

Les défis urbains

à l'heure de la métropolisation

ANALYSE



Toutes nos publications sont disponibles gratuitement :

- **En téléchargement**, depuis l'adresse Internet de notre ASBL :
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
02 238 01 69 - archives@cpcp.be

Plongés dans une période d'incertitude où le rythme s'accélère, où les frontières s'estompent tandis que le sens du « chez-soi » s'affaiblit, les individus doivent réinventer une manière de faire la ville. C'est d'autant plus criant que la période actuelle, celle de la métropolisation, voit triompher la concentration des activités au sein des territoires développés, souvent au sein des aires métropolitaines.



Il faudrait vivre et produire en ville. Désormais, faire partie du territoire urbain devient une question de survie. En effet, ceux qui ne parviennent pas à s'y introduire sont laissés sur le bord de la route, tandis que le train des technologies prend toujours plus de vitesse.

Participer à l'aire métropolitaine constitue un enjeu essentiel. Mais construire et dessiner ce territoire l'est tout autant. Alors que la population mondiale a franchi le cap de la domination de l'urbain sur le rural, alors que plus de la moitié de la population mondiale vit désormais en ville, un danger menace l'Humanité : les bouleversements climatiques dus à l'activité humaine. Contestés par une minorité, ses dégâts sont pourtant déjà ressentis par un nombre croissant de populations dans le monde. Ces dérèglements climatiques prennent une importance déterminante dans le développement des villes puisque ces dernières se veulent le poumon économique, la locomotive de la croissance. Comment faire de l'urbain sans dégrader notre habitat premier ?

Les limites de l'aire métropolitaine constituent également une question en suspens. Paris s'étend-elle jusqu'au Havre ?¹ Existe-t-il encore une distinction entre les villes et les campagnes ? Le flou persiste. Dans ce territoire flottant en fonction des projets, il convient d'apporter des réponses à des tendances bien présentes. De quelle manière gérer efficacement et sans démesure les ressources énergétiques ? Face à l'individualisation, comment recréer du lien social dans un contexte de proximité forcée ?

¹ « Quand le Grand Paris ira jusqu'au Havre », *Le Parisien*, 23 février 2012. [En ligne :] <http://www.leparisien.fr/espace-premium/seine-et-marne-77/quand-le-grand-paris-ira-jusqu-au-havre-23-02-2012-1873138.php>, consulté le 25 novembre 2016.

Les défis sont nombreux et variés. Les initiatives pour y répondre aussi. Alors qu'il existe de grands projets transcendant frontières et espaces nationaux (l'Eurostar relie directement Bruxelles et Londres), des initiatives locales côtoient d'ambitieux projets architecturaux pour proposer des pistes pour aujourd'hui et demain. Les différentes conférences données à Namur sur le thème « Quartiers nouveaux »² ont mis en lumière ces différents projets.

I. MILLE DÉFIS ET UNE CONSTANTE

1. Bruxelles, une ville moderne comme une autre

“ Alors que l'individualisation est une tendance prégnante, comment s'assurer que l'on puisse encore vivre en collectivité sans recourir au modèle obsolète de la « villa quatre façades » ? ”

Sans prétendre être exhaustif, nous proposons ici un bref portrait des points qui posent question au sein des aires métropolitaines. Dans un souci de rendre ces interrogations plus palpables, nous nous appuyons sur l'exemple de Bruxelles.

Alors que l'individualisation est une tendance prégnante, comment s'assurer que l'on puisse encore vivre en collectivité sans recourir au modèle obsolète de la « villa quatre façades » ? À Bruxelles, on compte plus d'un million d'habitants (dont un millier presque centenaires), regroupant plus de quarante nationalités différentes, le tout s'étalant inégalement sur 162 km² (soit une densité moyenne de 7 209 habitants / km²). Cette population doit se loger, trouver à s'employer, se déplacer et répondre à ses besoins primaires et secondaires.

² Cette série de conférences s'est tenue du 26 au 30 septembre 2016. Pour plus d'infos : <https://www.ciu2016quartiersnouveaux.be/index.html>.

