

Territoire(s) wallon(s)

La CPDT a dix ans
La Wallonie dans dix ans

CPDT

Conférence Permanente du Développement Territorial
Région wallonne
Numéro 4 • Juillet 2010

Territoire(s) wallon(s)

CPDT



*Conférence Permanente
du Développement
Territorial*

**Territoire(s) wallon(s) est une publication
de la Conférence Permanente
du Développement Territorial**

Diffusion

Service Public de Wallonie
Département de la communication
Place de la Wallonie 1
B-5100 Namur
E mail : publications@spw.wallonie.be
Tél : 0800 11 901

Prix : 10,00 €

Abonnements

Deux numéros par an - 20,00 €
Compte n° : 001-5587013-83
regis.baudy@uclouvain.be

Les publications de la CPDT sont consultables et téléchargeables sur le site <http://cpdt.wallonie.be>

Droits de traduction et de reproduction réservés pour tous pays. Toute reproduction, même partielle, du texte ou de l'iconographie de cette revue est soumise à l'autorisation écrite de l'auteur.

N° d'ISSN : 1784-4991

Les articles n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

Editeur responsable

Ghislain Géron
Service Public de Wallonie-DGO4
Rue des Brigades d'Irlande, 1
B - 5100 Namur

Rédacteur en chef

Luc Maréchal

Couverture

Photo : D. Costermans

Comité de rédaction

Luce Bellefontaine
Dominique Costermans
Marie-Laurence De Keersmaecker
Jean-Marie Halleux
Yves Hanin
Florence Lechat
Pierre Obsomer
Christian Vandermotten
Bernadette Vauchel

Secrétariat de rédaction

Dominique Costermans
Tél. 32 (0) 10 47 21 89
E mail : dominique.costermans@uclouvain.be

Conception graphique

Debie graphic design

Mise en page

Régis Baudy

Imprimerie

Unijep, Liège

Territoire(s) wallon(s)

**La CPDT a dix ans
La Wallonie dans dix ans**

Numéro 4, Juillet 2010

Conférence Permanente du Développement Territorial

Table des matières

Editorial	7
Pratiques, projets et stratégies territoriales, bref état des savoirs Thierry Paquot	11
Les dynamiques résidentielles comme facteur de développement territorial Dix ans de recherches CPDT sur l'habitat et le logement Yves Hanin	23
Désir d'habiter et projet de territoire : évolutions et perspectives Alain Bourdin	35
Développement territorial et économie Dix ans de recherches CPDT sur les activités économiques Bernadette Mérenne	47
Quels enjeux du développement économique des territoires pour les régions de tradition industrielle ? Didier Paris	61
Développement territorial et patrimoines Dix ans de recherches CPDT sur les patrimoines naturels, paysagers et bâtis Marie-Françoise Godart	69
La candidature du Bassin Minier Nord-Pas de Calais à une inscription sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO Catherine O'Miel	79
Développement territorial et mobilité quotidienne Anne Aguiléra	89
La mobilité wallonne Dominique Van Duyse, Marc Masy, Luc Maréchal, Michel Laffut	95
L'intégration de la Wallonie dans le développement territorial européen Jean Peyrony	101
Projets de territoires : l'exposition Isabelle Dalimier	111

Le colloque annuel de la Conférence Permanente du Développement Territorial qui s'est tenu à Liège le 24 mars 2009 revêtait une importance particulière ; il fut l'occasion de dresser le bilan de dix ans d'études universitaires en matière de développement territorial pour la Wallonie.

Comme le rappelait d'entrée Luc Maréchal, à cette heure tout jeune retraité, mais alors toujours fonctionnaire-gestionnaire de la CPDT et à ce titre rédacteur en chef de ce numéro, la CPDT a été créée dans une sorte d'ébullition intellectuelle, marquée par la clôture de la finition des travaux du Schéma de Développement de l'Espace Régional, une longue aventure lancée en 1974 par le premier Gouvernement wallon et finalisée en mai 1999 par son adoption par le Gouvernement wallon. Le même mois, le SDEC (Schéma de Développement de l'Espace Communautaire) était adopté à Potsdam.

« Il s'agissait de toute une mobilisation des acteurs politiques, de l'administration et du monde de la recherche autour de ce document stratégique. C'est donc autour d'un triptyque 'Action, Recherche, Territoire', à différentes échelles, que ce programme de recherche, qu'est la CPDT, a été lancé par le Gouvernement wallon - programme ambitieux puisque que son budget annuel s'élève à plus de trois millions d'euros. »

Le but de ce colloque, poursuivait Luc Maréchal, « n'était pas de dresser une anthologie de tous les travaux réalisés mais à partir de ceux-ci, de nous interroger sur l'avenir. D'identifier les enjeux pour la Wallonie dans dix ans, des enjeux pour un projet de société durable, plus égalitaire et plus solidaire ».

C'est ainsi que le programme des conférences fut basé sur un aller-retour entre l'intervention d'un membre de la CPDT, pilote d'une série de thèmes de recherche explo-

rés par la CPDT ces dix dernières années, qui en a proposé la synthèse, et l'intervention d'un expert étranger afin d'élargir notre vision prospective du territoire.

Nous avons donc abordé les trois grands axes de nos recherches que sont le développement territorial et l'habitat, le développement territorial et l'économie, le développement territorial et les patrimoines. Auquel nous avons ajouté la mobilité, un sujet incontournable en ces temps d'après-Kyoto. Ces « binômes » furent encadrés, en début de journée, par un exposé de nature plus épistémologique de Thierry Paquot, et en fin de journée, par l'intervention de Jean Peyrony, fonctionnaire de la DG Régio, qui dressa quelques perspectives au niveau européen.



Luc Maréchal — PHOTO F. DOR



Pierre Govaerts (UCL-Creat), Marie-Françoise Godart (ULB-Guide), Bernadette Mérenne (ULg-Lepur) et Luc Maréchal (SPW-DG04) — PHOTO : F. DOR

Parallèlement aux conférences en séance plénière, les congressistes étaient invités à une exposition-promenade dans les projets de territoires des villes et communes wallonnes ainsi que des régions frontalières, et à parcourir les domaines de recherche et d'expertise de la CPDT à travers l'exposition de plusieurs dizaines de posters scientifiques. Tous les posters (ainsi que les documents remis sur place) sont consultables sur notre site internet, tandis qu'Isabelle Dalimier, en fin de ces actes, tire les enseignements de l'exposition, pour la première fois en Région wallonne, de plus de quarante projets prospectifs en matière de développement territorial, mettant en lumière de nouveaux enjeux ainsi que des dynamiques positives et innovantes.

A l'heure des actes, ce colloque peut sans réserve être qualifié de réussi. Un des critères immédiats de ce succès fut le nombre de participants (650). Le site internet a lui aussi battu des records de consultation. Dès le lendemain du colloque, nous avons été sollicités par des participants qui souhaitaient accéder aux abstracts et aux enregistrements des communications. Nous espé-

rons que l'édition de ces actes répondra viendra satisfaire l'attente des plus patients.

Comme l'écrivaient les Professeurs Hanin, Godart et Teller, responsables académiques de la CPDT, dans l'éditorial de *La Lettre* 24², ce colloque fut l'occasion pour tous les acteurs liés de près ou de loin à la CPDT de participer au bilan des recherches de la CPDT, mais aussi à celui de sa crédibilité scientifique et de son rôle d'aide à la décision. Le colloque, par la représentativité et la qualité de ses participants, a démontré qu'après dix ans, la CPDT est devenue une institution de référence dans le monde de l'aménagement du territoire wallon et bien au-delà. Nous l'avons souligné à l'époque³, mais il est bon de le rappeler au seuil de ces actes : certaines des interventions ont permis une prise de hauteur rare dans nos pratiques et nous ont donné l'occasion de mettre en perspective nos travaux, nos compétences, mais surtout et encore aujourd'hui notre réflexion sur le territoire, son développement, son aménagement. Son ménagement, comme le dit si joliment Thierry Paquot.

1 *La Lettre de la CPDT n° 24, juin 2009*

2 *Ibid.*

Le mot d'André Antoine³

La CPDT a été initiée par le Gouvernement wallon dans le contexte de l'adoption, le 11 mai 1999, par les quinze Etats de l'Union européenne et la Commission à Potsdam du Schéma de développement de l'espace communautaire (SDEC) et celle, le 27 mai 1999 du Schéma de développement de l'espace régional wallon (SDER), à l'issue de deux années intenses d'analyses, de réflexions, et d'une vaste information dans l'ensemble de la Wallonie. C'est dans ce contexte en effet qu'apparaît la nécessité de renforcer la connaissance nécessaire à la prise de décision. Le Ministre Michel Lebrun en charge de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme, avec l'accord du Ministre-Président Robert Collignon, lance l'idée du financement récurrent d'un programme en développement territorial associant les trois (principales) universités francophones. Accroître les moyens financiers, augmenter les synergies et collaborations entre équipes universitaires, renforcer les articulations entre la recherche et la décision politique. C'est ainsi que la CPDT voit le jour.

Née donc sous le signe de la réflexion au service de l'action, la CPDT a traité de diverses thématiques : des mutations spatiales et structures territoriales, de la gestion de la mobilité et de la multimodalité, des aires de coopération supra-communales et suprarégionales, des outils de développement communaux, de la gestion territoriale de l'environnement (le patrimoine naturel et construit, la valorisation et la recomposition des paysages), de l'adhésion de la Région wallonne au protocole de Kyoto et des mesures à prendre en matière d'aménagement du territoire (mobilité et composition urbanistique), du coût global de la désurbanisation, du renouveau urbain, du logement durable, des activités économiques et du développement local, de l'économie résidentielle, des systèmes de gestion d'informations territoriales et d'occupation du sol.

Souhaitant pérenniser ce formidable outil, le Gouvernement a (par les décrets des 6 mai 1999 et 15 février 2007) inscrit les missions de la CPDT dans le CWATUPé (article 12 alinéa 7). Une subvention est ainsi allouée « aux

organismes universitaires dans le cadre du programme d'action de la Conférence permanente du développement territorial – Décret du 6 mai 1999, art. 2- avec pour missions :

- de constituer, par des recherches à long ou à moyen terme et par des expertises à court terme, un outil d'aide à la décision pour le Gouvernement ;
- d'organiser une chaire interuniversitaire annuelle du développement territorial ;
- d'assurer la formation continuée à destination des conseillers en aménagement du territoire par la mise en contact des chercheurs de la Conférence permanente du développement territorial et des conseillers ;
- de procéder à divers modes de transmission et de vulgarisation des recherches et des résultats des recherches dans le domaine de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du développement territorial. (Décret du 15 février 2007, art. 4) »

En même temps, l'éventail des activités de la CPDT s'est élargi. A travers une chaire doctorale, créée dans la foulée du décret de Bologne, neuf thèses de doctorat sont financées pour des recherches fondamentales en développement territorial.

Aux recherches thématiques sont venues s'ajouter des expertises, c'est-à-dire des recherches plus ponctuelles, directement orientées vers l'aide à la décision. Ainsi ont été produits des rapports sur les zones d'activité économique ou sur les carrières ; d'autres sont en cours, notamment sur l'implantation des activités commerciales en Wallonie. Par ailleurs, un important programme de formation, basé sur une pédagogie active, est organisé à l'attention des deux cents conseillers en aménagement du territoire et urbanisme.

Dans le cadre de sa politique de communication, la

3 *Ministre wallon de l'Aménagement du territoire de 2004 à 2009.*

CPDT a lancé une nouvelle revue intitulée Territoire(s) Wallon(s) dont l'ambition est d'ouvrir un débat scientifique et documenté et d'alimenter un espace public de réflexion sur le développement territorial wallon. Une autre revue en anglais est en préparation et aura pour objectif d'assurer une meilleure visibilité au niveau international des travaux de la CPDT et des actions et politiques menées en Région wallonne.

Tournons-nous vers l'avenir. Le développement territorial est, en Wallonie comme dans l'ensemble des Etats de l'Union européenne, face à des défis majeurs.

Comment concilier croissance économique, redistribution des richesses entre groupes sociaux et territoires qui composent la Région ? Comment exploiter les potentialités humaines et matérielles sans porter atteinte à l'homme ni détruire notre terre ? Comment assurer le bien-être de nos contemporains sans porter atteinte à leurs descendants ?

Aujourd'hui les territoires sont face à des enjeux contradictoires : ceux de la compétitivité et ceux de la coopération, tant au sein de la Région wallonne que d'autres régions. Si toutes les réponses à de tels défis sont au coeur d'une démarche qui se veut politique, celle-ci est aussi question de savoir, de connaître, de se connaître, de connaître les autres (la stratégie), de se situer dans le temps (la prospective).

La démarche de la CPDT, portée par le Gouvernement, est une pierre de cet édifice.

Le présent colloque a pour ambition non seulement de mesurer le chemin déjà parcouru, mais surtout celui qui s'ouvre devant nous, d'où son titre : « Dix ans de CPDT, la Wallonie dans dix ans ».

Les experts étrangers invités ont exposé ou exposeront leur vision prospective du développement territorial sur les enjeux et les stratégies résidentielles, économiques, patrimoniales et de mobilité.

Que leur regard éclairé nous permette, à travers leurs exposés et leur expérience acquise, de dégager de nouvelles pistes d'avenir. Pussions-nous ainsi baliser les grands défis territoriaux de la Wallonie pour les dix prochaines années.

A l'occasion du présent anniversaire, j'exprime le vœu que la réflexion au service de l'action reste l'adage de la CPDT, afin que perdure ce dynamisme réunissant chercheurs et acteurs, qu'ils soient conseillers en aménagement du territoire, fonctionnaires de la DGO4, ou décideurs politiques.

Bon anniversaire et longue vie à la CPDT !

Pratiques, projets et stratégies territoriales, bref état des savoirs

Territorial Practices, Projects and Strategies : Short Report on the Current Knowledge

T. Paquot¹

L'auteur choisit de s'adonner ici à un exercice particulièrement difficile qui consiste à brosser un tableau général non pas d'un paysage, non pas d'événements politiques, mais de notions qui méritent d'être ré-interrogées parce que nous vivons – c'est une banalité de le dire - des mutations excessivement profondes.

Le mot qu'il tente d'analyser traverse tout le colloque. C'est le mot territoire.

Chemin faisant, remettant en cause un certain nombre d'éléments qu'on considérait comme acquis, il dressera prudemment des éléments prospectifs pour voir effectivement ce qui est en train de changer de manière irréversible et nous oblige de la même manière à repenser à la fois le politique et la géographie – nous éviterons le mot territoire pour l'instant - de cette politique au XXIème siècle.

The author has chosen to devote himself here to a particularly difficult exercise, which consists of painting a general picture that is not a landscape, not a picture of political events, but one of concepts that are worthy of re-examination because we are experiencing - it's a bit banal to say so - excessively profound changes.

The word that he is trying to analyse permeates the entire colloquium. That word is territory.

Trailblazing, calling into question a number of elements that were regarded as acquired, he prudently draws up some prospective elements in order to see what is indeed irreversibly changing and similarly obliges us to reconsider both the politics and the geography - we will avoid the word territory for the moment - of this 21st- century policy.

Mot-clé : Territoire

Keyword : Territory

¹ *Philosophe, professeur des Universités, Institut d'Urbanisme de Paris*



Thierry Paquot — PHOTO F. DOR

Territoire

Le mot territoire apparaît dans la langue française au XIII^{ème} siècle mais son usage ne se généralise qu'au XVIII^{ème} siècle. Pierre Larousse, dans son inestimable Grand dictionnaire universel du XIX^{ème} siècle, dans le volume publié en 1875, écrit au mot territoire que ce terme vient du latin territorium : de terra qui signifie terre et qu'il s'agit, je le cite, d' « une étendue de pays qui ressortit à une autorité ou une juridiction quelconque ».

Plus d'un siècle après, Alain Rey, dans son précieux Dictionnaire historique de la langue française publié en 1992, confirme bien que le mot français vient du latin territorium : « étendue sur laquelle vit un groupe humain ». Il précise qu'en latin chrétien, territorium désigne un pays et via terra est proche de terroir. Les deux dictionnaristes associent à ce terme territorial, territorialité, extraterritorialité, territorialement. Seul Alain Rey peut faire état de déterritorialisé et de déterritorialisation, concepts vulgarisés et forgés par Gilles Deleuze et Félix Guattari dans leur ouvrage Mille plateaux publié en 1980, sur lequel je reviendrai tout à l'heure.

Daniel Nordman, un historien, apporte de judicieuses précisions aux définitions du Trésor de la langue française de Jean Nicot en 1606, où au mot territoire, il associe le mot terroir et ville, et au Furetière de 1690, qui associe le mot juridiction, préfigurant ainsi l'acception retenue par Pierre Larousse en lui attribuant trois caractéristiques. Un territoire est appropriable, il possède des limites et porte un nom - toponyme ou anthroponyme. Il résume ainsi sa conception : un territoire est donc un espace pensé, dominé, désigné. Il est un produit culturel au même titre qu'un paysage est une catégorie de la perception que l'homme choisit à l'intérieur d'ensembles encore indifférenciés. Là, le territoire voisine avec espace, terme encore plus polysémique. Le mot spatium n'est guère fréquent, comme vous le savez, dans la vulgate.

Juste deux mots sur le terme espace, qui n'est pas l'objet de mon exposé. Si vous lisez l'ensemble des traités d'architecture de Vitruve à Viollet-le-Duc, vous ne trouverez jamais le mot spatium, vous trouverez le mot locus. C'est-à-dire que les architectes et peut-être les ancêtres de ce qu'on appelle les aménageurs et les urbanistes, à ces époques-là (Vitruve, I^{er} s. de notre ère jusqu'à Viollet-le-Duc, XIX^{ème} s.), le mot important, c'est le mot lieu et non le mot espace.

Les historiens contemporains qui se sont penchés sur les historiens passés, et des figures majeures que sont Marc Bloch, André Deléage, Georges Duby, Robert Boutruche ou Charles Higounet, se sont aperçu que lorsque ces derniers parlaient de leur époque de prédilection, de leurs terrains, c'est-à-dire du VIII^{ème}, IX^{ème}, XI^{ème} siècle, ils utilisaient un vocabulaire du XX^{ème} siècle, et par conséquent, n'utilisaient pas les mots de l'époque qu'ils étudiaient, c'est-à-dire la tenure, les champs, la paroisse, le finage, la parcelle, la manse etc.

A ce propos, et c'est juste une parenthèse, il est excessivement difficile de reconstituer le passé avec les notions et le vocabulaire du passé. On est toujours en train de fabriquer de l'anachronisme, on parle toujours d'une période révolue avec les mots d'aujourd'hui. Je me suis surpris faisant un cours de philosophie de la nature à mes étudiants à Paris XII évoquant Buffon et Linné en utilisant biotype, niche environnementale, écosystème... pour parler de quelque chose qu'eux ne pouvaient pas imaginer. On est toujours pris dans cette énorme difficulté, c'est pourquoi je suis si attentif – et c'est parfois laborieux – à suivre les mots à la trace dans leur histoire.

Géographie et territoire

Les historiens contemporains utilisent un vocabulaire contemporain pour rendre compte de quelque chose qui peut-être n'existe plus du tout et ne correspond pas vraiment à ces termes. Qu'en est-il des géographes ?

Fabrice Ripoll et Vincent Veschambre, qui étudient la notion de territoire chez les géographes, remarquent que Vidal de la Blache, le père de la géographie française (1845-1918), utilise fréquemment la notion de région, qui est privilégiée par tout le courant géographique français jusqu'aux années '70 où le mot région va être combattu et remplacé par le mot espace. A cette époque, trois revues s'emparent du terme : Espace et société qui est lancée en 1970, Espace géographique, qui est fondée en 1972 et Espace temps qui est créée en 1975. Avant de laisser la vedette à territoire, le mot qui nous préoccupe aujourd'hui, à partir des années '80, dans un sens qui n'est plus seulement « aménagiste », car longtemps ce terme en français était arrimé au mot aménagement (aménagement du territoire), surtout après la création de la DATAR (Délégation à l'Aménagement du Territoire) en 1963. Les géographes qui assurent le triomphe du mot territoire sont :

- Joël Bonnemaison, Voyage autour du territoire, en 1980,
- Jean-Paul Ferrier, Le territoire de la vie quotidienne et le référentiel habitant, en 1982,
- Antoine Bailly et Jean-Paul Ferrier, Savoir lire le territoire, en 1984,
- Claude Raffestin, Ecogenèse territoriale et territorialité, en 1986,
- Marcel Roncayolo, La ville et ses territoires, en 1990,
- Roger Brunet, Les territoires dans les turbulences, en 1992,
- Bernard Debarbieux, Le lieu, le territoire et trois figures de rhétorique, en 1995,
- etc.

Jusqu'à aujourd'hui, la littérature est hyper abondante, voire redondante, autour de cette notion de territoire.

Dans le Dictionnaire de la géographie, de l'espace et des sociétés, que dirigent Jacques Lévy et Michel Lussault, il y a plusieurs définitions du mot territoire, parce que ces géographes ont eu l'intelligence d'y faire figurer le débat d'idée.

Pour Maryvonne Le Berre, dans l'Encyclopédie de géographie publiée en 1995, je la cite : « Le mot territoire possède donc à l'époque moderne un sens juridique très fort, auquel on peut associer les trois idées suivantes :

- celle de domination liée au pouvoir du prince attaché au centre du territoire,
- celle d'une ère dominée par son contrôle territorial,
- celle des limites matérielles par des frontières. »

Quatorze ans plus tard, cette définition a considérablement vieilli, on va le voir progressivement.

Au contact des sciences humaines et sociales, sa définition se déploie et l'auteur (Maryvonne Le Berre) écrit : « Le territoire peut être défini comme la portion de la surface terrestre appropriée par un groupe social pour assurer la reproduction et la satisfaction de ses besoins vitaux; c'est une entité spatiale, un lieu de vie du groupe indissociable de ce dernier. »

Aujourd'hui, les notions de groupe social et de besoins vitaux ont été définitivement abolies de notre vocabulaire.

Le territoire résulterait donc d'une action des humains et il n'est pas le sol, fruit d'un relief ou d'une donnée physico-climatique. Il devient l'enjeu de pouvoirs concurrents et divergents et trouve sa légitimité avec les représentations qu'il génère tant symboliques que patrimoniales et imaginaires, elles-mêmes nourries de la langue dominante parlée par les populations de ce territoire.

Le territoire n'existe que par notre présence

En un mot, la réalité géographique d'un territoire repose sur un fait total culturalo-géographique, inscrit dans une histoire spécifique. C'est déjà de ce qu'on trouve sous la plume d'un géographe qu'on lit peu, Eric Dardel, dans son livre Histoire, science du concret paru aux PUF en 1946. Six ans plus tard, il publiera L'homme et la terre, autre ouvrage magnifique. On voit dans ces deux livres une application de la pensée heideggérienne sur la conception du temps et sur la question de la géographie. Il invente tout simplement une géographie existentielle.

Dans le premier volume « Histoire, science du concret », il adhère à l'idée heideggérienne que le temps de l'être humain est toujours un temps « pour ». Celui-ci est présent sans passé, car le passé n'est pas. Il résulte toujours d'une construction, c'est un résultat mais pas une cause. Le passé n'est pas la cause. Nous ne résultons pas de ce qui nous précède, nous résultons de ce que nous faisons en présentifiant le temps. Et en même temps, nous ouvrons un futur. A côté de situations affectives qui asservissent et avilissent l'homme, observe Eric Dardel, l'homme, en lui barrant les voies du pouvoir-être authentique, crée des situations affectives libératrices. Il écrit : « Le sentir fondamental de l'affectivité contient toujours, à côté de son orientation essentielle vers le passé, une relation avec le futur : un comprendre. Toute situation affective est aussi compréhension, articulation d'un sens ». Cette compréhension consiste en une actualisation d'un temps événementiel, et là je cite à nouveau Eric Dardel, « qui s'accompagne toutes les fois d'une spatialisation ». Eric Dardel expliquerait que presque anthropologiquement, l'être humain, en donnant sens à ses actes, se spatialise, et se spatialisant, spatialise tout ce qui l'entoure. Nous ne sommes pas le fruit d'un territoire qui existerait, ou qui préexisterait en nous. Le territoire n'existe que par notre présence. Cela est important parce que ça casse totalement l'idée que le territoire aurait une identité. Je renvoie aux travaux de Marcel Roncayolo : parler de l'identité, c'est une fausse bonne idée. Parler de l'identité d'une ville, parler de l'identité d'un territoire n'a pas de sens.

Dans son second essai, celui sur La terre et l'homme, il précise sa pensée sur cette spatialisation des moments de chaque humain. Je le cite : « La situation d'un homme suppose un espace où il se meut, un ensemble de relations et d'échanges, des directions et des distances qui fixent, en quelque sorte, le lieu de son existence. L'homme s'installe donc dans un monde déjà là. » Pour le dire en termes heideggériens : il y a, il y a monde et j'arrive, et on est jeté - Heidegger le dit un peu fort, il dit que l'être humain est un être jeté pour la mort ; Augustin Berque rectifie le tir. Il dit que l'homme est jeté pour la vie afin de mourir. Le destin humain est accroché à cette situation de mortel.

Il y a. Il y a monde. Il y a quelque chose qui n'est pas encore du territoire, qui n'est pas encore du lieu. Il y a quelque chose qui permet, autorise et favorise vraisemblablement la spatialisation des activités des êtres humains.

Dans Zein und Zeit, Heidegger écrit : « Chaque monde découvre la spatialité de l'espace qui lui appartient ». Il faut savoir que chez Heidegger l'espace résulte toujours et ne préexiste pas, de la même manière que le territoire. Il dit que c'est parce qu'on ménage un lieu qu'on révèle en lui les espaces qu'il recèle. Le verbe ménager signifie, en français, prendre soin. Le ménager, c'est celui qui prend soin. Prendre soin des gens, des lieux et des choses. Et c'est cet agencement des gens, des lieux et des choses qu'on va pouvoir saisir dans la pensée magnifique d'Eric Dardel, qui sera reprise par la suite par d'autres gens dont Jean-Paul Ferrier dans un livre passionnant qui s'appelle Le contrat géographique ou l'habitation durable des territoires, publié en 1998, dont je vous lis une phrase : « Les liens entre les habitants et les lieux ne sont pas, en effet, du seul créer de la représentation : ils sont mobilisation d'affects profonds qui se projettent sur le monde. Ils sont émotions données par les lieux qui nous emprisent de force. Habiter est alors au sens le plus existentiel, pratiquer un art géographique qui est en œuvre et travaille : transformation du monde et transformation de soi, alchimie, dit Ferrier, mystérieuse qui lie le dehors et le dedans. »

Voilà un peu la manière dont la géographie de langue française s'intéresse à la question du territoire.

Ethologie et territoire

Qu'en est-il, en dehors de la géographie, d'une autre discipline, qui est un peu plus ancienne (au niveau universitaire) et qui va avoir un rôle considérable sur le sens de territoire ? C'est l'éthologie.

Le mot éthologie est inventé en 1849 par Isidore Geoffroy Saint-Hilaire. Le mot territoire va être repris et développé par tous les éthologues. Ethologie vient de *ethos* (coutumes, moeurs) et *logos* (connaissance). C'est donc la connaissance des moeurs des animaux. On va s'occuper des fourmis, des rats, des moineaux, des pigeons. Et on va avoir une pléiade d'auteurs dont Jacob von Uexküll (1864-1944), qui a écrit énormément d'ouvrages dont l'un est passionnant, qui s'appelle Mondes animaux et mondes humains, en 1934 ; puis un Néerlandais remarquable, Frederik Buytendijk, auteur de L'homme et l'animal. Essai de psychologie comparée ; Konrad Lorenz, prix Nobel de médecine en 1973, et Nikolaas Tinbergen. Tous ces auteurs vont analyser la notion de terri-

toire par rapport aux animaux. Ils vont s'apercevoir que certains animaux n'ont pas de territoire et que d'autres en ont, mais que tous ces animaux ont des territoires mouvants, mobiles. Le banc de poissons ou le vol des oiseaux migrants est un territoire qui se compresse ou se compacte au moment de l'approche d'un danger et au contraire, se déploie plus librement lorsque le danger est passé. Mais le banc de poisson circule : on n'est pas dans un territoire figé, donné une fois pour toute, qu'on pourrait marquer sur une carte. On est dans un territoire qui, évidemment, change au rythme de ces mouvements d'animaux, et pour les oiseaux, en particulier, au temps de la nidification. C'est lors de la nidification qu'on va délimiter plus particulièrement un territoire.

Je précise que ce sont les éthologues et les écologues qui vont inventer tous ces mots: individu, société, monde, environnement, habitat. Tous ces mots viennent de l'écologie et de l'éthologie et vont être introduits progressivement dans les sciences sociales et humaines, en particulier par un passeur extraordinaire, qui s'appelle Robert Park, qui avait lu en allemand le livre d'Eugène Warming sur l'écologie des plantes et qui va ensuite, dans son *Ecologie humaine*, qu'il élabore à Chicago à partir de 1915, utiliser des mots comme colonisation, assimilation, intégration, dissémination, qui sont des termes de l'éthologie et l'écologie.

Un psychanalyste, Félix Guattari, lit ces auteurs et en parle à son ami philosophe Gilles Deleuze. C'est pour cela que vous avez dans *Mille plateaux*, et plus précisément dans le chapitre XI intitulé *De la ritournelle*, la théorisation par ces deux philosophes de la notion de territoire à partir de leur compréhension du travail des éthologues.

Le territoire, affirment-ils, est en fait un acte qui affecte les milieux et les rythmes qui les territorialisent. Le territoire est le produit d'une territorialisation des milieux et des rythmes. Il revient aux mêmes de demander quand est-ce que les milieux et les rythmes se territorialisent ou quelle est la différence entre un animal sans territoire et un animal à territoire ? Précisément, poursuivent-ils, il y a territoire dès que les composantes du milieu cessent d'être directionnelles pour devenir dimensionnelles, quant elles cessent d'être fonctionnelles pour devenir expressives. Il y a territoire dès qu'il y a expressivité du rythme. C'est l'émergence de matière d'expression, qualité qui va devenir territoire.

Pour Deleuze et Guattari, ce qui fait territoire, c'est cette combinaison entre les milieux, qui sont variés, différents, changeants avec leurs rythmes, leurs cadences, etc. Vous avez un long développement dans leur livre sur la chronobiologie, en particulier à partir des travaux d'Alain Reinberg. Parce que, effectivement, on crée un territoire à son propre rythme. Et ce territoire respire au rythme de chaque habitant qui peut lui appartenir. C'est ce jeu-là qui est excessivement délicat !

Mille plateaux est un livre très important, en particulier parce que les auteurs y inventent la notion de rhizome qu'ils opposent à l'image méthodologique de l'arbre. Vous avez d'un côté l'arbre de la connaissance avec son tronc commun et ses branches successives qui se déploient plus ou moins, et ses racines évidemment. A cette image-là, excessivement normative, d'une certaine façon, et en même temps qui associe presque logiquement, qui donne de la raison là où il n'y en aurait pas dans les relations interdisciplinaires, eux inventent cette l'image métaphorique du rhizome, cette plante-racine qui prolifère dans tous les sens sans logique apparente. Cette idée, qui est très forte, est souvent reprise très de manière très banale. Le rhizome n'est pas quelque chose qui, sous le vocabulaire de Deleuze et Guattari, existe en tant que tel. Ce qui les intéresse, c'est l'approche méthodologique.

L'autre expression très difficile mais totalement banalisée quand elle est sortie du contexte de *Mille plateaux*, cet ouvrage qui n'est pas facile d'accès, c'est la notion de territorialisation et de déterritorialisation. Chez Deleuze et Guattari, c'est un processus, un couple, ça va ensemble. Dans la philosophie deleuzienne, les êtres vivants, les animaux, les plantes et les humains ne cessent jamais de territorialiser et déterritorialiser. C'est le même mode de fonctionnement intellectuel que la notion de liaison chez Simmel. Chez Simmel, l'être humain est l'être-frontière qui n'a pas de frontière, c'est-à-dire que c'est celui qui, sans cesse, relie et pour relire doit délier. C'est pareil pour territorialiser et déterritorialiser, ça va ensemble. Donc, quand on pensera le territoire de la Wallonie, il nous faudra penser la déterritorialisation de la Wallonie, en même temps : c'est là une difficulté théorique de taille.

Les sociologues

On trouve chez un sociologue passionnant, qui s'appelle Erving Goffman, dans *La mise en scène de la vie quotidienne* dont la traduction française date de 1973, un chapitre II, dans le volume II, qui s'intitule *Les territoires du moi*. L'auteur, après avoir rappelé que ce concept vient de l'éthologie, l'utilise en indiquant que, je le cite, « les territoires varient selon leur organisation ». Il veut dire qu'ils sont parfois fixes et bien délimités, parfois mobiles et aux frontières poreuses. Il reprend l'interprétation sociologique de Robert Sommer, qui publie en 1959 dans la revue *Sociométrie* un article crucial sur l'étude de l'espace personnel. Il invente cette notion d'espace personnel, qui sera reprise plus tard par Edward Hall.

Sommer et Goffman parlent d'« espace personnel » en s'intéressant aux marqueurs. Les marqueurs sont ce qui sépare réellement, et symboliquement parfois, deux territoires. Par exemple, l'accoudoir est un marqueur qui sépare deux territoires. Ce qui intéresse Goffman et, avant lui, Sommer et Edouard Hall, ce sont les écarts entre deux territoires personnalisés qui sont marqués par leurs propres cultures. Certains individus manifestent une plus grande phobie du contexte physique et de la chaleur corporelle que d'autres. Hall observe de grandes différences entre les humains tant en ce qui concerne l'activité de leurs sens que leurs orientations et la manière dont ils occupent ou non un territoire. Il en déduit que chacun fait une expérience particulière du territoire et affirme que les individus habitent des mondes sensoriels différents. Edouard Hall regrette que les aménageurs, les urbanistes et les architectes ne se pré-occupent jamais ou rarement de ces mondes sensoriels différents.

Les économistes

Les économistes en langue française, François Perroux et son élève Boudeville vont parler surtout d'espace économique, de pôle de croissance et de ville-région plutôt que de territorialité.

Les juristes

Les juristes, quant à eux, s'intéressent depuis très peu

de temps à la notion de territoire. Ils s'y intéressaient historiquement avec la notion de juridiction. Mais la remise en cause de la notion de territoire est assez récente. Je vous renvoie à un solide article d'Alain Supiot, paru dans la revue *Esprit* en novembre 2008, qui s'interroge sur un ordre juridique spatial, libéré de tout ancrage territorial, qui s'oppose à un droit lié à une société et à sa délimitation géographique. Celle-ci induit à la fois à l'identité et la nationalité des personnes qui en sont issues. Il précise que l'emprise de l'homme sur la terre prend en droit moderne deux formes distinctes, mais complémentaires : la souveraineté et la propriété. Il remarque que le libre choix de son statut est aujourd'hui en plein essor et que les entreprises sont de plus en plus nombreuses à se délocaliser pour se soustraire à des droits contraignants, à leurs yeux du moins. Elles optent pour des pavillons de complaisance qui permettent de traiter les droits nationaux comme des produits en compétition sur un marché international des normes.

Tout à coup, on veut échapper à un droit imposé par un territoire et on veut introduire dans ce territoire non pas le droit élaboré au cours de l'Histoire dans ce territoire, mais le droit du territoire d'origine de l'entreprise qui vient de s'y installer. En France, une entreprise polonaise s'est installée au Havre et payait des ouvriers polonais au salaire polonais avec les règles du droit du travail polonais. Cela a fait débat : ont-ils droit à cette extra-territorialité à l'intérieur d'un territoire qui n'était pas le leur ? On voit les enjeux, ils sont, à l'échelle de la globalisation, totalement décisifs : si le territoire historique, national, perd de plus en plus de son sens, alors que c'est ce territoire-là qui légitime un droit qui s'y déploie, cela remet en cause l'idée d'un droit partagé par l'ensemble d'une communauté sur un même sol.

Les philosophes

Je publie en mai prochain un ouvrage collectif que j'ai dirigé, *Le territoire des philosophes au XXème siècle*, qui étudie la notion de territoire ou son absence, sous la plume de William James, de Bergson, de de Certeau, de Derrida, de Foucault, etc. On prend vingt et un grands penseurs du XXème siècle et on questionne leur œuvre, on y entre par la dimension territoriale, spatiale, parfois même urbaine. On s'aperçoit qu'il y a des penseurs, des philosophes qui sont atopiques, pour qui la localisation topographique, le lieu ou le territoire n'a pas d'import-

tance : je pense à Jean-Luc Nancy par exemple. Par contre, d'autres comme Bachelard vont, au contraire, sans cesse, inscrire le destin humain dans une territorialité particulière. Je donnerai quelques exemples de philosophes.

Je commencerai par celle qui est la plus populaire aujourd'hui, la plus souvent citée, Hannah Arendt. Elle explique que la politique n'est pas du tout consubstantielle à l'être humain. Il peut y avoir une humanité sans politique. La politique prend naissance dans l'espace que les hommes ménagent entre eux. C'est donc la notion d'espacement qui est importante. Il faut qu'il y ait un espacement entre deux personnes pour que le débat puisse se dérouler. Chez les Grecs, le débat public s'effectuait dans l'Agora, du verbe *ageiren*, s'assembler. L'Agora n'est pas une place. Les architectes vont délimiter une place qu'ils appellent agora, mais l'Agora n'est pas un lieu physique, géographique, ce n'est pas le Forum des Romains. Parce que, chez les Grecs, comme Benveniste nous l'a bien fait comprendre, à la différence des Romains, il y a d'abord la polis et ensuite la politès (c'est-à-dire la citoyenneté). Dans le cas romain, c'est le système inverse, il y a d'abord la citadinité et ensuite il y a la ville. Ce n'est pas la même organisation politique et donc, ce n'est pas non plus la même organisation spatiale. La polis grecque est d'abord et avant tout un territoire politique avant d'être un territoire géographique. Hannah Arendt nous rappelle que la politique, c'est la préoccupation du bien commun. C'est l'en-commun qui prédomine. Le mot commun, contrairement à l'usage banal, n'est pas ce qu'on partage, ce qu'on met en commun. Le commun, philosophiquement dans son étymologie latine, signifie ce qui engage les uns vis-à-vis des autres. L'en-commun dont parle Hannah Arendt n'est pas ce qu'on partage, c'est ce qui nous responsabilise les uns eu égard aux autres.

Pour Bachelard, tout être est un rêveur d'espace. Tout être humain territorialise. Pourquoi ? Pour mémoriser. On voit bien le rapport entre le temps et l'espace. Parce que l'espace, chez Bachelard (il le dit magnifiquement bien dans *La poétique de l'espace* qu'il publie en 1957) « tient du temps comprimé », je cite de mémoire, « il sert à ça ». La maison natale, c'est là où vous êtes nés, bien sûr, mais elle représente aussi un pays bien particulier, l'enfance. C'est l'enfance votre territoire premier, c'est l'enfance votre pays de référence, et c'est pour cela que nous en avons la nostalgie. On n'a pas la nostalgie du

moment où l'on était enfant, on a la nostalgie de cette situation devenue impossible à revivre, cette impossibilité de redevenir enfant. Et donc, pour Bachelard, on inscrit toujours le destin des humains dans des lieux perceptibles. On ne peut pas rêver hors lieux.

Pour Deleuze et Guattari, dont je parlais tout à l'heure, le territoire se fabrique en permanence par rapport au pouvoir. C'est-à-dire que, pour eux, c'est toujours un jeu entre les villes et l'Etat, une sorte de concurrence entre les deux : qui contrôle la machine de guerre ? Celui qui contrôle la machine de guerre contrôle tous les réseaux de circulation, c'est-à-dire tous les réseaux d'échange.

Quelques décennies plus tard, une économiste et sociologue américaine, Saskia Sassen, va renouer avec cette idée de la ville globale, dit-elle, et non pas mondiale - elle explique pourquoi dans ses textes. La ville globale se dénationalise. La ville globale sort de sa complicité exclusive avec l'Etat-Nation dans lequel elle se trouve. Nous assistons aujourd'hui à un phénomène impressionnant de transformation des Etats-Nations et en même temps nous avons des villes globales. Dans son premier ouvrage publié en 1991, qui s'appelait *La ville globale*, elle en dénombrait trois : New York, Londres et Tokyo. À présent, il y en aurait une quarantaine, selon elle. Ce sont des villes qui sont effectivement dans des Etats-Nations - l'Amérique, le Japon, le Brésil, l'Inde - et qui en même temps sont dénationalisées. C'est un point important, évidemment : nous sommes dans ce processus excessivement compliqué à comprendre. Deleuze et Guattari avaient entrevu cet aspect.

Pour Heidegger, contrairement à ce qu'on a trop souvent mal compris chez lui, c'est la parole qui offre un territoire à l'Être. Albert Henri a écrit ce très beau livre sur *L'histoire des mots Wallons et Wallonie*, en 1965. On voit bien là effectivement que c'est par la parole, c'est par le fait de nommer qu'on peut offrir à l'Être ce qui sera ses repères, c'est-à-dire précisément un territoire. Et lorsqu'Heidegger écrit à Jean Beaufret, qui lui demande comment traduire *Dasein* (« être là »), il lui dit qu'il traduirait *Dasein* par « être le là ». « Être le là », c'est précisément cette spatialisation de la condition possible de l'Être d'être séparé de l'étant. Nous avons, dans la philosophie heideggérienne, des étants, c'est-à-dire cette bouteille, cette table, mon voisin, chacun d'entre vous, ce micro. Chaque étant a une essence, c'est-à-

dire une qualité plus spécifique : la microïté du micro, la boutellité de la bouteille. Mais l'être qui a un être particulier, c'est l'être humain. Il a un être-là, un Dasein comme le dit Heidegger, quelque chose qui est spatialisable, mais spatialisable à la fois dans du territoire et à la fois dans du temps. Et ce qui fait la jonction des deux, ce qui favorise la possibilité de saisir à la fois le temps et l'espace dans la pensée heideggérienne, c'est le langage. La langue est l'habitat de l'être. C'est pour cela qu' Heidegger cite autant de poètes dans toute son œuvre, parce que les poètes sont ceux qui prennent le risque de la langue. C'est un risque que d'inventer des néologismes, d'inventer des termes, de discuter mot à mot le sens de ce qui nous porte à exister. Et donc habiter, chez Heidegger, c'est d'être présent au monde et à autrui. Etre-présent-au-monde-et-à-autrui, presque en un seul mot. Il n'y a pas le mot territoire ici, mais il se trouve juste en-dessous.

Urbanisme

Dans les trois cent vingt-deux citations sur l'urbanisme que rassemblent Robert Auzelle, Jean Gohier et Pierre Vetter en 1964, il n'y a pas d'entrée à territoire. Dans le Dictionnaire de Merlin et Choay, au mot territoire, il est écrit : « Voir aménagement du ». Le mot territoire n'est pas défini en temps que tel, il est défini par rapport à aménagement du territoire. Il est associé à aménagement rural, aménagement touristique, etc...

Je voulais mettre un peu d'insistance sur quatre auteurs, qui nous éclairent sur la notion de territoire.

Paul Virilio publie en 1976 *L'insécurité du territoire*. Chez Paul Virilio, ce n'est pas la fin de l'Histoire qui est à craindre, c'est la fin de la géographie qu'il annonce depuis longtemps et dont il constate dorénavant la disparition. Dans son exposition *Terre natale*, il montre que l'être humain est pris dans de tels incroyables jeux de flux et prisonnier totalement de la vitesse qu'il y a une négation de l'espace et que seul le temps devient notre référence première. Le territoire est donc quelque chose qui n'est plus terrestre, charnel, physique, qu'on peut arpenter, mesurer, délimiter. Le titre *L'insécurité du territoire*, pas seulement militaire, montre aussi que le territoire est quelque chose qui, en lui-même, est attaqué de tous les côtés parce que, à sa manière, il gêne.

Un autre auteur, le Suisse André Corboz, écrit *Le territoire* comme palimpseste. Il explique que les êtres humains ne cessent de réécrire sur le même sol de nouvelles histoires. Ces nouvelles histoires grattent ce qui précède. On n'est donc pas du tout dans l'obsession de maintenir vivant un territoire, on est dans une sorte de remplacement, de substitution d'un territoire par un autre, sans nécessairement beaucoup de précaution ou de sympathie patrimoniale pour le territoire qu'on est en train d'effacer.

