



RECHERCHE 1 : INTENSIFICATION ET REQUALIFICATION DES CENTRALITÉS POUR LUTTER CONTRE L'ÉTALEMENT URBAIN

RAPPORT SCIENTIFIQUE – ANNEXE 5C

VOLET 5 – IDENTIFICATION DES FREINS ET BLOCAGES À L'ÉLABORATION DE PROJETS MIXTES DANS LES CENTRALITÉS



RAPPORT FINAL – DECEMBRE 2021

Responsable scientifique

Jean-Marie HALLEUX (Lepur-ULiège)

Chercheurs

Thibaut CROUGHS (Lepur-ULiège)

Sébastien HENDRICKX (Lepur-ULiège)

TABLE DES MATIÈRES

VOLET 5 –IDENTIFICATION DES FREINS ET BLOCAGES A L'ELABORATION DE PROJETS MIXTES DANS LES CENTRALITES.....	4
1. INTRODUCTION.....	4
1.1 CONTEXTE ET OBJECTIFS.....	4
1.2 METHODOLOGIE.....	4
2. ETAT DE L'ART.....	5
2.1 CONCEPTS.....	5
2.1.1 La mixité des fonctions.....	5
2.1.2 Le zonage environnemental.....	7
2.1.3 Les villes compactes.....	7
2.1.4 La politique ABC.....	8
2.1.5 Le multiple land use.....	8
2.1.6 Traditional Neighborhood Design (TND) et Transit-Oriented Development (TOD).....	9
2.2 FREINS ET BLOCAGES À LA MIXITÉ DES FONCTIONS ET AUX PROJETS URBAINS.....	9
3. ENTRETIENS AUPRES DE TEMOINS PRIVILEGES.....	11
3.1 MÉTHODOLOGIE.....	11
3.2 RÉSULTATS.....	12
3.2.1 La conscientisation des acteurs.....	12
3.2.2 Le foncier.....	13
3.2.3 Les permis, les démarches administratives et les outils d'aménagement du territoire.....	13
3.2.4 La mise en œuvre et la commercialisation.....	14
3.2.5 Les réactions de type NIMBY.....	14
3.2.6 La coordination des parties prenantes et des fonctions.....	15
3.2.7 Les freins liés au contexte géographique, économique et culturel.....	15
3.2.8 La maîtrise des activités, la post-réalisation et la copropriété.....	16
3.2.9 Le corebusiness.....	16
3.2.10 Le financement.....	17
3.2.11 La mobilité.....	17
3.2.12 La temporalité.....	17
3.2.13 Les surcoûts liés au chantier urbain et à la dépollution du sol.....	18
3.2.14 Autres freins identifiés.....	18
4. DISCUSSION ET CONCLUSION.....	18
5. BIBLIOGRAPHIE.....	20

VOLET 5 – IDENTIFICATION DES FREINS ET BLOCAGES A L'ELABORATION DE PROJETS MIXTES DANS LES CENTRALITES

1. INTRODUCTION

1.1 CONTEXTE ET OBJECTIFS

Cette annexe s'inscrit dans le cadre de la recherche R1 intitulée « Intensification et requalification des centralités pour lutter contre l'étalement urbain et la dépendance à la voiture ». Elle porte sur la seconde partie du volet 5 qui a pour objectif de faciliter la mixité des fonctions par une identification des blocages inhérents au montage de projets mixtes et des bonnes pratiques en la matière.

La limitation de l'étalement urbain passe par une amélioration de l'efficacité dans l'utilisation du sol. Il s'agit d'améliorer la « rentabilité spatiale » des activités humaines, d'une part, à travers une meilleure densité, mais également en concentrant différentes fonctions, notamment des fonctions résidentielles et économiques, à un même endroit. Mais bien qu'elle apparaisse comme une solution, la mixité des fonctions est rarement mise en œuvre car elle se heurte à différents blocages pouvant être liés à différents facteurs.

Une analyse des freins spécifiques liés au montage et à la gestion des opérations immobilières impliquant une mixité des fonctions devrait permettre d'identifier ces blocages mais également le rôle des acteurs ou des procédures dans ceux-ci. À terme, une meilleure connaissance de ces blocages devrait faciliter l'identification de solutions pour développer davantage le montage de projets mixtes.

1.2 METHODOLOGIE

Les prémices des réflexions sur la mixité des fonctions sont présentes dès 1961 à travers l'ouvrage de J. Jacobs « *Death and life of great american cities* ». Depuis les années quatre-vingt, on observe une utilisation de plus en plus large du concept dans la littérature (J. Grant, 2002). Cependant, le concept de mixité fonctionnelle reste ambigu et flou. Il n'incarne pas la panacée face à tous les problèmes engendrés par l'étalement urbain ou par la dépendance à la voiture.

En vue de préciser ce concept et d'étudier les blocages relatifs à l'élaboration de projets mixtes dans les centralités, les travaux réalisés procédaient en deux étapes :

- Un état de l'art (point 2), intégrant notamment une synthèse des précédentes recherches effectuées par la CPDT. Cet état de l'art vise :
 - o d'une part, à clarifier et à resituer les différents concepts associés à la mixité raisonnée des fonctions (zonage environnemental, compact-city, *multiple land use*, politique ABC, *city-and-environnement*, *Traditional Neighborhood Design*, *Transit-Oriented Development*, etc.) (point 2.1) ;
 - o d'autre part, à présenter les freins et blocages à la mixité des fonctions et à l'élaboration de projets mixtes commentés dans la littérature scientifique (point 2.2) ;
- Des entretiens avec des témoins privilégiés et des parties prenantes à la question de la mixité raisonnée des fonctions en milieu urbain (point 3). Il s'agissait d'interviewer les acteurs du terrain, les acteurs de la promotion immobilière ainsi que les acteurs de la sphère universitaire impliqués dans le domaine, dans le but d'identifier les bonnes pratiques, les difficultés principales à surmonter et les opportunités qu'il serait bon d'exploiter en vue de

multiplier les opérations immobilières au sein des polarités qui impliquent une mixité de fonctions.

Les travaux réalisés font l'objet d'une discussion et d'une conclusion tirant les principaux enseignements au point 4.

2. ETAT DE L'ART

2.1 CONCEPTS

2.1.1 La mixité des fonctions

Avant toutes choses, il est nécessaire de rappeler que le concept de mixité fonctionnelle reste ambigu et qu'il demeure rarement défini avec précision. Nous pouvons observer trois niveaux conceptuels à la mixité des fonctions (J. Grant, 2002) :

1. L'augmentation de l'intensité¹ de l'utilisation du sol ;
2. L'augmentation de la diversité des fonctions, des usages en encourageant les associations compatibles ;
3. L'intégration des fonctions dans un établissement (ex : un établissement industriel).

La mixité des fonctions vient à l'encontre du mode de pensée de l'urbanisme développé dans la Charte d'Athènes où règne le mono-fonctionnalisme et la séparation des fonctions. Le concept de mixité fonctionnelle considère que la séparation des fonctions n'est pas naturelle et que l'association de fonctions collabore aux objectifs de développement durable car elle vise à renforcer la vitalité économique, l'équité sociale et un environnement de qualité (J. Grant, 2002 citée par E. Hoppenbrouwer & E. Louw 2005). Selon M. Huet (2003 cité par F. Ménard, 2015), la mixité des fonctions serait même l'état naturel de la ville. Cela peut toutefois être nuancé par le fait que la mixité des fonctions en ville n'est historiquement pas spontanée mais provoquée par la rareté foncière due au manque de moyens de mobilité (J.-M. Halleux, 2021, communication personnelle).