La question des limites et de l'appartenance de Bruxelles est tout aussi prégnante. Où s'arrête-elle ? À ses 19 communes ? Qu'en est-il de la périphérie bruxelloise et de ses 340 000 navetteurs quotidiens ?³ Bruxelles multiplie les casquettes et s'insère dans un réseau international. Signe de sa métropolisation, Bruxelles est directement reliée à Paris, Londres et Amsterdam. Le sort de Bruxelles dépasse donc largement celui de ses seuls habitants. Ce territoire doit donc simultanément accueillir des réseaux dont le cadre de référence est européen et mondial (aéroport international, train à grande vitesse, réseaux routier européen) ainsi qu'un niveau local qui permette la lenteur (piétonniers, pistes cyclables) autant que l'efficacité (transport public et chemin de fer).

L'activité économique illustre aussi cette tension entre les différentes échelles auxquelles appartient Bruxelles. Région la plus riche de Belgique, le chômage touche néanmoins 17,5 % de sa population, affectant en particulier les individus dont le niveau d'éducation est bas. Alors que l'industrie a majoritairement déserté la capitale, le secteur tertiaire est devenu, et de loin, la première source d'activité. Dans un souci de lutte contre le chômage (notamment des habitants les moins qualifiés), mais aussi de développement durable (plus de proximité et donc plus d'économies d'énergie), cette tendance doit être inversée afin de ramener, au cœur de nos villes, de l'activité industrielle légère et de l'artisanat.

2. Le développement durable, une nécessité

L'activité, la mobilité et le logement sont des paramètres cruciaux pour organiser au mieux une ville. Comme de nombreuses autres aires métropolitaines, Bruxelles n'échappe pas à la règle. Une autre nécessité universelle vient compléter le tableau : la lutte contre le changement climatique et l'obligation d'aller vers un « développement soutenable ». Le développement durable, concept sur lequel viennent se greffer les autres préoccupations, doit être compris comme « un développement qui répond aux besoins du présent sans

³ H. MAQUET, « 340 000 navetteurs poussent la porte de Bruxelles chaque matin », *Rtbf.be*, 4 mai 2011. [En ligne :] http://www.rtbf.be/info/regions/detail_340-000-navetteurs-poussent-les-portes-de-bruxelles-chaque-matin?id=6046763, consulté le 19 décembre 2016.

compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs »⁴. Comme l'a souligné en 1987 le rédacteur du rapporteur de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement, le développement se doit d'être « économiquement efficace, socialement équitable et écologiquement soutenable »⁵.

L'urgence de la situation, si on veut encore éviter une élévation fatale de la température mondiale de 2°C, impose de transformer radicalement nos modes de vie.⁶ Notre modèle économique de surproduction et de surconsommation est pris en défaut. Et le point de départ de cette économie mondialisée et globalisée se situe dans les villes.

“ Si les villes n'occupent que 2 % de la surface terrestre mondiale, elles abritent néanmoins plus de la moitié de la population mondiale. ”

Si les villes n'occupent que 2 % de la surface terrestre mondiale, elles abritent néanmoins plus de la moitié de la population mondiale. La gestion des ressources prend donc une importance primordiale dans le tissu urbain. Antres de la consommation, polluantes, témoins de la

croissance démographique et des besoins énergétiques, les villes sont sources de nombreux problèmes. Envisager un développement durable pour notre planète ne peut dès lors faire abstraction de la dimension urbaine, et vice versa.

⁴ G. H. BRUNDTLAND, « Notre avenir à tous - Rapport Brundtland », *Commission mondiale sur l'environnement et le développement de l'ONU*, 1987. [En ligne :] https://fr.wikisource.org/wiki/Notre_avenir_%C3%A0_tous_-_Rapport_Brundtland, consulté le 6 décembre 2016.

⁵ Idem.

⁶ Lire à ce sujet E. ROME, *COP21-Quels enjeux ?*, Bruxelles : CPCP, « Au Quotidien », 2015. [En ligne :] <http://www.cpcp.be/etudes-et-prospectives/collection-au-quotidien/cop-21-quels-enjeux-cop22.ma> ; A.-C. REMACLE, *COP 22 - Un an après, qu'en est-il de l'Accord de Paris ?*, Bruxelles : CPCP, « Au Quotidien », décembre 2016. [En ligne :] <http://www.cpcp.be/etudes-et-prospectives/collection-au-quotidien/cop-22-un-an-apres-qu-en-est-il-de-l-accord-de-paris>.