Le territoire est un acte d'amour entre une culture et une nature

Le troisième auteur est Alberto Magnaghi. Son *Projet local* (paru en 2000 et traduit en français en 2003 chez Mardaga) est un ouvrage particulièrement riche parce que, à la différence de Virilio et de Corboz, Magnaghi continue certes à réfléchir sur cette notion de territorialité mais surtout tente de traduire en actions politiques ce qui résulte de son analyse de la Toscane, qu'il connaît bien, et en particulier de Florence où il réside. Pour lui, le territoire est un acte d'amour entre une culture et une nature. C'est-à-dire qu'il faut qu'il y ait une culture, et cette culture rencontre, comme dans une rencontre amoureuse, une nature et réciproquement. Il y a donc quelque chose qui échappe à la raison, qui relève de l'affectif, qui relève de ce quelque chose qu'on n'arrive jamais à définir qui est de dire pourquoi je suis bien ou je ne suis pas bien là. Magnaghi dit que si on sent qu'on est bien là, c'est là qu'il faut faire quelque chose précisément, organiser une *ecopolis*, c'est-à-dire essayer d'inventer une organisation territoriale soutenable. Il introduit une notion absente chez Virilio et Corboz, celle de la préoccupation environnementale. Pour lui, l'*ecopolis* qu'il envisage est une *biorégion*. Il reprend le thème de *biorégion* à Patrick Geddes et à Lewis Mumford.

Les aménageurs

Les praticiens, tous ceux qui se sont préoccupés de la notion de territoire en tant qu'aménageurs et en tant qu'urbanistes, disposent de notions qui leur permettent de définir la notion de territoire. Ces notions techniques sont la zone, la parcelle, l'îlot, le quartier, le paysage, la grande échelle et le grand territoire.

Il y a Bernard Huet et Christian Devillers, et il y a surtout l'apport des Italiens. Ce sont les Italiens, dans l'école historiciste italienne d'architecture ou de typomorphologie, qui dans les années 59 à 64 vont, sur Padoue et sur Venise, expérimenter ces différentes notions que j'ai déjà notées. Ils vont aussi créer la notion de tissu urbain, au sens textile du mot tissu, alors qu'en France, il existait un autre courant de pensée, marqué par Jean-Gaston Bardet. La notion de tissu urbain, qui venait de la médecine et de l'anatomie, n'évoquait pas du tout la même organisation, la même métaphore du tissu textile. Cela permettait de distinguer ce qui allait vers l'idéal-type et l'archétype.

Un praticien américain très important, Melvin Webber, qui officie à San Francisco, publie en 1964 un article *The Urban Place and the Nonplace Urban Realm*, traduit par Françoise Choay par *L'urbain sans lieu ni bornes*. Quelle est l'intuition fondamentale de ce texte de 1964, qui complète d'autres articles publiés dès 1958 ? Il y a cinquante ans, Melvin Webber expliquait que le téléphone et l'automobile transformaient totalement notre rapport à la géographie et à la répartition territoriale de nos activités, et par conséquent modifiaient notre manière d'occuper les territoires et, ensuite, de les transformer ou de les aménager. D'une certaine façon, c'est l'un des premiers à dire que la ville se dilue dans le territoire, et qu'on n'a plus besoin de la forte concentration puisque, par l'automobile et le téléphone, on peut être rapidement à un lieu de rendez-vous ou bien sans se déplacer, on peut être en contact relationnel avec des collègues, avec des fournisseurs, et donc pratiquer sa profession à distance. A la question qui lui a été posée en 1964 « Pourquoi y a-t-il encore des villes (Los Angeles, San Francisco...) ? », il répond que parce qu'à cette époque, le coût d'interconnexion diminuait avec la densité. Mais dès cette époque, il oppose à la notion de densité urbaine la notion d'intensité urbaine, qui pour lui est beaucoup plus intéressante. La densité, on sait ce que sait, c'est le nombre d'objets ou d'habitants sur une surface donnée. L'intensité urbaine, c'est la puissance de l'information à un endroit. Cela va de pair avec la mobilité. Une société, qui est la plus mobile possible, est une société qui favorise l'intensité urbaine et qui produit, du coup, de nouvelles formes d'exclusion qu'on ne connaissait pas : l'exclusion de celui qui ne bénéficie pas du pouvoir de se brancher à ces différents réseaux et, du coup, est « scotché » à un territoire.

Pour terminer, j'insisterai sur quelques notions qui me semblent très importantes.

La première est la notion de **décalage**. Je pense que toutes les sociétés ne s'uniformisent pas, du moins au même rythme et de la même manière, comme on nous le fait entendre. On dit que : « C'est la faute de la globalisation », « Tout est pareil partout » etc. J'ai toujours de vieux principes grecs en tête : « Ce qui est semblable n'est pas identique, et ce qui existe ne procède pas de ce qui précède ». Avec ces deux notions, j'entre dans une théorie du décalage, que je développe dans plusieurs de mes livres, pour montrer qu'il y a ce décalage incroyable, à la fois de temporalité, de perception et de vécu. Je pense que la trilogie lefebvrine d'espace vécu, d'espace conçu et d'espace perçu, aujourd'hui ne colle plus. Il faut la mettre au pluriel, et il faut chahuter en permanence ces notions-là. Chacun d'entre nous s'en sort, finalement, même si plusieurs représentations lui viennent à l'esprit au même moment ou s'il a plusieurs manières de percevoir les territoires de son quotidien urbain.

Le décalage, c'est donc tout simplement le fait qu'on ne peut dire que toutes les sociétés sont homogènes et que toutes les populations vivent et ressentent de la même manière des transformations qui affectent la société dans laquelle elles se trouvent. L'être humain est un être situationnel ; c'est aussi un être relationnel. Ce relationnel et ce situationnel s'accompagnent, s'accomplissent, se déploient dans des temporalités différentes. Cette importance essentielle-là, c'est celle de la temporalité qui provoque donc des décalages. Des décalages qu'on trouve y compris entre le récit de quelque chose et la manière dont on comprend ce récit.

Il y a du décalage y compris dans des valeurs qu'on croit universelles, comme le temps, le travail, le loisir, le cadre de vie, le sentiment de sécurité ou d'insécurité, le dynamisme économique, le futur... Toutes ces notions, il nous faut les appréhender à partir d'une théorie du décalage, du décalage temporel et culturel, d'une culture à une autre.

La deuxième idée que je voulais développer est celle de l'être humain urbain **en cours**. Méthodologiquement, il faut penser le décalage en permanence et d'un point de vue existentiel, il faut voir que nous sommes tous en cours.

Cela s'explique en trois points. Primo, les processus ne sont pas achevés et l'on ignore le temps qu'il reste à courir. Secundo, il est prématuré d'envisager que leurs évolutions correspondent aux intentions de départ. Et tertio, les effets locaux sont plus incertains que ne le laisse entendre l'action qui, elle, est lancée généralement, globalement.

Dans cette idée d'en cours, les notions de réversibilité, de réorientation, de modification sont chevillées. On n'est plus dans une logique du genre « je décide ceci », « un plan à trois ans, à six ans ». On est là dans des jeux de temporalités qui, sans cesse, interfèrent les uns avec les autres et modifient fondamentalement les processus.

La séparation que j'observe partout, des deux éléments consécutifs de l'idéal de la ville, c'est la séparation entre la civitas et l'urbs. Ce qui me permet d'écrire dans mes derniers livres que nous produisons de la non-ville, mais plus de la ville. Même si ça peut avoir la forme, le pastiche d'une ville, ce n'est plus de la ville, c'est de la non-ville. Je l'explique dans Ghetto de riches qui vient de paraître ou dans La folie des hauteurs, qui n'est pas seulement contre les tours, mais se veut une réflexion plus générale sur la non-ville. Donc, il y a bien là quelque chose qui est crucial, décisif, qu'on mesure mal, qui est cette séparation douloureuse entre la civitas, c'est-à-dire le sentiment de citoyenneté, d'appartenir à une communauté, une collectivité, et la délimitation territoriale de celle-ci, sa forme urbaine, l'urbs. D'autre part, on assiste à la montée en puissance d'une catégorie paradoxale et passagère par essence, qui est le touriste. Deux milliards de touristes en 2015, sur huit milliards d'habitants : c'est considérable. Le touriste va toujours chercher la même perception territoriale. Il va dans l'espace d'autrui sans sa présence. Le voyage touristique organisé, c'est ce que Marc Augé appelle le « non-lieu », c'est-à-dire aller dans l'espace d'autrui sans sa présence. Il en va de même pour la télévision, qui va dans l'espace d'autrui sans sa présence. Cette non-présence renforce l'idée de séparation entre civitas et urbs. Cela nous fait inventer des patrimoines qui sont des patrimoines pour touristes, à destination des touristes et non pas à destination des gens qui feraient corps avec ce patrimoine. On n'est plus dans la vision

du patrimoine à la Gustavo Giovannoni, qui invente la notion de patrimoine urbain en 1913, le patrimoine urbain vivant. On est dans quelque chose qui dorénavant a visée de marketing, a visée d'image, etc.

L'effacement progressif du **corps** est très connu. David Lebreton l'explique très bien. Mais cela peut aller dans cinquante mille choses. Par exemple, d'un certain côté, le corps est de plus en plus désincarné : il n'est plus la mesure de nos ménagements. L'aménagement urbain ou le ménagement urbain ne repose plus sur cette idée fondamentale qu'Alberti avait si bien pointée, celle de la proportionnalité. De plus en plus, j'essaie de me bagarrer sur ce terrain en disant qu'il vaut mieux parler de proportion, de proportionnalité que d'échelle. C'est pour moi beaucoup plus parlant et beaucoup plus intéressant et ça renvoie à la défense de l'humanité des humains, malgré eux parfois, c'est-à-dire à cette idée fondamentale de la juste mesure : celle du pas, celle des quatre sens.

Pour la **vitesse** absolue, je voulais développer cette idée de l'ubiquité et de l'instantanéité, qu'il y a encore quinze ans, de grands penseurs croyaient impossibles. Et aujourd'hui, on est totalement, chacun d'entre nous, dans cette situation d'ubiquité et d'instantanéité, ce qui a des répercussions sur notre chronobiologie (que j'ai étudié dans L'art de la sieste). Il y a là cette espèce de démesure, de temps hyper-rapide par rapport à notre propre capacité chronobiologique de les amortir. Et ça va avec évidemment de pair avec les horaires qui se transforment considérablement, le temps planétaire, le temps mondial, le temps globalisé, le 24 heures sur 24. Cela va aussi de pair avec la transformation du travail. Nous avons dorénavant des phénomènes qui apparaissent pour nous comme étant locaux mais qui sont en fait le résultat de processus globaux. Les solutions à ces phénomènes ne peuvent pas être locales. C'est là que l'on est un peu perdu : le chômage, la criminalité, la drogue, l'insécurité, les émeutes urbaines, etc., se déroulent et s'expriment là (dans le 93^e), mais ce qui a nourri ces événements vient d'ailleurs. Et la solution n'est pas seulement dans la réorganisation du 93.

Le **glocal** est en un mot une opposition entre l'espace

réel de chacun d'entre nous, notre territoire réel, et le territoire numérique. Je vous renvoie au dernier livre de Saskia Sassen, qui vient de sortir chez Gallimard, qui s'appelle La globalisation, une sociologie où elle essaie de montrer que dorénavant, il y a une dimension numérique qui l'emporte sur la dimension d'action réelle, physique, en un lieu. Donc la manifestation d'un mécontentement, l'alternative à une décision d'Etat, passe par ce territoire numérique qui est un territoire irréalisé, ce qui n'est facile à appréhender.

Je voudrais conclure par une question ironique : « Et Dieu, dans tout ça ? ». C'est pareil. Dieu est totalement déterritorialisé. Un livre iconoclaste d'Olivier Roy, La sainte ignorance, qui vient de paraître au Seuil, montre que dorénavant la religion est à la carte et que les trois religions monothéistes en particulier sont dissociées du lieu de leur culture. C'est-à-dire que ceux qui se convertissent ou qui adhèrent à l'une de ces trois religions monothéistes ne se préoccupent pas du tout ni dans leur langue, ni dans leur culture de ce qui les a fait naître.

Je terminerai en citant Kierkegaard, un philosophe danois, qui nous dit que : « C'est le difficile qui est le chemin ». C'est qui nous attend.

Les dynamiques résidentielles comme facteur de développement territorial

Dix ans de recherches CPDT sur l'habitat et le logement

Residential Dynamics as a Factor of Territorial Development

Ten Years of CPDT Research on Habitat and Housing

Y. Hanin¹

Cette communication propose de parcourir les travaux de la CPDT en matière d'habiter et d'en dresser le bilan. Après s'être interrogé sur un mode d'habiter spécifiquement wallon et ses raisons historiques, l'auteur passe en revue les recherches les plus marquantes qui ont porté sur le coût de la désurbanisation, l'évolution du mode d'habiter, la stratégie résidentielle de certaines communes ou sur les nouveaux territoires supra-communaux. D'autres recherches, plus récentes, ont porté sur les impacts des défis énergétiques et de mobilité sur l'habiter. Enfin, l'auteur pointe de nouvelles pratiques, comme le déclin de la sacro-sainte maison unifamiliale au profit de l'appartement, et y voit des balises pour le futur de la recherche sur les modes d'habiter.

This communication proposes to browse through the CPDT's work in terms of habitation and to assess it. After wondering about a specifically Walloon habitation mode and its historical reasons, the author reviews the most noteworthy research programmes into the cost of de-urbanisation, the habitation mode trend, the residential strategy of certain communes or the new supra-communal territories. Other research programmes, more recent, have focused on the impacts of energy and mobility challenges on habitation. Lastly, the author points to new practices, such as the decline of the sacrosanct one-family house in favour of the flat, and sees therein signposts for future research on habitation modes.

Mots-clés : Habitat, logement, territoire, supra-communalité, désurbanisation, périurbain, mobilité, GES

Keywords : Habitat, housing, territory, supra-communality, de-urbanisation, peri-urban, mobility, GHG (= Green-house Gas)

¹ Sociologue et urbaniste, Yves Hanin est professeur d'urbanisme et d'aménagement du territoire à l'Université catholique de Louvain et directeur du CREAT. Yves.hanin@uclouvain.be



Yves Hanin — PHOTO F. DOR

Avant d'en dresser le bilan, il faut souligner que les travaux de la CPDT se sont toujours basés sur une définition large de l'habiter, au sens d'une réponse au désir et au besoin d'avoir une demeure. Demeurer se traduit donc dans un rapport à l'espace mais aussi au temps. En d'autres mots, l'habiter est un rapport d'appropriation de l'espace pour en faire son projet de territoire.

Cette définition non limitée à la question du logement peut être mise en relation avec les quatre dimensions de l'habiter telles que présentées par M. Heidegger².

La première dimension de l'habiter peut être résumée dans le fait de faire son petit coin, faire son nid, être sur terre, marquer son territoire. C'est le point de départ. Il se traduit de manière parfois très explicite comme la pose d'une clôture ou la fermeture d'une porte quand on est un individu ou, plus collectivement, à travers la question des frontières des communes ou des pays. Être reconnu comme étant de quelque part est donc

l'élément de base de l'habiter et corollairement apparaît celui qui n'est pas d'ici : l'étranger, au sens celui qui est de passage.

La deuxième dimension, c'est qu'être sur terre répond aussi à des exigences d'organisation et de structuration pour être bien dans son habiter en relation avec les sens de l'homme. Ces exigences se traduisent par des règles tantôt culturelles tantôt objectives. Les architectes recourent à ces règles et formalisent le projet d'habiter dans des plans pour l'habiter domestique. La notion de domestique renvoie précisément à la maîtrise des codes de l'organisation de l'habiter. A l'échelle collective, l'être bien est davantage compris comme la relation à la ville et à la nature à la fois dans les services et les aménités urbaines que dans la maîtrise et le respect de la nature. L'urbaniste, l'aménageur mais aussi l'agronome peuvent contribuer à habiter les grands espaces que sont nos territoires collectifs.

La troisième dimension correspond à l'être soi qui implique des décalages, des personnalisations de l'habiter. Chacun d'entre nous va ainsi marquer de son empreinte son logement par la décoration, l'ameublement, le choix de sa boîte aux lettres... Dans l'habiter culturel, il convient de se montrer et la maison est révélatrice de soi-même. Au niveau collectif, en tant que Belges, nous avons deux passions : notre maison et notre voiture. Ces deux facteurs qui personnalisent l'habiter « belge », caractérisé donc par la maison individuelle et la mobilité quotidienne, remontent à l'entre-deux-guerres avec les tramways et les cités jardins. De nos jours, ce sont les salons de la maison comme Batibouw et le Salon de l'auto qui sont l'expression la plus visible de cet « habiter belge ». Notre manière collective d'habiter renvoie naturellement à notre organisation culturelle qui implique un dilemme sur l'être bien de plus en plus écartelé entre la maison individuelle et les contraintes de mobilité, car nous avons dispersé notre habiter entre de multiples lieux. C'est ainsi qu'aujourd'hui, pour notre habiter, nous avons le choix entre différents lieux de vie et que nous sommes partagés entre le lieu de ressourcement qu'est le chez soi, les lieux de délasserment que sont les espaces de loisirs, le lieu de travail...

2 Martin Heidegger, *Etre et Temps*, Gallimard, 1986.

Enfin la quatrième dimension vise à inscrire l'habiter dans l'être dans le temps. A l'échelle quotidienne, c'est l'entretien de l'habiter mais à moyen terme, c'est la nécessité d'adapter son habitat à l'évolution des désirs et des besoins. De la sorte, nous réinventons notre habiter et nous retrouvons le projet territorial. C'est vrai qu'on reconstruit en permanence, mais il reste des traces. C'est à la fois le patrimoine qu'on veut léguer, ce sont les lieux qu'on a produits. Peut-on être fier du territoire que l'on va léguer, ces espaces qui seront un peu le terroir sur lequel les prochaines générations prendront leurs marques, pourront-elles s'y sentir bien ?

Cette introduction démontre combien l'habiter étudié par la CPDT articule des projets individuels, familiaux, de groupes, voire collectifs, et de territoires communs. Elle démontre aussi l'idée fondamentale que le territoire est un projet qui s'inscrit dans le temps en fonction des avantages et des contraintes des espaces mais aussi des moyens et des références culturelles. Comprendre les pratiques et les modes d'habiter la Wallonie, tant hier qu'aujourd'hui, et tenter de cerner les orientations pour demain, tels sont les objectifs de la recherche.

L'état des recherches

Comme on le sait, la CPDT est née dans la foulée du SDER. Cela implique une série d'éléments contextuels relativement importants. D'une part, la Wallonie était soumise à un phénomène d'étalement urbain, qui n'est pas si récent que cela et qui est lié à ce besoin qu'ont les Belges de vouloir disposer chacun d'une maison. Réduire l'étalement était donc un défi du SDER. Un autre défi, c'est de doter le territoire d'une meilleure structure. Etre mieux sur terre parce qu'on peut facilement lire l'espace, se repérer, et que, finalement, tout n'est pas banalisé. Un dernier objectif du SDER, en matière d'habiter, c'est qu'on ne peut pas habiter sans se mouvoir. On se penchera sur le type de mobilité qui est promu à travers le SDER.

La Wallonie c'est, en gros, sept grands types d'occupation : c'est un territoire majoritairement agricole, ensuite viennent les terrains boisés et terrains naturels, ensuite seulement les infrastructures (premier type d'occupation urbanisée : plus de 5% du territoire), puis la résidence (5% du territoire occupé par des maisons et des immeubles), et enfin, les autres types d'urbanisation :

les terrains commerciaux et de loisirs, les terrains industriels et tous les services collectifs.

Les terres agricoles sont grignotées chaque année: 50 000 hectares de terres agricoles ont disparu entre 1980 et 2000 et ce, plus tellement au profit des bois, mais surtout en faveur des infrastructures, du résidentiel (+ 30 000 hectares), mais aussi des terres vaines et vagues. Les terrains commerciaux, les terrains industriels et les terrains d'équipements collectifs ont légèrement augmenté. La croissance des terrains résidentiels est à mettre en relation avec la croissance du nombre de résidents. Or, on constate que ces terrains progressent en moyenne de 1 500 hectares par an pour une augmentation de population d'environ 8 500 personnes. En conséquence, on remarque que le Wallon moyen occupait 180 m² en 1985 alors qu'aujourd'hui, le même individu occupe 250 m². Ce qui signifie une progression de 70 m² rien que pour le logement. Il conviendrait d'y ajouter les autres superficies de l'habiter comme les lieux de commerces, de loisirs, de travail et même de déplacements.



Qu'est-ce qui motive notre culture de l'habiter ?

D'abord, notre fameuse « brique dans le ventre » : nous l'avons ingérée depuis très longtemps. Car, comme je l'ai indiqué précédemment, notre pratique d'habiter est marquée par les jardins ouvriers, le crédit d'épargne (le livret d'épargne) et l'existence d'un réseau de chemin de fer et de tramway relativement dense, puis la promotion de l'automobile. Cette dispersion n'est donc pas nouvelle. Si la voiture – mais aussi le vélo - a permis, dès le tournant du XIXème et au XXème siècle, cette autonomie dans le territoire, la mobilité n'a cessé de se développer et elle prend d'autres formes aujourd'hui grâce à l'internet et au téléphone portable. Ce développement est tel que nous sommes pratiquement arrivés à l'ubiquité : nous sommes connectables partout et notre adresse n'est plus celle de nos lieux de l'habiter. Mais est-ce pour autant que nous sommes partout chez nous ?

Le coût de la désurbanisation

Le premier défi de la CPDT fut de quantifier le coût de ce mode d'habiter. Marie-Laurence De Keersmaecker et Jean-Marie Halleux ont essayé de chiffrer les coûts de l'urbanisation dispersée. Dans le même temps, une autre équipe, avec Erika Lepers et Pierre Neri, a essayé d'utiliser toutes les bases de données disponibles pour voir comment progressait cette urbanisation à travers l'espace. Est-elle encore active sous la logique radio-

concentrique ou renvoie-t-elle à des développements plus complexes ? Aujourd'hui, les conseillers en aménagement du territoire ont la possibilité de suivre, année après année, cette dispersion de l'habitat au niveau de leur commune.

Le coût de ce type de structuration du territoire a été étudié d'un point de vue économique mais aussi environnemental, sur les paysages. La dispersion induit une augmentation de la longueur des réseaux dont d'abord les réseaux routiers. Lorsque l'on urbanise le long des voiries existantes, on effectue naturellement des économies en surface mais les coûts des impétrants se révèlent bien vite, puis ceux liés à la distribution du courrier ou la collecte des déchets, voire même à l'insécurité routière, lorsque l'on bâtit le long des routes qui traditionnellement liaisonnaient deux villages. La résidence s'est emparée de l'ensemble du territoire. On a pu chiffrer ces coûts externes, supportés par la collectivité. L'égouttage est sans doute un des plus grands symptômes de ce phénomène. Je donne toujours aussi l'exemple de la Poste, parce que c'est un élément qu'on comprend bien. C'est vrai que traditionnellement le prix de la distribution du courrier était globalisé dans le tarif postal grâce au service universel et public mais aujourd'hui, on demande aux facteurs d'être plus performants, d'aller plus vite pour diminuer les coûts de distribution. Le facteur qui travaille en ville a une rentabilité de 1 200 boîtes aux lettres par matinée, tandis que celui qui travaille dans le périurbain n'en fait que 800. En quelque sorte, c'est le facteur lui-même qui va devoir assumer le déséquilibre qu'on a créé à travers notre dispersion de l'habitat, à moins que la libéralisation du système n'induisse le retour d'un paiement en fonction de la distance de distribution.

Concrètement, suite à ces études et aux leçons qui en ont été tirées, le CWATUP prévoit dans certains cas, notamment dans le cadre des rapports urbanistique et environnemental, d'estimer les coûts de la désurbanisation. Reste naturellement que pour être totalement complète, ce genre d'étude devrait estimer les gains de la dispersion notamment en matière de droit au logement car l'étalement permet des prix limités de l'offre en terrain. Elle devrait également estimer les coûts de la congestion et de la surdensité urbaine. On arriverait ainsi à relativiser le débat entre ville diffuse et ville compacte et à dégager des formes et des densités d'urbanisation plus soutenables.



Evolution démographique, évolution du mode d'habiter

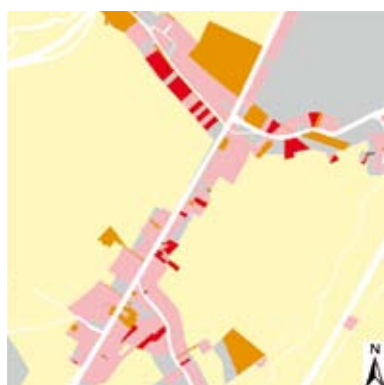
Le deuxième grand dossier des études de l'habiter de la CPDT vise à répondre à cette question : si la désurbanisation coûte, que faut-il faire ? Nous avons d'abord identifié et cartographié ce qui était disponible au plan d'affectation des sols. Il reste 67 000 hectares à urbaniser au plan de secteur toutefois ces hectares bien que juridiquement constructibles ne sont pas nécessairement à valoriser. A l'inverse, d'autres hectares, comme ceux situés en ZACC, pourraient être utilisés parce qu'ils répondent mieux aux critères de durabilité. Ils permettraient un habiter plus soutenable.

En marge de ce premier constat des disponibilités et

du choix de meilleures localisations des zones à bâtir, il convenait de s'interroger sur l'évolution des besoins d'habiter. Les études sur l'évolution de la structure des populations et des ménages du Professeur Poullain démontrent qu'à l'horizon 2015, il faudra produire plus de 120 000 nouveaux logements de petite taille car les ménages vont se réduire suite au vieillissement de la population et à la multiplication des divorces. Pour répondre à cette tendance, la production de logement doit concerner les agglomérations et les petites villes. Ainsi, dans cinq à dix ans, deux tiers des Wallons vivront dans des ménages de deux personnes. Dès lors, Olivier Dubois (qui travaille maintenant à l'Union des Villes et Communes de Wallonie) a conclu qu'il fallait modifier la stratégie d'offre résidentielle : il faut passer de l'offre foncière, c'est-à-dire des terrains nus à prix faible, à une offre immobilière soutenue.



Mais dans le même temps, une autre étude s'est interrogée sur cette possibilité du retour en ville et de la promotion immobilière. Bien qu'elle réponde au besoin de petits logements accessibles pour des ménages à revenus modestes ou ne pouvant disposer d'une voiture vu leur âge, pouvons-nous croire que la ville est attractive pour autant ? En d'autres mots, la ville redeviendrait-elle habitable ? Comment sortir du cercle vicieux de la dégradation des quartiers ? Peut-on entrer dans un cercle vertueux, qui serait un cercle de revalorisation ? A partir des cas pratiques, on observe que les éléments qui avaient fait la richesse d'un lieu - par exemple une rivière, le chemin de fer, qui avaient permis le dévelop-



Tubize. L'urbanisation le long des voiries existantes (en ruban) induit des coûts externes (égouttage, distribution du courrier, collecte des déchets) à charge de la collectivité — SOURCE : CPDT-ETW



pement d'une entreprise, ces mêmes ingrédients, qui perdurent dans le temps, pourraient servir aujourd'hui à renouveler le territoire et offrir du résidentiel : c'est le cas pour Court-Saint-Etienne. Néanmoins, cela n'est pas gratuit, il y a là aussi une forme de surcoût par rapport au fait d'aller habiter dans les champs. Mais un surcoût de l'ordre de 30%, qui est pris en considération d'entrée de jeu, contrairement aux coûts de la désurbanisation. Il y a des difficultés par rapport aux montages de projets, difficultés à la fois techniques (démolitions), foncières (plusieurs propriétaires), environnementales (pollutions des sols), patrimoniales (éléments naturels ou bâtis à préserver) juridiques (servitude, protection, plan d'affectation) et sociales (attachement des riverains). Les résultats de ces études ont sans doute inspiré le Gouvernement puisqu'il a initié récemment le remembrement urbain comme nouvel outil de mise en œuvre des projets de renouveau urbain ou lorsqu'il a pris des mesures pour renforcer l'aide à la construction de logements sur les sites d'activités à rénover.

Habiter durable

Un autre volet des études CPDT sur l'habiter concerne les défis énergétiques et climatiques. Rappelons, outre l'industrie et l'agriculture intensive, deux sources importantes dans la production de CO₂ : le résidentiel (12%) et le transport (15%). Que peut-on faire pour réduire cette production de CO₂ ?

D'abord identifier les quartiers existants bien localisés

par rapport à l'accessibilité alternative à la voiture. Jean-Marc Lambotte a produit une série de cartes permettant de les localiser. Dans ces quartiers, on dispose souvent d'un bâti mitoyen, ce qui permet d'atteindre une densité minimale pour assurer la desserte en transport en commun. Toutefois, il convient d'y renforcer la densité tout en mettant en œuvre des opérations de requalification des quartiers et de rénovation des logements existants avec une priorité sur les travaux d'isolation. Ensuite, il s'agit d'identifier des sites potentiellement urbanisables bénéficiant d'une desserte en transport en commun pour y développer des quartiers et des logements fai-



blement consommateurs d'énergie.

Ce défi n'est pas que climatologique ou énergétique, il vise aussi à retrouver un mode d'habiter plus en phase avec la nature. Pendant cinquante ans, nous avons essayé de combattre les règles naturelles : on a relevé les berges et construit en zone inondable, on a construit sur des sites karstiques, etc. Mais aujourd'hui, le plan d'affectation des sols pourrait être corrigé afin d'en retirer toute une série de zones sous contraintes. Globalement, 18 000 hectares pourraient être concernés. Ils pourront à terme être échangés et servir de compensation planologique à des terrains actuellement non urbanisables mais mieux localisés.

Habiter, ce n'est pas que se loger ou fréquenter un lieu, c'est aussi se déplacer et pratiquer d'autres lieux comme ceux du travail ou des loisirs.

La multiplication des lieux de vie et leur dispersion induit un éclatement des territoires vécus. On constate qu'il y a de plus en plus de Wallons qui travaillent à l'extérieur de leur commune, et c'est encore plus vrai si on parle du territoire régional. De plus en plus de Wallons sont, en fait, des travailleurs transfrontaliers, transrégionaux. Les bassins de vie s'élargissent et ont tendance à se désynchroniser des territoires institutionnels. La recomposition des territoires a déjà été évoquée dans le cadre du SDER lorsqu'il mentionnait la nécessité de faire émerger des aires métropolitaines, des projets de pays et d'agglomération.

Territoire(s), identité(s), stratégie(s)

A partir du moment où les espaces bâtis ne sont pas seulement étalés mais que les territoires sont de plus en plus éclatés, quelle est la composante de base de l'habiter ? Christian Vandermotten a établi un atlas qui permet de reconsidérer les territoires. Parce qu'habiter, c'est habiter un territoire collectif. Quels sont les territoires collectifs de référence ? Quelles sont les identités territoriales ? Est-ce que les communautés de communes permettent de gérer ce type de territoires ? Aujourd'hui, nous sommes citoyens de notre commune de résidence. Or, nous passons souvent plus de temps dans la commune dans laquelle nous travaillons ou dans celle où nous pratiquons nos loisirs. Ce mode d'habiter implique que nous devenons de plus en plus des présentsiels. Laurent Davezies a contribué à orienter les réflexions sur l'impact de cet éclatement des lieux de vie et la distinction entre communes à dominante productive et celles à dominante résidentielle. Une recherche menée sous la houlette de Marie-Laurence de Keersmaecker a permis d'identifier les stratégies communales visant à attirer les habitants plutôt que les industries ou les services. Entre les communes productives et celles à dominante résidentielle, il y a une série de flux de personnes mais aussi d'échanges financiers. Sur la carte de la page suivante, les communes en orange et en vert peuvent être qualifiées de résidentielles en forte croissance. Elles développent quelques activités économiques, mais c'est principalement l'habitat qui prédomine. Sur cette même carte, on découvre également d'autres communes périurbaines mais qualifiées de dépendantes, c'est-à-dire que leur population n'est pas constituée de travailleurs qui ont une activité locale ou qui ramènent des revenus sur le territoire communal, mais plutôt de populations

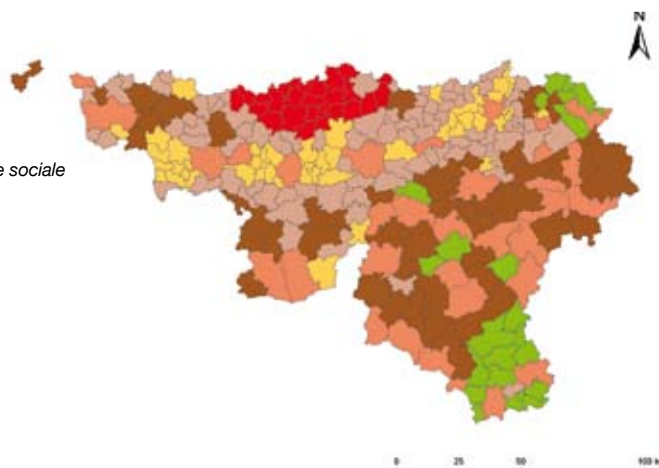
qui reçoivent une aide sociale (ce sont les communes qui sont en mauve). Près d'un tiers des communes wallonnes possèdent cette caractéristique. A côté de ces communes en mauve, on trouve de petites villes, des conurbations, à savoir des communes où la population est vieillissante et également dépendante des allocations. Puis, on trouve les communes qui sont productives. Ce sont les communes rurales, grâce à l'activité agricole et à la présence de petites entreprises. Et enfin, on trouve à la fois des communes, de petites villes et de grandes villes wallonnes qui elles, sont majoritairement productives, qui ont des services publics, etc, ce qui permet de diversifier leur dynamique territoriale.

En marge de ces stratégies ou de ces situations communales, l'éclatement des territoires interpelle la question des identités et des recompositions territoriales. L'atlas des aires de coopérations établi sous la direction de Christian Vandermotten montre ces évolutions et les recoupements entre les territoires vécus, associatifs, scolaires, d'emplois...

Mais une démarche complémentaire a été menée afin de promouvoir l'émergence d'un nouveau territoire de projet. Nous avons dès lors travaillé sur la Haute-Meuse. Cet espace a été choisi parce qu'il offre à la fois une unité morphologique forte, c'est un lieu marqué par des aménagements et des architectures spécifiques et qu'en outre, il fait l'objet de différentes stratégies de développement : tantôt résidentielle, tantôt industrielle ou encore environnementale. Ce travail n'a pas pu aboutir, il est encore en chantier, nous pourrions peut-être le reprendre un jour lorsque les acteurs se mobiliseront pour une démarche territoriale. Cette démarche n'est pas utopiste ou théorique puisqu'il existe ailleurs des initiatives de prospectives territoriales supra-communales. Ainsi notamment Prospect 15 pour l'arrondissement de Dinant qui réfléchit sur le nouveau type de territoire émergent. L'étude de la CPDT sur l'habiter de la Haute-Meuse pose les ingrédients : le patrimoine et les activités historiques, une manière d'habiter avec le fleuve, même lorsqu'il est inondé. Il y a de nouvelles manières qui se sont surimposées, puisque le territoire est dynamique : on observe aujourd'hui plusieurs types résidentiels autour de la Haute-Meuse. On a vu se multiplier, ces dernières années, une réappropriation du fleuve : on met les pieds dans l'eau, on met de plus en plus l'accent sur le tourisme fluvial. On assiste à une mise en scène des sites naturels, un peu comme en ville d'aujourd'hui,

Différenciation de la base économique

- 1) Résidentiels travailleurs hors de la commune
- 2) Résidentiels travailleurs hors de la commune et base sociale
- 3 Résidentiels pensionnés et base sociale
- 4 Production et base sociale
- 5 Production, base publique et tourisme
- 6



Auteur : CREAT - UCL / CRU - ULB, CPDT 2007

Méthode : Two step clustering

Sources : INS 1991, ONSS, INASTI, IWEPS, BNB, ONP (2001)

OWT 2002 et AP 2003 ; traitement CRU

avec les plans lumières. On observe de plus en plus une espèce de muséification liée à un processus de touristification des espaces. La Haute-Meuse, c'est aussi le transport fluvial. La navigation est une alternative à la route et c'est écologique. Dans la vallée, il y a une présence du chemin de fer avec la ligne des marchandises mais aussi des voyageurs. Il y a un débat dans la presse et au Parlement wallon au sujet de l'ancienne ligne de chemin de fer au-delà de Dinant et en direction de la France : faut-il ou non la remettre en service ? Faut-il en faire un Ravel ? Que faut-il privilégier : le loisir ou le déplacement, la structuration de l'hinterland namurois ? On a ainsi structuré tout cela et on a construit quatre scénarios que je ne détaille pas ici car ils sont repris dans un article publié dans Territoire(s) wallon(s)³.

Mutations

Quelles sont les perspectives en matière d'habiter ? Une série de mouvements et de mutations sont en cours.

La première évolution concerne à l'accroissement de la population wallonne (+ 580 000 habitants en 2050 selon le Bureau du Plan). Cette augmentation concernera principalement les villes en raison d'une forte natalité

et d'une dynamique migratoire positive. Cette tendance interpelle naturellement car elle impliquerait un regain des villes et ce après le déclin constaté durant tout le XXème siècle. Il faudra suivre le phénomène de près afin de cerner si l'augmentation est liée à pression de populations issues de nouvelles immigrations et/ou si elle implique un retour en ville de populations résidant dans le périurbain (jeunes ou personnes âgées). Il conviendra également d'estimer le potentiel de renouveau urbain en termes de production de logements adaptés (taille des ménages plus petite et donc besoin de petits logements, pression immobilière et augmentation des prix des logements, augmentation de la densité de logement dans les villes) dans ces villes pour des raisons de mobilité et de commodité (proximité des services et de l'emploi, autonomie plus importante par rapport à la voiture individuelle...).

La seconde évolution concerne le vieillissement important de la population, l'instabilité des familles et même l'instabilité en termes de lieux de travail. Historiquement on investissait dans une maison pour la vie à une certaine distance de son lieu de travail. La maison familiale était même pour certains un patrimoine à léguer à ses enfants. Face au vieillissement, au divorce et à l'incertitude sur les lieux de travail - car on ne fera plus toute

3 C. Derzelle, Y. Hanin, A. Sinzot et S. Xanthoulis (2007), *Recomposition des territoires de vallées : un schéma de développement pour la Haute-Meuse, Territoire(s) wallon(s) 1.*

sa carrière dans la même et unique entreprise - ne va-t-on pas être amené à changer de domicile plusieurs fois durant son existence ? A l'interrogation sur les choix de localisation s'ajoute à ce stade une redéfinition des notions de patrimoine, d'enracinement, voire même d'identité, ou des modalités de recomposition des pratiques d'habiter avec par exemple la co-location ou l'habitat collectif inter ou non générationnel.

Une troisième évolution concerne la question des frontières. Outre une redéfinition des espaces privés et collectifs évoquée à l'instant, l'interrogation porte sur le rôle de la maison par rapport aux autres lieux de vie. Avec le télé-travail, le home cinéma... le logement permet des activités historiques situées dans le champ du travail ou des loisirs hors maison. La maison n'est plus nécessairement le lieu du non-travail. La maison en elle-même éclate notamment lorsque l'on observe que les greniers ou les caves des maisons de nos parents et grands-parents se retrouvent désormais le long des routes nationales dans des centres de stockages. Bref le logement est aujourd'hui en voie de recomposition, mais cette dynamique n'est pas nouvelle puisqu'à chaque époque il a fallu gérer la tension entre les besoins et les pratiques de l'habiter et un parc de logements plus ou moins difficile à adapter.

C'est précisément sur ce dernier point qu'il convient de s'interroger : quelles sont les souplesses et la dynamique d'adaptation du parc ? Il est convenu de dire que l'essentiel du parc de logements est bâti et que la part de nouveaux logements sera marginale. Ne faut-il pas étudier ce postulat et peut-être envisager des scénarios d'un certain retour à la démolition-reconstruction voire à l'abandon de l'urbanisation de certaines affectations en zone d'habitat en site périurbain telles que prévues au plan de secteur ? La capacité de rénover les parcs pour répondre aux exigences énergétiques et à la taille des ménages n'a-t-elle pas ses limites en raison de surcoûts ? Ne faut-il pas entrevoir de nouveaux projets de quartier induisant plus de mixité fonctionnelle, notamment d'activités économiques ? Comment concevoir une densité plus importante, acceptable et valorisée ?

Des pistes pour l'avenir

Les travaux de la CPDT ont permis d'aller au-delà des

constats et des tendances en proposant des orientations pour l'urbanisation résidentielle.

La première piste fut celle visant à évaluer et ensuite promouvoir les projets émergents en matière d'habitat en Région wallonne. Les nouvelles formes d'urbanisation furent décrites tant en termes de densité, de mixité, d'intégration de la nature ou d'espaces publics conviviaux que de montage opérationnel. Les alternatives à la maison individuelle et la preuve que des formes originales mais intégrées pouvaient éclore dans les villes et les villages. Dès les années nonante, la dynamique était lancée sur ce qui est aujourd'hui communément appelé quartier durable.

Une seconde piste a consisté à s'interroger sur la localisation de ces nouveaux quartiers en lien notamment avec les défis imposés par Kyoto de réduction des gaz à effets de serre. Les enjeux autour des gares furent détaillés parce que ce sont des lieux d'intensité, d'activités et de flux offrant des alternatives à la voiture. L'étude a clairement mis en évidence qu'un quartier de gare n'est pas l'autre car l'intensité n'est pas similaire. La nécessité s'est rapidement fait jour de penser l'habiter en lien avec l'intensité de la mobilité de masse. Le plan d'affectation des sols n'a pas été élaboré en lien avec les transports en commun. Aujourd'hui, il faut constater qu'il y a de grandes disponibilités tant sous forme de friches que de terrains agricoles affectés en zone non urbanisable à proximité des gares. Avec les chercheurs de la CPDT, nous avons proposé des stratégies adaptées selon qu'il s'agisse de petites gares où le logement doit être prioritairement développé, de gares plus importantes où l'on accède principalement en voiture pour se rendre dans les villes mais qui sont également des gares d'arrivées pour les scolaires, ou de grandes gares avec la question de l'accès à la ville et la localisation d'équipements ou de bureaux à proximité.

Enfin, une nouvelle dynamique d'habiter est observée comme ailleurs à travers le regain des villes. Toutefois cette tendance exprime trois phénomènes. Le premier est lié à la poursuite de l'installation de familles immigrées. La seconde correspond à l'arrivée de familles de classe moyenne attirées par les rénovations urbaines et un marché immobilier plus accessible tout en étant proche des services. Une certaine gentrification serait à l'œuvre dans quelques quartiers de Liège ou de Namur voire même des villes moyennes comme Marche,



Soignies, Ath, Tournai, Huy... Dans ces mêmes villes, on observe également un fort développement des immeubles à appartements principalement destinés aux couples vieillissants qui quittent leur villa pour rejoindre des petits centres sécurisés, conviviaux et disposant de commodités facilement accessibles à pied.

Mais ce regain de l'habiter en ville s'accompagne d'une stabilisation voire d'un déclin de la banlieue, alors que les communes de troisième et quatrième couronnes sont les plus touchées par le vieillissement. Par contre, la grande périphérie continue à s'élargir. Elle connaît même une progression de la périurbanisation voire même la multiplication de territoires en phase de rurbanisation. La province de Namur et le Condroz sont les territoires les plus en voie de conquête. Par contre, il reste quelques communes qui depuis un certain nombre d'années sont en recul démographique. Ce sont notamment toutes les communes frontalières de l'Ardenne française.

Dans ces territoires urbains, périurbains et rurbains, l'une des dynamiques principales n'est pas tellement celle de la maison résidentielle (bien qu'on en produise encore 15 000 par an). La rénovation devient aujourd'hui plus importante que la production de maisons nouvelles. Mais ce qui est très important, et cela les conseillers en aménagement du territoire le savent, c'est la production d'appartements. Ce qui veut dire que sur 150 000 logements produits en dix ans, alors qu'il y a dix ans à peine les maisons représentaient 70% de l'offre, aujourd'hui elles ne représentent plus

de 55%. L'appartement constitue désormais 30 à 40% du bâti nouveau. Il y a donc une transformation du type de construction que l'on voit apparaître dans notre région. Ce qui implique aussi que la superficie moyenne des logements, qui était l'une des plus grandes d'Europe, est aujourd'hui en train de se réduire.

Cela pose une question pour l'avenir. Comment répondre à cette stimulation du marché ? Va-t-elle durer ? Peut-on imaginer un immeuble à appartements comme un ensemble résidentiel intéressant ? Cela pose les questions de l'intégration et plus globalement de la densité. Quelle densité les gens sont-ils prêts à accepter ? Faut-il encourager d'autres formes de promotion comme l'habitat intermédiaire avec des maisons au rez-de-chaussée et au premier étage, avec leur jardin privatif, puis des appartements aux étages supérieurs ? Ou encore des formes d'habitat tantôt individuel et tantôt collectif ?

