des usages, au soutien des modes actifs de déplacements. Il existe donc un parallélisme certain avec les idées de densification.

La gare devient un lieu central, offrant un large espace public qualitatif et toute une série de fonctions, outre celle de se déplacer. La gare devient une centralité à part entière. L'aménagement du territoire selon les TOD se fait de plusieurs manières. On peut densifier et développer de nouvelles centralités là où il existe déjà une porte dans le réseau ferré. On peut augmenter la connexion d'une centralité déjà mixte et dense mais isolée. On peut, finalement, connecter de manière plus lâche une centralité de second ordre, moins dense et plus monofonctionnelle.¹⁷

Au Japon, c'est même l'opérateur ferroviaire qui densifie les territoires là où il déploie ses lignes. En effet, l'opérateur ferroviaire est également un propriétaire foncier important. Là où il détient des titres de propriété, il peut densifier les alentours de ses gares. Ces dernières sont d'ailleurs de véritables noyaux. Elles peuvent accueillir du logement, du commerce, des équipements et services... Offrir une connexion à ces centres d'intérêts les rend encore plus

¹⁷ R. THOMAS, D. POJANI, S. LENFERINK, L. BERTOLINI, D. STEAD, E. VAN DER KRABBE, *Is Transit Oriented Development (TOD) an internationally transferable policy concept ?*, *Regional Studies*, LII, 9, février 2018, [en ligne :] <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/00343404.2018.1428740>, consulté le 26 novembre 2018.

attractifs. C'est donc un cercle vertueux. En outre, lorsque les territoires densifiés par les soins de la compagnie ferroviaire nipponne sont éloignés de la gare principale, l'opérateur assure les navettes desservant la zone jusqu'à la gare majeure.

Pour conclure, où en est-on en Belgique ?

La Flandre et la Wallonie ont toutes deux adopté des mesures promouvant la densification de l'urbanisation. On peut s'en réjouir. Nous avons vu que la densification renvoie à un large spectre de notions. Toutes les formules visant la densification ne s'équivalent pas. Il est primordial de l'adapter au contexte sans quoi, il est probable que de nombreux boucliers se lèvent. Le Belge semble, en effet, préférer la maison isolée contre une formule plus compacte comme l'appartement ou la maison mitoyenne en voirie. Accompagner les projets de densification pourrait apporter une partie de solution ainsi que de les rendre attractifs.

La densification *per se* n'a pas beaucoup de sens. Elle doit être réfléchie et contextualisée en termes de fonctions et de mobilité. Ainsi la mixité et la proximité semblent aller de pair avec les objectifs de densification. Les régions peuvent, en partie, mettre en place cette combinaison d'instruments. L'aménagement du territoire est une compétence régionalisée ainsi que la mobilité, pour partie. À travers leurs sociétés de transports publics respectives, elles peuvent développer une mobilité durable. Elles devront cependant aussi négocier avec l'échelon fédéral. La gestion du réseau de chemin de fer est une compétence fédérale. Les objectifs nationaux peuvent différer des ambitions régionales. Le maillage fin du territoire ou la rapidité des déplacements peuvent, par exemple, entrer en conflit.

La SNCB et Infrabel, les deux acteurs principaux dans le développement du rail en Belgique sont donc deux institutions dépendantes du pouvoir fédéral. Ces deux opérateurs ferroviaires se limitent aux questions de mobilité malgré leur patrimoine immobilier. Ce dernier sert d'ailleurs, jusqu'ici, davantage à l'exercice budgétaire que comme moteur d'aménagement territorial. La vente des terrains au meilleur prix peut l'emporter sur une stratégie de développement territorial moins rentable.

Enfin, à côté de la mobilité ferrée, la mobilité automobile est également dépendante de la politique fédérale, notamment à travers l'épineux dossier des voitures de société. La flotte de ces véhicules « offerts » par l'employeur augmente encore. En 2017, ce sont plus de 290 000 nouveaux véhicules enregistrés, soit 3 % de plus que l'année précédente.¹⁸ Promouvoir la densification au niveau régional tout en promouvant les déplacements automobiles à l'échelon fédéral, c'est quelque peu incohérent pour ne pas dire contradictoire. En plus de s'écarter des objectifs de durabilité, la voiture de société creuse les inégalités fiscales et sociales, d'autant plus lorsqu'on annonce une augmentation des accises sur le carburant.¹⁹ Si on souhaite obtenir des résultats et être réellement économe en ressources, il faudra veiller à accorder les violons belges. Sans quoi, la cacophonie menace.

* *

Politologue récemment réorientée dans le domaine de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, Naomi Berger s'attèle à décoriquer les questions urbaines avec un intérêt marqué pour sa ville d'origine : Bruxelles.

¹⁸ « Voici le nombre de voitures de société enregistrées en 2017 », *La Dernière Heure*, 9 janvier 2018, [en ligne :] <http://www.dhnet.be/actu/belgique/voici-le-nombre-de-voitures-de-societe-enregistrees-en-2017-5a545feccd70b09cef8b03df>, consulté le 26 novembre 2018.

¹⁹ G. HORNY, « Les « gilets jaunes » peuvent-ils dire sérieusement que la misère progresse ? », *Slate.fr*, 28 novembre 2018, [en ligne :] http://www.slate.fr/story/170259/indispensable-taxe-carbone-entrave-liberte-brise-reves-gilets-jaunes?utm_source=Ownpage&_ope=eyJndWlkjoiOGQwMGZmN2VmM2Y1ZTY5YzJlNDJlNGEwMmVlOTgyYzQifQ%3D%3D, consulté le 30 novembre 2018.

