

LE SOIR

La croissance effrénée du Brabant wallon



© BRUNO DALIMONTE

BOUTIQUES HOMME & DAME - WWW.MAISON-ROUSSEL.BE

ROUSSEL

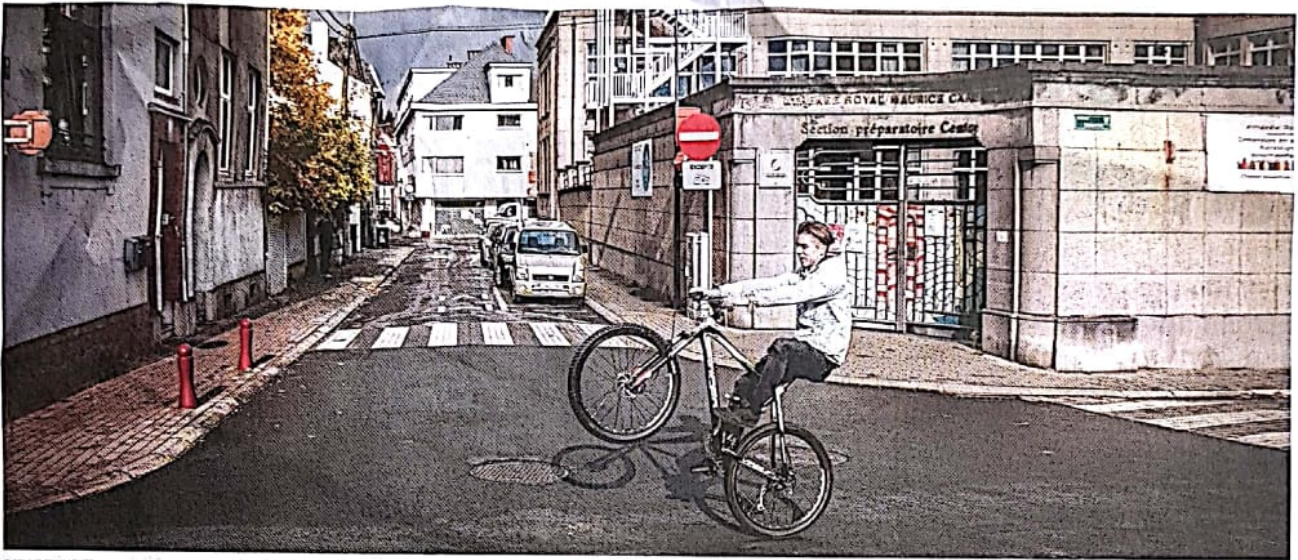
OUVERT TOUS LES JOURS DE 10H À 18H30 (SAUF LE DIMANCHE)



ROUSSEL DAME
 84 PASSAGE WELLINGTON
 1410 WATERLOO
 > 02/354 65 47

ROUSSEL HOMME
 71 PASSAGE WELLINGTON
 1410 WATERLOO
 > 02/354 65 47

BAYLER Barbour BRAX BERNARD ZING Burlington
 MIELBREIL RABE RAPHAELA SCHNEIDER'S
 BURBA FALKE GISSWEN HANKO STETSON HIA ZIA
 van Goyck VIVELLA William Lockie Cream Scazz



© BRUNO DAUMONTE

Au rythme endiablé du Brabant wallon

Une terre bucolique est devenue en quelques décennies l'un des territoires les plus animés du pays. Le BW est une success story wallonne. C'est aussi une province qui devra relever rapidement de nombreux défis.

Il y a trente ans, le Brabant wallon, «c'était encore une terre à vaches». L'expression revient comme une ritournelle lorsque l'on évoque autour d'une table l'étonnant développement de Louvain-la-Neuve et des communes proches. Comme prisonnières du pavé de la ville estudiantine, de vieilles fermes râblées témoignent encore de la métamorphose qui s'est effectuée ici, lorsque contrainte et forcée par le Walen Buiten la section francophone de l'Université de Louvain s'est implantée à quelques pâtures d'Ottignies.

Il y a trente ans, la N25 qui relie la Nationale 4 et l'autoroute E411 à Nivelles était pratiquement déserte. Quelle idée avait-on eue de cisailier ainsi à force de béton et d'acier la campagne brabançonne ? On vivait à l'écart de toute agitation. Il y avait bien la décharge de Mellery et les «poubelles» de Mont-Saint-Guibert pour rappeler que l'époque avait malgré tout changé, que le bel environnement n'était pas éternel. Mais, dans le fond, le rythme provincial du BW semblait immuable.

Aujourd'hui, le souffle de la N25 emplit sans discontinuer les vallons qu'elle traverse. Dès l'aube, les bouchons s'allongent aux entrées des ronds-points de Louvain-la-Neuve. Congestionnées les sorties autoroutières de l'E411 à Corroy-le-Grand, Wavre, Bierges et Rosières. Problématiques les navettes vers l'école, le cours de guitare et la partie de tennis. Pleins à craquer les zonings où l'on rivalise d'ingéniosité pour faire grandir sa boîte. Sur les bords de la N25 comme le long d'autres axes très fréquentés, des quartiers entiers ont poussé au motif qu'un terrain à bâtir moins cher offre la possibilité d'avoir tout de même sa quatre-façades en Brabant wallon. Le nez sur la quatre-bandes...

