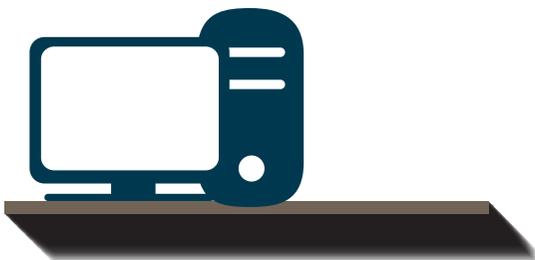


# La ville compacte

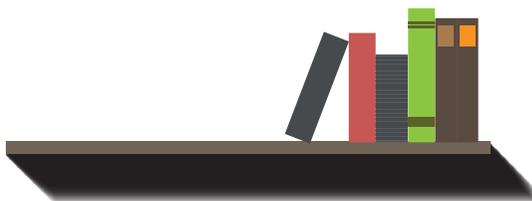
## Vivons heureux, vivons groupés ?



## INFOS



- Toutes nos publications sont disponibles gratuitement :
- En **téléchargement**, depuis l'adresse internet de notre ASBL :  
**[www.cpcp.be/etudes-et-prospectives](http://www.cpcp.be/etudes-et-prospectives)**
  - En **version papier**, vous pouvez les consulter dans notre Centre d'Archives et de Documentation situé :  
**Rue des Deux Églises, 41 - 1000 Bruxelles**  
**T : 02/238 01 69 - M : [archives@cpcp.be](mailto:archives@cpcp.be)**



## INTRODUCTION

Demander à un Belge de décrire sa maison de rêve, il y a fort à parier que sa réponse soit proche de la villa quatre façades de périphérie. C'est proverbial, « le Belge a une brique dans le ventre » !



Depuis le 19<sup>ème</sup> siècle, les autorités publiques ont largement soutenu l'étalement urbain. Noyaux urbains, lieux de vie des ménages et activités économiques se sont progressivement disséminés. L'accroissement de la vitesse de déplacement, d'abord par le train et le tram avec le développement des réseaux vicinaux, ensuite via l'automobile et l'extension de notre réseau routier, lui ont donné un coup d'accélérateur<sup>1</sup>.

Aussi confortable que soit ce mode de vie, il apparaît pourtant difficilement conciliable avec les principes d'utilisation durable et humaine du territoire. L'organisation de nos villes de façon diffuse a de fait engendré un certain nombre de gaspillages sur le plan du développement durable et humain.<sup>2</sup> Cette prise de conscience de ces effets négatifs a mis à l'agenda la nécessité de recentrer géographiquement une partie des activités humaines.

Des initiatives ont dès lors été mises en place afin de limiter la déconcentration urbaine et de favoriser le développement de la « ville compacte de qualité ». À l'inverse de la « ville diffuse », la « ville compacte » entend réduire notre dépendance à l'automobile, met l'accent sur la compacité des fonctions urbaines et la qualité des aménagements publics.

Face aux multiples intérêts contradictoires en jeu, faire sortir de terre ce nouveau modèle urbain reste long et compliqué.

---

<sup>1</sup> En 1870, le Gouvernement instaure un système d'abonnement de train pour les ouvriers destiné à éviter l'engorgement des villes. Dans O. DUBOIS, « Le rôle des politiques publiques dans l'éclatement urbain : l'exemple de la Belgique », *Développement durable et territoires*, Dossier 4, 2005.

<sup>2</sup> J. DAGNIES, *Créer les villes nouvelles les plus humaines d'Europe*, Bruxelles : CEPESS, février 2014.



## I. LA VILLE DIFFUSE ET SES ORIGINES

Les pouvoirs publics belges se sont emparés tardivement des questions d'aménagement du territoire.<sup>3</sup> Il faut ainsi attendre 1977 pour voir la Région wallonne se doter progressivement de règles contraignantes de planification du territoire, notamment à travers l'établissement de plans de secteur.<sup>4</sup> Avant cette époque, en l'absence de toute politique de régulation, nos villes se sont lentement étendues vers leur périphérie urbaine. Ce phénomène de périurbanisation a conduit à l'extension des villes sur les espaces ruraux environnants sans véritable liaison avec les nœuds centraux<sup>5</sup>.

