

M. Aendecker
Amato
J. Aron
J. Barthélémy
H. Becker
D. Bodson
M. Coppens
A. Cotta
H. Damas
J. Delcourt
J. de Salle
F. Dissard
M. Dumont
C. Gouzié
D. Grenier
D. Hambye
F. Haumont
J.P. Hiernaux
M. Holvoet

Inter-Environnement
Bruxelles
Inter-Environnement
Wallonie
D. Istaz
P. Jouret
I.B.F. Kormoss
P. Laconte
D. Lelubre
L. Maréchal
B. Merenne-Schoumaker
J. Miller
E. Mommen
M. Mont-Malvaux
M. Neuffer
S. Panciera
P. Petit
Ch. Picqué
P. Puttemans

H. Raymond
J. Remy
P. Slegers
M. Thoulen
J. Toint
J.F. Vaes
Ch. Vandenhove
R. Van Ermen
P. Vandewattyne
M. Vercaempst
G. Verscheure
B. Vinikas
L. Voyé
A. Wouters
J. Zwick

DEMAIN LES VILLES ?

Essai de réflexion prospective

Fondation Roi Baudouin

Direction du projet
Ch. PICQUE

Coordination
R. VAN ERMEN

Comité de rédaction
J. de SALLE
M. DUMONT
L. MARECHAL
J. MILLER
L. VOYE
A. WOUTERS

Couverture
P. JUNIUS

SOMMAIRE

Préliminaires

PREMIERE PARTIE : LE FONCTIONNEMENT DES VILLES

Chapitre I : La ville dans un système global

Le maillage urbain wallon D'une réalité... à la façon de la nommer et de s'en servir <i>L. Maréchal</i>	12
Relation ville-campagne <i>L. Voyé</i>	28
Origines possibles d'une attitude antipériphérique <i>J.F. Vaes</i>	36
Tendances démographiques du nord-ouest européen <i>I.B.F. Kormoss</i>	40

Chapitre II : Les fonctions dans la ville

La ville et le discours fonctionnaliste <i>P. Puttemans</i>	66
Mobilité et ville <i>J. Remy</i>	77
Crise, ville et industrie <i>B. Vinikas</i>	86
Industrie, artisanat et tertiaire lourd en milieu urbain <i>B. Merenne-Schoumaker</i>	92
Société, commerce et urbanisme <i>A. Cotta</i>	106
Espaces de bureaux et aménagement urbain Le cas de Bruxelles <i>P. Laconte</i>	116
Les services socio-culturels collectifs en milieu urbain <i>G. Verscheure</i>	123
Les espaces publics <i>M. Dumont</i>	136
Pour une politique globale des communications <i>Inter-Environnement Wallonie</i>	142

DEUXIEME PARTIE : LES INSTRUMENTS DE GESTION

Chapitre I : La planification

Région wallonne et plans directeurs d'aménagement <i>C. Gouzée</i>	154
Les plans de secteur en Wallonie <i>R. Van Ermen</i>	163
La politique foncière Quelles étapes pour une action efficace ? <i>F. Haumont</i>	174
La rénovation urbaine : stratégie spéculative ou politique ? <i>J. Aron</i>	182
La rénovation des sites désaffectés Quelques réflexions <i>M. Coppens</i>	187

Chapitre II : Gérer les flux

Les finances de la ville <i>M. Thoulen</i>	196
Les finances des villes wallonnes Evolution de la structure et perspective d'amélioration <i>M. Mont-Malvaux</i>	203
Pour une écologie urbaine <i>A. Amato - M. Holvoet - D. Istaz - P. Vandewattyne</i>	219
La ville et l'énergie <i>A. Wouters</i>	230
L'évolution du déchet urbain et son contexte économique et budgétaire <i>M. Vercaempst</i>	236
Le chauffage urbain <i>J.M. Aendekerk - E. Mommen</i>	253
L'eau et la cité <i>P. Slegers</i>	264
Transports urbains, milieu de vie et plan de circulation <i>J. Toint</i>	269
Les navetteurs <i>H. Damas</i>	281
La télématique Innovation technique et organisation sociale <i>Ch. Picqué</i>	287

TROISIEME PARTIE :
LA VILLE, LIEU DE VIE, D'ACCUEIL ET DE CULTURE

Chapitre I : Les acteurs

Le droit à la ville <i>H. Raymond</i>	296
La famille et l'enfant dans la ville <i>J. Zwick</i>	302
Les exclus de/dans la ville <i>D. Bodson - J.P. Hiernaux</i>	308
Ville et immigration <i>J. Delcourt</i>	319
Travailleurs immigrés et ségrégation urbaine Comment faire de cette marginalité un moment vers une nouvelle morale collective <i>S. Panciera</i>	326
Autoproduction de l'espace <i>P. Jouret</i>	339
De l'autoconstruction vers l'autogestion <i>P. Petit</i>	346

Chapitre II : Les formes de et dans la ville

Notre patrimoine en l'an 2000 ? <i>J. Barthélémy</i>	354
Le modernisme n'est plus contemporain <i>D. Lelubre</i>	364
Pour la ville Hors-Château à Liège <i>Ch. Vandenhove</i>	370
L'îlot St.-François à St.-Josse-ten-Noode (Bruxelles) <i>J. de Salle</i>	379
L'art dans la ville ou l'art de la ville <i>D. Grenier - D. Hambye</i>	386
Débat : quelle architecture pour reconstruire les villes ? <i>H. Becker - J. de Salle - D. Lelubre - J. Miller - Ch. Vandenhove - A. Wouters</i>	391

CAMPAGNE EUROPEENNE POUR LA RENAISSANCE DE LA CITE

Rapports sur les séminaires internationaux de la campagne <i>F. Dissard</i>	407
Pronostic optimiste pour les villes européennes <i>M. Neuffer</i>	414
Charte pour la renaissance de la cité <i>Inter-Environnement Wallonie</i>	423
Charte des espaces publics bruxellois <i>Inter-Environnement Bruxelles</i>	428
Conditions pour la renaissance de la cité <i>Comité exécutif de la campagne</i>	432

Regard sur un livre

Eléments pour juger l'avenir de nos villes <i>R. Van Ermen</i>	438
Pour une prospective alternative <i>L. Maréchal</i>	441

CHAPITRE I

LA VILLE DANS UN SYSTEME GLOBAL

**LE MAILLAGE URBAIN WALLON
D'UNE REALITE... A LA FAÇON DE LA NOMMER ET DE S'EN SERVIR**
L. Maréchal

RELATION VILLE-CAMPAGNE
L. Voyé

ORIGINES POSSIBLES D'UNE ATTITUDE ANTIPERIPHERIQUE
J.F. Vaes

TENDANCES DEMOGRAPHIQUES DU NORD-OUEST EUROPEEN
I.B.F. Kormoss

LE MAILLAGE URBAIN WALLON D'UNE REALITE... A LA FAÇON DE LA NOMMER ET DE S'EN SERVIR

L. MARECHAL. *Maître en Sciences Economiques et Sociales*

- Vu d'un bureau, le maillage urbain wallon, ce sont des piles d'études de cas ainsi que des mètres courants de théories, d'où émergent des noms que citent tous les manuels académiques : Von Thunen, Christaller, Rochefort, Berry, ... Berry, ...

Vu d'un avion, le maillage urbain wallon, ce sont des villes distantes de plus ou moins vingt kilomètres - parfois plus -, des villes de tailles différentes offrant des visages contrastés (plus ou moins industrielles, plus ou moins striées par les infrastructures de communication, plus ou moins enserrées par la campagne) et, entre elles, des voies ferrées, des routes plus ou moins encombrées.

