

Rue du Four à chaux à Binche, années 1960



LA DÉSURBANISATION

CHAPITRE 5

Dans l'histoire urbaine, les années 1960 pourront être considérées comme la décennie où la désurbanisation aura été la plus forte.

Auparavant, pendant le XIX^e siècle, la forme dominante de l'expansion urbaine se traduisait par des alignements de maisons entre mitoyens sur des parcelles longues et étroites. En témoignent les quartiers bourgeois comme la place de Bronckart à Liège, les ensembles néo-classiques verviétois ou encore, plus tardivement, l'urbanisation du plateau de Grivegnée dans les années 50.

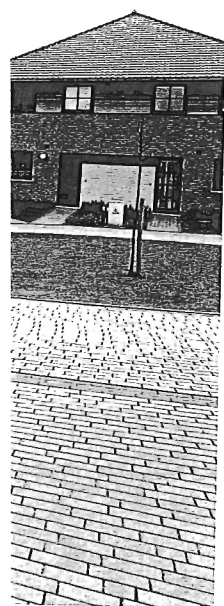
On pourrait faire démarrer ce mouvement de désurbanisation à l'époque des cités-jardins, puisque, dans une volonté d'éloignement de la ville et en raison du coût des terrains, leurs promoteurs ont choisi des localisations périphériques. Il faut aussi souligner la naissance de quartiers résidentiels tels ceux de Cointe, à Liège, qui en est sans doute l'exemple le plus abouti. La voirie, restée de droit privé, est révélatrice du statut des espaces publics. La famille Hauzeur, propriétaire de l'ensemble du terrain, dresse un premier cahier des charges en 1880. Celui-ci délimite les parcelles, dicte les droits et devoirs des futurs occupants et précise les conditions des abonnements aux différents services. Ce type de contrat ou de règlement de lotissement préfigure les dispositions adoptées couramment par la suite pour ce type d'opération.

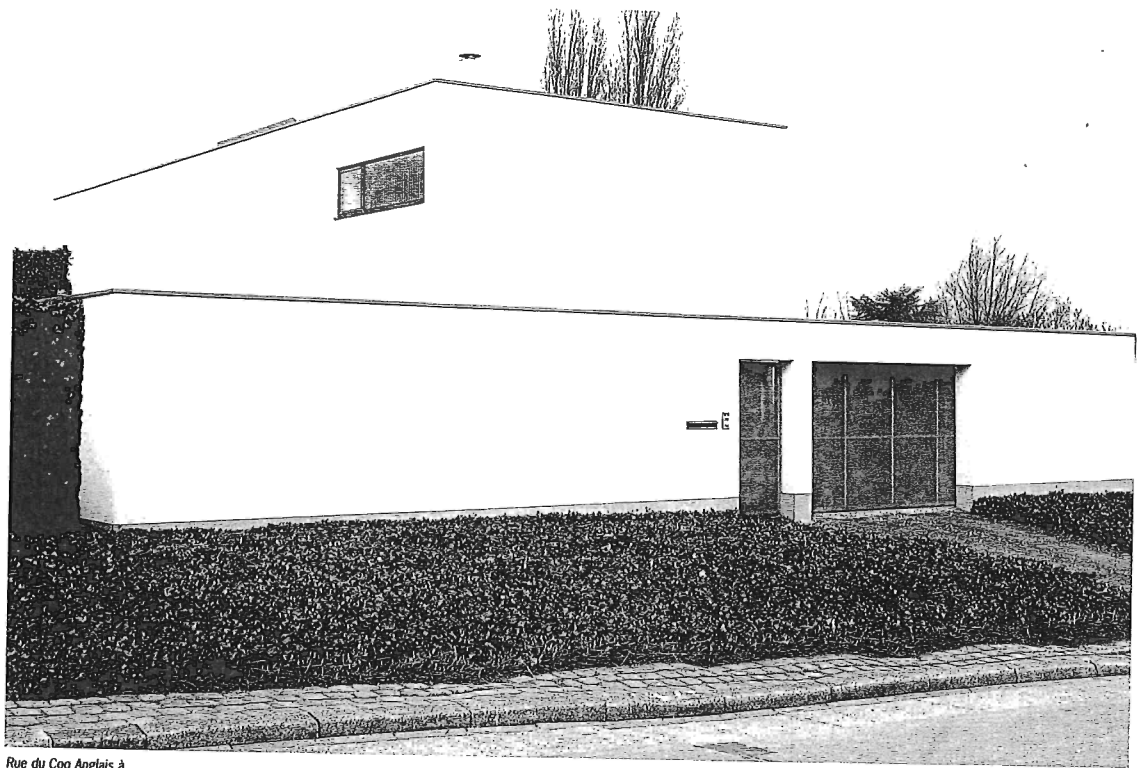
Les plans de lotissement réglementent l'architecture et l'implantation des maisons sur les parcelles.