La mixité fonctionnelle s'oppose donc au concept de fonctionnalisme dans lequel les différentes fonctions se retrouvent séparées : travailler – se loger – se divertir – circuler.

En ce qui concerne les fonctions à proprement parler, J. Jacobs (1961 citée par E. Hoppenbrouwer & E. Louw 2005) en distingue deux sortes : les fonctions primaires et les fonctions secondaires. Sont considérés comme fonctions primaires, la fonction résidentielle et les fonctions employant un nombre conséquent de citoyens par rapport aux autres fonctions. Un des critères pouvant évaluer si l'une fonction est forte ou faible est le nombre de personne qui se déplace pour accéder à cette fonction. Ce sont ces fonctions primaires qui créent la demande pour les fonctions secondaires (HORECA, magasins et autres plus petites installations).

¹ L'intensité fait référence au concept de densité dans le but de valoriser la mixité fonctionnelle dans l'analyse de l'utilisation qui est faite de la ressource « sol ». Fouchier (1997) la définit comme la somme du nombre d'habitants et d'emplois présents au sein d'un territoire, rapportée à la superficie nette de ce territoire.

La mixité des fonctions n'a pas que des défenseurs. En effet, les avis sont partagés quant aux bénéfices générés par la mixité en tant que telle mais aussi sur la façon de calculer ces bienfaits. Les défenseurs du mix fonctionnel relèvent plusieurs avantages à la mixité. Lorsque celle-ci est appliquée correctement, elle permet de :

- diminuer les transports automobiles et la dépendance à la voiture ;
- diminuer les nuisances des entreprises polluantes en recourant aux meilleures techniques possibles afin de les inclure dans la trame urbaine ;
- freiner l'étalement urbain ;
- recycler les friches (notamment les sites à réaménager) ;
- gérer l'utilisation des sols avec parcimonie ;
- inclure une mixité temporelle afin d'éviter des zones urbaines vides à certains moments ;
- améliorer la sécurité ;
- favoriser la mixité sociale, l'équité sociale (diminuer la gentrification, la ségrégation, augmenter l'accessibilité aux logements) ;
- favoriser l'accès aux infrastructures aux personnes non motorisées.

Le but de la mixité des fonctions est donc de créer un environnement urbain qui soit actif à tout moment et qui permette d'optimiser les infrastructures.

Toutefois, les avantages dégagés de la mixité fonctionnelle ne sont pas pour autant acquis. En effet, on remarque qu'au Canada par exemple, des effets néfastes sont apparus à la suite de l'implémentation d'une politique de mixité fonctionnelle. En effet, certains quartiers se sont vus gentrifiés. Un des effets pouvant expliquer la gentrification d'une zone mixte est l'accessibilité au logement. Dans certains cas, la mixité fonctionnelle va augmenter le prix de l'immobilier en raison de la forte valeur ajoutée qu'elle procure au quartier (commerces, logements, bureaux, culture, activités récréatives, sécurité). La mixité fonctionnelle peut créer plus de mixité sociale dans un quartier si l'offre de logement augmente et si la diversité des logements proposés augmente aussi. Plus précisément, les personnes travaillant dans les domaines de l'économie du savoir verraient leur accessibilité au logement s'améliorer à *contrario* des travailleurs du social, du public, de la culture, du *manufacturing* ou de la vente. Ce qui renforcerait par conséquent la polarisation de l'emploi.

Il faut rappeler que la mixité des fonctions est un objectif d'aménagement du territoire et, bien que son but soit de créer des villes meilleures et plus compactes, ainsi que protéger l'environnement, le concept n'est pas contraignant. Ce que certains défenseurs de la mixité fonctionnelle déplorent.

Un des défis de la mixité fonctionnelle est son évaluation. En effet, il est complexe d'évaluer les retombées de la mise en place du concept dans la trame urbaine car de nombreux facteurs sont à prendre en compte (densité, proximité, poly-centralité, paysage, mobilité). Il semble que la question qui se pose est « comment mettre ces différents facteurs sous une même base unitaire ? ». Comme l'explique V. Bonivers et al (2005), les indicateurs de mixité sont évaluables selon :

« - les indices d'accessibilité représentent les distances mesurées entre les logements et différents services (gare, épicerie, école, poste, café, médecin ...), combinées souvent en un indice composite unique ;

- les indices de proximité indiquent la présence ou l'intensité de fonctions dans un périmètre défini, par comptage des services réellement présents (en nombre ou en surface occupée) ou par l'intermédiaire des affectations du sol. Le périmètre choisi peut être par exemple un découpage administratif, ou statistique, ou encore une simple circonférence. Le relevé des fonctions peut s'opérer par des relevés de terrain ou par repérage cadastral. Divers indices composites (d'entropie par exemple) peuvent être construits à partir de là ;
- les indices de mélange population-emplois rendent compte indirectement de la mixité par l'importance relative du nombre d'emplois et du nombre de résidents dans un périmètre donné, et ainsi du mélange entre habitat et activités au sens large. Il s'agit par exemple du rapport emplois / résidents ou de la densité humaine (habitants + emplois / ha). ».

En résumé, la mixité des fonctions serait un concept visant le mélange des activités et leur insertion dans les noyaux de logements tout en augmentant l'accessibilité piétonne de ces zones mixtes afin de réduire au maximum les distances effectuées à l'aide de moyens motorisés.

De plus, il existe deux types de mixité fonctionnelle qui sont mis en avant à la suite des entretiens menés : la mixité horizontale et la mixité verticale. La mixité verticale se pense au niveau du bâtiment qui va abriter plusieurs fonctions en son sein. Cela permet d'intensifier le nombre de fonction sur le foncier disponible mais elle demande un niveau de conception complexe des bâtiments afin d'être aux normes de plusieurs fonctions. Cette mixité requiert aussi d'accepter dans le paysage urbain des constructions hautes. La mixité horizontale s'appréhende au niveau du quartier, de l'îlot, de la rue. Elle a l'avantage d'amoindrir le côté désertique qui peut exister au sein d'un quartier monofonctionnelle. Cependant, cette mixité exige plus d'espaces et de bâtiments disponibles car la surface au sol qu'elle nécessite est plus importante. La densification et l'intensification des fonctions y est moindre.

2.1.2 Le zonage environnemental

Le concept de zonage environnemental consiste à classer, zoner les activités selon leur degré de compatibilité avec l'habitat en fonction des nuisances dégagées. Ce zonage s'établit en quatre classes : tout à fait compatible, compatible, plutôt compatible, tout à fait incompatible (Bastin, A., Chevau, T., 2008). En résumé, le zonage environnemental répond à la question « Où ne peut-on pas localiser l'activité ? » ou « Quelles activités sont compatibles entre elles ? ». Le but du zonage environnemental est d'assurer une distance minimale entre les activités nuisibles et les zones sensibles. Il est admis que cette méthode convient bien à des projets de type démolition-reconstruction.

2.1.3 Les villes compactes

Le concept de *compact-city* est un variant de la mixité des fonctions. Il prône une aire urbaine continue d'une taille qui permet l'usage optimal des services existant sur cette zone. Cependant, il est à noter que les *compact-cities* mettent aussi leur environnement sous pression à cause du stress engendré par la concentration des activités en un même endroit (agitation urbaine, nuisances sonores, qualité de l'air, etc.). C'est d'ailleurs le paradoxe de ces villes où l'augmentation des habitants et l'augmentation des fonctions sur un espace déjà stressé ne peut engendrer des résultats sociaux durables (Korthals Altes, W. K., Tambach, M., 2008).