Vu d'une enceinte politique, le maillage urbain wallon, ce sont des majorités politiques, des bases électorales, des villes sûres et d'autres qui le sont moins, des villes conquises, des villes à conquérir.

Le maillage... réalité concrète et construite, objet d'analyse et de revendication.

Mener une réflexion prospective à son sujet implique de s'attacher à la matérialité des faits (au nombre des villes, à leur forme et à leurs caractéristiques) et surtout à l'usage du concept de maillage (1). Au sein de la problématique de l'aménagement du territoire, le maillage est en effet un instrument central d'analyse, un objectif de politique et un instrument de décision (2).

Nous partirons de la situation existante et du chemin qui, à travers l'histoire, mène à celle-ci. Ensuite, dans un constant aller et retour passé-futur, nous nous attacherons à quelques facteurs susceptibles de modifier le présent. Devant l'ambivalence de ces facteurs, nous considérerons la marge de manœuvre et d'action de l'aménagement du territoire pour nous interroger dans une volonté prospective sur la pratique de celui-ci, en d'autres termes sur sa façon de nommer la réalité et d'intervenir. En effet, c'est le langage qui décrit le présent et l'avenir, qui nous intéresse ici.

(1) Nous ferons ici l'économie d'une réflexion sur le vocabulaire et les nuances qui différencient les vocables (hiérarchie, semis, armature, système, etc.). Nous resterons donc dans un certain flou terminologique.

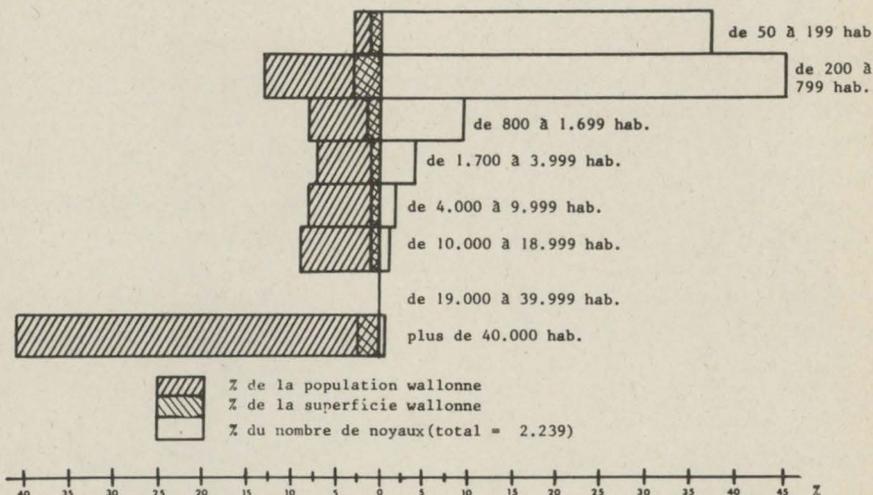
(2) Une étude de synthèse réalisée à la S.D.R.W. a permis de dénombrer une vingtaine de hiérarchies, armatures, ... couvrant la région wallonne ou une grande partie de celle-ci ! On peut aussi consulter pour s'en convaincre les manuels de géographie ou les livres de base d'aménageurs.

LE MAILLAGE... SOUS NOS YEUX

La carte ci-jointe présente une vue déjà fine du maillage wallon : à la fois l'importance démographique des entités qui le composent, la répartition géographique et les formes spatiales que prennent les villes et l'urbanisation (3).

En 1970, plus de 40% de la population wallonne résidait dans les ensembles urbains de plus de 40.000 habitants. Ces centres au nombre de 8 (4) couvraient une superficie de 45.890 ha, soit 2,72% de la superficie totale wallonne.

Noyaux d'habitat comptant 50 habitants et plus en Wallonie au 31.12.1970.



La catégorie des centres de 19.000 à 39.999 est vide; il s'agit - on le notera - d'une caractéristique de la Wallonie (par rapport à la Flandre notamment). Les quatre groupes d'entités qui suivent regroupent des volumes de population sensiblement égaux, pour un nombre croissant de noyaux. Enfin, pour les deux dernières catégories, en face de population et de superficie assez réduites, on trouve un nombre important de noyaux.

De la carte ressortent les caractéristiques suivantes :

- le classique sillon industriel ainsi que les nombreux petits centres qui gravitent autour des pôles urbains qui le composent;
- les types d'urbanisation bien contrastés d'une partie du Hainaut et de Liège, avec, d'une part, le semis dispersé et la conurbation hennuyère et, d'autre part, le modèle plus classique de Liège (grande ville, ville moyenne, bourg...);

(3) Cette carte a été établie à partir des noyaux d'habitat relevés par l'I.N.S. en 1970 dans le cadre du recensement général de la population. Sont repris uniquement les noyaux d'habitat d'au moins 800 habitants, ce chiffre déterminant ici le seuil d'urbanisation (à propos des mesures de l'urbanisation, voir encart consacré à ce thème).

(4) Mouscron, Tournai, Mons, La Louvière, Charleroi, Namur, Liège et Verviers. A ceux-ci, il faut ajouter la partie de l'agglomération bruxelloise qui se trouve sur le territoire wallon : 33.736 habitants (2,63% de la population de l'agglomération) et 2.056 ha (12,71%).

- la nébuleuse de l'ouest et du centre du Brabant Wallon ;
- les larges étendues moins peuplées de l'espace *rural* ponctuées par les petites villes et les bourgs.

On relève, en outre, des *couloirs* qui correspondent le plus souvent à une nouvelle organisation spatiale. La politique de construction des infrastructures de communication ainsi que la politique de localisation de l'habitat (développement linéaire le long des routes) ont très nettement amplifié ce mode d'organisation déjà visible avec la localisation traditionnelle des centres de peuplement dans les vallées. La carte, saisissant la situation en 1970, ne permet toutefois pas de se rendre compte de l'ampleur totale de ce phénomène.

Parmi ces couloirs de vieille tradition ou d'origine plus récente :

- formant un triangle pointé sur Bruxelles, des couloirs relient cette dernière à Mons, La Louvière, Charleroi et Namur. Le développement économique progressivement centré sur Bruxelles et l'ampleur des migrations quotidiennes permises par l'infrastructure routière et surtout ferroviaire expliquent cet échelonnement des pôles d'habitat ;
- d'autres couloirs, plus distendus et plus *faibles* du fait des volumes réduits de population, apparaissent : Namur vers Dinant ; Namur et Liège vers Marche, Neufchâteau, Libramont, Arlon ;
- enfin, on distingue quelques *rubans* comme Vielsalm, Trois-Ponts, Stavelot, Malmédy, Butgenbach ou encore Mons vers Ath.

LE MAILLAGE... RECONSTITUE

Ce maillage est le fruit d'une longue évolution. Quelques coupes dans celle-ci permettent de dégager les grandes étapes (5).

Vers 1250, la Wallonie compte une vingtaine de centres qui se répartissent comme suit (6) :

deux grandes villes	Tournai, Liège
cinq villes moyennes	Huy, Namur, Dinant, Nivelles, Mons
une douzaine de petites bourgades	Lessines, Wavre, Jodoigne, Genappe, Couvin, Chimay, Arlon, Bastogne, Gembloux, Fosses, Binche, Bouvignes.

A la fin du Moyen-Age, une répartition selon la taille donne le schéma suivant (7) :

villes ayant plus de 10.000 hab.	Liège, Tournai
villes ayant entre 5.000 et 10.000 hab.	Namur, Huy, Dinant, Mons ; probablement Nivelles
villes ayant entre 2.000 et 5.000 hab.	Lessines, Chièvres, Ath ; probablement Bouvignes, Binche, Chimay

(5) L'analyse historique du maillage urbain wallon reste encore à faire (voir à ce propos l'article de G. DESPY cité à la note suivante). On comprendra que le travail prospectif soit dès lors plus difficile à conduire.