Ils déterminent les retraits par rapport à l'alignement de la voirie, la surface maximale au sol que peut avoir la construction, l'inclinaison des toits et les matériaux à utiliser. Tout cet arsenal de mesures conduit à des constructions au centre des parcelles, lesquelles sont délimitées par des clôtures souvent végétales. La superficie du terrain en front de rue et la manière dont il est aménagé deviennent des éléments démonstratifs : ils jouent un peu le même rôle que celui qu'assurait, auparavant, la richesse décorative des façades. La composition de l'ensemble du projet dans son rapport à la rue témoigne souvent de la philosophie de l'époque qui l'a généré.

Le quartier du Grand Cheniat à Gerpinnes (Loverval) présente des caractéristiques comparables. Il est né à l'initiative du prince de Merode qui avait décidé de lotir une partie de sa vaste propriété reliée à Charleroi par le tram. D'autres entités, comme Spa, ont vu naître des quartiers similaires. La formule qui prédomine est la prise en charge par un grand propriétaire des travaux nécessaires au lotissement de sa propriété. Certains services peuvent aussi être proposés. Ainsi, le Parc de Cointe s'est vu doté d'un garde privé et des barrières ont été installées afin d'y empêcher la circulation après 20 heures.

Mais c'est surtout au tournant de la décennie 1960 que le phénomène va atteindre une ampleur inconnue jusqu'alors. De nombreuses fonctions spécifiques sont transférées hors de la ville, alors qu'elles





*Rue du Coq Anglais à
Mouscron – Roland Decorte,
architecte, 1997*

lui donnaient jusque-là sa richesse fonctionnelle et formelle : fonctions hospitalières, universitaires, commerciales, industrielles, de loisirs et, bien sûr, résidentielles.

Pour comprendre ce phénomène, il faut d'abord souligner l'importance prépondérante des analyses et pratiques fonctionnalistes de la ville, filles de la Charte d'Athènes de 1933, mais qui se sont surtout manifestées après 1945 : la volonté d'affecter des espaces à des fonctions exclusives (habiter, travailler), afin de tourner le dos au « cauchemar urbain » de la ville industrielle du siècle précédent, qui avait tout mélangé : habitat, commerces, activités industrielles. Et comme ces différentes fonctions, désormais éclatées en une superficie plus importante, doivent être interconnectées, le rôle de la fonction « circuler » va s'avérer décisif dans cette nouvelle géographie des activités humaines.

Les plans de structuration des espaces régionaux des années 1960 (dont celui du sud-est de la Belgique dû au groupe l'Équerre) ont préconisé une hiérarchie équilibrée du réseau de villes. Ce projet de renforcement des pôles urbains a été toutefois contredit par la réalité des choix résidentiels. Ceux-ci se sont traduits par la dépopulation des villes et par l'apparition puis par la propagation d'un phénomène bientôt appelé « rurbanisation », mot qui traduit la contraction (et la confusion) de l'urbain et du rural. À partir des années 1960, l'automobile devient un objet de consommation de masse : le nombre de voitures passe en Belgique de 753 000 en 1960 à 3 600 000 en 1988. Et c'est donc « naturellement » ce mode de transport qui sera privilégié par les décideurs et les fonctionnaires du puissant ministère des Travaux publics. En 1957, le schéma directeur du réseau autoroutier est élaboré et il va porter le réseau autoroutier belge de 175 km en 1960 à 1 613 en 1988. Il faut bien garder à l'esprit que le « tout-automobile » était, dans les années 1960, un choix collectif, dont l'impact n'a commencé à être réellement débattu qu'à partir de la crise énergétique de 1973.

