

Dynamique « Horizon 2022 » - Novembre 2012

Ligne de force :

Mobilisation du territoire, les communautés de territoire et leur organisation

Défis :

Améliorer le dynamisme et la qualité de la ville par une politique urbaine ambitieuse pour renforcer son rôle de moteur économique

Note rédigée par Jean-Marie Halleux (ECOGEO – ULg)

C'est la force découlant de la collaboration humaine qui explique le succès de la civilisation, et constitue la raison première de l'existence des villes.

Edward Glaeser (2011, p. 25)

INTRODUCTION

Tous les spécialistes du domaine de l'économie régionale s'accordent à reconnaître l'importance des villes sur le développement économique, l'innovation et la création d'emplois. Etonnement, l'importance des villes n'était pourtant pas soulignée explicitement par la liste de questions soumise au printemps 2012 au collège d'experts de la démarche Wallonie 2022. Depuis lors, elle est toutefois régulièrement réapparue, en particulier lors des réunions du groupe de travail chargé de la ligne de force relative à la mobilisation du territoire. Dans cette perspective, il est opportun de mieux cerner comment les dynamiques urbaines sont susceptibles de s'inscrire dans la stratégie « Horizon 2022 », ce que vise précisément cette note structurée en quatre chapitres.

Le premier de ces quatre chapitres est dédié au rôle moteur des villes sur le développement économique. Nous y passons en revue les thématiques des économies d'agglomération, de la métropolisation et du rôle de la qualité des centres urbains sur l'attractivité des territoires. Le second chapitre est ensuite consacré aux sujets de l'étalement urbain et de la dégradation des espaces urbains traditionnels. Sans conteste, ces évolutions lourdes sont bien plus problématiques en Wallonie qu'au sein des régions voisines, ce qui ne manque pas d'entraîner de nombreux problèmes qui risquent de devenir de plus en plus difficilement gérables. Au troisième chapitre, nous focalisons notre réflexion sur le sujet de la politique de la ville. Nous y présentons en particulier les dispositifs imaginés en Flandre afin de répondre aux grands enjeux que pose le monde urbain.

Au quatrième et dernier chapitre, nous nous appuyons sur les éléments rassemblés dans les trois premières parties du document afin de mettre en avant des pistes de réflexions et de propositions qui pourraient permettre à la dynamique « Horizon 2022 » de prendre le meilleur parti du potentiel urbain de la Wallonie. Ces pistes visent à rencontrer les trois objectifs suivants : mieux intégrer la zone métropolitaine dans l'aménagement stratégique du territoire wallon, développer une politique des villes digne de ce nom et mieux limiter l'étalement urbain.

1. LE ROLE DES VILLES SUR LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

1.1 LE CONCEPT D'ECONOMIE D'AGGLOMERATION : UN BREF CADRAGE THEORIQUE

Le concept d'économie d'agglomération est un des concepts clés de la géographie économique et de l'économie urbaine. Il vise en particulier à appréhender la situation

apparemment paradoxale des économies contemporaines où la nouvelle organisation de l'économie (la mondialisation) s'accompagne à la fois d'un effacement des distances et d'une concentration de l'activité productive au sein des aires urbaines les plus importantes.

Par effacement des distances, nous entendons les progrès intervenus dans les systèmes de transport. Ces progrès ont concerné la vitesse et la capacité des véhicules de transport, cela en relation étroite avec leur spécialisation de plus en plus poussée. Cette véritable « révolution des transports » a entraîné non seulement le raccourcissement relatif des espaces-temps, mais aussi la massification des flux de personnes et de biens. En outre, nous vivons aujourd'hui à l'ère de l'information. Grâce au développement des technologies de l'information et de la communication, des dispositifs de plus en plus variés permettent l'échange d'informations en évitant le face à face. Sur cette base, certains ont prophétisé la fin de la distance et donc la fin de la géographie, laissant ainsi supposer que les facteurs de localisation ayant fait des villes les principaux foyers de l'innovation et les principaux noyaux de la vie économique devenaient obsolètes. En réalité, c'est la tendance inverse qui s'est renforcée. Un peu partout sur la planète, la concentration de la production de richesse dans les régions urbaines les plus avancées n'a fait que s'amplifier (Banque Mondiale, 2009, p. 83).

La concentration des activités dans l'espace entraîne à la fois des externalités positives et des externalités négatives. Intuitivement, les externalités négatives sont peut-être les plus faciles à saisir. Elles renvoient aux problèmes de la congestion et de la hausse du coût des facteurs de production (tant le foncier que la main d'œuvre). En parallèle, l'agglomération des activités économiques au sein de territoires relativement peu étendus va se traduire par des externalités positives. Il est commun, dans la littérature scientifique, d'en différencier trois grandes catégories : les *externalités d'informations*, les *externalités liées aux marchés du travail* et les *externalités liés à la présence de nombreux fournisseurs et clients*.

Aujourd'hui, la compétitivité des firmes exige des compétences toujours plus aiguës et des besoins croissants afin d'anticiper les évolutions des systèmes productifs. Disposer des informations stratégiques est donc une nécessité vitale pour la capacité d'innovation des entreprises, comme le résumé parfaitement Pierre Veltz (1996, p. 230) : « *un réseau territorial et/ou un réseau professionnel actif agissent comme des filtres qui permettent d'isoler les données les plus pertinentes et de sélectionner les actions les plus efficaces. Ceci concerne en particulier les jugements concernant les décisions les plus difficiles, dont la rationalité économique est sur le fil du rasoir. Faut-il acquérir telle machine automatisée, faut-il aller sur tel marché, faut-il faire confiance à tel centre de recherche, ou à tel fournisseur ? Face à des décisions subtiles de ce type, l'entrepreneur isolé souffre d'un grave handicap par rapport à celui qui appartient à un milieu – c'est-à-dire à une collectivité où circulent des connaissances pratiques inaccessibles à ceux qui n'en font pas partie* ».

Les externalités de réseau peuvent être renforcées par des politiques publiques qui permettent de stimuler les contacts entre entreprises ainsi qu'entre entreprises et centres de recherches. Pour ne parler que de la Wallonie, c'est dans cette perspective que les outils du cluster et ensuite du pôle de compétitivité ont été institutionnalisés (V. Lepage, 2008). Pour autant, il est indéniable que la proximité induite par la concentration urbaine est un puissant facilitateur de mise en contact. En outre, la distance physique tend à limiter les effets des dispositifs institutionnels. Concernant le développement des PME, un sujet au cœur de la dynamique Horizon 2022, une étude française récente consacrée aux facteurs explicatifs de leurs pratiques d'innovation montre que des interactions explicites entre scientifiques et entreprises sont susceptibles de se développer efficacement jusqu'à une proximité spatiale évaluée à un rayon de 60 kilomètres (F. Leloup, 2007, p. 86). Au-delà de cette distance, qui correspond globalement à l'isochrone des cinquante minutes par voiture, il semble que l'efficacité des dispositifs de mise en réseau s'émousse.

Aux yeux des entreprises, les régions métropolitaines présentent des avantages tant pour l'accès à l'information que pour l'accès à un vaste marché du travail partagé. En effet, la

probabilité de trouver facilement une main d'œuvre adéquate augmente avec la taille des bassins d'emplois, tant pour des raisons quantitatives que qualitatives. En effet, les niveaux de qualifications tendent à augmenter avec la taille des villes. En outre, les coûts du désengagement sont socialement et économiquement plus faibles dans les zones métropolitaines ! « *Cet argument implicite pèse lourd pour des groupes industriels qui sont presque tous impliqués dans des opérations douloureuses de désengagement dans des villes petites ou moyennes, où leur responsabilité d'employeur est cruellement exposée* » (P. Veltz, 1996, p. 255).

Au-delà des externalités d'informations et de partage des marchés du travail, les externalités liées à la présence de nombreux fournisseurs et clients sont également un des facteurs explicatifs du poids croissants des grandes villes dans l'économie productive. Un avantage fondamental des pôles métropolitains tient ici à la forte concentration des services aux entreprises (comptabilité, immobilier, marketing, informatique...). Alors que les firmes tendent de plus en plus à se focaliser sur leur cœur de métier, l'accès aisé à des services spécialisés est devenu un facteur fondamental de leur compétitivité. Considérons ainsi l'exemple d'une société de services informatiques qui connaît parfaitement les outils de ses clients, outils qui doivent être révisés et mis à jour au pied levé. Vu leur importance, il faut donc considérer les services aux entreprises comme des activités de base pour la compétitivité des territoires. Il ne s'agit donc plus de simples activités induites et certains auteurs vont même jusqu'à considérer que « *ce ne sont pas les producteurs de services qui doivent s'implanter à proximité des utilisateurs de ces services, mais l'inverse* » (S. Illeris, 2006, p. 55).

L'analyse des mécanismes mis en œuvre par les économies d'agglomération a également conduit la littérature à établir une distinction entre les *économies de localisation* (ou de *juxtaposition*) et les *économies d'urbanisation*. Le concept d'économie de localisation renvoie aux avantages que les firmes retirent d'une localisation proche de firmes du même secteur. En la matière, les exemples d'agglomération de firmes du même secteur sont nombreux, du « sentier » parisien à Hollywood en passant par la sidérurgie liégeoise ou le textile courtraisien. En opposition au concept d'économie de localisation, le concept d'économie d'urbanisation rend compte des avantages accessibles à des producteurs qui ont comme seul lien apparent une localisation au sein d'une vaste zone urbaine. Ces économies d'urbanisation tiennent à la contribution de grandes infrastructures (ports ou aéroports), d'équipements culturels ou éducatifs et également au partage, nous l'avons déjà écrit, de firmes de services spécialisés ayant une clientèle très diversifiées.

L'importance des économies d'urbanisation nous pousse à revenir sur le sujet des infrastructures de transports et des accessibilités. La révolution des transports à laquelle nous avons fait référence ci-dessus s'est traduite par une amélioration globale des accessibilités. Pour autant, ce sont en réalité les principaux nœuds de communication qui en ont le plus bénéficié. Cela s'explique par l'évolution des systèmes techniques où l'accroissement des vitesses (mais également des capacités) conduit à limiter le nombre de nœuds d'accès. Il en résulte un renforcement de l'accessibilité des grandes villes ainsi que la multiplication des effets « tunnels », c'est-à-dire des situations où un espace traversé par un axe de transport ne peut y accéder. Ces effets tunnels tiennent au déploiement des réseaux de train à grande vitesse mais ils tiennent surtout au développement du transport aérien. Vu l'intensification des relations internationales dans la vie des affaires, ce mode de transport occupe désormais une place prépondérante dans l'organisation de l'économie. Il est donc souvent crucial pour les entreprises de ne pas être trop éloigné d'un nœud aéroportuaire. Dans cette perspective, il n'est donc guère étonnant que l'évolution des systèmes de transport soit également un facteur fréquemment mis en avant afin d'expliquer la polarisation et l'attraction de la vie économique vers les villes les plus importantes.