(6) G. DESPY, *Naissance des villes et des bourgades*, dans *La Wallonie. Le pays et les hommes*, Tome 1, Bruxelles : La renaissance du livre, 1975, pp. 93-129.

(7) L. GENICOT, *Entre l'Empire et la France (de 925 à 1421)*, dans *Histoire de la Wallonie*, sous la direction de L. GENICOT, Editions Universitaires et Editions Privat, 1973, p. 156.

A l'aube de la révolution industrielle (vers 1784-1786), on constate la structuration suivante (8) :

villes de plus de 50.000 hab.	Liège (55.000)
villes de plus de 10.000 hab.	Tournai (26.000)
	Mons (20.000)
	Namur (14.000)
	Verviers (12.000)
villes de plus de 5.000 hab.	Nivelles (6.400)
	Ath (6.200)
	Enghien (5.400)
	Huy (5.400)

Sans faire de télescopage historique - les sources sont très limitées, les critères différents selon les époques et les auteurs - on peut toutefois relever qu'en tête de classement se retrouvent souvent les mêmes villes. Par contre, l'ordre varie ! Se dégage ainsi une impression d'inertie du système urbain, la révolution industrielle apportant quelques ajouts : Charleroi, La Louvière, etc. Avec quelques nouvelles venues au cours du temps, le système urbain historique est une sorte de chassé - croisé. Ces mouvements sont fonction de la présence ou de l'absence (absolue ou relative) au sein de chaque ville d'activités économiques (marchandes ou de production), religieuses et politiques. Chaque ville se caractérise ainsi par un ensemble de coordonnées - profil économique, rôle politico - religieux... - qui détermine sa trajectoire dans le temps.

LE MAILLAGE URBAIN FUTUR

Au seuil de ces lignes abordant la préoccupation qui fonde cet ouvrage collectif, le sentiment qui domine est celui d'une grande perplexité. Que dire en effet ? Que telle ou telle ville va croître ou diminuer ? Que telle ou telle catégorie va augmenter ?

Des facteurs ambivalents

Les formes futures de l'urbanisation sont difficiles à cerner. La simple prolongation des tendances n'est pas concevable. Ces formes tiennent à de nombreux facteurs qui prennent un poids différent selon les horizons temporels par rapport auxquels on se place. La sélection de ces facteurs, le sens de leur variation et l'appréciation des interdépendances qui les lient ainsi que leur importance relative sont pour l'analyste autant de choix. Les combinaisons de ces facteurs constituent autant d'avenirs, autant de futurs.

Une façon de procéder est de considérer les facteurs qui apparaissent comme les plus déterminants, au gré de la perspicacité des auteurs ou en fonction de la robustesse d'une théorie dans son interpellation et interprétation des faits.

Il y a tout d'abord le thème omniprésent de l'énergie. On admet généralement que la hausse du prix de l'énergie peut être un frein aux déplacements. A plus long terme, elle peut induire une modification de la localisation des logements, favorisant le regroupement des habitations et leur insertion au sein des

(8) J. RUWET, *Avant les révolutions, le XVIII^e siècle*, Bruxelles : Fondation Charles Plisnier, 1967, p. 12.

périmètres densément bâtis.

Ce changement doit être, pour être interprété, resitué chronologiquement. S'agit-il d'une rupture ? L'histoire des XIX^e et XX^e siècles montre qu'une politique constante a été de maintenir la population active - ouvrière d'abord, employée ensuite - au lieu de résidence en subsidiant les relations domicile/travail (abonnements sociaux) et en développant le réseau des chemins de fer et des trams. Cette politique a eu pour effet de maintenir un semis relativement dispersé de centres sur le territoire wallon et d'éviter la constitution de vastes régions urbaines, telles qu'on les connaît en Angleterre, en France ou en Allemagne.

L'abaissement, en termes relatifs, du coût énergétique des déplacements et la politique d'infrastructure routière ont été un tournant dans cette évolution. Ils ont permis la sub-urbanisation (en fait dilution dans l'espace du maillage par perte de *densité des centres urbains*) autour des points de peuplements qui constituent le maillage, en privilégiant parmi ceux-ci les centres d'emploi. Le Brabant Wallon est un exemple-type.

Sous l'angle des déplacements, la nouvelle donne énergétique peut ramener à une politique assurant un peuplement dense autour des centres qui constituent le maillage urbain. Une hypothèse vraisemblable est en effet que la hausse du coût du transport n'entraînera pas le développement de quelques régions urbaines (en fait rétrécissement du maillage en quelques points) plus ou moins vastes, par le rapprochement entre lieux de résidence et lieux de travail.

Deux types d'arguments peuvent être avancés. Tout d'abord, l'organisation des transports en commun inter-villes est mieux assurée que la desserte intra-urbaine; elle repose en effet sur un savoir-faire, fruit d'une longue tradition, et y est moins en conflit avec d'autres modes de transports. En outre, la navette inter-villes semble mieux acceptée par les usagers. Pour un déplacement de durée sensiblement égale, le temps du transport peut être mieux *utilisé* (confort, activités liées aux relations qui s'y nouent).

Autre argument : le sentiment d'appartenance, l'identification des habitants, *contraints* économiquement à la vie urbaine, peuvent se réaliser plus pleinement à travers l'ensemble des centres urbains individualisés que dans quelques régions qui regrouperaient la quasi-totalité de la population urbaine.

Si le facteur énergétique réintroduit la distance physique et son poids, la télématique peut en principe la faire diminuer, voire l'annihiler. Le développement technologique très rapide -époustouflant- de l'informatique permet d'envisager de nouvelles formes d'organisation du travail, qu'on a appelées télé-travail, télé-conférence, etc. Ces dernières auraient théoriquement pour effet de limiter les déplacements professionnels et les migrations quotidiennes, elles permettraient, dès lors, une plus grande indépendance par rapport au lieu de travail et réduiraient le coût de l'enveloppe *transports* des budgets des ménages.

Analyse trop rapide... car un examen fin et circonstancié reste à faire. L'évolution probable peut aller dans des sens différents. Un simple regard sur l'histoire de l'informatique montre que celle-ci a été perçue à un moment comme un instrument privilégié de décentralisation; or, l'expérience montre qu'elle a été en réalité un instrument de concentration du pouvoir (9).

(9) Autre exemple, à échelle plus réduite : le téléphone. Celui-ci n'est pas uniquement un instru-

Champs flous

Si l'on tente de réfléchir à un niveau plus élevé de généralisation, en prenant à la place de facteurs précis, les *champs* qui couvrent la réalité, le paysage qui s'ouvre à la réflexion prospective spatiale n'en est pas moins incertain. Parmi ces champs, l'économique et le politique sont particulièrement décisifs comme le montre l'histoire urbaine.

Or, on doit bien constater que les possibilités de maîtrise - à partir du spatial - du champ économique sont particulièrement faibles. Celui-ci échappe quasi-totalement au planificateur spatial. L'entrepreneur, qu'il soit du secteur public ou du secteur privé, a d'autres impératifs que ceux du développement de tel ou tel centre urbain. Sa rationalité est celle du profit ou celle de la croissance ou de la survie de son entreprise. Ainsi, en cas de délocalisation, une entreprise rentabilisera au mieux son ancien site... en le vendant au plus offrant..., parfois au détriment du bon fonctionnement du quartier, voire de la ville.