II. QUELLES RÉPONSES À CES DÉFIS ?

Arbitrer l'utilisation des ressources et du territoire est fondamental face à une démographie en croissance. Cette médiation signifie donc être capable d'administrer l'espace nécessaire pour l'habitat, les activités productives, la sauvegarde de la biodiversité... Afin d'accompagner la croissance démographique et assurer un développement durable, il faut revoir nos rapports au territoire. Comment utiliser parcimonieusement nos ressources ? La question est désormais : comment faire de la densité de qualité ? La ville peut-elle être multifonctionnelle ?

1. De la densité de qualité

Le territoire n'est pas infiniment extensible. La population, pourtant, ne cesse de croître. La villa unifamiliale « quatre façades » entourée d'un jardin est trop gourmande en superficie, d'autant plus qu'il faut souvent y ajouter l'espace nécessaire pour garer une à deux voitures. La ville compacte redevient ainsi un sujet d'étude, et même une nécessité. La densité de l'habitat suscite un intérêt réel, mais les défis demeurent conséquents. En commençant par le début : comment et où faire de la densité ? Les périphéries constituent un certain potentiel au regard des surfaces non encore exploitées. Il ne s'agit pas seulement de faire sortir du sol des portions de ville, des « nouveaux quartiers », mais aussi et surtout de leur donner une identité propre. À l'inverse, dans le cas des villes déjà bâties, il convient de densifier sans dénaturer, au risque de voir s'éloigner leurs habitants et avec eux, l'identité de leurs quartiers.

Le tout est de savoir comment faire de la proximité de qualité, comment rendre la ville agréable et attrayante pour ses habitants. Les villes historiques peuvent servir de modèle à cet égard. En effet, les immeubles de cinq étages et les larges avenues forment un bon équilibre. Georges Haussmann en a laissé de belles illustrations à Paris, par exemple. Ces espaces font la part belle à la lumière, ouvrent l'horizon, et sont dès lors appréciés. Cet aménagement n'est pas toujours facile en pratique puisque l'intérêt des promoteurs immobiliers réside dans la multiplication des logements et donc des revenus. À l'inverse, diversifier les fonctions du parc immobilier – comme par exemple un rez-

“ Derrière la question de la densité et des chiffres, il faut garder à l’esprit l’objectif premier : favoriser le vivre-ensemble et accompagner positivement les changements démographiques. ”

de-chaussée commercial – peut constituer une source d’enrichissement intéressante pour les promoteurs. En outre, la multifonctionnalité de la ville constitue un avantage pour maximiser la proximité et réduire d’autant les déplacements. Parallèlement à la diversité des fonctions, il convient également de rester attentif à la mixité sociale des quartiers. Afin d’éviter les ghettos et les cages dorées, les partenariats public-privé peuvent constituer une piste intéressante. La mise à disposition du foncier par les pouvoirs publics aux promoteurs permet, par exemple, de réserver des logements pour les ménages précaires. Ainsi, derrière la question de la densité et des chiffres, il faut garder à l’esprit l’objectif premier : favoriser le vivre-ensemble et accompagner positivement les changements démographiques.⁷

⁷ C. SCHLÄPPI, C. SCHUMACHER, F. DELLA CASA, « Dichte Stad – Ville dense », *Conférence donnée dans le cadre du projet Quartiers Nouveaux*, Namur, 27 septembre 2016.

Un exemple d'aménagement qui accompagne les pulsa-

L'Atelier 117 de l'Université de Lille s'est penché sur cette question en prenant la côte d'Albâtre comme cas pratique. Sur le littoral français, les « pulsations » liées aux saisons et à leurs « cargaisons de touristes » modifient grandement le paysage et les façons d'habiter. La haute et la basse saison déterminent des flux et des rythmes différents. En été, le nombre de touristes peut dépasser celui des locaux. L'économie de services bat alors son plein, les locations de vacances affichent complet. En basse saison, c'est tout le contraire : le pays hiberne.