Il faut sans doute orienter les travaux de la CPDT vers une meilleure connaissance des mutations des modes d'habiter et des pratiques de production des types de logements voire même de quartiers. Il y a là un défi : en effet, demain, verra-t-on encore majoritairement la promotion la maison individuelle ? A savoir : j'achète un terrain, je prends un architecte, je prends un entrepreneur et je construis la maison de mes rêves. Ou bien aurons-nous une montée en puissance d'un l'habitat plus lié aux phases de la vie et développé par des promoteurs d'habiter. En ce sens, ces promoteurs offriront des logements mais aussi des quartiers répondant aux besoins de certaines tranches de populations, avec des commerces ou des services de proximité, voire même des espaces verts collectifs... Bref, le processus d'habiter que nous connaissons depuis un siècle avec le soutien à l'accession à la propriété va-t-il perdurer avec la gestion des espaces collectifs par les collectivités ou va-t-on vers autre chose, vers d'autres formes de production ? C'est une question que l'on devra traiter dans les dix prochaines années.

Bibliographie

- DE KEERSMAECKER M.-L. (2007). *Compétitivité territoriale et attractivité résidentielle : désir d'habiter et projet de territoire*. Territoire(s) wallon(s) H.S., CPDT.
- DE KEERSMAECKER M.-L. (sous la dir.) (2005). *Protocole de Kyoto : Aménagement du territoire, mobilité et urbanisme*. Etudes et documents CPDT n°6. Ministère de la Région wallonne.
- DE KEERSMAECKER M.-L. ET AL. (2007). *Economie résidentielle et compétitivité des territoires*. Territoire(s) wallon(s) H.S., CPDT.
- DE KEERSMAECKER M.-L., BARTHE-BATSALLE H., BRÜCK L. ET AL. (2002). *Les coûts de la désurbanisation*. Etudes et documents CPDT n°1. Ministère de la Région wallonne.
- DECOSTER D.-P., GOVAERTS P. (sous la dir.) (2002). *La participation des citoyens à la vie communale : enjeux et pratiques*. Plaquette CPDT n° 3. Ministère de la Région wallonne.
- DERZELLE C., HANIN Y., SINZOT A. ET XANTHOULIS S. (2007). *Recomposition des territoires de vallées : un schéma de développement pour la Haute-Meuse*. Territoire(s) wallon(s) n° 1, CPDT.
- DUBOIS O. (sous la direction de) (2002). *Révisions des plans de secteur et mécanismes fonciers en Wallonie*. Etudes et documents CPDT n°2. Ministère de la Région wallonne
- GAIARDO L., GEORGES X., TIMMERMANS A., VANLOQUEREN T. (2003). *Réhabiliter et rénover l'espace bâti en Wallonie*. Plaquette CPDT n° 2. Ministère de la Région wallonne.
- GOVAERTS P., VANDERMOTTEN C. (sous la direction de) *Les communautés urbaines*. Plaquette CPDT n° 1. Ministère de la Région wallonne.
- HANIN Y. (sous la dir.)(2002). *De nouvelles formes d'urbanisation*. Dépliant CPDT.
- HANIN Y. (sous la dir.)(2009). *Le quartier de gare, un atout à valoriser*. Dépliant CPDT.
- LEPERS E., NERI P., BASTIN A., LAMBOTTE J.-M. (2009). *Vers un développement territorial durable. Critères pour la localisation optimale des nouvelles activités*. Note de recherche CPDT n° 7.
- VANDERMOTTEN C. (sous la dir.) (2002). *Repères pour une dynamique territoriale en Wallonie*. CPDT. Ministère de la Région wallonne.

Désir d'habiter et projet de territoire : évolutions et perspectives

Desire to Inhabit and the Territorial Project: Trends and Perspectives

A. Bourdin¹

On doit refuser toute vision simplificatrice de la désurbanisation, se méfier des pseudo-évidences (en matière d'émission de GES) et prendre la mesure de la complexité des modes de vie. Les choix de localisation résultent d'arbitrages liés au mode de vie de chaque famille. Les mobilités urbaines sont diverses, multiples, changeantes. Les services de transport ne répondent pas nécessairement à cette complexité. Pour ces motifs et d'autres, il arrive souvent que des raisons fortes justifient la localisation périurbaine.

D'autre part, l'habitat périurbain n'est pas nécessairement le lieu du gaspillage d'énergie et d'espace, de l'entre-soi et de l'absence de liens sociaux. Il existe une grande diversité de situations qu'il n'y a pas intérêt à confondre.

L'urbanisme doit donc éviter la stigmatisation globale de ce périurbain très divers, pour prendre en compte la complexité des situations urbaines et optimiser ce qui existe. Le but n'est pas de « recentraliser » les villes mais de passer de la nappe au réseau. Les nœuds de ces réseaux (par exemple les gares) gagneront en importance. Cela suppose une transformation des méthodes de l'urbanisme.

We should reject any oversimplification of de-urbanisation, be wary of pseudo-evidence (as regards GHG emissions) and take stock of the complexity of the lifestyles. Localization choices result from decisions relating to each family's lifestyle. Urban mobility is varied, multiple, and changing. Public transport does not necessarily meet this complexity. For these reasons and others, it often happens that there are strong reasons in favour of peri-urban localization.

The peri-urban habitat is not necessarily a place of energy and space wastage, introversion and a lack of social inter-connection. There is a great diversity of situations which should not to be confused. Town planning must therefore avoid overall stigmatization of this peri-urban diversity, in order to take account of the complexity of the urban situations and to optimise that which exists. The goal is not to "recentralise" the towns but to move from the water pump to the water mains. The nodes of these networks (stations, for example) will become increasingly important. This supposes a transformation of the town-planning methods.

Mots-clés : Désurbanisation, périurbain, mobilité, gaz à effet de serre, localisation des activités, habitat, réseaux, urbanisme

Keywords : De-urbanisation, peri-urban, mobility, greenhouse gas, activity localization, habitat, networks, town planning

¹ Alain Bourdin est sociologue et urbaniste. Professeur des universités, il dirige l'Institut Français d'Urbanisme. Il est co-directeur du laboratoire Lab'Urba (université de Paris- Est). Il a notamment écrit : *La question locale* (PUF 2000), *Un urbanisme des modes de vie* (avec A. Masbouni, Moniteur 2004), *La métropole des individus* (Aube 2005), *Les règles du jeu urbain* (avec M-P Lefeuve et P. Melé Descartes 2006), *Du bon usage de la ville* (Descartes 2009).

On a vu que la Wallonie constitue dans sa partie la plus peuplée un vaste conglomérat urbain, fortement touché par les phénomènes dits de « désurbanisation ». Aujourd'hui la question des déplacements se pose avec acuité, dans un marché de l'emploi aux frontières floues, alors que l'on peut craindre une relative pénurie foncière, que certaines collectivités ont encouragé des modalités d'urbanisation peu précautionneuses et que la mise à l'agenda des mesures de lutte contre les émissions de GES conduit à privilégier la ville dense.

Les urbanistes proposent un modèle de ville « durable » référé à Fribourg, BedZed ou Breda et l'on peut souhaiter appliquer à une région comme la Wallonie une politique très volontariste de concentration urbaine. Mais le débat n'est pas aussi limpide qu'il y paraît.

D'abord parce que certaines évidences nécessitent une révision critique. Dès que l'on parle de déplacements, les transports en commun apparaissent toujours comme la meilleure solution. Or, du simple point de vue des économies d'émission de GES, J-P. Orfeuillat², s'appuyant sur des chiffres largement disponibles (et qui ne concernent que les émissions dues aux déplacements), fait remarquer qu'une ligne de tramway accueillant 100 000 voyageurs par jour produit au maximum 3 000 Tonnes équivalent CO₂ d'économie par rapport au déplacement automobile par an. Ramener 50 000 logements de la périphérie vers le centre représente 75 000 T, à condition que cela n'entraîne pas de nouveaux déplacements (de loisir). Réduire de deux grammes de Co₂ au kilomètre (ce qui n'a pas d'impact sur les coûts de production) les émissions de deux millions de véhicules (la production annuelle française) économise 60 000 T. Cela ne signifie pas qu'il ne faut jamais construire de lignes de tramway, mais simplement que les choses ne sont pas si simples et que l'angélisme n'est pas de mise dans un débat aussi complexe que celui des économies d'énergie et du développement durable.

Ensuite parce que l'on fait parfois bon marché des modes de vie et des aspirations des habitants, quitte à s'en tenir à des clichés à la limite de la stigmatisation. C'est pourquoi il paraît nécessaire d'examiner les termes du débat sur la ville dense et la condamnation de l'habitat individuel.



« Dès que l'on parle de déplacements, les transports en commun apparaissent toujours comme la meilleure solution. Mais ce débat est-il si limpide qu'il n'y paraît ? »

PHOTO DIRCOM

2 Une approche laïque de la mobilité. Paris, Descartes, 2008.

Peut-on limiter les distances de déplacement ?

Les condamnations de l'urbanisation dispersée sont générales et anciennes, mais elles emploient des arguments différents par leur nature et leur portée. Examinons-les.

L'augmentation des distances de déplacement constitue une préoccupation forte que l'on a coutume d'associer à la dispersion de l'habitat. Cette dernière rend également nécessaire le recours au véhicule individuel et plus difficile l'installation et l'utilisation des transports en commun. La concentration de l'habitat permettrait de réduire les déplacements et de faciliter l'utilisation des transports en commun. De tels raisonnements reposent souvent sur deux télescopages : entre accessibilité et proximité, entre déplacements domicile - travail et organisation de l'ensemble des déplacements à l'échelle d'une famille.

La concentration de l'habitat favorise l'accès au travail par les transports en commun, si et si seulement les différents pôles d'emploi auxquels on peut raisonnablement avoir accès à partir de la zone d'habitat considérée sont bien desservis. Pour les individus en cause, cela relève d'un arbitrage complexe, dans lequel le coût fait contrainte et l'organisation générale de la vie familiale ainsi que les agréments et commodités liés au déplacement constituent les références majeures. Le fait qu'il y ait des emplois juste à côté de la zone d'habitat n'entraîne pas qu'ils soient occupés par ses habitants. En revanche l'équilibre entre le flux des entrants et celui des sortants peut aider à optimiser un service de transports en commun. En outre, on ne peut pas raisonner sur cette question sans prendre en compte le travail sur site – désormais très fréquent dans beaucoup d'entreprises de service – et les problèmes d'arbitrage posés par la localisation des doubles emplois dans un ménage. Dans nombre de cas, la résidence périurbaine constitue un choix rationnel pour régler la question de l'accès au lieu d'emploi. C'est pourquoi la localisation des zones d'emploi revêt la plus grande importance. La planification territoriale ne se penche pas assez sur cette question complexe et, au nom de la supposée impuissance de l'acteur public, on met bien peu de freins à la concurrence contreproductive entre collectivités locales. Dans ce domaine, diverses pistes restent à explorer, par exemple celle du télétravail. On y a vu naguère une



Périurbain: il faut raisonner la mobilité en termes d'offre de service, de commodité, de flexibilité des itinéraires.

révolution considérable et les choses ne se passent pas comme on les imaginait : la délocalisation de certaines activités immatérielles s'est beaucoup développée et le travail à domicile beaucoup moins. Mais on tire quelques leçons des expériences existantes, notamment l'intérêt que présente la création d'équipements spécifiques permettant le télétravail à proximité du domicile, donc en dehors de la vie familiale, exactement comme on dispose d'un « grenier » hors de chez soi, dans un équipement de stockage.

Par ailleurs on ne peut se contenter de raisonner en termes de localisation et d'infrastructures alors que les problèmes se posent en termes de services. Les services de mobilité doivent répondre à des critères de commodité dans un contexte de désynchronisation généralisée (ce qui limite l'engorgement, mais pose des problèmes d'horaires) et de très grande flexibilité des itinéraires. Les spécialistes du transport n'aiment pas le transport à la demande et toutes les formules flexibles centrées sur le service et sur les infrastructures (le co-voiturage bénéficie d'une image un peu moins négative). Ils n'ont pas beaucoup de peine à montrer que les dispositifs existants sont soit coûteux soit inefficaces et parfois les deux. Mais il n'en reste pas moins que le transport à la demande en tant que service peut jouer un rôle important, par exemple dans le rabattement sur des pôles d'échange, à condition que ceux-ci donnent accès à un réseau réellement fiable, permettant une multiplicité d'accès et à forte fréquence.

La fiabilité et l'agrément s'ajoutent à la commodité. On a tendance à considérer comme négligeable la question de l'agrément et c'est une lourde erreur, car celui-ci (souvent perçu en termes de plus ou moins grande fatigue – une catégorie centrale de l'expérience urbaine contemporaine) tient probablement une grande place dans nombre d'arbitrages. L'on ne dispose que de très peu d'enquêtes sérieuses permettant d'en préciser les termes.

Les services ne concernent pas que le déplacement lui-même. Ils portent également sur tout ce qui peut l'accompagner. La présence de services et de commerces

dans les gares constitue un élément d'attraction si elle contribue à faciliter la vie quotidienne. Le déplacement domicile - travail peut agréger diverses activités et les analyses fines du « retour au domicile³ » montrent quelle place il tient dans l'organisation de la vie familiale. Car la mobilité forme un ensemble à l'échelle d'un ménage. Les problèmes de déplacement ne se posent pas du tout dans les mêmes termes selon qu'il est question de



La présence de services et de commerces dans les gares constitue un élément d'attraction si elle contribue à faciliter la vie quotidienne. Bruxelles, la gare du Midi — PHOTO D.C.

s'approvisionner, d'accéder à des ressources éducatives (par exemple un établissement d'enseignement secondaire), culturelles, sociales, ou encore de pratiquer des loisirs ou de visiter sa famille ou ses amis. En même temps, tout cela forme un tout intégré, à l'échelle des individus et à celle des familles.

Rien de cela n'empêche de considérer l'action sur la localisation de l'habitat comme un levier permettant d'agir sur les déplacements. Mais il faut se défier des raisonnements étroitement déterministes (plus je concentre moins on se déplace ou plus on utilise les transports en commun) pour accepter la complexité du raisonnement. La concentration de l'habitat constitue une offre. Cette offre prend des significations différentes selon le contexte exact dans lequel elle s'inscrit (par rapport à

³ MASSOT M.H., AGUILERA A., CRAGUE G., DE CONINCK F., PROULHAC L., (2006), *Les mobilités liées au travail, Rapport final pour le PREDIT G01/ ADEME.*

l'accès aux zones d'emploi et à une diversité de ressources urbaines, aux services de mobilité et à ceux qui leur sont liés). Elle peut entraîner des comportements très différents selon les caractéristiques des individus et des ménages concernés. On dira que cela relève d'une diversité impossible à connaître et qu'on ne peut pas aller au-delà de ce que produisent par exemple les enquêtes « ménage » françaises. C'est faux. Les techniques actuelles d'enquête et d'analyse des données, si l'on veut bien sortir de l'obsession du géo-référencement et de ses technologies, permettent de réaliser des typologies très fines associant à la fois des types de situations urbaines (définies en termes d'accès aux ressources) et des types de comportements des ménages. De telles analyses permettraient d'élaborer des stratégies plus pertinentes en matière d'offre de localisation de l'habitat.

L'image fausse des périurbains égoïstes et gaspilleurs d'espace

Une autre série de critiques porte sur l'usage du sol et la forme urbaine. À force que l'on consomme sans retenue le sol rural, celui-ci finit par devenir rare, en particulier dans les zones périurbaines. Surtout, la manière dont il est utilisé dans nombre de lotissements pose problème. Cela concerne le coût des réseaux, la gestion des eaux de ruissellement ou encore le découpage des parcelles. On y ajoute la mise en cause de la consommation énergétique des maisons édifiées dans ce contexte qui, au-delà des conséquences des techniques utilisées lors de la construction, serait d'ordre structurel, l'urbanisme compact entraînant nécessairement de meilleures performances. Tempérons ce dernier point d'une remarque : ce n'est pas l'édifice qui consomme de l'énergie mais la famille, à travers son mode d'habiter ou d'autres pratiques. Un immeuble de haute qualité environnementale consomme beaucoup d'énergie lorsque ses habitants laissent les fenêtres ouvertes et si les habitants d'un pavillon restent dans leur jardin le week-end, alors que ceux des quartiers denses fuient la ville, cela doit entrer dans les calculs. Quoi qu'il en soit, la critique de l'usage du sol et de la forme urbaine dans certaines zones d'urbanisation lointaine est unanime, tout comme celle du « mitage », lorsque des constructions isolées et sans cohérence avec leur contexte enlaidissent les paysages ruraux et contribuent à sa désorganisation fonctionnelle. Mais ce qui se trouve condamné là, ce n'est pas tant



Les périurbains gaspilleurs d'espace : une idée à tempérer.
PHOTO D.C.

l'urbanisation lointaine qu'une manière d'aménager et de construire. Il existe nombre d'exemples – y compris à Louvain-la-Neuve – qui montrent que l'on peut construire des espaces pavillonnaires très aérés et cependant denses, bien insérés dans leur contexte et constituant une forme urbaine satisfaisante. En d'autres termes, cela relève moins de la planification territoriale que du projet, et du règlement d'urbanisme.

La troisième série de critiques concerne la vie sociale. On associe facilement l'habitat dispersé périphérique à l'égoïsme et au renfermement sur la famille, au refus de la mixité sociale, voire aux idées racistes. Dans le dictionnaire des idées reçues propres à notre milieu, les termes *gated communities*, *nimby* et *périurbain* renvoient presque aux mêmes définitions. Il s'agit toujours de mauvais citoyens qui se coupent du monde et sont tellement focalisés sur leurs intérêts particuliers qu'ils en refusent toute concession à l'intérêt général. Derrière

ces caricatures complaisamment véhiculées se cache une très grande diversité de situations, y compris certaines dans lesquelles le défenseur de l'intérêt général n'est pas celui qu'on croit. L'appellation Nimby rassemble de purs égoïstes, des habitants que l'on a trompés et qui se révoltent, à moins qu'on ne les ait traités avec suffisamment de maladresse pour qu'ils deviennent méfiants, ou encore des propriétaires à qui l'aménagement qu'ils combattent va effectivement faire perdre de l'argent. Les gated communities (sauf celles des très riches dans des lieux très recherchés) ne sont souvent que des résidences sécurisées très banales, dont les habitants ne fuient nullement le monde environnant. Quant au refus de la mixité sociale, il faudrait savoir exactement de quoi l'on parle. L'hostilité à l'égard des étrangers et le refus de toute solidarité avec les plus pauvres, phénomènes bien réels, se traduisent notamment par des comportements politiques. On en trouve des manifestations dans l'habitat ou dans des choix de non-fréquentation de certains espaces ou équipements. Mais cela affecte tout autant les zones denses que l'espace périphérique. Quant au fait d'habiter dans des quartiers socialement homogènes, ce comportement dure depuis bien longtemps et s'est renforcé avec l'invention de l'ascenseur, quand il n'y a plus eu de raisons de laisser les étages supérieurs aux pauvres. L'idée de mixité sociale telle qu'elle s'impose aujourd'hui semble résulter d'une contamination par l'image du marché parfaitement équilibré. On semble partir d'un idéal de répartition égale des citoyens sur le territoire eu égard à leur niveau de revenu et à leur profession, voire à leur religion, leur origine ethno-culturelle ou leur âge, les déformations de cette répartition appelant des mécanismes correctifs. C'est nier que les choses se font sur la durée, qu'il existe des pesanteurs sociologiques, des préférences, des choix électifs, des groupes d'appartenance (même s'ils s'affaiblissent) et de référence, et que l'on ne peut réduire la complexité des inscriptions territoriales au seul jeu de la concurrence pour les meilleures localisations, qui devrait être neutralisé pour favoriser l'égalité des chances.

Cela n'empêche pas que lorsque la population d'un lotissement passe les différentes étapes de la vie au même rythme et se trouve littéralement enfermée dans un quartier obsolète et qui perd de la valeur alors qu'elle

atteint la vieillesse, cela pose un problème. Mais celui-ci porte plutôt sur les parcours résidentiels et sur l'offre qui les structure (là encore le cas de Louvain-la-Neuve est plein d'intérêt), ou encore sur les vicissitudes économiques de l'accession à la propriété (qui ne ressemble pas toujours à l'image idéale qui s'attache à elle).

On incrimine également l'absence de liens sociaux qui prévaudrait dans ce type d'habitat. Les preuves empiriques manquent et ce que montrent les enquêtes ne va pas dans ce sens. Plus de précision dans l'analyse suppose que l'on distingue ceux qui sont venus habiter dans ces espaces lointains par contrainte, à la suite d'un arbitrage entre des contraintes ou par pur choix. Dans le premier cas, l'accès au logement (correspondant à la taille minimale que l'on souhaite et au prix que l'on peut payer) commande la localisation, quitte à ce que cela entraîne des difficultés dans la gestion du budget familial (coût des transports) ou dans l'organisation de la vie quotidienne, jusqu'à produire une rupture « à bas bruit » des liens sociaux. Cette population, souvent au seuil de la solvabilité, est la première à laquelle on devrait tenter de proposer autre chose, mais il ne faut pas oublier qu'elle n'a pas les moyens de se payer le quartier Vauban de Fribourg. Dans le second cas, on arbitre entre différentes contraintes, familiales, professionnelles, financières et le choix de ce type d'habitat apparaît comme le plus rationnel, le plus satisfaisant. Il arrive qu'un arbitrage mal fait entraîne des catastrophes, mais, dans la majorité des cas, rien ne prouve qu'il existe de meilleures solutions de substitution. Restent ceux qui choisissent ce type d'habitat a priori. Tous ne sont pas riches et parfois leur choix renvoie à des couches profondes de l'imaginaire ou de l'affectivité.

Pour eux, comme souvent pour ceux de la catégorie précédente et beaucoup plus rarement pour ceux de la première, ce mode d'habiter permet de réguler la vie familiale et de structurer un mode de vie de manière cohérente, souvent à partir de la gestion des déplacements. Il peut favoriser l'harmonie dans les relations entre les membres de la famille, l'organisation de relations conviviales avec les amis ou les voisins, les loisirs de proximité, le bricolage, bref, pour dire cela savamment, la construction d'une sécurité ontologique⁴.

4 Cette expression, empruntée au psychanalyste Erik Erikson, est utilisée par A. Giddens (1990) dans *The consequences of modernity*, Cambridge, Polity Press (*Les conséquences de la modernité*, trad. O. Meyer, Paris, l'Harmattan, 1994).

Ceux qui critiquent ce mode d'habiter feraient mieux d'analyser précisément les avantages qu'il présente et de se demander ce qu'il faut faire pour offrir ces mêmes avantages ou des substituts acceptables dans d'autres contextes.

La ville dense : une idée floue

Mais pour pousser plus loin la réflexion et lui donner une dimension plus prospective, il faut interroger également l'image de la ville dense et ce qu'on lui fait dire. En quoi la ville dense, qui apparaît comme la solution à toutes sortes de maux, peut-elle devenir un problème ?

On a beaucoup insisté sur l'importance de la proximité. La théorie économique l'a associée aux externalités. Mais ceci se relativise. La proximité se caractérise moins comme un contexte – la présence de nombreuses ressources facilement accessibles en termes de distance qui créent un milieu favorable – que comme une relation construite et qui dans un certain nombre de cas se trouve facilitée par la faible distance géographique. Cette dernière se définit d'ailleurs difficilement. Il existe plusieurs échelles de proximité, celle du voisinage traditionnel, celle de Silicon Valley (un vaste territoire inventé par ses acteurs) celle de l'espace TGV, celle de l'appartenance à un même réseau, éventuellement dispersé, etc. Ces diverses figures de la proximité s'identifient fort peu à la ville dense.

Il en va de même sur le plan sociologique. Rappelons que pour Touraine, cité par Sieverts⁵, la ville ne constitue plus une réalité sociologique et « l'environnement social et technique dans lequel nous vivons a détruit la ville en tant qu'institution politique ». Ceci doit nous éclairer sur les représentations actuellement associées au quartier. On présente souvent ce dernier comme une communauté de proximité et l'on cite des enquêtes qui montrent l'importance que certains habitants lui attachent. Mais il s'agit rarement d'un processus d'identification à une communauté territoriale (cela n'apparaît que dans le cas de situations très défensives) et plus souvent de questions de commodité : le quartier fonctionne comme un « centre de ressources » (selon l'expression de J.



L'urbanité : le spectacle, la rencontre, l'événement, la diversité, l'aléatoire, la possibilité de choisir... — PHOTO D.C.



...mais aussi l'inquiétude — PHOTO : M. BORTOLINI

Remy) en termes d'approvisionnement, de convivialité de surface et éventuellement d'information. D'autres centres de ressources, beaucoup plus éclatés, peuvent se substituer à celui-là et l'on n'a pas forcément besoin de la ville dense pour en trouver les agréments.

L'image de la ville dense tire plutôt sa force de fixer une attente sociale assez difficile à définir, celle de l'urbanité. Que cela relève d'un caractère anthropologique ou d'une conséquence du modèle de consommation dominant, nos contemporains recherchent le spectacle, l'événement, la diversité, la rencontre, l'aléatoire, la possibilité de choisir. Cette dernière prend une force particulière, que n'offre pas l'internet, quand elle s'inscrit dans

⁵ SIEVERTS (Th.), *Entre-ville. Une lecture de la Zwischenstadt*, éditions Parenthèses, Marseille, 2004 [2001], traduit de l'Allemand par Jean-Marc Deluze et Joël Vincent.

des postures physiques. Tout cela peut se rassembler dans une définition de l'urbanité. Les mêmes caractères entraînent également l'inquiétude. La ville de l'aléatoire et de la rencontre expose aux risques et à l'insécurité. Le spectacle s'oppose à la tranquillité, l'événement à la routine sécurisante.

La ville dense oscille entre l'exigence d'ouverture qui correspond à la demande d'urbanité et la dimension répressive qui découle de l'imprévisibilité et des risques liés à l'urbanité. De ce fait, elle se présente avant tout comme un espace ressource, un lieu d'intensité et de spectacle, ce qui ne correspond pas aux attentes de l'habiter. On dira qu'elle fait l'objet d'une demande très forte sur le marché du logement, mais les demandeurs

présentent la même diversité de situation que les urbains lointains. Certains font ce choix par contrainte (pas financière, mais liée à leur activité, à leur organisation familiale, à leur dépendance vis-à-vis de telle ressource de la ville dense). D'autres, nombreux, y voient le meilleur arbitrage possible entre plusieurs contraintes, notamment liées aux déplacements. Une dernière catégorie fait ce choix a priori, parce qu'elle recherche l'ostentation, un mode de vie qu'on ne trouve pas ailleurs (quartiers gays ou quartiers d'artistes), qu'elle veut devenir acteur du spectacle urbain. Le terme de gentrificateurs ne devrait s'appliquer qu'à cette catégorie, d'ailleurs pas si nombreuse.

On voit ainsi à quoi sert la ville dense, et à quoi elle ne sert pas : lieu de l'intensité sociale, elle ne répond guère à ce que l'on attend d'un espace résidentiel. Jean Remy dirait qu'elle permet de « penser ville » mais pas de « penser maison ».



Certains ont fait le choix de la ville par recherche d'ostentation, d'un mode de vie qu'on ne trouve pas ailleurs, pour devenir acteur du spectacle urbain : les gentrificateurs.

PHOTO D.C.



L'idée de ville dense appelle un ensemble d'images qui associent les références aux centres historiques, aux grandes constructions compactes qui traversent les utopies architecturales et que l'on retrouve plus modestes dans les nouveaux éco-quartiers, avec la concurrence bien réelle (du moins jusqu'à la crise) pour produire des tours toujours plus spectaculaires.

PHOTO : SYLVIE ROUCHE

Mais ce raisonnement ne tient que parce qu'il se réfère à une définition implicite de la ville dense : celle qui correspond au centre historique et aux lieux de centralité, celle qui s'exprime également à travers certains projets d'architecture, par exemple les méga-tours à haute qualité environnementale. Est-ce cela la ville dense ? Soixante-quinze logements à l'hectare (au lieu de dix ou vingt-cinq), n'est-ce pas une forme de ville dense, qui peut se développer dans un espace purement résidentiel et aéré ? Ou bien, plutôt que de densité de la population ou des constructions, veut-on parler de la concentration des fonctions dans des pôles ou encore de l'historicité des villes anciennes ? L'idée de ville dense appelle un ensemble d'images qui associent les références aux centres historiques, aux grandes constructions compactes qui traversent les utopies architecturales et que l'on retrouve plus modestes dans les nouveaux écoquartiers, avec la concurrence bien réelle (du moins jusqu'à la crise) pour produire des tours toujours plus spectaculaires (du Gherkin à la tour de Dubaï). Un fantôme de la ville dense court dans les milieux spécialisés et fait de cette dernière un problème parce que l'effet de halo qu'il entraîne empêche de formuler correctement un ensemble de faits ou de questions.

Prendre en compte les réalités telles qu'elles sont

Retournons-nous vers quelques faits particulièrement têtus et qui marqueront l'univers urbain des années à venir.

D'abord en ce qui concerne la demande sociale. Rien ne permet de penser que le processus d'individualisation et de différenciation des modes de vie va s'arrêter ou se ralentir. Nous vivons dans des sociétés d'individus. Les groupes d'appartenance perdent leur importance. Ils ne cessent pas d'exister mais, alors qu'ils structuraient des liens forts et définissaient des programmes de comportement et des valeurs de référence, ils offrent des liens faibles, sans cesse retravaillés par les choix électifs des individus et ne fournissent plus que des suggestions pour un programme de vie. Les groupes de référence peuvent prendre une place importante dans l'orientation des individus, mais en restant totalement virtuels ou délocalisés, on en change facilement et les relations que l'on entretient avec eux peuvent relever du pur imaginaire. Bref, le processus de référence à un groupe

releve du seul individu, même lorsqu'il passe par des relations directes. Il contribue à ouvrir l'espace des possibles ce que fait également l'offre de la consommation et des réseaux. Tout cela alimente une forte demande de nouveauté et de diversification des expériences qui se réalise pour une part dans la mobilité. Et l'on ne doit pas oublier que si le recueil d'une information reste un processus purement cognitif, l'expérience revêt une dimension corporelle qu'Internet ne pourra jamais fournir. Les technologies de réalité mixte ou augmentée posent à cet égard de nouveaux problèmes que la recherche s'efforce d'élucider.

Cela se traduit par une demande croissante de diversité des ambiances, c'est-à-dire de compositions de sen-



L'opposition entre le spectacle de la ville dense et la sécurité ontologique du lieu de résidence se traduit en termes d'ambiances.

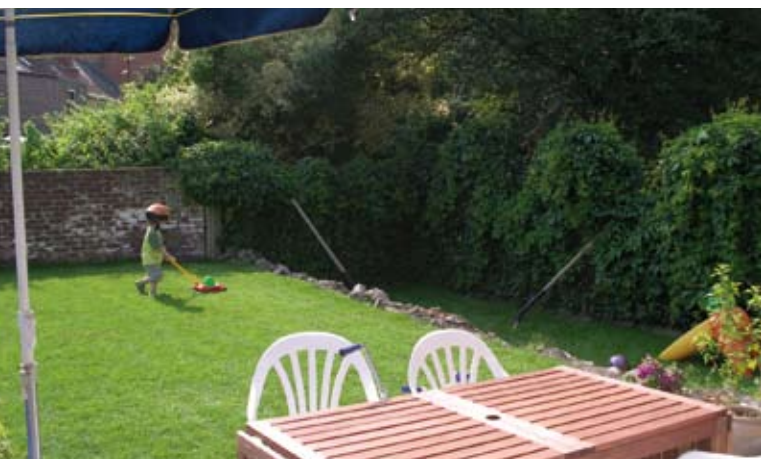
PHOTO M.B.



Les restaurants que l'on fréquente, un élément de l'ambiance urbaine — PHOTO M.B.

sations, qui constitue également une grande tendance. L'opposition entre le spectacle de la ville dense et la sécurité ontologique du lieu de résidence se traduit en termes d'ambiances. Mais la diversité recherchée est bien plus grande, entre la ville historique et les grands centres commerciaux, entre les lieux de villégiature et de tourisme, entre les différents contextes de loisir, de commerce, de culture, ou simplement entre les restaurants que l'on fréquente (la cuisine étant un élément de l'ambiance). D'où un intérêt croissant pour les lieux, plus que pour les territoires. L'équipement de loisir ou de sport, la gare, le centre commercial, le complexe cinématographique, l'espace de l'événement, la plage, constituent autant de lieux par rapport auxquels on a de plus en plus de sensibilité et d'exigences.

Il en découle logiquement que les attentes porteront toujours sur une diversité des contextes dans lesquels on vit (avec les conséquences urbaines que cela comporte) et que la mobilité a peu de chances de diminuer. Plus concrètement, on peut espérer faire diminuer des mobilités contraintes ou les gérer de manière plus rationnelle, mais on ne peut exclure la croissance de mobilités non contraintes.



La demande de nature : l'urbanisme ne peut faire l'impasse sur la question de l'espace naturel de proximité. Qu'offre la péri-urbanisation ? — PHOTO D.C.

Un autre aspect de la demande sociale mérite une attention particulière : celui qui porte sur la nature. On constate l'importance du phénomène, qui reste parfois difficile à interpréter et agrège des motifs assez différents. Sans doute le terme de nature convient-il mal et faudrait-il parler d'espace végétal et aquatique. Quoi qu'il en soit, on sait maintenant que cette demande ne se limite pas à la nostalgie d'un monde rural dans lequel on aurait vécu son enfance ni à la tradition populaire du jardinage. Du coup, l'urbanisme ne peut pas faire l'impasse sur la question de l'espace naturel de proximité et, de ce point de vue, l'urbanisation lointaine présente quelques avantages.

Les quelques lignes qui précèdent ne font pas le tour de la demande sociale, mais en montrent des aspects particulièrement importants pour l'urbanisme. On doit cependant revenir sur les contradictions internes de cette demande. La recherche de l'autonomie va de pair avec une attente de sécurité très forte (en tous domaines) qui s'adresse de manière un peu vague à l'ensemble du contexte social. La différenciation s'opère de façon très dépendante, puisqu'elle se fait dans le cadre de l'offre de consommation et porte souvent sur des éléments anecdotiques. La demande de nature accompagne le succès d'un univers virtuel. La recherche de l'accès aux ressources urbaines n'empêche pas la dispersion et la quête d'un certain isolement. La montée en puissance de la conscience écologique s'inscrit au milieu de tout cela, sans forcément entraîner des comportements cohérents.

D'un autre côté, la fin des économies ouvertes et de la mondialisation n'est pas pour demain. Le développement endogène sera toujours fortement dépendant des mouvements mondiaux et n'entraînera pas la création de marchés de l'emploi fortement localisés. Les villes continueront de se développer dans un contexte de concurrence et de flexibilité de l'économie. Dans ces conditions, toute idée de concentration dans un même espace des emplois, de la résidence de ceux qui les occupent et des services liés trouvera très vite ses limites. Paradoxalement, cela peut fonctionner pour des secteurs très mondialisés, dans le cas de campus technologiques de niveau international et centrés sur l'innovation. La gestion des déplacements liés à l'activité restera donc toujours complexe et ne se règlera pas par de simples dispositifs de concentration de l'habitat.

Il faut également tenir compte de l'inertie de l'urbanisation de ces dernières décennies. Celle-ci nous a dotés d'un système urbain que caractérise l'image de l'archipel, à deux échelles, celle qui correspond aux analyses de Pierre Veltz⁶, lorsqu'il montre la déconnexion entre les villes et les territoires et l'interconnexion des villes, celle qui s'applique à la composition même des agglomérations urbaines. En effet, les villes sont composées de morceaux reliés par des réseaux et entourés d'une sorte de tissu conjonctif. Ces morceaux peuvent s'organiser autour de noyaux assez fortement composés (on se trouve alors dans la logique du réseau aréolaire analysé par J. Remy à propos du Brabant wallon)⁷ ou constituer des nappes d'urbanisation complètement déstructurées, comme on en trouve notamment dans des communes rurales faibles qui ont joué la carte de la croissance démographique à tout prix. Un autre aspect de l'inertie tient dans la localisation des zones d'activité, et dans les caractéristiques des réseaux.

Revenons à notre préoccupation de départ, la « désurbanisation ». Comment concevoir un programme raisonnable et des objectifs pertinents pour répondre à ce phénomène ?

Rappelons d'abord que l'on ne change pas les modes de vie par décret et les pesanteurs socio-économiques d'un claquement de doigts. En d'autres termes, le premier objectif reste certainement de gérer ce qui existe et d'accompagner les effets d'inertie. Concernant la « désurbanisation », cela signifie l'aménagement (y compris en densifiant lorsque l'on peut) et la gestion des zones d'habitat périphériques existantes. De ce point de vue, les travaux pour économie d'énergie peuvent constituer un levier si l'on veut bien ne pas s'en tenir à la seule performance énergétique maximale mais considérer l'ensemble de la situation urbaine des logements. Un travail sur les structures de gestion est également important ; il implique la participation des responsables communaux.

L'optimisation de la gestion des déplacements dans le contexte existant s'inscrit dans le même ordre d'idées. Le travail avec les entreprises est alors essentiel et les plans de déplacement d'entreprises ont montré qu'ils

pouvaient constituer des outils très utiles, mettant en œuvre un aspect de la responsabilité sociale des entreprises, que l'on présente comme une composante du développement durable.

Au-delà de ces évidences, la réflexion planificatrice gagnerait à se concentrer moins sur l'habitat et sur certains équipements pour accorder toute son attention à ce que l'on peut faire en matière de localisation et d'organisation des zones d'activités ou des zones commerciales.

Tout est question de méthode

L'avenir (en dehors du très long terme, dont on ne peut rien dire) des villes européennes ne réside pas dans de grandes concentrations très denses. Thomas Sieverts s'est fait le porte-parole d'un adieu au centre historique pour prendre en compte la *Zwischenstadt* : il serait totalement déraisonnable de croire que l'on peut revenir en arrière et qu'il y a autre chose à faire que d'aller plus loin dans la même voie que lui. Tout au plus peut-on espérer rendre plus réticulaire un espace urbain qui s'est développé en nappes si l'action publique se mobilise pour renforcer des réseaux de polarités ayant suffisamment d'attractivité pour que l'on puisse densifier autour. Les centres anciens des villages ou des petites villes figurent parmi ces polarités, mais pas de manière exclusive. Certaines peuvent être marquées par l'activité, d'autres par l'importance de l'offre de service, d'autres par leur caractère ludique et leur mise en scène. Dans ce développement d'une ville réticulaire, les pôles d'échange tiendront une place centrale. Ces lieux où l'on change de mode de déplacement sont en mesure d'agrèger les commerces, les services, mais également des espaces publics attractifs ou des lieux symboliques, surtout si on leur applique des dispositifs de gestion spécifiques, sur le modèle du management de centre ville existant en Belgique. Les grandes gares doivent devenir (ou redevenir) des lieux urbains majeurs. Certains arrêts de transport en commun plus légers (tramway, autobus) peuvent également servir à structurer un micropôle à forte dimension résidentielle. Mais bien d'autres lieux

6 *Mondialisation, villes et territoires*, Paris PUF, 1998

7 *Nouveaux lieux d'urbanité et territorialités partagées : architecture urbaine et comportements collectifs. Réflexion à partir de Louvain la Neuve*, in BRODY (J.) [ed.], *La rue*, PUM, Toulouse, 2005.

urbains, par exemple des espaces de concentration de services publics, ont vocation à devenir des pôles dans une ville réticulaire.

Il existe de nombreuses manières de travailler la ville, de la faire ou de la refaire, au-delà des solutions nécessairement grossières et répétitives que propose la planification. Elles résultent d'un travail de recherche et développement sur des produits urbains. Car l'enjeu, notamment en matière d'habitat, se trouve bien dans le développement de nouveaux produits, en fonction des modes de vie et de leur évolution, des contraintes environnementales et des orientations qu'on peut donner à l'offre urbaine. Il reste presque complètement à inventer les produits qui fassent concurrence au pavillon par rapport aux mêmes attentes. Il reste à inventer des produits urbains en matière d'équipements ou d'aménagements à l'échelle d'un secteur ou d'un quartier. L'utilisation du terme produit renvoie ici à l'idée de développement. Il s'agit de cumuler les apports de l'expérience et de faire évoluer les projets en fonction de cet apport et des innovations technologiques, comme on doit l'inscrire dans un contexte donné, ce qui correspond au moment où le produit devient projet. L'innovation concerne également les dispositifs de gestion. Le design d'un bon dispositif de gestion de proximité, solidement fondé juridiquement et financièrement, fait partie de l'urbanisme.

Cela n'exclut nullement le travail de projet, mais concevoir la production de la ville comme une œuvre, ce qui est indispensable pour exprimer une sensibilité ou une

symbolique, n'empêche pas qu'il s'agisse d'une production, presque au sens industriel du terme, et qu'en tant que telle elle exige une bonne gestion de l'innovation, ce qui passe par des processus systématiques et cumulatifs. C'est bien le pilotage de ces processus qui devrait constituer le cœur du métier d'urbaniste, en ce qu'il diffère du métier de designer urbain.

On s'en tiendra à une conclusion modeste mais pressante. L'urbanisme actuel (en tant que fonction réunissant un ensemble de métiers et en tant que savoir pluridisciplinaire) souffre d'une faiblesse méthodologique qui résulte de la difficulté à saisir les grandes transformations urbaines, de l'obsolescence des méthodes classiques de la planification, du morcellement des acteurs (notamment des pouvoirs locaux) et d'un primat excessif accordé au projet (au sens design du terme). Il se réfugie trop souvent dans l'adhésion à des doctrines toutes faites, dans des jugements de valeurs pas toujours fondés et trop souvent présentés comme la vérité, dans l'usage immodéré de mots flous qui semblent faciliter la communication avec les décideurs, mais ne servent qu'à entretenir les incompréhensions ou les incertitudes. Il sacrifie trop facilement au goût du spectacle et de la rhétorique qui fait le succès de certains monstres sacrés.

Plus que jamais il convient de réviser en doute toutes les évidences, de se défier des doctrines et de laisser les mots-valises au vestiaire.

Développement territorial et économie

Dix ans de recherches CPDT sur les activités économiques

Presentation of the PCDT Research in the Economic Activity Field

B. Mérenne-Schoumaker avec la collaboration avec J.-M. Lambotte, A. Bastin et P. Fontaine¹

Un fil rouge majeur semble réunir tous les travaux menés par les chercheurs de la CPDT dans le domaine de l'économie : l'optimisation de la localisation des activités économiques. Ces recherches ont principalement porté sur la construction d'outils d'aide à la décision visant à favoriser des localisations d'activités mieux en phase avec un développement durable des territoires. Dans le cadre de cette présentation, nous en avons retenu trois : faire correspondre les profils de mobilité des entreprises avec les profils d'accessibilité des lieux, utiliser de manière plus parcimonieuse les sols dans les zones d'activités économiques (ZAE) et favoriser la mixité des fonctions en développant un zonage environnemental. D'autres thématiques sont évoquées, comme les implantations commerciales ou les pôles de compétitivité.

A major common thread seems to be running through all the work undertaken by the CPDT researchers into economic matters : optimisation of economic activity localization. These research programmes have mainly related to the construction of decision-making assistance tools seeking to encourage activity localization that is more in phase with the sustainable development of the territories. In the context of this presentation, we have retained three of them : to make a match between the mobility profiles of the companies and the accessibility profiles of the places, to use the land more parsimoniously in the Economic Activity Areas (EAA) and to encourage a diversity of function by developing an environmental zoning. Other themes are also evoked as commercial installations or the poles of competitiveness.

Mots-clés : localisation des activités économiques, optimisation, outils d'aide à la décision, profils de mobilités, profils d'accessibilité, ZAE, mixité des fonctions, zonage environnemental, finances communales, localisation des implantations commerciales, pôles de compétitivité, clusters, Wallonie

Keywords : location of economic activity, optimization, tools for decision support, mobility profiles, profiles of accessibility, ZAE, mix of functions, environmental zoning, municipal finance, location of retail, competitiveness clusters, clusters, Wallonia

¹ Bernadette Mérenne-Schoumaker, Professeur ordinaire ULg, SEGEFA et LEPUR, Département de Géographie, Sart Tilman – B11, 4000 Liège. Courriel : B.Merenne@ulg.ac.be. Jean-Marc Lambotte et Aurore Bastin, chargés de recherche LEPUR-CPDT, Université de Liège, B52/3, Chemin des Chevreuils 1, 4000 Liège. Courriel : JM.Lambotte@ulg.ac.be. Pierre Fontaine, chargé de recherche GUIDE-CPDT, Université Libre de Bruxelles, IGEAT, CP 246 - Boulevard du Triomphe, 1050 Bruxelles. Courriel : Pierre.Fontaine@ulb.ac.be

Résumer en quelques lignes dix ans de recherches CPDT dans le domaine de l'économie n'est guère aisé. Il est impossible de tout évoquer et il serait fastidieux de citer les différents travaux. Aussi avons-nous opté pour une présentation des thématiques qui nous sont apparues les plus originales et les plus pertinentes dans le cadre du développement territorial.