Synthétisons en disant, d'une part, que les entreprises recherchent le milieu urbain et que vis-à-vis des centres urbains du maillage leur choix est sur-contraint par des impératifs précis (disponibilité de terrains, matières premières...) ou complètement indéterminés (les facteurs de localisation sont hors de l'économique : les cas classiques tels les femmes de cadre influençant la localisation, le chef d'entreprise séduit par un paysage ou enfin l'attrait du soleil).

A un niveau plus macro-économique, le déplacement - dans un mouvement séculaire - du centre de gravité de l'économie mondiale de la Vieille Europe vers l'Amérique et ensuite vers le Pacifique et le Japon et les mutations sectorielles liées à la réorganisation et à la rentabilité du capital inscrivent nos *régions en périphérie*. La conséquence urbaine en est la disparition de pans entiers du tissu économique de certaines villes.

Les villes se trouvent donc, d'une part, avoir une faible maîtrise de leur avenir économique et, d'autre part, être confrontées à un mouvement structurel mondial qui modifie la répartition du pouvoir économique entre pays et régions.

Le fonctionnement du système politique, quant à lui, a profondément marqué le maillage : Bruxelles est le cas le plus exemplaire. En Wallonie, que seraient devenues des villes comme Arlon ou Namur en l'absence de leur rôle de chef-lieu de province ? L'histoire montre que de nombreuses villes sont des créations politiques (exemples : Jodoigne, Genappe, Ath.), leur viabilité et leur croissance étant liées par la suite à la force et à la permanence du pouvoir créateur dans la conjoncture politique ainsi qu'au développement économique de la ville et de sa région. Abandonnées par leur protecteur ou celui-ci perdant du pouvoir, elles stagnent, voire disparaissent... à moins qu'un développement économique ne leur donne une autre raison de survivre ou de croître et ne les rendent indépendantes des facteurs qui sont à leur origine.

La régionalisation actuellement mise en œuvre doit être lue de la même façon,

ment de dispersion, il favorise aussi la concentration. Sans téléphone, pas de tours de bureaux. Le téléphone a permis en outre la dispersion des fonctions d'une même entreprise : l'unité de production dans une zone où la main-d'œuvre est abondante et peu chère, le centre directionnel dans le centre-ville... (G. DUPUY, «Le téléphone et la ville. Le téléphone : technique urbaine», dans *Annales de Géographie*, 1981, pp. 387-400).

non pas en termes de villes à créer mais de facteurs insufflant une dimension nouvelle par enrichissement du tissu économique des villes. L'effet sur le maillage de la régionalisation est en définitive, dans une optique prospective liée à l'avenir de la régionalisation en tant que telle (10) ainsi qu'à la capacité d'organiser ses retombées directes et indirectes, de prévoir les effets multiplicateurs, de maîtriser les effets induits négatifs (cfr. bureaux dans la ville...).

Du survol historique qui précède se dégage une apparente stabilité; le lecteur se trouve en pays de connaissance; les noms sont connus, les traits fondamentaux de l'organisation territoriale wallonne sont présents : l'axe mosan, les deux centres de la Wallonie avec Liège et le centre hennuyer (à Tournai succède Mons puis Charleroi).

Cette apparente inertie est paradoxalement contrebalancée par l'incertitude quant à l'avenir, du fait de l'ambiguïté des facteurs susceptibles d'influencer le réseau actuel et de la relative non-maîtrise du développement local.

Les concepts... un refuge ?

Ce constat amène à élaborer notre réflexion sur une autre base : la pratique de l'aménagement du territoire en tant qu'action des décideurs publics.

Celui-ci a en effet toujours constitué un des piliers de l'action de l'Etat, soit au sens strict (les plans, les règlements), soit au sens large (construction d'infrastructures, routes, zonings, primes différenciées dans l'espace...).

Le peu de maîtrise de l'Etat sur de nombreux secteurs du champ économique l'a conduit à rattraper, par ce moyen, des situations trop déséquilibrées socialement. Sous-jacent aussi est l'objectif d'organiser le territoire pour permettre le développement économique, ce qui dans notre système économique consiste essentiellement à assurer le déploiement sur le territoire du système de production.

L'importance du *discours* est frappante dans la pratique de l'aménagement du territoire : il y a une réalité à aménager - et on a vu dans quelles conditions - et surtout il y a à produire dans un discours une rationalisation des transformations en cours. En effet, les politiques d'aménagement sont la plupart du temps ordonnées, organisées autour d'un certain nombre de termes : concepts dans le monde analytique et académique, enjeux ou slogans dans celui du politique. Ils désignent une part réduite de la réalité et sont simultanément le symbole d'une politique. La France présente ainsi une des séquences les plus fournies en ce domaine : métropoles d'équilibre, villes nouvelles, villes moyennes, petites villes, contrats de pays... La Belgique est moins riche et moins proluxe, l'ambition volontariste y étant moins développée.

Parmi ces concepts, trois sont d'usage courant : les villes nouvelles, les villes moyennes, les niveaux hiérarchiques.

(10) Concrètement, 1000 fonctionnaires régionaux en plus dans une ville ne modifient en profondeur le fonctionnement du système urbain que si la régionalisation correspond à l'émergence de nouveaux centres de pouvoirs localisés dans l'espace.

Tant au niveau de la ville que dans l'ensemble des villes, la réflexion sur l'impact spatial de la régionalisation des structures politique et administrative est à faire totalement.

Les villes nouvelles

Sur l'armature urbaine, les villes nouvelles sont une greffe, elles sont la forme absolue de l'urbanisation extensive : nouvelles terres conquises par l'urbanisation, nouveaux centres dans le maillage (11).

En considérant l'indépendance belge comme point de départ, la Wallonie compte une seule ville nouvelle : Louvain-la-Neuve. On est en présence d'une forme assez réussie de ville nouvelle. Réussite parce qu'un certain nombre de facteurs y concouraient : localisation dans une zone en relatif développement, existence dès le départ d'une activité constituant la base économique de la ville (université), réalisation délibérée d'une ville (basée plus particulièrement sur l'image de ville médiévale) plutôt qu'un ensemble zoné et organisé autour de l'infrastructure routière (12).

Antérieurement à Louvain-la-Neuve, la Wallonie a connu deux projets qui n'ont pas abouti : d'une part, le pôle urbain en Ardenne, appelé également ville nouvelle en Ardenne et, d'autre part, la ville nouvelle de Focant, bâtie autour de l'accélérateur du C.E.R.N. S'inscrivant dans les mêmes hypothèses que la ville à développer en Ardenne, cette dernière présentait l'avantage d'être construite à partir d'une activité préalable. Ici, le parallélisme avec Louvain-la-Neuve s'impose. Finalement, avec l'abandon de l'implantation de l'accélérateur à Focant, le projet tombait à l'eau.

L'essai de *Libramont* est intéressant, quant à lui, par les hypothèses qui le fondent et par la variation de l'ampleur et de la nature du projet qui s'est produite au cours du temps.

Ce projet trouve son origine dans deux constats. Le premier établit qu'il y a, dans l'ensemble de la trame des villes qui couvrent la Wallonie, un vide, c'est-à-dire un territoire qui est sous l'influence directe de villes importantes *lointaines*. En l'occurrence, les populations ne peuvent accéder à une série de biens et de services sans parcourir de longues distances. Le deuxième considère que la ville est le *moteur de l'industrialisation* et plus généralement du développement économique, c'est-à-dire de la production de la richesse et de la répartition de celle-ci entre les habitants d'une région. Ce double constat a conduit à l'idée de créer en Ardenne centrale un pôle d'une taille d'environ 40.000 habitants.

On connaît l'histoire de ce projet. Dans une première phase, il s'agit d'une authentique ville nouvelle, c'est-à-dire construite *ex nihilo*. Ensuite, dans un second temps, la démarche consiste à partir des centres existants ; on aboutit de la sorte au projet du renforcement du pôle urbain de Libramont. Aujourd'hui ce projet est abandonné.