La synthèse que nous venons de dresser sur les dynamiques d'agglomération n'aborde que le sujet de l'économie productive. Afin de compléter ce cadrage théorique, il est important de souligner un autre aspect du développement économique local, à savoir le sujet de

l'économie résidentielle. Contrairement à la vision la plus répandue selon laquelle l'économie urbaine reposerait d'abord sur les performances du secteur productif, dans de nombreux territoires, ce sont les revenus liés aux résidents qui constituent le moteur du développement. Il peut s'agir de revenus liés aux retraites, aux transferts sociaux, mais également aux revenus du travail captés au sein de territoires voisins.

1.2 LA METROPOLISATION : UN ETAT DES LIEUX EN EUROPE ET EN BELGIQUE

1.2.1 La métropolisation en Europe

Les économies d'agglomération étant particulièrement puissantes au sein des plus grandes villes, il n'est finalement pas si étonnant que ces dernières prennent une part croissante dans l'économie, via notamment la concentration de l'innovation technologique et des services spécialisés. Cette polarisation de la vie économique vers les grands pôles est aujourd'hui communément dénommée par le vocable de « métropolisation ». Ce terme a émergé dans les années quatre-vingt (P. Claval, 2003), lorsque le mouvement de croissance des grandes régions urbaines repart de plus belle après s'être interrompu durant des décennies 1960 et 1970 (d'abord en raison de la décentralisation industrielle et ensuite en raison des crises économiques).

La métropolisation tient au fait que seules les grandes villes sont armées pour faire face à la nouvelle organisation de l'économie et à son internationalisation. Elles-seules possèdent la gamme variée des services aux entreprises et elles-seules disposent des réseaux et des nœuds de transport permettant de capter les flux et d'organiser les échanges. Il est communément admis que la taille est une condition nécessaire à l'émergence du dynamisme métropolitain, le seuil critique des 500 000 habitants pour l'agglomération étant ici généralement avancés pour les villes européennes (B. Mérenne-Schoumaker, 1994). Bien sûr, il existe certaines exceptions à cette règle générale, comme en attestent différents exemples de petites agglomérations disposant de fonctions internationales importantes. À proximité de la Wallonie, l'exemple le plus frappant est celui de Luxembourg.

La métropolisation qui se met en place dans les années 1980 conduit de nombreux observateurs à souligner le rôle moteur des villes sur le développement économique. À l'époque, c'est dans cette perspective que la DATAR finance l'étude de Roger Brunet visant à situer les villes françaises dans la coopération et la concurrence internationales (R. Brunet, 1989). Cette étude conduit à populariser l'expression de « banane bleue », afin de décrire l'espace européen qui, du Lancashire à la Toscane en passant par la Belgique, concentre les plus fortes densités de grandes villes ainsi que les plus fortes productions et valeurs ajoutées au kilomètre carré. À l'échelle européenne, la corrélation est très frappante entre la cartographie du phénomène urbain et la cartographie de la production de richesse. Afin de l'expliquer, nous pouvons nous appuyer sur la grille de lecture des économies d'agglomération pour constater qu'une localisation le long de cette dorsale européenne s'accompagne automatiquement de la proximité à des pôles urbains importants, proximité dont nous savons qu'elle s'accompagne de grands avantages pour la compétitivité des firmes. Pour étayer ce constat, invoquons également les analyses de V. Fouchier (2005, p. 40) qui montrent que les villes françaises de taille moyenne (aire urbaine de 50 000 à 200 000 habitants) résistent mieux à la désindustrialisation lorsqu'elles se situent à moins de 60 kilomètres d'une grande ville (aire urbaine de plus de 200 000 habitants).

Bien sûr, les chercheurs français ne sont pas les seuls à convenir du fait que le dynamisme économique des villes est fondamental pour assurer la compétitivité des territoires et des régions. Sur ce sujet, nous pouvons également suivre M. Parkinson et ses collègues britanniques lorsque, après leur tour d'Europe des régions compétitives, ils dressent le constat suivant : « *Nous en arrivons au constat que les régions les plus compétitives sont les régions qui possèdent les villes les plus compétitives. Par contre, nous n'avons pas pu*

identifier de régions gagnantes où ne se trouvent pas de villes gagnantes »¹.

1.2.2 La métropolisation en Belgique et en Wallonie

Le constat dressé par les experts anglais interpelle lorsqu'il est mis en relation avec contexte wallon où, comme le rappelle en particulier l'Union Wallonne des Entreprises, les principaux pôles urbains demeurent en situation de mal-développement : « *Les statistiques de l'activité économique par arrondissement indiquent que les deux arrondissements principaux de la Wallonie, Liège et Charleroi, qui comptent pour plus de 30 % de l'activité économique de la région, affichent des taux de croissance très faibles sur les dernières années. Il n'est pourtant pas réaliste d'espérer un décollage économique de la région si ses deux plus importantes agglomérations urbaines ne parviennent pas à retrouver un rayonnement économique suffisant* » (Union Wallonne des Entreprises, 2005, p. 8). « *Liège et Charleroi sont en effet les deux arrondissements les plus peuplés de la région, les seuls qui puissent jouer un rôle de métropoles économiques. Or, la théorie économique et l'observation empirique montrent l'extrême importance des métropoles dans le redéploiement économique d'une région. Il est donc essentiel que ces deux villes retrouvent un dynamisme économique et social. Il en va de l'avenir économique de toute la région* » (Union Wallonne des Entreprises, 2005, p. 12).

Les problèmes de mal-développement des deux grands bassins wallons sont à mettre en parallèle avec la polarisation des activités vers Bruxelles. Pour certains, la Belgique ressemblerait de plus en plus à une économie monocentrique dont la capitale nationale serait le pivot (J.-F. Thisse et I. Thomas, 2007). En raison de l'absence d'une véritable métropole wallonne, qui serait un foyer d'innovation majeur et une place centrale pour les services de commandement, Bruxelles peut, en effet, être considérée comme la véritable capitale économique de la Wallonie. Cela se justifie notamment parce que « *les entreprises wallonnes y trouvent un nombre élevé de services spécialisés dont elles ont besoin pour faire face à la concurrence étrangères ; plusieurs parmi les plus dynamiques se sont d'ailleurs installées dans la grande périphérie bruxelloise, tout comme de nombreux travailleurs wallons possédant un niveau élevé de qualification* » (J.-F. Thisse et I. Thomas, 2007, p. 83).

Les analyses récentes développées pour le Diagnostic territorial de la Wallonie (CPDT, 2011) sur base de l'évolution de l'emploi productif² corroborent l'idée d'une économie belge monocentrique très largement dépendante de la proximité à Bruxelles (J.-M. Halleux, 2012). En termes de localisation d'activités économiques et de création d'emplois, l'on assiste, en effet, à la dynamisation de parties importantes du territoire wallon par leur progressive intégration à la zone métropolitaine dont Bruxelles est le centre nerveux.

Sans surprise, les croissances les plus importantes (tant en valeurs relatives qu'en valeurs absolues) dans la zone wallonne sous orbite bruxelloise sont le fait du Brabant wallon. Cette croissance importante démontre que le Brabant wallon n'est pas – n'est plus – qu'une banlieue résidentielle. Pour autant, la dynamique est indissociable de la proximité à Bruxelles car l'activité productive qui s'y développe tient à la croissance d'activités typiquement métropolitaines (en particulier la pharmacie et les services aux entreprises).

L'analyse du développement récent de l'emploi productif montre que l'influence de Bruxelles dépasse largement le Brabant wallon. En effet, des croissances significatives se manifestent sur l'ensemble du « triangle wallon », le pendant wallon du diamant flamand Gand-Anvers Malines-Louvain dans l'espace « Europolis » (J. de Salle, 2009). Au-delà du Brabant wallon,

¹ « *This made clear that the most competitive regions also had the most competitive cities. Conversely we found no examples of successful regions which had unsuccessful cities at their core* » (M. Parkinson et al., 2004, p. 53).

² Les calculs ont été établis pour la période 2002-2008. Ils se basent sur les secteurs de l'industrie et du tertiaire productif incluant notamment la finance, les services aux entreprises et le commerce de gros.

ce triangle s'étend jusqu'à Ath et Namur, en passant par les principaux pôles hennuyers de Charleroi, La Louvière et Mons. Par contre, au-delà des septante kilomètres de Bruxelles, les statistiques démontrent que les volumes d'emplois créés se réduisent significativement. À cette distance, les forces d'agglomération s'affaiblissent et l'intérêt des entreprises s'émousse.

Les analyses réalisées sur l'évolution de l'emploi productif montrent également que, au-delà de ce « triangle wallon » sous orbite bruxelloise, la géographie économique wallonne est constituée de quatre grandes catégories d'espaces. La première de ces catégories est celle des espaces ruraux. Lors des dernières années, la progression relative de l'emploi y est souvent soutenue (par exemple au sein de l'arrondissement de Libramont), mais les gains absolus y demeurent modestes. Cette observation nous ramène au constat du rôle moteur des villes sur le développement et sur le fait que nous ne pouvons pas attendre que l'évolution de ces territoires influence significativement les évolutions à l'échelle régionale.

Au-delà de la zone sous orbite bruxelloise, l'on trouve également le bi-pôle Liège-Verviers, un espace qui continue de peser lourd sur l'économie wallonne. Pour autant, en comparaison des bassins hennuyers, les régions de Liège et de Verviers accusent désormais une progression inférieure de leurs emplois productifs (même en incluant les communes germanophones)³ et, parallèlement, une attractivité moindre pour les investissements en provenance de l'étranger⁴. Ce différentiel de développement entre la province de Liège et le Hainaut est sans doute lié aux effets des programmes européens, mais également aux positions respectives vis-à-vis de la zone métropolitaine bruxelloise. L'hypothèse est ici qu'en comparaison des pôles hennuyers, le bi-pôle Liège-Verviers bénéficie moins des forces d'agglomération liées à la proximité bruxelloise. La « périphérisation » de l'est de la Wallonie que nous en déduisons mérite sans conteste une attention particulière de la part des autorités régionales. En effet, il n'est guère réaliste de tabler sur un redressement économique régional si Liège et Verviers se cantonnent à un rôle de « périphéries en retard de développement ».