2.1.4 La politique ABC

Datant des années quatre-vingt aux Pays-Bas, la politique de localisation des entreprises « ABC » a pour mission de placer la bonne entreprise au bon endroit selon deux facteurs : le profil de mobilité de l'entreprise et le profil d'accessibilité au lieu de l'activité économique. Le but est de mettre en adéquation ces deux facteurs afin de positionner au mieux l'emplacement de l'entreprise (Bastin, A., Chevau, T., 2008).

2.1.5 Le multiple land use

Le *multiple land use* ou l'utilisation polyvalente des terres est une autre variante de la mixité fonctionnelle qui comporte ses propres spécificités et différences par rapport au concept père. La notion de *multiple land use* se réfère à l'utilisation des terres à plus d'une fin et peut se synthétiser comme étant « l'accomplissement de fonctions multiples dans un certain espace et un certain temps »². L'offre des terres étant limitée, une augmentation de la diversité des utilisations sur la même parcelle est apparue. L'utilisation polyvalente des terres remplace aujourd'hui la mixité des fonctions aux Pays-Bas bien que le concept soit encore glissant et nébuleux selon A. Lagendijk (2003). Toujours selon A. Lagendijk (2003), le *multiple land use* serait :

- Mobilisateur de personnes et de ressources autour d'un projet spatial innovant ;
- Un concept d'action plutôt que de contenu ;
- Définissable selon la situation où il est utilisé ;

Le *multiple land use* se base sur quatre dimensions :

- 1) L'intensification de l'utilisation des terres (augmenter l'efficience) ;
- 2) Le mix ou l'entrelacement des fonctions ;
- 3) La création de plus de surface de plancher en bâtissant plus profond et plus haut ;
- 4) L'utilisation des mêmes aires de territoires pour différentes fonctions à travers le temps dans une optique séquentielle.

Cependant, le concept est, comme la mixité des fonctions, difficilement évaluable car ici les avantages de l'utilisation polyvalente des terres reposent sur la synergie des composants du concept et cette synergie est difficilement quantifiable.

² "Fulfilment of multiple functions within a certain space and a certain time" traduit de Eric Hoppenbrouwer & Erik Louw (2005) Mixed-use development: Theory and practice in Amsterdam's Eastern Docklands, European Planning Studies, 13:7, 967-983, DOI: 10.1080/09654310500242048

2.1.6 Traditional Neighborhood Design (TND) et Transit-Oriented Development (TOD)

Le concept de *TND* est une vision de la mixité fonctionnelle qui a pour postulat de départ une nouvelle construction. Il implique un mixage et une intensification des fonctions compatibles. Le *TND* se prête davantage à des projets mixtes de type *démolition-reconstruction*, tandis que le *Transit-Oriented Development* va privilégier le développement des activités autour des nœuds intermodaux. J. Grant (2002) affirme que le « *TOD* crée une structure de région urbaine avec des grappes d'utilisations alignés selon un gradient de densité à partir des stations de transport en commun. »³. Le *Transit-Oriented Development* est une approche de redéveloppement urbain et d'aménagement du territoire urbain.

2.2 FREINS ET BLOCAGES À LA MIXITÉ DES FONCTIONS ET AUX PROJETS URBAINS

Face à la mixité des fonctions et au montage de projets mixtes, une série de freins et blocages ont été observés à travers différentes lectures et ont été confrontés au point de vue de témoins privilégiés lors des entretiens. Il a été établi que la mixité raisonnée des fonctions pourrait rencontrer les blocages suivants :

- Le manque de conscientisation des acteurs par rapport aux enjeux de la mixité fonctionnelle et de la lutte contre la dépendance à la voiture ;
- La lourdeur des démarches administratives ;
- La délivrance des autorisations ;
- La maîtrise du foncier ;
- La mise en œuvre et la commercialisation du projet ;
- Les freins de type NIMBY et NIMEY ;
- La coordination des parties ;
- Les forces culturelles et économiques et la situation géographique, démographique et économique ;
- La rentabilité et les risques perçus ;
- L'obtention de financement ;
- Les surcoûts de la (re)construction en milieu bâti ;
- Le *corebusiness* de l'entreprise spécialisé dans un secteur ;
- La mobilité en centralité ;
- Les temporalités des acteurs ;
- Le contexte géographique et économique

La plupart des freins recensés en amont ne sont pas exclusifs au montage de projets mixtes mais sont tirés de différents travaux de la CPDT sur le recyclage des espaces dégradés, le remembrement urbain ou sur les freins des acteurs à s'impliquer dans la mixité des fonctions ainsi que d'autres lectures concernant des projets urbains. En effet, concernant le recyclage urbain, les freins identifiés par la recherche « Reconstruire la ville sur la ville – recyclage des espaces dégradés » étaient :

³ « *TOD creates an urban region structure with clusters of uses aligned in a density gradient from transit stations.* » traduit de Jill Grant (2002) *Mixed Use in Theory and Practice: Canadian Experience with Implementing a Planning Principle*, Journal of the American Planning Association, 68:1, 71-84, DOI: 10.1080/01944360208977192

- « - pour l'acquisition du site-support, la concurrence d'un foncier vierge périphérique moins coûteux et la fragmentation du parcellaire ;
- pour assurer la rentabilité grâce aux niveaux de commercialisation, la faiblesse des niveaux de prix et l'incertitude quant à la commercialisation ;
- sur l'opération technique de construction, l'incertitude et les surcoûts liés aux usages antérieurs et à la configuration urbaine (destruction, dépollution, congestion, règles relatives à la protection du patrimoine...) ;
- pour l'obtention des autorisations administratives, l'attention particulière des autorités pour des projets en milieu dense, les nombreuses populations potentiellement inquiètes et les mesures liées à la protection du patrimoine ;
- pour l'obtention des financements, la faible rentabilité à long terme pour de nombreux produits immobiliers locatifs et les difficultés pour convaincre des prêteurs à court terme en raison des multiples incertitudes. ».

On remarque bien ici les similitudes avec les différents freins énoncés précédemment, il est donc raisonnable de supposer que ces blocages se retrouvent dans le montage de projets mixtes.

D'ailleurs, C. Uyttebrouck (2021) évoque dans sa thèse plusieurs de ces freins au développement de projets mixtes. Elle mentionne les forces culturelles et économiques qui poussent à la séparation des fonctions et à la ségrégation des marchés, ce qui engendre la séparation de l'habitat et des zones professionnelles. Elle pointe aussi le fait que la rigidité institutionnelle est un blocage à la mixité fonctionnelle car le mix des fonctions « habiter-travailler » a besoin de flexibilité temporelle et spatiale et nécessite donc des outils flexibles. Toujours en termes d'instruments de planification, C. Uyttebrouck (2021) relève un manque de coordination entre urbanisation et transport concernant les projets mixtes. La lenteur du développement des infrastructures de mobilité apparaît ici comme un blocage à l'équilibre des fonctions. La fixation du prix des terrains par les communes est relevée aussi comme blocage potentiel à la mixité car cela créerait un manque de certitude pour le développement de projets mixtes dans les zones en transformation. C. Uyttebrouck (2021) pointe aussi la notion d'acceptabilité lorsqu'elle évoque le sujet de développement d'habitats sociaux et plus précisément dans les communes où les autorités locales font preuve de réactions de type NIMBY face aux projets de logements sociaux. De plus, C. Uyttebrouck (2021) identifie la coordination des différents gestionnaires immobiliers comme étant un blocage au succès des projets mixtes car « l'attractivité de chaque fonction doit être assurée indépendamment pour assurer le succès du projet mixte ».