L'abandon de celui-ci témoigne entre autres d'un renversement des hypothèses qui sont à la base des relations entre aménagement du territoire et développement. Les difficultés actuelles tant sectorielles que régionales, outre qu'elles conduisent à une baisse des ressources disponibles pour des projets de telle

(11) Les formes intensives sont par exemple la rénovation urbaine (cfr. M. GRESILLON, «*Les villes nouvelles en République démocratique allemande. Problèmes d'intégration*», in *L'Espace Géographique*, 7, 1978, pp. 27-34).

(12) En 1971, est posée la première pierre du complexe universitaire ; en 1973-1974, la population résidante à Louvain-la-Neuve est de 650 étudiants et 360 non-étudiants. En 1981, la population résidante estimée s'élève à 10.108 habitants dont 7.946 étudiants et 2.162 non-étudiants. A cette même date, la population active était de 20.615 (y compris les étudiants) (Sources : *Informement et S.P.G.U.-U.C.L.*).

envergure, ont remis en question la liaison un peu trop automatique entre villes et croissance. L'accent est mis plus explicitement sur le fondement économique de la ville en veillant tout d'abord à assurer celui-ci, plutôt qu'établir une liaison univoque du type : *ville implique croissance économique*. Actuellement, le problème n'est même plus d'établir les fondements économiques d'une nouvelle ville mais bien de consolider les fondements des villes existantes, ces dernières connaissant déjà de graves problèmes à ce sujet (13).

D'autre part, l'analyse du semis urbain et de la répartition des villes en tant que centres de diffusion des biens et des services s'est modifiée. De nouvelles dimensions, de nouvelles hypothèses ont permis de dépasser le *syndrome du «trou»* : modification des modes de transport, nouvelles répartitions des équipements en fonction des infrastructures et de la voiture (localisation des supermarchés aux carrefours et aux entrées des villes plutôt qu'au centre de celles-ci), court-circuitage de la hiérarchie par la banalisation d'une série de services (les banques par exemple), nouveaux statuts de certains territoires. Ainsi, à ce dernier propos, on relèvera que les zones *sous double influence*, qui étaient rejetées dans les schémas classiques, peuvent être vues comme positives car étant des lieux où plusieurs opportunités s'offrent aux habitants.

Les villes moyennes

Parmi les différents types de villes, le créneau le plus cité actuellement est celui des villes moyennes (agglomérations de 20.000 à 200.000 habitants). La plupart des études prévoient, en effet, un développement de cette catégorie de centres. Ces derniers présentent les avantages de la ville -équipements privés et publics en abondance et divers, emplois diversifiés, moyens de transports...- sans les inconvénients réels ou prétendus des grosses villes ; l'urbanité non polluée en quelque sorte (14) !

En Wallonie, on compte six centres dans ce créneau (Mons, La Louvière, Namur, Verviers, Tournai et Mouscron) qui présentent, en fait, une grande diversité de cas. Si l'on considère par exemple l'évolution de la population de 1970 à 1981, on a les indices respectifs de 99, 99, 105, 94, 101 et 102 (15). Chiffres troublants qui montrent qu'il s'agit d'une catégorie peu homogène du simple point de vue de l'évolution démographique, outre ce que l'on sait par ailleurs de leur structure économique, politique, sociale et du contexte économique sous-régional au sein duquel elles se trouvent.

L'établissement du contenu et du statut des différents concepts se réalise, outre par la confrontation aux faits, par l'analyse du milieu professionnel qui

(13) La prise en considération explicite des activités économiques susceptibles d'assurer la viabilité économique de la ville a été réalisée très tard (cfr. notamment l'étude *Urbs Nova* déposée en 1971); trop tard car, à ce moment, tant la démographie de l'Ardenne que la croissance et les perspectives économiques de la Wallonie étaient déjà différentes des conditions qui régnaient au moment du lancement de l'idée (à la fin de la décennie cinquante et au début des années soixante).

(14) En fait, la préoccupation sous-jacente est celle de la *taille optimale*. Les villes moyennes seraient celles qui équilibreraient au mieux coûts et avantages. Le débat sur la taille optimale de la ville semble peu porteur d'avenir dans une réflexion prospective : hormis des situations extrêmes où les déséconomies dominent du fait de la trop petite ou de la trop grande dimension, la détermination de l'optimalité - à ce niveau de globalité - fait appel à des critères différents qui font considérer optimales des petites villes, comme des villes moyennes, comme des grandes villes,...

(15) On a pris pour base les populations des nouvelles communes qui englobent les noyaux d'habitat.

les véhicules. Or l'aménagement du territoire est caractérisé par l'importation de vocables étrangers, d'origine française notamment pour la Belgique francophone. Une analyse serrée du contenu et du contexte de l'émergence de ces vocables doit donc être menée.

Ainsi, l'accent sur les villes moyennes fait suite à une autre priorité : celle donnée aux métropoles d'équilibre, et précède une autre : les petites villes et les contrats de pays. C'est une des étapes du réajustement constant d'une politique d'aménagement du territoire. La Belgique n'a pas connu la même *suite* politique. Il y a de ce fait dans l'exercice qu'est la prospective le risque très présent de dérapages terminologiques. Parler en Belgique de problèmes de vie urbaine en référence aux mégalo-poles ou métropoles que sont Paris, Londres,... relève de la même confusion.

La bataille des niveaux

Le maillage, vision réduite par essence de la réalité, a été le champ de conflits, de revendications portées par les instances locales, conflits accentués par le mode de *représentation hiérarchique* avec sa focalisation en un chiffre qui traduisait symboliquement la place d'un centre par rapport aux autres, ainsi que son rôle et donc ses possibilités de négociation pour l'obtention de crédits.

Au-delà de la photographie de la situation existante, beaucoup d'études programmiques prévoyaient des *glissements* vers des niveaux supérieurs. Beaucoup de centres montaient, rares étaient ceux qui descendaient ! On assistait dès lors à une hausse quasi générale des centres : une sorte de déplacement homothétique du réseau urbain vers le haut... sur fond d'une démographie stagnante !

Les hiérarchies développées dans ce contexte n'ont pas été finalement d'application directe : elles corsetaient trop la réalité en ne traduisant pas suffisamment la richesse et la diversité des centres urbains. En outre, cette réduction analytique et l'image politique qui se dégagent de chaque centre (une ville, un numéro d'ordre) ont conduit à percevoir les relations de dominance plutôt que celles de complémentarité.

Pour pallier à ce manque et pour tenir compte de la proximité sur le territoire de centres à la fois complémentaires et rivaux, on a fait appel aux *couplages* : centres bipôles, tripôles,... Solution astucieuse qui, plus ou moins analytiquement fondée, permettait, soit de noyer le conflit, soit de dégager des solidarités assurant une meilleure capacité de négociation. Là aussi on n'a pas été au-delà du langage.

POUR UNE AUTRE UTILISATION DU CONCEPT DE MAILLAGE

Les lignes qui précèdent sont dominées par une triple interrogation : comment prévoir l'évolution du maillage ? Comment agir sur son évolution ? Comment s'y est-on pris pour agir ?

Nous avons essayé de répondre en montrant l'extrême complexité de la réflexion et, dès lors, la fragilité des réponses apportées à ces questions.

Notre conclusion portera sur le nécessaire élargissement de la notion de maillage et plus particulièrement sur son utilisation en tant qu'instrument d'analy-

se et de décision.