*“En l’absence de toute politique de régulation, nos villes se sont lentement étendues vers leur périphérie urbaine.”*

Le milieu périurbain offre ainsi simultanément les avantages ruraux de la campagne et ceux du mode de vie urbain. De manière générale, les populations citadines qui partent s'installer dans les campagnes urbaines, cherchent un cadre de vie de qualité, un loyer ou un accès à la propriété moins onéreux et une accessibilité facilitée par le développement des moyens de transport motorisés.

<sup>3</sup> La loi organique de 1962 constitue la base de la politique d'aménagement et d'urbanisme de l'État belge.

<sup>4</sup> Au 1/10.000<sup>e</sup> (1 cm=100 mètres), ces documents cartographiques autorisent pour chaque partie du territoire wallon un type d'activité sur base d'un zonage (habitat, loisirs, forêt, agriculture, etc.).

<sup>5</sup> J.-F. BOULET, *L'étalement urbain en Wallonie. Les limites de la « Brique dans le ventre »*, Bruxelles : CPCP, « Analyse », octobre 2012. Consulté le 12 octobre 2015. [http://www.cpcp.be/medias/pdfs/publications/etalement\\_urbain.pdf](http://www.cpcp.be/medias/pdfs/publications/etalement_urbain.pdf)

## 1. L'influence des pouvoirs publics

Ce phénomène de périurbanisation a été très largement encouragé par les autorités publiques et ce, à plusieurs niveaux.<sup>6</sup>

« Ce phénomène de périurbanisation a été très largement encouragé par les autorités publiques. »

- Politique du logement : Le rôle joué par le crédit immobilier public jusque dans les années cinquante et l'octroi d'aides au logement ont facilité l'accès à la propriété de type maison unifamiliale ;<sup>7</sup>
- Politique de mobilité : Le développement d'un vaste réseau autoroutier<sup>8</sup>, muni de voies rapides et couplé à une politique fiscale encourageant l'utilisation des transports individuels (notamment par la défiscalisation des voitures de société) facilitent les déplacements ;
- Politique des villes : La plupart des centres urbains connaissent des difficultés pour contenir les problèmes de pollution, d'insécurité, de congestion, d'entretien des espaces publics et de dégradation du cadre bâti ce qui incite nombres familles à s'implanter dans des lieux de vie ruraux ;
- Politique immobilière : Les propriétaires privés dominent le marché foncier tandis que les acteurs publics ont peu d'emprise sur celui-ci ;<sup>9</sup>
- Politique fiscale : Les autorités communales se concurrencent notamment dans la ponction des centimes additionnels au précompte immobilier afin de capter de nouveaux habitants et assurer leur pérennité fiscale. Par ailleurs, l'absence de péréquation du revenu cadastral favo-

---

<sup>6</sup> Voyez notamment O. Dubois, *op. cit.*, 2005.

<sup>7</sup> Nombre d'aides étaient ainsi conditionnées à l'obligation de « sortir des villes », dans L. BRUCK, et alii, *L'intervention de la puissance publique dans le contrôle de l'étalement urbain*. Première partie : État de la question en Belgique, Liège : Université de Liège, SEGEFA, Leuven : KUL, mars 2001, p. 26.

<sup>8</sup> De 1966 à 1991, la longueur du réseau autoroutier est passée de 310 km à 1666,4 km. <http://www.mobilite.belgium.be/fr/mobilite/chiffres/reseauautoroutier>, consulté le 8 septembre 2015.