Pourtant, en 1963 déjà, le Rapport Buchanan en Angleterre avait étudié l'impact de l'automobile dans la société moderne et ses répercussions sur la structure des villes.

La désurbanisation s'est manifestée dans de nombreux secteurs d'activité : parcs industriels, centres commerciaux, lotissements résidentiels, centres sportifs, domaines récréatifs, dont les choix de localisation ont été de plus en plus orientés par les infrastructures autoroutières. Ces délocalisations ont pesé négativement sur ce qui faisait la richesse et l'épaisseur fonctionnelle des villes. L'industrialisation du siècle dernier s'était surtout manifestée dans les

sites de vallée ; dès le début des années 1960, l'implantation de parcs industriels à proximité des autoroutes consacre le déclin des quartiers péri-centraux d'industrie du XIX^e siècle (tel le quartier du Longdoz à Liège). Les grandes surfaces commerciales, même si elles ont été limitées en taille par la loi dite de cadenas (1975), ont causé du tort aux « grands magasins » des centres-ville et aux commerces de quartier ; les lotissements résidentiels traduisent la dépopulation des villes.

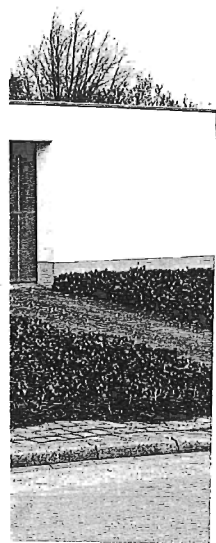
Aujourd'hui, dans les grandes villes en tout cas, les décideurs semblent vouloir chercher des solutions collectives de transport, tant apparaissent élevés les coûts directs et indirects du « tout-automobile ». Mais ce combat semble difficile à gagner. Inscrite au cœur des conduites de consommation, la marchandise automobile semble ne s'être jamais si bien portée : elle est un instrument souple de mobilité, un marqueur de réussite sociale et un produit de consommation choyé par la publicité. Pour la détrôner, il faudra inventer des modes collectifs de déplacement particulièrement performants.

Dans le domaine de l'habitat, l'automobile a évidemment joué le rôle d'un accélérateur des tendances centrifuges. Aux lotissements résidentiels privés se sont ajoutées les implantations de logements sociaux de la Société Nationale du Logement ou de la Petite Propriété Terrienne que deux lois ont fortement encouragées. D'une part, la loi de Taye (1948), par l'instauration d'une prime, a facilité l'acquisition et la construction de maisons unifamiliales. D'autre part, les sociétés de construction de logement sociaux ont vu leurs frais d'infrastructure pris en charge par l'État pour des projets d'habitats sociaux (loi Brunfaut 1949).

Ces étalements d'habitat ont accru la surface des agglomérations et, en même temps, diminué leur densité, ce qui s'avère préoccupant dans l'optique de rentabiliser des équipements collectifs.

Il faut noter que les déménagements se font souvent à l'intérieur des sept régions urbaines que compte la Wallonie (Liège, Charleroi, Mons, Namur, La Louvière, Tournai et Verviers). D'après la définition des géographes, la région urbaine « est constituée par l'entité spatiale élargie, où sont localisées la plupart des activités de base dispersées de la communauté urbaine : habiter, travailler, éduquer, fréquenter les magasins, participer aux activités culturelles, se divertir. Il existe entre ces activités des relations intenses donnant naissance à un ensemble fonctionnel qui, toutefois, reste orienté dans une large mesure vers la ville centrale traditionnelle » (Sporck, 1982).