En fait, en analysant le contenu des différentes recherches, un fil rouge majeur semble réunir tous les travaux : **l'optimisation de la localisation des activités économiques**, en d'autres termes la recherche des meilleurs emplacements pour les localisations. Les activités retenues appartiennent à tous les secteurs : production, artisanat, logistique, commerces et services tandis que les échelles spatiales privilégiées sont principalement l'échelle méso, c'est-à-dire celle des villes et des agglomérations et l'échelle micro c'est-à-dire celle des sites. L'échelle macro (c'est-à-dire celle de la Région ou du Pays) a par contre été peu prospectée, ce qui semble assez logique dans le cadre de travaux orientés principalement vers l'aménagement du territoire.

Les **mutations** qui ont touché les activités ne sont sans doute par étrangères au choix de cette thématique majeure. Citons par exemple le déclin des secteurs traditionnels de l'industrie et le développement d'activités à plus haut potentiel technologique, la tertiarisation de l'économie, la multiplication des PME et des TPE, beaucoup plus libres que les grandes entreprises dans leurs choix de localisation, une nouvelle organisation des espaces de production, de services, de stockage ou de vente (de grands plateaux sur un seul niveau facilement modulables)... Le **nouveau contexte** régnant à la fin des années 1990 et au début des années 2000 explique sans aucun doute ces mutations : importants changements technologiques, internationalisation de la vie des affaires, économie de réseaux et de partenariats, métropolisation, recours accru à la voiture et au camion (ce qui augmente les besoins en aires de parking), poids croissant des cadres de vie et de travail (avec une préférence très nette pour un cadre vert), montée en puissance de nouvelles valeurs comme le développement durable... Ces mutations ont engendré différents **problèmes** auxquels les responsables de l'aménagement et du développement territorial doivent aujourd'hui faire face, à savoir la dissociation croissante entre lieu de résidence et lieu de travail, des déprises urbaines et la périurbanisation, une augmentation sensible de la

consommation d'espace et des mobilités engendrant à leur tour une consommation accrue d'énergie et la croissance des rejets de CO₂.

Après avoir étudié dans un premier temps les coûts liés à la désurbanisation, les recherches de la CPDT ont principalement porté sur la construction d'**outils d'aide à la décision** visant à favoriser des localisations d'activités mieux en phase avec un développement durable des territoires. Rappelons que des outils d'aide à la décision présentent trois spécificités : apporter des réponses pertinentes à des problématiques diverses mettant en œuvre plusieurs choix possibles, aider au diagnostic et faciliter la prise de décision stratégique ou opérationnelle dans un environnement imprécis et/ou incertain. L'objectif des recherches est donc d'analyser pour comprendre et de comprendre pour aider à décider et à agir.

Dans le cadre de cette présentation, nous avons retenu **trois problématiques principales** (faire correspondre le profil de mobilité des entreprises avec le profil d'accessibilité des lieux, utiliser de manière plus parcimonieuse les sols dans les ZAE et favoriser la mixité des fonctions en développant un zonage environnemental), **deux recherches en cours** (l'impact de l'ouverture ou de la fermeture d'une entreprise sur les revenus des ménages et les finances communales et les lignes de force d'une stratégie de localisation des implantations commerciales) ainsi qu'une **autre thématique ayant donné lieu à un colloque en 2006** : le rôle joué par les pôles de compétitivité et les clusters dans le développement régional.

1. Faire correspondre les profils de mobilité et d'accessibilité

1.1. Constat de départ

La mobilité et l'accessibilité sont liées puisque la mobilité est la propension d'une personne (ou d'une marchandise ou encore d'un message) à se déplacer ou à être transmis tandis que l'accessibilité (d'un lieu) est sa capacité à être atteint.

Les besoins des entreprises en termes de mobilité sont très variables : tout dépend de leur personnel, des marchandises à l'entrée et à la sortie et des clients. Les profils des lieux en termes d'accessibilité sont aussi très différents et varient selon les modes de transport : route (pour les personnes et les marchandises, train et voie d'eau (pour les marchandises), transports en commun (train, bus, tram, métro...) et modes lents (à pied, à vélo).

Pourquoi dès lors ne pas rechercher une meilleure adéquation entre les profils de mobilité et les profils d'accessibilité et élaborer une politique voisine de la politique ABC des Pays-Bas (D. DAXHELET et J.-M. LAMBOTTE, 2005, p. 81) ?

1.2. Modélisation des comportements de mobilité

Sur base de données issues du Recensement INS de 1991 relatives aux déplacements domicile – travail, une équipe de la CPDT a d'abord observé les logiques dans la distribution des parts modales par secteur statistique, puis a produit une mesure d'accessibilité tenant compte des principaux paramètres expliquant cette distribution. Pour les autobus, les principaux critères pris en compte sont la distance à l'arrêt et la fréquence des autobus à l'arrêt, pour le train, la distance à la gare et fréquence des trains en gare (plus la distance à Bruxelles) et, pour les modes lents, le rapport entre un potentiel de population pouvant être atteint dans un rayon de quelques centaines de mètres et un même potentiel pour un rayon d'environ dix kilomètres. Une régression statistique entre ces mesures d'accessibilité et les parts modales fournies par l'INS ont fourni un résultat cartographique sous forme de part modale attendue (une valeur par pixel de 50 m x 50 m pour toute la Région wallonne).

Au total, on dispose de la sorte de deux jeux de trois

cartes disponibles sur le portail cartographique de la Région wallonne. L'estimation des parts modales au lieu de résidence pour les autobus, trains et modes lents constitue ainsi un outil pour mieux localiser les logements et l'estimation des parts modales au lieu de travail pour les autobus, trains et modes lents s'avère être un outil intéressant pour mieux localiser les activités.

1.3. Définition des profils de mobilité

Ces profils ont été établis sur base de cinq critères : l'intensité spatiale des flux de personnes (travailleurs, visiteurs, clients), l'importance des flux de marchandises par rapport aux flux de clients, la proportion des travailleurs devant se déplacer régulièrement vers les clients, les profils des usagers (âge, niveau socio-économique...) et les horaires de travail.

Le résultat est un classement des activités en trois profils :

- Profil A : activités de bureau (administrations publiques, services financiers, tertiaire de commandement...), enseignement, commerce de biens de consommation semi-courants peu pondéreux... ;
- Profil B : reste du commerce de détail, activités de R&D, biotechnologies, PME peu nuisantes et peu consommatrices d'espaces (secteur alimentaire, construction...);
- Profil C : logistique, métallurgie, chimie de base, première transformation des métaux, industries du bois, du papier...

1.4. Exemples d'outils

On trouvera en figures 1, 2 et 3 trois cartes à l'échelle de la Région wallonne des parts modales attendues pour trois modes de transport différents : le train, les autobus et les modes lents. Les cartes reprises en figures 4, 5 et 6 présentent des résultats similaires mais à l'échelle d'un sous-espace régional : la commune d'Herstal et le parc des Hauts Sarts. La figure 7 regroupe pour sa part les trois modes alternatifs à la voiture et montre ainsi l'accessibilité de la partie nord de la Région liégeoise en termes de modes alternatifs. Les figures 8 et 9 mettent en évidence un exemple d'utilisation concrète de ces travaux, à savoir la possibilité dans le premier cas (exemple de Jalhay) de rechercher les zones d'aménagement communal concerté (ZACC) à mettre en œuvre en priorité sur base de leur accessibilité par les modes

Figure 1 : Part modale attendue pour les trains au lieu de résidence en Région wallonne.

SOURCES : SNCB, 2003 ET INS, 1991.

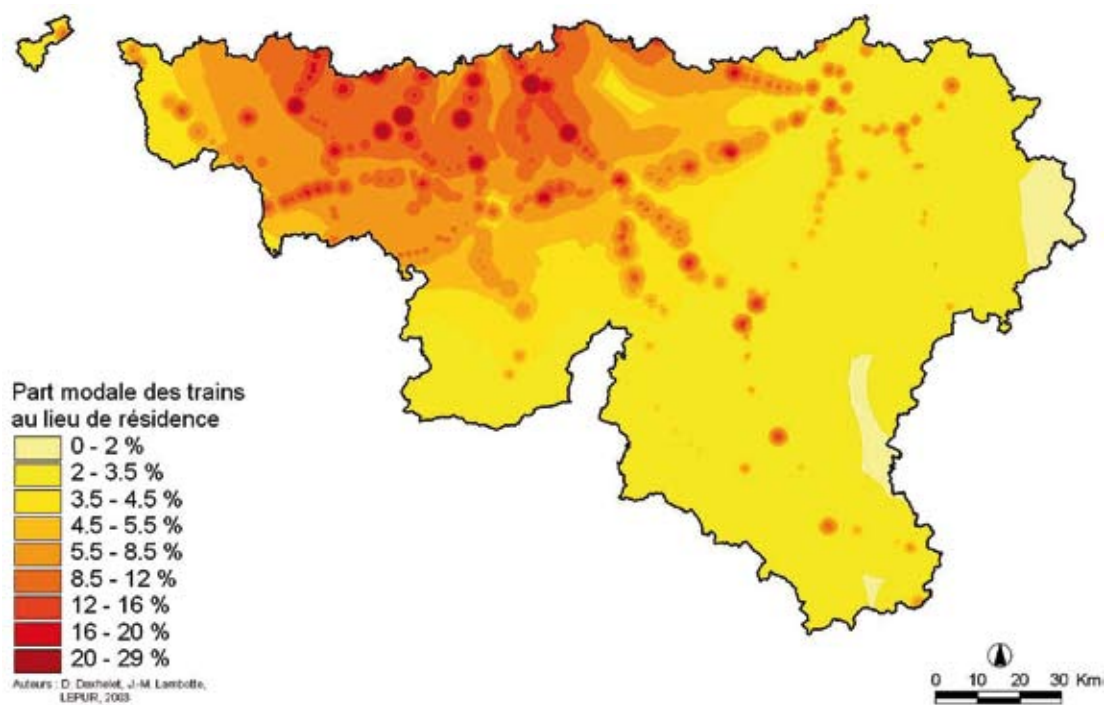


Figure 2 : Part modale attendue pour les bus au lieu de travail en Région wallonne

SOURCES : SRWT, 2003-2004 ET INS, 1991.

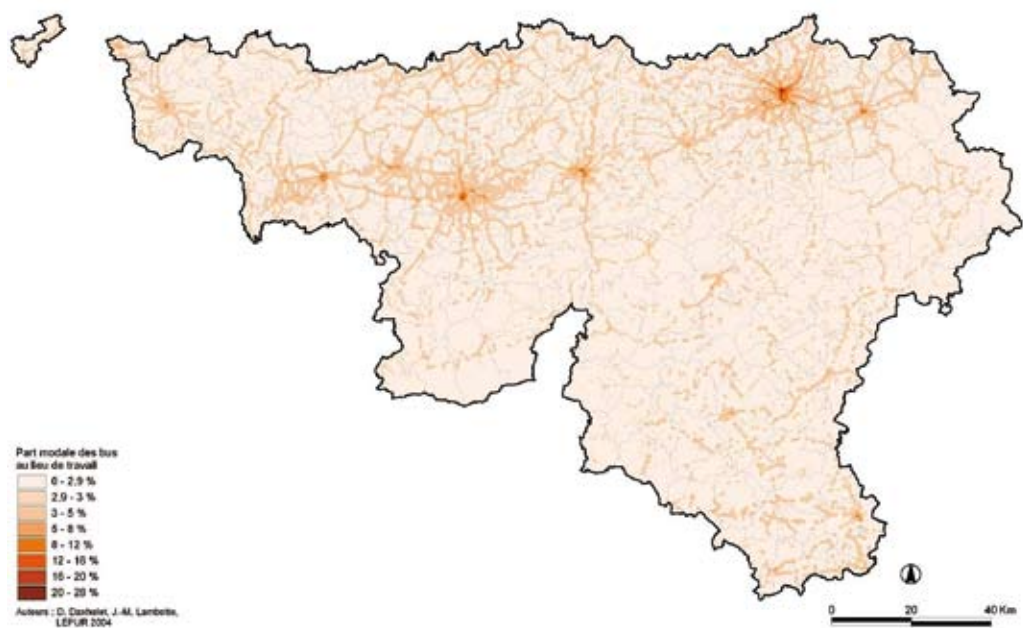


Figure 3 : Part modale attendue pour les modes lents au lieu de travail en Région wallonne
 SOURCES : INS, 1991 ET 2001.

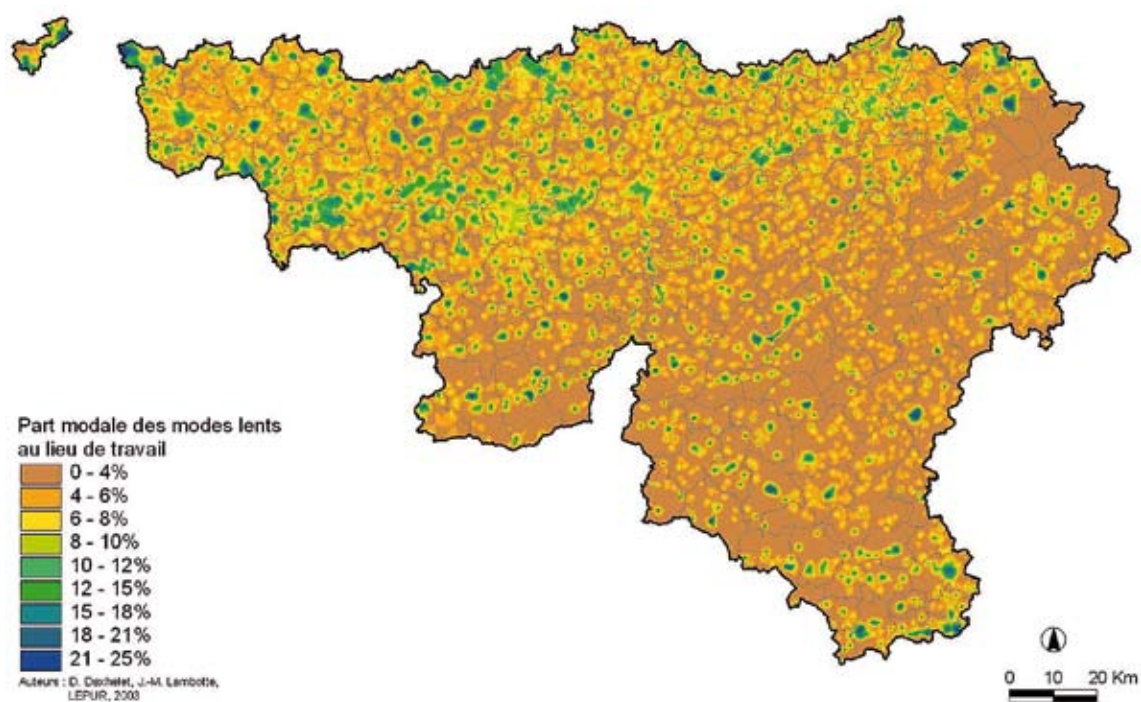


Figure 4 : Part modale attendue pour les trains au lieu de travail dans le parc d'activités des Hauts-Sarts (Herstal)
 SOURCES : SNCB, 2003 ET INS, 1991.



Figure 5 : Part modale attendue pour les bus au lieu de travail dans le parc d'activités des Hauts-Sarts (Herstal)
 SOURCES : SRWT, 2003-2004 ET INS, 1991.

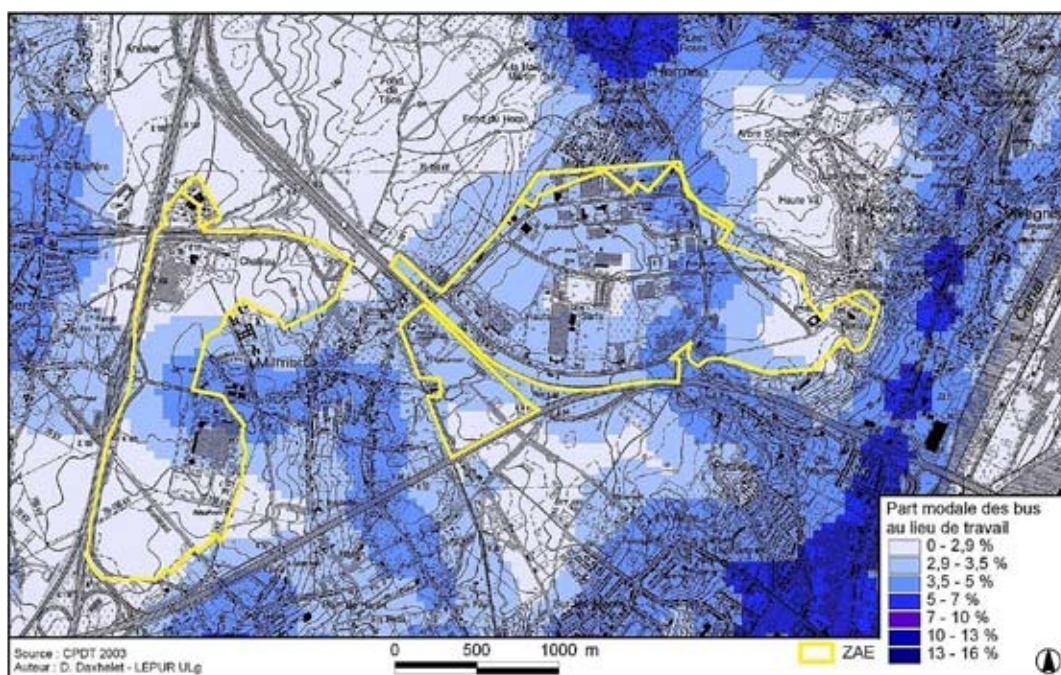


Figure 6 : Part modale attendue pour les modes lents au lieu de travail dans le parc d'activités des Hauts-Sarts (Herstal)
 SOURCES : INS, 1991 ET 2001.

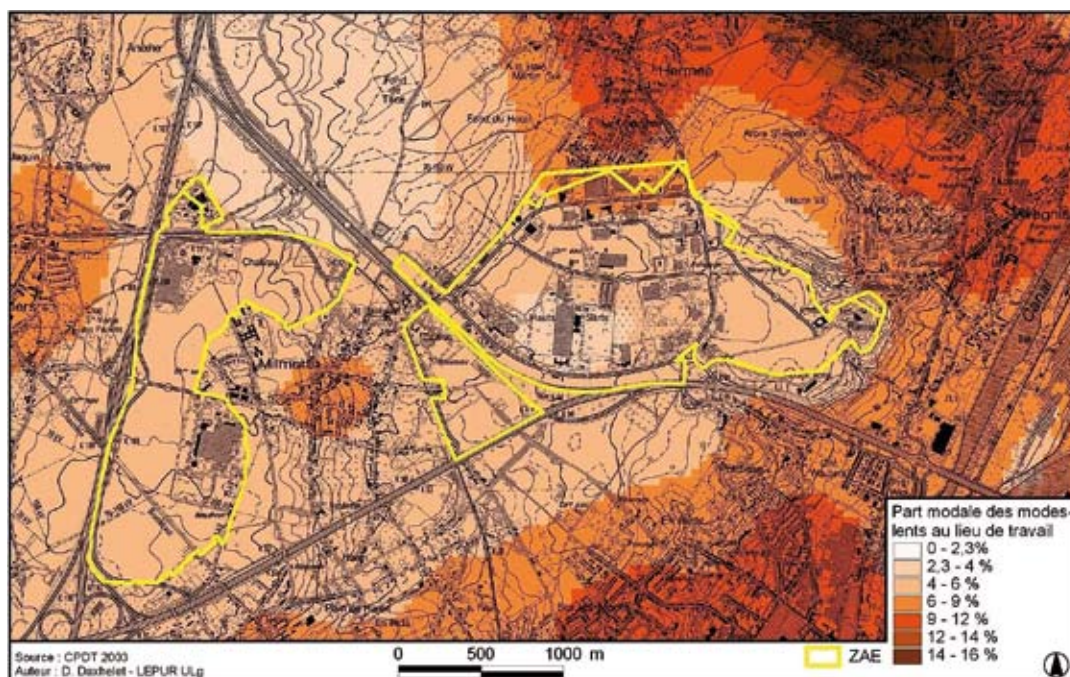


Figure 7 : Accessibilité par les modes alternatifs à la voiture dans la région liégeoise

SOURCES : SNCB, 2003 ; SRWT, 2003-2004 ET INS, 1991 ET 2001.

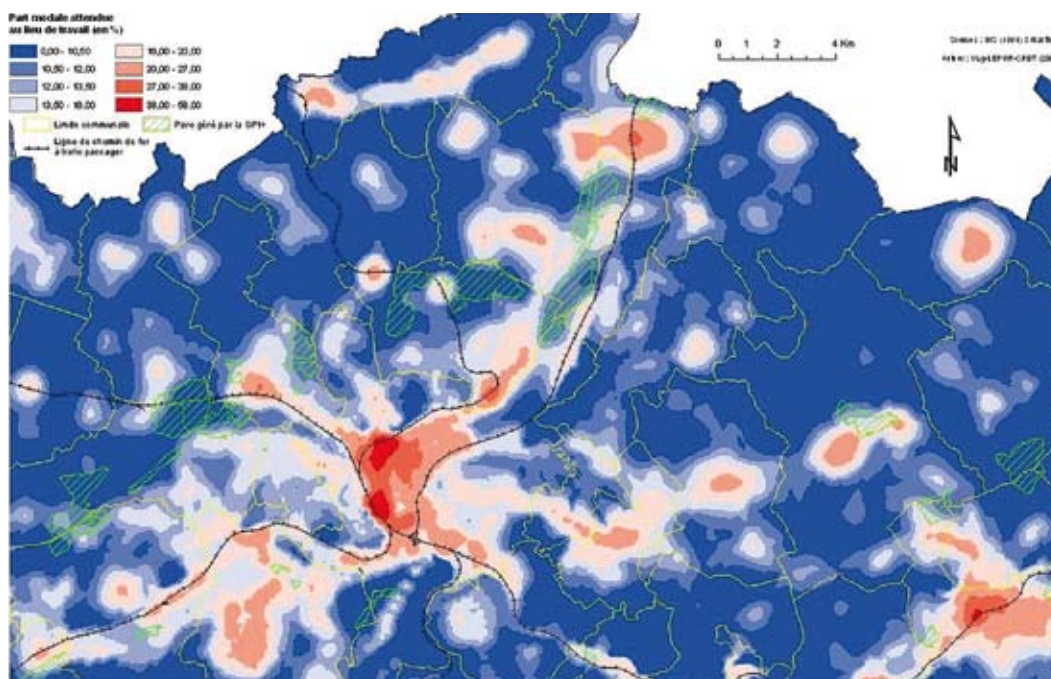


Figure 8 : Accessibilité par les alternatives à la voiture des ZACC de la commune de Jalhay

SOURCES : SNCB, 2003 ; SRWT, 2003-2004 ET INS, 1991 ET 2001.

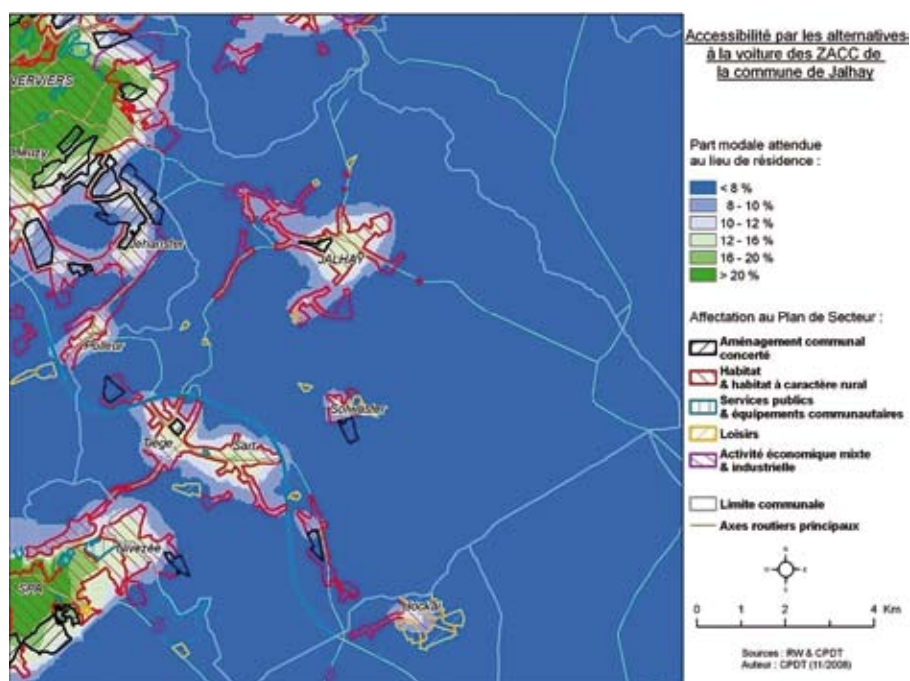
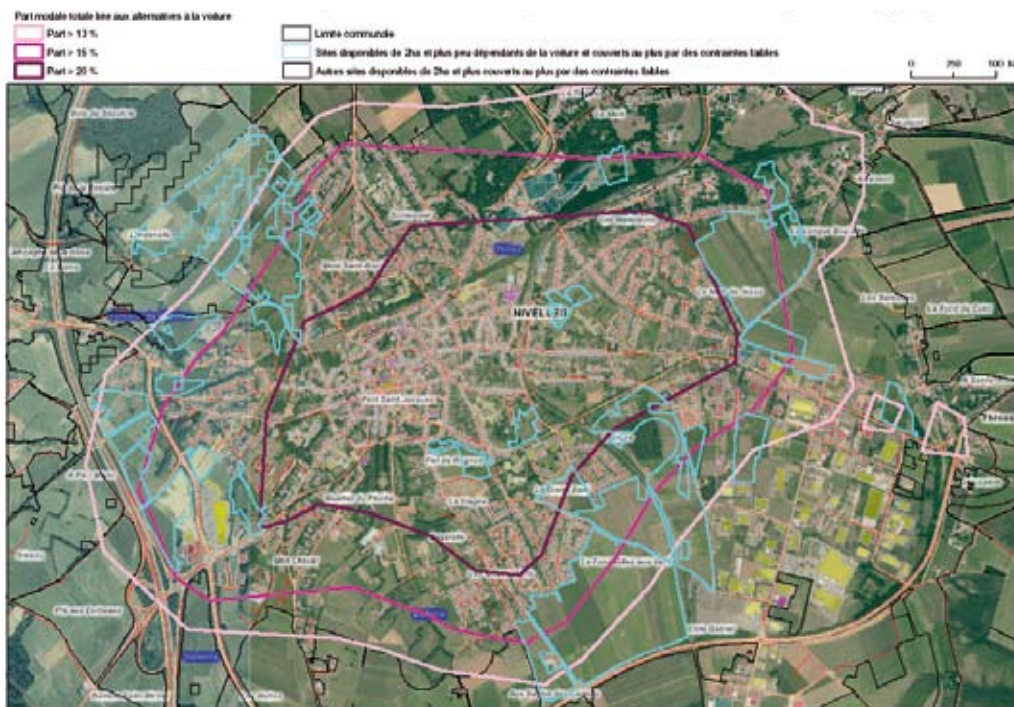


Figure 9 : Croisement entre accessibilité par les alternatives à la voiture, contraintes à la localisation des PAE et portail cartographique – Ville de Nivelles — SOURCES : SNCB, 2003 ; SRWT, 2003-2004, INS, 1991 ET 2001 ET CPDT, 2007



alternatifs à la voiture et pour le second (exemple de Nivelles), une aide au choix de localisation de nouveaux parcs d'activité économique (PAE) en choisissant parmi les terrains disponibles de plus de deux hectares ceux qui disposent de la meilleure accessibilité par les modes alternatifs à la voiture.

Depuis 2008, les cartes d'accessibilités sont disponibles en ligne sur le site du portail cartographique de la Région wallonne : <http://cartocit1.wallonie.be/cpdt> (voir aussi le site : http://cpdt.wallonie.be/?id_page=73).

2. Utiliser de manière plus parcimonieuse les sols en ZAE

2.1. Constat de départ

La multiplication et le succès des ZAE ont accru les consommations d'espace engendrant des coûts environnementaux (par exemple, régression de l'espace pour l'agriculture et la nature), économiques (par exem-

ple, ouverture de nouvelles voiries) et sociaux (par exemple, déplacements difficiles pour les moins qualifiés). Il semble donc nécessaire de mieux sélectionner les activités à accueillir dans les parcs périphériques, de développer un meilleur accueil des entreprises dans les espaces urbanisés, de revoir la politique foncière (réajustement des prix, location de terrains...) et de mieux gérer les sols en ZAE.

2.2. Quelques outils

A cette fin, les chercheurs ont étudié différents outils (J.-M. LAMBOTTE et al., 2007, p. 14) :

- des normes indicatives de densité d'emplois par ha en fonction des activités et des zones (comme par exemple à Eindhoven (voir figure 10)) (la moyenne en Région wallonne n'est que de quinze emplois par hectare)
- la limitation des ventes dédiées aux extensions et la récupération des réserves foncières inutilisées ;
- la révision des règles de calcul par exemple du coefficient d'emprise au sol (rapport entre le bâti au sol

Figure 10 : Densité des travailleurs dans les parcs d'activités de Eindhoven et environs

SOURCE : STICHTING LISA, VROM/DGR (D'APRÈS : WWW.RUIMTEMONITOR.NL)



SOURCE : STICHTING LISA, VROM/DGR

- et la surface du terrain) ;
- le développement d'immeubles semi-mitoyens adaptés aux besoins des PME ;
- une politique proactive vis-à-vis du marché immobilier de seconde main comme c'est par exemple le cas en Région bruxelloise avec le service Inventimmo de la SDRB) ;
- la réorientation vers les espaces urbanisés des entreprises compatibles avec un voisinage résidentiel.

3. Favoriser la mixité des fonctions en développant un zonage environnemental

3.1. Constat de départ

L'évolution récente a renforcé le zonage monofonctionnel. Pour expliquer cette tendance, on peut invoquer trois faits : la peur croissante des firmes de rencontrer des problèmes avec les riverains, des facteurs culturels comme l'effet Nimby et des freins fonciers, toutes les entreprises n'ayant pas la même capacité à payer le sol ou des loyers. En outre, le zonage est renforcé par les

nombreuses interactions entre les choix opérés par les différentes entreprises en raison des liens entre elles et les choix opérés par les entreprises et les ménages. Ainsi, il n'est pas étonnant de retrouver dans un même parc d'activités des firmes de production et de services travaillant ensemble et dans des espaces périphériques des entreprises de services aux ménages qui ont quitté la ville comme leurs clients. Dans de nombreuses agglomérations, il en résulte une dualisation croissante des espaces avec des espaces gagnants et des espaces perdants où le risque de fracture sociale s'accroît. La situation engendre aussi des surcoûts publics pour gérer à la fois espaces en déclin et nouveaux espaces urbanisés.

Pour éviter une telle situation et la dépendance à l'automobile qui en découle, un modèle a émergé : celui de la mixité raisonnée c'est-à-dire une mixité fonctionnelle relative des activités assurant leur compatibilité et de préférence leur complémentarité. Il ne s'agit dès lors pas de mélanger toutes les fonctions au sein de l'habitat comme dans les quartiers industriels du XIXe siècle mais de chercher à intégrer au sein des espaces urbani-

Figure 11 : Mise en pratique du zonage environnemental — SOURCE : VERENIGING VAN NEDERLANDSE GEMEENTEN, 2001, p. 59

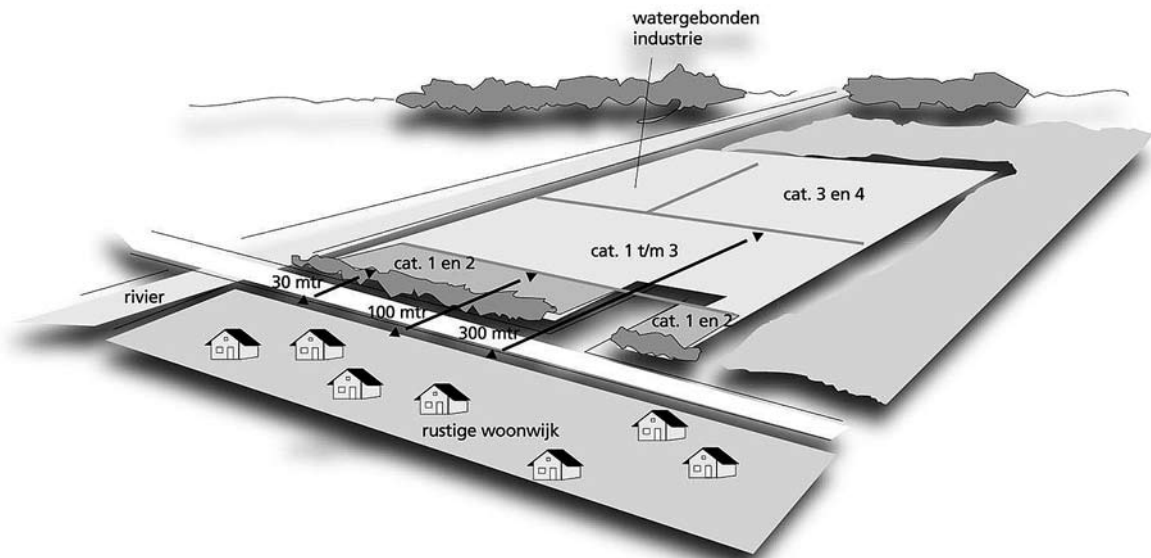
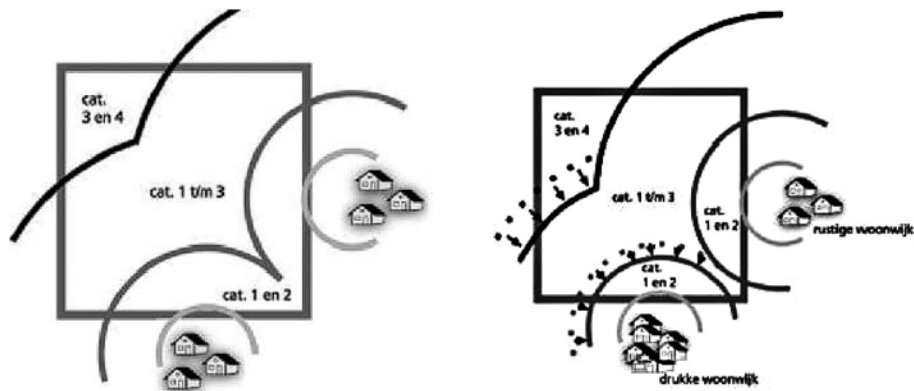


Figure 12a et b : Mise en pratique du zonage environnemental en tenant compte de la sensibilité des différents milieux
SOURCE : VERENIGING VAN NEDERLANDSE GEMEENTEN, 2001, pp. 53-58.



sés, parfois dans de petites zones spécialisées, les activités peu nuisantes qui peuvent à la fois profiter d'un environnement diversifié et peuvent à leur tour dynamiser l'espace dans lequel elles se retrouvent.

3.2. L'outil zonage environnemental

Il a été élaboré aux Pays-Bas puis testé auprès de quel-

ques communes wallonnes et adapté à la classification des activités en Région wallonne. Son objectif est de classer les activités selon leur compatibilité avec l'habitat en séparant les fonctions selon l'ampleur des nuisances engendrées. Celles-ci sont au nombre de six : odeurs, bruits, poussières, risques, nuisances visuelles et trafic. Pour chaque classe d'activités (tout à fait compatibles - plutôt compatibles - plutôt incompatibles

- tout à fait incompatibles), il permet de définir des distances minima entre les activités et l'habitat. Il pourrait donc devenir une référence pour les plans d'affectation des sols et fournir des exemples de bonnes pratiques (B. MÉRÉNNE-SCHOUMAKER, 2008, p. 61).

3.3. Quelques exemples d'application

La figure 11 présente schématiquement l'outil : on y voit à l'avant plan une zone d'habitat. Seules les activités des catégories 1 (tout à fait compatibles) et 2 (plutôt compatibles) peuvent se localiser dans l'environnement proche à trente mètres ou à cent mètres de la dernière maison. Les activités 3 et 4 (plutôt incompatibles et tout à fait incompatibles) sont rejetées pour leur part à plus de trois cents mètres. Comme la zone comprend aussi un cours d'eau, une zone en bordure de ce dernier est réservée aux activités ayant besoin de la voie d'eau. La figure 12 met en évidence des variantes selon les différents types de milieux : ainsi dans une zone plus dense (schémas de droite), les distances pourront être plus courtes que dans une zone plus calme (schémas de gauche). Ce principe du zonage vient d'être appliqué par la Ville de Gand dans le cas de la rénovation du site de Trefil Arbed où l'on a cherché à favoriser la mixité entre l'habitat et les activités.

4. Recherches en cours

4.1. Mesure des flux économiques locaux

Partant du constat que le tissu économique se modifie régulièrement à la faveur de fermetures ou d'ouvertures d'entreprises, de création de zones d'habitat... il a semblé utile de chercher à mesurer l'impact de ces changements sur les flux économiques locaux en précisant l'importance de l'impact, le moment, la durée et les lieux touchés (commune, communes proches, autres communes...).

A cette fin, un diagnostic a été réalisé par la CPDT dans le but de mieux connaître les flux économiques entrants et sortants du territoire communal et, en particulier, de retracer la géographie des échanges de revenus du travail entre les communes (X. MAY et al., 2008). Différents constats aux niveaux micro et macro ont alors pu être dressés et cartographiés. L'équipe de recherche a ensuite mis au point une méthode de prédiction des im-

pacts en cas de fermeture d'entreprise qui a permis de montrer que les recettes susceptibles de varier en cas de fermeture sont les revenus des ménages, les additionnels à l'impôt sur les personnes physiques (IPP), les additionnels au précompte immobilier (PRI), les taxes communales et certains postes du Fonds des Communes. Différentes études de cas ont pu alors être menées, lesquelles permettent d'estimer et de localiser les impacts sur quatre ans que peuvent avoir un certain nombre d'entreprises sur les revenus des personnes et des communes. Ainsi, à titre d'exemple, l'hypothèse de la fermeture, en 2001, de l'usine sidérurgique de Chertal (Oupeye) illustre certains des résultats obtenus : si les pertes de revenus touchent essentiellement des communes de la région liégeoise, les variations de la dotation du Fonds des Communes ont par contre des répercussions – certes faibles – dans de nombreuses communes des provinces du Hainaut, de Namur et du Luxembourg, lesquelles voient ainsi diminuer leur dotation (figures 13 et 14).

Le résultat escompté de ce travail inédit est bien entendu de mieux cerner les impacts de l'activité économique et les avantages ou inconvénients supportés par les communes afin de favoriser des interventions plus équitables de la Région wallonne.

4.2. Lignes de force d'une stratégie régionale des implantations commerciales

La multiplication anarchique des implantations commerciales a entraîné le déclin de certaines polarités, la création de friches commerciales, l'étalement urbain et la croissance spectaculaire des déplacements en voiture. Il semble donc urgent de définir des orientations et lignes de force en vue de la construction d'un outil pour gérer les nouveaux projets commerciaux. Le travail en cours consiste d'abord à définir les enjeux d'une stratégie commerciale au départ des principes du SDER, d'analyser la localisation des nouvelles implantations depuis 2000 et de confronter ces localisations aux principes décrits plus haut du bon aménagement du territoire et, enfin, sur base d'une étude de benchmarking réalisée dans les pays limitrophes, de rechercher des pratiques et outils en vue d'une gestion plus durable des implantations.

A cette fin, la CPDT tente pour le moment de délimiter, au départ de données cadastrales, tous les noyaux

Figure 13 : Perte nette des revenus suite à la « fermeture » de Chertal
 SOURCES : SPF ECONOMIE, ONSS, INASTI, ONSSAPL, ONEM, ONAFTS, ONP, BNB... (2001).

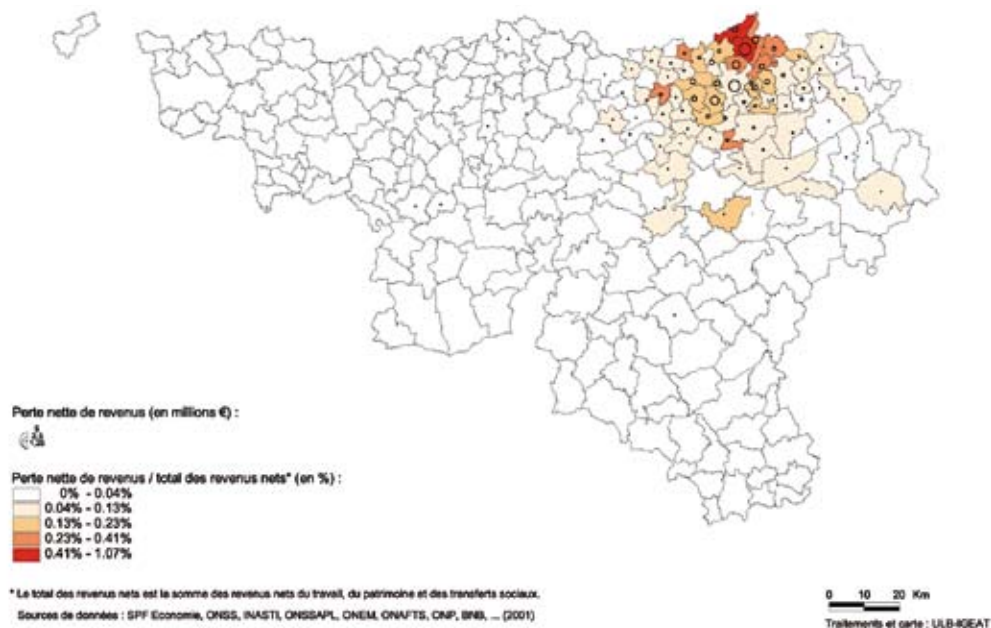


Figure 14 : Variation de la dotation du Fonds des communes suite à la « fermeture » de Chertal
 SOURCES : DGPL, ONSS, CALCULS PERSONNELS.