<sup>9</sup> Sur la base d'une stratégie de « municipalisation des sols », certaines villes au Pays-Bas ou en Suède ont ainsi acquis de nombreux terrains afin d'en obtenir la maîtrise foncière.

rise la périphérie dont les valeurs foncières ont bien souvent connu des progressions supérieures à la moyenne nationale. Les revenus cadastraux y sont donc sous-estimés ;<sup>10</sup>

- Politique territoriale : Les plans de secteur wallon et leur zonage offrent de larges possibilités de terrain à bâtir avec 180.578 ha dédiés à l'habitat dont 59.136 sont encore ouverts à l'urbanisation.<sup>11</sup>

## 2. Individualisation de la société

L'ère de la modernité bouleverse notre société.<sup>12</sup> Désormais, l'individu est au centre du lien social. Les codes de vie préétablis sont considérés comme des obstacles à l'épanouissement personnel. Conséquemment, l'autonomie et la libre détermination affaiblissent les liens communautaires. Les modes de vie et de consommation sont guidés par des plaisirs et des goûts individuels.

Ainsi, l'habitat pavillonnaire, l'usage dominant de la voiture, et notamment son emploi purement individualiste (autosolisme)<sup>13</sup>, sont intimement liés à l'individualisation générale de notre société.

D'un autre côté, la consommation individuelle favorise le rejet égoïste illustré par le célèbre *not in my backyard* (NIMBY – pas dans mon jardin).<sup>14</sup> Dans bien des cas, les oppositions citoyennes à l'extension du bâti constituent un obstacle à l'objectif de densification.

Enfin, la diminution de la taille moyenne des ménages (familles nucléaires, monoparentales, familles divorcées, etc.) et l'augmentation de leur nombre sont liés, au moins en partie, à ce phénomène d'individualisation de la société. La demande de logement s'en trouve inévitablement modifiée. C'est ainsi que

---

<sup>10</sup> L. BRUCK, et alii, *op.cit.*, mars 2001, p. 50-52.

<sup>11</sup> *Rapport sur l'état de l'environnement wallon. Les indicateurs clés de l'état de l'environnement wallon 2014*, Namur : Direction de l'État Environnemental, 2015, p. 18.

<sup>12</sup> J. CHEVALLIER, *L'Etat post-moderne*, 3<sup>e</sup> édition, Paris : Lextenso, 2008.

<sup>13</sup> J. DAGNIES, *Vers un réseau express de covoiturage*, Bruxelles : CEPESS, octobre 2013.

<sup>14</sup> Q. MICHEL, P. VERJANS, « Pour les politologues... », *Les Cahiers de l'Urbanisme*, 69, septembre 2008, p. 16.

nombre d'immeubles existants sont subdivisés, reconvertis ou encore agrandis. Les traditionnelles maisons de maître présentes dans les centres sont régulièrement remodelées en appartements influençant dès lors la configuration du parc immobilier des centres villes.<sup>15</sup>

## II. LA VILLE DIFFUSE ET SES CONSÉQUENCES

L'attachement culturel en faveur de la « vie à la campagne », et l'éclatement de notre territoire qui en découle, génèrent cependant une série de dysfonctionnements.

- L'expansion de l'urbanisation implique ainsi le gaspillage d'espace, l'atteinte au patrimoine naturel, à la biodiversité et à la qualité des paysages (notamment par le biais d'une « urbanisation en ruban » le long de la voirie).
- La dépendance à l'automobile est forte malgré les contraintes de mobilité (congestion, consommation d'énergie, etc.).<sup>16</sup> Pour beaucoup de ménages, il est difficile, voire impossible, de s'en passer. La densité automobile augmente constamment avec une moyenne actuelle d'une voiture pour deux habitants.<sup>17</sup>
- Le développement des infrastructures collectives indispensables à la viabilisation de la périphérie (principalement dans le domaine de l'eau) est inefficace et inéquitable.<sup>18</sup> Une minorité de citoyens en bénéficie alors que leur financement est assuré, au moins en partie, par la collectivité dans son ensemble.

---

<sup>15</sup> Sur l'évolution démographique et la croissance du parc de logement, voyez, L. BRUCK, et *alii*, *op. cit.*, p. 19.

<sup>16</sup> Sur la base des données des entreprises de systèmes de navigation et leur « trafics index », des villes comme Bruxelles, Anvers ou encore Liège sont régulièrement citées parmi les plus encombrées d'Europe.