Dans certaines régions de Wallonie, cette « rurbanisation » est venue se greffer sur une situa-



Rue de Bleumont à Embourg
(Chaufontaine) –
Jean-Marie Dethier, architecte
1997

Avenue Vauban à Namur
– Roger Bastin, architecte
1959



tion urbaine caractérisée par une très faible densité, héritage du XIX^e siècle, et l'a évidemment renforcée. On a parlé de « fragilité de l'ensemble du maillage urbain » et d'« urbanisation inachevée », dues en grande partie à la façon dont l'industrie lourde du XIX^e siècle s'est implantée sans créer de réseau urbain fort. Cette situation est très nette dans le Hainaut, où, au réseau des villes historiques (Mons, Tournai, Soignies, Enghien, etc.), s'est ajouté un autre réseau de villes construites autour de la fonction industrielle, « en sorte que la dynamique urbaine n'a pu jouer nulle part : les villes se sont gênées mutuellement à des moments clés de leur développement » (J. Miller, *La Wallonie au futur*, 1989).

Dans la province de Liège, la situation semble avoir été meilleure de ce point de vue, l'industrialisation ayant mieux épousé la trame des villes historiques : Huy, Liège, Verviers. Toutefois, les études de géographie urbaine des années 1960 mettaient déjà l'accent sur la très faible densité de l'agglomération liégeoise et prônaient le renforcement des pôles urbains. Au contraire, la dissémination de l'habitat périurbain s'est faite par l'allongement d'agglomérations déjà peu denses, par une urbanisation « en filament » le long des axes d'accès aux zones à caractère rural.

Qu'est-ce qui pousse les Wallons à poser de tels choix résidentiels ? Plusieurs raisons sont avancées, que certaines études se sont attachées à comprendre « de l'intérieur » : rejet des conditions de vie urbaines (même si la plupart de ces résidents continuent par le travail et les loisirs à entretenir une relation quotidienne avec la ville qu'ils ont abandonnée), aspiration à la rusticité, mais pas nécessairement à l'isolement, prégnance d'un modèle culturel de réussite qui se traduit par la construction d'une « maison quatre façades », désir d'individualiser son home. Des études récentes constatent que le processus est en effet lié à des aspirations profondément ancrées de confort, de valorisation d'un environnement campagnard et d'accès à la propriété.

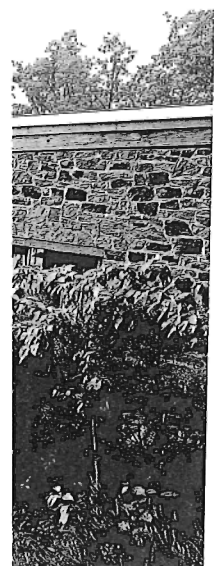
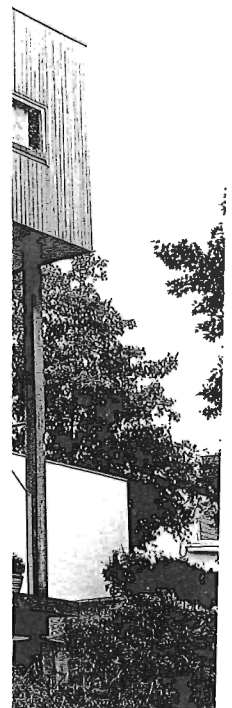
Beaucoup de communes naguère strictement rurales, et d'abord celles qui ne sont pas trop éloignées d'une voie rapide conduisant à la « ville mère », ont vu apparaître sur leur territoire des quartiers « rurbains », constitués de lotissements. Les logements « rurbains » offrant tous les avantages du confort moderne produisent avec les logements ruraux faiblement équipés un effet de contraste d'autant plus violent qu'il n'existe pas de catégories intermédiaires. Un autre contraste oppose la structure socio-démographique des habitants des lotissements (majorité d'adultes entre 30 et 45 ans, de jeunes de moins de 15 ans, très peu de personnes âgées) et celle des communes d'accueil, ce qui

pose à terme des problèmes d'équipements (crèches, centres sportifs, écoles) qui peuvent passer très vite d'un état de sur-fréquentation à celui d'une sous-utilisation.