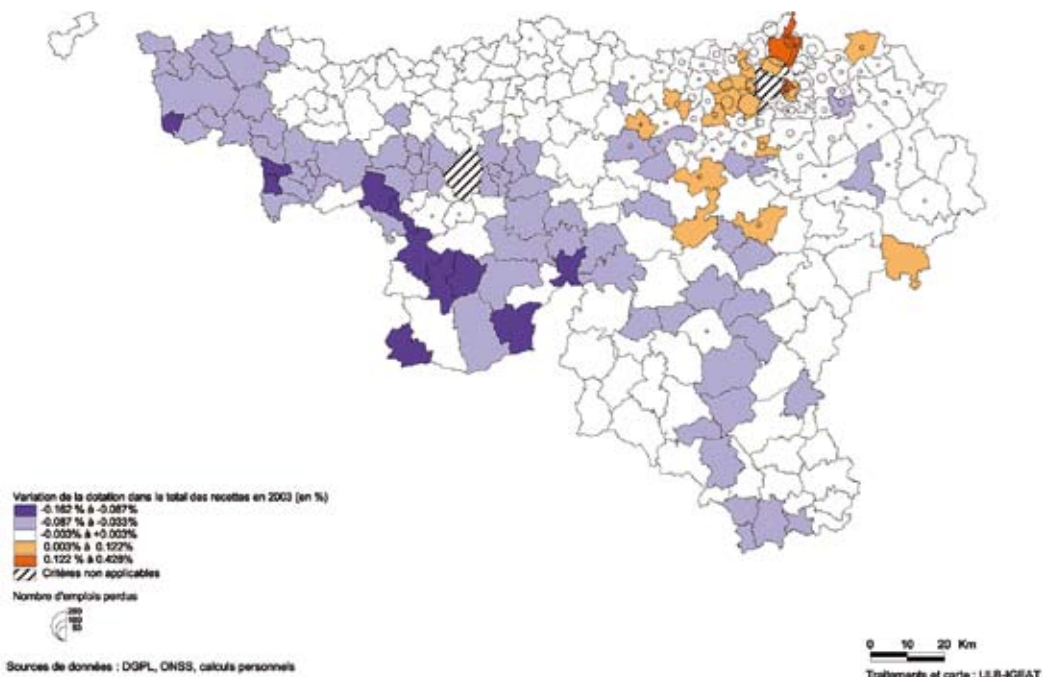
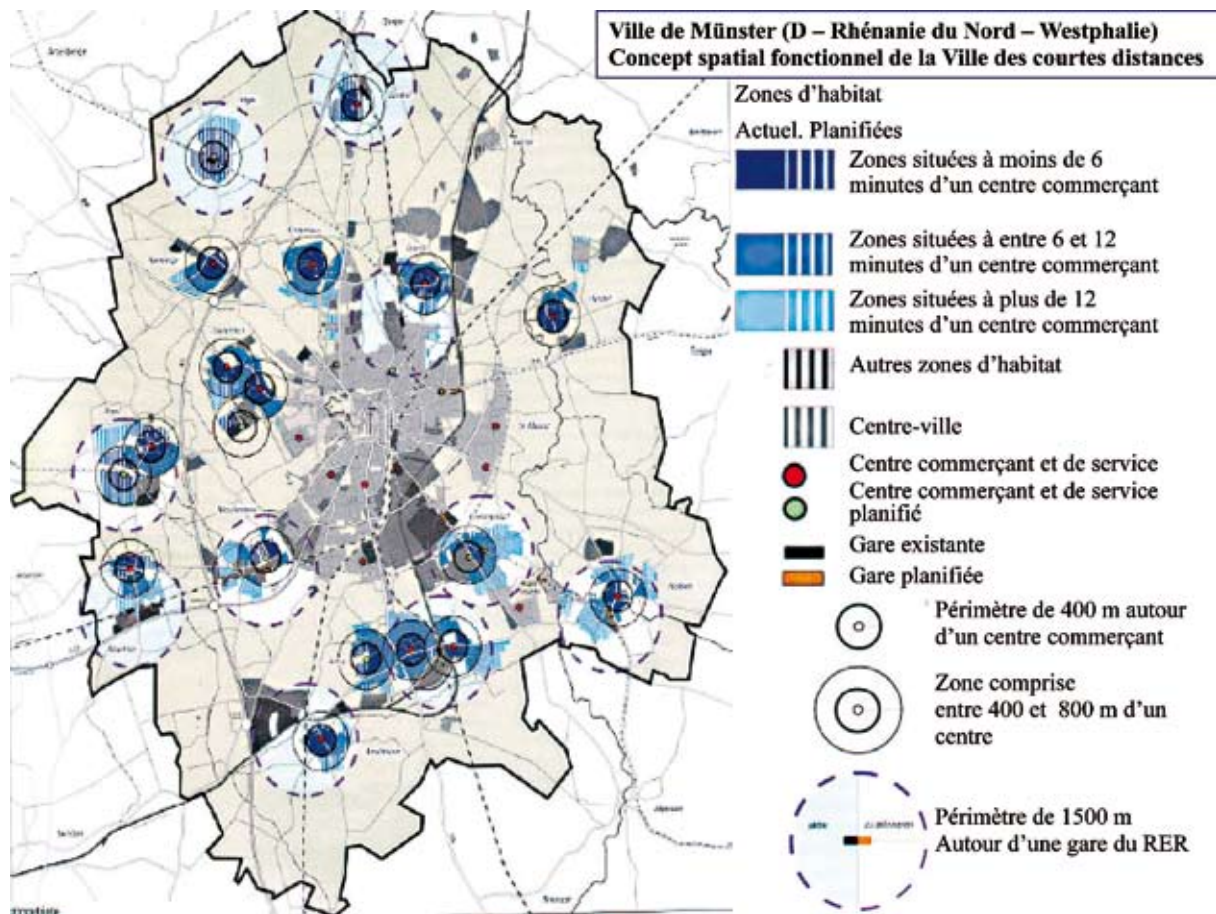


Figure 15 : Ville de Münster (D – Rhénanie du Nord-Westphalie) Concept spatial fonctionnel de la ville des courtes distances
 SOURCE : VILLE DE MÜNSTER, 1997.



commerçants, de les caractériser en fonction de leur capacité à desservir dans de bonnes conditions d'accessibilité les populations en place et de hiérarchiser ces espaces afin de définir des lieux préférentiels pour les nouveaux commerces de demain. L'idéal est, comme à Münster (figure 15), de favoriser les déplacements les plus courts possibles pour les achats courants et les lieux les mieux desservis en transports en commun pour les achats moins fréquents ne nécessitant pas le transport de produits lourds (vêtements, livres, cadeaux...).

5. Compétitivité des territoires

Enfin, dans le cadre de séminaires de recherche organisés par la Chaire de Développement territorial qui avait choisi comme thématique en 2006 la compétitivité des territoires, le groupe économie a organisé un Workshop avec confrontation d'analyses de spécialistes et d'acteurs de terrain et a participé à un colloque général en analysant les nouveaux concepts du développement économique régional, en cherchant à positionner la Wallonie en matière d'attractivité et de compétitivité et en étudiant l'outil pôle de compétitivité au départ d'expériences en cours.

Les travaux ont été publiés dans Territoire(s) wallon(s), (Collectif, 2007, pp. 51-128).

Bilan et perspectives

A la faveur de ce qui précède, il convient d'abord de souligner l'originalité des recherches qui ont pu être entreprises grâce à la CPDT. En effet, les moyens mis en œuvre ont permis de travailler des problématiques nouvelles en lien étroit avec les mutations en cours, de réaliser un large tour d'horizon d'expériences étrangères, de développer des travaux se situant souvent à l'interface entre la recherche fondamentale et la recherche appliquée et de proposer des outils pouvant éclairer

des choix importants. Certes, des problématiques parfois très complexes n'ont pas toujours permis de faire la part des différents facteurs ou du rôle des différents acteurs. En outre, dans de telles matières, il est difficile de bien articuler les échelles et de tenir compte de tous les paramètres, le domaine étant très systémique.

En ce qui concerne les perspectives, quelques pistes peuvent être proposées : prospecter davantage les liens entre activités, mobilité et foncier, confronter plus que dans le passé les analyses à différentes échelles et s'intéresser davantage à une échelle soit très micro (la rue, le quartier), soit plus macro (la Région wallonne, le pays) en s'attachant dans ce dernier cas en particulier aux zones transfrontalières.

Bibliographie

COLLECTIF (2007) Territoire(s) wallon(s), CPDT, Hors série.

DAXHELET D., LAMBOTTE J.-M. (2005) *Mesurer l'accessibilité des lieux*, in : Protocole de Kyoto : aménagement du territoire, mobilité et urbanisme, Etudes et documents CPDT, n°6, pp. 81-90.

LAMBOTTE J.-M., BASTIN A., GUILLAUME N., HILIGSMANN S., LEPERS E. ET NERI P. (sous la direction scientifique de J.-M. Halleux et Y. Hanin) (2007) *Evaluation des besoins en matière de zones d'activité économique*, Notes de Recherche, n°2, Résumé, 15 p.

MAY X., à paraître, *Typologies des revenus des habitants dans les communes wallonnes*, in : Belgeo

MAY X., FONTAINE P., VANDERMOTTEN C. (2008) *Les revenus nets des personnes et leur géographie dans les communes wallonnes*, in : Territoire(s) wallon(s), CPDT, n°2, pp. 71-86.

MÉRENNE-SCHOUMAKER B. (2008) *Les dynamiques économiques et les choix de localisation des entreprises et services*, in : Territoire(s) wallon(s), Hors série, Trente ans de fusion des communes, pp. 57-62.

VANDERMOTTEN C., STRALE M., ROELANDTS M. (2008), *Développement économique communal et articulation des échelles territoriales*, in : Territoire(s) wallon(s), hors série, août 2008, pp. 63-68.

Quels enjeux du développement économique des territoires pour les régions de tradition industrielle ?

What Issues for the Traditionally Industrial Areas Arise from Territorial Economic Development?

D. Paris¹

La mise en perspective de l'évolution des territoires industriels depuis trente ans conduit à définir le développement comme un processus de transformation structurelle, qualitative, impulsée par le moteur économique, mais qui concerne l'ensemble des structures économiques, sociales, démographiques et culturelles du territoire. A partir des années quatre-vingts, l'émergence du concept de métropolisation représente une rupture de fond dans l'analyse.

Concernant la mutation des anciennes régions industrielles, l'expérience lilloise en matière de réflexion stratégique sur le développement du territoire offre un exemple pertinent pour illustrer le propos. Il apparaît notamment qu'une approche globale du développement s'impose, qui favorise les interactions systémiques, et où la créativité représente un enjeu majeur, en particulier dans les régions de tradition industrielle qui ont encore des difficultés à sortir du modèle social et culturel hérité du XIX^{ème} siècle.

The relativization of the development of the industrial territories for thirty years has resulted in defining the development as a process of structural transformation, which is qualitative and impelled by the driving force of the economy, but which relates to all of the territory's economic, social, demographic and cultural structures. As from the Eighties, the emergence of the concept of metropolization has represented a fundamental break in the analysis.

Concerning the transformation of the former industrial areas, the Lille experience is illustrating the matter. It appears in particular that an overall development approach is required, which encourages systemic interaction, and where creativity is a major issue, especially in the traditionally industrial areas that are still finding it hard to extract themselves from the social and cultural model inherited from the nineteenth century.

Mots-clés : Développement économique, territoires, régions industrielles, métropolisation

Keywords : Economic development, territories, industrial areas, metropolization

¹ Professeur d'Aménagement-Urbanisme à l'Université de Lille 1, Directeur du laboratoire T.V.E.S., Territoires, Villes, Environnement & Société, Président du Conseil de Développement de Lille Métropole.

1. Mise en perspective de la question du développement du territoire depuis trente ans

Pour les territoires, l'impératif du développement économique rend compte de la nécessité d'une part de **créer de la richesse**, et d'autre part **des emplois**. Inutile ici de rappeler la distinction classique entre croissance et développement en économie. Appliquée aux territoires, cette distinction conduit à définir **le développement comme un processus de transformation structurelle**, de mutation qualitative, impulsée par le moteur économique, mais qui concerne l'ensemble des structures économiques, sociales, démographiques et culturelles du territoire. Ainsi, au XIX^{ème} siècle, la croissance industrielle a assuré ici, en Wallonie, comme dans le Nord-Pas de Calais voisin, le développement d'un vaste territoire urbanisé avec un modèle culturel spécifique fondé sur un système social organisé autour de l'industrie. Ce modèle s'est prolongé à travers un XX^{ème} siècle tardif, jusqu'aux craquements structurels des années 1970.

En parallèle, un modèle fordiste se met en place qui se décline également en matière d'aménagement du territoire. Par exemple, en France, la politique dite de « décentralisation industrielle » des années 1950 à la fin des années 1970, accompagne un processus de division spatiale des fonctions de production entre lieux de conception, qui se localisaient principalement en région parisienne, et lieux de production, là où existait de la demande sur le marché du travail pour des activités industrielles de montage, ainsi les régions rurales de l'ouest de la France. La perspective était de maintenir sur place des actifs. La politique dite « de conversion » des années 1960-1980 s'inscrit dans la même logique au profit des bassins industriels en crise. En France comme en Wallonie, des leviers identiques sont sollicités : création de zones industrielles (zoning), recherche d'investissements internationalement mobiles...

A partir des années 1980, la métropolisation s'impose,

un peu partout en Europe, comme paradigme du développement des territoires : un modèle de développement fondé sur des pôles urbains dynamiques qui concentrent les ressources du développement, et peuvent jouer un rôle d'animation sur un territoire élargi, une aire de métropolisation qui tend à élargir la base géographique du développement local. François Ascher, dans *Métapolis*², rend compte de la complexité de l'organisation de ces vastes espaces métropolitains. La métropolisation peut aussi être vue comme un processus d'intégration de métropoles en réseau, au sein d'un « réseau-monde », d'une économie d'archipel³ (P.Veltz), ainsi que le décrit Saskia Sassen⁴.

Ainsi à Lille, c'est le **temps de la « bifurcation métropolitaine**⁵» (Paris et Stevens, 2000), qui correspond à un moment où le territoire commence à connaître une recomposition de ses structures économiques, sociales et culturelles. La bifurcation correspond au moment où les acteurs du territoire se sont approprié le nouveau modèle de développement, qui se substitue alors à l'ancien dans les représentations collectives du territoire, ce qui génère un nouveau modèle culturel pour l'action. De fait, ce modèle commence à s'imposer : les structures économiques se modifient.

Certes, dans une région comme le Nord-Pas-de-Calais, cette transformation s'est trouvée amplifiée par l'impact du déclin de certains secteurs de l'industrie traditionnelle, mais elle correspond cependant à des transformations effectives. L'évolution vers les textiles techniques, la puissance de la V.A.D., la constitution des grandes entreprises de distribution (un modèle aujourd'hui remis en cause) issu du capitalisme textile, etc.... ne datent pas d'hier. Elles sont même antérieures à la période que nous identifions comme correspondant à celle de la « bifurcation métropolitaine », mais c'est à ce moment que l'ensemble de ces mutations prend sens au sein d'un projet issu de l'intelligence collective du territoire, celle de ses acteurs, et dans le cadre d'un processus actif de développement : le projet métropolitain d'une part (à Lille symbolisé par

2 Asher F., 1995, *Métapolis ou l'avenir des villes*. Editions O.Jacob, Paris, 347p.

3 Veltz, 1997, *Mondialisation, villes et territoires ; l'économie d'archipel*. Paris, P.U.F., 262p.

4 Sassen, S., 1991, *The global City : New York, London, Tokyo*. Princeton, New Jersey, Princeton University Press

5 Paris D. et Stevens J.F., 2000, *Lille et sa Région urbaine ; la Bifurcation métropolitaine.*, L'Harmattan, coll.métropole 2000, 265p.



L'industrie textile, une activité traditionnelle en mutation, identifiée aujourd'hui comme support de développement économique
PHOTO : MAX LEROUGE, LMCU

Euralille) et le processus de métropolisation de l'autre. La candidature olympique au milieu des années 1990, la capitale européenne de la culture en 2004 ont été des événements à forte portée symbolique, par la confiance qu'ils ont redonnée aux acteurs locaux du développement et le renforcement de la cohésion qu'ils ont permis entre ceux-ci.

Il nous semble que la Wallonie, dans les années 1980-1990, ne s'est pas saisie pleinement de ce modèle de développement.

La profonde et **brutale crise actuelle** souligne le changement de paradigme qui appelle, aujourd'hui, à un retour aux valeurs fondamentales de l'économie, une économie qui crée de la richesse, plus qu'elle ne spéculé sur l'enrichissement.

Dans ce contexte, les acteurs publics, l'union européen-

ne, les états, les régions, les acteurs locaux, retrouvent leur légitimité, jusque là contestée, par certains, pour qui l'action publique devait se limiter au minimum. Le changement de paradigme concerne aussi ce retour à la régulation publique, qui ne se substitue pas au marché, mais l'encadre plus efficacement.

A ces conditions, la crise actuelle représente peut-être aussi une opportunité, celle de refonder une économie « vraie », celle qui produit de la richesse, de la valeur. Notamment, au niveau local, les agglomérations bénéficiant d'un tissu économique diversifié, fondé sur une réelle culture de l'activité économique, peuvent peut-être se repositionner si elles capitalisent sur leur potentiel de créativité. Cela suppose de mettre en place une « économie des réseaux et des partenariats », de rassembler la diversité et ainsi de promouvoir une intelligence collective.

Plusieurs questions peuvent ainsi être posées :

- quel(s) type(s) de développement économique faut-il promouvoir ?
- quelles sont les contraintes qui s'imposent à ce développement ?
- selon quelle déclinaison territoriale, quels modes d'organisation spatiale (polarisation du développement versus diffusion spatiale) ?

2. De nouveaux enjeux

Un enjeu majeur s'impose aujourd'hui. Le **développement doit être durable**, à l'opposé du modèle prédateur issu du XIX^{ème} siècle, dont il faut notamment aujourd'hui gérer l'héritage (friches polluées). En soi, c'est sans aucun doute un élément stratégique pour l'avenir. Les territoires qui sauront le mieux s'emparer de cette dimension bénéficieront plus tard d'avantages comparatifs. La question est posée aujourd'hui du passage à une échelle supérieure, à un **rehaussement des objectifs** en nous interrogeant sur ce que cela entraîne comme **conséquences pour les activités économiques et les entreprises**, par exemple en ce qui concerne la question de la localisation des activités, de leur relation au système de transport, de l'optimisation de l'utilisation du foncier économique (densité d'occupation des parcs d'activité), de conception durable des nouveaux parcs et de remise à niveau des anciens, etc... Quelles contraintes nouvelles peut créer le rehaussement des objectifs du développement durable ? Jusque quel niveau d'acceptation pour les entreprises, qui ont aussi leurs contraintes dans le cadre d'une économie globalisée ? Mais la nécessité d'ancrer l'économie d'une région comme la Wallonie dans le paradigme du développement durable est aussi source de nouvelles opportunités, notamment en matière de valorisation de nouvelles filières liées aux éco-activités.

L'interrogation sur le modèle de développement concerne aussi son rapport au territoire : faut-il prioritairement promouvoir un développement **exogène**, avec l'objectif de faire venir de nouvelles entreprises dans le cadre d'une économie internationale qui met les territoires européens en concurrence ? Il s'agit alors de mobiliser le registre de l'attractivité. Faut-il plutôt jouer la carte du **développement endogène** reposant sur la capacité du tissu local à faire émerger des projets économiques ?

Les deux voies sont en fait complémentaires. La première s'articule à la question de l'attractivité, la seconde à la capacité d'un territoire à faire émerger des entreprises performantes.

En ce qui concerne les politiques publiques de développement économique, il semble nécessaire de passer d'un raisonnement en filières à un raisonnement en **clusters ou en grappe** ?

A Lille : au-delà de filières « classiques » (textile, distribution, transport-logistique, agro-alimentaire) déjà identifiées comme des supports du développement économique, la stratégie métropolitaine de LMCU a identifié des **secteurs émergents** : information-communication, biologie-santé, image-culture-média, qui représentent parmi les secteurs les plus emblématiques de ce qu'est aujourd'hui une économie métropolitaine dans les grandes villes européennes. Ces activités **s'organisent plus en clusters (germination des initiatives)** qu'en filières : grappes d'entreprises et multiplication d'acteurs qui gravitent autour d'équipements, de lieux (ex : pôle image de Tourcoing) intégrés à des grands projets urbains (Eurasanté au sud de Lille, Euratechnologie, zone de l'Union (pôle image et textiles non tissés)). On voit donc la triangulation entre stratégie locale de développement économique, mise en œuvre d'un grand projet urbain et gouvernance.

En France, au niveau national, la politique des **pôles de compétitivité** a été mise en place dans le cadre d'une politique nationale initiée par la DATAR/DIACT. En région parisienne, à Toulouse, Lyon Grenoble autour de secteurs d'activités hautement stratégiques pour la compétitivité de l'économie nationale (Aéronautique, nanotechnologies...) on retrouve les quelques pôles de dimension mondiale. Dans le Nord, I-Trans, est un pôle porté par un binôme Valenciennes-Lille. Ces pôles ont permis d'introduire une dynamique de gouvernance autour d'activités clefs pour le développement métropolitain.

En Europe, un enjeu essentiel est aujourd'hui de répondre aux objectifs de la stratégie de Lisbonne en matière **d'innovation et de recherche développement**. Le développement de la recherche et de l'enseignement supérieur représente ainsi un élément structurant clef pour l'avenir des territoires, notamment là où existe un retard structurel.

La réflexion sur le développement économique des territoires ne doit plus faire l'impasse sur les éléments constitutifs de **l'économie présentielle ou résidentielle**. Les travaux de Laurent Davezies⁶ ont, sur ce point, été décisifs. Le commerce, les activités liées au tourisme retrouvent ainsi une légitimité théorique dans la question du développement par leur rôle dans la captation de revenus au profit du territoire.

Par ailleurs, le commerce représente bien entendu un enjeu essentiel pour le bon fonctionnement d'un système urbain. Il remplit des fonctions de service et de distribution aux habitants. Il est le support des centralités urbaines et des pôles de proximité. Par ailleurs, de longue date, des polarités commerciales se sont développées en périphérie des agglomérations, le plus souvent autour des établissements de la grande distribution (c'est particulièrement vrai en France, mais le modèle

est aujourd'hui en train de s'essouffler). Aujourd'hui, la question est posée du renforcement des centralités commerciales dans leur articulation aux projets urbains (ce fut aussi une fonction d'Euralille, qui en son temps, a marqué le retour de la grande distribution en cœur d'agglomération). Aujourd'hui, de nouveaux comportements génèrent une mutation des formes mêmes de la distribution.

Le développement de **l'activité touristique** contribue aussi au renforcement de l'attractivité du territoire par la production d'une image renouvelée

Une réflexion spécifique concerne la filière **logistique**. La logistique est aussi une activité créatrice de valeur et peut aussi dans certain cas être liée à la présence de sièges sociaux. La fragilisation de cette fonction peut ainsi constituer un risque quant au maintien de certaines



Les parcs dédiés, comme ici Eurasanté, ont le mérite d'une forte visibilité». Photo : Nathalie Van Parys, LMCU

1 Davezies L., 2008, *La république et ses territoires. La circulation invisible des richesses. La République des idées, Seuil 109p.*

fonctions supérieures. D'une façon générale, la question du développement économique est, dès lors que l'on envisage la question de la localisation des entreprises, totalement liée à la réflexion sur les transports. Si la logistique, en soi, constitue une filière, toutes les activités sont confrontées à une nécessité d'organisation logistique. Ces sujets constituent des points essentiels pour la compétitivité des territoires.

La question du développement économique vient se confronter à celle du foncier. Le développement économique est consommateur d'espace. Une **mobilisation dynamique du foncier** est nécessaire pour accompagner le développement économique, mais cela doit être fait de façon rationnelle : le foncier devient un bien rare et coûteux à aménager, dès lors que l'on se fixe des limites par rapport au foncier agricole. Il convient ainsi d'optimiser la mise en œuvre des zones d'activité en termes de surface opérationnelle, notamment en matière de **densité d'occupation**. La question de la **qualité paysagère et environnementale** des parcs s'impose aujourd'hui avec force dans l'aménagement. La réflexion sur la **durabilité** doit être approfondie en ce qui concerne la desserte des sites économiques par les transports publics, quand cela est possible – ce n'est pas toujours le cas. Dans une région comme la Wallonie, la question du recyclage foncier dans le tissu existant est également posée. Il y a ici aussi bien des opportunités que des contraintes en termes de coûts de traitement des friches. Le recyclage favorise en fait la mixité fonctionnelle.

La question de l'**offre** immobilière de **bureaux** peut être appréhendée à travers différents critères :

- maintenir des pôles à forte **visibilité**
- mobiliser l'immobilier de bureau au profit du **renouvellement urbain** et savoir insérer les bureaux dans un tissu urbain diversifié assurant la **mixité fonctionnelle**.
- Définir les projets les plus significatifs en fonction des conditions d'**accessibilité par les transports publics** (logique de développement durable)
- intégrer une nécessaire réflexion sur la densité des programmes (logique de rentabilité et de développement durable).

Selon ces critères, le modèle du parc tertiaire périphérique des années 1980 n'est peut-être plus aujourd'hui le

modèle le plus adapté.

La question est également posée de la définition de **parcs dédiés**. Ils ont le mérite d'une forte lisibilité. A Lille, le succès d'Eurasanté plaide pour ce type d'approche. Mais le secteur de la santé n'est-il pas, de ce point de vue, spécifique ? Les difficultés pour maintenir ce principe dans un autre parc lillois, à la Haute Borne, à côté du campus scientifique de Villeneuve d'Ascq, interpellent en effet.

Mais toute l'activité économique n'a pas cette vocation démonstrative. L'essentiel de l'économie réelle se diffuse dans le tissu urbain au profit d'une **mixité fonctionnelle** qui conforte l'équilibre de ce tissu.

3. L'expérience lilloise en matière de réflexion stratégique sur le développement du territoire

Nous proposons ici un éclairage issu des travaux du Conseil de développement de Lille Métropole, qui rassemble la société civile locale. Il vient de plancher, en février 2009, devant Lille Métropole dans le cadre de l'élaboration du Plan Métropolitain de Développement économique, déclinaison locale du Schéma Régional de Développement économique.

Il a rappelé d'abord quelques **principes essentiels**, qui valent certainement pour d'autres territoires :

- Un Plan métropolitain de Développement n'a de sens qu'au service de l'**Homme** : à la fois acteur du développement, consommateur, citoyen.
- Il se fait au service de, et **avec l'entreprise**, lieu de mise en œuvre et d'expression collective des savoirs pour la production de richesse.
- Il s'inscrit dans le prolongement d'une **ambition commune**, d'un projet de développement partagé, donnant de la perspective et du sens au rôle de chacun, qu'il soit institution, organisation, entreprise et individu.
- Il doit valoriser une économie totalement **transverse**, décroisée, multisectorielle...
- ... Une économie **créatrice de valeur ajoutée** pour le territoire, captant, valorisant et émettant les flux de biens, d'informations, de personnes, au bénéfice à la fois de l'emploi et du pouvoir d'achat et

de la qualité de vie des habitants, de l'investissement dans les entreprises, et du développement de moyens pour les collectivités locales et la qualité des services publics...

- ... Une économie totalement nourrie par la **culture de l'innovation**, venant soit de la recherche scientifique ou technologique, soit de l'anticipation sur les futurs usages...
- ... Une économie à la fois dynamisée et **nourrie par l'interdépendance des activités**, créatrices, transformatrices, donneurs d'ordre, de produits manufacturés, de commerces et de services, ouverte et en lien avec le monde et ses marchés.

Trois de ses grandes conclusions sont :

1. **Donner de la perspective, de la finalité, du sens au projet de développement économique :**
Quel développement souhaite-t-on organiser ?
Quelle vision pour quelles ambitions ? Pour qui ?
Quels moyens veut-on se donner ?

2. **Assumer le fait que l'économie de la connaissance représente un levier fondamental du développement des territoires**

C'est faire en sorte que l'information rare devienne un « matériau » réinjectable dans tous les secteurs d'activité existants. Mais l'innovation peut aussi passer par le caractère solidaire des initiatives locales. Seuls les territoires, qui se donneront les moyens d'évoluer, de s'adapter et d'innover, pourront prétendre tirer les fruits du changement d'époque qui se profile.

3. **Nécessité de renforcer la gouvernance économique :**

Prévoir au moment du choix des actions, les modes opératoires nécessaires à la mise en œuvre du PMDE, pour passer du projet à la réalité concrète en évitant les préconisations incantatoires.

Cette gouvernance passe aussi par l'installation d'une culture de l'évaluation partagée et la mise en place de processus adaptés.

Conclusion

A n'en pas douter, ces propositions dépassent leur cadre local, et peuvent s'appliquer à bien d'autres territoires en Europe, notamment la Wallonie. Ils nous permettent par ailleurs d'élargir la réflexion. Notamment la question du développement doit aujourd'hui être appréhendée de façon élargie, et pas seulement par le seul prisme des activités économiques. Une approche globale du développement s'impose, qui favorise les interactions systémiques. Dans ce contexte, la créativité représente un enjeu majeur, en particulier dans les régions de tradition industrielle qui ont encore des difficultés à sortir du modèle social et culturel hérité du XIX^{ème} siècle. Il s'agit là d'un ressort essentiel du développement local, qui mobilise des sujets comme la qualification des individus ou leur capacité d'initiative. Ceci doit conduire à

privilégier les convergences entre culture, science, technologie, économie et esprit d'entreprise. Dans le cadre d'une gouvernance renouvelée des territoires, la mise en œuvre d'une stratégie de développement suppose une vision partagée entre les acteurs, un corpus commun de références pour les acteurs et les habitants, ce qui rend nécessaire le débat citoyen dans le processus de mise en œuvre.

Développement territorial et patrimoines

Dix ans de recherches CPDT sur les patrimoines naturels, paysagers et bâtis

Ten Research Programmes On Territorial Development: Heritage Considerations

M.-F. Godart¹

La prise en compte du patrimoine au sein des recherches de la CPDT débute lors de la deuxième période de subvention, au vu de l'importance et du rôle des patrimoines (naturel et culturel) mis en évidence dans les études de développement territorial. Un rapide tour d'horizon des recherches menées montre l'évolution des problématiques prises en compte, les résultats prometteurs engrangés et les nombreuses pistes pour la prise en compte et la valorisation des différents patrimoines.

Heritage began to be considered within the CPDT's research programmes at the time of the second period of subsidy, in view of the importance and the role of heritage (natural and cultural) highlighted in the territorial development studies. A quick survey of the research programmes shows the problems taken into account, the promising results collected, and the many avenues for the consideration and the enrichment of the various heritages.

Mots-clés : patrimoine, patrimoine naturel, patrimoine bâti, paysage

Keywords : heritage, natural heritage, built inheritance, landscape

Lors des premières études qui leur sont consacrées, les différents patrimoines sont étudiés selon une approche segmentée, c'est-à-dire que chaque type de patrimoine est analysé séparément, mais sur base d'une méthodologie commune qui repose sur quatre grandes questions.

La première question s'interroge sur la définition du patrimoine, la deuxième se penche sur le sens à donner au terme patrimoine et la troisième envisage l'application du terme tel que défini. Enfin, une quatrième question

s'intéresse à la prise en compte des patrimoines dans la littérature scientifique, ainsi que dans les textes légaux.

A partir de cette approche commune, l'organisation de la recherche a divergé selon le thème vers une vision plus opérationnelle ou vers une recherche à caractère plus scientifique. Ces évolutions variées vont également avoir des implications sur le suivi et l'encadrement, de même que sur les acteurs impliqués dans les processus et les interventions prestés par ceux-ci.

¹ Guide-ULB. Courriel : mfgodart@ulg.ac.be

Les résultats de la première phase de recherches ont amené une nouvelle approche des patrimoines dans la subvention suivante, à savoir une vision clairement transversale, plus articulée vers des questions intégratrices en lien avec le territoire et les spécificités patrimoniales.

Brièvement, on peut donc regrouper les recherches en trois phases.

Dans la première phase, le patrimoine naturel, les paysages et le patrimoine bâti sont pris en compte selon les principes énoncés ci-dessus lors de la subvention 2000 – 2002.

Dans un deuxième temps, l'approche transversale a concerné la gestion territoriale de l'environnement (déclinée selon une approche paysagère, une approche de gestion de l'espace rural, la mise au point d'outils méthodologiques de prise en compte de l'environnement et une approche visant à assurer une meilleure articulation entre développement territorial et patrimoine naturel) et la prise en compte opérationnelle du patrimoine bâti dans l'optique du renouveau urbain (reconstruire la ville sur la ville). Ces approches ont été développées durant la subvention 2002-2005.

Enfin, la dernière période de prise en compte du patrimoine (subvention 2005-2009) a développé l'approche transversale au travers de la mise au point d'atlas des paysages, offrant une perspective globale sur les territoires.

L'ensemble de ces recherches a abouti à des rapports de recherches très complets disponibles sur le site internet de la CPDT et à cinq publications (en date du 31 mai 2009) destinées à valoriser et diffuser les résultats de ces différentes recherches.

La période de recherche thématique et de cadrage (2000-2002)

Les premières recherches mises en place dans le domaine du patrimoine en lien avec le développement territorial se sont essentiellement concentrées sur les patrimoines naturel et bâti, ainsi que sur les paysages, en partant du principe que l'aménagement du territoire se place dans la perspective de la planification stratégique de l'utilisation et de la préservation des ressources (y compris patrimoniales).

La première étape envisagée nécessitait de préciser les définitions à appliquer pour les divers patrimoines et de cerner les outils existants relatifs à ces patrimoines.

En ce qui concerne le patrimoine naturel et les paysages, l'objectif majeur énoncé pour cette période était de travailler à l'inventaire et à la mise en place d'une cartographie de synthèse des ressources patrimoniales naturelles et paysagères wallonnes.

Pour le patrimoine bâti, la volonté était avant tout d'aborder les politiques publiques de valorisation dans une perspective globale de développement territorial durable.

Patrimoine naturel

Dans un premier temps, la problématique est abordée suivant une approche théorique destinée à définir objectivement le contexte dans lequel s'inscrit la recherche, c'est-à-dire essentiellement la définition des principaux concepts utilisés en écologie et en biologie de la conservation (tels que biodiversité, patrimoine naturel, réseau écologique, habitat, milieu artificiel, milieu



naturel, milieu de substitution...). Après les définitions, la recherche s'est penchée sur les outils juridiques et scientifiques disponibles en Région wallonne pour prendre en compte le patrimoine naturel.

Cet aspect « technique » a ensuite été complété par un examen des principales pressions liées à l'utilisation du sol affectant le patrimoine naturel, de manière à faciliter la proposition de mesures concrètes pour limiter leurs effets négatifs.

Parmi les facteurs identifiés, l'importante densité de population et les activités humaines intenses, fortes caractéristiques de la Région wallonne, induisent de nombreuses pressions sur le patrimoine naturel. Afin de préciser ces pressions, diverses zones d'expérimentation locale ont été choisies de manière à réaliser une analyse critique des contraintes relatives au maintien des habitats naturels et du réseau écologique encore présents sur le territoire.

En complément aux approches théorique et pratique, un essai de mise au point d'une méthodologie pour l'intégration du patrimoine naturel dans les plans de secteur a été proposée et diverses propositions de cartographie de zones et périmètres liés à la nature sont émises.

Patrimoine paysager

Concernant le patrimoine paysager, l'objectif majeur était d'établir une vision globale des points forts et faibles de la gestion régionale de ces patrimoines, dans une perspective transversale d'aménagement du territoire.

Pour ce faire, des propositions d'approches différenciées ont été énoncées pour rencontrer les besoins d'une prise en compte du paysage comme patrimoine régional. L'une des réalisations majeures de cette recherche a été l'identification et la caractérisation des septante-neuf « territoires paysagers » couvrant la Wallonie. L'identification repose sur la combinaison de trois critères : le relief, l'occupation du sol et la morphologie de l'habitat, le tout considéré à l'échelle du 1:50.000ème. Le découpage cartographique a été validé par des campagnes de terrain. Les territoires voisins présentant des caractéristiques proches ont été regroupés au sein de treize ensembles paysagers. Enfin, la recherche s'est également penchée sur l'établissement d'une typologie

exploratoire des paysages urbains.

L'étude a aussi évoqué la nécessité d'une logique de protection de certains paysages (définition de périmètres de protection paysagère) au vu des pressions qui s'exercent actuellement sur les paysages wallons.

Patrimoine bâti

Les politiques publiques de valorisation du patrimoine bâti ont été envisagées dans une perspective globale de développement territorial durable (suivant le principe que celui-ci repose sur la question de la réutilisation des bâtiments et espaces vacants existants en lieu et place de la consommation de nouveaux espaces). Un tel développement vise également à contribuer à un nouveau champ de pratiques favorisant l'interaction entre les actions patrimoniales proprement dites (protection, inventaire, sensibilisation...) et les politiques de rénovation urbaine, dans une perspective globale de renouvellement urbain.

Le travail à partir de la littérature existante a permis de dresser un « état de la question » de l'évolution de la notion de patrimoine. Les causes de non-réutilisation du patrimoine bâti ont été recensées et regroupées dans un tableau de synthèse et des études de cas ont permis de préciser divers éléments du questionnement.

Enfin, un aperçu des outils disponibles en Région wallonne et dans les pays voisins en matière de rénovation urbaine a été dressé.

Du point de vue de l'organisation de l'action publique, les quatre études de cas mettent en évidence deux problèmes majeurs que sont la difficulté de mise en oeuvre des différents outils de la rénovation urbaine et l'absence d'une vision stratégique globale du développement des communes.

D'autres éléments importants ont également pu être dégagés des études de cas, en lien avec des perceptions très diverses de la notion de patrimoine par les différents acteurs ou le fait que l'action publique wallonne de requalification du patrimoine bâti se caractérise par une priorité donnée aux interventions sur les espaces publics. En outre, les outils existants ne pallient pas l'absence de volonté politique et de réflexion stratégique au niveau local.

Enfin, si la valeur patrimoniale des biens et leur état de dégradation augmentent la complexité déjà grande des



Le renouveau urbain, à l'intersection des actions patrimoniales classiques (protection inventaire, sensibilisation...) et des politiques de rénovations urbaines. Namur, rue de la Croix — PHOTO D.C.

montages d'opération, plusieurs axes possibles d'amélioration du dispositif d'action publique wallon ont pu être identifiés. A ce titre, il convient de tenir compte du fait que la commune est un acteur central : elle fait les choix de développement, lance ou entérine les projets. En conclusion, on peut dire que la politique d'usage parcimonieux et durable de l'espace et du patrimoine bâtis dispose en Région wallonne de moyens et d'outils opérationnels et normatifs globalement suffisants, même si les moyens humains disponibles devraient pouvoir être renforcés.

La période des recherches transversales (subvention 2002-2005)

Gestionnaires traditionnels de l'espace rural

L'objectif majeur de la recherche visait une identification des moyens d'actions communs pour une gestion plus intégrée du patrimoine rural au sens large. La recherche devait donc clarifier le rôle de chaque catégorie d'acteurs (agriculteurs, forestiers, protecteurs de la nature...), suivre l'évolution de ce rôle et connaître l'implication de chaque catégorie d'acteurs dans la gestion et l'évolution du monde rural.

L'implication des différents acteurs et gestionnaires de l'espace rural est analysée de manière à la fois rétrospective et prospective (tendances d'évolutions futures au vu des évolutions passées).

Outre une importante recherche bibliographique (notamment historique), l'étude s'est aussi appuyée sur des enquêtes auprès d'acteurs divers du milieu rural, mais aussi, de manière plus ciblée, auprès des propriétaires forestiers.

L'étude permet de relativiser la notion de patrimoine traditionnel et de mesurer l'influence des gestions passées et actuelles sur la qualité de l'espace rural. La nécessité d'une approche transversale et intégrée des problèmes de gestion est mise en évidence, de même que certaines pistes d'actions.



La recherche a également débouché sur la publication d'un ouvrage de la collection Etudes et documents intitulé « Gestion de l'espace rural, nature et paysages ».

Une autre piste de recherche a également été explorée : les articulations entre les objectifs européens définis dans le domaine de l'environnement - et plus particulièrement ceux qui concernent la nature et de la biodiversité - et leur mise en oeuvre sur le territoire de la Région wallonne au travers de divers programmes et instruments financiers.

Les résultats montrent que les actions et projets relatifs à la problématique énoncée sont subventionnés dans le cadre de différentes politiques (essentiellement régionale, agricole et environnementale), en fonction d'orientations ou de programmations spécifiques, suivant des procédures particulières gérées par un grand nombre d'intervenants. Pour un observateur extérieur, la complexité des imbrications entre les programmes-cadres, programmations et programmes existants est importante, tant au niveau vertical (de l'Europe à la Région) qu'au niveau horizontal (au sein de la Région). Pourtant, finalement, les diverses combinaisons possibles aboutissent souvent aux mêmes possibilités d'action et les mêmes objectifs semblent pouvoir être poursuivis dans les différents cadres financiers.

En conclusion, il semble qu'une certaine centralisation des données et la capitalisation des échecs et des succès, tant au niveau de la connaissance que de l'application, pourrait être un objectif important au niveau de la Région. La rédaction d'un guide pratique de tous les financements européens pour l'environnement, restreint au domaine considéré mais à entrées multiples et la création d'une cellule d'appui unique spécialisée qui pourrait expliciter les appels à projets, renseigner, conseiller, orienter... semblent être deux actions intéressantes à entreprendre.

Outils méthodologiques

Le programme de travail prévoyait d'établir des guides méthodologiques permettant d'intégrer les obligations liées aux directives Natura 2000 (en particulier, en relation avec l'article 6 de la directive 92/43/CE). Cet objectif a été rencontré, dans un premier temps, par l'établissement de grilles croisées d'analyse entre les types d'activités et les types d'habitats Natura 2000.

L'établissement de guides méthodologiques avec un niveau d'information suffisant dans les délais impartis s'étant avéré impossible, plusieurs propositions alternatives furent envisagées, orientant le travail dans le sens de l'établissement d'un organigramme d'aide à la décision permettant de trier les dossiers de demande, tout en autorisant une marge d'interprétation selon les spécificités des cas rencontrés. L'utilisation de cet organigramme devait être, in fine, épaulée par des fiches didactiques et synthétiques relatives aux différents habitats Natura 2000 présents en Région wallonne et aux activités jugées prioritaires en fonction notamment de la fréquence de demandes de permis qu'elles génèrent.

Patrimoine naturel

Les réflexions se sont concentrées sur la clarification des concepts liés à la problématique du réseau écologique dans le contexte wallon. La nécessité de toujours mettre en contexte les concepts utilisés, pour éviter toute ambiguïté, est soulignée. Au-delà de la clarification terminologique, il apparaît que la méthode écosystémique développée par la CPDT a produit une succession d'outils efficaces et riches en informations pour établir la structure écologique principale de la Wallonie. Ces outils devraient aussi être utiles pour l'établissement de réseaux écologiques thématiques et pour prévoir l'évolution des écosystèmes en fonction de différentes pressions comme les changements climatiques par exemple. La mise au point d'une méthodologie au travers de territoires-tests a débouché sur des résultats révélant la nécessité d'engager des moyens (notamment en terme d'informatique) supérieurs à l'enjeu tel que perçu par divers acteurs impliqués dans le suivi de l'étude.

Les paysages

Dans le domaine des paysages, la Convention européenne du paysage, qui vise à assurer la protection, la gestion et l'aménagement de tous les paysages, a pu trouver son application dans la finalisation de la démarche d'identification des paysages de chaque partie de la Région wallonne. Une publication reprenant les territoires identifiés est parue dans la collection Etudes et documents sous le « titre Les territoires paysagers de Wallonie ».



Les réflexions menées sur l'élaboration d'une méthodologie d'identification des paysages patrimoniaux ont révélé l'extrême complexité du problème et la nécessité d'une couverture détaillée des paysages de toute la Région wallonne, afin de pouvoir procéder à des arbitrages. La définition de périmètres patrimoniaux ne rencontre cependant qu'un des objectifs de la Convention européenne du paysage, à savoir la protection.

Par ailleurs, une sensibilisation à la problématique des paysages et à l'impact de chacun sur les paysages trouve son aboutissement dans une publication sous la forme d'une plaquette intitulée « Pour une meilleure prise en compte des paysages ». Des propositions concrètes d'actions y sont présentées, tant pour les collectivités locales que pour les citoyens.

Patrimoine bâti (Reconstruire la ville sur la ville)

Les questions soulevées durant la première période sur la problématique du « recyclage urbain » ont mené à un affinage de la recherche, pour aboutir à une publication permettant de concrétiser les diverses pistes évoquées. Cette publication est parue sous la forme d'une plaquette « Réhabiliter et rénover l'espace bâti en Wallonie ».

La recherche en elle-même est partie du constat que si, pendant des siècles, les villes se sont reconstruites « sur elles-mêmes », depuis une cinquantaine d'années, les noyaux bâtis traditionnels perdent de leur vitalité, au profit de la périphérie, où viennent s'installer l'habitat et les activités économiques. Qu'elles soient urbaines

ou rurales, toutes les communes sont confrontées à la question de la réhabilitation et du recyclage des espaces bâtis.

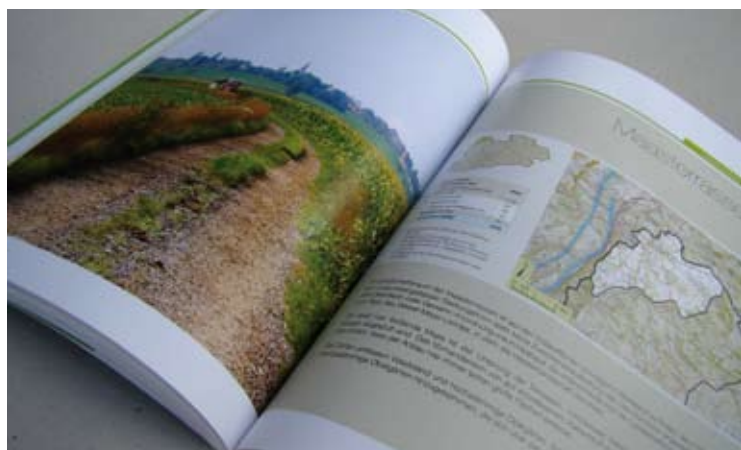
Partant du principe que les communes et les acteurs locaux sont responsables de la gestion de leur territoire, l'étude présente des réalisations concrètes, analyse ce qui leur a permis d'aboutir et montre que des moyens parfois simples peuvent amener des changements durables.

