

Indépendance et interdépendance des villes en Hainaut Belge.

SIMOENS Pascal, de SALLE Jean

COOPARCH-RU scrl, chaussée de Waterloo 426. 1050 Bruxelles/ Belgique

www.cooparch.be

Contact : ps@cooparch.be

Résumé

Le territoire belge est constitué pour une part importante de villes moyennes, au sens entendu généralement en Europe, et cela depuis des siècles. Par ce fait, l'histoire des relations inter urbaines est longue et complexe aboutissant aujourd'hui à un renouveau entre les villes à l'aune de la redistribution des cartes territoriales face à la mondialisation urbaine. La Belgique démontre, si nécessaire, l'importance des villes moyennes au sein des réseaux de villes de niveaux hiérarchiques différents, ainsi que la nécessité de la contractualisation entre elles et l'importance à chacune d'elle d'évaluer ses propres capacités dans une compétition mondiale, même à l'échelle régionale.

Mots-clefs : (de 3 à 5)

Belgique, aires d'influences, villes neuves, commerces, aéroports

1. Introduction

La question des villes moyennes en Belgique est un sujet qui est en fin de compte peu abordé. Historiquement le maillage des villes entre elles et l'urbanisation interstitielle qui en a découlé depuis des siècles a totalement complexifié les rapports entre les villes. Aujourd'hui, La Belgique est devenue un territoire essentiellement urbain, incluant un mitage généralisé des campagnes. L'ONU ne s'y est pas trompée dans sa dernière étude¹ définissant seulement encore 16 villages en Flandre, guère plus en Wallonie². Toutefois, la ville moyenne, telle que couramment entendue, est le cœur de l'urbanisation belge, laissant à Bruxelles, Anvers, Liège, Gand et Charleroi, le statut de « grande ville ». Entre ces villes qui reprennent des couleurs et après un déclin de plus de 30 ans, se positionnent de plus en plus les villes moyennes qui entrent en compétition, répondant en cela à un contexte européen de plus en plus compétitif entre villes.

Pour comprendre la complexité du réseau des villes belges, et l'interaction entre les villes moyennes et les villes d'influences, nous traitons de deux effets spécifiques de la notion de réseaux urbains et leur influence, à savoir :

- La proximité des villes entre elles et la perméabilité qui s'ensuit.
- La définition de l'influence réelle d'une ville par rapport à une autre, lorsque la porosité entre elles est très forte.

Au quotidien, notre travail d'urbaniste est confronté à une définition complexe de la porosité des influences qui définit aussi des stratégies territoriales spécifiques où l'une ou l'autre ville est encline à

¹ Population Division of the Department of Economic and Social Affairs of the United Nations Secretariat, *World Population Prospects: The 2008 Revision and World Urbanization Prospects: The 2009 Revision*, ed. UN economics and social affairs, 2009

² La Wallonie est composée de deux grands territoires : au sud du sillon minier (vallées de la Sambre et de la Meuse), caractérisé par de grands espaces agricoles (Hesbaye, Condroz) ou forestiers (Ardenne, Gaume) ; au nord du même sillon, un réseau urbain dense entrecoupé de zones agricoles encore importantes. L'axe est-ouest, constitué des vallées de la Meuse et de la Sambre, constituent à eux seuls plus de 60% de l'urbanisation wallonne.

se positionner, soit pour s'inscrire dans un réseau spécifique (tourisme, développement économique, résidentiel) pour renforcer son attractivité, soit dans une démarche plus agressive où la ville désire accaparer en quelque sorte des parts de marché perdues.

2. La place des villes dans l'espace régional, un regard sur la Belgique fédérale

2.1. De quelques définitions contextuelles sur la structure urbaine belge

La structure urbaine de la Belgique est le produit d'une longue évolution historique. « Outre les cités romaines, les villes belges naissent de l'essor de production féodal entre le IX^{ème} et le XII^{ème} siècle. Densités fortes, seuil minimum de population (minimum : +/- 2500 habitants), concentration des services et rayonnement sur une zone d'influence (hinterland, territoire, agglomérations, périphéries,...), tels sont les critères de définition du fait urbain simultanément nécessaires » nous explicitent les géographes Christian Vandermotten et Pierre Vandewattyne (in : « *La cité belge d'aujourd'hui : quel devenir ?* »).

C'est ainsi qu'à la veille de 1977, la Belgique comptera 2359 villes et communes. Un Arrêté Royal suivi d'une loi légalisèrent le remembrement du territoire belge dès le 1/1/1977. Depuis cette date la Belgique ne compte plus que 596 villes et communes dont 308 en Région Flamande, 19 en Région de Bruxelles-Capitale (la RBC) et 262 en Région Wallonne. On appelle ces nouvelles villes et communes des entités fusionnées ou commune fusionnées et dont les plus petites tournent autour de +/- 2000 à 2500 habitants.

"En Belgique, ce n'est qu'en 1960 que des études concernant l'armature urbaine sont entreprises et ce n'est qu'en 1963 que le Comité National de Géographie via sa Commission de l'Atlas lance une opération à l'échelle du pays qui va permettre de disposer d'une cartographie du réseau urbain avec les zones d'influence des villes et ce à trois niveaux de la hiérarchie urbaine et qui restera une base pour les études ultérieures sur les niveaux de la hiérarchie urbaine », nous expliquent les auteurs de l'étude : les géographes J. Sporck et M. Goossens dans un article : « Le réseau urbain : les zones d'influence des villes et la hiérarchie urbaine » paru dans le même ouvrage

Noms proposés pour les centres	Niveaux	Population du centre	Population totale de la zone d'influence	Caractéristiques fondamentales
Ville mondiale	00	Plus de 10 mill.	Plus de 100 mill.	New York, Tokyo, Paris, Londres
Métropole et capitale	0	Plus de 1 mill.	5-50 mill.	Capitales d'Etat et métropoles d'importance exceptionnelle
Métropole régionale	I	300.000 - 1 mill.	1-4 mill.	Capitales de grandes régions économiques, villes universitaires
Ville sous-régionale	II	50-150 mille	200-600 mille	Capitales de sous-régions, villes moyennes
Petite ville	IIIa	15- 30 mille	50-100 mille	Villes relais, centres des équipements de base pour les services et soins élémentaires et pour le commerce. L'équipement est bon, moyen, faible selon la densité de population et la structure économique de la région
	IIIb	5- 15 mille	20- 50 mille	
	IIIc	2,5- 5 mille	10- 20 mille	
Village-centre	IVa	1,5-2,5 mille	3-10 mille	Relais entre la petite ville et le petit village pour les services quotidiens ne demandant pas d'équipements coûteux
	IVb	0,6-1,5 mille	1,5-3 mille	

Fig I : Tableau : « Niveau de la hiérarchie urbaine » Sporck J., Goossens M., 1985, Le réseau urbain, « *La Cité belge d'aujourd'hui : quel devenir ?* », no 154, p. 192