La forme urbaine la plus visible de la rurbanisation est donc le quartier de lotissement, qui se distingue du noyau villageois ancien et où prédomine l'individualisme des choix, en matière de styles architecturaux et d'implantation des maisons sur les parcelles. Ces quartiers ne sont pas composés comme l'étaient les quartiers-jardins des années 1920, où les espaces publics et les dessertes faisaient l'objet de soins attentifs et étaient animés par la volonté de créer un sentiment et une image communautaires. Au contraire, dans la conception individualiste des quartiers de lotissement, l'espace public semble être le résultat d'une soustraction : c'est ce qui reste quand les parcelles ont été délimitées. De plus, les voiries poursuivent des objectifs strictement fonctionnels de desserte, bien loin des intentions paysagères des créateurs des cités-jardins. Enfin, la cité-jardin, en tout cas théoriquement, se préoccupait d'implanter des équipements publics, alors que le quartier de lotissement est strictement monofonctionnel, n'assurant que la fonction d'habitat.

Pour combattre cette rupture paysagère, démographique et culturelle entre quartiers rurbains et villages d'accueil, certains auteurs plaident pour une meilleure intégration urbaine des lotissements au sein des entités d'accueil et pour une plus grande diversité socio-démographique de ces mêmes lotissements.

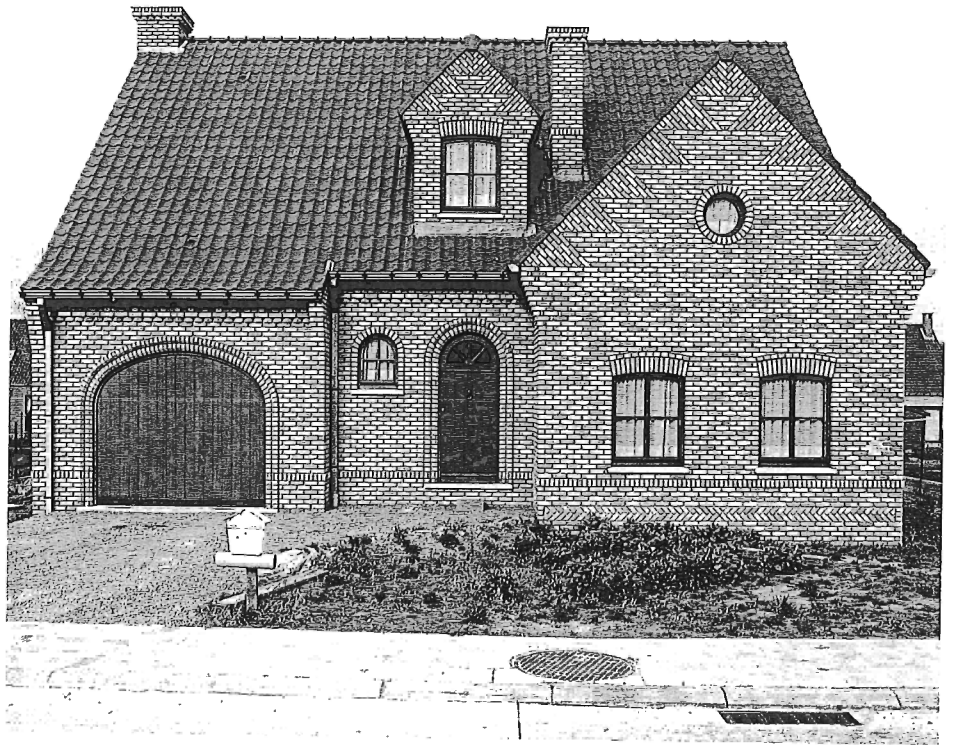
Au vu des statistiques récentes, ce mouvement de dépopulation des centres urbains ne semble pas se ralentir, malgré une très forte prise de conscience par les pouvoirs publics des dangers d'une telle évolution. Entre 1993 et 1998, les centres urbains wallons ont continué à perdre des habitants (plus de 12 000), tandis que les zones périurbaines (banlieues et secteurs résidentiels) enregistraient un gain de près de 35 000 habitants. Ville emblématique du phénomène (Michel Oris écrit que Liège est « vraiment l'épicentre wallon de la crise urbaine, versant noir de la péri-urbanisation » (M. Oris, *Cahiers de l'Urbanisme*, 1999), la Cité ardente a perdu 40 000 habitants, entre 1978 et 1998, qui ont choisi de s'établir dans le Condroz, le pays de Herve ou la Hesbaye, le plus près possible des axes routiers menant au centre de la ville, qui reste un bassin d'emploi important. On voudrait espérer que l'opération de réurbanisation mixte de l'ilot Saint-Michel à Liège soit plus qu'une démonstration isolée et qu'elle constitue l'amorce ou le signal d'un retour massif de la fonction d'habitat au centre des villes.