<sup>17</sup> *Chiffres clés. Aperçu statistique de la Belgique 2014*, Bruxelles : Service public fédéral Économie, 2015, p. 82.

<sup>18</sup> J.-M. HALLEUX, J.-M. LAMBOTTE, L. BRUCK, « Étalement urbain et services collectifs : Les surcoûts d'infrastructures liés à l'eau », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2008, n° 1.

- La croissance de la périphérie limite les possibilités d'expansion des pôles urbains, et par là même, favorise leur appauvrissement.<sup>19</sup> À l'image des ghettos urbains, la ségrégation socio-spatiale s'en trouve renforcée.<sup>20</sup>

L'étalement urbain apparaît comme un véritable « traumatisme »<sup>21</sup> pour le territoire wallon. Malgré cela, ce processus se poursuit. Comme le montre le dernier rapport sur l'état de l'environnement wallon, entre 1990 et 2013, la superficie résidentielle moyenne par habitant a augmenté de 23 % passant de 238 m<sup>2</sup>/hab à 293 m<sup>2</sup>/hab.<sup>22</sup>

Pourtant, face aux multiples atteintes aux principes de durabilité, des initiatives se développent afin de limiter le phénomène de périurbanisation en rendant nos noyaux urbains davantage compacts.

“*L'étalement urbain apparaît comme un véritable « traumatisme » pour le territoire wallon.*”

### III. LA VILLE COMPACTE

Les choix passés influencent fortement les décisions présentes et limitent les possibilités de changement futur.

Si l'éducation aux enjeux écologiques et à la durabilité a fait son bout de chemin ces dernières années, il reste beaucoup à faire en matière de conscientisation du public à l'enjeu de la gestion parcimonieuse du sol. L'idéal de l'habitat

<sup>19</sup> Le cas bruxellois illustre ce phénomène. En migrant vers la périphérie bruxelloise, le mouvement des jeunes familles relativement aisées appauvrit le centre. in F. De MAESSCHALCK, T. DE RIJCK, V. HEYLEN, « Au-delà de la frontière. Relations socio-spatiales entre Bruxelles et le Brabant flamand », *Bruxelles Studies*, 84, 23 février 2015.

<sup>20</sup> Dans beaucoup de centres urbains, la migration de citoyens belges était compensée par la venue de populations étrangères à revenus modestes initiant ainsi le phénomène de « zonage social ». in L. BRUCK, et alii, *op. cit.*, p. 19.

<sup>21</sup> J.-M. DEGRAEVE, « Pour une approche humaine du territoire », *Les Cahiers nouveaux*, 88, juin 2014, p. 84.

<sup>22</sup> *Rapport sur l'état de l'environnement wallon. Les indicateurs clés de l'état de l'environnement wallon 2014, op. cit.*, p. 22.

pavillonnaire demeure un idéal pour nombre de Belges et constitue un frein à l'organisation compacte de la ville.

L'enjeu est fondamental car aujourd'hui plus qu'hier, le citoyen a son mot à dire dans la conception de son quartier, de sa ville et même de sa région. La multiplication d'outils participatifs (légaux ou non) tels que les enquêtes publiques ou les commissions consultatives offre à chacun la possibilité d'une implication nouvelle dans le débat public.<sup>23</sup>

## 1. La ville compacte et ses caractéristiques

Les dysfonctionnements générés par l'éclatement urbain nécessitent la mise en œuvre d'un modèle plus respectueux des principes de durabilité. La « ville compacte qualitative » vise ainsi à préserver les ressources naturelles, à améliorer la qualité de vie des citadins et à favoriser le développement économique. Concrètement, cela revient à appliquer une série de principes<sup>24</sup> tels que :

- L'utilisation parcimonieuse et solidaire de l'espace ;
- Le renforcement de la qualité des espaces publics et de l'habitat mixte ;
- La mixité des fonctions affectée aux espaces (politiques, sociales, économiques, culturelles et de transports) ;
- La limitation des surcoûts en infrastructure ;
- L'endiguement de la dépendance à l'automobile ;
- Le développement de l'offre de transport collectif ;
- L'incitation au recours à la mobilité douce ;
- La minimisation de la consommation énergétique.