Vers un élargissement de la notion de maillage

La réflexion sur le devenir du maillage urbain wallon implique un retour sur la notion de maillage. La plupart du temps, cette notion a un contenu fonctionnel visant à répartir un certain nombre d'activités et de prestations entre les centres urbains en fonction de leur importance, voire de leurs spécialisations. Cette analyse a été essentiellement le fait de géographes et d'économistes; or, le fonctionnement global de ces centres et le développement différencié de ceux-ci doivent entraîner l'inclusion dans le raisonnement d'autres variables qui sont apportées par le sociologue et l'urbaniste.

L'urbaniste apporte une dimension : le patrimoine immobilier et paysager des centres et leur structuration spatiale. Deux villes commerciales qui ont le même équipement se différencient par l'organisation interne urbaine formée par le réseau des rues, par l'agencement des constructions et par le style de celles-ci, ainsi que par le site. Dinant et Spa, villes à fonction touristique, ont toutes les deux un patrimoine architectural et un site fondamentalement différent qui participent tout autant que les fonctions économiques à la détermination du rôle de ces centres ainsi qu'à leur évolution future.

Une autre dimension est apportée par le *sociologue* : le dynamisme et le fonctionnement socio-politique et culturel des entités. Au-delà de la fonction et de la vitalité économique, et certes en relation avec celles-ci, il importe de tenir compte de la vitalité socio-culturelle des centres. Quand il s'agit de programmer des équipements, de planifier ou de *faire* de la prospective, l'abandon de cette dimension est dramatique. Peu importe que le planificateur, du haut de sa grille d'équipements ou de son maillage, attribue à un centre une série d'équipements s'il n'y a pas une demande structurée localement, c'est-à-dire s'il n'y a pas un personnel politique qui, en concertation avec la population et disposant des moyens administratifs nécessaires, les réclame et en accepte la pleine gestion. Symétriquement, il serait néfaste pour le développement que les initiatives locales soient étouffées sans examen sérieux au nom d'un maillage, d'une grille ou d'une réglementation.

Cet élargissement permet de contrer un inconvénient insidieux du maillage. On a vu que, dans cette problématique, l'accent est mis sur la position des centres les uns par rapport aux autres et spécialement sur les fonctions qu'exerce chacun des centres vis-à-vis des autres et vis-à-vis de sa zone d'influence.

Une conséquence a été qu'au nom de la fonction régionale et/ou nationale on a démolit, déstructuré des parties majeures des villes pour y installer les fonctions tertiaires caractéristiques et symboliques de leur influence (surtout les bureaux) ainsi que pour y laisser place aux pénétrantes routières permettant aux populations *sous influence* d'accéder à la centralité (cf. les centres de Liège, de Charleroi ou de Bruxelles).

La réintroduction des caractéristiques urbanistiques et de site ainsi que de la demande sociale locale amène à redécouvrir que la ville est une série de fonctions et d'activités inscrites *dans* la ville et non *sur* la ville, que la ville vit d'abord pour ses habitants et pas seulement pour les non-habitants.

Organiser l'avenir plutôt que le désigner

Notre conclusion sera de redire que l'aménagement du territoire ne peut tout organiser, tout quadriller, mais bien favoriser certaines évolutions économiques, corriger certains dérapages, réaffirmer certaines cohérences (celles de l'espace et de l'écologie), assurer un mieux-vivre et dégager les bases d'un développement. C'est en partant de cette modeste ambition que le maillage, dans toutes ses dimensions (géographiques, économiques, sociologiques et culturelles), trouve sa place *d'instrument de cohérence* pour une région.

D'une part, instrument de connaissance, il *objective* - par définition partiellement - l'organisation du territoire. D'autre part, instrument d'aide à la décision, il fournit un cadre de référence au sein duquel s'inscrivent les négociations entre les différents niveaux du pouvoir, entre les différents types de décideurs - privés et publics.

Plutôt que de dire ce que sera le maillage de l'an 2000, la démarche prospective vise dans ce contexte à en faire le centre *d'une procédure de négociation*. L'objectif doit être de mettre en place les lieux et les procédures de négociation qui permettent de globaliser au maximum un problème en le mettant en interdépendance avec tous les éléments du système environnant. Ainsi, très concrètement, cela passe par la mise en relation obligée de toutes les parties afin de *tenir* toutes les dimensions du présent d'une décision. Au sein de cette procédure, le maillage est alors une des grilles de lecture globale. Les effets réciproques de toutes ces dimensions apportées par les différents acteurs organisent alors l'avenir par les limites qu'elles s'imposent objectivement l'une à l'autre, par la négociation et l'accord sous contrainte de toutes les parties.

Singulièrement, tenir *toutes les dimensions* du présent maillage et des villes, c'est déjà en faire la prospective.

MESURES DE L'URBANISATION

L'urbanisation est un terme dont l'abondance des sens est justement significative d'un phénomène considérable. Elle est dans le champ de nombreuses disciplines scientifiques, au centre des regards que porte l'homme sur lui-même et sur la société. Phénomène non maîtrisé, elle est le jeu de mutations particulièrement complexes et source d'enjeux pour les groupes sociaux et les individus.

L'urbanisation est à la fois état et processus et donc implique des états intermédiaires et provisoires. Des néologismes tels rurbain, périurbain ou néo-rural traduisent des phases tant spatiales que temporelles du processus. Sa mesure est donc un instantané et comporte toutes les réductions propres à la démarche scientifique, particulièrement lorsqu'il s'agit de mesurer.

On comprendra qu'il n'y a pas unanimité sur la mesure de l'urbanisation. Chaque discipline et, au sein de celle-ci, chaque école a développé ses outils de mesure. On traitera ici uniquement le volet explicitement spatial de quelques-unes de ces tentatives.

Il va de soi que les formes spatiales que prend l'urbanisation ne l'épuisent pas. Elles participent à sa détermination et en sont autant d'images, de reflets, d'indices.

Plusieurs familles de mesures existent.

Les premières ressortissent au *comptage des villes* : l'urbanisation croissante est celle mesurée par la croissance du nombre de villes. Indicateur pour les pays en voie de développement, il ne l'est pour nos contrées que sur une très longue période.

Une autre famille correspond à la répartition de la population entre *plusieurs catégories ou types de villes* : des formes *avancées* d'urbanisation sont liées à l'apparition de métropoles millionnaires, de régions urbaines ou encore, dans une autre phase ou même dans un autre processus, le développement de catégories telles les *villes moyennes*.

Dans cette optique, on peut citer les travaux de l'Institut national de statistique avec sa typologie des communes selon le degré d'urbanisation pour les années 1961 et 1970. Ils permettent la comparaison dans le temps. La mesure des mouvements de l'urbanisation peut y être appréhendée à travers le passage des communes d'une catégorie à l'autre; par exemple baisse des communes agricoles et hausse des communes urbaines (1).

Enfin, une autre famille de mesures est celle de la *quantification de l'occupation du sol*. Une composante supplémentaire est introduite dans l'analyse : l'espace concret utilisé ou consommé.

Peu d'études ont été réalisées en ce sens en Belgique. La plus complète a été effectuée en 1974 par les groupes l'Equerre et Mens en Ruimte pour le compte de l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire. Plus récemment, la S.D.R.W. a exploité les données de l'Institut national de statistique sur les noyaux d'habitat (situation au 31 décembre 1970).

Un bilan des études de consommation d'espace a été établi en 1979 par B. Merenne-Schoumaker (2).

Selon qu'on considère l'espace bâti (bâtiments et infrastructures de communication) ou les périmètres des agglomérats d'habitat comprenant plus de 800 habitants, *l'espace urbanisé s'élève à 20 ou 6% du territoire wallon.*

Auteur	Espace mesuré	Situation (date)	Superficie urbanisée	
			en valeur absolue (en km ²)	en % de la Wallonie
L'Equerre Mens en Ruimte	Espace total- espace agricole espace forestier	31.12.1970	3.330	19,76
S.D.R.W. d'après I.N.S.	Noyaux d'habitat comptant au moins 800 habitants	31.12.1970	1.102	6,54

Source : (3), (4).