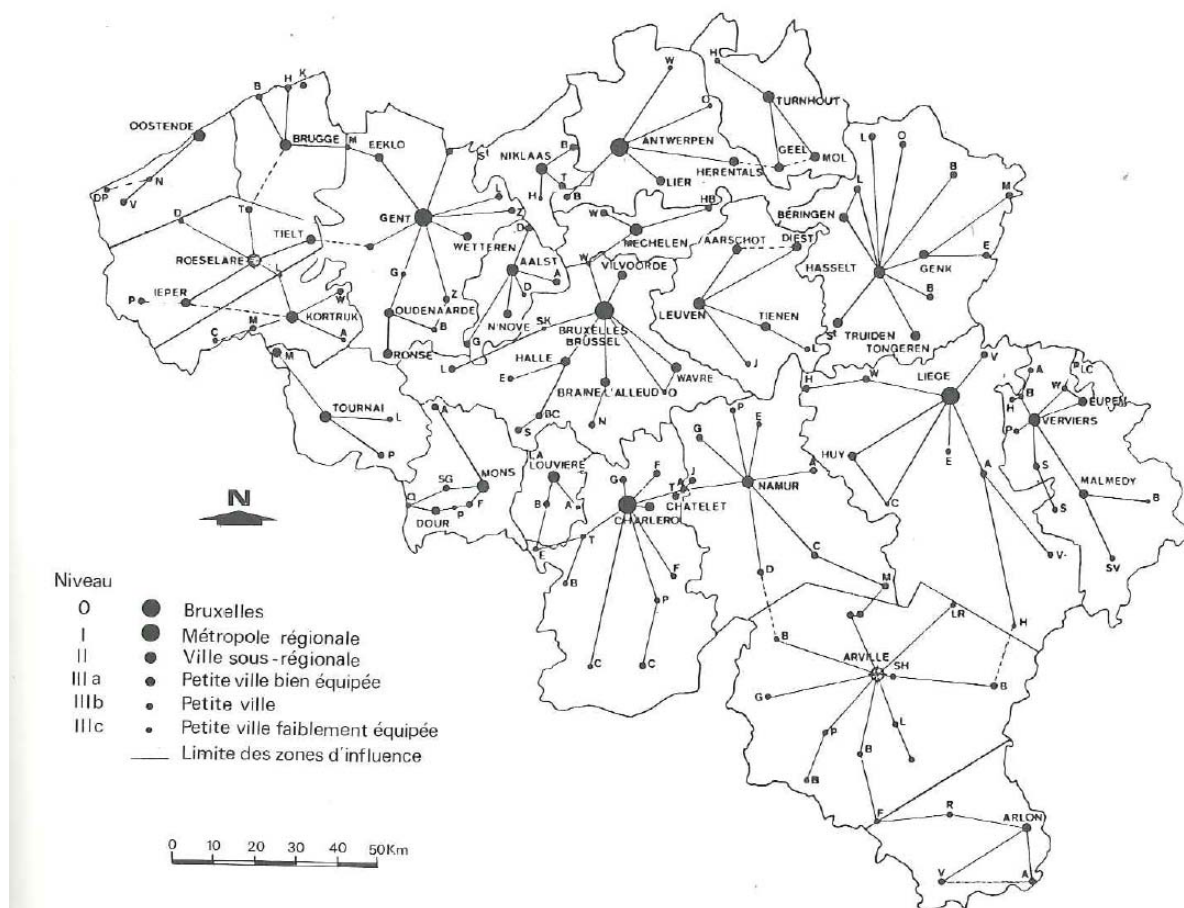


Fig II : Réseau urbain de base du niveau II : Zones d'influence et petites villes dépendantes, Sporck J., Goossens M., 1985, Le réseau urbain, « *La Cité belge d'aujourd'hui : quel devenir ?* », no 154, p. 192

Le tableau propose une hiérarchie urbaine dont seul le niveau le plus élevé (niveau : 00) ne concerne pas la Belgique puisqu'il s'agit de « villes mondiales » comme Paris, Londres, Tokyo, New-York, ... Pour les auteurs : « le critère de différenciation le plus significatif étant non celui de la population mais bien celui du volume de population de la zone polarisée ou zone d'influence. C'est cette masse de population qui détermine la possibilité d'apparition de certaines fonctions et le niveau qualitatif que pourront atteindre tant celles-ci que les équipements qui y correspondent »

2.2. Evolution de la structure urbaine belge depuis les lois sur la régionalisation:

Cette structuration de la hiérarchie urbaine en divers niveaux est depuis en évolution constante sur base notamment de l'évolution des villes et de leur périphéries, de la restructuration de l'Etat en territoires- régions depuis les lois sur la régionalisation (ex: la RBC a été créée en 1989), depuis l'impact des études et directives européennes au travers le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire européen (le SDEC), depuis la mise en œuvre des trois plans régionaux: le Ruimtelijk Struktuur Plan de la région flamande (RSV), le Plan Régional de Développement de la Région de Bruxelles-Capitale (le PRD) et du Schéma de Développement de l'Espace Régional de la région wallonne (SDER), devant les conséquences de la concurrence entre les villes et les réseaux de villes liés à la mondialisation, ...

Les deux plus grandes régions belges prennent en compte dans leurs plans de développement respectifs l'option de polycentrisme développé dans le SDEC dont le pivot est Bruxelles: ville-région. Cette option commune ouvre la perspective de la création d'un réseau de villes original et fort dans la partie médiane du pays située au cœur du N-O de l'Europe. Ce nouveau réseau de villes dénommé le Diabolo (vu sa configuration spatiale) ou le Ruban Urbain Belge central (le RUB), fait lui-même partie d'une structure urbaine globale couvrant l'ensemble du pays sous forme de 18 métropoles.

Ces villes métropoles régionales de niveaux: 0 et I, ainsi que les autres villes de niveau II (villes sous-régionales ou encore villes moyennes) intègrent celles de niveaux III (les petites villes ou villes relais) et IV (les villages-centre et les petits villages) dans leurs espaces d'urbanité.

De ces 18 métropoles urbaines émergent non seulement le réseau polycentrique du Diabolo, dont question ci-avant, dans la partie médiane du pays ainsi que d'autres réseaux de villes transfrontaliers complémentaires.

En outre une vision globale du pays permet de considérer la Belgique comme "un immense territoire urbanisé" dont le dessein symbolique est représenté sous forme d'un œil dont l'iris recouvre le diabolo avec une série de villes régionales métropolitaines et de villes moyennes et dont la région de Bruxelles représente la pupille. Chacune des villes inscrites sur les pourtours de cet œil ainsi qu'à l'intérieur de celui-ci sont reliées par un système intense de communications (par eau, fer, route, air et d'informations) dénommés "eurocorridors" dans de SDEC.

Ces 18 villes avec leurs agglomérations ou leurs régions urbaines ou encore avec leurs territoires (voir Bernardo Secchi) constituent ou sont en train de se constituer comme les nouvelles métropoles urbaines de la Belgique fédérale. Cette nouvelle vision condense ainsi les réflexions des années antérieures et propose une structuration de ces espaces métropolitains à partir de deux groupes de villes:

- les "Grandes Villes" (GV) qui sont au nombre de 5 et dont la population de leur "régions urbaines" respectives est supérieure à 300.000 habitants. Il s'agit de Bruxelles, Gand, Anvers, Liège et Charleroi (voir les niveaux 0 et I),
- les "Villes Régionales" (VR) qui sont au nombre de 13 et dont la population de leurs "régions urbaines" respectives se situe entre 80.000 et 300.000 habitants. Elles constituent ce que l'on peut rapprocher de "villes moyennes" dans la dénomination française.

Un grand nombre de " petites villes" et de "villages-centre" et de " villages" plus isolés qui font partie de ces aires métropolitaines y sont intégrés dans une perspective de développement polycentrique.

Notons, par ailleurs, que l'espace dénommé: "région urbaine" est constituée de l'agglomération urbaine additionnée à la banlieue qui la prolonge, qui est de formation récente et de densité urbaine.

"Régions urbaines belges" (1991)/ "Belgische stadsgewesten" (1991)

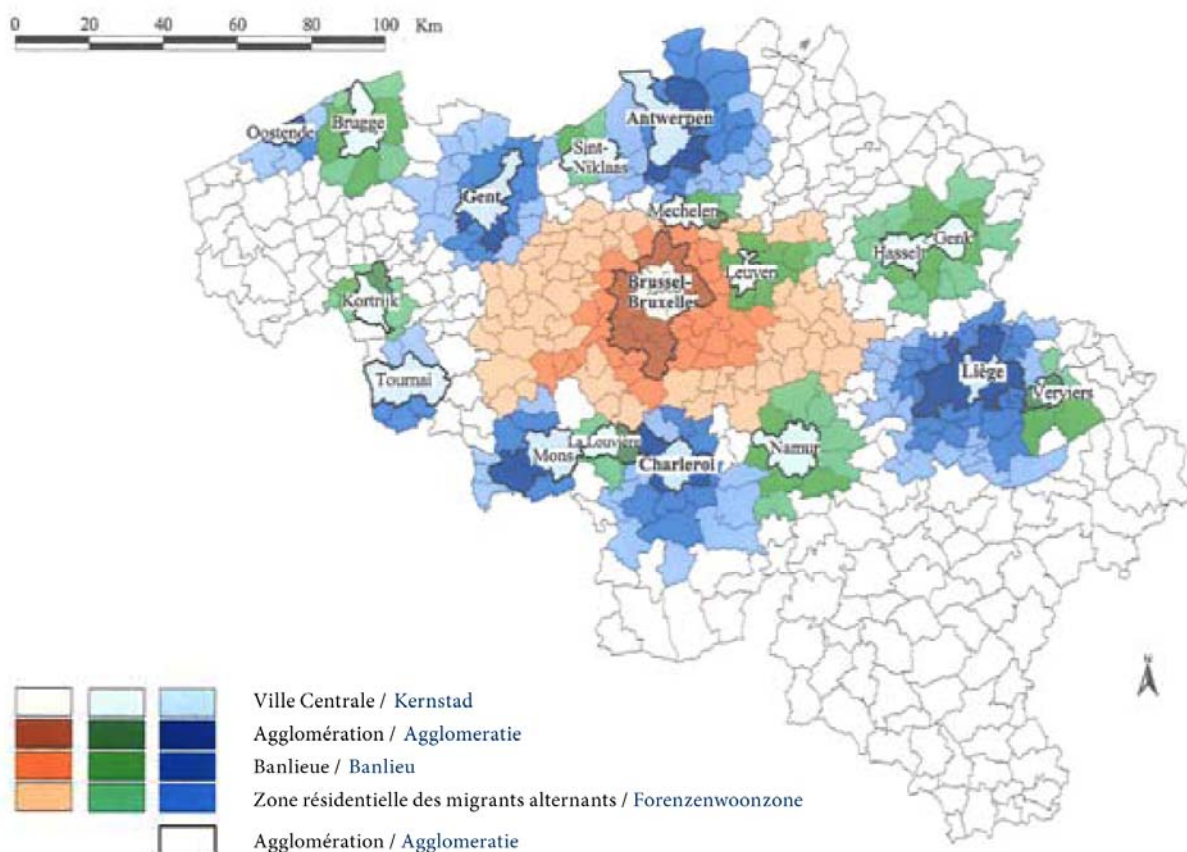


Fig III : carte des zones métropolitaines de Belgique. Source Cosmopolis, Vrije Universiteit Brussel (VUB), sur base de la « *Délimitation des Régions Urbaines* », établies par Van Der Haegen, an Hecke et Juchtmans, 1996