En outre, il ne faut pas oublier le contexte local ou régional qui peut influencer aussi le succès du développement de projets mixtes (l'accessibilité, le cadre de vie et les espaces publics, la dynamique immobilière, le contexte économique, l'image du quartier, la densité de population, etc.).

3. ENTRETIENS AUPRÈS DE TÉMOINS PRIVILÉGIÉS

3.1 MÉTHODOLOGIE

Le but des entretiens auprès des témoins privilégiés a été d'identifier les freins et blocages lors du montage de projets mixtes et les freins potentiels à la post réalisation du projet. Par post réalisation du projet, nous entendons les freins et blocages liés à la copropriété et à la gestion des communs par les différentes fonctions en activité sur le site. Divers profils d'acteurs ont été rencontrés et des guides d'entretiens adaptés à chaque type de profil ont été développés. Pour chaque profil, il convient de rencontrer différents acteurs afin que l'identification des freins/blocages et des bonnes pratiques soit la plus complète possible. Les témoins privilégiés rencontrés sont, d'une part, des acteurs de terrain liés aux infrastructures du développement économique (intercommunales de développement, certains fonds d'investissement publics...) et, d'autre part, les acteurs de la promotion immobilière tant résidentielle que commerciale. Le corps universitaire a également été consulté. La liste de ces acteurs est la suivante :

- Pour le corps universitaire :
 - o J.-M. Halleux ;
 - o C. Uyttebrouck ;
 - o J. Privot ;
 - o B. Bianchet ;
 - o J. Teller
- Pour le secteur public :
 - o IDELUX ;
 - o La SPI ;
 - o (Le BEP) ;
 - o NOSHAQ ;
 - o La Ville de Liège (département urbanisme) ;
 - o Le SPW
 - o CityDev
- Pour le secteur privé :
 - o T.Palm ;
 - o BPI Real Estate ;
 - o Diversis ;
 - o L'UPSI ;
 - o (Matexi) ;
 - o (Thomas&Piron)

Nous attirons l'attention du lecteur sur le fait que certains témoins privilégiés n'ont pas pu être rencontrés avant la rédaction de ce rapport. C'est le cas du BEP, de Matexi et de Thomas&Piron. Les propos recueillis lors de ces prochains entretiens pourraient nuancer certaines observations et conclusions faites dans ce rapport.

Les questions posées aux parties prenantes lors des entretiens ne sont pas théoriques. Elles se rapportent directement à des cas concrets observés ou développés par les acteurs afin de ne pas perdre les intervenants dans des notions floues et trop théoriques. Nous avons dégagé en aval les théories et généralités à travers leurs projets.

Les entretiens ont été menés en présentiel, par téléphone ou par visioconférence. Chaque témoin privilégié a été interviewé séparément des autres. Bien que des questionnaires aient été élaborés en vue de préparer les entretiens, une certaine liberté dans les réponses et dans les échanges a été privilégiée afin de confronter les freins identifiés dans la littérature avec la réalité du terrain, mais aussi afin de laisser aux acteurs de terrains la possibilité de s'exprimer sur les difficultés rencontrées et les freins qu'ils identifiaient. Faute de temps, les entretiens effectués n'ont pas été retranscrits intégralement, seule une synthèse de chaque entretien a été rédigée afin d'exploiter les informations pertinentes en plus de l'enregistrement et de la prise de notes en direct.

Enfin, l'opportunité s'est présentée de participer au Forum Close To You « Distanciation sociale : comment reconnecter les gens en ville ? » organisé par For Urban Passion à Namur. Il s'y tenait plusieurs workshops sur la mixité fonctionnelle et les échanges qui y ont eu lieu ont permis de faire progresser notre réflexion.

3.2 RÉSULTATS

3.2.1 La conscientisation des acteurs

Il apparaît opportun de savoir si les différents témoins estiment que le manque de conscientisation par rapport à la mixité fonctionnelle est un frein et si les acteurs concernés sont assez informés sur ce type de développement urbain. Nous avons tenté de savoir si les interviewés jugeaient que les compétences en élaboration des projets mixtes des différentes parties prenantes étaient adéquates ou si elles représentaient un frein.

Concernant le secteur privé, il ressort globalement que, non, cela ne constitue pas un frein. Les acteurs interrogés s'accordent à dire que la conscientisation au concept de mixité fonctionnelle n'est pas vraiment un frein au développement de projets mixtes. Les acteurs du secteur privé semblent affirmer que les différents protagonistes des projets mixtes sont informés et conscients des enjeux de la mixité fonctionnelle voire convaincus de son utilité. Cependant, il a quand même été relevé qu'il existait un manque de compétence en la matière tant de la part du secteur public que de la part du secteur privé.

Au niveau des témoins du secteur public, nous ressortons globalement le même sentiment par rapport à la conscientisation qui est jugée bonne. Cependant, plusieurs acteurs publics s'accordent à dire qu'au niveau des citoyens, voire des élus, la conscientisation n'est pas optimale et que cette absence de conscientisation engendre des freins. Cela fait d'ailleurs écho à ce que plusieurs témoins voulaient exprimer en disant qu'il n'existe pas de culture d'aménagement du territoire en Belgique. Le manque d'une vision commune partagée à long terme ainsi que le non-consensus sur ce que sera la ville seraient en revanche des freins au montage de projets mixtes dans les centralités.

L'opinion du corps universitaire est en adéquation avec celui des autres acteurs sur ce sujet. Toutefois, il est nécessaire que la compréhension des concepts de la mixité fonctionnelle se fasse en adéquation avec le contexte local du projet mixte en question.

3.2.2 Le foncier

Avant toute chose, il est important de préciser que, selon la majorité des acteurs, la question du foncier représente globalement un frein mais non inhérent aux projets mixtes.

Le secteur privé entrevoit les blocages liés au foncier sous le prisme du prix et de la disponibilité. En effet, les acteurs interrogés mentionnent le coût du foncier comme un blocage au montage de projets mixtes. Une des difficultés provient de devoir s'assurer de payer le foncier à un juste prix en estimant son degré de pollution car la dépollution de site reste potentiellement un surcoût non négligeable.

Le secteur public ajoute, outre le prix du foncier, que le manque de maîtrise foncière entrave le développement de projets. De plus, le manque d'informations sur les propriétaires du foncier a été soulevé à plusieurs reprises, ce manque d'informations entrave les processus du projet et ne permet pas de communiquer aisément. Le corps universitaire complète la tendance concernant la maîtrise insuffisante du public. Aussi, selon le corps universitaire, le manque de politique foncière active représente un frein dans la phase opérationnelle de l'élaboration de projets mixtes.

De plus, la disponibilité du foncier a été invoquée comme représentant un frein. Cela dit plusieurs acteurs ont bien spécifié que les freins liés au foncier dépendent fortement du contexte géographique dans lequel le projet évolue.