Un secret géographique

Un nouveau Far West que ce BW ? Une terre hier essentiellement agricole, aujourd'hui capable d'un dynamisme à faire pâlir d'envie plus d'un pionnier. Le Brabant wallon compte parmi les régions les plus riches du pays. Il est la seule province wallonne dont le PIB/habitant est au-dessus de la moyenne européenne (40.000 euros en BW pour

28.900 euros de moyenne UE). L'arrivée d'investisseurs chinois à Louvain-la-Neuve ou le développement d'IBA sont emblématiques d'une évolution qui s'est montrée constante au cours des deux dernières décennies. Elle a permis de donner un second souffle au BW, moins atteint par l'agonie de l'industrie lourde que Liège et Charleroi, même s'il faut encaisser la fermeture des Forges de Clabecq et des usines Henricot à Court-Saint-Etienne.

Dans sa livraison 2017, la Fondation sociale et économique du Brabant wallon qualifie la Jeune Province de «force démographique, économique et sociale». Sa démographie a augmenté de 25% en 20 ans, passant de 320 à près de 400.000 habitants. «Le niveau de vie dans le Brabant wallon est élevé, peut-on encore lire dans ce rapport. Le revenu des personnes y habitant est de 25.302 euros par an. Le Brabant wallon montre un taux d'emploi plus élevé, et un taux de chômage plus faible que le reste de la Wallonie.» La pauvreté y est moins présente qu'ailleurs au sud du pays...

D'autres chiffres encore. Le Brabant wallon a vu sa population croître de 7% entre 2005 et 2016. Cet accroissement est particulièrement vrai à Walhain, Mont-Saint-Guibert, Nivelles, Perwez et Incourt (plus de 14% au cours des dix dernières années). Il se situe en revanche dans une fourchette de 1 à 3% à La Hulpe, Waterloo, Rixensart et Lasne, principalement en raison du prix de l'immobilier et du manque de place, puisque la densité de logements y est déjà très forte.

Quelles sont les clés de cette attractivité ? Un peu de tout, sans doute. «Le secret est plus géographique que sociologique», estime Baudouin Le Hardy de Beaulieu, le directeur général de l'Intercommunal du Brabant wallon (IBW). L'un entraîne l'autre.

Cette géographie bienheureuse a des airs d'entre-deux. D'un côté Bruxelles, ses infrastructures, ses administrations et ses centres de décision européens. De l'autre Namur, la capitale de la Région wallonne. Cette situation privilégiée dope la démographie de la province. Elle attend 50.000 habitants de plus d'ici la moitié du siècle. Ils ne seront plus simplement bruxellois, ce qui fut principalement le cas après la

guerre lorsque les gens de la capitale venaient «chercher le bon air» à Genappe, Genval ou Rixensart. Ils sont originaires de partout en Wallonie. Et même de Flandre, car relativement le prix des terrains reste plus abordable en BW. C'est vrai à l'ouest (Rebecq, Tubize...) comme à l'est (Hélicine, Jodogne...) du BW.

La valse des briques

Tout cela a un coût. Se déplacer en Brabant wallon tourne souvent à la névrose. La congestion de certains axes en semaine, mais aussi le week-end, est un repoussoir. La mobilité douce est à la traîne. Relier un point à un autre en utilisant les transports publics demande souvent beaucoup de patience.

La gare d'Ottignies, par laquelle 21.000 personnes transitent chaque jour, le plus souvent pour entrer dans Bruxelles, est toutefois promise à amélioration. La gare de Braine-l'Alleud sera rénovée. Toutes deux attendent désespérément le RER. Et lorsqu'il sera là, il faudra composer avec les milliers de voitures supplémentaires qui s'agglutineront à proximité des infrastructures ferroviaires et chercheront à se garer.

Ces concessions à la mobilité, mais aussi le nouvel habitat et le développement des infrastructures publiques rongent les terres agricoles. Partout, on construit. Des comités de riverains luttent pour défendre ici un bosquet, là un vallon, à rebours du principe de réalité selon lequel il faut bien loger les nouveaux venus. Mais la valse des briques donne aussi du fil à retordre aux entreprises qui trouvent de plus en plus difficilement des terrains pour s'établir ou grandir. Elles étaient 12.644 en 2000. Elles sont aujourd'hui plus de 21.000. Réhabilitée, une friche industrielle n'accueille pas nécessairement des PME. A Court-Saint-Etienne, par exemple, le site Henricot a fait place à un nouveau quartier résidentiel. Le prix des appartements y laisse songeur...