La troisième catégorie d'espaces situés au-delà de l'arrière-pays bruxellois correspond à l'ouest du Hainaut. On n'y observe pas le phénomène de « périphérisation » diagnostiqué en province de Liège, ce qui semble devoir être mis en parallèle à la dynamique lilloise d'une métropole en voie d'internationalisation.

La quatrième catégorie d'espaces wallons situés en dehors du triangle wallon correspond aux territoires proches du Grand-duché de Luxembourg. Contrairement à l'image véhiculée, l'économie productive wallonne est en crise le long de la frontière grand-ducale. Par exemple, la région d'Arlon se caractérise par une décroissance de ses emplois dans l'industrie et le tertiaire productif, un phénomène qui n'est observé nulle part ailleurs en Wallonie et dont la cause fondamentale réside dans la concurrence fiscale du voisin luxembourgeois. Plutôt que de développer une économie productive, le Sud-Luxembourg développe une économie résidentielle où la richesse locale est de plus en plus dépendante d'emplois (dé)localisés au Grand-duché (J.-M. Lambotte et al., 2011). Ici également, les spécificités locales devraient attirer l'attention des autorités régionales sur la question d'une possible adaptation contextualisées des politiques de développement.

1.3 LE ROLE DES CENTRES URBAINS SUR LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Comme nous venons de le commenter, les économies d'agglomération peuvent se déployer sur des territoires très étendus, à l'échelle de vastes régions métropolitaines polycentriques. Dans cette perspective, nous pouvons nous interroger sur la nécessité pour ces vastes

³ Rappelons que les statistiques utilisées pour cette analyse se limitent à 2008, c'est-à-dire avant les effets de la fermeture de la phase à chaud de la sidérurgie liégeoise.

⁴ Voir « La Wallifonie est hennuyère » dans *La Libre Belgique* du 28 juillet 2011.

régions de disposer de centres urbains dynamiques et sur la manière dont ces centres urbains peuvent contribuer au développement des territoires auxquelles ils appartiennent.

La littérature sur le développement économique des territoires est abondante. A quelques nuances près, ce sont les mêmes facteurs de compétitivité qui y sont généralement considérés : le capital humain, le contexte économique, la gouvernance et les configurations territoriales (R. Shearmur, 2006 ; M. Quévit, 2007 ; B. Mérenne-Schoumaker, 2007). Pour les « configurations territoriales », les analystes différencient généralement la qualité des lieux, la qualité des réseaux de transports et la disponibilité en terrains et bâtiments pour les entreprises. C'est en relation avec le facteur de la qualité des lieux que le rôle des centres urbains sur le développement économique doit être précisé. En effet, malgré la difficulté d'établir noir sur blanc que la qualité de vie au sein de villes est importante pour la compétitivité, nous sommes ici avec une relation très fréquemment mise en avant par les décideurs politiques : « *Qu'ils soient de droite, de gauche, écologistes ou non, la plupart des décideurs publics s'entendent sur le fait que, si elles veulent attirer chez elles des entreprises de haute technologie et une main d'œuvre hautement qualifiée, les villes du savoir ne peuvent plus se permettre d'axer leur stratégie de développement économique uniquement sur la réduction des coûts de production des entreprises ou sur les crédits d'impôt. Dorénavant, les différents acteurs urbains devront promouvoir les avantages socio-culturels, naturels ou encore la qualité de vie offerte par leur ville. Paradoxalement, très peu de chercheurs ont démontré empiriquement que l'attraction et la rétention de "talents" dans les villes du savoir reposaient sur la "bonne" qualité de vie offerte par ces dernières* » (D. Naud et R. Tremblay, 2007, p. 57).

Bien que le rôle de la qualité des espaces urbains sur la compétitivité des territoires soit difficile à démontrer, il est généralement admis que ce rôle se renforce. En effet, nos économies sont de plus en plus dépendantes de secteurs intensifs en connaissance, secteurs qui dépendent de travailleurs dont le niveau de connaissance et de compétence s'accompagne d'une propension de plus en plus forte à la mobilité. C'est dans ce cadre qu'il faut souligner le succès planétaire des thèses du géographe Richard Florida (2002a, b, c) sur la « classes créative », cette catégorie de travailleurs hautement qualifiés qui serait actuellement en pleine ascension⁵.

En synthèse, les développements de Richard Florida s'appuient sur deux hypothèses principales. La première tient au fait que la forte disponibilité en « talents » dans le marché du travail est un facteur de localisation de plus en plus important pour les entreprises et, en conséquence, un facteur de compétitivité de plus en plus important pour les territoires. La deuxième hypothèse mise en avant par Florida est que les travailleurs les plus recherchés par les entreprises du savoir sont attirés par des territoires où les sociétés locales sont ouvertes à la diversité culturelle. Ces territoires correspondent le plus souvent à des villes aux centres dynamiques et à l'activité culturelle intense et variée (tant par une vie nocturne active que par la présence de grandes institutions (orchestres, opéras...)). En outre, la qualité de vie est évidemment un facteur fondamental pour attirer les travailleurs très qualifiés, dont les exigences sont proportionnelles à leur niveau de qualification. Sur cette base, Florida propose un nouveau paradigme du développement régional, paradigme qu'il résume de la sorte : « *Nous arrivons à la conclusion qu'une approche plus efficace du*

⁵ « Quoi qu'il en soit de l'originalité du propos, le discours programmatique d'une "nouvelle économie créative" a tôt fait de gagner les sphères économiques et politiques des sociétés industrielles avancées. L'année même de sa parution, *The Rise of the Creative Class* se mérite un Political Book Award du Washington Monthly. De ce côté-ci de la frontière [au Canada], l'ouvrage est désigné par le Globe and Mail l'un des dix essais les plus influents de l'année. Depuis, des villes (américaines, canadiennes, australiennes, françaises, allemandes, italiennes, anglaises, russes...) multiplient les initiatives de toutes sortes pour se vendre comme "ville créative", auprès des investisseurs, des industriels et, avant tout, de cette catégorie nouvelle de travailleurs hautement qualifiés, issus d'une "classe créative" » (M. Roy-Valex, 2006, p. 326). Ce succès concerne également la Wallonie même si, en comparaison des pays où ses publications sont mieux connues, la relation avec cet auteur est moins explicite. Voir par exemple : http://www.ulg.ac.be/cms/c_318767/colloque-liege-creative

développement régional consisterait à mettre l'accent sur des politiques visant à attirer le capital humain plutôt que de continuer les approches plus traditionnelles visant à attirer les entreprises et à créer des clusters. Les régions ont donc beaucoup à gagner en investissant dans des stratégies centrées sur la qualité de vie en complément aux stratégies dédiées au monde de l'entreprise »⁶.

Au sein du monde scientifique, de nombreuses critiques et relativisations ont été émises à l'encontre des thèses développées par Florida (M. Roy-Valex, 2006, p. 326 ; R. Schearmur, 2006). Pour autant, ses idées sont mises en application dans de nombreux contextes, comme le souligne par exemple l'analyse de M. Parkinson et ses collègues à laquelle nous avons déjà fait référence : « Les villes qui disposent d'atouts importants en termes de qualité de vie (proximité d'espaces récréatifs, qualité architecturale, vie culturelle active...), à l'image de Munich, Lyon ou Barcelone, cherchent à préserver et à renforcer ces facteurs d'attractivité. En parallèle, des villes moins favorisées, comme Dortmund ou Rotterdam, mettent en place des politiques pour améliorer leur offre, tant pour attirer des investissements privés que pour retenir leur main d'œuvre la plus qualifiée »⁷.

Les thèses de Richard Florida ont également été très influentes dans l'élaboration des stratégies de développement de villes moyennes, à l'image de Maastricht⁸ qui depuis de nombreuses années vise à renforcer son attractivité en conjuguant les atouts d'un centre-ville dynamique et d'une périphérie aux paysages préservés. Le cas de Sheffield est également exemplatif d'une ville dont la stratégie de reconversion est largement basée sur l'objectif de la qualité de vie (Rousseau, 2008 ; Williams et Halleux, 2009). Dans cette (ancienne) capitale de l'acier, l'on trouve une politique de marketing urbain qui s'appuie très largement sur la qualité des espaces verts et qui pourrait certainement inspirer certaines de nos grandes villes wallonnes.

Dans le même ordre d'idée, nous pouvons également faire référence à la politique développée par le Grand-Duché de Luxembourg autour du « concept intégré des transports et du développement spatial ». Dénommé IVL sur base de l'acronyme allemand, cette politique vise à mettre en place une structure spatiale qui limite les développements périphériques afin de réduire les trafics automobiles. Elle a pour objectif d'améliorer la qualité de vie et de renforcer l'attractivité du territoire luxembourgeois pour les secteurs innovants les plus porteurs en valeurs ajoutées. Qu'il s'agisse de Maastricht, de Sheffield ou du Grand-Duché de Luxembourg, nous observons au final une dynamique de coalition entre des thèses développementalistes proches de la théorie de la classe créative et, d'autre part, des thèses aménagistes qui visent à limiter l'étalement urbain et à tendre vers le modèle de la « ville compacte qualitative » (J.-M. Halleux, 2012b).

Afin de préciser si le paradigme du développement régional théorisé par Richard Florida peut utilement s'appliquer au cas de la Wallonie, il sera utile vérifier si certains secteurs économiques que la Wallonie souhaite favoriser sont des secteurs typiquement urbains pour lesquels il est vital de s'appuyer sur des externalités que l'on trouve au centre des agglomérations (à l'image de la finance, de la culture, du design...). La réflexion sur le poids

⁶ « This, in turn, suggests that a more efficacious approach to regional development may be to emphasize policies and programs to attract human capital, as opposed to conventional approaches that focus on the attraction of firms and the formation of industrial clusters. Regions have much to gain in investing in a "people climate" as a complement to their traditional "business climate" strategies » (R. Florida, 2002b, p. 754).