2.3. La Belgique: un vaste espace polycentrique

L'avenir institutionnel de la Belgique étant plus fait d'incertitudes que de certitudes on ne peut poser d'hypothèses de développement que basées sur des tendances globales en matière de l'évolution de l'espace territorial européen et développé dans plusieurs travaux et décisions de l'UE tels: "Les Rapports 2000" et "2000+" ainsi que le SDEC. Citons en bref également trois documents de référence récents:

- " **La Charte de Leipzig** " (2007) sur la ville européenne durable et où est développée la thématique "**du développement urbain intégré**",
- Le " **Livre vert sur la cohésion territoriale: faire de la diversité un atout** " (2008): "de la cohésion territoriale qui permet de jeter des ponts entre la cohésion sociale et l'équilibre écologique en plaçant le développement durable au cœur de l'élaboration des politiques",
- La "**Déclaration de Tolède**" (2010): qui doit aboutir à la définition d'un "cadre de référence européens" et "dont l'ambition est d'aider les villes -surtout les petites et moyennes villes- à développer des stratégies de développement urbain mieux intégrées et plus durables"

Dans la dynamique de développement du territoire belge et à un niveau en dessous des 5 grandes villes(GV) se situe 13 villes régionales (VR) ou ensembles urbains avec leurs zones d'influence (ou hinterland, métropole, territoire, agglomération, ...) ou encore villes moyennes. Ces niveaux intègrent les petites villes (de trois types selon le niveau d'équipements et de services)) et villages (de deux types: villages-centre et isolés) en reprenant globalement la majorité des habitants du pays.

Il s'agit clairement de l'expression d'un polycentrisme à plusieurs niveaux où la plupart des villes et communes trouvent leur place et leurs fonctions dans la structure urbaine belge.

Et si la construction de réseaux de villes sur le territoire européen comme le prône l'Union Européenne (SDEC) apparaît comme fondateurs pour affirmer ou renforcer la cohésion sociale et territoriale, il s'agit également d'éviter:

- que les villes moyennes, intermédiaires et petites qui sont situées en about de réseaux ou en dehors des réseaux urbains existants ou en construction restent isolés, négligés voir oubliés dans leurs aspirations au développement et dans leur recherche de modernité. Citons par exemple les villes et villages transfrontaliers que cela soit entre nations ou entre régions, ...

- pour les villes dont les atouts au départ sont faibles ou inexistantes que le système réticulaire ne fixe, n'immobilise, n'étouffe et n'impose un système contraignant peu porteur à un véritable développement. Ainsi le système en réseau peut être la meilleure ou la pire des solutions dans le sens qu'il peut permettre de renforcer les villes les plus fortes au détriment des moins favorisées et si il n'intègre pas ces villes dans une vision globale d'aménagement et de développement.

Dans le cadre de la mise en œuvre du polycentrisme il s'agit donc de valoriser les différenciations entre les territoires urbains et ruraux qui permettent d'intégrer les différents types de petites villes et de villages dans une logique de complémentarité, d'équité et de solidarité.

Dès lors l'intégration des diverses villes situées à la frange ou hors des réseaux urbains pourrait également passer par l'appartenance à plusieurs réseaux urbains proches via la reconnaissance des limites de "contours flous" de celles-ci avec les réseaux urbains et les villes proches qui possèdent des fonctionnalités et des qualités différenciées mais aussi complémentaires.

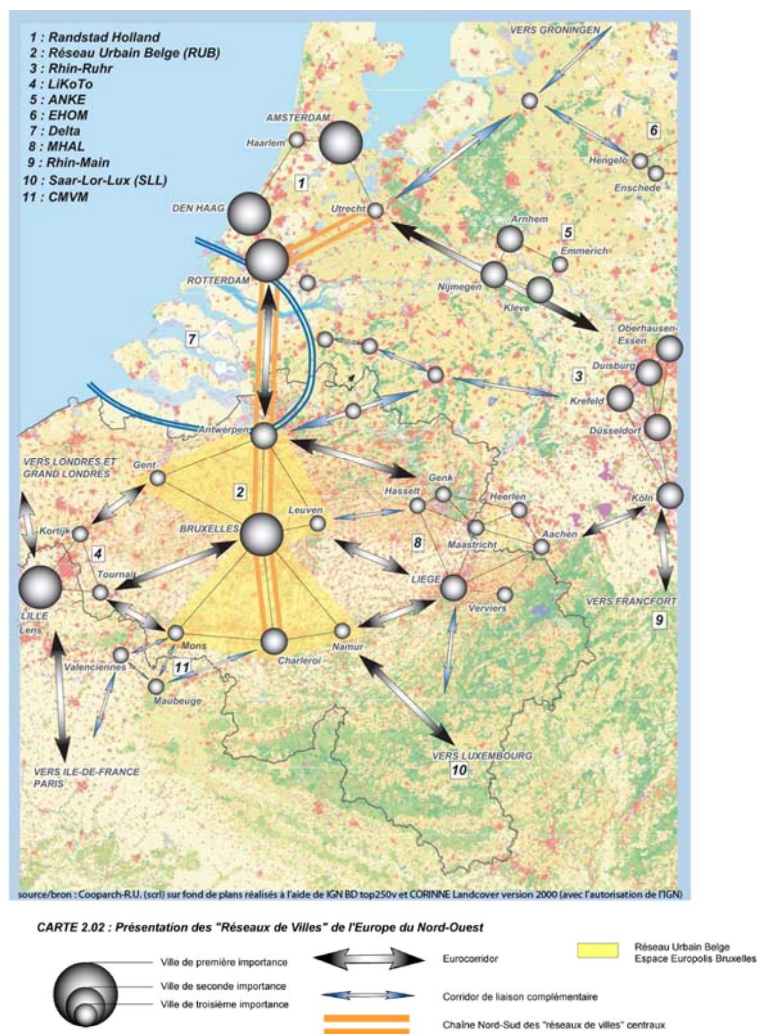


Fig IV : Présentation des « Réseaux de Villes » de l'Europe du Nord-Ouest, Extrait de « Une autre échelle pour Bruxelles », Espace Europolis Bruxelles, de de Salle J. , COOPARCH-RU scrl, 2010, Editeur : Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, 98 pages

3. L'exemple des villes hennuyères et la perméabilité des influences

3.1. Une relation interurbaine complexe : Charleroi et Bruxelles

La Belgique est caractérisée par une ville au niveau de ses services mondiaux : Bruxelles. Aussi appelée « la plus petite ville mondiale », 477^{ème} ville du monde avec ses 1,15 millions d'habitants et une agglomération située entre 2,3 et 2,7 millions d'habitants selon les études regroupant approximativement les deux provinces du Brabant (flamand et wallon).

Charleroi est la plus grande ville de Wallonie avec un peu plus de 211.000 habitants et une agglomération avoisinant les 400.000 habitants. Les deux agglomérations, carolorégienne et bruxelloise, sont mitoyennes au nord de Charleroi ce qui limite particulièrement l'influence métropolitaine de cette dernière alors qu'elle se développe à plus de 50 km vers le sud. Par ailleurs, Charleroi reste la ville la plus industrielle de Wallonie, tant dans son aménagement territorial spécifique avec un haut fourneau situé à moins de 1 kilomètre du centre ville que dans le développement des nouvelles technologies industrielles avec pour conséquence une forte concentration de brevets et la localisation des plus grandes entreprises privées³ de Wallonie sur son territoire. Néanmoins, le redéploiement économique n'en est qu'à ses balbutiements avec un taux de chômage très élevé (15,4 % de la population active) dû à une reconversion complexe du tissu industriel et au manque de capacité des pouvoirs publics à concrétiser la reconversion des travailleurs dans les nouveaux domaines industriels de pointe.

Entre ces deux villes, l'histoire commune est complexe mais pourtant souvent liée. Alors que Bruxelles, naît vers l'an mil, Charleroi est née 5 siècles plus tard en 1666 alors que l'industrialisation avait déjà vu le jour grâce à l'extraction houillère. Napoléon Bonaparte concrétisa un enjeu déjà compris par Charles-Quint par la création de voies de communication entre le futur poumon industriel de la Belgique et Bruxelles, centre politique lié à Anvers, cœur économique. Le canal Charleroi-Bruxelles est créé et sera maintes fois agrandi. Suivit en 1843 l'ouverture de la ligne de chemin de fer 124 reliant Charleroi à Bruxelles et jusqu'à Anvers. Enfin, les autoroutes complétèrent ces voies de communication justes après la seconde guerre mondiale.