Par contre, si on prend uniquement une forme de l'urbanisation, les régions urbaines (cf. étude de H. Van der Haegen et M. Pattyn) (5), on obtient une superficie nettement plus importante que les noyaux d'habitat de plus de 800 habitants. Les régions urbaines wallonnes (6) couvrent, au 31.12.1970, 2.201 km², soit 13,06% du territoire wallon. C'est qu'ici sont prises en compte les zones faiblement denses des périphéries urbaines (7).

Dans une perspective plus dynamique, l'étude de l'Equerre et de Mens en Ruimte montre que l'espace *urbanisé* a considérablement augmenté en Wallonie pour passer de 9,2% en 1929 à 19,8% en 1970. Cette augmentation étant faite, on le notera, en mordant sur les terres agricoles (baisse de 189.000 ha), la forêt progressant quant à elle de 43.000 ha.

	1929	1950	1959	1970
<i>Espace urbanisé</i>	154.705	208.829	252.756	332.971
<i>Espace rural</i>	1.530.265	1.476.141	1.432.213	1.351.999
Superficie agricole utile	1.025.631	955.489	907.302	836.560
Bois	456.551	479.883	496.227	499.222
Inculte	45.415	38.451	26.278	14.474
Etangs	2.668	2.318	2.406	1.743

Source : (8).

(1) De nombreuses typologies de communes ont été conçues pour évaluer l'importance de l'urbanisation et d'autres modes d'organisation spatiale (plus d'une dizaine rien que pour la Wallonie).

Parmi celles-ci, les travaux de M. VAN NAELTEN sur l'ensemble des communes belges sont à retenir : ils cernent l'urbanisation en recourant à des méthodes statistiques nouvelles (analyse de données).

(2) B. MERENNE-SCHOUMAKER, « **Urbanisation et consommation d'espace en Belgique** », in Hommes et Terres du Nord, 1979-2, pp. 41-46.

(3) L'ÉQUERRE, MENS EN RUIIMTE, **L'espace urbanisé en Belgique. 1. Evolution, situation et prévision en Wallonie et Bruxelles-capitale**, Ministère des Travaux Publics, Administration de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, 1974, texte provisoire, 126 pages, p. 20.

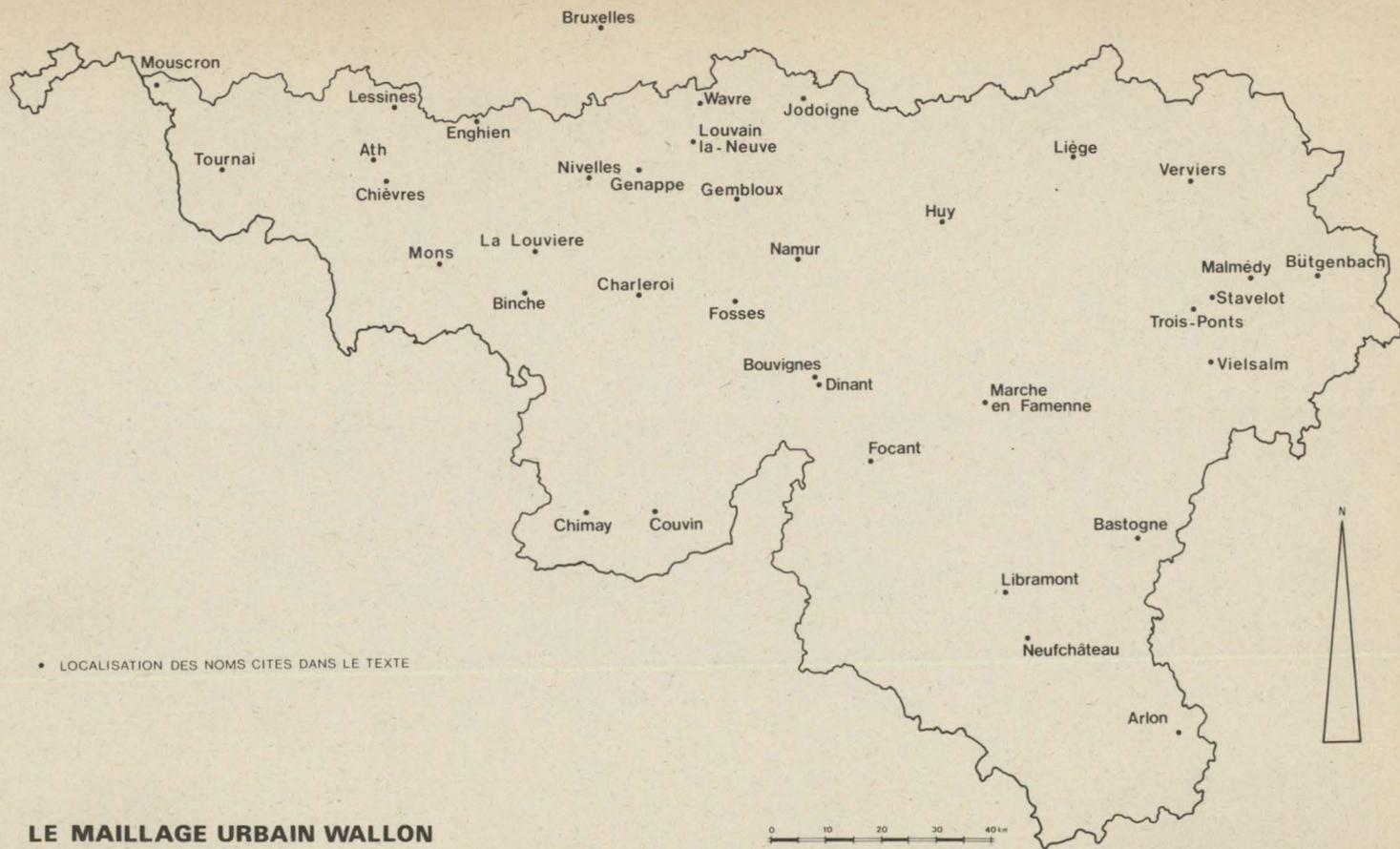
(4) L. MARECHAL, M. COPPENS, **Noyaux d'habitat**, Namur : S.D.R.W. (Atlas de la Wallonie, Cartes 7 et 8, Commentaires), à paraître.

(5) H. VAN DER HAEGEN, M. PATTYN, « **Les régions urbaines belges** », in Bulletin de statistique, 1979, pp. 235-249.

(6) Il s'agit de Liège, Charleroi, Mons, La Louvière, Namur, Verviers ainsi que la partie de la région urbaine bruxelloise qui se trouve sur le territoire wallon.

(7) H. VAN DER HAEGEN, M. PATTYN, Op. cit. et nos calculs.

(8) L'ÉQUERRE, MENS EN RUIIMTE, Op. cit. pp. 22 et 23.



POUR UNE PROSPECTIVE ALTERNATIVE*

L. MARECHAL

L'ensemble des contributions qui forment le présent ouvrage frappe par sa diversité. Si la diversité des thèmes est bien naturelle, puisqu'à partir de la ville on peut aborder toutes les facettes de la vie sociétale, celle des méthodes mérite le temps d'une réflexion. En effet, les textes ici rassemblés présentent des approches fort différentes : analyse visant à un décryptage des éléments structurants, description de l'évolution factuelle dans ses divers mouvements et surtout retournements, lent décollage par rapport aux faits pour soit en tracer l'évolution probable soit élaborer un programme d'actions à mener, description du sentier menant à la réalisation d'un modèle décrit comme souhaitable, enfin objectifs et prises de position de groupes structurés ou de personnes.