Cher, le Brabant wallon ? Oui, par son immobilier et souvent par ses taxes (revenu cadastral). Mais il ne manque pas d'atouts. La présence de IUCL contribue à lui donner le taux d'universitaires le plus important en Europe par rapport au marché de l'emploi. Cette main-d'œuvre séduit les entreprises qui attirent elles-mêmes des travailleurs et des ménages. Qu'il faut soigner : la clinique Saint-Pierre à Ottignies vient d'inaugurer un nouveau bâtiment. Eduquer : les écoles sont prises d'assaut à la rentrée. Mais aussi nourrir et vêtir. Une nouvelle implantation commerciale répond généralement à beaucoup d'attentes, mais fait face aussi systématiquement à la critique. En juin dernier ainsi, 79,3% de votants se sont opposés au projet d'extension du centre commercial l'Esplanade à LLN. Une «consultation populaire» avait été organisée à grand renfort médiatique. Cet exemple de participation citoyenne doit à sa manière au rythme trépidant qui anime aujourd'hui le BW. ■

PASCAL MARTIN



mobilité Un territoire en quête d'une bonne circulation

Voilà bien une thématique qui revient souvent dans les discussions. Parmi les pires exemples à ne pas suivre, le bruxellois figure en bonne position. Des problèmes pour se mouvoir qui touchent également de plus en plus le Brabant wallon. La province a néanmoins décidé d'agir pour éviter que la situation devienne comparable à celle de la capitale.



Le Brabant wallon est désormais un véritable pôle économique où chaque jour des milliers de personnes se rendent pour travailler. Mais comme souvent, la forte attractivité d'un lieu a quelques conséquences, notamment en termes de mobilité. Chaque matin, on ne compte plus les travailleurs occupés à attendre, avec plus ou moins de patience, dans les bouchons.

Céline Jouan fait partie de ces infatigables de la route, qui chaque jour, se rendent au boulot en voiture. Elle travaille depuis un peu plus de deux ans chez l'éditeur De Boeck situé sur le site du zoning de Louvain-la-Neuve. La société est installée à quelques centaines de mètres du rond-point de Corroy-le-Grand, situé au bout de la N25, l'un des célèbres points noirs de la circulation dans la région. Chaque matin, le même manège s'y déroule: des voitures pare-chocs contre pare-chocs se suivent sur des centaines de mètres, les files débordant souvent sur la bande d'arrêt d'urgence de la E411. Une bonne dose de patience est donc nécessaire. L'autre solution est d'être matinal, afin de passer ce point stratégique avant la masse. Depuis un an, c'est l'option choisie par Céline, qui évite ainsi le gros des encombres. « Je fais en sorte d'arriver entre 7h45 et 8h maximum. Ça m'arrange aussi pour mon boulot donc ça tombe plutôt bien », explique l'employée de chez De Boeck, qui fait tous les jours le trajet depuis Ciney, dans la province de Namur. Elle évite ainsi le gros du trafic et ne perd pas trop de temps à l'entrée de Louvain-la-Neuve, du moins, lorsque tout va bien. « Après, ça peut dépendre d'un accident ou des travaux. Sur l'autoroute, on est servi pour le moment. C'est long mais je ne peux pas vraiment faire autrement », explique Céline. Car même si la voiture n'est pas idéale, c'est probablement la moins mauvaise des solutions. Et elle sait de quoi elle parle. « Pendant un an, j'ai utilisé les transports en commun. Mais j'ai finalement abandonné car c'était intenable. Je devais d'abord me rendre en voiture jusqu'à la gare de Ciney, prendre le train pour Ottignies puis encore un bus pour atteindre finalement mon bureau. Le timing était en plus très serré et si le train avait du retard, je ratais souvent mon bus. Lorsque tout fonctionnait parfaitement, je mettais en moyenne 1h45.

Pour être certaine d'être à l'heure, je partais alors tous les jours de chez moi vers 5h30 », continue encore Céline, qui regrette pourtant de ne pas avoir trouvé une solution idéale en transport en commun.

Les choses pourraient néanmoins changer pour elle dans les mois à venir. « Je préférerais venir en train ou en bus. Je vais déménager en janvier à Limal, soit à dix minutes de mon boulot. J'espère que je pourrai y aller en bus mais ce n'est même pas certain. J'ai des collègues qui habitent également dans des villages semblables et qui sont très mal desservis, donc on verra », précise-t-elle encore.

Le cas de Céline n'est probablement qu'un exemple parmi des centaines. Dans le Brabant wallon, les travailleurs sont toujours plus nombreux sur les routes. En moyenne, la province estime que la croissance du nombre de véhicules est de 2,5 % chaque année. Face à cette hausse, le Brabant wallon doit donc mettre en place des mesures, au risque de voir la mobilité devenir un frein à son développement et rendre la région moins attractive auprès des entreprises. Un enjeu capital, puisqu'elles sont justement nombreuses à s'y être installées dans l'objectif de fuir Bruxelles et ses encombrements incessants.

La fin du « tout en voiture »

La province s'attache donc à soutenir le travail de la région et des communes, qui sont normalement en charge de cette compétence. « On a souhaité continuer de simplifier même si ce n'est normalement pas notre rôle. On veut notamment servir de relais auprès des communes pour que des projets communs se mettent en place et qu'ils soient cohérents. On veut éviter d'arriver à des situations insensées où, par exemple, une commune investit dans une piste cyclable et que celle-ci devrait s'arrêter net à la limite de son territoire car il n'y a pas de projet de prolongement dans la commune voisine », explique Marc Bastin, député provincial, pour qui le constat est plus clair: la solution du « tout en voiture » a aujourd'hui atteint sa limite. « C'est certain, il y a des problèmes de congestion. On pourrait envisager d'améliorer les infrastructures pour accroître les capacités d'absorption de la

circulation. Nous l'avons d'ailleurs récemment fait dans la région de Wavre mais ce genre de solutions a clairement ses limites. Puis souvent aussi, il n'est parfois tout simplement pas possible d'élargir une route, par manque de place », développe le député.