Pour ce faire, trois aspects sont successivement examinés : la question de l'espace bâti au sein de la problématique du développement territorial propose une réflexion générale sur l'utilité de gérer, d'entretenir et de valoriser le bâti. Ensuite, l'opportunité d'une démarche dynamique de gestion (ancrage historique et méthodologie de prise en compte) est envisagée, pour terminer par la présentation de différentes actions menées en Wallonie, participant à la réhabilitation et à la rénovation de l'espace bâti.

La recherche intégrée, basée sur les paysages (subvention 2005-2009)

L'aboutissement des diverses réflexions qui précèdent mène à la prise de conscience de mettre en place un outil intégré de gestion du territoire en lien direct avec les paysages. L'outil choisi pour rencontrer ces besoins est l'Atlas des paysages de Wallonie. Cette collection a pour ambition d'être un outil de sensibilisation, de connaissance et de gestion, à la disposition de tous les acteurs concernés. Chaque volume constitue un socle d'action, un document de référence et d'orientation, sans valeur réglementaire, visant à susciter ou permettre une harmonisation des décisions d'aménagement.

Les Atlas comportent un aperçu de l'évolution des paysages wallons, commun à tous les volumes. Ils se penchent ensuite sur les facteurs d'évolution au sein de l'ensemble paysager traité. La troisième partie offre aux lecteurs un accès plus détaillé au territoire par la description paysagère d'unités plus réduites, les aires, ce qui permet de mettre en évidence les enjeux locaux en termes de paysages, l'objectif à envisager en lien avec la CEP et des pistes d'actions. Enfin, des enjeux communs à tout l'ensemble paysager sont traités de la même manière. Les Atlas des paysages de Wallonie



Les Atlas des paysages sont des outils de sensibilisation, de connaissance et de gestion, à la disposition de tous les acteurs.

devraient offrir à terme une connaissance générale et détaillée de chacun des territoires paysagers, mettant en évidence les enjeux paysagers des années à venir et proposant des pistes d'intervention. Le premier volume de la collection est disponible depuis février 2008 et le deuxième volume sortira en septembre 2009.

L'exploitation des résultats et les perspectives d'avenir

Les différents résultats ont été engrangés par les équipes de chercheurs (en tout, près de trente personnes ont travaillé pendant des périodes plus ou moins longues sur les recherches liées au patrimoine) qui se sont succédés pendant huit ans et ont connu des fortunes diverses.



La petite Gette. Un document pédagogique extrait de l'Atlas des paysages consacré aux Plateaux brabançon et hesbignon — DESSIN : D. KATHELJUN.

Les recherches sur le patrimoine bâti

Les possibilités d'application des recherches se sont avérées fortement variables en fonction de l'antériorité des acquis, du type de recherche, du thème précis des recherches, des acteurs en présence et de leur intérêt pour les résultats, de l'existence de consensus sur les notions et perspectives, des objectifs de départ et des liens identifiés ou pressentis avec le développement territorial.

L'outil a d'ores et déjà trouvé un accueil favorable auprès de nombreux acteurs y compris à l'étranger.

Certaines recherches peuvent aboutir à d'intéressants résultats scientifiques, mais considérés comme peu, voire pas applicables concrètement en termes de développement territorial. Faut-il dès lors les assimiler à des échecs ou simplement prendre acte du fait que toute recherche ne trouve pas nécessairement de débouchés immédiats ?

Quelle que soit l'applicabilité des résultats, on peut constater que les patrimoines sont considérés, en fonc-

tion de divers facteurs, comme un frein ou un moteur de développement. Parmi les points de convergence qui peuvent être identifiés pour expliquer le rôle potentiel des patrimoines dans le développement territorial, on peut observer que si le patrimoine considéré bénéficie d'un statut de protection fort (de type classement ou réserve), c'est l'aspect frein qui domine le plus souvent. Ce constat ne doit cependant pas remettre en question l'intérêt des statuts de protection pour préserver des patrimoines exceptionnels ou particulièrement représentatifs. Par contre, si un patrimoine bénéficie d'une reconnaissance partagée de sa qualité, mais sans que des contraintes fortes ne s'exercent, il a toute chance de constituer un facteur de développement fédérateur, car il constitue alors un levier d'accès à divers outils de gestion et peut générer un sentiment d'appartenance.

De nombreux thèmes de recherche restent à développer ou explorer pour améliorer la connaissance, la sensibilité et l'intérêt des différents acteurs pour les patrimoines. Forte de son expérience et des leçons tirées des recherches précédentes, la CPDT peut encore apporter de précieuses contributions à leur l'intégration dans le développement territorial.

Une vision intégratrice comme celle développée dans les dernières années via les atlas des paysages constitue l'une des pistes prometteuses permettant d'intégrer une vision globale des patrimoines dans leurs relations avec le territoire et ses atouts, mais aussi de leur rôle dans la qualité des territoires et des cadres de vie. La mise en évidence d'enjeux spécifiques aux divers patrimoines, que ce soit au niveau régional ou local, peut être dégagée de ce type d'étude. La connaissance fine acquise lors des recherches permet aussi de proposer des objectifs de protection, de gestion ou de requalification, ainsi que des pistes d'actions pour rencontrer ces objectifs.

Conclusion

Les principaux enseignements qui peuvent être tirés de huit années de recherches sont que les patrimoines, qu'ils soient naturels ou construits, sont encore bien présents en Région wallonne. Parmi les difficultés rencontrées dans leur gestion, se trouve la question d'une définition consensuelle de la notion de patrimoine, celle des critères de leur reconnaissance (plus particulièrement les patrimoines naturel et paysager) par les acteurs et la recherche d'outils de gestion à mettre en oeuvre.

Des réponses à ces questions sont fournies dans les rapports de recherches, mais aussi dans cinq publications à destination d'un public large : acteurs institutionnels ou ONG locales et citoyens désirant s'investir et s'impliquer dans la gestion de leur cadre de vie.

En conclusion, si de nombreux outils existent, ils sont encore parfois mal connus, mal compris et peu exploités. La présence d'un patrimoine (naturel ou culturel) au sein d'un territoire est encore trop souvent perçue comme un frein, alors que les différentes recherches menées ont montré les diverses possibilités de leur valorisation en terme de qualité du cadre de vie, mais aussi en terme d'image de marque vecteur de développement économique.

Les propositions d'action figurant dans les diverses publications de la CPDT sont encore trop peu exploitées et leur implémentation auprès des acteurs concernés insuffisante. L'action de la CPDT dans la formation des Conseillers en aménagement du territoire et urbanisme pourrait prendre ces problématiques en compte et être élargie à d'autres acteurs et responsables locaux.

Bibliographie

- CPDT, (2001). *Rapport final de la subvention 2000-2001*, Thème 5 : Gestion territoriale de l'environnement.
- CPDT, (2002). *Rapport final de la subvention 2001-2002*, Thème 5 : Le patrimoine, outil de développement territorial - Thème 5.1 Le patrimoine naturel
- CPDT, (2002). *Rapport final de la subvention 2001-2002*, Thème 5 : Le patrimoine, outil de développement territorial - Thème 5.1 Les paysages
- CPDT, (2002). *Rapport final de la subvention 2001-2002*, Thème 5 : Le patrimoine, outil de développement territorial - Thème 5.2 : Le patrimoine bâti, outil de développement territorial
- CPDT, (2003). *Rapport final de la subvention 2002-2003*, Thème 4 : Gestion territoriale de l'environnement
- CPDT, (2004). *Rapport final de la subvention 2003-2004*, Thème 4 : Gestion territoriale de l'environnement
- CPDT, (2005). *Rapport final de la subvention 2004-2005*, Thème 4 : Gestion territoriale de l'environnement
- CREMASCO V., DOGUET A., FEREMANS N., NEURAY C., PONS T., VAN DER KAA C. ET GODART M.-F. ET TELLER J. (sous la dir.), (2008). *Atlas des paysages de Wallonie*, T. 1 : L'entre-Vesdre-et-Meuse. Ministère de la Région wallonne.
- CREMASCO V., DOGUET A., FEREMANS N., NEURAY C., PONS T., VAN DER KAA C. ET GODART M.-F. ET TELLER J. (sous la dir.), (2008). *Landschaftatlas Wallonien, N°1 : Das Weser-Maas-Land*. Ministère de la Région wallonne.
- DE WITTE C., NEURAY C., NIELSEN M., PONS T., VAN DER KAA C., ET GODART M.-F., FELTZ C. (sous la dir.), (2009). *Atlas des paysages de Wallonie, Tome 2 : Les Plateaux brabançon et hesbignon*. Ministère de la Région wallonne.
- DROEVEN E., FELTZ C., KUMMERT M. (2004). *Les territoires paysagers de Wallonie*. Conférence permanente du développement territorial, Etudes et Documents 4, Ministère de la Région wallonne.
- FEREMANS N. (2004). *Gestion de l'espace rural, nature et paysages en Wallonie*. Conférence permanente du développement territorial, Etudes et Documents 5, Ministère de la Région wallonne.
- NEURAY C., VAN DER KAA C. ET GODART M.-F. (sous la dir.), (2004). *Pour une meilleure prise en compte des paysages*. Conférence permanente du développement territorial, Plaquette n°4, Ministère de la Région wallonne.

La candidature du Bassin Minier Nord-Pas de Calais à une inscription sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO

The Candidature of the Nord-Pas de Calais Mining Pool for Inclusion on the UNESCO World Heritage List

C. O'Miel¹

Créée en septembre 2002, l'association Bassin Minier UNESCO a en charge le portage de la candidature du Bassin minier du Nord – Pas de Calais à l'Unesco.

Pendant près de trois siècles, l'industrie charbonnière a façonné un territoire, ses paysages, ses villes, en a forgé l'identité et a durablement transformé les modes de vie. C'est à ce titre que le Bassin minier présente une valeur exceptionnelle et universelle et peut prétendre à une inscription sur la prestigieuse liste du Patrimoine mondial.

Mais le Bassin minier est surtout un territoire vivant qui n'a cessé d'évoluer depuis trois siècles. Inscrit dans le temps et dans l'espace, il continue d'évoluer et constitue avant tout un cadre de vie qu'il ne s'agit pas de figer tel un conservatoire ou un musée à ciel ouvert. L'enjeu de cette candidature est de préserver durablement l'identité d'un territoire qui s'est construit sur une activité industrielle et de considérer, à travers une valorisation patrimoniale, ces héritages historiques comme autant de nouvelles ressources constructives, qu'elles soient culturelles, sociales, économiques ou environnementales.

Created in September 2002, the UNESCO Mining Pool Association is responsible for advocating the Nord-Pas de Calais Mining Pool's candidature to UNESCO.

For nearly three centuries, the coal industry has formed a territory, its landscapes and its cities, has forged its identity and has lastingly transformed the lifestyles involved. This is why the Mining Pool is exceptionally and universally valuable and can aspire to inclusion on the prestigious World Heritage list.

But the Mining Pool is above all a living territory that has been unceasingly developing for three centuries. Enshrined in time and space, it is continuing to develop and constitutes first and foremost a living environment in which there is no question of congealing like an open-air conservatory or museum. The issue of this candidature is sustainably to preserve the identity of a territory that has been built on an industrial activity and to consider, through an enrichment of the heritage, these historical heritages as many new constructive resources, be they cultural, social, economic or environmental.

Mots-clés : patrimoine industriel, industrie charbonnière, Patrimoine mondial

Keywords : industrial heritage, coal industry, World Heritage List

¹ Catherine O'Miel est directrice de l'Association Bassin Minier Unesco, Nord-Pas de Calais, France.

Le Bassin minier du Nord-Pas de Calais

Contexte géologique et géographique

Le Bassin minier du Nord – Pas de Calais fait partie de la série des bassins charbonniers de la chaîne varisque du Nord-Ouest européen et s'inscrit dans la continuité géologique des bassins westphaliens et belges à l'est, et des bassins britanniques, à l'ouest. La spécificité du gisement du Nord – Pas de Calais est d'être, dans cette série, le seul de grande dimension entièrement souterrain. Orienté d'est en ouest, le bassin s'étend sur 120 kilomètres de long et environ 20 kilomètres de large.

270 ans d'histoire minière

L'histoire de l'exploitation débute en 1720 à Fresnes-sur-Escaut et s'achève 270 ans plus tard, en 1990, à Oignies.

Outre les événements inhérents à l'histoire d'un bassin industriel (découvertes, fondations des grandes compagnies, années records de production, nationalisation, fermetures), le Bassin a eu à surmonter, à plusieurs reprises, des accidents de caractère exceptionnel, parmi lesquels « la Catastrophe dite de Courrières » survenue en mars 1906. Provoqué par un coup de poussières, cet accident reste le plus tristement célèbre par son ampleur et son nombre de victimes, 1099 morts. Cette plus grande catastrophe minière européenne a profondément bouleversé l'opinion publique en France comme à l'étranger et a fait naître une véritable solidarité européenne. Tournant indéniable de l'histoire de la sécurité minière, ce terrible événement a agi tel un détonateur et est venu accélérer partout en Europe et en Amérique du Nord la recherche en matière de prévention des accidents.

L'histoire du Bassin est également marquée par la double catastrophe des deux guerres mondiales du XXe siècle. Illustrant par deux fois le rôle stratégique du charbon (et son pillage méthodique) dans l'économie de guerre, il y a gagné sa reconnaissance en tant que symbole national (valeur patriotique accentuée lors de la Bataille du charbon) mais aussi en tant que témoignage important des conflits mondiaux puis, de la reconstruction européenne (CECA, Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier).

Le Bassin minier en quelques dates

- 1720 : Découverte de charbon maigre à Fresnes-sur-Escaut et naissance du Bassin du Nord
- 1734 : Découverte de charbon gras à la Fosse du Pavé à Anzin
- 1757 : Fondation de la première compagnie minière, la Compagnie des Mines d'Anzin, dans le Nord – Pas de Calais
- 1841 : Découverte du charbon à Oignies et naissance du Bassin du Pas-de-Calais
- 1906 : Catastrophe des Mines de Courrières : 1099 morts
- 1913 : Le Bassin du Nord – Pas de Calais produit 67 % de la production nationale
- 1914-1918 : Première Guerre mondiale : 103 fosses ont été détruites, 1900 kilomètres de galeries sont inutilisables.
- 1930 : Production record de 35 millions de tonnes
- 1939-1945 : Exploitation systématique par les troupes occupantes
- 1946 : Loi de Nationalisation et création des Houillères du Bassin Nord – Pas de Calais
- 1968 : Plan Bettencourt qui prévoit l'arrêt progressif de l'activité
- 1974 : Catastrophe de Liévin : 42 morts
- 1990 : La dernière gaillette est remontée à la fosse du 9- 9 bis de Oignies.

- 43 concessions
- 23 compagnies minières et 8 groupes d'exploitation qui ont organisé et transformé le territoire
- 600 puits foncés
- 100 000 kilomètres de galeries soit deux fois le tour de la terre
- 2 milliards de tonnes de charbon extraites



Orienté d'est en ouest, le bassin s'étend sur 120 kilomètres de long et environ 20 kilomètres de large — SOURCE : ABMU

Le Patrimoine du Bassin minier du Nord-Pas de Calais

Pendant 270 ans, c'est une logique de « sous-sol » et de « puits » qui s'est imposée sur l'ensemble du territoire, développant au jour un système technique, économique et social et imprimant de façon implacable tous les éléments nécessaires à l'exploitation dans un environnement antérieur essentiellement rural. Ce système se compose d'une part, des espaces « d'attaque » dédiés à l'extraction et à la production - puits, infrastructures techniques et voies de transport - et d'autre part, dans une étroite proximité, des espaces dédiés à la résidence et aux services - cités ouvrières et équipements collectifs.

Le bassin n'a connu qu'une faible diversification de ses activités industrielles, sauf de manière très localisée dans le Denais et le Douaisis (métallurgie et sidérurgie). Il s'agit donc d'un territoire façonné de manière quasi-

exclusive par une seule et même industrie, celle de l'extraction charbonnière.

L'héritage technique est constitué d'édifices et d'équipements divers : cinq générations de chevalements, environ 200 terrils aux formes variées, des fosses d'exploitation; des réseaux de transport (chemins de fer et gares d'eau).

Solidaire du patrimoine technique, un autre type de patrimoine architectural caractérise le Bassin du Nord - Pas de Calais : l'habitat minier. Le territoire se remarque en effet par l'ampleur et la diversité des créations patronales dans le domaine des habitations ouvrières, depuis les corons aux cités pavillonnaires, des cités-jardins jusqu'aux logements modernes. Les politiques socia-

les y ont été particulièrement développées, combinant intentions de contrôle de la main d'oeuvre et volontés d'expérimentation et d'innovation en matière d'amélioration du confort et de la salubrité, d'architecture et d'urbanisme. Cet héritage social compte aujourd'hui près de 600 cités minières qui présentent une très grande richesse architecturale et formelle. De nombreux équipements sociaux ont également accompagné les impératifs de logement: écoles mais aussi églises, hôpitaux et salles des fêtes, équipements sportifs...

Aux côtés de ces éléments bâtis, il existe un autre patrimoine, de nature différente mais initié lui aussi par l'activité minière, le patrimoine néo-naturel. Il s'agit, entre autres, des étangs d'affaissement résultant de l'effondrement des sols causés par les galeries en sous-sol, des terrils et des cavaliers aujourd'hui reconquis par la nature. Tous abritent désormais une faune et une flore spécifiques, accueillent des écosystèmes secondaires et se sont parfois transformés en véritables corridors biologiques.

Si l'activité extractive a disparu depuis presque 20 ans, l'ensemble de ce patrimoine est aujourd'hui le témoin d'une histoire et d'une mémoire, celles de la civilisation industrielle, et soutient une culture, la culture minière qui, au travers de pratiques d'abord initiées par les compagnies minières, continuent de vivre et de se transmettre de génération en génération: colombophilie, harmonies, jeux traditionnels, fête de la Sainte-Barbe...

La candidature au Patrimoine mondial

L'association Bassin Minier Unesco

L'association est créée en 2003 par Jean-François CARON, Maire de Loos-en-Gohelle et Vice-Président de la Communauté d'Agglomération de Lens/ Liévin et Pierre MAUROY, ancien Premier Ministre, Président de Lille Métropole Communauté Urbaine, Président du Comité de Soutien de Bassin Minier UNESCO.



La candidature du Bassin minier Nord-Pas de Calais à une inscription sur la liste du Patrimoine Mondial — PHOTO : ABMU

La mission de l'association est double : assurer la production et l'instruction du dossier de candidature et organiser la mobilisation de tous dans cette démarche.

Les enjeux sont multiples. Il s'agit de faire connaître et reconnaître la qualité et la diversité patrimoniale du Bassin minier, de contribuer au changement d'image du territoire et de favoriser la place de la culture et du patrimoine minier et industriel au sein de perspectives de développement local et régional.

Le rôle de BMU est d'animer une démarche collective et de fédérer tous les acteurs politiques, institutionnels et associatifs du territoire : les collectivités locales (Région Nord-Pas de Calais, Départements du Nord et du Pas-de-Calais, 8 Communautés d'Agglomération et de Communes, 160 communes), les organismes techniques, les associations et structures culturelles, les acteurs touristiques. L'ensemble des acteurs soutient la démarche et tous ont participé et continuent de participer à l'initiative soit financièrement, soit par la mise à disposition de leurs données et de leurs expertises, soit par les projets et les actions qu'ils développent.

Les étapes d'une candidature au patrimoine mondial

Ce sont les Etats qui déposent les candidatures auprès du Comité du Patrimoine Mondial, un seul dossier est déposé chaque année au mois de janvier.

La candidature fait alors l'objet de 18 mois d'instruction par des experts internationaux avant le passage en séance plénière du Comité du Patrimoine Mondial, tous les ans en juillet, qui décide de l'inscription du bien sur la prestigieuse liste.

Le choix de la catégorie de Paysage Culturel Evolutif

Le Paysage Culturel est un ouvrage combiné de l'homme et de la nature. Dans le cas présent, la présence d'une ressource naturelle et son exploitation sont à l'origine de la transformation par l'homme d'un paysage historique essentiellement rural, sur une durée de trois siècles et au cours desquels l'activité s'est déplacée d'Est en Ouest tandis qu'évoluaient les techniques et les architectures. Les hommes ont modifié, de manière fulgurante, les caractères physiques de ce paysage en bouleversant la morphologie terrestre (déboisements, effondrements des sols) et en surimposant tous les



Le système minier « lieux d'exploitation- lieux de vie » à la source de nouveaux paysages — PHOTO : ABMU

éléments techniques, sociaux et architecturaux liés à l'extraction et à la production de charbon. Dans sa diversité, le paysage du Bassin minier offre une parfaite lecture des différentes strates et superpositions successives de l'occupation du territoire: période agraire pré-industrielle, période industrielle mais également période contemporaine qui témoigne de ses modifications les plus récentes.

Le concept permet également de préserver la diversité de ce patrimoine et de respecter la combinaison de l'ensemble des éléments constituant le paysage minier. En effet, il y aurait un risque réel à limiter, par exemple, ce patrimoine à ses simples aspects techniques : celui de n'offrir qu'un témoignage incomplet. Le Paysage Culturel permet de saisir l'alchimie entre tous les héritages de l'activité : technique, social, environnemental, immatériel (culture, mémoire et transmission).

Valeur universelle et exceptionnelle du Bassin minier Nord- Pas de Calais

Universalité

L'industrialisation est parmi les plus grandes mutations et évolutions qu'ait connues l'histoire humaine : elle est au fondement même de la compréhension et des réalités des sociétés dites modernes (l'ère industrielle).

C'est une histoire d'abord européenne puis mondiale. Le charbon et la machine à vapeur sont à l'origine de cette révolution.

Le processus d'industrialisation est commun à tous les pays (sur des périodes chronologiques différentes) et le Bassin minier du Nord-Pas de Calais offre un exemple de l'impact des bouleversements initiés par l'industrialisation sur un territoire.

Exceptionnalité

Le processus d'industrialisation a trouvé des applications différentes selon les pays, les régions et pris des formes diverses sur les territoires. Concernant le Bassin minier du Nord-Pas de Calais, un certain nombre de particularités apparaissent, non seulement en comparaison avec les sites charbonniers déjà inscrits sur la Liste du Patrimoine mondial mais également avec d'autres bassins industriels en Europe et dans le monde.

- Une continuité géologique et territoriale. Le Bassin minier se distingue par l'ampleur et l'homogénéité de son paysage. Selon les dires d'expert, il s'agit « d'un paysage homogène parmi les mieux conservés dans le monde ». Ce Paysage Culturel réunit toutes les éléments de l'industrie minière et l'impact réel de l'industrie sur un territoire est préservé et lisible.
- La nature et la qualité du patrimoine. Toutes les facettes de l'industrie charbonnière sont représentées : technique, sociale, environnementale, culturelle. Le Bassin minier se caractérise par une abondance et une diversité exceptionnelles des créations patronales dans le domaine de l'habitat ouvrier et des équipements collectifs. Il constitue une vitrine de 170 ans de politique sociale.
- Une quasi-mono industrie. Le Bassin minier se distingue également par son peu de diversification industrielle. D'autres bassins sont le fruit de l'activité charbonnière en lien avec la sidérurgie et la métallurgie, lien à l'origine d'un « magma » urbain et industriel beaucoup plus dense et dans lequel il est parfois difficile de « lire » les paysages.
- Une chronologie longue (19e et 20e) et sans rupture, émaillée d'événements d'ampleur européenne et internationale (Catastrophe dite de Courrières, deux conflits mondiaux).



Cité des Electriciens, 1861, Bruay-La-Buissière
PHOTO : ABMU

Le plan de gestion

Le Bassin minier est un système vivant qui n'a cessé d'évoluer depuis trois siècles au gré de l'évolution des techniques, des courants idéologiques, des luttes... Inscrit dans le temps et dans l'espace, il continue d'évoluer et constitue avant tout un cadre de vie qu'il ne s'agit pas de figer. Il s'agit de préserver l'identité d'un territoire qui s'est construit sur une activité industrielle et de considérer, à travers une valorisation patrimoniale et dans une logique de développement durable, ces héritages historiques comme autant de nouvelles ressources constructives.

Le caractère « vivant » du territoire oblige à trouver, en termes de gestion et de valorisation, de constants équilibres entre préservation et revitalisation du patrimoine et du territoire. Le degré d'évolutivité, apprécié et évalué pour chaque catégorie d'éléments constitutifs du paysage culturel, conditionne clairement les projets de valorisation. Mais réinvestir des lieux de patrimoine industriel, dont l'objectif premier était la production, nécessite des adaptations, soit aux normes de la vie moderne, soit aux exigences de nouvelles fonctions et/ou activités (culturelles, commerciales, administratives). L'enjeu est donc de trouver cet équilibre dans lequel le patrimoine conserve son identité, sa lisibilité et son intégrité mais retrouve également un rôle actif.

Etat des lieux et connaissance

Le préalable à l'élaboration d'un plan de gestion cohérent à l'échelle du Bassin, était de connaître de manière exhaustive ce patrimoine (travaux d'inventaires) et de le qualifier pour une gestion raisonnée et efficace.

Pendant plus de cinq ans, de très nombreuses études ont été menées : inventaires des cités minières, des terils, du patrimoine non-repéré (inventaire réalisé en partenariat avec les communes). Des bases de données ont été réalisées, des avis d'experts européens ont été recueillis. Après ce premier « état des lieux », un travail de qualification (selon des critères établis en partenariat avec la DRAC et le Service Régional de l'Inventaire) et de hiérarchisation a été effectué sur les éléments du patrimoine : qualités urbaines, architecturales, valeurs symboliques et historiques, état de conservation, menaces...

A partir de ce travail de recensement et de qualification, une première carte patrimoniale a été élaborée, mettant en évidence des ensembles miniers remarquables, des points de vues et des perspectives, des éléments isolés... Cette carte patrimoniale est en cours de finalisation en fonction des études actuellement entreprises. Notamment, la question de la délimitation des périmètres est en cours d'élaboration pour différencier les cœurs de zones, les zones tampon et les zones de sensibilité, en fonction des études en cours et du travail de qualification et de de hiérarchisation.

Préserver et gérer

L'hétérogénéité, la complexité, l'étendue des éléments à préserver et à gérer, le foisonnement de procédures, de codes, de règlements parfois contradictoires, la multiplicité des acteurs, rendent nécessaire la mise en place d'une « boîte à outils » opérationnelle, capable de guider l'ensemble des acteurs impliqués dans la protection et la gestion de l'héritage minier.

C'est ainsi qu'a été décidée la mise en œuvre d'un Schéma Patrimonial à l'échelle du territoire. C'est la Mission Bassin Minier qui s'est vue confier cette mission par la DRAC et la DRE. A noter que l'ensemble des acteurs publics concernés est présent au Conseil d'Administration de la Mission Bassin Minier. Ce Schéma Patrimonial a pour objectif de fédérer l'ensemble des

acteurs (patrimoine, culture, aménagement, tourisme, environnement) dans le cadre d'un dispositif partenarial. Il est structuré en trois axes : connaître, préserver et gérer, valoriser.

C'est à partir de ce travail global que sera proposé un plan de gestion du patrimoine minier pour le dossier de candidature.

Les engagements indispensables des partenaires

Sur la base des travaux menés, avec l'appui technique de la Mission Bassin Minier et le soutien du Conseil Régional Nord Pas de Calais, sont en préparation un certain nombre de conventionnements avec les acteurs opérationnels de la préservation et de la gestion du patrimoine minier.

Parrallèlement, la DRAC Nord Pas de Calais prépare pour février 2009 une nouvelle campagne de protection au titre des Monuments Historiques (classements et inscriptions).

Par ailleurs, afin de faciliter les échanges entre acteurs, l'association organise, en partenariat avec la DRAC, la Mission Bassin Minier et le Centre Historique Minier de Lewarde, une rencontre annuelle de travail sur le Patrimoine minier qui réunit environ 250 acteurs. L'objectif, au-delà d'informer sur le contenu et l'avancée de la candidature, est de mobiliser les acteurs du territoire autour de l'élaboration du plan de gestion du patrimoine.

Valoriser, mettre en projet culturel et touristique

Mieux connaître pour mieux préserver et gérer le patrimoine a aussi pour objectif de mieux l'inscrire dans une perspective de développement du territoire à travers la mise en œuvre de projets de valorisation. Il s'agit de définir des stratégies de valorisation culturelle et touristique à tous les échelons contribuant au changement d'image et au rayonnement du territoire.

Des avancées existent dans ce domaine, avec le récent Schéma de Développement Touristique, mis en place par le Conseil Régional, qui met en avant la filière Patrimoine minier comme filière prioritaire. Par ailleurs, deux démarches de labellisation « Pays d'Art et d'Histoire » ont été entreprises. L'Agglomération de Lens Liévin vient ainsi d'obtenir le label en janvier 2008.

Des projets touristiques sont également développés comme le GRP Bassin minier avec la Fédération Française de Randonnées Pédestres ou l'étude d'une route de la culture industrielle, connectée aux réalisations belges et allemandes.

Les acteurs culturels et touristiques du Bassin minier développent de plus en plus d'actions de sensibilisation et d'animation autour du patrimoine matériel et immatériel du Bassin minier, la candidature à l'UNESCO agissant comme un accélérateur. Désormais, l'objectif est de coordonner, de capitaliser et de professionnaliser ces initiatives en s'appuyant sur le savoir faire d'acteurs identifiés et reconnus : le Centre Historique Minier, le CPIE- la Chaîne des terrils, Culture Commune (Scène Nationale du Pas de Calais), les CAUE, le Parc Naturel Régional Scarpe-Escaut...

La mobilisation du territoire

L'association a également souhaité associer et sensibiliser la population, résidente ou extérieure au Bassin

minier, à cette candidature afin de ne pas désincarner ce patrimoine qui constitue avant tout un cadre de vie. Depuis janvier 2003, l'association Bassin Minier Unesco a invité la population locale à constituer des clubs (aujourd'hui au nombre de 20), véritables relais de la démarche de classement mais aussi outils réels de valorisation patrimoniale à l'échelle d'une commune, d'un établissement scolaire... Structures autonomes, ces clubs rassemblent adhérents, bénévoles, particuliers, professionnels : ils choisissent un « thème » lié à l'histoire minière et l'exploitent.

En 2007 et 2008, pour renforcer le sentiment d'appartenance, chaque maire du territoire se voit remettre un drapeau aux couleurs de la candidature et est invité à adhérer aux « clubs des communes ». Un club d'entreprises se met également en place pour élargir le cercle de la mobilisation.

Des outils de sensibilisation sont également développés en direction de la population sur la thématique « changer le regard sur le territoire ». C'est ainsi, par exemple, que deux expositions de photographies aériennes cir-



Les publications, outils de sensibilisation et de mobilisation du territoire — PHOTO : ABMU

culent depuis un an sur l'ensemble du territoire.

Deux ouvrages sont parus, en partenariat avec un éditeur national (Ouest France): un ouvrage dans la collection « itinéraires » en juin 2008 ainsi qu'un « beau livre » sur l'histoire et les paysages du Bassin minier en octobre 2008.

BMU marque également sa présence par des actions de communication à l'occasion d'évènements locaux et régionaux: Fêtes des Communautés d'Agglomération et de Communes, Journées du Patrimoine, opération « Vivre les villes », marathon de « la route du Louvre »...

Le calendrier

- 17 septembre 2008 : première audition par le comité national des biens français classés au patrimoine mondial
- Juin 2009 : finalisation du dossier
- Octobre 2009 : « grand oral » par le comité national des biens français classés au patrimoine mondial
- Janvier 2010 : dépôt du dossier par la France
- Juillet 2011 : inscription du Bassin Minier Nord-Pas de Calais sur la Liste du Patrimoine Mondial de l'Humanité ?

Développement territorial et mobilité quotidienne

Territorial Development and Daily Mobility

A. Aguiléra¹

Cette communication interroge les relations entre les formes des localisations intra-urbaines (emplois et population) et les caractéristiques de la mobilité de ceux qui résident dans ces espaces urbains et les pratiquent au quotidien pour travailler, faire des achats, se divertir, etc. Elle constate que la localisation résidentielle des actifs n'est pas indépendante de celle de leur lieu d'emploi, même si d'autres facteurs entrent en jeu, et compare trois villes françaises (Lille, Lyon et Marseille) dont les formes urbaines sont très contrastées. La conclusion propose des pistes pour l'action publique afin de réduire la distance domicile-travail et l'usage de la voiture.

This communication questions the relationships between the forms of the intra-urban localisation (employment and population) and the characteristics of the mobility of those who live in those urban spaces and use them on a daily basis for work, shopping, entertainment, and so on and so forth. It notes that the residential localisation of the active is not independent of that of their place of work, even if other factors come into play, and compares three French cities (Lille, Lyons and Marseilles) whose urban forms are very different from one another. The conclusion proposes avenues for government action in order to reduce the home/work distance and the use of the car.

Mots-clés : Forme urbaine, mobilité

Keywords : Urban Form, mobility

Cette communication appréhende le développement territorial sous l'angle des formes urbaines, définies en termes d'agencement spatial et fonctionnel des localisations (habitat et activités). Plus spécifiquement, elle interroge les relations entre les formes urbaines et les caractéristiques de la mobilité de ceux qui résident dans ces espaces urbains et les pratiquent au quotidien pour travailler, faire des achats, se divertir, etc.

Au cours des dernières décennies, les formes urbaines ont connu de profondes évolutions. Déconcentration et

émergence - ou affirmation - de polarités périphériques (polycentrisme) et tendance à la spécialisation sociale et économique des espaces en ont été des caractéristiques majeures. Ces évolutions se sont néanmoins exprimées selon une ampleur et des modalités variables, produisant au final des formes différenciées. Ces différences tiennent d'une part aux spécificités des stratégies d'implantation selon les secteurs d'activité et les individus (notamment en fonction de leur revenu et de la taille du ménage), et d'autre part à des aspects propres à chaque espace urbain, tenant à la géographie physi

¹ Chercheure au Laboratoire Ville, Mobilité, Transport (LVMT), Université Paris Est. Contact : aguilera@inrets.fr - www.lvmt.fr



Anne Aguiléra — PHOTO F. DOR

que (fleuves, relief, etc.) ainsi qu'à leur histoire, longue et plus récente. On pense en particulier aux politiques des acteurs publics et privés de l'aménagement en matière de réseaux de transport, d'implantation de villes nouvelles et de zonages urbains. Dans le même temps, la mobilité intra-urbaine a été marquée par un allongement



La mobilité intra-urbaine connaît un allongement des distances parcourues chaque jour et un recours croissant à l'automobile — LYON. PHOTO J. DENEFF.

des distances parcourues quotidiennement et corrélativement un recours croissant au mode automobile.

Très tôt les chercheurs ont interrogé les relations entre les évolutions des formes urbaines et les différents indicateurs de la mobilité quotidienne : le nombre des déplacements, la distance parcourue, le temps moyen passé à se déplacer et l'usage comparé des différents modes de transport, qui permet d'estimer la dépense énergétique associée aux déplacements. L'attention s'est portée en priorité sur les migrations domicile-travail. Une première raison est la bonne disponibilité et surtout représentativité des données via les recensements de population (tandis que les enquêtes de mobilité concernent généralement seulement la partie agglomérée et ne couvrent pas, ou mal, le périurbain). La seconde explication est que ces migrations représentent une part majoritaire des kilomètres parcourus quotidiennement en voiture à l'échelle intra-urbaine par les habitants de ces espaces. Par ailleurs les déplacements domicile-travail sont supposés, pour des raisons évidentes, plus directement sensibles aux formes de l'agencement des localisations que les déplacements privés (Handy, 1996). Or un objectif fréquent des travaux est de réfléchir à la forme urbaine « idéale » ainsi qu'aux politiques d'aménagement pouvant effectivement contribuer à réduire l'usage de la voiture.

Nous proposons dans cette communication une réflexion en trois parties sur les relations entre les formes urbaines et la mobilité quotidienne. La première partie rappelle les relations de coproduction entre les dynamiques territoriales et les caractéristiques de la mobilité. La deuxième partie rend compte de recherches qui se sont penchées sur les relations entre le développement polycentrique des territoires urbains et la mobilité domicile-travail. La troisième et dernière partie en tire un certain nombre d'enseignements pour les politiques d'aménagement et de transport, dans un objectif de réduction des kilomètres parcourus en voiture particulière.

Développement territorial et mobilité : des relations de coproduction

Si l'organisation spatiale de l'habitat et des activités influence, dans des proportions qui font toutefois encore débat, les caractéristiques des déplacements quo-

tidiens, en retour les conditions faites à la mobilité, et notamment les caractéristiques (organisation spatiale, performances) des réseaux de transport, influencent les stratégies de localisation des ménages et des entreprises, et donc les formes urbaines.

Ainsi l'étalement urbain a favorisé un allongement des distances de déplacement et un recours croissant à la voiture, à la fois parce que les trajets se sont allongés (la croissance des vitesses permises par la voiture permettant de maintenir des budgets-temps acceptables), et aussi parce que les transports en commun se sont peu adaptés à la nouvelle géographie des flux, plus polycentrique. Par ailleurs la forme des localisations urbaines détermine, avec les réseaux de transport, les conditions d'accès aux différentes ressources urbaines (notamment aux emplois) ainsi que le niveau de dépendance à l'automobile, et induit sur ces deux aspects des différenciations importantes entre les territoires.

Dans le même temps, la déconcentration des localisations de la population et des activités économiques a en grande partie été motivée par les opportunités de mobilité (et donc de localisation) offertes par la diffusion massive de l'automobile et le développement des réseaux de transport dans les agglomérations urbaines. L'accès aux axes routiers et surtout autoroutiers figure d'ailleurs en tête des raisons du choix de localisation des entreprises qui préfèrent se localiser en dehors de la ville-centre, notamment dans les pôles d'emploi périphériques (Buisson et al., 2001 ; Aguiléra et al., 1999 ; Benard, et al., 1999). Les ménages se sont quant à eux implantés dans de nouveaux territoires, notamment périurbains, tout en maintenant un temps d'accès « raisonnable » aux diverses aménités (emplois, services, commerces).

Multipolarisation des localisations et mobilité

Le desserrement des localisations urbaines s'est accompagné de logiques de concentration en périphérie, notamment pour les activités économiques, qui ont contribué à façonner des territoires plus multipolaires. Une recherche récente, menée conjointement au LVMT, au LET (Laboratoire d'Economie des Transports) et au DEST (INRETS), a cherché à déterminer l'influence de cette multipolarisation sur la mobilité domicile-travail et notamment si des différences existaient suivant les

formes prises par la multipolarisation. La mobilité a été appréhendée en termes de géographie des flux, distance et mode de transport, sur la base des données du recensement de 1999. Nous avons comparé la mobilité domicile-travail dans trois aires urbaines :

- celle de Lyon, que l'on peut qualifier de monocentrique « élargie » dans la mesure où les principaux pôles d'emploi entourent la ville-centre sans véritablement la concurrencer ;
- celle de Marseille-Aix, qui est de type duocentrique déséquilibrée car le pôle d'Aix est nettement plus petit que la ville-centre (Marseille) ;
- celle de Lille, de forme quadricentrique équilibrée, les trois pôles et la ville-centre étant de taille relativement comparable.

Il apparaît que la forme de la métropole lyonnaise favorise une proximité encore forte des localisations des actifs et des emplois au sein du centre élargi. Dans la métropole marseillaise, la proximité habitat-emploi est très élevée dans la ville-centre mais aussi dans le pôle d'Aix-en-Provence. Toutefois l'attraction réciproque entre ces deux grandes zones d'emploi est importante malgré leur éloignement, et produit des déplacements très longs. Cela montre qu'une forme urbaine donnée peut à la fois générer des migrations courtes (ici, dans la ville-centre), et des déplacements très longs (ici, du fait de l'éloignement de la ville-centre et du principal pôle d'emploi). Enfin les déplacements sont, rapportés à la taille, plus longs dans la métropole lilloise que dans les deux autres en raison de l'attraction entre ses quatre polarités, et plus précisément entre l'ensemble formé d'un côté par Lille et Villeneuve d'Ascq, et de l'autre par Roubaix et Tourcoing. En outre l'absence de pôle d'emploi important dans la partie sud de la métropole, où le nombre des actifs est important, contribue à augmenter la distance moyenne de déplacement.

Ce travail montre également que la part des transports en commun est similaire (et relativement faible, autour de 15%) dans les trois agglomérations qui pâtissent d'un déficit d'offre particulièrement à l'intérieur des pôles d'emploi ainsi qu'entre les pôles d'emploi, mais aussi depuis le périurbain vers les pôles d'emploi. Autrement dit l'évaluation de l'impact d'une forme urbaine donnée sur les migrations peut être différente selon le type d'indicateur pris en compte, ici la distance et la part modale de la voiture.



Les déplacements sont, rapportés à la taille, plus longs dans la métropole lilloise qu'à Lyon ou Marseille, en raison de l'attraction entre ses quatre polarités : Lille, Villeuve d'Ascq, Roubaix et Tourcoing — PHOTO : CREAT.

Conclusion : agir sur les formes urbaines pour maîtriser la mobilité ?

Au terme de cette réflexion, nous défendons la thèse selon laquelle la forme urbaine, et notamment le nombre et la répartition relative et les caractéristiques des principaux pôles économiques, influent sur les caractéristiques des migrations domicile-travail, en particulier leur distribution spatiale, leur longueur et la part relative des différents modes de transport. A l'évidence toutefois, bien d'autres déterminants, comme le niveau de vie, les aspirations individuelles et collectives en matière de localisation résidentielle (recherche de l'entre-soi, évitement des zones réputées sensibles, valorisation de l'habitat individuel, etc.) et de mobilité (par exemple le niveau de sensibilité aux modes plus écologiques), mais aussi les contraintes spatiales et temporelles que rencontrent les individus au quotidien, notamment dans le

cadre professionnel et familial, façonnent puissamment les comportements de localisation et de choix modal.

La nature des liens mis en évidence entre les formes urbaines et les migrations domicile-travail suggèrent néanmoins des pistes pour les politiques d'aménagement urbain et les politiques de transport, dans une perspective de réduction des distances domicile-travail et de moindre dépendance et de moindre usage de la voiture. En particulier, trois enseignements nous semblent importants :

- le premier est que la construction d'une forme urbaine « économe » en énergie, donc préservatrice de l'environnement, ne repose pas tant sur le fait



Les ménages s'implantent en territoire périurbain tout en essayant de maintenir un temps d'accès raisonnable aux diverses aménités. — LYON. PHOTO J. D.

d'opposer le monocentrisme au polycentrisme qu'à travailler conjointement, en premier lieu, sur l'agencement réciproque des espaces de vie et de travail et, en deuxième lieu, sur les performances du système de transport, notamment du transport collectif, entre ces espaces et au sein de ces espaces ;

- le deuxième enseignement est que la maîtrise des distances entre le domicile et le travail implique de travailler au rapprochement des localisations résidentielles à proximité des pôles d'emploi, alors que la tendance au cours des années précédentes a été leur éloignement. Même si l'adéquation qualitative et quantitative entre habitat et emploi n'est jamais garante d'une bonne adéquation entre les localisations, les politiques devront veiller à maîtriser l'étalement résidentiel autour des pôles d'emploi (dont les contours restent relativement stables au cours du

temps), en même temps qu'à construire et revaloriser les logements dans certains des pôles d'emploi, en favorisant au maximum l'adéquation entre les emplois présents et l'offre de logements. Certes, il n'y a pas de garantie que les actifs vont effectivement se localiser dans ou près de leur pôle d'emploi, toutefois les études montrent d'une part que l'attention à la proximité du lieu de travail est une dimension importante des stratégies résidentielles des ménages, d'autre part que le manque de logements non seulement abordables financièrement mais aussi de offrant des caractéristiques (notamment de taille) adéquate est un facteur puissant d'éloignement. Par ailleurs le coût de la mobilité résidentielle est probablement un facteur apte à favoriser ou au contraire de freiner les ajustements des localisations ;



Diminuer la part de la voiture dans les déplacements domicile-travail en développant les transports en commun.
LYON. PHOTO J. D.

- le troisième enseignement est que la diminution de la part de la voiture dans les trajets entre le domicile et le travail passe par un développement des transports en commun entre les pôles d'emploi et entre ces pôles et la ville-centre, en particulier lorsque ces différents espaces sont très éloignés. Il faut également vraisemblablement réfléchir à la maîtrise de l'usage de la voiture dans les pôles, comme on le fait déjà dans les villes-centres. Ces mesures présenteraient en outre à l'évidence des effets bénéfiques sur les motifs de déplacement autres que ceux liés au travail.