3.2.3 Les permis, les démarches administratives et les outils d'aménagement du territoire

Selon le corps universitaire, la délivrance des permis représente un frein à l'aboutissement des projets mixtes. Les interviewés affirment ainsi que la complexité accrue due à la mixité fonctionnelle (plus d'acteurs, de fonctions, de permis) rend la délivrance nécessairement moins aisée. L'implication des autorités dans ces projets a aussi été relevé comme un frein. Plusieurs des intervenants dénoncent un rôle des administrations trop porté sur le contrôle, sur la surveillance des projets et pas suffisamment dans un rôle d'implication dans ces projets. Concernant les outils de requalification urbaine, un des intervenants du monde de la recherche souligne que les outils de rénovation et de revitalisation urbaine ne sont ni adaptés, ni enclins à la mixité fonctionnelle. Cependant, les outils d'aménagement du territoire ne sont pas réellement identifiés comme des freins dans cette catégorie d'intervenants, qui ne pensent pas que, changer ou remanier ces outils faciliterait l'élaboration de projets mixtes. En effet, les outils règlementaires et le CoDT prônent la mixité fonctionnelle mais les parties prenantes se plaignent de la complexité d'usage et du manque de souplesse des outils dans l'opérationnel. Aussi, la possibilité de déroger aux prescriptions urbanistiques est perçue comme un frein car elle n'assure pas que la finalisation du projet respecte le niveau de mixité souhaitée au départ. La complexité des démarches urbanistiques ainsi que la lisibilité des textes sont considérées comme des freins.

Au niveau des acteurs privés, la délivrance des permis et les outils d'aménagement du territoire sont questionnés. Le délai de délivrance des permis est le principal frein identifié car il entraîne une temporalité qui implique des coûts supplémentaires. Aussi, le plan de secteur est clairement identifié comme un blocage. En effet, si le projet en question nécessite une réaffectation de zone, cela peut être réhibitore pour l'acteur privé. Bien que le plan de secteur soit perçu comme un frein, il constitue un mal nécessaire. Bien que ce frein ne soit pas inhérent au caractère mixte du projet, les interviewés ont insisté sur l'impact que cela avait sur les projets.

Il est aussi important de noter que la question du patrimoine est perçue comme un frein par ces acteurs mais pas forcément inhérent au caractère mixte des projets.

Du côté du public, la complexité institutionnelle est aussi relevée comme un blocage. Les témoins sont conscients que l'élaboration de projets mixtes implique des complexités supplémentaires en raison du nombre d'acteurs, de la coordination des différentes fonctions, des normes à appliquer pour chacune d'entre elles. Le plan de secteur est tantôt perçu comme un frein pour certains acteurs publics, tantôt non. Toutefois, il est à noter que le plan de secteur n'est pas considéré comme un frein exclusif aux projets de mixité fonctionnelle. Il a été dit lors des entretiens que la révision du plan de secteur était illusoire et ne servirait pas à grand-chose et qu'il valait mieux passer par d'autres outils comme les SAR ou par des permis dérogatoires. Cela a été confirmé par le corps universitaire et lors du *Forum 21 Close To You* à plusieurs reprises. La valeur patrimoniale des bâtiments a aussi été évoquée comme représentant un frein au montage de projets urbains. De plus, en cas de délivrance d'un permis intégré avec une composante commerciale, le fait de devoir travailler à la fois avec le fonctionnaire délégué, le fonctionnaire d'implantation commerciale et le fonctionnaire technique représente un frein qui a été relevé à la fois par les fonctionnaires délégués et par le secteur privé.

3.2.4 La mise en œuvre et la commercialisation

Peu de freins ont été identifiés à ce niveau, en particulier pour la fonction « logement », pour laquelle le contexte actuel est favorable en termes de commercialisation. Le corps universitaire affirme que la complexité de la mise en œuvre des fonctions dépendra des fonctions et des incidences que ces dernières produiront sur l'environnement local. En résumé, les fonctions économiques seraient plus complexes à mettre en place et à commercialiser sans pour autant que cela représente un frein prépondérant dans le chef des acteurs. Selon un des acteurs, il manquerait un bras opérationnel pour une mise en œuvre optimale des projets.

Un facteur que plusieurs acteurs, publics, privés et universitaires confondus, ont relevé est la difficulté d'identifier le preneur final du bien, l'occupant à qui sera destiné la future cellule. En effet, selon eux, que ce soit pour commercialiser le bien ou le concevoir, cette difficulté représente un frein car elle augmente l'incertitude et les risques encourus. On suppose que ce frein s'applique essentiellement aux fonctions économiques car les spécificités de conception peuvent varier selon la future fonction occupante.

3.2.5 Les réactions de type NIMBY

Les différents acteurs semblent s'accorder sur le fait que les réactions de type NIMBY (*not in my backyard*) représentent un frein majeur à l'élaboration d'un projet. En effet, une fois que les procédures sont lancées, cela impacte négativement le projet en le ralentissant voire en l'annulant. Le retard dû aux réactions engendre des surcoûts à supporter qui sont des freins réels. Les acteurs du secteur privé remettent en cause le processus participatif qu'ils voient glisser vers un processus de contestation. Toutefois, ils reconnaissent que ce n'est pas systématique et que cela dépend du projet mis en place et du contexte dans lequel il évolue. Du côté du secteur public, on reconnaît aussi que les phénomènes NIMBY sont des freins majeurs mais que le processus participatif reste essentiel et que ces réactions ne sont pas inhérentes au caractère mixte des projets. Les pouvoirs politiques sont évidemment pointés du doigt car lors de l'émergence d'une réaction NIMBY, ils doivent se positionner contre ou en faveur de leur électorat et certains y verraient aussi un jeu politique qui influencerait des décisions de type NIMEY (*not in my election year*).

3.2.6 La coordination des parties prenantes et des fonctions

Il est intéressant de constater que dans ce cas-ci, les témoins privilégiés ne sont pas d'accord et ne ciblent pas les blocages aux mêmes endroits. Selon les développeurs et promoteurs immobiliers, l'UPSI ou T.Palm, la coordination n'est pas perçue comme un frein. Elle reste certes complexe et demande que tous les acteurs agissent professionnellement mais l'ajout d'un nouvel acteur, ou qu'une des parties prenantes du projet se charge du rôle d'ensemblier ne leur paraît pas utile. Au contraire, certains affirment que l'ajout d'un acteur avec des rôles et une échelle décisionnelle supplémentaire ne ferait qu'alourdir le processus et le complexifier. Les intervenants jugent que dans la partie opérationnelle, la coordination n'est pas un frein.

En revanche du côté du public et du corps universitaire, la coordination des parties prenantes sur ce genre de projet est jugée comme étant un frein primordial. Au niveau macro, les témoins déplorent un manque de coordination et de vision globale des autorités communales et politiques sur ce que sera la ville de demain. Au niveau du projet, la multiplication d'acteurs, de fonctions, de temporalités, de normes, de visions rend les projets mixtes plus complexes à mettre en œuvre. La fonction publique est partagée sur la nécessité d'un acteur ensemblier alors que le corps universitaire interviewé est unanime par rapport au besoin de ce type d'acteur fédérateur. Il semble aussi que la coordination des parties prenantes ne soit pas un frein directement lié à la mixité fonctionnelle mais qu'elle soit exacerbée dans ce type de projet. Les témoins académiques expliquent aussi que de nouvelles compétences et de nouvelles fonctions sont à développer en termes de coordination de projets mais qu'il faut également planifier cette coordination car elle n'est pas tacite. De plus, le corps universitaire explique que le manque de coordination est un frein que l'on retrouve aux différentes étapes du projet que ce soit depuis la planification, lors de la phase opérationnelle et jusqu'à la post-réalisation avec la gestion de la cohabitation des différentes fonctions.