Afin de moduler ces différences entre les saisons, l'Atelier 117 propose d'installer une nouvelle armature territoriale composée de structures mobiles (sous forme de quais et de plugs). Ces structures, « dont la fonction et la fréquence varieraient au regard de leur rôle et de leur position sur le réseau », seraient installées sur des nœuds dans le but d'optimiser les rencontres et les échanges. Grâce à la centralité des quais et à un réseau composé de voies réaménagées, l'accessibilité pourrait se faire via des transports « doux » comme la marche, le vélo, le covoiturage... Ces modules mobiles se veulent des points d'accroche capables de diffuser les pulsations du territoire, de s'adapter à ses différents rythmes. Ils feraient office d'espace public accueillant autant les commerces de proximité (boulangeries, épiceries...) que les activités de loisirs, les services communaux ou encore les consultations médicales. Ces derniers peuvent souffrir de ces brusques changements dans leur chiffre d'affaire. La mobilité et l'emplacement stratégique permettraient ainsi une flexibilité dans la gestion des besoins d'une population et de l'offre de services qui s'y rapportent. La densité et l'éparpillement d'habitants qui croissent et décroissent sur une temporalité saisonnière seraient ainsi mieux accompagnés. Le projet Good Vibrations entend ainsi s'adapter aux différentes pulsations de ce territoire côtier en tirant parti des ressources déjà existantes.⁸

⁸ Atelier 117, « Good Vibrations », Conférence donnée dans le cadre du projet Quartiers Nouveaux, Namur, 27 septembre 2016. Cette proposition de nouvelle armature territoriale a reçu le Prix Stéphane Hessel au 2^e concours international d'idées d'aménagement durable (Up Territoire Albâtre) organisé par la côte d'Albâtre en 2015-2016. Voir à ce sujet la capsule vidéo élaborée par l'Atelier 117 sur le site internet du concours : « Atelier 117 – Good Vibrations », *Upalbatre.org*, s. d. [En ligne :] <http://www.upalbatre.org/>, consultée le 21 décembre 2016.

2. Une gestion parcimonieuse des ressources

a. La connectivité comme panacée ?

Si la gestion de la démographie est essentielle, encore faut-il prévoir une réflexion similaire pour les ressources énergétiques. Alors que les réserves de pétrole diminuent, comment assurer l'autonomie énergétique d'une ville ? Certains pensent que la technologie peut être d'un grand secours. Cette idée de « ville intelligente » a pris forme en 2005 en Corée du Sud avec la construction de la ville de Songdo.⁹ Sortie quasiment de terre, ou plutôt de la mer Jaune, cette ville se veut ultra-connectée et écologiquement responsable. Des panneaux solaires côtoient des toits verts, un éclairage LED ainsi qu'un système de réutilisation des déchets. Si les espaces verts sont nombreux afin de rééquilibrer les rejets en CO₂, la collecte et le traitement des données individuelles améliorent encore la consommation et la distribution énergétiques. L'utilisateur peut, par exemple, à tout moment connaître l'état de sa consommation d'électricité et la comparer avec celle de ses voisins. Au regard des faibles capacités de stockage des énergies renouvelables, pouvoir déterminer et prévoir les besoins précisément est un avantage non négligeable. Ces données offrent également une connexion multimodale intéressante pour les transports. La voiture laisse en effet la primauté à des métriques plus sou-

tenables (vélo, marche, bus et taxi électriques). Cette évolution est permise par la proximité des diverses fonctions au sein même de la ville. Elle est en outre facilitée par l'analyse instantanée des flux qui offre un service de déplacement efficace, capable de concurrencer le confort de la voiture individuelle.

Comme toute nouveauté cependant, ce concept de villes intelligentes comporte ses zones d'ombre. Le modèle de Songdo pose ainsi question au regard du respect de la vie privée. La collecte des données à une échelle aussi large engendre, par ailleurs, un système vulnérable. Que faire face à un

⁹ F. OJARDIAS, « Songdo, la ville du futur est déjà en chantier », *La Tribune*, 14 mars 2014. [En ligne :] <http://www.latribune.fr/actualites/economie/international/20140306trib000818607/songdo-la-ville-du-futur-est-deja-en-chantier.html>, consulté le 2 décembre 2016.