La mobilité wallonne

The Walloon mobility

D. Van Duyse², M. Masy³, L. Maréchal⁴, M. Laffut⁵

Question posée à Dominique Van Duyse :

L'équipement routier est principalement consacré à la voiture avec une occupation quasi exclusive des infrastructures même si des avancées récentes ont été réalisées concernant les bus (ligne Conforto) et les modes doux (RAVEL - <http://met.wallonie.be/opencms/opencms/fr/ravel>). Quelle sera la place que l'on va attribuer aux autres moyens de mobilité en liaison avec ces infrastructures (modes doux, transports en commun...) ? Et comment ces infrastructures vont-elles structurer le territoire ?

Je confirme, en effet, que des avancées ont bien été effectuées pour améliorer le partage de la voirie entre les différents usagers, qu'ils soient riverains, clients, travailleurs, touristes, commerçants... via tous les PCM⁵ qui ont été réalisés en Wallonie. Le plan Escargot a permis d'en concrétiser beaucoup. Je prendrai un exemple : aujourd'hui, tous les passages pour piétons comportent un abaissement de bordure et des dalles tactiles, ce qu'on ne retrouve pas dans beaucoup d'autres pays du monde.

Vous parlez de structuration ; en effet, le réseau routier est structuré avec son système d'autoroutes, avec son système de voies rapides, de routes structurantes, des routes de communications et des voiries locales.

Le transport en commun a aussi tendance à se structurer aujourd'hui. Au niveau de la SNCB, on a le Thalys, les Intercities et les omnibus. Pour ce qui est du transport en commun, on retrouve les bus rapides, que vous avez mentionnés - avec notamment le Conforto - les



Dominique Van Duyse, SPW-DGO1 (MET) — PHOTO F. DOR

lignes régulières, et on voit aujourd'hui de plus en plus l'apparition de bus locaux dans différentes communes. Je laisserai la parole à Marc Masy pour développer ce point.

Chacun de ces systèmes doit avoir son niveau de pertinence et c'est dans ce cadre que des études ont été réalisées, notamment pour le plan urbain de mobilité. Cette réflexion est exposée dans le hall en quatre panneaux, qui proposent la vision transversale entre l'aménagement du territoire et l'organisation de la mobilité, par exemple par le transport en commun. Le Brabant Wallon mène lui aussi une réflexion sur un Plan provincial de mobilité qui examine la restructuration de tout ce qui est voirie et transport public.

Les modes doux ne sont pas du tout oubliés. On est en train d'en établir une hiérarchisation, notamment par

1 du SPW-DG01

2 de la SRWT

3 du SPW-DG04

4 de l'IWEPS

5 Plans Communaux de Mobilité

l'établissement prochain d'un schéma cyclable wallon. Le covoiturage s'avère aussi être un élément excessivement important. On vient de réaliser une enquête sur le zoning de Wavre-Nord, où se situe Glaxo SmithKline, un fleuron de nos technologies en Wallonie. Aujourd'hui, chez GSK, 5% de gens font du covoiturage, avec une demande potentielle pour arriver jusqu'à 33%.

En 2008, on a mené des enquêtes dans les écoles (globalement, 28 000 enquêtes sur la Wallonie). On constate qu'il y a un énorme potentiel. Dans certaines écoles, 95% des élèves viennent en voiture. Dans ce taux, la moitié (40%, bien souvent des parents après avoir déposé leurs enfants), retournent chez eux. Il y a donc un réel potentiel. Mais ce qui manque souvent, au niveau du covoiturage, ce sont les lieux de rencontre. Les gens ne savent plus qui habite à côté de chez eux ; il y a donc aujourd'hui une concertation à créer à ce niveau. Je crois qu'il y a beaucoup d'avenir pour améliorer la mobilité et restructurer le territoire pour favoriser finalement d'autres modes de déplacement.



Marc Masy, Société Régionale Wallonne du Transport
PHOTO F. DOR

Question posée à Marc Masy :

Comment la société de transport, par son réseau, structure-t-elle le territoire via la mise en oeuvre de nouveaux dispositifs tels les Bus Conforto et les projets concernant le tram ? Quelles solutions la SRWT envisage-t-elle pour desservir les zones d'activité économique et les lotissements ?

Pour nous, c'est relativement clair, la mobilité est déduite de l'aménagement du territoire. Les gens ont besoin de se déplacer pour participer à des activités sociales. Le mode privilégié est la voiture. Nous assurons 4% de la mobilité générale en Wallonie. Nous sommes donc un acteur minoritaire. Il ne faut pas renverser les perspectives et pour des raisons de renchérissement de l'énergie demander aux transports en commun de se substituer à l'automobile alors qu'on vient de décennies (quatre ou cinq) de désinvestissement au niveau du transport en commun.

Le transport en commun n'a pas un rôle structurant dans le paysage en Wallonie et la réflexion que l'on doit faire en termes de mobilité en Wallonie n'est pas la réflexion qu'on peut faire en France dans la mesure où la Wallonie est un grand village, en tout cas dans son barreau horizontal : tous les quinze kilomètres minimum, il y a une commune significative. On ne doit pas réfléchir les choses comme en France. On doit réfléchir les choses comme des acteurs actuellement minoritaires en termes de part de marché. Le bus n'a pas d'effet structurant puisque le bus, par définition, est flexible. C'est-à-dire que si vous faites une kermesse, la braderie, vous déviez le bus. Vous privez donc les clients du service habituel. Ils ne retrouvent plus leur bus ce jour-là. Donc vous détruisez, encore un peu plus, l'image du bus.

Je parlerai autrement du mode ferré et je suis très content de saluer avec vous la venue du tram à Liège. Le tram a effectivement un effet structurant, parce qu'il faut considérer qu'on va le construire pour une centaine d'années. A Liège, le tram peut être un vecteur de rénovation urbaine, qui va donner aux décideurs la possibilité de choisir les installations qu'ils vont mettre à proximité du tram. Le travail qui a été effectué dans le cadre du PUM, pour ceux qui l'ont suivi, était de nature à aboutir à cette solution. Je suis moins convaincu par la solution qui a été choisie. Je crois qu'on aurait pu être bien meilleurs là-dessus.

Ce qu'on ne dit peut-être pas assez, en ce qui concerne les zones industrielles qu'on a voulu sortir des villes pour en éloigner les nuisances, c'est qu'on a les mises à la campagne et qu'on ne les a certainement pas conformées pour permettre l'accès des bus. Dans le même ordre d'idée, je peux aussi vous citer des quartiers d'habitat où le bus ne peut absolument pas entrer parce que les voiries ne sont pas suffisamment larges ou que les



En Wallonie, les TEC n'ont pas de rôle structurant
 PHOTO : J-L. CARPENTIER

fondations ne sont pas suffisamment solides pour les desservir...

La densité d'emploi dans les zones d'activité économique, les faibles concentrations d'emplois en Wallonie et le nombre de voitures de société ne favorisent pas la rentabilité du transport en commun. Il faut envisager d'autres systèmes comme le covoiturage. Pour moi, c'est la meilleure solution pour desservir les zones d'activité économique et je ne vois pas de changement radical. En m'y promenant, la première chose que je vois c'est une boîte à chaussures déposée sur une grande surface engazonnée, la boîte à chaussures couvrant à peu près un tiers de la surface achetée par l'entreprise. Ensuite, quand vous interrogez les travailleurs de ces entreprises, ils viennent de tous les horizons. Aujourd'hui, les standards de vie sont tels qu'on n'est plus capable d'attendre un bus sous les intempéries et

de patienter en attendant le ramassage pour aller à son pôle d'emploi. Nous ne disposons plus, comme par le passé, de grosses concentrations d'emplois. Le bus, sous sa forme normale, n'est pas performant.

Je crois qu'on aura les mêmes problèmes vis-à-vis des lotissements à faible densité que l'on a laissé croître à la périphérie des villes. Les habitants qui arrivaient à tondre leur pelouse n'y arrivent plus aujourd'hui parce qu'ils ont vieilli et ils pensent à déménager. La crise, en général, va générer des friches. Le périurbain a eu la faveur des gens en son temps, parce qu'il était tout à fait possible d'atteindre la ville en voiture, non selon des notions de distance mais selon des notions de temps... les gens sont donc allés de plus en plus loin, la périphérie immédiate des villes devenant progressivement de plus en plus chère. Je pense que la crise va faire du bien, mais je n'ai pas de solutions. Et le transport en commun n'apportera pas de solutions, tel qu'il est doté aujourd'hui par la Région, pour récupérer les gens qui vont être abandonnés dans leur lotissement ou qui vont se trouver en difficulté au niveau de la gestion de leurs revenus familiaux, avec le renchérissement de l'énergie que je prévois très violent et très rapide.

Question posée à Luc Maréchal :

La CPDT a dix ans, c'est l'âge de la maturité. Le SDER lui aussi a dix ans. N'est-il pas temps de l'actualiser ? Les créations de nouveaux axes comme les contournements ou les liaisons autoroutières projetées risquent d'engendrer de nouveaux déséquilibres par l'accentuation de la fuite des activités hors des centres urbains, phénomène déjà largement répandu le long des grands axes. Comment selon vous, la révision du SDER pourrait-elle entraîner une mixité fonctionnelle plus importante des pôles existants en recréant des centralités fortes qui freineraient l'exode des fonctions urbaines vers les grandes périphéries ?

Je ne sais pas si je vais faire rêver en parlant. Abordons pour commencer la notion de contournement ou de nouvelles liaisons autoroutières. En dehors de leur pertinence, la question qui se pose est de savoir si on peut vraiment contenir l'urbanisation induite par ces types d'infrastructures. Là, j'ai un grand doute quand on jette un regard en arrière sur les capacités qu'ont les pouvoirs publics de pouvoir maîtriser la pression autour des contournements et autour des axes autoroutiers qui

se créent. C'est le cas du résidentiel, mais surtout c'est le cas des activités commerciales, des activités industrielles.

Le contournement, que dans un beau geste urbanistique on peut estimer comme une sorte de limite physique et paysagère à l'urbanisation, est bien souvent dépassé par l'urbanisation elle-même qui se met en ruban et qui continue de se développer autour du contournement. Je crois que c'est la même chose autour des axes autoroutiers. Donc j'éprouve une très grande méfiance quant à la capacité de pouvoir gérer les effets de ce type d'infrastructure.

Venons-en au SDER et à sa révision. Le SDER n'est pas un vieillard, c'est plutôt un bébé. Le problème, c'est que beaucoup de ses principes n'ont pas été mis en application. C'est difficile de demander déjà sa révision alors que des principes qui sont à sa base n'ont pas été suffisamment implémentés de façon opérationnelle en Wallonie. Trois termes ont été cités à plusieurs reprises aujourd'hui. A partir des notions de densification, de mixité et de centralité, on peut décliner une politique d'aménagement du territoire qui rencontre les objectifs de mobilité et les objectifs d'une moindre consommation d'énergie tant en production qu'en consommation. Le problème est qu'on n'a jamais décliné à fond ces principes. Et donc, le premier pas est d'abord d'essayer de les mettre en œuvre. Le premier élément de la mise en œuvre est de reprendre en considération le fait que notre structure urbaine, composée de grandes villes, de petites villes et de villages, est une structure qui est finalement très pérenne. Une fois qu'on retire tout ce qui est périurbanisation autour des villages, on retrouve une structure très forte qui existe depuis longtemps la plupart du temps, sauf dans certains cas de conurbation comme dans les bassins industriels. La structuration urbaine est très durable et a manifesté une très grande souplesse dans son utilisation à travers les âges. Je crois que c'est un capital qu'a la société wallonne, la Wallonie en elle-même. Et c'est donc ce sur quoi il faut travailler, sur toutes les politiques qui visent à reconstruire la ville sur la ville, mais là on a très peu d'éléments en matière de politique foncière. Ce qui est nécessaire, c'est d'avoir des moyens budgétaires pour faire des acquisitions, des actions foncières immobilières importantes dans les villes. Il y a la rénovation urbaine, la revitalisation, mais ces outils ne sont pas à la hauteur de l'enjeu qu'implique le réinvestissement dans

les villes nécessaire à cette politique de mobilité.

C'est la même chose en ce qui concerne la politique des friches. On est en train d'engendrer, au gré du fonctionnement de l'activité économique, toute une série de friches. Dans la législation, on est passé des terrils aux zones industrielles ; maintenant, dans les dossiers que je vois passer et qui remontent dans la direction de l'aménagement opérationnel, on trouve des cinémas, des abbayes, un peu de tout. Il y a un réel problème d'abandon d'espace et donc d'une stratégie à mettre en place visant d'une part à reconstruire la ville sur elle-même et d'autre part à gérer l'ensemble des activités qui sont démolies. On assiste pour l'instant à une sorte de destruction d'activités par un processus de développement économique qui consiste à capter une série de financements pour assurer un recyclage de ces espaces. Ce sont là les grands enjeux face auxquels nous sommes.

Le périurbain, proche des villes, est un espace intermédiaire, où existe des opérations de quasi revitalisation périphérique qui consiste à refaire de la redensification maîtrisée et proportionnée. Cela consiste également en des opérations de recentralisation, de création d'espace public, de création d'espace collectif. Je crois que c'est cette opération, à plusieurs niveaux, qui doit être lancée.

Dans le SDER, on a les mots-clés pour lancer cette opération. Simplement, il faut les traduire dans des politiques à la fois financières, fiscales, d'actions publiques fortes et d'association des promoteurs dans ce jeu ; il faut une politique forte pour décliner ces concepts, mais il ne s'agit pas de réviser, de relancer de nouveau une grande réflexion. On a les éléments, il faut tout simplement les mettre en œuvre.

Question posée à Michel Laffut :

La traçabilité modale des modes de transport devient indispensable pour mieux appréhender la complexification des usages de mobilité et adapter les stratégies correspondantes. L'IWEPS a-t-il en projet de mettre en oeuvre des outils via l'observatoire de la mobilité permettant de mieux comprendre les besoins à venir en la matière ?

Vous avez bien fait de mettre en évidence qu'il y avait là un problème d'avenir, de vision d'avenir parce qu'effectivement dans la question il y a trois éléments. Un premier élément est en rapport avec le problème de l'observation et l'analyse de la situation existante. Un deuxième élément - quand on dit adapter les stratégies correspondantes - a malgré tout un rapport avec l'action publique, l'action politique. Et c'est vrai que l'IWEPS a dans ses missions une mission de conseil stratégique, c'est surtout la mission de conseil statistique. Et enfin, il y a un problème pour l'avenir. Ce sont donc trois thèmes très importants. Je vais essayer de les aborder les plus rapidement possible.

J'envisagerai d'abord les dispositifs mis en place pour favoriser l'observation et la compréhension des phénomènes complexes de mobilité. On dispose, dans notre société, d'un ensemble de données statistiques qui ont principalement trait aux problèmes de transport. On y travaille sur l'infrastructure, sur l'exploitation, sur les trafics. Mais ce sont des données qui sont plus ciblées sur les modes de transport et leurs résultats que sur les problèmes de mobilité, qui sont finalement davantage des problèmes de comportement.

Avec les données de transport et un certain nombre de données de comportement dont on dispose, on peut essayer de dresser de manière assez régulière un diagnostic de la mobilité. Mais si on veut aller plus loin, si on veut comprendre ces comportements, voir comment se développent des stratégies individuelles ou collectives de mobilité, il faut procéder par enquête. Au niveau des enquêtes, une des grandes sources est le recensement. Mais les recensements n'ont lieu que tous les dix ans et malheureusement la décision a été prise de ne pas refaire un nouveau recensement (le dernier date donc de 2001). Cette source d'information est très importante parce qu'elle touchait tous les individus de la société belge.

A côté de ces recensements, il faut mener des enquêtes. Les recensements ne suffisant pas, il fallait faire des enquêtes spécifiques de mobilité. Des enquêtes ont été faites au niveau fédéral, une enquête a été menée en 1999 et une autre est prévue en cette année 2009. Pour essayer d'approfondir encore davantage le problème de la mobilité en Wallonie, des enquêtes ont lieu au niveau de la Wallonie et vont, je l'espère, être poursuivies. L'IWEPS avait le projet de réaliser une enquête régionale



Michel Laffut, Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique — PHOTO F. DOR

le de mobilité des ménages en 2008, mais comme l'enquête fédérale s'organisait, nous avons plutôt décidé de nous arrimer à l'enquête fédérale en développant un certain nombre de questions spécifiques et une approche un peu plus spécifique de la Wallonie.

Parallèlement, l'IWEPS a aussi le projet de construire des profils d'accessibilité alternative. La question à laquelle cet outil devra répondre est la suivante : à partir d'un point déterminé du territoire, quelles sont les possibilités qu'un individu a de choisir un mode de transport autre que la voiture (que ce soit les transports en mode lent ou le transport en commun) ? C'est un outil qui est assez intéressant parce que, tenant compte d'une situation déterminée de l'infrastructure de transport, il joue sur le problème de comportement : si, à un certain moment, tous les individus décidaient de laisser la voiture au garage ou ne pas avoir de voiture, comment les choses se dérouleraient-elles ? Il y a là un outil d'analyse qui permettrait de faire des hypothèses, différentes hypothèses sur le comportement des individus.

Je voudrais aborder le deuxième thème, celui de la stratégie. Nous sommes dans le domaine de la politique. Une des questions importantes dans le thème de mobilité, c'est vrai aussi en terme de développement territorial, c'est qu'on a bien l'impression de savoir dans quelle direction il faut aller, mais on n'en a pas tout à fait la certitude, et en plus de cela on ne sait pas au juste où il faut aller. Si je prends le cas de la mobilité, on peut aller vers deux extrêmes. Soit on augmente considérablement la

mobilité, on multiplie par dix ou par cent notre capacité de déplacement et donc tous les avantages et inconvénients qui en découlent, ou au contraire on opte pour une mobilité zéro, on reste couché et on ne bouge pas. C'est sûr que la solution est entre les deux, mais on ne sait pas très bien où. Donc, quand on doit définir des politiques, il s'agit de voir, à un moment déterminé, quel est le sens que l'on doit donner à son action. Je pense, dans ce domaine, qu'il est extrêmement important d'avoir dans un premier temps l'avis des citoyens, de les consulter, de savoir comment les gens voient ce problème de mobilité, comment ils peuvent en débattre et devenir finalement experts de quelle chose qui fait partir de leur vie quotidienne. En termes de développement des politiques publiques, je pense que cette phase participative est importante. Je signale qu'en France, en Italie, il y a des essais dans ce domaine qui sont très intéressants.

L'interrogation sur l'avenir est la même. Quand on essaie de savoir ce qui va se passer dans deux ans, ou dans dix ans, on ne fait tout de même jamais qu'essayer de découvrir à l'intérieur de ce que nous pensons aujourd'hui la façon dont nous voyons l'avenir dans deux ans, dix ans, vingt ans. Le fait de réfléchir à cette question remet des choses en débat et est un élément catalyseur d'éventuelles solutions. Dans ce domaine, je

crois qu'il est important de mobiliser cette capacité innovatrice et créatrice des citoyens.

Je voudrais faire encore une remarque, c'est que dans toutes les présentations qui ont lieu aujourd'hui, même si le problème a été évoqué de temps en temps, je trouve que la question sociale, les problèmes sociaux ont été relativement peu évoqués. Si nous prenons l'exposé de Madame O'Miel sur le bassin minier du Nord-Pas de Calais, on ne peut pas faire abstraction des problèmes sociaux qui ont conduit à cette situation, mais aussi, peut-être, des problèmes sociaux qui permettront de trouver des solutions à cette situation. Parce qu'évidemment, nous ne sommes pas tous égaux face au problème de la mobilité, face au problème de l'endroit où nous allons habiter et de l'endroit où nous allons travailler. Je pense que quand on essaie de comprendre les fonctionnements de mobilité, quand on examine des solutions à des problèmes de développement territorial, cette question ne doit jamais être absente parce qu'elle est une composante qui me paraît relativement importante.

Ce que je trouve important dans le SDER, c'est qu'à un certain moment, il a proposé une vision de la Région. Proposer une vision me paraît quelque chose de fondamental.

L'intégration de la Wallonie dans le développement territorial européen

The Integration of Wallonia into European Territorial Development

J. Peyrony¹

La Direction générale Politique régionale de la Commission européenne est, au titre des traités, en charge de la politique de cohésion économique et sociale, et plus particulièrement de la définition et de la mise en œuvre de programmes de développement nationaux ou régionaux. C'est l'amarce d'une politique d'aménagement du territoire, mais qui n'en comprend pas une dimension importante, à savoir une mission générale de coordination entre les secteurs et entre les niveaux territoriaux. Cependant, une coopération européenne en matière d'aménagement du territoire a été développée dans un cadre intergouvernemental, au-delà des compétences données par les Traités à l'Union européenne. Les étapes majeures en ont été le SDEC, le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire, approuvé par les Etats membres et la Commission en 1999, puis l'Agenda territorial et la Charte de Leipzig, approuvés sous la présidence allemande en 2007.

The regional Political Directorate General of the European Commission is, because of the Treaties, in charge of the economic and social cohesion policy, and more particularly of the definition and the implementation of national or regional development programmes. It is the primer of a town and country planning policy, but which does not include an important dimension thereof, namely a general co-ordination mission between the sectors and the territorial levels. However, a European co-operation unit for town and country planning has been developed in an intergovernmental context, beyond the competences given to the European Union by the Treaties. The major stages of it have been the Community Space Development Scheme (CSDS), approved by the Member States and the Commission in 1999, then the Territorial Agenda and the Leipzig Charter, approved during the German Presidency in 2007.

Mots-clés : Europe, transfrontalier, Interreg, Espon, cohésion territoriale

Keywords : Europe, transborder, Interreg, Espon, territorial cohesion

¹ DG Regio, Unité C2 Développement urbain, cohésion territoriale



Jean Peyrony — PHOTO : F. DOR

La politique de cohésion évolue constamment, au rythme des périodes de programmation budgétaire de l'Union (actuellement 2007/2013). Depuis une quinzaine d'années, un certain nombre de parties prenantes, souhaitant une meilleure prise en compte par l'Union européenne de la dimension territoriale, demandent que la cohésion économique et sociale soit complétée par la cohésion territoriale. Après un cheminement que je ne décrirai pas ici, la cohésion territoriale a été inscrite dans le traité de Lisbonne. Sans attendre la ratification de celui-ci, et afin de mettre au débat le concept et ses implications politiques, la Commission a publié un Livre vert sur la cohésion territoriale qui a fait l'objet d'un débat entre octobre 2008 et février 2009, débat dont nous sommes en train d'exploiter les résultats.

Ce débat a donné lieu à 390 contributions qui émanent à la fois des Etats-Membres, des régions, des villes, de leurs réseaux, mais également des universitaires et de la société civile. En ce qui concerne la Wallonie, il y a eu des contributions de la Région wallonne, de la Grande Région, de l'Euregio Meuse-Rhin, ainsi que du secrétariat conjoint de l'espace de coopération transnationale Europe du Nord-Ouest. Toutes ces contributions constituent un matériau extrêmement intéressant parce qu'il

montre, au-delà d'un certain nombre de revendications légitimes à l'égard de l'Union, un engagement de toutes ces collectivités sur ce qu'elles font en matière d'aménagement du territoire, et sur ce qu'elles estiment qu'il faudrait faire à l'avenir. Cela dessine une image de l'Europe qui tient plus du puzzle que d'une vision finalisée, mais une image extrêmement intéressante des enjeux et des attentes en matière d'aménagement du territoire européen.

Je vais parler du point de vue européen de ce Livre vert, à la fois des questions qu'il pose, des réponses qu'ont donné les parties prenantes qui se sont exprimées, et des pistes qui se dégagent, tout en précisant que nous sommes encore dans un temps de réflexion et d'expérimentation, et pas encore dans un temps de décision. Le Traité n'est pas ratifié et par ailleurs l'Union européenne est sur le point de se doter d'un nouveau Parlement et d'une nouvelle Commission; il reviendra à cette nouvelle Commission de prendre des décisions, législatives ou financières. En termes de temporalité nous sommes dans la programmation 2007-2013, et il y a encore beaucoup de choses à mettre en œuvre dans cette période. Nous sommes aussi en train de commencer la réflexion sur la future période de programmation (2014-2020) et de fait, nous sommes sur le même horizon de temps que la journée d'aujourd'hui.

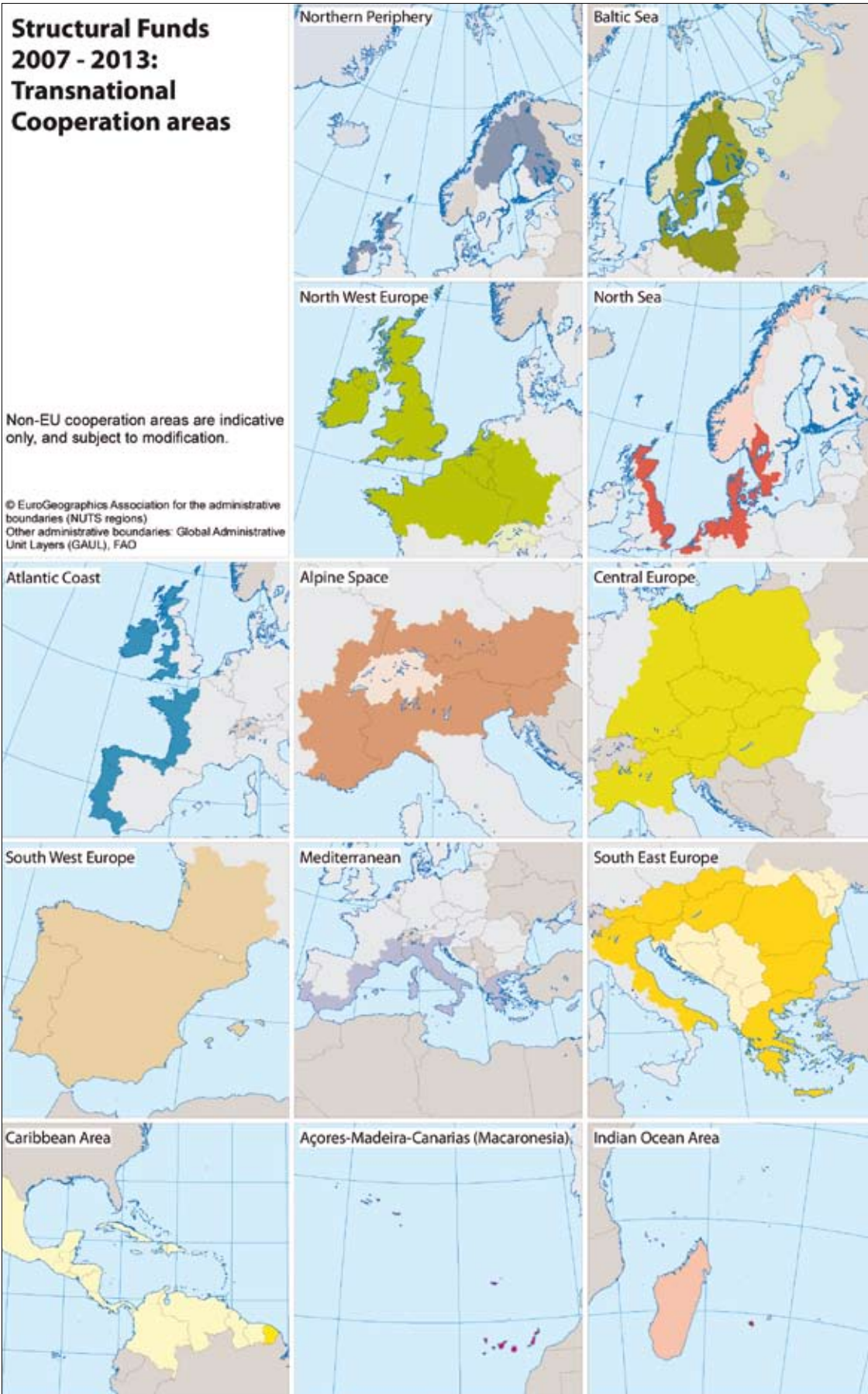
Le contenu de ce Livre vert est placé sous le signe des trois « C » (ces trois « C » viennent du rapport 2009 de la Banque Mondiale) :

- Concentration : les enjeux urbains. Les grandes villes sont compétitives et productives mais elles doivent faire face à des défis d'ordre environnemental ou social. Comment peuvent-elles les relever? Comment les espaces moins denses peuvent-ils valoriser leurs propres atouts, et compenser le manque de concentration en créant des réseaux ou en coopérant entre eux ? Comment coopérer entre l'urbain et le rural ?
- Connexion : l'accès aux infrastructures et aux services. C'est la question de la contribution des politiques sectorielles (transport, économie, santé, culture) au développement des territoires.
- Coopération: entre régions voisines, notamment par delà les frontières nationales.

**Structural Funds
2007 - 2013:
Transnational
Cooperation areas**

Non-EU cooperation areas are indicative only, and subject to modification.

© EuroGeographics Association for the administrative boundaries (NUTS regions)
Other administrative boundaries: Global Administrative Unit Layers (GAUL), FAO



Un des enjeux du Livre vert : la coopération entre région voisine, par-delà les frontières nationales — SOURCE : U.E.

Cette approche rejoint ce que le SDEC disait sur le développement polycentrique, la coopération urbain/rural, l'accès équivalent aux infrastructures et aux services, la gestion prudente du patrimoine naturel et culturel. Il y a continuité sur cette réflexion de fond.

Un deuxième aspect sur lequel le Livre vert se penche, c'est celui des géographies d'intervention. Il y a aujourd'hui au plan européen quatre principaux niveaux d'intervention institutionnels : le niveau communautaire, le niveau des Etats qui reste sur-déterminant, le niveau des Régions (là, cela se complique un peu parce qu'entre les Etats fédérés, les régions politiques, et les simples régions administratives, il y a beaucoup de différence) et puis le niveau local - il y a au moins un niveau municipal dans chaque pays.

La question n'est pas de dire que ces échelles deviendraient non-pertinentes, mais de se demander si d'autres échelles sont nécessaires à l'aménagement du territoire. Là, la réponse est clairement oui. A cause des phénomènes de mobilité dont il a été question aujourd'hui apparaissent de nouvelles échelles fonctionnelles qui n'ont pas nécessairement de coïncidence avec les échelles institutionnelles. Il ya des échelles de type infra-régional : celles du développement local, ou des échelles plus larges comme l'échelle métropolitaine ou la coopération urbain-rural, pour traiter de problèmes comme le péri-urbain ou les campagnes sous la dépendance de certaines villes. Il y a également des échelles qu'on peut qualifier de supra-régionales : multi-régionales au sein d'un Etat, pour gérer des problèmes de massifs ou de bassins fluviaux; ou bien impliquant plusieurs Etats: c'est la coopération territoriale européenne, qu'Interreg a permis de défricher au travers de ses volets transfrontalier, transnational à l'échelle de grands espaces comme l'Europe du Nord-Ouest ou comme l'espace baltique, et interrégional - l'échelle des réseaux européens.

Une fois ce contenu posé en termes de concepts territoriaux et d'échelles géographiques, comment mettre en œuvre la cohésion territoriale, et plus spécifiquement quelle recherche-action faut-il développer au plan européen ? Pourquoi une telle recherche est elle pertinente à ce niveau ?

Les enjeux sont d'abord locaux et régionaux. On a beaucoup parlé aujourd'hui de stratégies de développement

régionales ou urbaines. L'enjeu c'est de définir un développement durable, de trouver le bon équilibre entre le développement économique, la cohésion sociale et la protection de l'environnement. C'est d'abord aux acteurs locaux de résoudre ces questions ; les chercheurs qui travaillent sur ces enjeux, pas seulement au niveau européen, mais au niveau mondial, peuvent apporter beaucoup aux collectivités.

Mais le Ministre Antoine a évoqué tout à l'heure la question de la réduction des émissions de CO2, pour laquelle l'Union européenne s'est fixé récemment des objectifs précis. Les collectivités territoriales sont concernées au premier chef, et il est logique que l'échelle européenne d'une part facilite les échanges d'expériences et la capitalisation de ce qui se fait dans telle ou telle région, mais aussi organise la prise de conscience commune et donne une impulsion stratégique depuis le niveau communautaire vers les niveaux locaux, pour inciter les régions ou les villes à se doter de stratégies consistantes, en matière de développement urbain durable par exemple.

Certaines contributions nous ont rappelé, dans le cadre du débat sur la cohésion territoriale, qu'il y avait, au delà des questions techniques, des enjeux plus politiques en termes de vision et de projet. L'Union européenne a été constituée sur la base de politiques sectorielles. Les Etats ont initialement limité l'action européenne à quelques grandes politiques comme la politique agricole commune, la politique des transports ou de l'environnement, mais apparaît aujourd'hui le besoin d'une stratégie globale de développement durable (aujourd'hui formulée par la Conseil sous le nom de stratégie de Lisbonne), mise en œuvre à la fois par la Commission et par les Etats membres, et impliquant les collectivités et les citoyens, au plus près de leur vie quotidienne, dans les territoires. Au niveau scientifique, cela veut dire qu'il ne faut pas se contenter au plan européen de s'intéresser à l'économie ou à la technologie; pour répondre aux besoins des territoires, des sciences plus traditionnellement enracinées dans les systèmes nationaux comme la géographie, la sociologie ou la démographie, doivent être convoquées. A cet égard, beaucoup se sont réjouis à la DG Regio que le prix Nobel d'économie de l'an dernier ait été attribué à Paul Krugman, l'un des pères de la nouvelle économie géographique. Ce qui se joue là, ce n'est pas seulement des échanges d'expérience, c'est aussi l'émergence de la composante territoriale d'un

modèle social européen. Il y a là pour les chercheurs à la fois des enjeux très concrets mais aussi politiques. Ceci rejoint l'intervention du paneliste qui m'a précédé.

Je voudrais insister maintenant sur la coopération territoriale, c'est-à-dire la coopération qui met en jeu les acteurs de plusieurs pays européens. On est là au cœur de la cohésion territoriale.

Ces dernières semaines, la commissaire Hübner, en charge de la politique régionale, a souvent mis en exergue la stratégie baltique, en cours d'élaboration par la Commission à la demande du Conseil. La DG Regio a coordonné le travail de l'ensemble des directions de la Commission, tout en consultant continûment les Etats-Membres et les régions concernées, pour élaborer une stratégie pour l'environnement de la Mer Baltique, pour la compétitivité de l'espace baltique et également pour les questions d'accessibilité et de sécurité. Cette stratégie sera présentée au Conseil en juin. Le maître-mot de cette nouvelle démarche est : pas de nouvelles compétences communautaires, pas de nouvelle législation, pas de nouvelles institutions et pas de nouveau financement. L'enjeu est clairement la coordination, horizontale et verticale. On est véritablement dans une démarche d'aménagement du territoire, de *spatial planning*.

Je ne vais pas insister sur cette stratégie baltique qui ne concerne pas la Wallonie, mais par contre dire deux choses. D'abord, un tel positionnement au sein d'espaces transnationaux concerne également la Wallonie. L'espace de l'Europe du Nord Ouest, qui s'est appelé auparavant Aire métropolitaine du Nord Ouest (l'Europe des capitales), est très intéressant pour la Wallonie dans la mesure où elle se situe au cœur d'un système qui va depuis Londres et Paris jusqu'à la Ruhr et la Rands-tat. Beaucoup d'enjeux importants pour la Wallonie en termes d'accessibilité, de développement économique ou d'environnement nécessitent de se situer dans cette perspective. Je voudrais insister plus encore sur la coopération transfrontalière, qui n'a pas toujours, «vu de Bruxelles», l'attention qu'elle mérite. Certes, elle est financée et les gens trouvent cela très sympathique, mais on considère souvent que c'est une question bottom-up et « subsidiaire ». Il faut rappeler que la coopération transfrontalière, qu'il s'agisse pour vous de la Grande région, de l'Euregio Meuse-Rhin, ou bien de l'espace franco-belge, comporte des enjeux qui peuvent être tout à fait stratégiques, s'agissant par exemple de métropoles



La commissaire Danuta Hübner en charge de la politique régionale, ici lors de la conférence «Constituer un groupement européen de coopération territoriale (GECT)» (Bruxelles, 19 juin 2008). — PHOTO U.E.

transfrontalières comme Lille-Courtrai-Tournai, ou de ce qui se passe autour de Luxembourg à l'est. On est en train de découvrir autour de l'espace baltique, et on va être à mon avis amené à le découvrir également sur le transfrontalier – les acteurs de terrain le savent mais les acteurs nationaux ou communautaires ne le savent pas toujours : il y a besoin d'une coordination aux frontières non seulement des acteurs locaux, mais aussi des stratégies nationales et régionales, et des financements. La question n'est pas tant la dotation des programmes Interreg, mais plutôt comment ces programmes vont attirer, sur des stratégies réellement transfrontalières, des financements nationaux ou régionaux. C'est également la question de la coordination des législations : on se rend compte maintenant qu'il ne suffit pas d'avoir un cadre législatif européen; encore faut-il concrètement, sur chaque frontière, ajuster la mise en œuvre par les Etats de ces législations européennes. Un exemple typique est le groupement européen de coopération territoriale : règlement européen mais qui dépend pour sa mise en œuvre de la bonne volonté des Etats ou des régions.

Puisqu'il s'agit aujourd'hui de recherche, il s'agit d'un champ tout à fait nouveau. Des chercheurs travaillent déjà sur le transfrontalier, mais il manquait encore une prise de conscience au niveau européen, au niveau de la Commission, ou d'un programme comme ORATE (ESPON en anglais), qui est LE programme européen de



La stratégie baltique pour l'environnement, la compétitivité, les questions d'accessibilité et de sécurité n'impliquera ni nouvelles compétences communautaires ni nouveau financement. Elle se situe dans une démarche de coordination — Source : U.E.

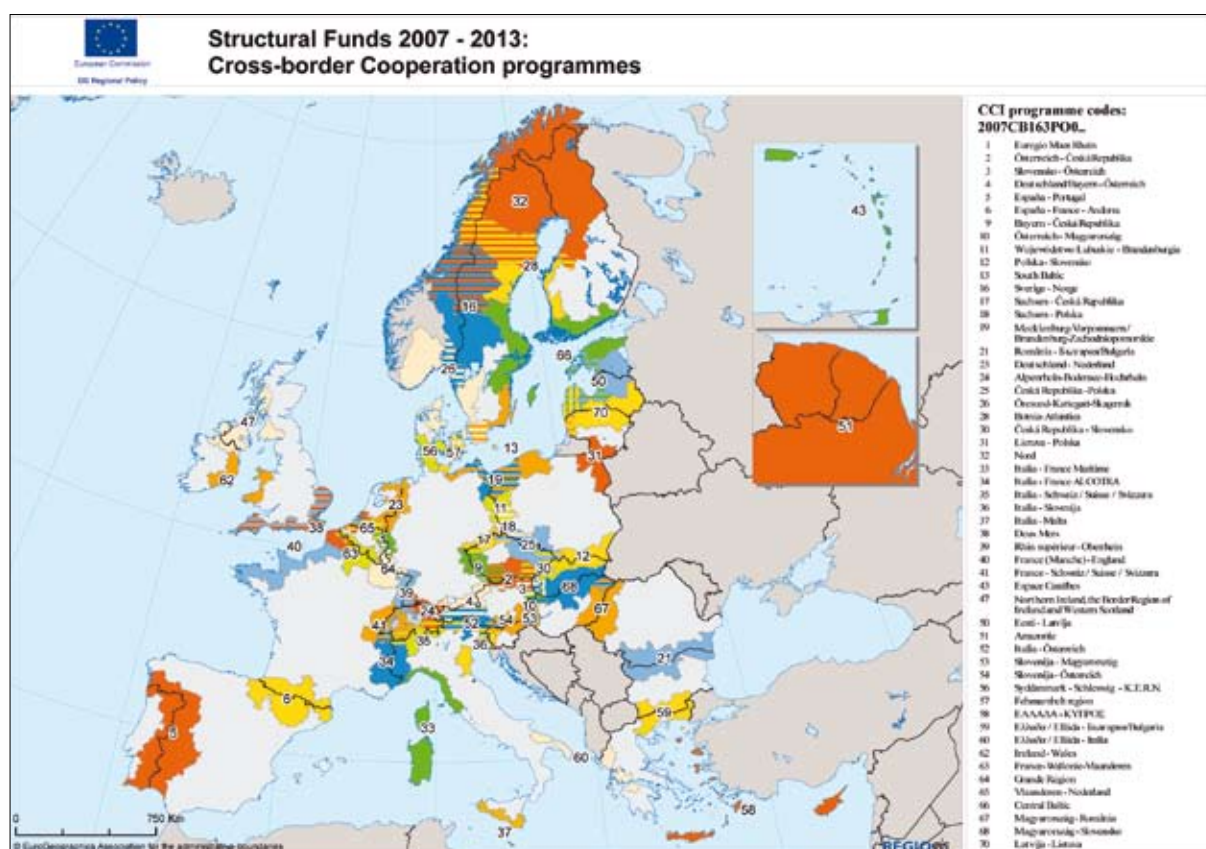


L'Espace de l'Europe du Nord-Ouest intéresse la Wallonie en termes d'accessibilité, de développement économique ou d'environnement — SOURCE : U.E.

référence pour la recherche-action en matière d'aménagement du territoire. On découvre seulement maintenant qu'il faut réfléchir sur ce qu'est un territoire transfrontalier. Quand on parle de territoire au sein d'un espace national, on éclaire la question en repérant des zones fonctionnelles, des bassins d'emploi ou d'habitat; mais ce travail reste à faire pour les espaces transfrontaliers. C'est à la fois un enjeu conceptuel : comment définir les différentes échelles de la coopération; et un enjeu en termes de données : il faut bien sûr faire progresser les systèmes nationaux et Eurostat, mais en même temps on voit bien que sur des domaines aussi complexes, le progrès viendra du terrain et d'enquêtes menées par les acteurs publics. La question n'est pas seulement de

trouver un bon système statistique européen, c'est aussi de progresser et d'échanger entre les expériences qui sont faites, entre les différentes régions transfrontalières, à la fois en termes de connaissance des phénomènes et en termes de vision. Dans la table-ronde qui précédait, on a évoqué la notion de vision partagée. Le mot *planification* fait peur à beaucoup de gens. Il est légitime s'agissant d'entités organisées au sein d'un état ou d'un état lui-même ; mais dans un contexte pluri-national les mots prospective ou vision sont plus adaptés.

Je voudrais insister sur le besoin, à côté de recherches de niveau européen d'ORATE, de cette recherche locale et régionale enracinée dans les territoires. De ce point



Avec Orate (Espan), l'Europe commence à découvrir l'intérêt de la réflexion sur le transfrontalier — SOURCE : U.E.

de vue, la Région wallonne est exemplaire, dans la mesure où elle est dotée d'une compétence complète en aménagement du territoire, ce qui n'est pas le cas d'autres régions européennes, mais aussi parce qu'elle a su créer – et la CPDT en est le signe – des lieux d'échanges entre les politiques, notamment ceux en charge de la planification (le SDER), les chercheurs, pour faire progresser la connaissance commune, et enfin les acteurs de terrain – vous en êtes le signe aujourd'hui.

Pour conclure sur la cohésion territoriale, je pense que l'un des enjeux et non des moindres est la connaissance partagée des territoires, connaissance qui sert non seulement à agir, à se comparer et à s'inspirer de bonnes expériences dans d'autres territoires, mais aussi à augmenter la conscience d'être les acteurs d'un territoire commun, qui est aussi, dans une région comme la vôtre, un territoire transfrontalier et un territoire européen.

Projets de territoires : l'exposition

Territorial Projects: The Exhibition

I. Dalimier¹

Les villes, les communes et les régions frontalières étaient invitées à exposer leur vision du territoire pour les prochaines années. L'article analyse les projets présentés.

Les stratégies de développement sont appréhendées à travers les messages que les porteurs de projet ont souhaité faire passer aux six cents cinquante personnes présentes au colloque, en réalisant spécifiquement des posters pour cette occasion et en remplissant une fiche par projet publiée dans le catalogue de l'exposition.

Les projets sont mis en perspective à travers une grille de lecture qui les regroupe selon le niveau de territoire considéré (Régions voisines, niveau supra-communal, niveau des agglomérations, niveau communal et à l'échelle locale) afin de dégager leurs différentes dimensions ainsi que les enjeux du développement territorial qui les soutient.

Trois enjeux y sont particulièrement mis en lumière : la volonté de développer une réelle coopération interrégionale et transfrontalière, la part importante des projets de revitalisation urbaine et le caractère innovant et transposable des projets développés à l'échelle locale.

The border towns, municipalities and regions were invited to exhibit their vision of the territory for the coming years. The article analyses the projects presented.

The development strategies were conveyed via the messages that the project carriers wanted to get across to the six hundred and fifty people present at the conference, specifically by producing posters for the occasion and by completing a form per project that was published in the exhibition's catalogue.