---

<sup>23</sup> Notons notamment l'influence de la Convention d'Aarhus pour l'établissement d'une démocratie environnementale.

<sup>24</sup> Pour plus de détails sur les critères de l'urbanisation durable, voir J.TELLER, *Référentiel quartiers durables*, Namur : SPW Editions / Université de Liège, « Guides méthodologiques », 2014. <http://www.wallonie.be/fr/publications/quartiers-durables-mode-emploi>, consulté le 22 septembre 2015.

De la théorie à la pratique, ces principes se matérialisent par le biais des projets de « villages dans la ville », d'urbanisme de courte distance<sup>25</sup>, d'éco-quartiers, de quartiers durables et d'actions destinées à « verdir la ville » à l'image des « cités végétales » ou encore de « l'habitarbre » de Luc Schuiten. En tout état de cause, il s'agit de modifier notre mode de vie actuel par des systèmes collectifs innovants en termes de durabilité.

Au niveau économique, les zones d'activités économiques installées en périphérie (les traditionnels zonings) peuvent faire place à des outils plus intégrés à la ville. Le développement de lieux de regroupement du type incubateurs, pépinières d'entreprises, îlots, cocons et rues d'entreprises ou encore espaces de *coworking* constitue un pas supplémentaire vers la concentration.

“ *Il s'agit de modifier notre mode de vie actuel par des systèmes collectifs innovants en termes de durabilité.* ”

## 2. Un modèle impossible ?

Dans cette perspective, les autorités publiques se sont progressivement constituées une palette d'instruments destinés à mettre en place une utilisation raisonnée du territoire.<sup>26</sup>

- Les schémas, en tant que ligne de conduite, sont des instruments de conception politiquement contraignants. Ce type d'outils est destiné à orienter l'action publique par la définition d'objectifs assortis de moyens et encadré dans un calendrier précis. Les pouvoirs publics wallons et bruxellois s'appuient respectivement sur le Schéma de Développement de l'Espace régional (SDER) et le Plan régional de Développement (PRD).

<sup>25</sup> WWF, *Proposer un urbanisme des courtes distances qui soit désirable, une solution à l'étalement urbain*, octobre 2010.

<sup>26</sup> Nous présentons ici la catégorisation habituellement admise.

- Les plans représentent la traduction du projet politique dans le zonage concret du territoire. Leur valeur réglementaire leur donne une force juridique obligatoire. La Région wallonne et son homologue bruxelloise recourent respectivement aux Plans de Secteurs et aux Plans d’Affectation du Sol.
- Les règlements encadrent la manière de construire des bâtiments, des espaces publics ou encore des voies routières. Les Régions et les Communes ont chacune édicté leur règlement particulier d’urbanisme.
- Les outils d’aménagement opérationnel permettent de développer des politiques de rénovation de lieux fragilisés ou en demande de changement. Les procédures de « rénovations urbaines », de « revitalisations urbaines » ou encore de « sites à réaménager » sont autant d’instruments concrets destinés à régénérer le tissu urbain en perte de vitesse.
- Enfin, les autorisations telles que les permis sont aussi des leviers pour assurer une urbanisation de qualité. À titre d’exemple, l’habitat pavillonnaire wallon a largement été soutenu par le biais des anciens permis de lotir destinés à diviser des parcelles afin de les urbaniser ; ceux-ci sont aujourd’hui remplacés par les permis d’urbanisation qui appliquent une approche plus globalisante.

Les Régions et les Communes ont ainsi adopté ces outils d’aménagement du territoire en mettant en avant la nécessité de recentrer les activités humaines et d’éviter le gaspillage d’espace.<sup>27</sup> Cela dit, en dépit de son importance, la stratégie spatiale apparaît trop peu souvent comme un enjeu dans le débat politique. Électoralement parlant, l’aménagement du territoire est un thème peu porteur et soumis quotidiennement à des polémiques, d’où l’attitude parfois contradictoire des décideurs politiques.