« Les solutions sont donc à aller chercher ailleurs. Il y a désormais un gros travail à faire pour promouvoir une mobilité douce et l'utilisation de moyens alternatifs que sont les transports en commun, le vélo ou encore le covoiturage. »

Pour proposer des solutions de recharge réalistes, la province a récemment commandé une étude afin de connaître la mobilité sur son territoire.

Les résultats qui en sont ressortis ont permis de dresser des constats riches en enseignements. « On a par exemple souvent en tête l'image d'un Brabant wallon où la majorité des travailleurs ont fui la capitale pour aller vivre en périphérie mais continue d'y travailler. C'est une réalité qui existe évidemment mais dans une proportion plus faible que ce que nous pouvions l'imaginer. Si on regarde les chiffres, la mobilité vers les autres provinces est d'ailleurs plus importante », explique Pierre Francis, directeur du service de l'environnement et du développement territorial de la province. Les résultats montrent également une importante mobilité au sein même de la province. « Les déplacements sur la dorsale ouest-est ne sont pas négligeables, il faut en tenir compte dans nos plans de mobilité », confirme le directeur.

Pour parvenir à modifier les habitudes, le directeur veut désormais miser notamment sur l'anticipation. « Une fois qu'une famille s'installe, si elle a deux voitures c'est terminé, on ne changera plus leurs habitudes de déplacement. C'est donc en amont que nous devons proposer des offres de mobilité. C'est quand ils viennent visiter la maison qu'ils vont occuper qu'une ligne de bus, un itinéraire vélo ou des parkings de dissuasion doivent déjà être prévus », détaille le directeur. Des efforts qui ne doivent d'ailleurs pas uniquement concerner les ménages. « On doit aussi anticiper les développements économiques, ce que nous ne faisons pas du tout avant. Aujourd'hui, on essaye de changer les choses. Par exemple, pour le grand projet China Belgium Technology Center, près de Louvain-la-Neuve, nous réfléchissons déjà avec le TEC pour trouver des solutions. Certaines lignes ont ainsi déjà augmenté leur fréquence de passage », explique encore le directeur.

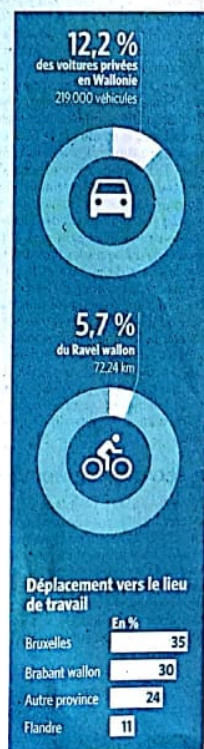
Miser sur le deux-roues

Outre le développement du transport en commun, le deux-roues devient aussi une véritable solution pour se déplacer. « Les vélos électriques ont vraiment changé les choses. On a des gens qui, désormais, viennent par exemple de la région de Tubize pour aller jusqu'à Bruxelles à vélo. On doit donc pouvoir proposer des infrastructures conviviales pour répondre à l'engouement », poursuit le député Marc Bastin. Un



« Il y a désormais un gros travail à faire pour promouvoir la mobilité douce et l'utilisation de moyens alternatifs »

MARC BASTIN (DÉPUTÉ PROVINCIAL)



on



Céline Jouan privilégie les déplacements en voiture. © BRUNO DAUMONTE

succès pour qui se traduit d'ailleurs dans les chiffres depuis quelques années. « Nous proposons un subside de 20 % pour l'achat d'un vélo, pouvant aller jusque maximum 200 euros. Une somme que l'on atteint dans la majorité des cas car ce genre de vélo reste encore relativement onéreux. Pour cela, on dispose donc d'un budget de 300.000 euros par an. Chaque année, il est épuisé, continue le député provincial. La mesure existe depuis trois ans et on aide donc en moyenne l'achat de 1.500 vélos électriques chaque année. Si on compare ce chiffre à l'ensemble du

Brabant wallon, cela signifie qu'une personne sur 25 a acheté récemment un vélo électrique, c'est remarquable », se réjouit-il.

Mais forcément, le vélo n'est pas toujours envisageable. « Certaines personnes ne savent pas se passer de leur voiture. Si elles ont des enfants ou habitent simplement trop loin, ce n'est parfois pas possible de faire autrement », explique de son côté Pierre Francis. Pas de quoi néanmoins décourager le responsable, qui veut favoriser le développement du covoiturage. « Effectivement, il faut admettre que

l'avantage sur la mobilité est aujourd'hui assez limité car il n'y a pas de mesures spécifiques comme une bande réservée pour les voitures utilisées à plusieurs. Mais des projets étudient cette possibilité, ce qui est donc très positif. Puis il faut rappeler qu'en attendant de possibles initiatives, il y a déjà un avantage écologique et économique », précise pour sa part le député.