Cette histoire démontre à quel point les flux et transports (de personnes ou de marchandises) sont vitaux entre les villes même s'ils sont très variables selon les époques. Par exemple, aujourd'hui, le plus grand centre de recherche en Biotechnologie de l'Université Libre de Bruxelles est situé... à Charleroi et à contrario, la plus grande migration des étudiants universitaires partant de Charleroi est la Région bruxelloise eu égard le fait particulier que Charleroi n'a pas d'académie universitaire en tant que telle. De ces faits découlent des liens familiaux non négligeables entre les villes, chacun restant en contact avec l'autre, parfois avec nostalgie... Et c'est dans ce contexte croisé et si particulier que fut choisie la dénomination « Brussels South » pour désigner l'aéroport de Charleroi-Gosselies.

3.1.1. Brussels South Charleroi airport: une golden story

Dans un contexte aussi spécifique, les relations carolo-bruxelloises ont toujours été complexe mais intimement liées. La faible inter distance entre ces villes (moins de 60 km), a toujours créé des liens fonctionnels intenses. C'est dans cet esprit et avec opportunisme que fut créé BSCA en 1991, sur base d'une politique régionale wallonne très volontariste et des infrastructures de base qualitatives.

La politique régionale aéroportuaire élaborée à la fin des années quatre-vingt définissait le rôle des deux plus grandes infrastructures aéroportuaires wallonnes : Charleroi, située en milieu fortement urbanisé devint un aéroport de jour et passagers avec une orientation très marquée sur les compagnies aériennes low-Cost et charter. Liège-Bierset, plus à l'écart de l'urbanisation et alors aéroport de nuit par convention avec l'armée belge, focalisa son développement sur le fret⁴. En Belgique, lors du changement de dénomination de l'aéroport de Charleroi-Gosselies, certains ne manquèrent pas de

³ L'entreprise du groupe Caterpillar représente 4.400 travailleurs (chiffres 2008), premier employeur privé en Wallonie. D'autres entreprises, telles SONACA et Sabca (aéronautique), Alstom, Arcelor Mittal, Duferco, Asahi Glass constituent un vrai tissu industriel lourd.

⁴ Avec un volume de fret international de 518 750 tonnes, LIEGE AIRPORT occupe en 2008 la 8^{ème} place européenne des aéroports fret. Source : Liège Airport.

sourire... et pourtant, cette dénomination était très en phase avec la mondialisation naissante et révéla enfin une réalité fonctionnelle entre les deux villes et agglomérations. S'ensuivit un emballement des chiffres pour cet aéroport seulement privatisé en 2009 :

Année	Nombre de passagers	Progression annuelle
1997	200.000	
2001	800.000	400%
2003	1.803.587	112,8%
2004	2.034.797	12%
2007	2.458.980	20,3%
2008	2.957.026	20,2%
2009 (ouverture du nouvel aérogare)	3.937.187	33%
2010 (janvier-sept)	3.892.629	
2012 (projections)	6.000.000	

Fig V : tableau du trafic aérien annuel avec taux de croissance annuel.
Source Brussels South Charleroi Airport

Aujourd'hui, BSCA, c'est 5 compagnies aériennes et 69 destinations ainsi que les projets de création d'une gare SNCB de liaison directe vers Bruxelles, interconnectée avec la ligne Bruxelles-Charleroi mais aussi directement à Zaventem, le premier aéroport belge. En moins de 10 ans, Charleroi est incontestablement devenue le second aéroport de Belgique après Bruxelles national⁵ avec une clientèle spécifique, soit 1/3 pour des déplacements d'affaires et 2/3 pour le loisir. En résumé, Charleroi est devenue la porte des vacances de l'ensemble des Belges, Français du nord et Hollandais du sud. C'est également un vecteur de redéploiement économique extraordinaire dans l'image de succès qu'il génère, polarisant les zones de développement économiques et centres d'affaires autour de l'aéroport pour une valeur évaluée en 2006⁶ à 28.3% des activités induites primaires de l'aéroport. Ces chiffres sont en constante progression.

⁵ Chiffres de Bruxelles airport : 16.999.154 passagers pour l'année 2009, source BRUTrends2009, ed. Brussels airport, 2010

⁶ "Economic Importance of Air Transport and Airport Activities in Belgium », Franziska Kupfer et Frédéric Lagneaux, Working paper document n°158, p. 71, ed. BNB Banque nationale de Belgique, mars 2009



Fig VI : photo de la zone de développement de l'aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud (BSCA), comprenant, entre autres, l'Aéropôle avec ses 3.500 emplois créés en 14 ans. Source photo: <http://jr.skynetblogs.be/>

3.1.2. Gérer les territoires du possible

Le phénomène « Brussels South », d'abord sémantique ensuite réalité, s'inscrit dans une redéfinition en cours des relations inter urbaines en Belgique. D'une part, la mondialisation a renforcé Bruxelles dans son rôle de moteur économique belge, tant pour la Flandre que pour la Wallonie ; D'autre part, La Belgique est un des pays les plus urbanisés et nécessite donc une gestion des infrastructures telle que la coopération objective entre villes qui est indispensable pour mener à terme un développement harmonieux, à la fois dans le respect des habitants mais aussi pour offrir aux territoires la capacité à générer de nouvelles richesses économiques. Les aéroports font partie de cette réflexion, BSCA devenant, de fait, le second aéroport de Bruxelles alors que pendant de nombreuses années il fut question de la construction d'un nouvel aéroport entre Lille et Bruxelles. Une gestion parcimonieuse du sol, par la valorisation d'une infrastructure existante est bien plus pertinente et moins onéreuse. Néanmoins, dans un pays où les réseaux sont hyper denses, les reconfigurations territoriales telles que la liaison d'un aéroport avec sa capitale située à 60 km ne sont pas simples et confrontent les pouvoirs publics à l'anticipation des possibles.

Aujourd'hui, aucun bilan carbone de l'aéroport de Charleroi n'a été mené mais il est certain qu'il n'est pas bon. En effet, outre la question épineuse de l'impact environnemental du transport aérien lui-même, identique à n'importe quel aéroport, la multimodalité de BSCA est réduite à sa plus simple expression : la voiture. Les pouvoirs publics réfléchissent bien à une alternative crédible par la création d'une gare sous l'aéroport. Mais sans aucune anticipation du succès de celui-ci et des besoins qui s'en feraient sentir, entre autres d'un point de vue accessibilité, la construction de la gare est un casse-tête du génie civil avec la construction d'un tunnel sous une zone de développement économique... dévolue à l'aéroport ! Tout cela reporte l'ouverture présumée de la plateforme multimodale vers 2020, soit 10 ans.

Le constat de la problématique de cette situation est double : l'impossibilité de renforcer l'attractivité de l'aéroport vis-à-vis du cœur urbain de Bruxelles par manque de choix multimodal de transports alternatifs, et pour conséquence, la limitation à moyen terme de la capacité de croissance de l'aéroport lui-même. Dans un contexte hyper concurrentiel, où le low-cost aérien est très volatil, le manque de

projection de stratégie de projet coordonné aux capacités du territoire ou à l'anticipation de celles-ci est un handicap important pour la pérennisation de l'outil.

Aujourd'hui, Charleroi se retrouve également particulièrement dépendante de SA golden story, sans un véritable projet endogène et de cohésion territoriale. La ville vient de lancer plusieurs études et schéma directeurs à l'échelle du centre urbain, de la zone industrielle adjacente et plus largement, du territoire communal. Toutefois, les coups sont déjà partis et des projets académiques aussi importants que le pôle de compétence des nouvelles technologies industrielles vont bientôt s'installer près de l'aéroport alors que le bon sens aurait été un renforcement du centre ville.

4. Une ville ambitieuse entre métropoles : La Louvière.

4.1. Contexte

Le Hainaut historiquement un Comté, est une province particulière par son évolution urbaine et les relations territoriales qui en découlent aujourd'hui. Province la plus peuplée de Wallonie⁷ et la troisième de Belgique, c'est également une des provinces sylvoles les plus productives. Cette image décline les contrastes d'une province de 1,3 million d'habitants⁸ mais dont les agglomérations de Charleroi, Mons et La Louvière représentent à elles seules plus de 50% de la population dans un couloir de 50 km de long et à peine 15 km de large., une conséquence certaine des implantations minières pendant près de 3 siècles⁹ qui ont profondément bouleversé l'organisation territoriale entre les villes d'origines médiévales et les villes/quartiers nouveaux, issues de l'urbanisation industrielle. Autour de ce territoire dense, les hameaux, villages et petites villes de passage, elles aussi de l'époque médiévale ou du début de la Renaissance, ont maintenu leur capacité d'influence grâce à un maillage extraordinaire du réseau ferré, chemin de fer ou vicinal développé à la fin du 19^{ème} siècle.