*Maison à Marcinelle
(Charleroi)*

Maison à Verviers

Maison à Binche



L'isolement recherché par le dispositif de la maison à quatre façades, se retranchant aussi bien de l'espace public que des parcelles voisines, est bien représenté par un exemple à Charleroi. Telle un pont-levis, une passerelle conduit à l'entrée d'une véritable forteresse. Un certain manque d'humilité caractérise souvent ce type d'habitat, il se traduit par la présence ostentatoire d'éléments d'architecture importés d'autres modèles (les tourelles, par exemple). Cette manière de construire a d'ailleurs été largement diffusée tant par les revues d'architecture que par les publicités des promoteurs, et elle est aussi véhiculée par le biais de salons tels « Batibouw ».

L'appel de la campagne et la démocratisation des transports touchant de plus en plus de gens, les classes moyennes accèdent à ce type d'habitat dans les années 1960. La taille des parcelles se réduit et la construction s'adapte aux demandes de ces nouvelles clientèles.

Les vingt dernières années ont confirmé la tendance à une architecture banalisée qui fleurit dans les communes rurales comme aux abords des villes, la promotion « clé sur porte » profitant de cette aspiration désormais accessible au plus grand nombre. Cependant, si les principes urbanistiques des lotissements restent immuables, on peut y trouver des architectures de qualité ou à tout le moins faisant preuve d'une recherche visant à s'écarter des modèles les plus couramment utilisés (Eupen, Marche-en-Famenne et autres exemples).

Certains architectes ont pu aussi exprimer leur spécificité par des projets qui tenaient compte de la valeur paysagère dans lesquels ils s'inscrivaient. Les réalisations de Manfred Lehro à Eupen, par exemple, vont dans ce sens. Roger Bastin a parfaitement maîtrisé ce dialogue entre la maison et son contexte naturel. Sa maison personnelle à Namur est un chef-d'œuvre de bonne intelligence entre l'habitat et son milieu.

Cependant, la standardisation des modèles et des moyens de construction a entraîné l'émergence d'un type de logement appelé « fermette » que l'on retrouve en grande quantité dans la production de ces vingt dernières années. Ces « fermettes » ont en général un niveau et demi, des toits à versants en tuile et des murs de parement en brique. Elles sont souvent allongées avec des fenêtres mansardées dans la toiture. Bien souvent, le garage (et de plus en plus le double garage) fait partie intégrante de la composition de la façade.

Aujourd'hui apparaît une sensibilisation croissante des pouvoirs publics aux coûts et aux inconvénients de cette croissance urbaine qui favorise la prolifération des lotissements. Plusieurs études

récentes confirment le coût de ce phénomène pour la collectivité. Les raccordements, l'entretien des voiries, la gestion des lotissements sont en partie supportés par la communauté.

Bientôt va aussi se poser le problème de l'avenir de ces constructions. Nombre de ces maisons de lotissement risquent de connaître un vieillissement accéléré du fait de leur médiocre conception-fabrication. La demande peut aussi changer et conduire cette production à l'obsolescence. À ce propos, le coût de l'essence pourrait être un paramètre fondamental.