Visiblement donc, la province ne manque pas de projets. Encore faudrait-il convaincre la population de l'intérêt d'une mobilité alternative. Un défi qui sera probablement décisif pour voir

enfin les files se dissiper. « La fermeture du viaduc Herrmann-Debroux fut en réalité un excellent exemple d'une partie du problème. On s'attendait au chaos et plusieurs solutions ont été improvisées. Au final, elles n'ont pas rencontré de véritables succès. Les embouteillages ne furent néanmoins pas aussi chaotiques que prévu car les personnes avaient déjà d'autres solutions qu'elles n'exploitaient pas. Parvenir à modifier les mentalités est aussi un challenge », conclut Pierre Francis. ■

ARNAUD MARTIN

solutions La voiture devient une affaire de voisinage

Le partage de voiture est une tendance qui se développe de plus en plus en Belgique. Très flexible, ce genre de solutions permet de louer un véhicule à très court terme à moindres frais. Un modèle que l'on rencontre notamment en priorité dans les grandes villes, là où forcément, la concentration d'utilisateurs potentiels est la plus grande. Mais depuis 2014, Wibee, un nouvel acteur sur le marché de la voiture partagée, propose une approche différente. Le principe de base consistant à mettre une voiture à disposition

restes évidemment le même mais quelques nuances permettent à la start-up brabançonne de se démarquer, à commencer par le public cible. « Nous avons commencé par Louvain-la-Neuve en partie car deux des trois fondateurs étaient de la région mais surtout car nous avons remarqué qu'il y avait un véritable manque dans l'offre de véhicules partagés dans les zones périurbaines ou rurales » explique Pierre Oldenhove, l'un des initiateurs du projet.

Wibee se démarque également sur sa vision du partage des véhicules, très conviviale et de proximité. Son offre tente ainsi

de se focaliser sur les utilisateurs par quartier. « On cherche à ce que les voitures soient partagées par le voisinage. C'est l'idée d'offrir un moyen de transport ponctuel pour ceux qui ont besoin d'une demi-voiture », illustre le responsable.

Deux options sont actuellement possibles : le propriétaire d'un véhicule peut mettre son véhicule à disposition ou des voitures sont fournies par Wibee. « Actuellement on en dispose de dix et nous prévoyons l'achat prochain de six supplémentaires. C'est le modèle que l'on souhaite favoriser. Dans

l'autre situation, nous avons remarqué que la mise à disposition d'un véhicule privé était parfois plus compliquée. Mais cette solution reste encore envisageable », précise encore le cofondateur.

En seulement trois ans, Wibee est parvenu à créer un réseau efficace comptant 1.500 membres. La start-up ne compte pas s'arrêter là et étudie l'implantation de voitures partagées dans plusieurs quartiers en Wallonie. « Notamment à Rixensart où il y a vraiment une demande », conclut Pierre Oldenhove. ■

A.M.

IL FAIT BON VIVRE DANS LE BRABANT WALLON

A VENIR EN 2018
NOUVEAUX
QUARTIERS SUR
JODOIGNE ET
GENAPPE



NIVELLES CAMPAGNE DU PETIT BAULERS

Maison témoin : Rue de Zagreb
Patrick Pennant : 0474 24 99 98



NIVELLES FAUBOURG DE NAMUR

Appartement témoin : Faubourg de Namur (en face du n°26)
Didier Winnepenninckx : 0474 01 17 67



TUBIZE LES JARDINS DE L'ELIANA

Appartement témoin : Avenue de Mirande
Patrick Pennant : 0474 24 99 98



WAVRE RÉSIDENCE GREEN & CHAMPS SAINT-ANNE

Maisons et appartements : Chaussée de Bruxelles 222
Caroline Rathé : 0479 72 06 03

Pour plus d'informations www.matexi.be

MATEXI Bienvenue chez vous.

immobilier

Malgré les prix, le « home sweet home » a de l'avenir

La maison quatre façades reste un luxe apprécié. Vers les extrémités de la province, les prix restent encore abordables. Les centres urbains seront densifiés, avec plus d'appartements.

Il fait calme et serein. Le week-end, on n'entend pas trop le bruit des véhicules roulant sur la N29 en contrebas. La nature est belle en ce mois d'octobre. Le Hameau de la Gette, à Jauchette, composé de onze habitations dont quatre encore à vendre, va petit à petit commencer à s'animer. Un habitant de Tervuren vient juste de déménager tandis qu'un autre, de Piétrebaix, prépare sa maison de quatre chambres. Encore trois semaines et il pourra s'installer et réaliser son rêve de rester dans le Brabant wallon.