⁷ « Cities with the assets of good environment, distinctive architecture, cultural facilities, diverse housing stock, access to natural amenities are attempting to preserve and improve them. Munich, Lyon and Barcelona have different mixes of those characteristics and their policy makers are trying to enhance them... Equally, Dortmund and Rotterdam are not so privileged and are actively seeking ways of improving their offer to influence private investment and retain skilled workforces » (M. Parkinson et al., 2004, p. 61).

⁸ <http://www.maastrichtcongresbureau.nl/evenementen/internationale-biennale-herbestemming-leegstand>
<http://creativityciesteu.wordpress.com/2011/11/06/richard-florida-and-the-biennale-on-redevelopment-in-maastricht/>

à accorder au facteur de compétitivité de la qualité des centres urbains dépend donc directement de la réflexion sur les secteurs économiques d'avenir pour la Wallonie (et donc des travaux de la ligne de force « Compétitivité, Politique industrielle, Recherche et Innovation »). Afin d'illustrer notre propos, nous pouvons faire référence aux deux opérations du Pôle Image de Liège (PIL) et de la Maison du Design à Mons⁹. Ces deux initiatives innovantes attestent de l'utilité de localisations très urbaines afin de développer des synergies sectorielles dans certains secteurs d'activités.

Afin de cerner la question de la nécessité pour les grandes aires urbaines wallonnes de disposer de centres urbains dynamiques et attractifs, nous pouvons également souligner le constat que l'image globale des territoires et des villes (plus exactement des régions urbaines et des régions métropolitaines) est largement dépendant de l'image de leurs espaces centraux. Ce facteur est important en termes de développement économique car, si les raisons qui déterminent les choix de localisation et d'investissement des entreprises sont souvent difficiles à saisir, il est reconnu que l'image est un facteur non négligeable (B. Mérenne-Schoumaker, 2002). De ce point de vue, force est de reconnaître que la Wallonie continue d'être pénalisée par une image peu favorable à l'extérieur de son territoire (par exemple vis-à-vis des entrepreneurs flamands) (R. Accaputo et al., 2006, p. 18). Pour une large part, cette image négative est déterminée par le caractère dégradé des tissus urbains wallons, caractère dégradé que renforce la subsistance de nombreuses friches industrielles et la multiplication des cellules commerciales inoccupées.

Nous avons rappelé dans la note dédiée aux besoins fonciers des entreprises que l'on estime à près de 50 % le nombre d'entreprises localisées au sein des parcs d'activités périphériques qui pourraient convenir aux localisations urbaines (cette part de ± 50 % d'entreprises représente ± 20 % des emplois). Dans cette perspective, force est de constater l'opposition entre, d'une part, la stratégie de développement basée sur la qualité des centres urbains et, d'autre part, une stratégie de développement qui consiste à offrir du terrain périphérique sans suffisamment se préoccuper du profil des entreprises qui en profitent. En effet, cette situation déforce la vitalité des centres urbains traditionnels en les privant de certaines activités potentiellement dynamogènes¹⁰. Ce constat nous amène tout naturellement au deuxième chapitre consacré aux problèmes de l'étalement urbain et de la dégradation des espaces urbains traditionnels.

2. L'ETALEMENT URBAIN ET LE DECLIN DES ESPACES URBAINS TRADITIONNELS

2.1 CLARIFICATION DU CONCEPT D'ETALEMENT URBAIN

De nombreuses définitions de l'étalement urbain ont été imaginées. En première analyse, ce phénomène peut être appréhendé comme une urbanisation inorganisée des périphéries entraînant, d'une part, une grande consommation en ressources foncières et, d'autre part, une séparation fonctionnelle croissante. Suite à l'étalement urbain, les différentes fonctions urbaines (le logement, le commerce, l'enseignement...) sont de plus en plus éloignées des centres urbains et, en conséquence, de plus en plus éloignées les unes des autres.

L'étalement urbain peut concerner tant les résidences que les activités économiques. Nous venons de le commenter, l'étalement urbain des activités économiques est un facteur qui

⁹ <http://www.lepole.be/> et <http://www.maisondudesign.be/qui-sommes-nous.html>

¹⁰ Étayons notre propos par quelques exemples de transferts d'activités depuis un centre urbain vers un site périphérique : le SETCA Charleroi de la place Albert II vers Montigny-le-Tilleul, le centre IFAPME de Huy depuis le centre-ville vers le parc d'activité de Villers-le-Bouillet, la CCI de Liège-Namur-Huy depuis le Palais des Congrès de Liège vers l'aéroport de Bierset, les sièges régionaux d'ING depuis les centres de Liège et de Verviers vers Barchon.

contribue à dévitaliser les centres urbains wallons. Par ailleurs, comme nous le développons plus en détail ci-dessous, le même diagnostic se doit d'être dressé vis-à-vis de la périurbanisation de l'habitat.

Les facteurs explicatifs de l'étalement urbain sont bien connus¹¹. Ils sont notamment liés au coût de l'immobilier et du foncier dans les villes et les premières couronnes périphériques, à la banalisation de l'usage automobile (on va plus vite et donc plus loin) et au désir des ménages de résider dans des logements vastes situés dans des localisations de qualité. En parallèle, des politiques d'aménagement permissives ont souvent permis au phénomène de prospérer sans réelle canalisation. Force est ici de constater l'attitude multi-facette et polyphonique de la puissance publique. En effet, on observe souvent une contradiction entre l'« intérêt général » défini par les niveaux de pouvoir supérieurs (par exemple la Wallonie) et d'autres formes d'« intérêt général » définis par les autorités locales. Alors que les thèses aménagistes de la compacité urbaine définissent le bien commun pour les niveaux de pouvoir supérieurs, les autorités locales ont souvent une attitude concrète qui tend plutôt à renforcer l'étalement urbain par les développements qu'elles stimulent ou qu'elles acceptent (tant dans le domaine des lotissements résidentiels que dans le domaine des activités économiques).

Comme nous venons de le préciser, l'étalement urbain peut être considéré comme un usage extensif de la ressource naturelle qu'est le foncier. Sur cette base et dans la continuité des développements de notre dissertation doctorale (J.-M. Halleux, 2005, pp. 117-118), nous proposons de différencier, d'une part, les modalités de la localisation des urbanisations dans la ressource foncière et, d'autre part, leur occupation en ressources foncières. Cette différenciation permet de discerner les deux tendances structurelles vers *la dispersion* et vers le *desserrement*. Par desserrement, nous entendons la production de parcelles dont les superficies sont en général vastes en comparaison des parcelles bâties préexistantes. Le desserrement est bien sûr synonyme d'une importante « artificialisation » et « consommation » en terrains vierges. Par dispersion, nous entendons la distanciation croissante entre les lieux nouvellement urbanisés et les centres urbains. Les deux tendances vers le desserrement et vers la dispersion sont souvent confondues car elles sont généralement corrélées. En effet, s'éloigner des noyaux urbains permet d'accéder à des parcelles plus vastes.

2.2 L'ÉTALEMENT URBAIN EN WALLONIE

La grille d'analyse conduisant à analyser l'urbanisation du territoire en différenciant l'occupation (ou la consommation d'espace) et le positionnement (ou la localisation) a été suivie par l'IWEPS dans ses analyses consacrées à la construction d'indicateurs de développement territorial. Nous pensons en particulier à J. Charlier et I. Reginster (2010) pour l'aspect consommation d'espace et à J. Charlier et al. (2011) pour les développements relatifs aux nouvelles localisations résidentielles. Globalement, ces travaux récents montrent que la Wallonie continue d'être affectée par un étalement urbain soutenu.

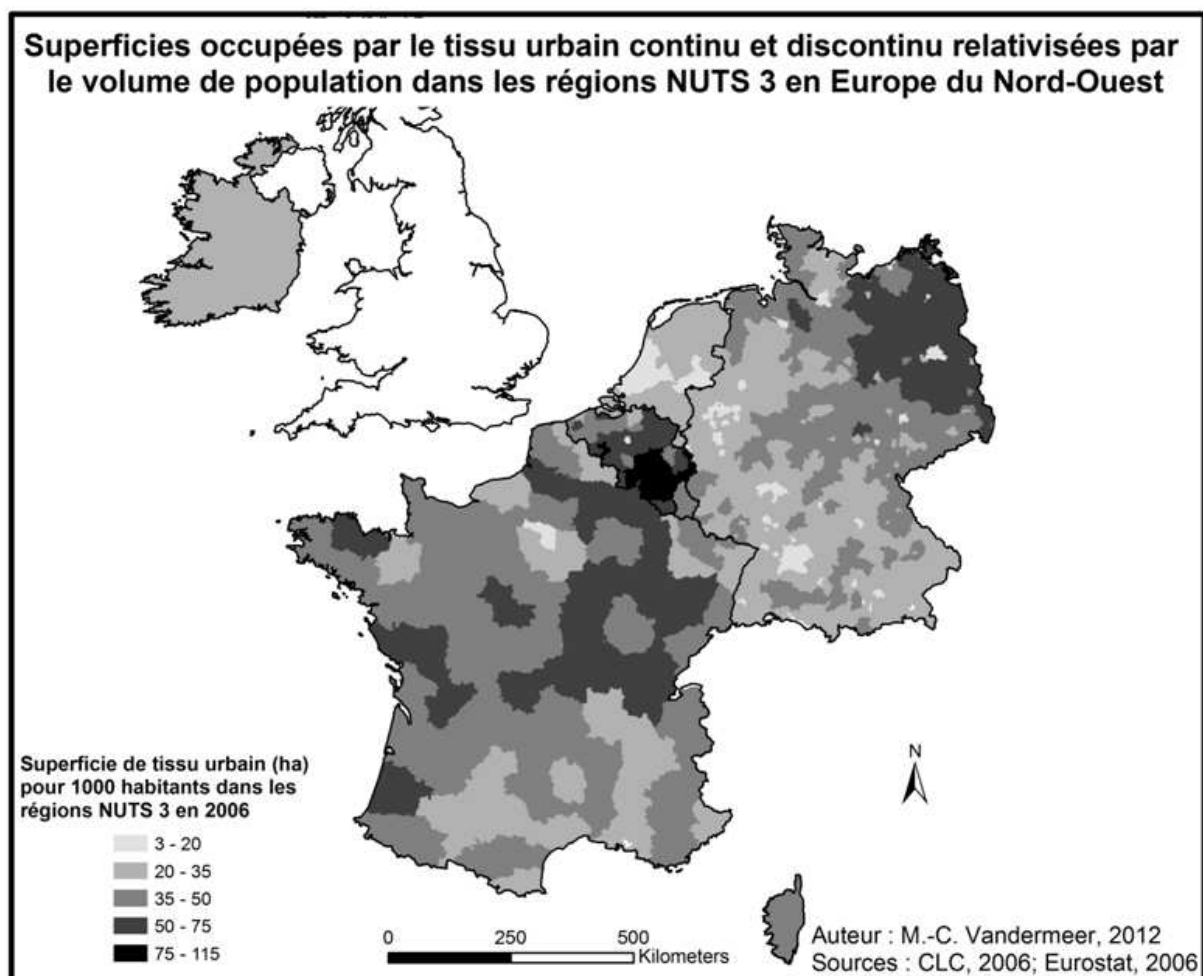
Les calculs établis par l'IWEPS (J. Charlier et I. Reginster, 2010) sur l'occupation du sol se basent sur des données cadastrales. Ils indiquent que la superficie résidentielle moyenne par habitant (SRH) est, pour l'ensemble de la Wallonie, de 287,1 m²/hab. (donnée de 2008). Sur base de la même étude, il est avéré que cette SRH a progressé entre 2003 et 2008, confirmant ainsi l'hypothèse de la tendance structurelle vers le desserrement.

