

Un éco-quartier à la Croisée du Clairbois

L'appel à projet pour un éco-quartier au Sart-Tilman a été remporté par Thomas&Piron. Après étude d'incidence en août, les travaux pour 92 logements devraient commencer en 2013 et le chantier s'achèverait en novembre 2017.



Des maisons kangourou favoriseront l'intergénérationnel

En 2017, 92 logements s'érigeront entre le village du Sart-Tilman et les homes de l'ULG. L'appel à intérêt lancé il y a un an par la Ville et l'Université pour un éco-quartier sur 2,6 hectares a été remporté par l'entreprise de construction Thomas&Piron. Le projet développé par le bureau d'architectes FHW, baptisé Croisée du Clairbois du nom de la rue traversant les 2,6 hectares, prévoit 27 maisons, 65 appartements, 4 surfaces commerciales, un horeca et une maison de quartier. « Les bâtiments seront construits selon les normes passives, explique Thomas&Piron : grâce à une isolation renforcée et une excellente étanchéité de l'air, le confort thermique

sera supérieur aux normes actuelles et les besoins en chauffage seront inférieurs à un cinquième de la consommation de la plupart des modernes constructions actuelles ». La Croisée du Clairbois sera « conçue dans un souci d'intégration et d'amélioration du bâti existant », poursuit Thomas&Piron, avec un « quai » - espace ouvert sans circulation de transit, pour lier le village du Sart-Tilman à l'Université. L'espace privilégiera les déplacements doux avec parkings pour vélos. Et des maisons « kangourou » comptant deux logements favoriseront « mixité et entraide intergénérationnelles entre une personne âgée au rez-de-chaussée et un jeune couple ou une famille à l'étage ». ♦ Terry BODSON

Enjeu local et régional

La Maison de l'Urbanité est chargée par le ministre du Développement durable Jean-Marc Nollet d'une étude « Habiter en quartier durable ». L'étude débouchera d'ici un mois sur un ouvrage à l'attention des pouvoirs politiques, puis du grand public. Le livre, explique le président de la Maison de l'Urbanité Pierre Sauveur, vise à « convaincre les pouvoirs politiques du bien-fondé des thèses durables et à leur donner de bonnes idées pour la préparation des plans triennaux ». Le livre alimentera à Liège en mai-juin et septembre des conférences dans le cadre des Ateliers du Territoire prévus par le ministre de l'Aménagement du territoire Philippe Henry, avec ateliers citoyens dans les six Maisons de l'Urbanisme wallonnes : ces ateliers seront le pilier d'un brainstorming wallon sur le durable. Que signifie éco-quartier ? Pierre Sauveur nuance « au cas par cas », dit-il, les critères de réduction de l'impact du bâti sur la nature, concertation des habitants dès conception du projet et mixités socio-économique, culturelle et intergénérationnelle. « Car dans un quartier non urbanisé, comment concerter des habitants qui ne sont pas encore là ? Les voisins ? Oui. Mais sans oublier l'idéologie durable qui s'oppose au Nimby contre toute nouvelle construction. D'autre part, il est très rare que tous les critères (mobilité, déchets, énergie, égouttage, social, culturel...) coexistent. On ne s'oriente d'ailleurs pas vers un juridique label durable des quartiers, mais

vers une amélioration en durabilité ». N'y a-t-il pas, pour le projet au Sart-Tilman, confusion entre mixité sociale et intergénérationnel ? Le lotissement « moyen haut de gamme à vocation universitaire, prévoit l'échevin de l'Urbanisme Michel Firket, ne comptera pas de logement social ». L'architecte Jean-Michel Degraeve, co-auteur de l'ouvrage pour Jean-Marc Nollet, considère « peu probable que les habitants de Droixhe ou Sainte-Marguerite monteront au Sart-Tilman (revenu double). Mais, pondère-t-il, attention au simplisme : c'est la diversité de logements (appartements, maisons, studios...) qui engendrera la diversité sociale ». Il y a, pour le Sart-Tilman en périphérie, le couac de la mobilité : « Un critère déficient, répond Pierre Sauveur, peut être compensé par les autres. Mais dans un éco-quartier en périphérie, les économies d'énergie risquent d'être contrebalancées par les gaz de voiture vers la ville ». Pour Jean-Michel Degraeve, « c'est là l'enjeu de la mise en réseau des quartiers. C'est un enjeu local et régional ». Michel Firket rappelle l'échéance « d'ici 4 à 5 ans » du BHNS (bus à haut niveau de service) Standard-CHU à greffer sur la future ligne de tram. Quid enfin du risque de marketing durable ? « Peut-être, objecte Pierre Sauveur. Mais si le marketing peut faire prendre conscience, pourquoi pas ? Ceci dans la mesure où la publicité ne fait pas que des dégâts : elle permet aussi de faire le tri et un choix durable ». ♦ T.B.

↑ [Clic pour l'interview de Pierre Sauveur et Jean-Michel Degraeve](#)