Pour s’en convaincre, il suffit d’analyser les programmes des partis lors des élections régionales de mai 2014. Comme le soulignent Pierre-Olivier Bouillon et Quentin Michel, l’aménagement du territoire n’est « jamais présenté à la fois

---

<sup>27</sup> La Région wallonne regroupe l’ensemble des dispositions applicables sur son territoire par le biais du Code Wallon de l’Aménagement du Territoire, de l’Urbanisme, du Patrimoine et de l’Énergie (CVATUPE) alors que la région bruxelloise condense ses règles par le biais du code Bruxellois de l’Aménagement du Territoire (CoBAT).

comme un thème d'importance majeure et comme un thème «identifié»<sup>28</sup>. Si, côté francophone, l'intégralité des partis traditionnels semblent attacher une certaine importance à cette thématique, l'aménagement du territoire n'est que trop rarement considéré comme un enjeu électoral prioritaire.<sup>29</sup>

Des projets audacieux ont d'ailleurs déjà vu le jour. La ville de Louvain-la-Neuve est ainsi régulièrement citée en référence.<sup>30</sup> Ailleurs en Europe, les exemples ne manquent pas. Aux Pays-Bas, le projet ambitieux *groene loper* (tapis vert) poursuit la démarche de compacité par l'enterrement du boulevard « A2 » permettant de préserver davantage la ville de Maastricht des effets négatifs de l'automobile et assurer son développement qualitatif.

Ces exemples montrent la voie mais il reste beaucoup à faire en matière de création de quartiers novateurs, d'accès à l'habitat de qualité et de modification des modes de déplacement. Le défi est bel et bien là. Les perspectives démographiques à l'horizon 2040 nous enjoignent de créer entre 300.000 à 500.000 nouveaux logements. Cet objectif doit nous amener à revoir notre copie en matière d'aménagement du territoire. Pour cela, les politiques publiques (urbanisme, logement, transports publics, fiscalité, etc.) dont dépend l'organisation de nos villes doivent converger vers un même objectif de compacité qualitative.

---

<sup>28</sup> P.-O. BOUILLON, Q. MICHEL, « Analyse politologique du discours politique en matière d'aménagement du territoire, à l'occasion des Élections du 25 mai 2014 », *Les Cahiers nouveaux*, 88, juin 2014, p. 12-17.

<sup>29</sup> Ces dernières années, seuls le cdH et Ecolo ont ainsi accordé une place et la visibilité « majeure » à cette thématique. [Voir à cet égard P.-O. BOUILLON, Q. MICHEL, *op. cit.*] Le cdH s'est notamment distingué en faisant deux propositions fortes : la mise sur pied d'un réseau express de co-voiturage (RECO) et surtout la construction de villes nouvelles et de quartiers innovants et exemplaires s'inscrivant dans la continuité des villes existantes comme le projet de « La Louvière-la-Neuve » doté de 5.000 logements.

<sup>30</sup> P. LACONTE, « Louvain-la-Neuve : d'un centre universitaire et urbain à un centre urbain universitaire », *Les Cahiers de l'Urbanisme*, n°73, Namur, septembre 2009, p. 57-62.



## CONCLUSIONS

« Travailler en ville, habiter à la campagne », tel pourrait résumer le mode de vie périurbain si apprécié des Belges. C'est peu dire, l'idéal de la villa quatre façades est tenace. Un changement des pratiques est pourtant nécessaire afin d'assurer une organisation spatiale limitant les surconsommations.

Après avoir soutenu historiquement le mouvement de périurbanisation, les décideurs tentent aujourd'hui de le contenir par la mise en œuvre d'un encadrement territorial plus durable et plus humain. Notre ordre juridique s'est ainsi petit à petit nourri de règles d'aménagement et d'urbanisme destinées à guider le développement spatial et à encadrer la propriété privée.

La compacité qualitative vise à se substituer progressivement à l'éparpillement urbain. Mais les aménageurs de la ville compacte se heurtent (et se heurteront sans doute encore) à l'individualisme si représentatif de la périurbanisation.