Comme en atteste la carte 2, établie grâce aux données *Corine Land Cover* rassemblées par Eurostat, la consommation d'espace est particulièrement importante en Belgique en général et en Wallonie en particulier. Sur base de cette source, nous avons calculé un indicateur de la superficie résidentielle par habitant (SRH) pouvant être comparé aux régions et pays

¹¹ Le lecteur intéressé trouvera une brève synthèse bibliographique dédiée au cas wallon chez J.-M. Halleux et J.-M. Lambotte (2006, pp. 24-28).

voisins. Pour la Wallonie, cet indicateur affiche une moyenne de 626 m²/hab¹². pour l'année 2006. Pour les Pays-Bas, l'Allemagne et la France, les valeurs moyennes des SRH sont respectivement de 196 m²/hab., 282 m²/hab. et 348 m²/hab. Pour l'ensemble de la Belgique et pour la Flandre, les moyennes respectives sont de 495 m²/hab. et de 488 m²/hab. Cet indicateur atteste de l'important desserrement qui caractérise la Belgique en général et la Wallonie en particulier. En comparaison des pays voisins, il faut, en Belgique et en Wallonie, « consommer » et « artificialiser » des superficies significativement plus importantes pour loger un volume comparable de population. En réalité, l'analyse des données *Corine Land Cover* corrobore les observations de nombreux analystes sur le constat que l'étalement urbain est très intense en Belgique (voir par exemple : W. De Lannoy et S. De Corte, 2000, p. 191 ; J.-M. Halleux et al., 2002a ; G. Baudelle, 2010).

Carte 1
Superficies occupées par le tissu urbain continu et discontinu relativisées par le volume de population



Source : M.-C. Vandermeer, communication personnelle.

¹² En comparaison de la valeur établie par les chercheurs de l'IWEPS, cette valeur est nettement supérieure. Cela peut aisément s'expliquer par les différences de méthodes et de sources. Alors que les chercheurs de l'IWEPS se sont appuyés sur la statistique cadastrale et les seules parcelles résidentielles, la moyenne établie via les données *Corine Land Cover* est établie sur base de la télédétection, en intégrant l'ensemble des superficies rassemblées dans les catégories « tissu urbain continu » et « tissu urbain discontinu ».

Concernant le sujet de la dispersion, nous pouvons nous appuyer sur les analyses récentes de J. Charlier et ses collègues de l'IWEPS (2011). En effet, ces derniers ont analysé ce sujet par la prise en compte de la localisation des nouveaux développements résidentiels en tenant compte de la proximité des centres urbains (ou noyaux d'habitat), de l'accessibilité par les alternatives à la voiture et de la hiérarchie urbaine. Globalement, leurs analyses confirment la tendance vers la dispersion : en comparaison du parc préexistant, les nouveaux logements sont, d'une part, plus éloignés des noyaux d'habitat et des lieux les plus accessibles par les transports collectifs et, d'autre part, moins nombreux dans les communes correspondant aux principales villes de Wallonie.

Les analyses de l'IWEPS sont à mettre en relation avec d'autres travaux récents qui illustrent la tendance vers la dispersion et qui confirment que la périurbanisation wallonne se poursuit par étalement, à plusieurs dizaines de kilomètres des principaux pôles d'emplois, notamment dans la zone sous influence de Luxembourg, le long de l'A8 ou en Hesbaye liégeoise (C. Vandermotten, 2007, p. 98 ; CPDT, 2011, p. 14). Un facteur explicatif clé de ce mouvement inquiétant correspond à la disponibilité en terrains juridiquement urbanisables. En effet, la disponibilité en zones d'habitat au sein des plans de secteur est particulièrement abondante au sein des espaces les plus éloignés des grands pôles qui structurent le territoire wallon (E. Lepers et D. Morelle, 2008).

2.3 LES SURCOUTS DE L'ETALEMENT URBAIN : UNE MENACE POUR LE REDRESSEMENT ECONOMIQUE DE LA WALLONIE

Il résulte des éléments rassemblés ci-dessus que le territoire wallon est affecté par un étalement urbain particulièrement intense qui se poursuit et s'amplifie. Comme nous allons maintenant tenter de le résumer, cette évolution engendre une série de surcoûts qui représentent une menace importante pour le redressement économique de la Wallonie.

2.3.1 La consommation en espaces artificialisés et les surcoûts d'urbanisation

L'étalement urbain est un problème majeur pour la Wallonie, en raison notamment des surcoûts d'urbanisation générés par les vastes superficies artificialisées. Sur base des points développés ci-dessus, nous pouvons revenir sur la statistique de la superficie résidentielle moyenne par habitant (SRH) pour observer qu'en comparaison des régions voisines, les coûts d'urbanisation relativisés par le volume d'habitants sont sensiblement plus élevés en Wallonie. Par exemple, si l'on relativise la superficie des zones urbanisées par le volume d'habitants, on se rend compte que le Wallon doit, en comparaison du Néerlandais, assumer l'entretien d'espaces artificialisés trois fois plus vastes !

De manière très concrète, la dispersion de la population et la forte consommation en espaces artificialisés qui l'accompagne contraignent les gestionnaires de réseau (eau alimentaire, épuration, électricité, ...) à hausser les tarifs pour assumer les charges de distribution. Par ailleurs, la forte consommation d'espaces par habitant et par unité de revenu accentue les difficultés financières rencontrées par les collectivités publiques de notre région afin de maintenir la qualité de leurs espaces publics, de leurs équipements et de leurs infrastructures.

Le lecteur souhaitant approfondir le sujet des surcoûts d'urbanisation liés à l'étalement urbain pourra consulter les travaux de la CPDT consacrés à cette problématique (J.-M. Halleux et al., 2002b et 2008).

2.3.2 La dispersion et les enjeux en matière de mobilité et d'énergie

Il existe de nombreux travaux qui traitent de l'étalement urbain au regard des défis en matière d'énergie, de changement climatique et de mobilité. Faisons ici de nouveau référence au travail de l'IWEPS consacré à l'étude de la localisation résidentielle où le

lecteur intéressé trouvera une synthèse bibliographique récente sur ce sujet (J. Charlier et al., 2011, pp. 44-54)¹³. Au final, ces travaux confirment que la dispersion de l'habitat accroît les consommations énergétiques, renforce la dépendance à l'automobile et accentue la vulnérabilité du territoire wallon à un renchérissement marqué des prix pétroliers.

Le problème de la dispersion semble particulièrement aigu en Wallonie, en raison de l'étalement de la périurbanisation mis en exergue ci-dessus. Rappelons-le, cette évolution renforce le peuplement d'espaces situés à plusieurs dizaines de kilomètres des pôles qui structurent le territoire wallon et l'économie régionale (Bruxelles, Luxembourg, Liège, Charleroi...). Cela est particulièrement inquiétant vu la croissance démographique relativement soutenue qui, sur base des scénarios les plus probables, attend la Wallonie d'ici 2040 (Gouvernement wallon, 2012, pp. 10-11). En effet, si cette progression de la population continue de s'inscrire dans le scénario de l'étalement de la périurbanisation, la Wallonie sera alors extrêmement vulnérable en termes de sécurité énergétique. De manière concrète, les ménages situés à plusieurs dizaines de kilomètres des grands pôles d'emplois pourraient ne plus avoir les moyens d'assumer leurs mobilités quotidiennes (C. Bazet-Simoni et al., 2011 ; S. Dujardin et al., 2011). En outre, la conjonction d'une croissance démographique soutenue et de la poursuite de l'étalement risque d'accroître les flux de circulation automobile. Il devrait en résulter une accentuation des problèmes de congestion et, en conséquence, une limitation de l'attractivité de la Wallonie pour les investissements dans le domaine de la logistique.

En plus d'être problématiques pour les consommations énergétiques liées à la mobilité, l'étalement urbain et le déclin des centres urbains sont également problématiques en termes de consommation énergétique pour les bâtiments. Sur ce sujet, mentionnons les conclusions du Diagnostic territorial de la Wallonie (CPDT, 2011, p. 28) qui témoignent du fait que, grâce à leurs parcs composés de petits logements mitoyens, les villes du sillon sont, en comparaison des espaces périphériques et ruraux, nettement mieux armées pour résister au choc qu'entraînerait une forte croissance des prix de l'énergie.

2.3.3 Le déclin des centres urbains

La tendance vers l'étalement urbain est indissociable du constat de la faible qualité des centres urbains wallons (ancienneté de l'habitat, précarisation sociale, faible attractivité commerciale, résidentielle et touristique...) (CPDT, 2011, pp. 276-287). Sur ce sujet, nous avons déjà rappelé le constat du transfert excessif d'activités économiques vers certains parcs d'activités périphériques. À propos du déclin des centres urbains, nous ne pouvons pas non plus passer sous silence l'évolution de la géographie du commerce de détail, où l'on continue d'observer un affaiblissement des centres traditionnels (CPDT, 2011, pp. 67-75). Il en résulte une multiplication des cellules vides dans de nombreux centres-villes qui occasionne « *un impact négatif sur l'image de marque des villes wallonnes et, indirectement, sur l'attractivité du territoire wallon vis-à-vis des investisseurs, des touristes et des consommateurs étrangers* » (CPDT, 2011, p. 76).