3.2.7 Les freins liés au contexte géographique, économique et culturel

Le contexte géographique et économique dans lequel le projet s'inscrit peut évidemment représenter un frein selon les acteurs. En effet, le prix du foncier et de l'immobilier varie d'un endroit à l'autre ainsi que les besoins rencontrés par le contexte local. Les tendances du marché poussent à produire majoritairement du résidentiel et peuvent freiner un acteur à s'inscrire dans l'élaboration d'un projet mixte qui représenterait trop de risques. Culturellement, la mono-fonctionnalité des projets est toujours d'actualité et est moins complexe à mettre en œuvre que des projets mixtes. De plus, la situation géographique influencera le développement de projets mixtes, en effet, nous ne retrouverons pas les mêmes besoins de fonctions à Arlon, Bruxelles, Liège ou dans d'autres plus petites centralités comme Wavre ou La Louvière. Le contexte jouera aussi sur les proportions des projets, on imagine mal des projets mixtes de la taille de *buildings* comme à New-York ou Tokyo s'implanter dans notre paysage urbain.

De plus, les contraintes à ériger un projet périurbain sont moindres que le développement en centre-ville mais nous reviendrons sur ce frein par après.

3.2.8 La maîtrise des activités, la post-réalisation et la copropriété

Le fait de devoir partager l'espace occupé entre les différentes fonctions et utilisateurs peut représenter un frein en fonction de la conception du bâti et des incidences provoquées par les activités. Tout dépendra du contexte. Parmi les trois types d'acteurs interrogés, il est ressorti, qu'effectivement, ne pas avoir une mainmise totale sur ces activités de productions et sur la manière d'organiser son activité économique pouvait être un frein à l'inscription de certains acteurs dans des projets mixtes. Toutefois, il reste illusoire de penser faire intégrer dans les centralités, les activités de production générant beaucoup de nuisances comme des usines avec une mode de production intense émettant des nuisances et générant du trafic. Mais des activités de productions légères sont envisageables, comme des ateliers d'artisans ou des productions bricoles, tel qu'à La Grand Poste à Liège. Le fait de devoir inscrire son activité dans un projet mixte revient à se plier à certaines obligations temporelles ou opérationnelles (entrées spécifiques par exemple ou zones non-autorisées) qui peuvent être complexes à gérer avec la copropriété.

Ce principe de copropriété peut, selon certains témoins privilégiés tous secteurs confondus, se révéler être un frein à l'élaboration de projets mixtes. En effet, cela peut freiner des acteurs à s'y engager et, dans le cas où les sites seraient mal gérés, cela ne donnerait pas l'envie pour des futurs acteurs de s'y engager au vu du mauvais exemple. Donc, cette question de cohabitation entraîne de la complexification et des surcoûts à assumer par les parties prenantes. Que ce soit pour des projets de mixité horizontale ou verticale, il faudra gérer des questions de maintenance des infrastructures et des problèmes de cohabitation. Concernant la mixité verticale, les parties prenantes font face à des soucis de conception des bâtiments ce qui est apparemment un frein relevé. Le corpus normatif, la modèle de conception d'un bâtiment destiné à ce type de projets n'est pas encore abouti. Les concepteurs ne seraient pas encore rompus à l'exercice de ce genre de schéma de conception. Cela implique de concevoir des bâtiments flexibles. Pour la mixité horizontale, le frein se situe plutôt au niveau de la concomitance des activités *a priori* antagonistes qui évoluent au sein d'un même endroit (échelle du quartier ou de l'îlot) et des incidences générées par chacune.

3.2.9 Le corebusiness

Les freins liés au *corebusiness*, le cœur de métier, des entreprises n'avaient pas été identifiés en amont lors de la revue de la littérature. C'est lors des *interviews* que ce blocage est survenu et s'est révélé prendre une place non-négligeable dans l'élaboration de projets mixtes. Toutefois, toutes les parties ne voient pas forcément cet élément comme un blocage.

Les raisons invoquées qui justifient que le *corebusiness* du promoteur ou du développeur représente un frein sont multiples. Il y a d'abord le fait que le promoteur n'aura pas la mainmise, donc le contrôle sur l'ensemble du projet et sera dépendant d'une autre partie. Ensuite, la filière peut être spécifique à un type de projet : un acteur spécialisé dans la construction de bureaux ne possède pas les contacts adéquats pour mettre sur pieds un projet incluant du résidentiel. Ces acteurs spécialisés auront donc aussi du mal à écouler le produit final (dans le cadre de cette étude, les cellules vides à occuper par les différentes fonctions présentes dans les projets mixtes). Par conséquent, ce frein est clairement lié à la notion de risques encourus en cas de non-rentabilité financière. Un des acteurs mentionnait le fait qu'il fallait avoir les épaules solides, financièrement parlant, pour se lancer dans des projets mixtes en centre-ville.

Toutefois, certains interviewés ont tenu à dire que cela ne représentait pas un frein et que le défi consistait à se préparer correctement en amont et, qu'à terme, tous les acteurs du secteur seraient amenés à évoluer.

3.2.10 Le financement

Du côté du public et du corps universitaire, le manque de budget alloué par la Région wallonne est très clairement considéré comme un frein à l'élaboration de ce type de projet. Que ce soit pour élaborer ce type de projet ou que ce soit pour avoir la maîtrise foncière afin d'y placer de la mixité fonctionnelle, les budgets ne sont pas suffisants.

L'un des aspects financiers perçu comme un frein inhérent à la mixité fonctionnelle correspond aux subsides. Il semblerait que l'octroi des subsides freinerait la mixité fonctionnelle, car il serait trop fragmenté. En effet, il y a un budget affecté aux activités économiques et un autre à la fonction résidentielle. Et en cas de mixité verticale dans la réaffectation d'une friche par exemple, un bâtiment auquel serait affecté plusieurs fonctions, les subsides peuvent se voir diminués au prorata du nombre de logement par rapport à l'activité économique du bâtiment.

Ensuite, le financement auprès des banques n'a pas été relevé comme un frein lié au caractère mixte des projets. Les acteurs semblent dire que c'est une question de qualité du projet et du contexte dans lequel il s'inscrit. En revanche, un des acteurs publics affirme que les prêts bancaires pourraient être frileux en cas de projets bâtis dans les centralités car un risque accru serait perçu et donc une moindre sûreté de rentabilité. Mais dans ce cas, c'est la notion de centralité qui représente un frein et non le caractère mixte du projet.

3.2.11 La mobilité

Nous avons relevé que les acteurs considéraient la mobilité comme étant une complexité supplémentaire car il est difficile de l'intégrer dans les projets ainsi que de prévoir l'impact des projets mixtes sur la mobilité. À ce stade, considérer la mobilité comme un frein à l'élaboration de projets mixtes en centralité semble difficile à dire aux vues des *interviews*. Cependant, il est clair que des projets en centralités nécessitent une réflexion sur la mobilité et, par conséquent, sur les parkings, selon les interviewés. Un des intervenants a fait remarquer que pour exercer une influence sur la mobilité et sur les moyens d'accessibilité dans les centralités, le projet en question se devait d'être de grande ampleur car, dans le cas contraire, il ne pourrait absorber les coûts liés aux infrastructures développées pour la mobilité.

3.2.12 La temporalité

À différents niveaux la question de la temporalité semble être frein selon les acteurs. Les acteurs privés affirment qu'ils ne travaillent pas sur la même temporalité que les acteurs publics (surtout les administrations) et que la lenteur administrative entraîne des conséquences négatives sur les projets. La lenteur de délivrance des permis engendre des surcoûts à supporter, comme dit précédemment, mais cette différence de temporalité provoque aussi une inadéquation entre le marché économique et la réalité. À la suite de temporalités trop longues, le marché a évolué et ne correspond plus à l'offre du projet en cours. Plusieurs acteurs du privé identifient aussi la différence d'échéances vis-à-vis des pouvoirs politiques, les échéances politiques et législatives pouvant faire de l'ombre au développement de projets.