“ Alors que les réserves de pétrole diminuent, comment assurer l'autonomie énergétique d'une ville ? ”

piratage, un bug informatique ou à un vol de données ? Que devient le respect de la vie privée ? Et jusqu'où peut aller le contrôle social ? Il faut en effet garder à l'esprit que les technologies ne sont pas neutres. Comment dès lors assurer une éducation simultanément critique et pratique vis-à-vis de celles-ci ?

Se pose également la question de la gouvernance dans ce genre de cités nouvelles. Une ville livrée clé sur porte et centralisée, selon une logique top down, risque de ne laisser que peu de place à l'expression et à la décision citoyennes. Quelle marge d'influence peuvent avoir les individus sur leur lieu de vie si tout est réglé précédemment et à distance ? De même, quel est l'avenir d'une cité où l'espace public est délaissé au profit de « bâtiments-villes » ? La rencontre, l'échange, le « doux chaos » inhérent à toute ville y ont-ils encore leur place ? Cette citée moderne établie près d'un aéroport dans l'optique d'y attirer les étrangers copie architecturalement certains bâtiments connus. Cela est-il cependant suffisant pour en faire une ville véritablement humaine ? Comment les habitants pourront-ils s'approprier les lieux et leur donner une identité ? On peut également craindre que ce type de nouvelles cités « modèles » ne soit accessible qu'à ceux qui disposeraient d'un coussin financier confortable, autrement dit les classes sociales les plus riches. Adieu, alors, la mixité sociale, et bonjour l'entre soi et l'homogénéité. L'histoire nous enseigne à cet égard que l'homogénéité a été fatale à plus d'une cité.¹⁰

b. L'agriculture urbaine, un ingrédient nécessaire à la ville de demain ?

À l'opposé de ce modèle de cité « clé sur porte », l'agriculture urbaine¹¹ illustre la prise en main de la ville par ses habitants, selon une dynamique bottom up. Cultiver en ville peut se faire dans les espaces publics ou sur des parcelles privées, avec ou sans autorisation. Des friches peuvent ainsi devenir des potagers sans que leur statut légal soit fixé ; une personne privée ou publique peut mettre à disposition, céder, vendre un terrain en vue de le cultiver. Sur les toits, les trottoirs, les parkings délaissés, en plein centre-ville, dans les jardins, sur les terrasses, les initiatives peuvent être issues de familles rassemblées,

¹⁰ J.-C. RIBOT, *Les villes intelligentes*, Documentaire diffusé dans le cadre du projet Quartiers Nouveaux, Namur, 28 septembre 2016.

¹¹ Pour plus d'informations sur le sujet : N. DUFAYS, *L'agriculture en ville, simple quête de sens ou réponse aux crises actuelles ?*, Bruxelles : CPCP, « Au Quotidien », novembre 2014. [En ligne :] http://www.cpcp.be/medias/pdfs/publications/agriculture_urbaine.pdf.

de particuliers ou de mouvements citoyens. Elles peuvent avoir des visées commerciales (comme dans les fermes urbaines) ou, à l'inverse, collectives et servant la communauté.

L'agriculture urbaine entend rompre avec certaines pratiques. La proximité et la densité deviennent fondamentales. L'approvisionnement en produits frais au sein de la ville doit pouvoir se faire sans parcourir de trop grandes distances afin de limiter l'usage de transports polluants. Cette nécessaire proximité implique un regroupement de différentes activités au sein de l'aire métropolitaine. L'habitat côtoie la production artisanale ou la petite industrie. Dans cette optique, les secteurs primaire et secondaire ont toute leur place au cœur de la ville. La division spatiale de la ville entre logements et production est dépassée. Il en va de même pour l'étalement urbain et le règne de l'automobile qu'on entend limiter au maximum. Ainsi, le retour de l'agriculture en ville se pense en parallèle à la réindustrialisation des villes.

“ Cette nécessaire proximité implique un regroupement de différentes activités au sein de l'aire métropolitaine. ”

Alors que l'agriculture en ville a fait son apparition lorsque les conditions économiques ne permettaient plus de nourrir certaines familles urbaines, aujourd'hui on l'envisage comme une composante de la résilience urbaine. Si l'ambition première n'est pas de nourrir la planète, la conscientisation à la justice sociale et au droit à l'alimentation est quant à elle bien présente.