À propos de la problématique du déclin commercial des centres urbains wallons, il faut rappeler que le commerce de détail est essentiellement une fonction induite. Ce constat qu'étaye l'évolution de l'emploi dans ce secteur (J.-M. Halleux, 2011) met à mal l'argument de nombreux promoteurs et décideurs locaux quant au fait que la création d'emplois suit l'autorisation de projets commerciaux. « *À l'échelle régionale, cette relation n'est pas exacte. À l'échelle régionale, autoriser de nouveaux mètres carrés de commerce conduit à accroître la productivité du secteur de la distribution, à multiplier les emplois salariés à temps partiel... et à pousser de nombreux indépendants vers la faillite* » (J.-M. Halleux, 2011, p. 100).

Concernant la fonction résidentielle, le développement des périphéries se fait également aux dépens de la vitalité des tissus urbains centraux. En effet, l'étalement est massivement

¹³ Faisons également référence aux notes préparées par nos collègues sur les défis liés à la mobilité.

alimenté par des migrations résidentielles en provenance des centres urbains. Ces exurbanisations concernent le plus souvent des familles de la classe moyenne qui, si leurs moyens financiers les y autorisent, choisissent de quitter les centres urbains lorsque la venue d'enfant(s) conduit à l'agrandissement du ménage.

Durant de nombreuses décennies, l'étalement urbain s'est développé dans un contexte de stagnation démographique. En plus d'occasionner une paupérisation des villes, l'étalement urbain a donc longtemps été synonyme de dépopulation. Depuis les années deux-mille, la situation est devenue plus complexe car la Wallonie a retrouvé des taux de croissance démographiques inédits depuis les années soixante. Le principal facteur explicatif de cette croissance démographique retrouvée correspond à l'immigration internationale, ce qui explique la limitation voire la disparition des phénomènes de dépopulation urbaine. Sur base des chiffres de 2011, on s'aperçoit ainsi que Liège et Charleroi ont accueilli 21 % et 9 % des migrants ayant quitté l'étranger pour s'établir en Wallonie.

Bien que les grandes villes cessent de perdre des habitants, il n'en demeure pas moins que les phénomènes d'exurbanisation continuent, contrairement à l'idée véhiculée par certains responsables municipaux. En réalité, les mécanismes migratoires qui se développent au sein des grands centres urbains conjuguent, d'une part, un solde migratoire international bénéficiaire et, d'autre part, un solde migratoire interne déficitaire qui s'explique par la poursuite des émigrations vers les communes périphériques. Très clairement, les familles des classes moyennes continuent de quitter les centres urbains. Par ailleurs, contrairement à une idée reçue, ce mouvement centrifuge n'est absolument pas compensé par un retour en ville des aînés.

Au final, ces mouvements migratoires permettent de limiter la dépopulation urbaine mais ils ne permettent pas d'agir sur la paupérisation. Au contraire, la sélectivité des migrations résidentielles entretient des ségrégations socio-spatiales qui opposent des périphéries relativement affluentes à des centres urbains qui concentrent une part croissante des populations les plus paupérisées et les plus précarisées. Dans ce contexte, il n'est donc pas étonnant que « *la réalité des villes d'aujourd'hui suscite maints constats négatifs : concentration de la précarité, développement de ghettos, revenu moyen en baisse, offre foncière inadaptée, insécurité réelle ou ressentie* » (P. Furlan, 2012, p. 123). Bien sûr, le réalisme nous oblige à constater que cette situation s'oppose, à la faisabilité d'une stratégie de développement basé sur le facteur de compétitivité de la qualité des centres urbains.

2.4 POURQUOI UNE TELLE CRISE URBAINE EN WALLONIE ? LE ROLE MAJEUR DES RAPPORTS DE FORCE SOCIO-POLITIQUES ENTRE LES INTERETS URBAINS ET RURAUX

Les problèmes rencontrés par les villes wallonnes, et les grandes villes wallonnes en particulier, ne sont évidemment pas spécifiques à notre région. Pour autant, ils semblent plus aigus que dans les régions et États voisins. En parallèle, comme le démontre clairement les données sur l'occupation du sol, il est patent que la Wallonie est très peu performante concernant l'utilisation parcimonieuse de sa ressource foncière. Ce constat d'une crise urbaine particulièrement importante est un sujet qui nous intéresse depuis de nombreuses années. Il nous a conduit à développer différentes recherches comparatives sur les politiques d'aménagement et de développement. Ces travaux aboutissent à la conclusion que le facteur explicatif central est socio-politique. Plus exactement, il renvoie aux rapports de force entre les intérêts du monde urbain et les intérêts du monde rural. Afin de préciser ce constat, nous pouvons nous appuyer sur le texte suivant rédigé pour un article scientifique récent :

« Il existe de grandes disparités entre les nations européennes concernant la sensibilisation de l'opinion publique au sujet de l'aménagement du territoire et, conjointement, concernant la capacité des aménageurs à matérialiser leurs ambitions spatiales. En la matière, la Belgique est reconnue comme une nation où les thèses aménagistes ont peu d'influence sur

l'évolution concrète des territoires (Baudelle, 2010). Afin de préciser ce constat, il est utile de suivre l'approche développée par J. Sellers (2004) sur les traditions nationales en matière de lutte contre l'étalement urbain. Selon cette approche, les traditions aménagistes des pays occidentaux prennent forme à la charnière du dix-neuvième et du vingtième siècle, lorsque les externalités négatives induites par l'urbanisation industrielle justifiaient le renforcement des législations urbanistiques. Pour Sellers, expliquer le poids variable de l'aménagement du territoire entre pays nécessite de faire référence à l'influence des grandes villes sur les échiquiers politiques nationaux lors de cette époque charnière de la révolution industrielle. Ses arguments conduisent à opposer deux groupes de pays. Il fait d'abord référence à des pays qu'il qualifie de "leaders", où les représentants des zones urbaines ont été précocement entendus dans leur souhait de mettre en place des législations fortes en matière d'aménagement du territoire. Dans des pays comme le Royaume-Uni, les Pays-Bas ou l'Allemagne, ces législations conduisent à structurer un aménagement étatique qui permet de canaliser l'expansion des villes dès le début du vingtième siècle. Il en a ensuite résulté une forte tradition aménagiste qui perdure et qui, comme nous avons pu le détailler pour les Pays-Bas (Halleux et al., 2012), fait de ces pays "leaders" des territoires relativement préservés par l'urbanisation diffuse. Plus précisément, analyser le cas néerlandais nous a conduit à préciser comment la structuration précoce d'un aménagement étatique a permis aux aménageurs de s'inscrire dans une logique d'efficacité adaptative permettant d'asseoir leur influence dans la société pour ainsi peser dans de nombreux champs de l'action publique. Concernant les activités concrètes des aménageurs, cette logique d'efficacité adaptative s'est traduite par un processus continu de renforcement des ambitions spatiales en matière de planification stratégique et, complémentaiement, par un processus continu d'amélioration de leur expertise technique dans les champs de l'action foncière et de l'aménagement opérationnel.

Pour Sellers, des pays "leaders" comme le Royaume-Uni, les Pays-Bas ou l'Allemagne s'opposeraient à des nations qu'il qualifie de "retardataires"¹⁴, comme les États-Unis, le Canada ou encore la France. Au tournant des dix-neuvième et vingtième siècles, le poids des circonscriptions rurales où l'aménagement du territoire n'apparaissait pas comme une politique nécessaire y demeurait trop important et l'influence des zones urbaines n'y fut pas suffisante pour imposer une politique d'aménagement digne de ce nom, c'est-à-dire requérant une limitation des droits individuels associés à la propriété foncière. En conséquence, il a fallu attendre la seconde moitié du vingtième siècle pour y mettre en place des politiques visant à canaliser les extensions urbaines. Malencontreusement pour les aménageurs de ces pays, ces politiques furent généralement trop tardives pour inverser des dynamiques centrifuges déjà bien ancrées. En conséquence, la périurbanisation continue à être bien plus soutenue au sein des pays "retardataires" qu'au sein des pays "leaders".

Bien que le cas de la Belgique n'ait pas été pris en compte par les développements de J. Sellers (2004), l'histoire de notre pays étaye parfaitement sa théorie. En Belgique, la réglementation urbanistique fut très longtemps embryonnaire. Avant la loi organique de 1962, les pratiques d'aménagement étaient purement locales et le zonage fonctionnel peu utilisé. L'on peut dès lors difficilement parler d'un aménagement étatique et moderne (Dubois, 2005). Conformément à la thèse de Sellers sur l'importance de l'époque charnière de la révolution industrielle, force est de constater que l'histoire de l'urbanisme et de l'urbanisation en Belgique est largement dépendante des choix opérés à cette époque. En la matière, la littérature souligne le poids d'un profond sentiment anti-urbain ayant conduit à négliger l'aménagement des villes au bénéfice de mesures visant à renforcer les migrations pendulaires et le logement des ouvriers en milieu périphérique ou rural (Kesteloot et De Maesschalck, 2001 ; De Decker, 2011). En outre, bien qu'attirés dès la période de la Première Guerre mondiale par les bonnes pratiques néerlandaises et anglaises (Albrechts, 1992, pp. 27-29), les aménageurs belges ont longtemps été bloqués dans leurs projets de

¹⁴ Le terme "retardataire" est la traduction personnelle de l'anglais *laggard*.

réforme par l'action des lobbies de la propriété foncière (Halleux et al., 2002). Comme le développe fort justement P. De Decker (2011), cette histoire peu favorable aux thèses aménagistes a conduit à la mise en place d'un sentier de dépendance culturelle et politique où, en dépit des efforts actuellement déployés par les autorités régionales en charge de l'aménagement du territoire, de puissants effets de verrouillage empêchent les thèses aménagistes de sortir de leur carcan. Dans cette perspective, il n'est guère étonnant que l'étalement urbain continue de prospérer tant en Flandre qu'en Wallonie (Vandermotten, 2007 ; De Decker, 2011). Concernant la concordance entre les idées de Sellers et le cas belge, nous pouvons également souligner combien les rapports de force politiques entre les intérêts urbains et ruraux demeurent clivants en matière de politiques territoriales. Pour le cas wallon, on constate par exemple que la prise de conscience des effets négatifs de l'étalement est d'abord le fait des grandes villes. À l'inverse, le poids politique des zones rurales explique très largement pourquoi la société wallonne et ses représentants ne sont pas prêts à adopter des mesures contraignantes visant à limiter le peuplement des espaces périurbains¹⁵ – notamment par une limitation des droits à bâtir » (J.-M. Halleux, 2012b).