Du côté des acteurs publics, la différence de temporalité des parties prenantes au projet est identifiée comme un frein potentiel pour les mêmes raisons que pour les acteurs privés, en ajoutant le risque perçu par la non-connaissance du futur preneur des biens mis à disposition.

3.2.13 Les surcoûts liés au chantier urbain et à la dépollution du sol

Il nous avait semblé en amont des *interviews*, que le fait de réaliser un chantier en ville pourrait être un frein et ce postulat avait été conforté par un intervenant qui nous affirmait que le coût d'un chantier en centralité approximait le double d'un chantier en zone périurbaine. À la suite des entretiens, il est ressorti que mener un chantier en zone urbaine représentait, effectivement, une complexité supplémentaire mais les intervenants assurent que ce n'est pas un frein rédhibitoire. Le secteur privé est unanime sur le sujet et identifie la complexité du chantier en zone urbaine au niveau des permis et autorisations supplémentaires. La question financière d'installer son projet mixte en centralité n'est pas perçue comme un frein pour les acteurs privés. Il est toutefois important de souligner que les travaux prolongés d'un projet en centralité peuvent mettre en péril d'autres activités économiques avoisinantes.

En revanche, la dépollution des sols est clairement identifiée comme un frein des acteurs par son coût et son caractère chronophage. Evidemment, la dépollution d'une zone n'est pas inhérente au montage de projets mixtes mais, dans le cadre de ces projets incluant du logement, la dépollution doit être effectuée à la plus haute norme requise, à savoir le logement. Cela peut engendrer des projets qui ne proposent que de la fonction résidentielle afin de rentabiliser au maximum l'investissement. Il est à noter que, pour certains acteurs, si l'étape de dépollution est nécessaire, ils ne se lanceront pas dans le projet. Ce frein s'adresse essentiellement aux promoteurs et développeurs immobiliers.

3.2.14 Autres freins identifiés

Certains freins ont été invoqués mais non à l'unanimité.

- Le manque de compétences des autorités en termes de coordination de projets mixtes de grande ampleur : certains acteurs estiment que les plus petites communes sont dépourvues de moyens pour coordonner autant de fonctions et d'acteurs sur un même projet.
- L'e-commerce est perçu comme un frein potentiel au développement d'activités commerciales au sein d'un projet mixte et en général.
- L'évolutivité des projets, autrement dit la souplesse de conception des bâtiments pour pouvoir accueillir différents types d'activités sans devoir modifier les constructions à chaque fois, constitue également un frein des projets mixtes. En effet, des activités qui se succèderaient dans des bâtiments « mixtes » pourraient nécessiter des normes à appliquer différentes.
- La divergence d'intérêts entre les différents acteurs impliqués ou non.
- Le manque de Conseillers en Aménagement du Territoire et en Urbanisme (CATU) qui se voient endosser des rôles de « super-conseillers ».

4. DISCUSSION ET CONCLUSION

Notre étude comporte des limites qu'il faut reconnaître et préciser. Bien que nous ayons rencontré des acteurs de l'ensemble des secteurs, la représentativité de leur point de vue reste encore assez limitée. Les observations réalisées dans cette étude mériteraient d'être confirmées par d'autres sources, en particulier en ce qui concerne les acteurs communaux qui sont peu représentés. Il serait intéressant de connaître le point de vue des usagers finaux des projets mixtes, à savoir les potentiels ou actuels occupants, que ce soit pour la fonction résidentielle ou la fonction économique, car ceux-ci peuvent jouer un rôle dans l'identification des freins et blocages aux projets mixtes. Il est cependant possible que ces usagers finaux soient trop dépendants du contexte local dans lequel évoluerait le futur projet pour pouvoir généraliser leurs avis.

En guise de conclusion de ces *interviews*, nous pouvons établir, selon les témoins privilégiés, que la mixité fonctionnelle est en théorie souhaitée unanimement mais que sa mise en œuvre reste ardue et complexe. Ces freins et blocages identifiés sont difficilement imputables directement au caractère mixte des projets mis à part quelques-uns. Il semblerait que les projets mixtes se situent en réalité à une sorte de carrefour des freins rencontrés dans les projets urbains. En effet, de nombreux témoins privilégiés nous ont spécifié que les projets mixtes catalysaient plus d'acteurs, plus de fonctions, plus d'exigence, de temps, de ressources, etc. Globalement, on décèle un effet démultiplicateur des freins rencontrés dans l'élaboration de projets immobiliers lorsque l'on s'attaque à de la mixité fonctionnelle. Il est tout de même important de reprendre les freins les plus conséquents à l'élaboration de projets de mixité fonctionnelle selon les acteurs interviewés.

La non-maitrise du foncier par l'acteur public a été invoquée comme un frein majeur dans ce genre de projet. La rentabilité des projets est évidemment un des freins importants car les secteurs doivent percevoir un bénéfice dans l'élaboration de projets et un des freins s'y rapportant est le manque d'incitants et de facilitateurs afin de diminuer le risque financier perçu. La complexité de mener des projets en zone urbaine a été soulignée comme représentant un frein à travers plusieurs des blocages identifiés, tels que ceux de la mobilité et de la saturation des villes. Au niveau macro, le manque de vision des autorités politiques pour ce genre de projets a été reconnu comme un blocage car les témoins estiment que la promotion de la mixité fonctionnelle doit se faire dans le chef de la sphère publique. Le secteur privé est guidé par l'opportunisme du marché et la mixité ne peut dominer au vu des tendances immobilières du moment. Dans les freins liés au foncier, nous avons fait référence à une politique foncière active. En effet, l'élaboration de projets mixtes nécessiterait que les terrains ou bâtiments sur lesquels des projets de mixité fonctionnelle peuvent être envisagés soient disponible pour les acteurs. Selon les acteurs interviewés, ce serait à la puissance publique de mettre en œuvre cette politique foncière active qui devrait s'organiser en 3 phases :

- une phase d'aménagement stratégique impliquant une vision des autorités favorisant la mixité fonctionnelle,
- une phase de liaison qui traduirait cette vision dans les outils de planification
- une phase d'aménagement opérationnel actif qui viserait cette politique publique foncière active en rendant les terrains et bâtiments disponibles.

La question des différences de temporalités dans lesquelles évoluent les acteurs est un des freins majeurs car multifacettes. Il porte tant sur les échéances des différentes parties prenantes que sur les délais et la façon dont fonctionnent ces acteurs en interne. Les acteurs privés et ceux des intercommunales de développement économique invoquent aussi la différence de temporalité et le fossé qui sépare l'évolution des marchés économiques et l'application des procédures administratives et législatives. Aussi, les réactions de type NIMBY font partie des freins majeurs au développement de projets et à ces différences en termes de temporalité. Enfin, les freins liés aux financements et subsides ont été soulevés par plusieurs types d'acteurs.