On peut rapprocher l'agriculture urbaine du mouvement de la « Transition » qui prévoit des alternatives à un monde post-pétrole.¹² À savoir, offrir des alternatives directement applicables dans les domaines de l'alimentation et des transports. En effet, l'agriculture urbaine s'articule dans un réseau de consommateurs et de producteurs dans lequel les intermédiaires sont peu nombreux. La proximité est un facteur clé, et les transports en sont considérablement réduits. Elle va de pair avec le concept de circuits courts et s'inclut souvent dans l'économie circulaire. Par ailleurs, pour ce qui est des potagers collectifs sous forme de coopérative, une forme de démocratie directe est à l'œuvre.¹³

¹² Pour plus d'informations sur le sujet : <http://www.reseautransition.be/la-transition/>.

¹³ E. DUCHEMIN, « L'agriculture urbaine », *Débat-rencontre dans le cadre du projet Quartiers Nouveaux*, Namur, 28 septembre 2016.

Les avantages directs de l'agriculture urbaine sont multiples et varient selon leurs adeptes. Ils vont de la réinsertion professionnelle à la volonté de développer une alimentation de qualité et de proximité en passant par l'intérêt pour un hobby physique et/ou potager ou le désengorgement des égouts à certains endroits. Globalement, l'agriculture urbaine s'adapte à la métropolisation puisqu'elle prend possession des villes et offre une gestion responsable et soutenable des ressources naturelles et de l'espace agricole. À Bruxelles, le potentiel est vaste. Un quart des toits sont plats et pourraient dès lors servir de surface utilisable. En outre, d'ici 2035, cette forme d'agriculture pourrait apporter 30% de la consommation des Bruxellois en fruits et légumes. C'est d'autant plus important que presque la totalité de la population belge résidera bientôt en ville et que, simultanément, les fermes disparaissent rapidement. Un bon millier de fermes mettent la clé sous la porte chaque année.¹⁴

¹⁴ *L'agriculture en Belgique en Chiffres. Chiffres clés de l'agriculture 2013*, Bruxelles : SPF Économie, Direction générale Statistique et information économique, 2013. [En ligne :] http://statbel.fgov.be/fr/binaries/A5_FR_kerncijferslandbouw_2013_tcm326-228435.pdf , consulté le 23 décembre 2016. Lire par ailleurs « L'agriculture urbaine à Bruxelles », *Centre d'écologie urbaine*, 31 mars 2016. [En ligne :] <http://www.urban-ecology.be/wp-content/uploads/2012/02/re%CC%81sume%CC%81-atelier-agriculture-urbaine-CEU1.pdf>, consulté le 20 décembre 2016.

POUR CONCLURE

Nous venons d'évoquer un certain nombre de pistes pour réguler l'occupation du sol et l'utilisation des ressources dans les aires métropolitaines. Proposer des villes denses de qualité est indispensable. On n'échappera pas à la densification. Par ailleurs, un cadre de vie agréable est nécessaire au vivre-ensemble. Assurer la convivialité au sein d'une population mixte est un challenge, mais également gage de survie. L'homogénéité ne permet pas la résilience. L'étude de modèles comme la cité de Songdo sera, à cet égard, éclairant. Tout n'est cependant pas à jeter dans ce type de villes nouvelles. La collecte et l'utilisation de données facilitent la densité et modèrent l'utilisation des ressources énergétiques. Si ce concept de « ville intelligente » est questionnable à plusieurs titres, il n'en demeure pas moins qu'il faut s'inspirer de certaines « bonnes pratiques » et tenter de les dupliquer ailleurs. Les espaces verts (grands consommateurs de CO₂) et le modèle du transport multimodal constituent ainsi des éléments indispensables à toute transition vers des villes écologiquement responsables. On en est encore loin, mais d'autres initiatives sont déjà en marche pour assurer une transition souple vers une société plus durable. L'ère post-pétrole est pour demain.¹⁵ Autant s'y préparer. Les réseaux urbains autonomes offrent à cet égard une solution directement applicable. L'agriculture urbaine liée aux circuits courts constitue une poche de résilience. Elle façonne également une ville multifonctionnelle : une ville nourricière, productrice de matières premières à portée de mains pour ses habitants.