Aujourd'hui, le Hainaut est en pleine reconversion industrielle, profitant depuis 1996 des fonds européens FEDER et Objectif 1 pour les régions en retard de développement, appelé aussi Plan de convergence. Le plan, défini par un comité d'experts pluriels, a mis en place deux stratégies distinctes de redéploiement : la création d'emplois via le développement stratégique des pôles de développements de compétences et le renforcement de l'attractivité urbaine des villes. En 2013, ces fonds disparaîtront, laissant encore un territoire urbain démembré par la présence d'une quantité innombrable de friches industrielles¹⁰

⁷ La population belge est de 10,7 millions d'habitants au 01 janvier 2008,

⁸ Chiffres provisoires INS, au 01 janvier 2009, sur base des registres communaux des personnes normalement inscrites au registre national.

⁹ Le site de Bois-du-Luc, montre des écrits datant de 1675 et définissant les règles de concessions pour l'exploitation de la houille sur le domaine de l'abbaye d'Aulne. Ceux-ci comptent parmi les documents les plus anciens relatant de l'exploitation minière.

¹⁰ « L'inventaire dressé par SPAQuE dénombre, aujourd'hui, quelque 6.000 sites pollués ou susceptibles de l'être en Région wallonne dont 2.500 décharges et 3.500 friches industrielles. Par extrapolation de données provenant de l'étranger, on peut estimer le nombre réel de ces sites pollués à environ 18.000. Le Boston Consulting Group, dans une étude commandée par SPAQuE, a classé ces friches industrielles en quatre catégories : A (Risque très élevé), B (Risque élevé), C (Risque moyen) et D (Risque indéterminé ou pas de risque a priori). SPAQuE est, évidemment, susceptible de réhabiliter tout site faisant partie de ces catégories. » Extrait de la brochure Plan Marshall, réhabilitation des friches industrielles, ed. Spaque Productions, 30 avril 2010

4.2. Une ville moyenne type et définition de sa zone d'influence

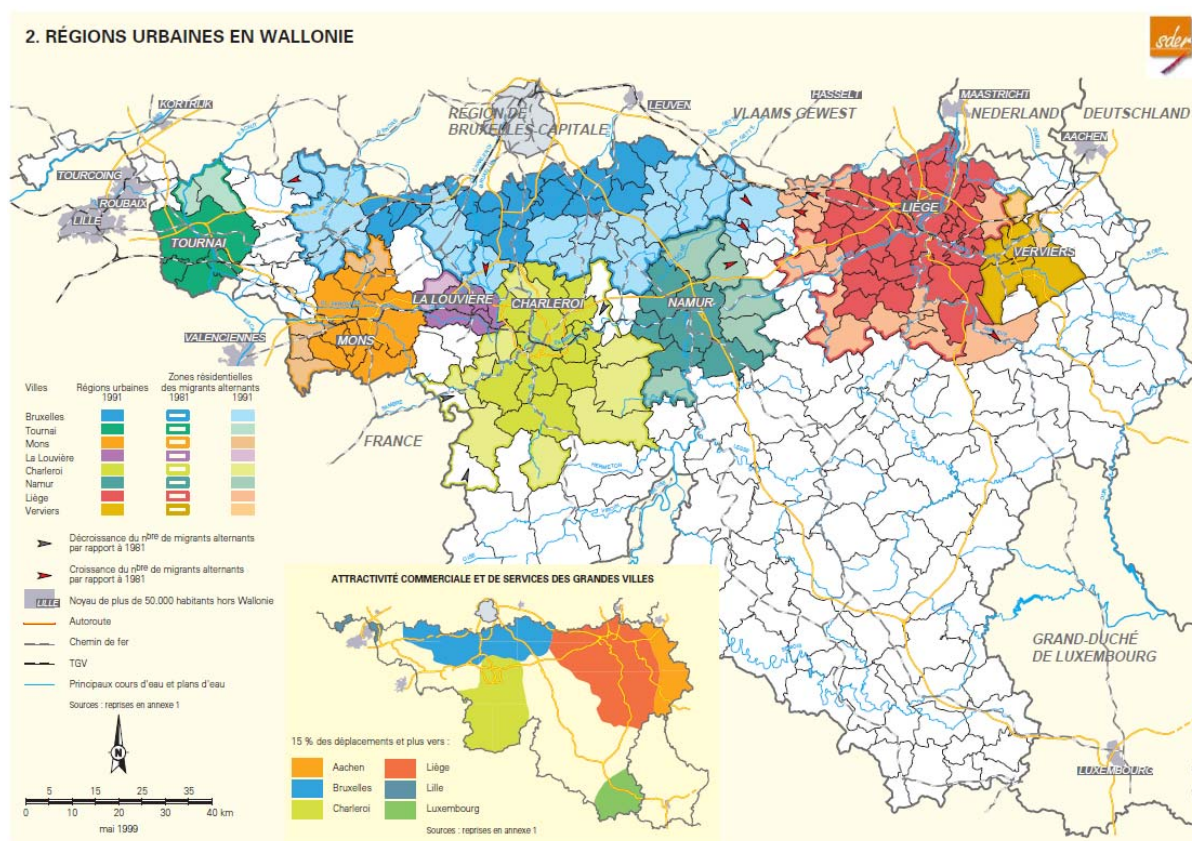


Fig VII : carte schématique des aires d'influences déterminées au SDER, Schéma de développement régional, carte n°02, Région wallonne, 1998

4.2.1. Bref historique

La Louvière est une ville particulière dans l'Histoire belge et urbaine. En effet, La Belgique est caractérisée par un tissu urbain ancien, lié à son essor moyenâgeux et à l'âge d'or du commerce portuaire à la Renaissance. De ce fait, peu de villes « neuves » furent créées pendant les trois derniers siècles. La Louvière en fait partie par la création de la ville par Arrêté Royal du 10 avril 1869, sanctionnant la loi du 27 février de la même année. Avant et après cette date, seules Charleroi (1666) et, plus récemment, Louvain-la-Neuve (1969) ont suivi le même chemin de création de ville ex-nihilo.

La genèse louviéroise est expliquée par son développement économique dans une période où la Wallonie fut l'un des territoires les plus riches au monde. Le site de la Louvière, d'abord hameau de St Vaast et patrimoine foncier de l'Abbaye d'Aulne jusqu'à la Révolution française, ne présentait aucun atout particulier si ce n'est qu'il s'agissait d'un lieu remarquable d'exploitation minière. Au croisement de la route entre Le Roeulx, le domaine de Mariemont avec la route menant à St Vaast, lieu-dit du Drapeau blanc, se crée un hameau de plus en plus construit. A la création de La Louvière, un important plan d'urbanisation est prévu, créant rues, places et emplacements de bâtiments publics. C'est encore aujourd'hui la structure urbaine de base de la ville et sert de cœur de ville pour l'ensemble d'une entité fusionnée à 9 autres communes le 1 janvier 1977. A ce jour, La Louvière est passée de 23.052 habitants à 77.753 habitants¹¹ pour un territoire de 868 Ha., se retrouvant « Capitale

¹¹ Source INS, 2010

de la Région du Centre¹² ». Aujourd'hui, malgré sa force démographique et économique, elle peine encore à s'imposer par défaut de jeunesse vis-à-vis de communes et villes séculaires voisines.. Actuellement, la communauté urbaine du Centre est composée de 13 communes. Cette communauté est sans grands pouvoirs¹³ et est divisée en 3 arrondissements administratifs et deux arrondissements judiciaires.¹⁴

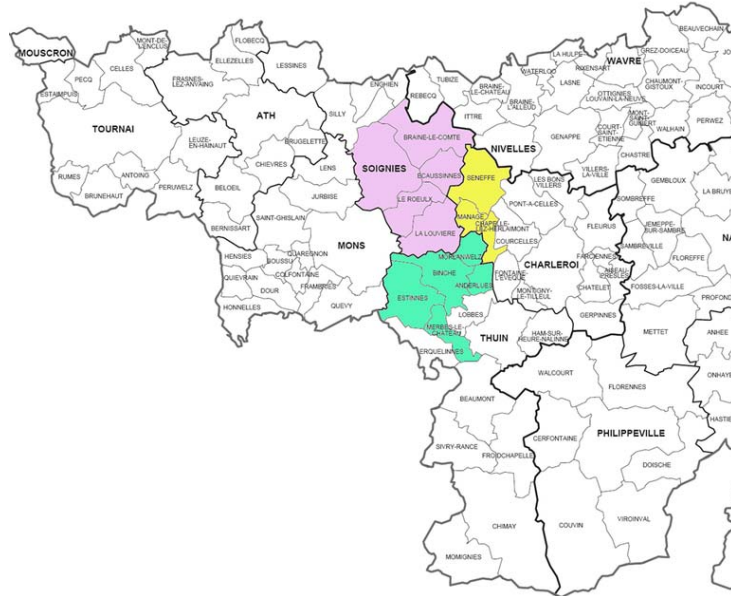


Fig VIII, carte du regroupement des 13 communes constituant CUC (Communauté urbaine du Centre sur base des limites communales et arrondissements administratifs : Mauve (Soignies), Jaune (Charleroi), Vert (Thuin).