Dans la partie « concepts » de ce travail, nous avons détaillé la différence entre mixité fonctionnelle horizontale et verticale. Durant les entretiens menés, il a souvent été conclu que la mixité fonctionnelle horizontale était plus aisée à mettre en œuvre que la mixité verticale (en Belgique du moins). Du point de vue de la conception et la complexité architecturale, il a été rapporté que la mixité verticale présentait plus de freins et qu'il était plus facile d'intégrer différentes fonctions dans des projets horizontaux. Le *corpus* normatif de ce genre de construction ne serait pas encore maîtrisé et exige des bâtiments conçus plus souples en vue de pouvoir accueillir plusieurs types de fonctions à la fois et pouvant s'adapter au changement de fonctions. Par ailleurs, notre paysage urbain n'est pas habitué aux conceptions verticales hautes que demanderait la mixité fonctionnelle verticale : le contexte ne s'y prête pas encore. On aperçoit tout de même un paradoxe ici car si l'on souhaite faire converger un maximum de fonctions au même endroit, la densification et la mixité verticale semblent incontournables sachant que disposer de beaucoup d'espace est rarement évident dans les centralités. Cela renvoie également à la question de la maîtrise foncière. Enfin, nous avons déjà relevé ce frein dans la partie précédente mais la fragmentation des subsides « logement » et « activités commerciales » freine le développement de projets de mixité fonctionnelle verticale.

Dans la suite de la recherche, il est suggéré que l'identification des freins et blocages, consolidée par l'apport de nouvelles sources, donne lieu à une investigation des solutions et pistes d'amélioration des processus d'élaboration des projets mixtes en centralités. Afin d'assurer une certaine cohérence, les acteurs sollicités pour l'identification des « freins » seraient amenés à collaborer à nouveau pour objectiver ces « solutions ».

5. BIBLIOGRAPHIE

Bastin, A., Chevau, T. (2008). *Identification des localisations optimales des activités économiques locales. Localisation des entreprises et mixité fonctionnelle*. Belgique, Namur : Conférence Permanente du Développement Territorial.

Bastin, A., Chevau, T., Hilgismann, S., Lambotte, J.-M. (2008). *Identification des localisations optimales des activités économiques locales*. Belgique, Namur : Conférence Permanente du Développement Territorial.

Boniver V., Daxhelet, D., Klinkenberg, A.-C., Lambotte, J.-M., De Coninck, S., Derzelle, C., Hagelstein, R., Keita, F., Sinzot, A., & Xanthoulis, S. (2005). Protocole de Kyoto : aménagement du territoire, mobilité et urbanisme. Belgique, Namur : Service Public de Wallonie.

Bontje, M. . (2004). From suburbia to post-suburbia in the Netherlands: Potentials and threats for sustainable regional development. *Journal of Housing and the Built Environment*, 19(1), 25–47. <https://doi.org/10.1023/B:JOHO.0000017705.30156.32>

Bottieu, V., Dawance, B., Defer, V., Demeulemeester, S., Georges, M., Grandjean, M., Hanin, Y., Hendrickx, S., Lambotte, J.-M., Leclercq, A., Lefort, B., Legrand, A., Lorquet, T., Nouri, M., Ruelle, C., Van Ngoc, H., Wilmotte, P.-F. (2020). *Intensification et requalification des centralités pour lutter contre l'étalement urbain et la dépendance à la voiture : rapport final de la subvention 2020*. CPDT.

Claeys, D., Legrand, A., Nyns, S., Maldague, H., Berger, N., & Van Ngoc, H. (2019). *RECHERCHE 6 : URBANISATION DES NŒUDS ET MIXITÉ DES FONCTIONS - RAPPORT SCIENTIFIQUE*. Belgique, Namur : CPDT.

Constanty, V., Darley, A., Jarousseau, E., & Zunino, G. (2011). *La mixité fonctionnelle : un objectif à définir et négocier au cas par cas*. Institut d'Aménagement et d'Urbanisme - Ile de France. https://www.iau-idf.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_854/La_mixite_fonctionnelle__Un_objectif_a_definir_et_negocier_au_cas_par_cas.pdf

De Keersmaecker, M.-L., Denef, J., Harou, R., Picard, L., Billen, C., Gaiardo, L., Merenne-Schoumaker, B., Gathon, H.-J., Bastin, A., Lambotte, J.-M., Nguyen, A., Perin, V., & Pirotte, B. (2005). *Reconstruire la ville sur la ville - Recyclage des espaces dégradés*. Belgique, Namur : Conférence Permanente du Développement Territorial.

Dieleman, F. M., Dijst, M. J., & Spit, T. (1999). Planning the compact city: The randstad Holland experience. *European Planning Studies*, 7(5), 605–621. <https://doi.org/10.1080/09654319908720541>

Ferm, J., & Jones, E. (2016). Mixed-use “regeneration” of employment land in the post-industrial city: challenges and realities in London. *European Planning Studies*, 24(10), 1913–1936. <https://doi.org/10.1080/09654313.2016.1209465>

Fouchier, V. (1997) *Les densités urbaines et le développement durable : le cas de l'Île de France et des villes nouvelles*. Paris.

Geoconsulting. (2020, 20 mars). *La Mixité Fonctionnelle Au Cœur Des Projets Immobiliers*. <https://www.geoconsulting.be/la-mixite-fonctionnelle-au-coeur-des-projets-immobiliers/>

Grant, J. (2002). Mixed Use in Theory and Practice: Canadian Experience with Implementing a Planning Principle. *Journal of the American Planning Association*, 68(1), 71–84. <https://doi.org/10.1080/01944360208977192>

Hoppenbrouwer, E., Louw, E. (2005). Mixed-use development: Theory and practice in Amsterdam's Eastern Docklands. *European Planning Studies*, 13(7), 967–983. <https://doi.org/10.1080/09654310500242048>

Korthals Altes, W. K., Tambach, M. (2008). Municipal strategies for introducing housing on industrial estates as part of compact-city policies in the Netherlands. *Cities*, 25(4), 218–229. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2008.04.005>

Lambotte, J.-M., Bastin, A. (2008). *Identification des localisations optimales des activités économiques locales. Freins à l'inscription des opérateurs économiques dans la mixité raisonnée des fonctions*. Belgique, Namur : Conférence Permanente du Développement Territorial.

LOUW, E., BRUINSMA, F. (2006). From mixed to multiple land use. *Journal of Housing and the Built Environment*, 21(1), 1–13. <https://doi.org/10.1007/s10901-005-9029-y>

Marique, A.-F., Lejeune, Z., Halleux, J.-M., Teller, J., Michel, Q. (2010). *Notes de recherche n°12. Le remembrement urbain*. Belgique, Namur : Conférence Permanente du Développement Territorial.

Moos, M., Vinodrai, T., Revington, N., Seasons, M. (2018). Planning for Mixed Use: Affordable for Whom? *Journal of the American Planning Association*, 84(1), 7–20. <https://doi.org/10.1080/01944363.2017.1406315>

PUCA. (2015). *Mixité fonctionnelle versus zoning : nouveaux enjeux ?* (N° 32). http://www.urbanisme-puca.gouv.fr/IMG/pdf/PP32_dossier_Mixite_BAT.pdf

Rossignol, C. (2014). *Urbanité, mixité et grande hauteur : pour une approche par les dimensions public/privé des tours mixtes et de leur production : le cas de Paris et de l'Ile-de-France*.

Uyttebrouck, C. (2020). *New ways of working, new ways of living...What housing and planning implications? Ontologies and governance of live-work mix. A comparison of Amsterdam, Brussels and Stockholm.*

Uyttebrouck, C., Remøy, H., Teller, J. (2021). The governance of live-work mix: Actors and instruments in Amsterdam and Brussels development projects. *Cities*, 113, 103161–. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2021.103161>