Il est urgent de repenser l'évolution des villes. L'Humanité ne peut plus faire l'économie d'une profonde remise en question des modèles qui ont prévalu jusqu'ici (étalement urbain, règne de l'automobile, séparation spatiale des fonctions). Il est temps de penser et d'organiser le développement durable au cœur des villes. La densité est impérative. Le défi est d'autant plus grand que les dernières décennies ont vu émerger un individu centré sur son épanouissement personnel. Dès lors, comment moduler les désirs d'individualité dans un espace plus restreint ? Notre époque sera ainsi témoin de l'équilibre difficile entre la quête d'épanouissement individuel et une gestion responsable

¹⁵ Lire à cet égard B. THÉVARD, *La diminution de l'énergie nette, frontière ultime de l'Anthropocène*, Paris : Institut Momentum, 13 décembre 2013. [En ligne :] <http://www.institutmomentum.org/wp-content/uploads/2014/01/La-diminution-de-l%E2%80%99%C3%A9nergie-nette.pdf>.

des ressources. Il est fort à parier que la collaboration et la mise en réseau deviendront des éléments clés dans la transition vers un monde post-pétrole. Pour un XXI^e siècle urbain et résilient ?

POUR ALLER PLUS LOIN...

- BOULET J.-F., *L'étalement urbain en Wallonie. Les limites de la « Brique dans le ventre »*, Bruxelles : CPCP, « Au Quotidien », octobre 2012.
[En ligne :] 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.
- DUFAYS N., *L'agriculture en ville, simple quête de sens ou réponse aux crises actuelles ?*, Bruxelles : CPCP, « Au Quotidien », novembre 2014.
[En ligne :] http://www.cpcp.be/medias/pdfs/publications/agriculture_urbaine.pdf.
- FERARD E., « A quoi ressemblera la ville du futur ? », *Gentside*, 28 juillet 2012.
[En ligne :] http://www.maxisciences.com/ville/songdo-la-ville-du-futur_art25808.html.
- HALLEUX J.-M., « Vers la ville compacte qualitative ? Gestion de la périurbanisation et actions publiques », *Belgeo*, 1-2, 2012,
<http://belgeo.revues.org/7070>.
- HANIN Y., *Mutations spatiales et recomposition territoriale : les processus territoriaux dans le cas de Court Saint Etienne*, 2004.
[En ligne :] https://dial.uclouvain.be/pr/boreal/object/boreal:4992?site_name=UCL.
- « L'agriculture urbaine à Bruxelles », *Centre d'écologie urbaine*, 31 mars 2016.
[En ligne :] <http://www.urban-ecology.be/wp-content/uploads/2012/02/re%CC%81sume%CC%81-atelier-agriculture-urbaine-CEU1.pdf>.
- « La transition », *Reseautransition.be*, s. d.
[En ligne :] <http://www.reseautransition.be/la-transition/>.

- ROHMER H., DELCROIX J., *Proposer un urbanisme des courtes distances qui soit désirable, une solution à l'étalement urbain*, Paris : WWF, octobre 2010.
[En ligne :] http://www.ekopolis.fr/sites/default/files/docs-joints/RES-1104-urbanisme_pour_ville_desirable2.pdf.
- THÉVARD B., *La diminution de l'énergie nette, frontière ultime de l'Anthropocène*, Paris : Institut Momentum, 13 décembre 2013.
[En ligne :] <http://www.institutmomentum.org/wp-content/uploads/2014/01/La-diminution-de-l%E2%80%99%C3%A9nergie-nette.pdf>.

Auteure : Naomi Berger

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

Plongés dans une période d'incertitude où le rythme s'accélère, où les frontières s'estompent, tandis que le sens du « chez-soi » s'affaiblit, les individus doivent réinventer une manière de faire la ville. Construire et dessiner la cité est un enjeu essentiel. Deux tendances récentes deviennent incontournables : le développement durable et l'individualisation. Comment faire de l'urbain sans dégrader notre habitat premier ? Face à l'individualisation, comment recréer du lien social dans un contexte de proximité forcée ? Tour d'horizon de ce qui se fait déjà, ici et ailleurs.



Centre Permanent pour la Citoyenneté et la Participation

Rue des Deux Églises, 45 – 1000 Bruxelles
02 238 01 00 – info@cpcp.be