Cette communauté d'intérêts parfois très divergents est difficilement fédérée autour de la plus grande agglomération mais est toutefois liée particulièrement par un folklore commun : le Carnaval et ses gilles, reconnu patrimoine mondial de l'UNESCO en 2003. Folklore qui anime villes, villages, quartiers pendant près de 6 mois après la date officielle du Mardi-Gras, généralement en février. Si le carnaval de Binche, au sud de La Louvière est le plus célèbre, le Laetare de la Louvière (mi-carême) est le deuxième plus important dans la région. Notons également que la Louvière offre également un autre site UNESCO avec les 4 ascenseurs à bateaux et propose à la candidature conjointe avec le Nord-Pas-de-Calais¹⁵, le site de Bois-du-Luc, comme patrimoine minier et paysage évolutif.

¹² Le nom de « région du Centre » découle de l'influence de ses deux grandes sœurs : Charleroi et Mons. Le centre est à définir comme « au milieu des deux autres régions ». Ainsi, il est reconnu que de nombreuses associations louviéroises découlent de la mise en commun d'intérêts de membres initialement installés soit à Charleroi, soit à Mons.

¹³ Les Communautés d'agglomération sont, en Wallonie, des outils développés en parallèle du système intercommunal. La région du Centre est couverte par l'intercommunale IDEA (www.idea.be) couvrant également la région de Mons-Borinage. Les intercommunales sont en charge essentiellement du développement économique, des déchets, de l'égouttage ainsi que de l'assistance à maîtrise d'ouvrage. Les communautés d'agglomérations sont d'ordre politique, réunissant les bourgmestres, secrétaires de CPAS et secrétaires communaux. Les communautés d'agglomérations sont créées d'initiative, non contraignantes et certaines communes ont des doubles affiliations.

¹⁴ Anderlues, Braine-le-Comte, Binche, Chapelle-lez-Herlaimont, Soignies, Ecaussinnes, Estinnes, Le Roeulx, La Louvière, Manage, Merbes-le-château, Morlanwelz, Seneffe. L'ensemble de ces communes, représentent un territoire de 250.000 habitants.

¹⁵ www.bmu.fr et www.ecomuseeboiduluc.be

4.2.2. Recentrage urbain et défi de la concurrence territoriale

La ville de La Louvière développe depuis 15 ans une stratégie de redéploiement économique et territorial sur base de deux axes :

- Le développement stratégique de GAROCENTRE, centre de logistique et de services adaptés. Ce projet est une plateforme multimodale (route-eau) située au croisement de l'autoroute E42 (Calais-Cologne) , E19 (Paris-Amsterdam), du canal à grand gabarit reliant Bruxelles, Anvers, Liège, Lille et le futur canal Seine Nord.
- Le redéploiement de l'attractivité urbaine, plus particulièrement le centre ville louviérois.

Cette stratégie, si elle porte ses fruits au niveau économique, fut longtemps atone dans le cadre du développement urbain. En effet, la fusion des communes en 1977 n'a pas encore créé un sentiment urbain commun à la ville, permettant difficilement une politique de dynamisation et recentrage vers un centre ville unique. Par ailleurs, les responsables politiques se sont retrouvés confrontés à la faiblesse d'action des pouvoirs publics vis-à-vis des propriétaires des friches industrielles adjacentes au centre urbain dans un contexte où la notion d'expropriation est particulièrement délicate en Belgique.

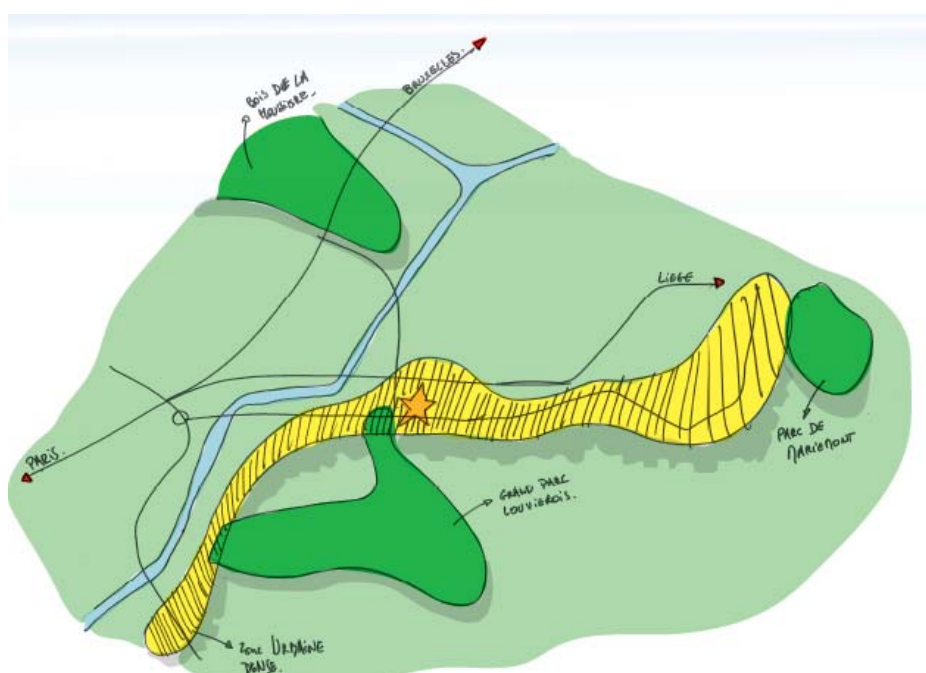


Fig IX : croquis schématique de l'agglomération louviéroise, constituée d'un bandeau de 1 km de large sur plus de 10 km de long. L'ensemble, entrelacé d'infrastructures routières, ferrées et voies d'eau.

Ce n'est qu'à partir de 2006 que la ville, aidée de la Région wallonne, l'intercommunale IDEA et avec les fonds européens, a pu mettre en œuvre la stratégie de redéploiement du centre ville/programme de rénovation urbaine¹⁶. Elle comportait plusieurs volets :

- Contournement ouest du centre ville, afin de rendre le centre ville aux piétons et plus adapté à des activités culturelles ; (1)

¹⁶ «L'opération de rénovation urbaine est une action d'aménagement global et concerté, d'initiative communale, qui vise à restructurer, assainir ou réhabiliter un périmètre de rénovation urbaine de manière à y favoriser le maintien ou le développement de la population locale et à promouvoir sa fonctionnalité sociale, économique et culturelle dans le respect de ses caractéristiques culturelles et architecturales propres.» Art. 173 du CWATUPE (Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie) .

- Réaménagement de l'ensemble du centre ville, quartiers commerciaux, culturels et de logements ; (2) (6) (7) (9)
- Création d'un quartier mixte sur le site de Boch-Kéramis : 600 logements, un centre commercial de 24.000m² GLA (phase 1), la création d'un musée de la céramique¹⁷, un parc de 1,5 ha, un hôtel de 80 chambres et création d'une nouvelle gare ; (3)
- Rénovation du théâtre communal ; (4)
- Extension du centre de la gravure ; (8)
- Construction d'une piscine olympique et de 110 logements sur le site Moulin Dambot en parallèle de la réhabilitation de l'ancienne piscine en logements. (11) (5)
- Réhabilitation du parc Gislou (10)

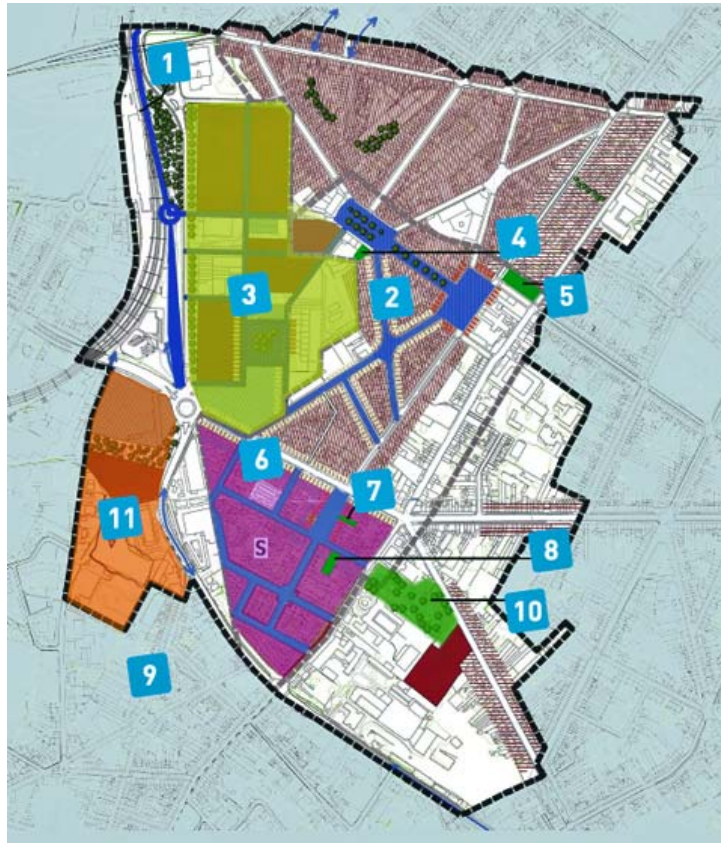


Fig X : Cartographie des projets du centre ville louviérois, Vitalouve.