« Mon épouse et moi, on a cherché dans tous les sens, nous explique Arnaud Dotremont. Entre construire et rénover, on a opté pour la solution de la maison prête à l'emploi. Avec un prix de 383.000 euros, plus la TVA et les frais de notaire, on est à un demi-million. C'est un peu plus cher car c'est le village qui veut cela, comme Mflin, l'autre village plus huppé de Jodoigne, mais au moins on est tranquille. »

Ce nouvel habitant ne retient que les

avantages de sa localisation. Comme il est tout le temps sur les routes, entre Zaventem, Liège et Charleroi, il est bien situé puisque sa future maison se situe à la jonction des autoroutes E40 et E411. Son épouse enseigne à Grez-Doliceau, tandis que sa fille est en crèche à In-court. Des moyennes surfaces sont accessibles à Perwez ou à Jodoigne. Bref, tout est accessible dans un mouchoir de poche. Et sa maison, reliée au gaz de

ville, est installée sur un terrain de 5,5 ares en bordure des champs.

Des prix doublés tous les dix ans

Le prix des habitations rebute cependant de plus de plus de personnes désireuses de s'installer dans le Brabant wallon. C'est que le prix moyen des maisons était de 310.694 euros en 2016. On est loin de l'époque bénie où nos aînés ont pu acquérir une maison pour l'équivalent de 31.435 euros. C'était il y a quarante ans seulement, en 1976. Voilà qui laisse rêver. D'autant qu'on découvre que le coût d'une maison brabançonne a quasiment doublé tous les dix ans. Et ce fut pareil pour les terrains. Le prix du m² n'était que de 12 euros en 1976, contre 163 euros en 2016.

Pour le notaire de Genappe, Emmanuel Estienne, président de la commission immobilière du Brabant wallon,

« le fait marquant dans l'évolution des prix reste le passage à l'an 2000. Pendant une dizaine d'années, on a connu une progression fulgurante. Depuis, on assiste à un resserrement des prix qui s'est réellement concrétisé pendant l'année 2016. Surtout du côté de Lasne, où les villas de plus d'un million d'euros ne trouvaient plus preneur, à moins qu'elles ne soient de qualité ou qu'elles aient été l'objet d'un coup de cœur. Un phénomène qui s'est étendu à La Hulpe et Risouxart. Par contre, c'est vers les extrémités, Tubize à l'ouest ou Hildesheim à l'est, que l'on peut encore trouver des prix abordables. »

Et de noter que le Brabant wallon attire surtout une classe moyenne ou plus aisée pour son côté environnemental de qualité. Dans le centre du Brabant wallon, c'est aussi la présence de l'UCL et la création de nombreuses PME de pointe qui attirent les acheteurs.

d'enregistrement à 15% sur le troisième achat, si elles se concrétisent, devraient toutefois maintenir l'immobilier brabançon dans une hausse des prix. C'est toujours le cas à la suite d'une diminution de taxe sur l'immobilier (droits d'enregistrement, abattement, déductions fiscales d'emprunt). Prenons un exemple à contrario. Lorsque les Pays-Bas ont supprimé les déductions fiscales immobilières il y a quelques années, l'effet a été immédiat : les prix ont baissé corrélativement soit de 20%.

Moralité pour le notaire à titre ? « Je crains que les seuls bénéficiaires de ces mesures fiscales soient... les vendeurs. »

35.000 habitants de plus en 2030

Arnaud Dotremont fait donc aujourd'hui partie, en quelque sorte, des chanceux. Un chiffre du premier semestre 2017 révèle que le prix médian (qui élève les extrêmes dans les statistiques) était de 285.000 euros au premier semestre en Brabant wallon, contre 159.000 euros pour le reste de la Wallonie.

D'où cette image de « Walifornie » d'une province qui flirte avec les 400.000 habitants. Et c'est loin d'être terminé puisque le Bureau fédéral du Plan estime à 35.000 le nombre de nouveaux Brabançons wallons d'ici à 2030, voire même à 100.000 d'ici 2060. Le pendan dans un Brabant wallon qui a perdu son statut de « Jeune province » puisque la population comptera 97.000 personnes de plus de 65 ans d'ici 2030.

« Cela donne une idée du challenge qui attend les municipalistes, nous indique Jean-Paul Wahl (MR), le bourgmestre en titre de Jodoigne. Pour ce qui concerne la cité de la Gadale, la chance que nous avons, c'est que seuls 14% de notre territoire sont en zone à bâtir. Et que, sur cette partie, la moitié est encore à construire. Dans les villages, nous privilégierons les lotissements du style du Hameau de la Gette. Par contre, nous visons la densification de notre centre, avec plus d'appartements. Je vois que c'est déjà le cas à Gemal, Court, Braine-l'Alleud... Sans oublier l'exemple unique de Louvain-la-Neuve. Il va nous falloir aussi agir pour loger les personnes âgées et revoir toute la mobilité. Sur la N29, ce sont 20.000 voitures et camions qui passent là tous les jours... Cela devient intenable aux heures de pointe. »

Des mesures fiscales annoncées

Le dernier baromètre des notaires pour le troisième trimestre de 2017, montre cependant que « le Brabant wallon connaît la plus forte diminution de transactions immobilières des provinces wallonnes, avec -9,9%. Il s'agit de la seule province pour laquelle l'indice est inférieur à celui du troisième trimestre 2016. La province conserve cependant tout juste 3% de part de marché. Elle demeure la province avec le plus faible nombre de transactions immobilières. »