The projects were relativized through a reading grid that grouped them according to the level of territory considered (neighbouring region level, supra-communal level, conglomeration level, municipal level and on a local scale) in order to release their various dimensions as well as the territorial development issues that sustain them.

Three issues were particularly highlighted by it: the volition to develop real interregional and transborder co-operation, the major role of the urban revitalisation projects and the innovative and transposable nature of the projects developed on a local scale.

Mots-clés : amélioration du cadre de vie, planification stratégique, projets transfrontaliers, renouvellement urbain, revitalisation urbaine.

Keywords : Improvement of the living environment, strategic planning, transborder urban, renewal projects, urban revitalisation.

¹ Cellule communication de la CPDT- Lepur, Centre de Recherches en Sciences de la Ville, du Territoire et du Milieu rural, Université de Liège. Courriel : Isabelle.dalimier@ulg.ac.be

L'exposition, organisée par la CPDT dans le cadre du colloque célébrant son dixième anniversaire au Palais des Congrès de Liège, a présenté pour la première fois en Région wallonne et en un même lieu plus de quarante projets prospectifs en matière de développement territorial, mettant en exergue les nouveaux enjeux ainsi que des dynamiques positives et innovantes.

Développer des projets de territoire pour préparer l'avenir est devenu aujourd'hui une nécessité. La CPDT a estimé pertinent de présenter des projets mis en œuvre dans les prochaines années qui auront une incidence sur le développement territorial de la Wallonie. L'enjeu se joue à tous les niveaux, il est à la fois transfrontalier, régional, transcommunal, communal mais aussi local.

Les projets, d'un degré de réalisation fort variable tant au niveau de la forme que du contenu, ont pour terrain d'action le milieu urbain ou le milieu rural et ont permis de dresser une vision prospective territoriale et globale de la Wallonie à l'horizon 2020.

Sur base de ces projets de territoire, il est bien difficile de dessiner le visage de la Wallonie dans les dix prochaines années et de prétendre à l'exhaustivité. Parlons donc de perspectives, de tendances ou d'une vision du territoire wallon et de son développement.

Le travail d'analyse repris dans cet article a pour objectif de valoriser l'effort de participation des exposants et de donner au lecteur quelques clés de compréhension et de lecture des projets présentés.

Objectifs de l'exposition

L'exposition avait pour objectif de faire connaître les projets de développement territorial menés au sein des régions, des agglomérations, des villes et des communes à l'ensemble des acteurs impliqués dans le développement territorial : le monde universitaire, le réseau d'experts régionaux et transrégionaux, les fonctionnaires, les mandataires responsables de l'aménagement du territoire, les opérateurs du développement territorial, les bureaux privés, les centres d'études, les associations... Cette exposition a ainsi assuré la visibilité des différents projets territoriaux et a permis de favoriser les échanges, de diffuser des informations utiles, d'échanger les bonnes pratiques, d'identifier les expé-

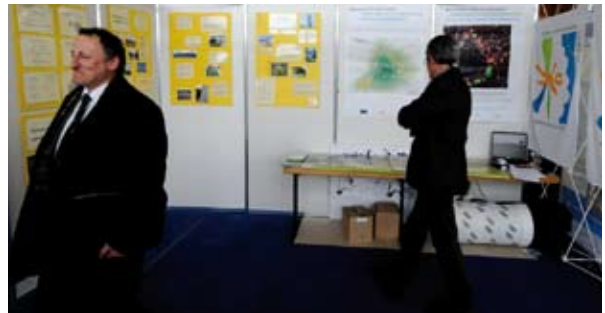
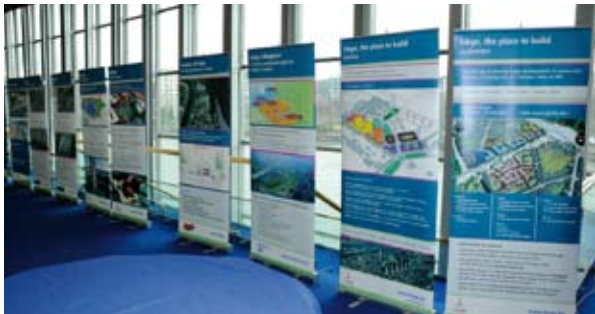
riences innovantes, de matérialiser de nouvelles informations, de croiser les regards ou encore de mettre en valeur la transversalité et les multiples dimensions des projets présentés.

La réflexion universitaire des chercheurs sur le renouvellement urbain, la mixité des fonctions, la stratégie des régions frontalières, les partenariats publics privés... a ainsi été confrontée aux projets et a mis en évidence l'adéquation des travaux de recherche de la CPDT en phase avec les pratiques de terrain.

Fil conducteur

Pour mettre en place cette exposition, une invitation est lancée aux acteurs et opérateurs du développement territorial pour présenter leurs projets et faire part de leurs expériences significatives afin de mutualiser les savoirs entre les services régionaux et européens et les opérateurs wallons. Le champ d'investigation est élargi afin de prendre en considération différentes échelles du territoire ; les contacts sont étendus aux projets développés par les Régions voisines, au niveau supra-communal, au niveau des villes et agglomérations et au niveau communal.

Les acteurs territoriaux sollicités ont répondu très positivement à la demande de la CPDT et ont montré une réelle motivation à illustrer les politiques d'aménagement du territoire menées par les régions, villes et communes ; travaillant en étroite collaboration avec les bureaux d'étude, ils ont présenté leurs projets sous différentes formes : posters de qualité conçus et réalisés spécifiquement pour l'exposition, plans, maquettes ou vidéo. Ils ont rivalisé d'ingéniosité et surmonté les contraintes tant administratives, techniques que logistiques pour proposer leur projet de manière attractive ; cette attitude positive valide la pertinence de la démarche initiée par la CPDT.



ECHELLE DU TERRITOIRE	IMPLICATION TERRITORIALE	NOMBRE DE PROJETS
Régions voisines	Projets transfrontaliers et PRD de Région de Bruxelles-Capitale	6 projets
Niveau supra-communal	Stratégies supra-communale au niveau des communes proches	5 projets
Niveau des villes et agglomérations	Projets de renouvellement urbain	7 projets
Niveau communal	Projets de revitalisation urbaine (majoritairement)	16 projets
Echelle locale	Microprojets de développement local	19 projets
TOTAL		44 projets

Mise en perspective

Les projets de développement territorial présentés à l'exposition de la CPDT ont été replacés dans un contexte global tant en Région wallonne qu'au niveau du Benelux afin de dégager leur portée spatiale ainsi que des lignes de force en matière de prospective territoriale. On est dans la concrétisation des projets de territoire, ce qui nous ramène au débat sur la définition du territoire considéré.

Pour une meilleure connaissance des stratégies mises en place, des différentes dimensions du projet et la détermination des enjeux à développer, une analyse du contenu des projets par niveau de territoire considéré a été réalisée selon la grille de lecture suivante et a permis de formuler quelques constats.

La grille d'analyse

- Définition des types de projets : espaces verts, rénovation de bâtiments, construction de logements, sites d'activités économiques, sites désaffectés, renouvellement urbain
- Quelles sont les dimensions et enjeux prioritaires dans la vision des acteurs territoriaux à un moment donné pour le développement du territoire ou le développement territorial considéré? (Dimension économique, dimension sociétale, dimension envi-

ronnementale, dimension mobilité)

- Comment la dimension transversale est-elle développée dans le cadre du projet ? A-t-on intégré la participation citoyenne dans le projet de développement territorial ?
- Comment la prospective est-elle abordée comme un outil de développement territorial?
- Quelles sont les innovations qui peuvent enrichir les travaux menés par la CPDT ?

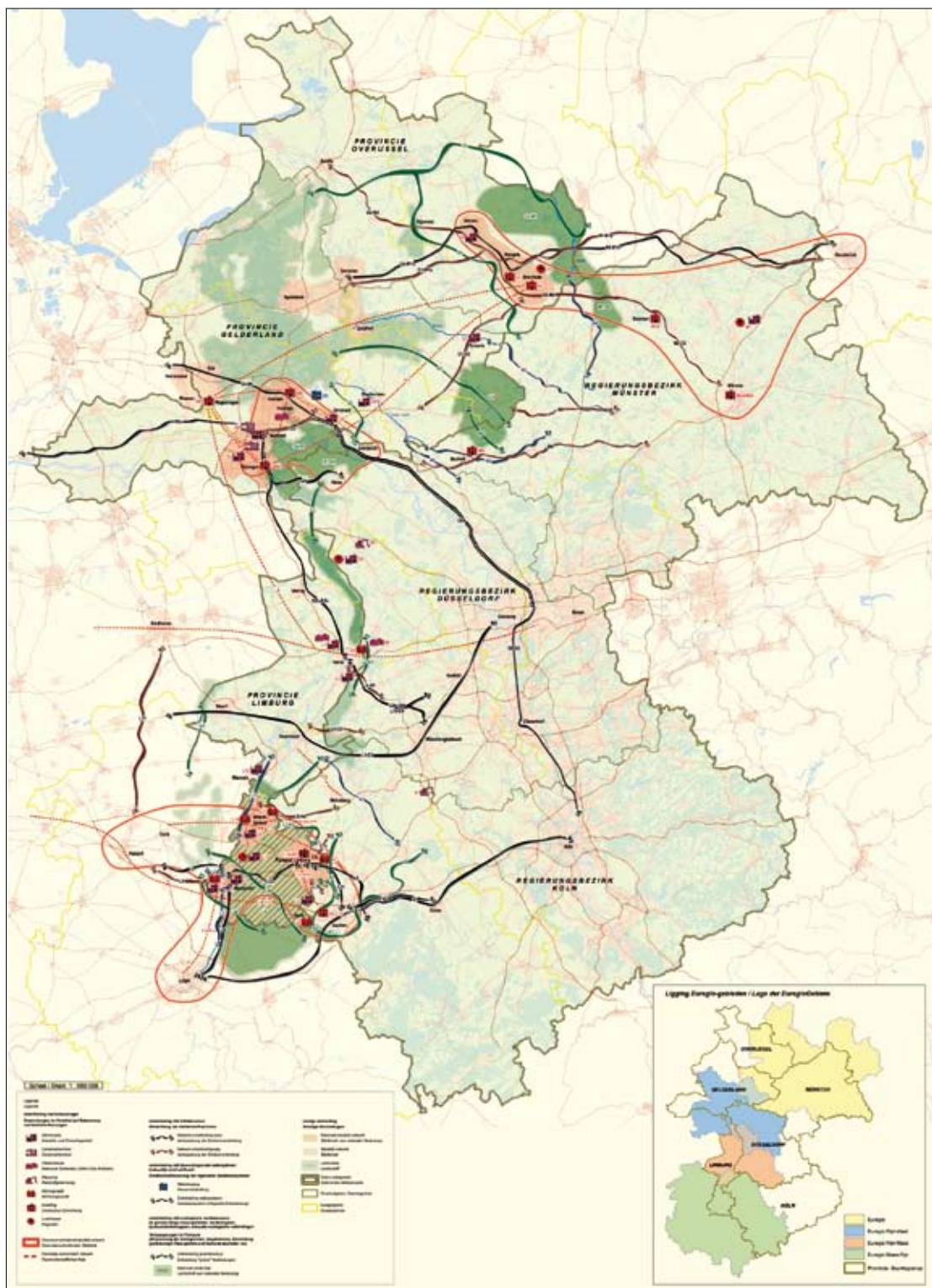
Les régions voisines

(six projets développés par les régions frontalières)

Les régions voisines et transfrontalières ont répondu très favorablement à la demande de la CPDT et les institutions ont exposé des projets multi-facettes qui présentent une vision transversale de l'aménagement du territoire et mettent en évidence une forte volonté de mise en réseau des acteurs et de création de partenariats. Ils ont pour objectif de positionner les stratégies territoriales des Régions voisines tant en milieu urbain et en milieu rural.

• Dimension des projets

La carte globale qui reprend les projets territoriaux transfrontaliers sur la Wallonie, le Limbourg néerlandais, le Limbourg belge et le District de Cologne exprime la volonté de contribuer au développement d'une région d'excellence technologique et de mettre



Le Limbourg néerlandais, carte des actions 2006 - 2010. SOURCE : PROVINCE LIMBURG.

en évidence les infrastructures de transport, les structures écologiques, les zones paysagères, les projets résidentiels, les grands zones urbain ainsi que les chantiers importants.

L'Atelier Transfrontalier d'Etudes et d'Actions en milieu Rural (ATEAR) a pour projet d'organiser et d'animer des échanges continus entre les acteurs de la Grande Région dans le domaine de l'aménagement du territoire en milieu rural. Les responsables ont mis en valeur les récentes actions engagées par ATEAR à savoir les thèmes suivants : Patrimoine bâti et performances énergétiques sur la prise en compte de la qualité du bâti traditionnel dans les politiques énergétiques et sur l'implantation et la gestion durable des parcs d'activité économique.

La présentation du **Plan Régional de Développement de la Région de Bruxelles-Capitale** affirme le statut international de Bruxelles, capitale de l'Europe. Le programme définit le projet de ville sur base de plans opérationnels et de douze priorités afin de créer une identité européenne.

L'Eurométropole Lille-Courtrai-Tournai regroupe 145 communes françaises, flamandes et wallonnes. Cette institution binationale s'est principalement focalisée sur la coopération transfrontalière afin de faciliter la vie quotidienne des habitants et le développement de projets économiques et de réduire les obstacles règlementaires et administratifs. Afin de renforcer cette nouvelle cohérence dans la gestion administrative de son territoire, l'Eurométropole a présenté les projets de coopération transfrontalière sur un document cartographique.

Le Schéma d'Aménagement du Nord-Pas-de Calais a défini collectivement un projet d'aménagement et de développement durable du territoire régional sur des thématiques prioritaires comme la coopération en matière de transport, d'environnement et de formation.

Le Parc des Trois Pays développe des projets pour améliorer la qualité de l'aménagement du parc qui présente une combinaison unique de paysages, de nature et de culture et constitue un véritable poumon vert pour plus de deux millions de personnes.

- Enjeux du développement territorial
L'analyse des plans stratégiques d'aménagement et de développement des régions frontalières de la Wallonie

et de la région de Bruxelles-capitale met en évidence les orientations et les bonnes pratiques dont la Région wallonne pourrait s'inspirer pour sa politique de développement territorial. La présentation de documents régionaux de planification spatiale stigmatisant des orientations innovantes favorise le développement d'une réelle coopération interrégionale et transfrontalière.

Ces exemples mettent en valeur la pertinence des réalisations sur le territoire wallon et permettent de développer une stratégie de coopération transfrontalière avec les régions voisines et ainsi d'inscrire les projets de développement territorial de la Wallonie dans une dimension européenne.

Le niveau supra-communal (cinq projets développés sur plusieurs communes proches)

Depuis quelques années, en Région wallonne, on observe une génération spontanée de superstructures qui regroupent diverses institutions relevant d'échelles territoriales et d'initiatives diverses et qui ont pour mission la prospective territoriale. Le Groupe de Redéploiement Economique du Pays de Liège créé par les forces vives du monde de l'entreprise, Luxembourg 2010 par les pouvoirs locaux, le Pays de Herve-Futur par des citoyens, Prospect 15 - quinze communes de l'arrondissement de Dinant par les agences de développement ou encore une association momentanée des vingt-quatre



Photo-montage Prospect 15.

communes de l'arrondissement de Liège ont choisi de participer à l'exposition de la CPDT afin d'échanger expériences et méthodes concernant des projets de territoire développés en Région wallonne.

- Dimension des projets

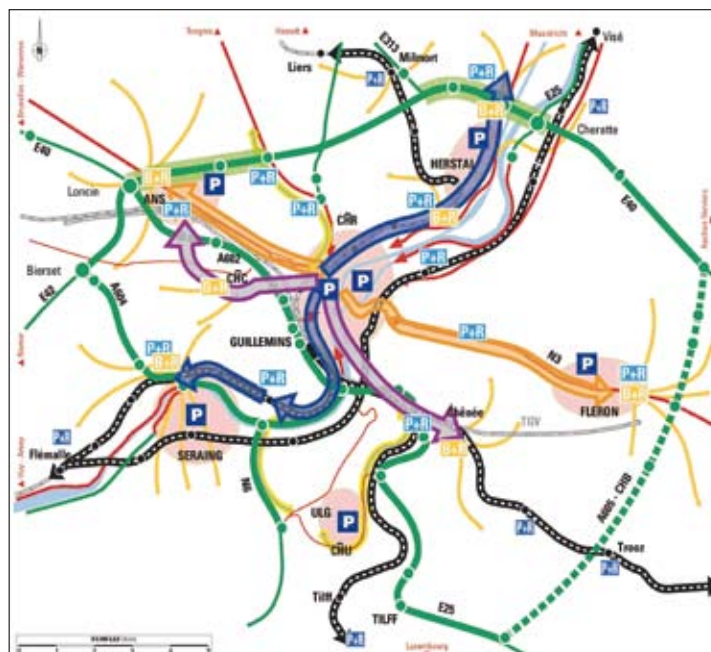
Ainsi, le **Groupe de Redéploiement Economique du pays de Liège**, le GRE valorise les programmes de développements territoriaux de l'agglomération liégeoise à l'international en diffusant l'image de projets de renouvellement urbain (Liège, Seraing, Herstal...) et d'amélioration de pôle de la mobilité (Trilogiport de Liège, gare de Herstal...) au MIPIM, Marché International des Professionnels de l'Immobilier et dans d'autres forums du secteur immobilier.

Luxembourg 2010 a pour objectif de rassembler les forces vives de la province pour réfléchir à son avenir dans les prochaines années. Afin d'améliorer le quotidien des habitants, de susciter une collaboration fructueuse pour des projets innovants et permettre des économies d'échelle, les animateurs du réseau ont mis en place et intensifient un réseau d'acteurs du développement intégré de projets.

Le pays de Herve-Futur, sur base d'un état des lieux de la région, a élaboré un projet global de développement territorial, dans le cadre d'une supracommunauté reconnue par les différents acteurs, une vision stratégique partant de la sensibilisation et axé sur la convention du paysage du Pays de Herve.

Prospect 15 fédère les forces vives dans une plateforme de concertation et d'animation territoriale autour d'une réflexion transcommunale qui reprend six priorités (économie, aménagement du territoire, santé, culture et mobilité). Les acteurs ont rédigé le « manifeste des quinze » qui est un état des lieux mais aussi un état des besoins sociaux, culturels et en matière de santé. Cette vision s'inscrit dans les outils de planification régionale comme le SDER ou le plan Marshall.2 vert et permet de réfléchir à l'avenir d'une région rurale face à la globalisation et à la périurbanisation dans le cadre d'une approche transversale et volontariste.

Le PUM, Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise préparé et partagé par des études préalables réalisées par les vingt-quatre communes de l'arrondissement de Liège, est une carte qui présente un concept



global de la mobilité intégrant les différents modes de transport dans une vision prospective et transversale sur l'arrondissement de Liège. La carte se présente comme un réel outil interdisciplinaire et prend en compte un grand nombre de variables comme la tendance démographique, les disponibilités foncières, la périurbanisation, les dynamiques territoriales relatives à la localisation d'activités économiques, la préservation des valeurs paysagères....

En mettant en place une stratégie supra-communale entre les communes voisines, cette étude jette les bases d'une nouvelle mobilité en cohérence avec les perspectives de développement territorial et validée par les acteurs locaux y compris les mandataires communaux afin d'induire une véritable appropriation du projet.

- **Enjeux du développement territorial**

L'ensemble des méthodes d'analyse et de concertation développées au niveau de la supracommunauté ont pour objet de déterminer les enjeux du territoire, de dégager une vision commune à long terme en faisant appel aux ressources de la prospective territoriale et d'articuler cette vision avec les outils structurels de planification de la Région wallonne : le SDER et le plan Marshall 2. vert.

Cependant, malgré la multiplicité et la diversité des actions entreprises au niveau supra communal, il existe une dynamique commune qui évoque les principes de gouvernance ; en effet, on assiste à un mouvement de décentrement de la prise de décision, avec une multiplication des lieux et des acteurs impliqués dans cette décision. Les décisions sont fondées sur le partenariat entre différents acteurs y compris les mandataires communaux et sur des démarches de sensibilisation et de communication afin d'induire une véritable appropriation du projet et de transcender les rivalités ou concurrences territoriales.

Les agglomérations et les villes (sept projets de renouvellement urbain)

Les projets présentés inscrivent le renouvellement urbain à l'échelle d'une agglomération ou d'une ville et dans une vision à long terme. Le renouvellement urbain désigne une forme d'évolution de la ville et une action de reconstruction de la ville sur elle-même. Cet

outil privilégié permet de traiter en profondeur les problèmes sociaux et urbanistiques de certains quartiers anciens mais exige la mise en place d'un financement important tel les Fonds Européens de Développement Régional (FEDER). Dans certains cas, à La Louvière et Tournai, les projets sont soutenus en plus par un dispositif de revitalisation urbaine, partenariat public-privé dont l'objectif principal est d'accroître la rentabilité financière d'opérations immobilières de recyclage urbain par la mise en œuvre de partenariat associant la Région wallonne, les communes et le secteur privé de la promotion immobilière.

- **Dimension des projets**

A **Charleroi**, le projet de renouvellement urbain a pour objectif d'améliorer les aspects de mobilité afin d'augmenter l'attractivité du centre et y attirer de nouveaux habitants ainsi que des investisseurs.

La rénovation urbaine du site Boch à **La Louvière** réhabilite le centre-ville pour améliorer la qualité de vie des habitants et moderniser son image : des logements adaptés à une demande diversifiée et une augmentation de l'offre commerciale doivent permettre la mise en place d'un partenariat public-privé.

Le quartier des Guillemins à Liège développe un programme mixte qui privilégie de nouvelles formes résidentielles, de nouveaux espaces publics et un pôle d'activité de services autour d'un axe urbain métropolitain afin d'intégrer la gare et restructurer les tissus urbains.



Liège : le nouveau quartier de la gare.
PHOTO : BUREAU DETHIER & ASSOCIÉS

Mouscron présente un projet de territoire multidimensionnel, transversal et perfectible engagé sur fonds propres. Le projet de Ville est envisagé comme un outil permettant de définir des objectifs prioritaires et des stratégies opérationnelles. C'est un outil démocratique reconnu par tous qui sert de base au développement dynamique et durable de la ville de Mouscron.

Le Master Plan de la ville de **Seraing** est articulé autour de la création d'un boulevard urbain qui traversera la vallée sérésienne d'Est en ouest. Le Master Plan analyse le contexte et les questions qui se posent et définit le périmètre d'intervention. Il identifie les interactions entre l'échelle globale et celle de la concrétisation des projets. Ce projet de la reconversion industrielle est géré par ERIGES, la régie communale autonome de la ville de Seraing. Il s'agit de relancer la vie en recréant de l'habitat et de lui donner de l'attractivité en relançant la fonction commerciale. On mêle habitat et commerces... On espère attirer des investisseurs privés pour financer les projets.

Afin de moderniser son image et se donner une nouvelle identité visuelle, ERIGES a mis en place une politique de communication de pointe orientée vers les investisseurs mais aussi accessibles aux citoyens et futurs habitants : présentation du projet sous la forme de maquettes, de posters et projection lors des foires et réunions d'information de la population.

Le projet de revitalisation intégrée du cœur de la ville de **Tournai** porte une attention particulière à la dimension architecturale et environnementale s'articulant avec la Cathédrale en cours de restauration pour revitaliser durablement le cœur historique : amélioration du cadre vie, augmentation de la qualité des logements, valorisation du patrimoine et renforcement de l'attrait touristique de la ville de Tournai.

Quaregnon présente un projet d'amélioration du quartier de Monsville, cœur historique de la commune de Quaregnon afin de le restructurer en profondeur et y maintenir la population locale. L'enjeu est important pour cette opération de rénovation urbaine qui comprend un projet de réhabilitation de logements insalubres et la création de d'espaces publics et collectifs afin de réorganiser les activités économiques et commerciales de cette commune riche d'une mémoire collective liée au passé minier. Les travaux de réaménagement du centre-urbain



Présentation du master plan de Seraing — PHOTO F. DOR

sont financées par la Région wallonne et par l'octroi de subsides liés au plan triennal.

L'avant-projet du nouveau schéma de structure de **Verviers** - document d'orientation générale des options de la commune sans valeur réglementaire- donne les grandes lignes directrices pour les aménagements futurs et favorise l'octroi de subsides et les investissements à savoir dynamiser la fonction commerciale et recréer une filière économique forte. Ce plan d'ensemble prévoit de rénover l'habitat du centre-ville et d'investir dans la construction durable. Ce programme devrait permettre à Verviers de retrouver son statut de pôle régional.

- **Enjeux du développement territorial**
Ces nombreuses initiatives prises par les villes fournissent un cadre de référence pour la mise en place de projets territoriaux portés par les pouvoirs publics. Ils sont porteurs d'humanité et deviendront des lieux de vie, mais ils doivent encore faire l'objet d'une appropriation par les populations locales. Ils s'articulent autour des recommandations fournies par le SDER (Schéma de Développement Régional) structuré autour de cinq enjeux de développement territorial : renforcer la centralité, densifier l'urbanisation, articuler le centre et les quartiers, favoriser la mixité raisonnée des fonctions et rendre la structure spatiale plus lisible. Les villes wallonnes ont un rôle important à jouer dans le renouvellement des pôles urbains.

Les communes

(seize projets de revitalisation urbaine)

Les projets présentés par les villes et communes relèvent généralement d'opérations de revitalisation urbaine et de réaménagement des centres tant en milieu urbain que dans le milieu rural à l'exception des projets de quatre communes : Chaudfontaine, Marche, Mont-Saint-Guibert et Sombreffe qui viennent d'entamer les démarches et études préalables pour des projets d'amélioration du cadre de vie et de reconstruction du tissu urbain. Il n'y a pas de projets de rénovation urbaine entièrement financés par le public.

Mise en place depuis le début des années 90, la revitalisation urbaine est définie par le CWATUPE comme « Une action visant, à l'intérieur d'un périmètre défini, l'amélioration et le développement intégré de l'habitat, en ce compris les fonctions de commerce et de service, par la mise en œuvre de conventions associant la commune et le secteur privé. L'objectif fondamental de la revitalisation des centres urbains est de permettre à des communes de passer des accords avec des investisseurs privés aux termes desquels, si l'investisseur accepte de localiser son investissement en milieu urbain,

la commune prend l'engagement de réaliser un certain nombre de travaux visant à l'amélioration générale du cadre environnant l'investissement.»

Par cet outil original, la commune peut obtenir un subside régional visant à financer l'aménagement de l'espace public au sein d'un périmètre urbain et mener une politique active de recherches d'investisseurs privés pour augmenter la qualité et le nombre des logements ; l'investisseur privé profite du levier financier que constitue le statut « communal » ; la collectivité voit se réaliser des opérations que les pouvoirs publics n'auraient pu réaliser seuls. Les pouvoirs publics orientent fortement l'avenir de l'urbanisme architectural des communes en fixant des contraintes techniques, de performance et de durabilité.

- Dimension des projets

La commune d'Anthisnes souhaite revitaliser le centre historique en y intégrant la restauration et la réaffectation du patrimoine bâti classé, en créant des logements, des services et en réorganisant l'espace public. Pour



Le projet de revitalisation urbaine de la commune d'Anthisnes — SOURCE : ATELIER DE L'ARBRE D'OR

favoriser la mixité des fonctions, une action publique est nécessaire.

A **Chaufontaine**, un espace déstructuré par la construction du TGV fait l'objet d'un plan de réaménagement de l'espace public qui donne la priorité au piéton et au cycliste; l'aménagement vise aussi à connecter les diverses entités à la Vesdre dont les berges sont équipées d'un RAVeL. Cette zone est une porte d'entrée de la commune et deviendra un lieu de convivialité.

L'aménagement du site des Récollets sur la commune de **Durbuy** fait partie d'un projet global cohérent porté par une petite équipe communale depuis 1989. La création d'un nouveau pôle urbain au Nord de la ville va créer de nouveaux axes de développement pour le centre ancien en mettant en valeur le fond de vallée et le cadre bâti et paysager de l'ancien couvent des Récollets.

L'aménagement aux alentours du château de **Bomal** (Durbuy) prévoit de doter le parc d'un caractère paysager et ainsi de révéler le contexte historique dans lequel il s'insère. L'objectif du projet est de redonner une qualité spatiale et conviviale en créant un ensemble d'appartements et de commerces autour d'une esplanade

où les références au thème de l'eau sont nombreuses : bêchettes², biez³, étang...

La requalification du centre urbain de **Gembloux** renforce l'attractivité du centre ville par la création de parkings, de logements et l'aménagement d'un parc paysager sur les berges de l'Orneau. Des liaisons vertes sont intégrées au projet pour offrir une alternative aux piétons et cyclistes et créer un environnement agréable.

Le réaménagement du **site désaffecté de Bavière à Liège** par une société immobilière privilégiée un projet immobilier de grande envergure principalement orienté vers le logement et intégré dans le tissu urbain existant.

A **Malmedy**, le projet de revitalisation urbaine du quartier Cavens met en valeur la dimension environnementale et patrimoniale de l'espace situé autour de l'abbaye et donne la vision d'un aménagement mixte où les différentes dimensions – la fonction résidentielle et les activités économiques – sont traitées dans une perspective de développement territorial durable. Ce projet valorise le potentiel touristique de la ville.

La ville de **Marche** a présenté une étude de la mobilité en lien avec les transports publics : la création d'un boulevard urbain permettrait de relier les différents quartiers entre eux et de les organiser autour d'une plate-forme multimodale. Ce projet répond aux enjeux d'une nouvelle mobilité en développant une dimension d'accessibilité du centre-ville à tous les usagers, piétons, cyclistes, voitures et camions et en leur attribuant les espaces récupérés.

A **Mons**, le projet a pour objectif d'implanter une cinquantaine de logements, des espaces de service et cent cinquante places de parkings dans le site des anciennes casernes Léopold.

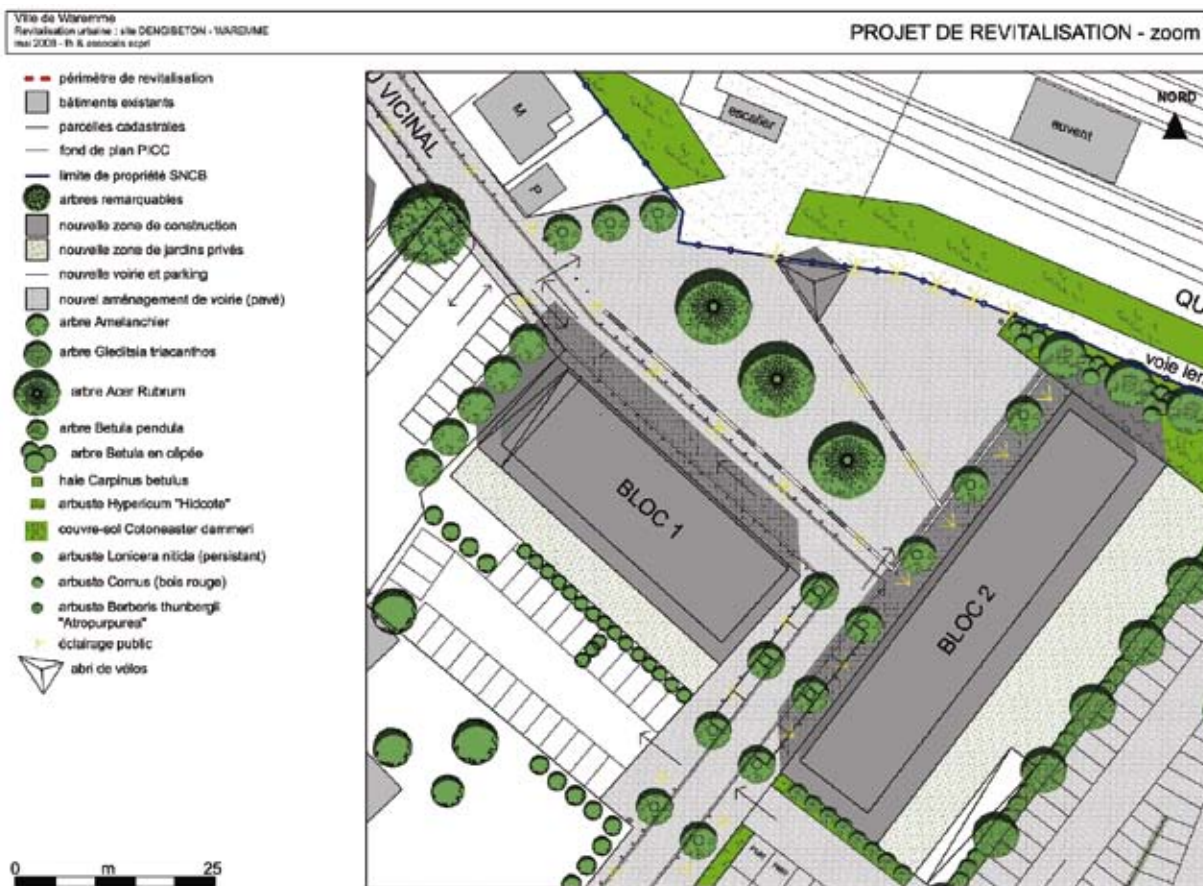
L'étude prospective du centre de **Mont-Saint-Guibert** envisage d'implanter trois grands projets immobiliers autour du centre ancien afin de le densifier. Les pouvoirs publics ont créé l'opportunité de faire réaliser par un bu-



Marche-en-Famenne, le boulevard urbain. — PHOTO F. DOR

2 Petits bateaux qui remontaient le cours de l'Ourthe

3 Canaux d'alimentation pour usines et moulins actionnés à la force hydraulique



Projet d'aménagement du site du Rêve de l'ancienne râperie — SOURCE : FABIENNE HENNEQUIN-FH & ASSOCIÉS

reau d'étude une analyse prospective à l'horizon 2020 qui s'apparente au schéma de structure et qui prend en compte la vision des citoyens.

Le Collège de **Sombreffe** très soudé souhaite promouvoir une urbanisation cohérente tout en gardant le caractère rural de la commune. Face à la pression immobilière, ils ont décidé d'élaborer un Plan Communal d'Aménagement Dégrogatoire (PCAD) accompagné d'un règlement d'urbanisme qui abroge les anciens règlements contraires. Ce plan va permettre la structuration de l'espace en définissant la localisation des fonctions et l'implantation des constructions.

Tubize, commune semi-rurale en Brabant wallon, reste attractive pour des prix dans la grande banlieue de Bruxelles. Le site d'une ancienne filature, Tubize Plastics, figure parmi les priorités du Plan Marshall. Le site

a dû être assaini par l'intervention des techniques de réhabilitation avant de pouvoir accueillir d'autres fonctions. Le plan de réaménagement comprend l'implantation de surfaces commerciales avec parkings ainsi que la construction de logements à appartements.

La ville de **Verviers** présente deux projets de revitalisation urbaine qui améliorent son image de marque de pôle urbain régional ; par la construction de logements et l'amélioration de l'offre commerciale, ils constituent un important facteur de revalorisation de la compétitivité territoriale. Ces projets prennent en compte le réaménagement des rives de la Vesdre.

A **Waremmé**, la réflexion menée sur l'avenir du site de l'ancienne râperie et le site Dengibéton ont pour objet principal la requalification des espaces publics en aménageant les circulations piétonnes et en créant des

espaces de convivialité : la réhabilitation des terrains comprend la construction de nouvelles habitations intégrées dans un quartier résidentiel qui comprendrait de larges espaces de verdure et l'aménagement d'une zone de promenade le long du Geer.

- **Enjeux du développement territorial**
Les opérations de revitalisation urbaine mettent en exergue les points suivants : la densification des espaces bâtis, l'importance accordée au logement tant en nombre qu'en qualité, la revalorisation des espaces publics, la mise en place de partenariat public privé et la mixité raisonnée des fonctions.

La densification des espaces bâtis fait partie des projets prioritaires des communes et les formes nouvelles d'urbanisation s'inscrivent dans la proximité et le prolongement des centres existants. Cette conception intègre les nouveaux enjeux sociétaux en lien avec l'évolution des modes de vie à savoir la recomposition des ménages et le vieillissement de la population. Les enjeux de société sont aussi des enjeux environnementaux, les sociétés recherchant un environnement agréable : l'aménagement des espaces verts, au centre des projets de requalification de l'espace public, exprime la prise de conscience d'agir et d'aménager dans un respect environnemental. Le redéploiement des espaces publics est une des priorités pour développer la convivialité et la rencontre et beaucoup de projets prennent en compte la perspective du développement durable.

Les partenariats public-privé (PPP) sont des formes de coopération entre les autorités publiques et le monde des entreprises qui contribuent à la revalorisation de la commune et qui visent surtout, dans le cas de cette exposition et de son analyse, à assurer la réalisation de projets immobiliers. Les avantages de cette forme nouvelle de contrat sont multiples : l'accélération, par le préfinancement, de la réalisation des projets ; une innovation qui bénéficie à la collectivité par le dynamisme et la créativité du privé.

La mixité fonctionnelle des projets présentés est à mettre en relation avec des enjeux de mobilité et la lutte contre la dépendance à la voiture et s'inscrit aussi contre l'apparition de ghettos culturels ou fonctionnels en proposant une grande diversité de type d'habitat et de type d'activités économiques compatibles avec la fonction résidentielle.



Avant-projet de parc scientifique à Aye
SOURCE : BUREAU AGUA SPRL

Mise en perspective à l'échelle locale (neuf projets de développement local)

À l'échelle locale, de microprojets sont mis en valeur dans l'exposition de la CPDT ; ils sortent du cadre transversal d'opérations d'aménagement du territoire et se situent principalement en milieu rural. Les neuf projets développés par des communes rurales ou assimilées (comme le terroir du Martinet à Charleroi situé en zone semi-rurale) se définissent par leur caractère ponctuel générant peu d'interactions et leur réalisation à court terme. La valeur du projet réside dans sa spécificité, son caractère innovant et transposable à d'autres projets de développement territorial et une réelle prise en compte de la dimension citoyenne et participative.

- **Dimension des projets**
Certaines régions ont gardé des traces de l'activité industrielle passée notamment minière. Les terroirs recèlent des richesses insoupçonnées comme une grande biodiversité... La ville de **Charleroi** s'est associée avec un comité de quartier pour valoriser cet héritage et le réhabiliter dans une perspective de développement durable en y développant un centre d'interprétation, un centre de formation aux métiers environnementaux et un centre de recherche sur le développement durable.

Les membres bénévoles du comité Qualité-Village de **Charneux (Herve)** ont présenté un avant-projet d'aménagement d'un espace résiduel situé au cœur du village



Les enfants de l'école primaire de Warsage au travail
 PHOTO : QUALITÉ-VILLAGE-WALLONIE ASBL

qui a pour objectif de répondre au problème de vieillissement de la population en milieu rural et proposent d'y implanter un bâtiment intergénérationnel sur le terrain communal laissé à l'état de chancre depuis la démolition des anciens abattoirs.

A **Marche**, les autorités communales ont demandé un schéma urbanistique pour la création d'un parc scientifique de haut niveau qui accueillerait des entreprises de pointe comme les centres de recherche et les pôles de développement ; cela implique un projet qui intègre les différentes dimensions du développement durable.

La commune de **Neufchâteau** s'est fortement impliquée dans l'exposition en présentant quatre projets d'aménagement réalisés sur la commune : la rénovation d'un bâtiment communal et la remise aux normes de sécurité et de confort pour y regrouper des services communaux et ainsi accroître la transversalité entre les services ; la réhabilitation des chemins agricoles par une technique nouvelle qui permet d'éviter l'asphaltage et de préserver son caractère rural ; la mise en valeur d'un espace vert sur la berge d'un rivière ; la création d'un espace vert récréatif, lieu de rencontre et de convivialité pour les jeunes et les habitants.

La commune de **Villers-le-Bouillet** a présenté la mise en service en juin 2009 d'une éolienne citoyenne dans un parc éolien de la société SPE-Luminus dans le cadre d'un partenariat public-privé ; les citoyens ont acquis les parts d'une des onze éoliennes soit l'équivalent de

la consommation de 1400 ménages. Cette expérience pourrait être transposée aux autres parcs éoliens.

Les enfants de l'école primaire de **Warsage (Dalhem)** se sont réapproprié la place communale comme espace de vie et ont initié une réflexion globale sur les déplacements, la mise en valeur du patrimoine et les liens sociaux. Ils ont proposé de nouveaux cheminements sécurisés pour se rendre à l'école à pied ou à vélo ainsi que la plantation d'arbres, l'installation de bancs, la mise en valeur de la fontaine et du mobilier urbain en harmonie avec le lieu pour en faire un espace de rencontre situé au centre du village.

En conclusion...

L'ensemble des acteurs de l'aménagement du territoire ont développé à travers cette exposition une vision stratégique de l'avenir du territoire wallon ; ils se sentent concernés pour élaborer des scénarios sur base des nouveaux enjeux territoriaux initiés par les programmes de recherches développées par la CPDT tels le développement local, le développement supra-local, la mobilité, la reconstruction de la ville, les politiques urbaines et des méthodes d'évaluation de la durabilité de projets urbanistiques.

La notion de durabilité, à savoir promouvoir un aménagement respectueux de l'homme et de l'environnement, est omniprésente dans les projets exposés : il existe indéniablement une prise de conscience de la nécessité d'agir dans un respect environnemental. On va vers d'autres notions plus larges qui sont celles de lieux de vie, de sociabilité, d'urbanité, et d'humanisme... Mais la prise en compte du facteur durabilité implique aussi une participation citoyenne et un engagement des pouvoirs publics sur des valeurs à partager afin de créer un réel sentiment d'appropriation au sein des populations locales et des habitants. Cette dimension n'est pas prise en compte dans les projets présentés à l'exception des microprojets qui se construisent sur la participation citoyenne.

La Wallonie s'insère dans le contexte d'aménagement du territoire de la région Nord Ouest européenne et toutes les forces vives sont mobilisées pour répondre aux défis suivants : l'évolution des modes de vie et le changement de comportement, la prise en compte

croissante des principes du développement durable et de l'environnement et le positionnement de la Wallonie au sein de l'espace européen. De toute la prospective territoriale dégagée lors de l'exposition apparaît une volonté des acteurs territoriaux d'organiser le travail par territoires et non plus par thème ; ce qui permettrait ainsi de croiser les thématiques d'aménagement. La maîtrise des outils de développement territorial s'exprime à travers la valorisation du patrimoine, le développement d'infrastructures de qualité, la localisation des activités économiques et des services et la valorisation du capital

humain, éléments nécessaires à une insertion dans une économie avancée de la connaissance. Ces aménagements sont porteurs, à différentes échelles, de l'histoire locale, régionale voire européenne et en filigrane, des actions liées au développement du tourisme

En conclusion, l'aménagement des territoires est une porte d'entrée dans une problématique plus globale et une occasion de repenser la question du rapport entre le politique, le technique, le culturel et le social

Quelques références bibliographiques

- ANONYME (2000) *Schéma de Développement de l'Espace Régional* (le SDER)
Document de synthèse publié par le Gouvernement wallon
- ANONYME (2008) *Faire de la diversité territoriale un atout*
Livre vert sur la cohésion territorial – communication de la Commission
- Catalogue d'exposition du colloque de la CPDT– Liège, le 24 mars 2009
La CPDT a dix ans
La Wallonie dans dix ans
- HALLEUX J.- M., 2004, *Le recyclage urbain en partenariat public-privé*, Bulletin de la Société géographique de Liège, 44,2004, 53-64
- *Projet de Déclaration de politique régionale wallonne 2009-2014*
« Une énergie partagée pour une société durable, humaine et solidaire »

Quelques références de site

URBADUR, outil d'un urbanisme durable <http://www.econet.ulg.ac.be/urba>
La gouvernance multi-niveaux

Territoire(s) wallon(s) nourrit une double ambition :

- diffuser la recherche wallonne en développement territorial par une communication de qualité scientifique,
- fournir une tribune aux acteurs du développement territorial et du développement régional.

Territoire(s) wallon(s) a pour ambition d'ouvrir un débat scientifique et documenté, et d'alimenter un espace public de réflexion sur le développement territorial wallon.

Les articles seront de trois types : communications scientifiques, articles (ou notes) d'information, débats et propositions d'action. Ils sont soumis à un comité de lecture.

Les consignes aux auteurs sont téléchargeables sur le site <http://cpdt.wallonie.be> (dans le menu « publications »).

Les manuscrits peuvent être adressés au secrétariat de rédaction : dominique.costermans@uclouvain.be

Territoire(s) wallon(s) est une revue francophone qui a pour vocation de faire le point sur la recherche en développement territorial. Elle est ouverte à tout acteur du développement territorial, qu'il soit issu du monde universitaire ou d'autres horizons.