Le cœur de la nouvelle dynamique a été la volonté des instances communales d'asseoir la polarisation de la ville de la Louvière à l'échelle de la région du Centre. Profitant des politiques régionales de

¹⁷ En 1840, Eugen Von Boch, prospecta la Belgique dans le but de s'y installer. Il ferma son entreprise de céramiques à Septfontaine Lez Luxembourg. A Saint-Vaast, il visita une poterie qu'il acheta l'année suivante. C'est le point de départ de la société Boch-Frères. Les Boch (dont Victor Boch) mirent véritablement la société en activité en 1844, celle-ci s'appelait alors Keramis. En 1906 le fleuron de la production était la réalisation de décors de Delft. Tout au long de son existence, la manufacture conserva ce côté industriel de production en série, et le développa, grâce à Anna Boch, de la meilleure façon qui soit en favorisant l'arrivée de Charles Catteau en 1906. Catteau occupe le sommet du podium : il est à ce jour régulièrement présent dans les grandes salles de vente du monde comme Christie's ou Sotheby's. Catteau est considéré comme le céramiste le plus important de l'Europe art-déco. Par rapport à d'autres artistes de la même époque, il touche un large public avec des pièces de grande valeur mais également des pièces plus simples, s'attachant tout à la fois à l'art de la table et aux objets de fantaisie. Source : centre de la céramique de la Communauté Française. <http://www.musee-mariemont.be/accueil/keramis/>.

refinancement urbain, la 5^{ème} ville de Wallonie (16^{ème} ville de Belgique) peut profiter d'une attention particulière des pouvoirs publics où la subsidiarité régionale est le principal apport financier.

L'enjeu est de taille car parallèlement, la ville de Mons chef-lieu de province et nommée Capitale culturelle européenne en 2015 et la ville de Charleroi, première ville de Wallonie et quatrième agglomération de Belgique ; se repositionne grâce également à d'importants financements publics, européens et privés du centre ville.. Mons a développé une stratégie de rénovation respectueuse de son centre historique remarquable et, s'est plus récemment dotée d'infrastructures culturelles de premier ordre à l'échelle belge. Quand à Charleroi, premier pôle de développement économique concentrant à lui seul la moitié des brevets émis en Wallonie, la ville a lancé un plan de rénovation urbaine qui porte un nom évocateur : Phœnix. Il inclut une recomposition importante du centre ville où plus d'1/3 des surfaces disponibles sont publiques.

Dans le cadre de la recomposition générale du territoire hennuyer, La Louvière, et plus largement la région du Centre, se retrouve dans une situation de survie. En effet, il apparaît qu'une compétition effrénée entre ces différents pôles tente à accrocher les zones en frange de chaque agglomération pour conforter son offre de services locaux. De fait, la position de toutes ces villes adjacentes, distantes de moins de 25km entre elles, dilue la polarisation de chacune d'elles et ne permet pas forcément de développer des services adaptés à leur taille réelle. A comparaison équivalente, les villes françaises polarisent plus facilement une offre de services que la même ville en Belgique. La question de la distance par rapport à des pôles d'agglomération de rang supérieur en est un facteur mais aussi la qualité des infrastructures qui permettent de mettre à disposition, d'une ville à l'autre, un certain nombre de services. Cette situation déforce chacune d'elles, ne permettant pas la création de forces d'attractivités centripètes pour l'émergence de l'une d'elles.

C'est bien pour combattre cette logique que la ville de La Louvière s'est lancée dans un plan de rénovation urbaine ambitieux. L'objectif est clair :

- renforcer son attractivité interne en créant une polarisation interne assumée : le centre ville de 10 villages fusionnés
- consolider son attractivité à l'échelle de la région du Centre et s'appropriier les franges face à la concurrence hennuyère interne.

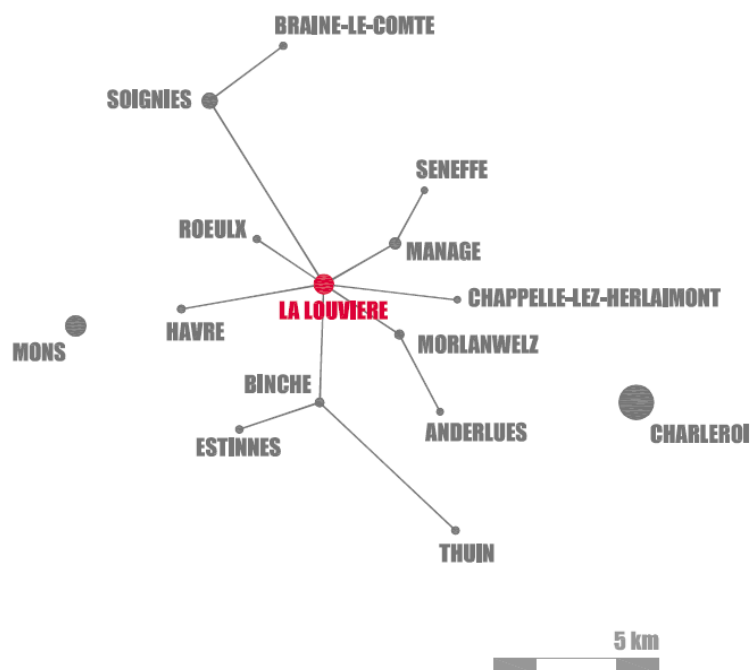


Fig XI : schéma d'influence de la Ville de La Louvière, région du Centre et au-delà.

Le premier objectif est similaire à toutes les communes belges qui ont dû faire face à une fusion contrainte, le second est plus spécifique à La Louvière. En effet, située par définition entre deux villes aux influences reconnues dans la structure du territoire wallon, La ville et sa région doivent recourir d'autant plus à l'excellence de développement pour garder leur rang. A défaut, et sans parler de l'influence complémentaire de Bruxelles toute proche (30 min), La ville de La Louvière doit constamment renforcer sa position dans une concurrence de plus en plus exacerbée entre les villes et où les pôles de Charleroi et Bruxelles jouent en plus un jeu dans une catégorie supérieure européenne voir mondiale pour Bruxelles.

Plus particulièrement, La Louvière doit également répondre à un défi interne qui est la sécularisation de son centre ville. En tant que ville neuve, le centre ville ne développe pas encore une structure organique suffisante pour qu'il soit reconnu de tous ses usagers. La ville n'a pas encore pu créer ses monuments, son réseau de rues suffisant au développement d'une complexité qui fait ville. A cet effet, on pourrait définir La Louvière comme une ville adolescente qui se cherche et, par conséquent, a d'autant plus difficile à développer une identité propre au développement d'une centralité reconnue. Le projet de restructuration de la friche Boch-Kéramis, entre la gare et l'hôtel de ville est un enjeu majeur dans ce sens. Il doit, par les fonctions prévues, développer une urbanité nouvelle à La Louvière. D'un territoire-service, le centre devra passer à un territoire-vie pour que la centralité rayonne sur l'ensemble de la région du centre. A contrario, et sans cette dynamique propre à la ville et supportée par les fonds européens et régionaux, les communes adjacentes mais inscrites dans une continuité urbaine, perdront sans nul doute de leur intensité pour se reporter vers les pôles de plus grande ampleur vers Charleroi ou Bruxelles et, secondairement vers Mons. Les responsables politiques des différentes communes faisant partie de la région du centre l'ont bien compris en ne s'opposant pas au développement commercial de la Louvière avec son futur centre commercial de plus de 24.000 m².



Fig XII : le site Boch, un projet de redéploiement sur une friche industrielle de plus de 14Ha entre la gare et la mairie, comprenant un projet de 24.000 m² GLA de commerces, un Musée de la céramique (site classé), la construction de 660 logements, un nouveau centre administratif et un parc urbain sur 15% de la surface. L'ensemble du projet est développé sous la forme d'un PPP et devrait asseoir la centralité de la ville face à ses voisins plus importantes. Source : Cooparch-RU, auteur de projet

4.2.3. La Position de la région du Centre par rapport à l'agglomération bruxelloise

Il a été question jusqu'ici de la question du positionnement particulier de la région du Centre et de La Louvière, sa capitale.