Cette situation va-t-elle se maintenir ? Le notaire Jean-Paul Mignon, ancien président de la commission immobilière du Brabant wallon, estime que « l'abattement de 20.000 euros annoncé pour la première maison en 2018, de même que des mesures de réduction de droits de succession et la fin des droits



Malgré un premier échec à Chastre, Nicolas Cordier (CDH), conseiller communal à Grez-Doliceau, est convaincu que le concept Abbeyfield a de l'avenir. © S. DAUMONTE



« Je crains que les seuls bénéficiaires des mesures fiscales soient... les vendeurs »

JEAN-PAUL MIGNON (ANCIEN PRÉSIDENT DE LA COMMISSION IMMOBILIÈRE DU BRABANT WALLON)

solutions Le concept Abbeyfield n'aura pas vécu à Chastre

Déception. Il y aura eu quarante personnes intéressées par le concept, douze qui ont voulu aller plus loin dans l'aventure, mais seulement deux qui étaient prêtes à signer. Le concept Abbeyfield n'aura pas vécu à Chastre, rue du Tumulus. Il s'agissait d'un système de vie particulier puisqu'il consistait dans un habitat groupé pour personnes âgées dans lequel chaque habitant aurait disposé d'un appartement individuel mais aurait également partagé une cuisine, un salon, une buanderie et une chambre d'amis.

« Nous sommes convaincus que ce type d'habitat groupé a de

l'avenir, nous explique Nicolas Cordier, le directeur sortant de la société de logements publics Notre Maison, qui a devenir responsable des domaines de l'UCL A Perwez, il fonctionnait fort bien. Malheureusement, à Chastre, l'ASBL locale a connu des problèmes d'organisation pour définir un projet de vie en commun. »

Du coup, les dix appartements de 45 m² (avec cuisine et salle de bain) des « Ornettes » sont restés vides depuis le début 2017, tandis que Notre Maison a dû obtenir une dérogation du ministre wallon du Logement pour transformer les lieux en logements intergénérationnels. Les futurs loca-

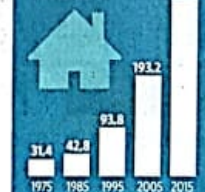
taires devront trouver un modus vivendi pour la gestion des parties communes, jardin compris.

« Ce seront des logements à loyer d'équilibre proposés aussi bien aux retraités qu'à des actifs seuls ou en couple, poursuit Nicolas Cordier, par ailleurs conseiller communal CDH à Grez-Doliceau. Le montant du loyer de base sera déterminé par comparaison avec la valeur locative d'un logement similaire dans la commune, soit entre 450 et 520 euros par mois. La Région wallonne impose cependant que les locataires disposent d'un salaire de quatre fois le montant du loyer. »

J.-P.D.V.

Evolution du prix moyen des maisons

En milliers d'euros



La superficie bâtie de Walbain a doublé depuis 1986

Evolution du prix moyen du m² (terrains)

En euros / m²



Peser sur les prix de l'immobilier

La Province du Brabant wallon est également bien consciente de cette évolution des prix. Via son Agence de promotion immobilière (APIBW), elle a acquis 76 hectares de terres ces dernières années afin de conclure des partenariats avec des constructeurs privés pour permettre aux habitants du Brabant wallon de continuer à vivre dans leur province. Elle vient de réaliser un lotissement à Lillois et un autre à Gastuche. D'autres suivront au site Falon à Warre, au Bois Champ à Chastre ou encore au Grand Moulin à Jodoigne.

Selon les catégories de revenus des acquéreurs, les prix peuvent ainsi descendre, comme à Gastuche, à 1.900 euros du m², contre 2.495 euros pour un prix normal.

« L'objectif est de créer 150 logements par an pendant dix ans, conclut le président de l'APIBW, Mathieu Michel (MR). Et de penser ainsi sur 10% de l'ensemble du marché. Pour nous, c'est l'occasion de transformer un bénéfice économique en un bénéfice social. »

JEAN-PHILIPPE DE VOGELAERE

commerce Les centres-villes se réinventent pour ne pas mourir

Louvain-la-Neuve, Nivelles, Waterloo, autant de villes où l'offre commerciale est aujourd'hui des plus fournies. Mais le développement de cette offre va souvent de pair avec l'installation de centres commerciaux parfois toutes les peines du monde à remplir leur magasin. La faute à ces mastodontes du commerce ? La réponse est probablement un peu plus complexe.



Aux côtés de Nivelles, Eric Huidobro peine à attirer la clientèle. © ANSA

Pour les fans de shopping, le boulevard wallon est probablement l'une des régions les plus intéressantes du pays pour qui a envie de passer ses journées à acheter. Mais le développement de telles activités commerciales pour les centres-villes n'est pas toujours évident. Les commerçants ont du mal à rivaliser avec les mastodontes du commerce parfois toutes les peines du monde à remplir leur magasin.

Eric Huidobro, le directeur général de la chaîne de magasins de vêtements et de chaussures 'Le Petit Creux', est installé en périphérie, le centre-ville accueille aujourd'hui beaucoup moins de magasins. Eric Huidobro le constate tous les jours dans ses deux boutiques de prêt-à-porter installées face à face de l'autre côté de la rue. La présence de magasins de prêt-à-porter dans le centre-ville n'est pas toujours évidente.