Une des clés majeure du changement repose plus que probablement sur la modification des représentations. Faciliter la lisibilité et la compréhension des enjeux liés à la gestion parcimonieuse du sol est un préalable nécessaire. Les règles urbanistiques sont trop souvent perçues comme des contraintes inutiles dont on se passerait volontiers. Certes, leur technicité et leur enchevêtrement ne facilitent pas leur compréhension. Il en revient au volontarisme politique de démontrer son attachement à la ville durable et humaine afin d'assurer un développement intelligent de notre espace.



## POUR ALLER PLUS LOIN

- BOULET J.-F., *L'étalement urbain en Wallonie. Les limites de la « Brique dans le ventre »*, Bruxelles : CPCP, « Analyse », octobre 2012.  
[http://www.cpcp.be/medias/pdfs/publications/etalement\\_urbain.pdf](http://www.cpcp.be/medias/pdfs/publications/etalement_urbain.pdf)
- BRUCK L., et alii, *L'intervention de la puissance publique dans le contrôle de l'étalement urbain. Première partie : État de la question en Belgique*, Liège : Université de Liège, SEGEFA, Leuven : KUL, mars 2001.
- DAGNIES J., *Créer les villes nouvelles les plus humaines d'Europe*, Bruxelles : CEPESS, février 2014.  
[http://www.cepess.be/wp-content/uploads/2014/02/140219-nouvelles-villes-etude\\_0.pdf](http://www.cepess.be/wp-content/uploads/2014/02/140219-nouvelles-villes-etude_0.pdf)
- DUBOIS O., « Le rôle des politiques publiques dans l'éclatement urbain : l'exemple de la Belgique », *Développement durable et territoires*, Dossier 4, 2005.
- HALLEUX J.-M., « Vers la ville compacte qualitative ? Gestion de la périurbanisation et actions publiques », *Belgeo*, 1-2, 2012,  
<http://belgeo.revues.org/7070>.
- HALLEUX J.-M., LAMBOTTE J.-M., BRUCK L., « Étalement urbain et services collectifs : Les surcoûts d'infrastructures liés à l'eau », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2008, n° 1.E.
- HALLEUX J.-M., « Une ville compacte, qualitative... dans les limbes », *Politique : Revue de Débats*, 55, 2008, p. 12-14.  
<http://hdl.handle.net/2268/63715>
- *Référentiel quartiers durables*, Namur : Service Public de Wallonie, DGO4, 2014.
- ROHMER H., DELCROIX J., *Proposer un urbanisme des courtes distances qui soit désirable, une solution à l'étalement urbain*, Paris : WWF, octobre 2010,  
[http://www.ekopolis.fr/sites/default/files/docs-joints/RES-I104-urbanisme\\_pour\\_ville\\_desirable2.pdf](http://www.ekopolis.fr/sites/default/files/docs-joints/RES-I104-urbanisme_pour_ville_desirable2.pdf)

Auteur : Dimitri Greimers

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](http://www.cpcp.be)



Avec le soutien du Ministère de la Fédération Wallonie-Bruxelles



Avec le soutien des autorités publiques, nos villes se sont lentement étendues vers leur périphérie urbaine. Ce phénomène de périurbanisation a conduit à l'extension des villes sur les espaces ruraux environnants sans véritable liaison avec les nœuds centraux.

Pourtant, le mode de vie périurbain apparaît difficilement conciliable avec les principes d'utilisation durable et humaine du territoire. La prise de conscience de ces effets négatifs a mis à l'agenda la nécessité de recentrer géographiquement une partie des activités humaines. À l'inverse de la « ville diffuse », la « ville compacte » entend réduire notre dépendance à l'automobile et mettre l'accent sur la compacité des fonctions urbaines et la qualité des aménagements publics.



**Centre Permanent pour la Citoyenneté et la Participation**

**Rue des Deux Églises 45 - 1000 Bruxelles**

**T : 02/238 01 27**

**info@cpcp.be**