Ce serait oublier que le réseau de villes belge est un concentré urbain de l'Europe de l'ouest. La région bruxelloise, avec son 1,15 million d'habitants et une agglomération morphologique d'environ 3 millions d'habitants est adjacente à la région du Centre. Située à peine à 30 minutes par autoroute et 45 minutes par trains cadencés à l'heure, La Louvière est en prise directe avec la région bruxelloise. Et en ce qui concerne la région du Centre, le Nord avec la ville de Braine-le-Comte est reliée directement au réseau RER en développement. Aujourd'hui, les communes de Seneffe, Braine-le-Comte, Soignies, Manage et le nord de La Louvière sont directement influencées par l'agglomération bruxelloise. Les chiffres relatifs aux transactions immobilières le démontrent.

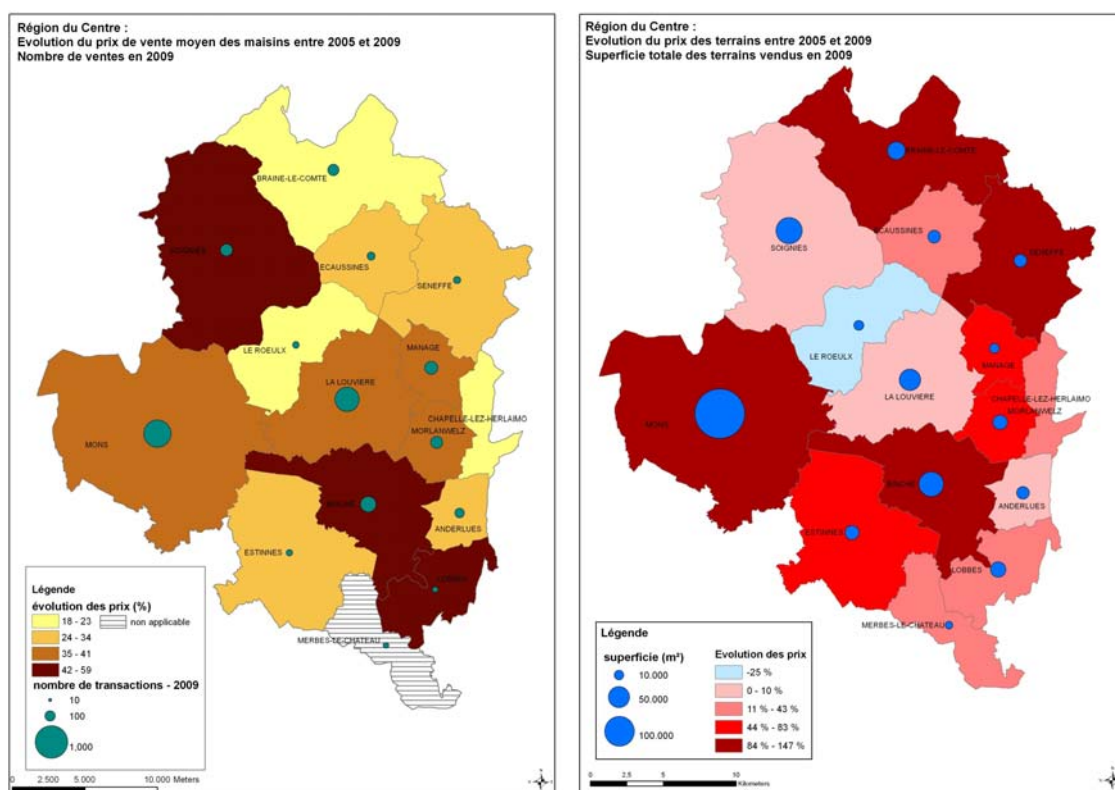


Fig XIII : Carte de l'évolution des prix immobiliers (maisons) et des terrains à construire sur la zone d'influence de La Louvière et en comparaison avec la ville voisine de Mons. Source : Cooparch-RU, étude de potentialité de développement des zones d'aménagement communal concerté, 2010.

La région du Centre, plus encore que l'agglomération carolorégienne ou la région montoise démontre les enjeux d'une ville et de la compétition des influences entre des pôles secondaires et la grande ville principale d'influence. La Louvière se trouve ainsi dans une compétition à double niveau, ce qui justifie d'autant plus une politique très volontariste, par analogie à la compétition régionale des villes européennes comme Barcelone, Lyon ou Milan au début des années 90.

4.2.4. La mesure de son influence par la question commerciale et constats

Comme auteur de projet de plusieurs études urbanistiques sur le territoire louviérois, nous nous sommes toujours penchés sur la question de la définition de la zone d'influence de La Louvière sur les communes limitrophes. D'une vision purement statistique à une vision politique, il y a une objectivation des chiffres pour devenir projet qui est nécessaire. Par après, et cette fois comme architectes et urbanistes du développement du site Boch-Kéramis, nous avons été confrontés aux

mêmes questions afin de trouver le dimensionnement commercial adéquat du centre commercial Whilhem & Co. Qui plus est, face à des développeurs très sceptiques sur les potentialités réelles de La Louvière et face au développement de centres commerciaux de mêmes tailles à Mons et à Charleroi. Sur cette base, une étude de zone de chalandise fut réalisée pour le compte du développeur commercial. Il s'ensuivit la définition de la zone de chalandise spécifique à l'attractivité du centre ville. La surprise fut la définition de cette zone sur les limites strictes de la région du Centre, soit une zone entre Charleroi et Mons tirant fortement vers le Nord grâce à des infrastructures efficaces qui mettent La Louvière à 20 minutes maximum et, au Sud, une zone également étendue jusqu'à Merbes-le-Château et Estinnes alors que l'accessibilité est plus difficile et que ces 2 communes sont équidistantes des zones de chalandises de Mons et Charleroi.

Ce qui nous a intéressé dans cette analyse, c'est que la démarche menée pour l'analyse des comportements d'achats confortent l'identité locale que La Louvière est un pôle d'attractivité en tant que capitale locale de la région du Centre. La démarche commerciale rencontre donc l'objet identitaire. Cette situation est confirmée par les développeurs signalant que généralement les réseaux de villes moyennes captent et fidélisent plus facilement leurs propres zones de chalandises.

Il en découle la question de deux niveaux de compétitivité entre les villes moyennes et contre les grandes villes : Les villes moyennes peuvent, si l'on suit la logique commerciale, s'équilibrer entre elles... à condition de développer des politiques continues d'attractivité sur le court et le long terme. Par contre, elles sont faiblement armées contre la métropolisation grandissante des grandes villes qui sont de plus en plus tentaculaires, ce qui limite la capacité d'investissement par le risque financier qu'il induit dans les plans financiers des développeurs : si la métropole vacille, quid de la ville moyenne ? Or, la compétitivité mondiale des villes¹⁸ les rend particulièrement fragiles et par là-même les villes qui les accompagnent dans leur développement.

5. Conclusions

Depuis des siècles, la Belgique est un pays où les villes se sont développées en réseaux mais avec une très grande compétitivité intra territoriale. De cette situation découle des stratégies d'intérêts innés sans jamais pour autant les fédérer. La fusion des communes n'a fait qu'augmenter cette situation latente en confortant les villes importantes les rendant mitoyennes les unes aux autres.

Dans ce contexte, l'exemple du développement de Brussels South Charleroi Airport démontre à quel point une grande ville moyenne comme Charleroi peut profiter d'une ville à statut mondial comme Bruxelles. Toutefois, cet exemple démontre également à quel point une vision stratégique de son propre territoire est importante pour absorber le développement et les conséquences territoriales de ses choix d'opportunités liés à la grande ville proche. De fait, la vitesse de développement d'un projet lié à un territoire plus grand que le territoire d'influence de la ville elle-même peut amener à des décalages importants dans la capacité de la ville à absorber cette croissance. La question d'une stratégie endogène est donc nécessaire avant la stratégie de croissance externe grâce à ses voisins.

C'est ce qu'a très bien compris la ville de La Louvière en développant une stratégie très structurée de redéploiement de son centre ville stigmatisé par les friches industrielles. Son développement endogène ambitieux devrait lui permettre, dans les années à venir, de réussir sa reconversion dans une aire territoriale de 250.000 habitants. La force des effets centripètes se mesurera à la capacité de la ville à finaliser ses projets grandement supportés par des fonds publics malgré certaines opérations de PPP.

Concrètement, la comparaison de ces deux exemples démontre que la relation entre villes, grandes, moyennes ou petites, se forge essentiellement dans la capacité à chaque ville d'avoir son propre projet de développement et qu'à cette condition, des opportunités de renforcements inter urbains peuvent apparaître quelque soit la taille de la ville. La raréfaction des disponibilités foncières en Belgique le démontre : c'est la conjonction entre la capacité de convaincre (le projet) et la capacité de le concrétiser (le foncier) qui permet la pérennité de ces liens. Ici, La Louvière démontre que les friches industrielles sont un enjeu majeur liant développement durable, développement urbain et développement économique.

¹⁸ World Urbanization Prospects The 2009 Revision, Highlights. Ed UN, economics and social affairs, NY, 2010.

Néanmoins, Charleroi démontre la fragilité d'une golden story par le manque de prévoyance sur les développements fonciers d'un projet étant pourtant pionnier de la libéralisation/mondialisation d'un nouveau marché.