3. UN ETAT DES LIEUX SUR LA POLITIQUE DE LA VILLE

Il ressort du point précédent que la crise urbaine qui concerne la Wallonie est indissociable des rapports de force socio-politiques et, en particulier, de choix politiques qui, en Belgique en général et en Wallonie en particulier, ont longtemps été défavorables aux villes. Sur cette base, il est opportun de préciser la réflexion sur le sujet de la politique de la ville, c'est-à-dire la politique qui vise, de manière spécifique, à répondre aux grands enjeux que pose le monde urbain. Pour ce faire, nous allons débiter par la présentation de la politique de la ville menée en Flandre. L'idée est ici qu'il pourrait s'agir d'un exemple à suivre vu les similitudes observées au sein des deux principales régions belges, tant du point de vue de l'environnement institutionnel que d'un contexte culturel qui, ni au Sud ni au Nord du pays, ne semble guère favorable aux villes.

3.1 LA POLITIQUE DE LA VILLE EN FLANDRE : UNE REMISE EN CAUSE DE L'IDEOLOGIE ANTI-URBAINE ET UNE PANOPLIE D'OUTILS

Une politique spécifique de développement de ses principales villes a été mise en place en Flandre depuis maintenant une quinzaine d'année. Pour certains analystes, le développement de cette politique s'apparente d'abord à une réaction au succès électoraux de l'extrême droite au sein des villes flamandes et en particulier d'Anvers (M. Loopmans, 2008). Pour d'autres, plus globalement, la mise en place d'une politique urbaine en Flandre tient à la prise de conscience que, « en ce début de XXIème siècle, la Flandre, économiquement prospère, affirme sa volonté d'une politique urbaine forte, inclusive et territorialisée, partant du principe que l'avenir économique, social et environnemental de la région dépend de ses villes » (T. Cheveau et al., 2008, p. 53).

La politique de la ville menée en Flandre est portée par six grands piliers :

- un « **Livre Blanc** » initié au début des années deux-mille afin de clarifier la vision de la Flandre pour ses villes. Comme nous le détaillons ci-dessous, ce document vise à « *cerner les évolutions souhaitées durant les années à venir afin d'évoluer vers des villes plus dynamiques, plus équilibrées et plus viables* » (F. De Rynck et al., 2004, p. 5).
- le **Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen** (élaboré en 1997 et actualisé en 2011) et sa hiérarchie urbaine ;
- la constitution d'un fonds spécifique destiné aux principales villes : le **Stedenfonds** ;
- une politique de renouvellement urbain actif via des projets de rénovation urbaine (**stadsvernieuwingsprojecten**) à développer en partenariats publics-privés ;

¹⁵Voir par exemple les prises de position de la Fondation Rurale de Wallonie chez Jourez (2010).

- une politique de suivi et d'évaluation des principales villes flamandes qui s'appuie sur près de 200 indicateurs : le **Stadsmonitor** ;
- la contractualisation entre la Flandre et ses principales villes de projets intégrés nécessitant une approche transversale : les **Stadscontracten**.

3.1.1 Le Livre blanc : inverser la tradition anti-urbaine

Le Livre Blanc constitue une prise de position forte d'un ensemble d'experts adoptée ensuite par le Gouvernement flamand comme tel. Il s'agit d'un document d'orientation qui vise à traduire un « *ambitieux programme de soutien au développement des principales villes flamandes* » (T. Cheveau et al., 2008, p. 5.). En réalité, l'ambition de cette réflexion est que la Flandre inverse enfin sa vision sur l'urbain. Comme nous l'avons souligné ci-dessus, l'histoire des politiques spatiales menées en Belgique est à indissociable d'un profond sentiment anti-urbain. Avec le Livre Blanc, l'ambition est d'inverser la perspective de la société flamande sur le monde urbain.

Le diagnostic central du Livre Blanc est le suivant : « *La situation urbaine contemporaine est également liée, à la fois comme cause et comme effet, aux schémas et cultures sociaux actuels et anciens. Les mots sont peut-être un peu forts mais nous estimons pouvoir parler ici de politique anti-urbaine, de culture anti-urbaine, d'une économie qui tourne le dos à la ville peut-être même d'un schéma d'implantation anti-urbain. Des tentatives timides et souvent parcellaires d'inversion de cette culture, comme par exemple, dans le Schéma de structure d'aménagement de la Flandre, ne suffisent pas encore à rompre le schéma dominant* » (F. De Rynck et al., 2004, p. 28).

En réaction à ce diagnostic, le plaidoyer en faveur de l'urbanité comme foyer de développement est clairement affirmé par les penseurs ayant préparé le Livre Blanc : « *le monde a changé et l'urbanité peut nous aider à nous adapter et à mieux maîtriser la réalité. Le point central dans tous ces processus de changement – mondialisation, flexibilisation, marchandisation, individualisation et fragmentation – reste la ville. Un paradoxe. Car ce qui précède a démontré comment ces changements diluent la ville et l'urbanité. Mais si nous voulons garder prise sur le futur et contrôler ces processus, la ville sera le point de départ des actions et des projets à entreprendre. La ville deviendra alors le précurseur d'une société nouvelle. En Flandre, qui a une tradition anti-urbaine, cela ne se fera pas sans revirement radical. Les mentalités ne changent pas d'elles-mêmes et les livres blancs ne suffisent pas. Les changements sociétaux assurent en partie le choc salutaire pour que les gens envisagent la réalité autrement* » (F. De Rynck et al., 2004, p. 80).

3.1.2 Le Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen : un schéma d'aménagement qui précise la hiérarchie urbaine

La politique de la Ville en Flandre s'appuie sur la hiérarchie urbaine mise en avant par le plan stratégique flamand adopté en 1997, le *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen* (RSV, en abrégé – l'équivalent pour la Flandre du Schéma de Développement de l'Espace Régional pour la Wallonie).

Selon le RSV, outre « sa » capitale Bruxelles, la Flandre possède deux « villes métropolitaines » (Anvers et Gand) et onze « villes régionales » (Alost, Bruges, Hasselt, Genk, Courtrai, Louvain, Malines, Ostende, Roulers, Saint-Nicolas et Turnhout).

Le RSV « *est un des piliers de la politique de la ville en Flandre car il préconise clairement une meilleure utilisation des structures urbaines existantes à savoir un développement, une concentration et une densification des zones urbaines afin de rendre les charges financières supportables. L'accent est clairement mis sur le réseau de villes en interconnexion, avec Bruxelles comme soutien du développement de la région. On veut freiner la dispersion de l'habitat et la périurbanisation en renforçant l'attractivité des zones déjà urbanisées* » (T. Cheveau et al., p. 54).

3.1.3 Le Stedenfonds : un fonds public spécifique dédié aux principales villes et une répartition des moyens adaptée en fonction de la hiérarchie urbaine

Le *Stedenfonds* (fonds des villes) est une source de financement publique intégrée dotée d'environ 120 millions d'euros par an. Ce fonds est réparti suivant la hiérarchie urbaine du RSV. Ainsi, en 2010, Anvers recevait 48 % des moyens, Gand 24 % et Bruxelles 10 % via sa Commission communautaire flamande (VGC). Le reste du budget est quant à lui partagé entre les villes régionales.

Ce fonds fonctionne via des conventions multi-annuelles que l'autorité flamande conclut avec les autorités municipales bénéficiaires. Ces conventions spécifient comment les moyens disponibles seront utilisés et comment les interventions seront évaluées. Les autorités régionales ont le souci d'accompagner les villes dans le respect des principes d'autonomie communale et de subsidiarité. A la fin de chaque demi-période de la convention, une réunion de visite est programmée avec les autres villes, de façon à permettre échange et apprentissage.

3.1.4 Les stadsvernieuwingsprojecten : des partenariats public-privé de renouvellement urbain

Les *stadsvernieuwingsprojecten* visent à offrir aux villes flamandes des moyens financiers pour le développement de PPP visant le renouvellement urbain. Le panel des villes éligibles intègre les 14 villes disposant des moyens du Stedenfonds mais également 21 autres municipalités (dénommées les « villes provinciales »).

La philosophie des *stadsvernieuwingsprojecten* est que les projets financés doivent servir de levier de développement non seulement au quartier concerné mais aussi pour la ville dans sa globalité. Une attention particulière est apportée à l'organisation de l'espace public – en faveur des enfants notamment – afin de renforcer la mixité sociale en attirant des familles avec enfant(s) au sein des centres urbains.

3.1.5 Le Stadsmonitor : un outil d'évaluation

La *Stadmonitor* porte sur les 13 villes flamandes principales. Il est établi sur base de 200 indicateurs et vise à objectiver la mesure de la qualité de vie dans les villes ainsi que la durabilité de leur développement. L'utilisation de cet outil d'évaluation s'articule aux ambitions définies dans les documents de planification stratégique.

3.1.6 Le Stadscontracten : un outil de contractualisation

Les autorités flamandes ont compris que la réalisation de certains projets urbains, complexes par essence, nécessite une approche intégrée. En conséquence, le Gouvernement flamand a décidé de conclure des contrats de ville avec les deux villes métropolitaines ainsi qu'avec les onze villes régionales que compte la Flandre. Le contrat de ville consiste en un accord entre l'ensemble des Ministres du Gouvernement flamand (qui gèrent des politiques sectorielles) et les autorités de la ville concernée. Les contrats comportent des engagements tant du Gouvernement flamand que des autorités locales. Chaque contrat comporte deux volets : une première partie qui est identique pour toutes les villes et une seconde qui traite des projets spécifiques pour chacune des treize municipalités.

Ces projets spécifiques sont soit des projets de renouvellement urbain soit des projets de développement en extension urbaines nouveaux. Ils touchent essentiellement à des politiques de travaux publics, de planification spatiale, de logement et de patrimoine immobilier.

3.2 LA POLITIQUE DE LA VILLE EN WALLONIE : UNE DEMARCHE EN COURS

Une démarche de définition d'une politique de la ville est en cours en Wallonie, à l'initiative du Ministre Paul Furlan. Cette démarche a notamment conduit à l'organisation du colloque

« bassin de ville – bassin de vie » tenu au CEME de Charleroi les 6 et 7 octobre 2011¹⁶.