Un relevé plus systématique permet de dresser une brève typologie :

- approche basée sur le *temps* : enracinée dans la moyenne et longue période et sur la relation passé-présent-avenir ;
- approche par les *scénarios* ;
- approche *descriptive* des faits actuels et des changements perceptibles à ce niveau ;
- approche *structurelle* mettant l'accent soit sur des concepts qui expriment des modes de représentation et d'action, soit sur des *facteurs* considérés comme structurant la réalité ;
- approche *volontariste* décrivant un modèle à atteindre et le chemin pour y parvenir (1).

Cette diversité trouve son origine d'une part dans le parti pris rédactionnel qui présidait au présent ouvrage (ne pas imposer un schéma aux auteurs), d'autre part dans la prudence - nécessaire et bien explicable - qu'imposent les enseignements de la courte histoire de la prospective en général et en particulier du peu d'études menées en Belgique.

Par rapport à la démarche prospective, les contributions qui précèdent sont en effet un moment fort dans une ligne de recherche peu développée en Belgique francophone.

Dans le monde universitaire, l'effort le plus systématique a été réalisé, au début des années septante, dans le cadre de la Société pour l'an 2000, dont le

(1) Il y a bien entendu des recoupements entre types, certaines approches empruntant à d'autres, d'autres s'efforçant d'intégrer toutes les approches (long terme, scénarios, concepts), le volontarisme devenant stratégie prospective.

centre de gravité se situait à l'U.L.B. (2).

Dans le monde de la prise de décision publique (administrations, instances politiques) (3), peu de choses ont été entreprises. On peut relever, dans le domaine de l'aménagement du territoire, les options fondamentales des plans de secteur et leur suite que sont en quelque sorte les programmes d'aménagement et de développement. Encore s'agit-il ici essentiellement de prévisions tant quantitatives à 10 ans ou 15 ans sur quelques grandes masses telles que la population, l'emploi... que qualitatives sur les besoins dans le cadre donné du modèle de développement dominant (4).

L'ensemble représente une production très réduite par rapport à celle de l'étranger. La réflexion prospective n'en est pas encore à sa deuxième ou troisième génération c'est-à-dire celle où l'on peut se livrer à une critique approfondie des conclusions tirées précédemment, qu'il s'agisse de la pertinence des prévisions ou des méthodes utilisées pour arriver à décrire les réalités projetées.

Cette critique, outre d'établir le rapport *réalité imaginée / réalité réalisée* - et donc de mesurer le fossé entre ces deux éléments -, a pour intérêt majeur de déterminer dans le raisonnement les chaînons manquants, les sur- ou sous-estimations d'effets. En d'autres termes, elle met au jour ce que l'on a considéré comme déterminant et ce qu'on a omis de considérer comme tel.

Vu rétrospectivement, l'intérêt ne réside pas tellement dans l'image ou les images prévues mais dans la sélection des facteurs qui interviennent pour le (ou les) produire, dans la qualité de lecture qui est faite du présent.



On peut dégager dans les travaux de prospective deux thèmes qui sont les endroits où la progression méthodologique peut être la plus féconde : la *relation au temps* et les *interdépendances*.

Edgard Morin a bien mis en lumière cette nécessaire nouvelle liaison au temps qui doit présider à la démarche prospective où « *la première difficulté de penser le futur est la difficulté de penser le présent* » (5) et où, au schéma simpliste

Passé → Présent → Futur
(connu) (connu) (connaissable, prédictible)

doit se substituer une vision complexe :

Passé ↔ Présent ↔ Futur (6)

où par des aller et retour constants les trois dimensions se construisent.

(2) La Société pour l'an 2000 a organisé en 1971 un colloque sur le thème : « *Où en est la prospective en Belgique ?* ».

S'il n'est pas possible dans les limites d'une note infrapaginale de nommer les différents auteurs qui ont publié sur ce sujet, on doit rappeler, en aménagement du territoire, l'effort constant de J. REMY visant à analyser l'impact, en termes spatiaux, sur les formes de vie sociale de *ruptures* encore en gestation (ainsi les innovations technologiques, la réduction du temps de travail).

(3) Monde qui est une des principales sources de financement des travaux de prospective. En France, la chose est particulièrement évidente avec la D.A.T.A.R.

(4) Voir C. VANDERMOTTEN, *Pratique de l'aménagement du territoire et développement régional. Bilan critique pour une alternative*, in Cahiers marxistes n° 105, juin 1982 pp. 22-34.

(5) E. MORIN, *Pour sortir du vingtième siècle*, Paris, Fernand Nathan (Collection «Dossiers 90»), 1981, p. 321.

(6) Op. cit., pp. 319 à 322.

Une première conclusion opérationnelle réside en l'impérieuse nécessité de connaître non seulement notre passé urbain - et il reste encore beaucoup à faire - mais notre actualité, c'est-à-dire la façon dont la ville est produite de nos jours mais également au cours des siècles. C'est donc un effort analytique important qui est requis et pour lequel les données brutes sont largement absentes. Les statistiques sont largement déficientes. Le système statistique de la ville est à bâtir entièrement : occupation du sol, décisions d'investissement, mutations foncières, mouvement de l'emploi, de l'activité économique, etc.

Le second point est celui des interdépendances.

Objet complexe, la ville a été fractionnée en objets séparés d'analyse, en *fonctions*, qui font écho aux décideurs également fractionnés (les routes, les divers équipements collectifs, les pompiers, etc.). Chacun de ces décideurs met en œuvre une logique particulière limitée au secteur dont il a la charge, dans une série de contraintes réglementaires et budgétaires qui accentuent encore le fractionnement. Entre ces décideurs, une hiérarchie s'est établie, non pas celle dictée par la complexité urbaine mais celle de groupes à la quête du pouvoir et de la richesse : les modes de transports privés par rapport au transport public, la spéculation mouvante élargissant le territoire urbain (du centre vers les banlieues) et le spécialisant, créant ainsi des sources de plus-values foncières (par exemple bureaux dans le centre-ville).

Un acquis de la démarche prospective est de remettre en lumière les interdépendances et donc de contribuer à briser le cloisonnement des logiques décisionnelles (7).



De toute façon, même avec une prospective plus ancrée dans le temps (dans un temps non linéaire) et plus soucieuse des interdépendances reste posée la *tension* qui organise, qui ordonne la démarche.

La leçon de la campagne pour la «*Renaissance de la Cité*» porte à souhaiter une prospective alternative ; alternative non pas dans le sens d'une autre prospective mais centrée sur la production d'alternatives. En effet, l'expérience récente montre que le thème de la renaissance de la cité doit, pour une grande partie, sa naissance et son épanouissement à la production, par des groupes sociaux - surtout les mouvements de luttes urbaines et les comités de quartier - d'un autre projet sur la ville. Ce dernier est, on le notera, fortement ancré dans le tissu temporel de la ville et articulé aux interdépendances qui la caractérisent.

C'est par la description d'un avenir aussi riche et complexe et par la définition des chemins pour y parvenir que se caractérise cette prospective. Celle-ci trouve son dynamisme dans une recherche de cohérence des pratiques quotidiennes des habitants (le vécu des citadins) et dans une sensibilité à l'écart entre la ville voulue explicitement ou implicitement par ses usagers et la production de cette ville par les agents économiques et par la technologie.

(7) Cfr. par exemple dans un autre domaine les travaux de G. VERSCHEURE dans le cadre de la Fondation Rurale de Wallonie.