Pour aller plus loin...

- BECCARD M., BONAVENTURE C., MBARKI A., MONFRONT C., TAVEAU B., *La densification de la ville : processus de répartition du plein et du vide*, s. l. : Atelier International – Groupe Densification, s. d., [en ligne :] https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiK6J6NqPLAhVJyoUKHR8JAwgQFjAAegQIChAC&url=https%3A%2F%2Feducnet.enpc.fr%2Fpluginfile.php%2F39069%2Fmod_folder%2Fcontent%2F0%2F2014_1T_Densification.pdf%3Fforcedownload%3D1&usg=AOvVaw1GHPvYoPIEPS-qSFI8gD_J.
- BONIVERT V., DAXHELET D., LAMBOTTE J.-M., *“Basimobilité” : Faut-il suivre l'exemple flamand et assurer une mobilité de base en transport en commun en Wallonie ?*, s. l. : Conférence permanente du Développement territorial (CPDT Wallonie), 8 décembre 2006, [en ligne :] https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjV8_unpeXdAhVR26QKHf3kCV0QFjAAegQICRAC&url=https%3A%2F%2Fcpdt.wallonie.be%2Fsites%2Fdefault%2Ffiles%2Fpdf%2Fwp-basimobilitet.pdf&usg=AOvVaw3_sKCj9l-4trqSjMbxdsifu.
- BREHENY M., « The Compact City and Transport Energy Consumption », *Transactions of the Institute of British Geographers*, XX, 1, 1995, p. 81-101.
- HALLEUX J.-M., « Vers la ville compacte qualitative ? Gestion de la périurbanisation et actions publiques », *Belgeo*, 1-2, 2012, [en ligne :] <https://journals.openedition.org/belgeo/7070>.
- HANIN Y., *Mutations spatiales et recompositions territoriales, Les processus territoriaux dans le cas de Court-Saint-Etienne (Belgique)*, Thèse de doctorat, Louvain-la-Neuve : Université catholique de Louvain, Faculté des Sciences appliquées, octobre 2004, [en ligne :] https://dial.uclouvain.be/pr/boreal/object/boreal%3A4992/datastream/PDF_01/view.
- HAROU R. (sous la dir. de Y. Hanin), *Acceptabilité sociale de la densification des tissus urbanisés, Une enquête en Wallonie*, s. l. : CPDT, « Notes de recherche », n°60, mai 2015, [en ligne :] <https://cpdt>.

wallonie.be/sites/default/files/pdf/ndr60_densite_enquete.pdf.

- MARIQUE A.-F., REITER S., « Perspectives pour une transition durable des territoires périurbains », intervention lors du *Colloque APERAU 2013. Aménager les métropoles : Quelles réponses des urbanistes ?*, [en ligne :] <http://hdl.handle.net/2268/148821>.
- POUYANNE G., « Des avantages comparatifs de la ville compacte à l'interaction forme urbaine – mobilité. Méthodologie et premiers résultats », *Les Cahiers scientifiques du Transport*, 45, 2004, p. 49-82, [en ligne :] http://afitl.ish-lyon.cnrs.fr/tl_files/documents/CST/N45/Pouy45.pdf.
- THOMAS R., POJANI D., LENFERINK S., BERTOLINI L., STEAD D., VAN DER KRABBE E., *Is Transit Oriented Development (TOD) an internationally transferable policy concept ?*, *Regional Studies*, LII, 9, février 2018, [en ligne :] <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/00343404.2018.1428740>.
- *Le logement à Bruxelles : diagnostic et enjeux*, Bruxelles : Brussels Studies Institute, 2016, [en ligne :] <https://journals.openedition.org/brussels/1346#tocto1n2>.

BERGER Naomi, *Densifions ! Mais de quelle façon ?*, Bruxelles : CPCP, Analyse n°349, 2018, [en ligne :] <http://www.cpcp.be/publications/densifions>.

DÉSIREUX D'EN SAVOIR PLUS !

Animation, conférence, table ronde... n'hésitez pas à nous contacter,
Nous sommes à votre service pour organiser des activités sur cette thématique.

www.cpcp.be



Avec le soutien du Ministère de la Fédération Wallonie-Bruxelles

La Flandre comme la Wallonie se lancent dans la densification du bâti. On loue les retombées durables d'une telle politique. La densification est-elle durable en soi ? Il existe plusieurs subtilités derrière le terme générique de densification. Les procédés de densification peuvent être variés et ont des implications différentes. C'est un instrument à utiliser avec précaution, en accord avec le contexte. En outre, la mobilité et la mixité fonctionnelle doivent également faire partie de la réflexion. Pour un développement durable du territoire belge, il s'agira de trouver le juste équilibre entre différentes politiques et niveau de pouvoir.

Centre Permanent pour la Citoyenneté et la Participation

Rue des Deux Églises, 45 – 1000 Bruxelles

02 238 01 00 – info@cpcp.be

www.cpcp.be



Chaque jour, des nouvelles du front !

www.facebook.com/CPCPasbl

Toutes nos publications sont disponibles
en téléchargement libre :

www.cpcp.be/etudes-et-prospectives