

ECO-QUARTIER DE LA FONTAINE SAINT-JEAN À ENGIS

L'ESPACE PUBLIC AU CENTRE DE LA RÉFLEXION

La régie communale autonome d'Engis a initié la construction d'un quartier durable de plus de 150 logements sur une friche communale située au centre d'Hermalle-sous-Huy. Le projet, confié au bureau d'architecture artau, intègre les principes du développement durable d'un point de vue économique, social et environnemental et donne une place prépondérante aux espaces publics.

L'ORGANISATION DE L'ESPACE PUBLIC COMME POINT DE DÉPART

La conception de l'éco-quartier de la Fontaine Saint-Jean repose sur une réflexion autour de l'organisation des espaces publics. L'intention première des concepteurs était en effet de créer une place publique au sein de l'entité d'Hermalle-sous-Huy. Le projet offre en outre une nouvelle liaison où l'usager faible est prioritaire entre deux ensembles résidentiels existants. Implanté dans un site verdoyant, le projet, qui regroupe 153 logements, une crèche et des services de proximité s'articule ainsi autour d'une place centrale multifonctionnelle destinée à servir de principal lieu de rencontre entre les habitants.

L'implantation des bâtiments structure le quartier en définissant un « espace rue » continu, qui regroupe les fonctions de la sphère publique comme la place et la plaine de jeux, clairement différencié des intérieurs d'îlots, regroupant quant à eux les fonctions de la sphère privée et collective comme les jardins privatifs et les potagers partagés.

DES CONTRAINTES TRANSFORMÉES EN ATOUTS ÉCOLOGIQUES

Un des défis du projet consistait à protéger le lieu des nuisances acoustiques et visuelles de la Nationale 90 toute proche.

Benjamin Robinson, artau architectures srl / architecte associé administrateur

La configuration de la place tend à répondre à divers besoins à l'échelle du quartier : une plaine de jeux en lien avec la crèche, un vaste carré vert dégagé permettant d'accueillir les jeux de ballon ou un chapiteau ainsi qu'un espace arboré en dolomie faisant office de parking de délestage.

Les déblais des terres du chantier ont été intégralement réutilisés sur le site pour créer un merlon végétalisé protégeant le quartier de la vision et du bruit automobile. Le paysage est ainsi recadré sur les carrières situées de l'autre côté de la Meuse.

En collaboration avec les acteurs locaux, une mare didactique a été conçue à proximité de la place et de la crèche. Elle recueille l'eau des toitures des bâtiments et permet de temporiser les crues plus importantes. Lieu au biotope riche, la mare a aussi vocation d'être un outil pédagogique pour sensibiliser au cycle de l'eau et au rôle citoyen que chacun peut y jouer.

DES CIRCULATIONS FAVORISANT LA MOBILITÉ DOUCE

Les différents espaces de rencontre du quartier sont mis en relation par diverses circulations de mobilité douce telles que des « zones 30 », des piétonniers, des pistes cyclables et des espaces partagés. Les matériaux perméables qui les com-





« LA CONCEPTION DE L'ÉCO-QUARTIER DE LA FONTAINE SAINT-JEAN REPOSE SUR UNE RÉFLEXION AUTOUR DE L'ORGANISATION DES ESPACES PUBLICS »

posent (dolomie, espaces verts, pavés à joints ouverts, ...) permettent une infiltration naturelle de l'eau de pluie dans le sol. La place et les principaux axes de circulation du quartier sont mis en lumière par un système d'éclairage LED basse consommation d'énergie.

DES AMÉNAGEMENTS ÉVOLUTIFS

La durabilité de l'espace public se retrouve également dans la flexibilité et l'adaptabilité des aménagements urbains. Abrités sous de grandes toitures continues, plusieurs ensembles de carports et de rangements extérieurs permettent d'intimiser les intérieurs d'îlots et de recadrer les perspectives. Ces abris peuvent en outre être utilisés comme kiosque ou lieu de rassemblement couvert pour la vie du voisinage.

Les escaliers et coursives extérieures mettent en relation les différents espaces de rencontre du quartier.

« On peut supposer que réapprendre à vivre dans son quartier contribue durablement à la sauvegarde de l'environnement »

Penser durable c'est concevoir aujourd'hui des espaces conciliant les exigences pratiques des habitants et les demandes commerciales des promoteurs tout en laissant la possibilité d'une reconversion aisée le jour où la voiture individuelle sera moins présente. « Permettre » aujourd'hui mais déjà proposer une alternative et une reconversion possible pour demain. Proposer plutôt qu'imposer.

Les frontages sont conçus dans le même esprit : réinterprétant l'avant-cour de l'habitat vernaculaire, ceux-ci sont traités en grandes « cours ouvertes » en dolomie séparant la façade avant de la chaussée. Ce dispositif permet de conserver un « espace rue » visuellement ouvert favorisant la rencontre et la convivialité. Cela offre en outre à chacun la possibilité d'y stationner son véhicule tout en laissant l'opportunité de transformer le frontage en grande cour partagée pour une fête du quartier ou pour une partie de pétanque entre voisins.

DURABILITÉ SOUS TOUS SES ASPECTS

La mitoyenneté et la compacité énergétique des bâtiments permet au projet d'atteindre la densité souhaitée au centre du bourg tout en gardant une échelle humaine, de vastes



« PERMETTRE » AUJOURD'HUI MAIS DÉJÀ PROPOSER UNE ALTERNATIVE ET UNE RECONVERSION POSSIBLE POUR DEMAIN

espaces verts et de nombreux lieux de rencontre appropriables par les habitants. La mixité sociale et générationnelle liée à la diversité des types de logements proposés favorise l'échange et la vitalité au sein du quartier. Ces différents facteurs concourent au même objectif : redonner à tous et le plus longtemps possible l'envie de réinvestir son quartier. A l'aube du réchauffement climatique et en connaissance de l'impact CO2 lié au transport, on peut supposer que réapprendre à vivre dans son quartier contribue durablement à la sauvegarde de l'environnement. ■

→ Plus d'infos:

www.artau.be
<http://www.artau.be/documents/Plan-magazine-artcile.pdf>

Accompagnés d'une trame verte continue, les « circuits courts éco-mobile » visent à encourager la promenade au sein du quartier.

- 1 Les lignes directrices du plan masse ont été dictées par la suture des îlots ouverts existants, la création d'une nouvelle place de quartier et d'une liaison zigzagante entre deux cités des années 60 afin de limiter la vitesse automobile.
- 2 Bien que beaucoup d'habitations disposent de la pleine propriété de leur partie d'avant-cour, le permis d'urbanisation ne permet pas d'y ériger une limite physique matérialisant la mitoyenneté. Ces espaces intermédiaires sont ainsi ouverts vers l'espace public.