« La rude concurrence des ventes en ligne » est un autre défi. Les commerçants doivent faire face à la concurrence des ventes en ligne. Eric Huidobro explique que les ventes en ligne ont augmenté de 14% en 2016, ce qui a entraîné une baisse des ventes en magasin.

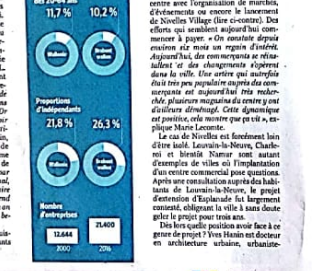
« Notre richesse historique est un atout » est un autre avantage. Les centres-villes ont une riche histoire et une architecture unique. Eric Huidobro explique que les centres-villes ont un avantage concurrentiel grâce à leur patrimoine historique.

« Il ne faut pas tomber dans la facilité et faire du mimétisme »

Eric Huidobro a été élu directeur général de la chaîne de magasins de vêtements et de chaussures 'Le Petit Creux' en 2015. Il a travaillé pendant plusieurs années pour le compte de la chaîne de magasins de vêtements et de chaussures 'Le Petit Creux'.

Eric Huidobro a été élu directeur général de la chaîne de magasins de vêtements et de chaussures 'Le Petit Creux' en 2015. Il a travaillé pendant plusieurs années pour le compte de la chaîne de magasins de vêtements et de chaussures 'Le Petit Creux'.

Eric Huidobro a été élu directeur général de la chaîne de magasins de vêtements et de chaussures 'Le Petit Creux' en 2015. Il a travaillé pendant plusieurs années pour le compte de la chaîne de magasins de vêtements et de chaussures 'Le Petit Creux'.



Nivelles n'est pas un cas isolé. Pour attirer les clients, la priorité est donc accordée à la réhabilitation du centre-ville. Eric Huidobro explique que les centres-villes ont un avantage concurrentiel grâce à leur patrimoine historique.

aménager et sociologue. Il est également le directeur du Centre de recherche et d'étude pour l'action territoriale lié à l'Université de Louvain-la-Neuve. Pour lui, les livraisons peuvent nuire aux centres-villes ne sont pas vraiment dus à l'implantation de centres commerciaux comme celui de Louvain-la-Neuve ou Nivelles. « Les plus grands dangers, ce sont en réalité ces mastodontes de la grande commerce qui s'installent le long des grandes routes et qui sont des "outlets" multinationaux ». Leur objectif est d'attirer les clients par de très basses prix.

« Inventer de nouveaux concepts » est une autre stratégie. Les centres-villes doivent donc se réinventer et créer de nouveaux concepts de magasins et de services.

« Les centres-villes doivent donc se réinventer et créer de nouveaux concepts de magasins et de services. Eric Huidobro explique que les centres-villes ont un avantage concurrentiel grâce à leur patrimoine historique.

« Les centres-villes doivent donc se réinventer et créer de nouveaux concepts de magasins et de services. Eric Huidobro explique que les centres-villes ont un avantage concurrentiel grâce à leur patrimoine historique.

Nivelles Village Le succès des foodtrucks

Pour la concurrence des centres commerciaux, les foodtrucks ont été une véritable révolution. Ils ont permis de dynamiser le commerce de proximité et de créer de nouvelles opportunités pour les commerçants.

« Les centres-villes doivent donc se réinventer et créer de nouveaux concepts de magasins et de services. Eric Huidobro explique que les centres-villes ont un avantage concurrentiel grâce à leur patrimoine historique.

« Les centres-villes doivent donc se réinventer et créer de nouveaux concepts de magasins et de services. Eric Huidobro explique que les centres-villes ont un avantage concurrentiel grâce à leur patrimoine historique.

« Les centres-villes doivent donc se réinventer et créer de nouveaux concepts de magasins et de services. Eric Huidobro explique que les centres-villes ont un avantage concurrentiel grâce à leur patrimoine historique.

Une promotion... **PROMIMO Invest & Succès sa** Résidence "La Ligne Claire"

PORTES OUVERTES ce samedi 28 octobre de 10h à 15h

Adresse: **Chaussée de Wavre 375 1390 Grez Doiceau**

Contact: **Audrey Rolin 0473 84 76 66 & Laurence Bousier 0475 39 64 13**

13 appartements Classe A Isolation acoustique Ventilation double flux Climats et/ou pluviale Terrasse et/ou jardin Proche de Wavre et LUN Superbe opportunité!

375/1 Appartement 2 chambres 106m² - 1^{er} étage - Terrasse

89/1 Appartement 2 chambres 92m² - RDC - Terrasse et jardin SO

89/6 Duplex 3 chambres 110m² - 2^{ème} étage - Terrasse S

375/5 Penthouse 3 chambres 133m² - 3^{ème} étage - 2 terrasses

375/2 Appartement 2 chambres 92m² - 1^{er} étage - Terrasse Sud

89/4 Appartement 2 chambres 92m² - 1^{er} étage - Terrasse SO

Déjà 65% vendu

PROMIMO Votre agence depuis 30 ans

Appartements avec finitions de qualité, à partir de 255.000€