Ce colloque a souligné que les thématiques propres à la ville et les questions qu'elles posent sont, par nature, transversales et multisectorielles : la mixité et le bien être social ; la gouvernance et la gestion publique ; la solidarité territoriale et la question du partage des ressources ; la mobilité et le logement ; le cadre de vie ; le développement économique, touristique et culturel, ... Agir sur la Ville passe donc par une nécessaire réflexion coordonnée autour de différentes politiques sectorielles.

En synthèse, il ressort du colloque que mener une politique de la ville intégrée nécessite :

- une coordination transsectorielle induisant un décloisonnement des administrations régionales ;
- une collaboration horizontale : il s'agit de mettre en place une coopération entre la municipalité de la ville centrale (le « pôle urbain ») et son hinterland, sur base de projets ; il s'agit aussi de veiller à la solidarité (notamment financière) et à la cohésion territoriale, mais aussi d'organiser la supracommunalité et de fédérer ville et campagne ;
- une collaboration verticale : organiser une coopération, une gouvernance multiniveaux entre les différents partenaires publics – en premier lieu entre les villes et la Région – mais aussi assurer une participation citoyenne.

Concernant la démarche wallonne actuellement en cours, nous pouvons encore souligner qu'elle s'inscrit dans une dynamique européenne qui se justifie par le fait qu'investir sur les villes permet, par la dynamique des forces d'agglomération, d'accroître les effets de levier : *« En 2007, une charte européenne sur la ville européenne durable a été adoptée à Leipzig. Il s'agit d'un document d'engagement volontaire des pays de l'UE, signé par les ministres en charge du développement urbain. L'approche transversale et intégrée de la ville s'inscrit dans la continuité de ce document fondamental, nouvel étape du travail de l'Europe au niveau des villes. En 2010, dans ce même esprit, la Déclaration de Tolède a insisté sur une approche intégrée des politiques urbaines en tant qu'instruments majeurs dans la direction fixée par la stratégie Europe 2020. Pour quelles raisons ? Il est évident que la concentration des moyens humains et financiers, par définition limités pour répondre à des besoins forcément illimités, permet de gagner en efficacité »* (P. Furlan, 2012, p. 117).

4. PISTES DE REFLEXIONS ET DE PROPOSITIONS

Les propos du Ministre Furlan que nous venons de citer concordent avec divers éléments développés au long de cette note sur le poids des économies d'agglomérations et sur le fait que les avantages de la concentration urbaine croissent avec l'importance des villes. Concentrer les moyens sur les lieux qui concentrent les populations et les activités conduit donc à renforcer les effets de levier, c'est-à-dire à optimiser l'efficacité des politiques publiques. Face à ce constat, il nous semble urgent que la Wallonie s'inspire de la Flandre quant à sa volonté de réorienter une culture et une organisation de la vie collective qui, historiquement, sont insuffisamment favorables à la vitalité du monde urbain.

Réorienter la vie collective afin de la rendre plus favorable à l'urbain nécessite de mobiliser un maximum de moyens pour les villes et – il faut l'assumer – pour les grandes villes en particulier. L'idée de mobiliser des moyens importants pour les grandes villes tient d'ailleurs tant à l'objectif d'équité qu'à l'objectif d'efficacité. Au sein de nombreux États et régions, mobiliser des moyens pour aider les grandes villes à se positionner dans la concurrence métropolitaine se traduit par un renforcement des déséquilibres spatiaux vis-à-vis des territoires périphériques en retard de développement. La Wallonie s'écartant du modèle général qui veut que les villes les plus importantes soient les lieux où la richesse est la plus importante, cet écueil ne la concerne pas aussi directement.

Dans la suite de ce chapitre, nous allons développer trois propositions principales : mieux

¹⁶ http://dgo4.spw.wallonie.be/DGATLP/Colloque/2011_Bassin/programme.asp

intégrer la donne métropolitaine dans l'aménagement stratégique du territoire wallon, développer une politique des villes digne de ce nom et mieux limiter l'étalement urbain.

4.1 MIEUX INTEGRER LA DONNE METROPOLITAINE DANS L'AMENAGEMENT STRATEGIQUE DU TERRITOIRE WALLON

Concernant le sujet de la métropolisation, les éléments rassemblés ci-dessus ont conduit à rappeler l'importance de Bruxelles pour le développement de vastes parties de la Wallonie, tout d'abord dans les espaces périphériques du Brabant wallon, mais également au-delà, dans l'ensemble du « triangle wallon ». C'est dans cette partie wallonne de l'Europolis, qui intègre Namur, Charleroi et Mons, que la nécessité de « rapprocher » la Wallonie de Bruxelles est la plus criante.

Sans conteste, la dynamique métropolitaine insufflée par Bruxelles est un atout stratégique pour la Wallonie, qu'il s'agit donc de valoriser au mieux. Pour se faire, nous pensons qu'une attention particulière doit être prêtée aux deux écueils de la périurbanisation inorganisée et de la concurrence frontale. La menace de la concurrence frontale et du scénario des chiens de faïence renvoie à la difficulté d'organiser le développement harmonieux d'une région métropolitaine dans un contexte institutionnel poly-régional et poly-communautaire. En la matière, nous ne pouvons que recommander la multiplication des coopérations afin de tirer le meilleur parti de Bruxelles tout en évitant d'y renforcer les grands problèmes auxquelles elle est confrontée (en particulier en termes de mobilité et de polarisation sociale). Pour bien aménager le territoire métropolitain, il faudrait donc préciser comment éviter les conséquences néfastes que pourraient engendrer un renforcement des transferts d'activités et de population depuis les dix-neuf communes bruxelloises vers les communes des périphéries flamandes et wallonnes.

Afin de profiter pleinement du potentiel bruxellois, la Wallonie devra collaborer tant avec la Flandre qu'avec Bruxelles, mais elle devra également encadrer et canaliser les développements qui s'opéreront sur son propre territoire. En effet, le risque est grand que la croissance de l'emploi soit entravée si la croissance métropolitaine continue de se matérialiser par une périurbanisation diffuse.

Outre l'importance majeure de Bruxelles, les développements rassemblés ci-dessus sur le sujet de la métropolisation conduisent au constat que, parmi les villes wallonnes, seules les aires urbaines de Charleroi et surtout de Liège répondent à la condition nécessaire de la masse critique – approximée au demi-million d'habitants – permettant le déploiement d'une réelle dynamique métropolitaine (avec des populations de $\pm 490\ 000$ habitants et $\pm 290\ 000$ habitants pour les agglomérations de Liège et Charleroi contre $\pm 190\ 000$ et $\pm 110\ 000$ pour Mons et Namur). Concernant la situation de Liège, les évolutions récentes montrent que la distance à Bruxelles place ce pôle dans une situation semi-périphérique. À la différence de Charleroi, il semble donc que Liège n'ait pas l'opportunité de choisir l'option d'une métropolisation sous influence bruxelloise. Ce territoire de l'est de la Wallonie est, en tout cas pour le contexte de la Belgique francophone, laissé à « lui-même » afin de construire sa dynamique métropolitaine. Bien sûr, on sait depuis longtemps que les contours de cette dynamique métropolitaine sont à définir avec les régions partenaires qui forment l'Euregio Meuse-Rhin.

Le sujet des collaborations transfrontalières (tant au sein de l'Euregio Meuse-Rhin qu'au sein de l'eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai ou encore dans le cadre de la Grande Région) est étroitement lié à la métropolisation. En la matière, nous pensons opportun que la Wallonie stimule la prospection d'acteurs transfrontaliers susceptibles de renforcer les secteurs sur lesquels elle souhaite s'appuyer et, en particulier, des acteurs qui ont été capables de développer des compétences de pointe. Soulignons ici que la plupart des pôles de compétitivité wallons recouvrent des secteurs ayant été reconnus dans les territoires voisins comme des secteurs stratégiques. En effet, à l'instar de la Wallonie avec les clusters et pôles de compétitivité wallons, les autorités des régions voisines se sont dotés d'outils visant

à renforcer l'innovation par la stimulation des forces de réseaux (CPDT, 2011, pp. 239-241). Cette proposition générale est à relier aux développements des travaux dédiés à la ligne de force « Compétitivité, Politique industrielle, Recherche et Innovation », afin de renforcer les synergies sectorielles par le renforcement des synergies spatiales transfrontalières.

Les éléments que nous venons de synthétiser nous semblent être à reconnaître de manière la plus explicite possible par les autorités wallonnes. Nous pensons ici tant à la rédaction du SDER qu'à la préparation des programmes opérationnels relatifs à la programmation 2014-2020 des fonds européens. Les actuelles propositions de réglementation de la Commission européenne relatives aux fonds régionaux sont en faveur d'un renforcement de la dimension urbaine. Il s'agit là d'une opportunité pour la Wallonie de faire de cette dimension urbaine un élément majeur des programmes opérationnels de la prochaine période de programmation.

Concernant le SDER, il nous semble qu'en comparaison de sa version de 1999, il faudrait davantage souligner le potentiel de développement pour la Wallonie que sont les deux pôles de Liège et de Charleroi, qui sont les seuls à se ranger parmi ceux qui peuvent espérer jouer un rôle moteur dans les concurrences interurbaines. Au-delà de la dimension stratégique, les conclusions auxquelles nous aboutissons montrent que la Wallonie a probablement tout à gagner d'arbitrages qui se feraient en faveur de ses deux pôles à potentiel métropolitain. Par ailleurs, la situation semi-périphérique du bassin Liège-Verviers vis-à-vis de la vaste zone métropolitaine de Bruxelles qui occupe le centre du pays nous semble justifier que des moyens importants y soit concentrés afin d'éviter le scénario de la périphérisation. Complémentairement, les pôles régionaux que sont Namur (Capitale) et Mons doivent aussi contribuer par leur développement à l'essor wallon, dans le contexte de leur relation privilégiée avec Bruxelles dans l'espace « Europolis ». Enfin, à une autre échelle, le développement d'un pôle Wavre - Ottignies-Louvain-la-Neuve structurant l'arrière-pays wallon de Bruxelles en évitant la dispersion spatiale de l'urbanisation est à encourager. Il en va de même pour Arlon, pôle structurant l'arrière-pays wallon de Luxembourg pour lequel il faudrait renforcer l'économie productive en complément de l'économie résidentielle.

4.2 DEVELOPPER UNE POLITIQUE DE LA VILLE DIGNE DE CE NOM

La future politique de la ville que l'on imagine pour la Wallonie semble s'orienter vers une politique des bassins de vie. Selon les dires du ministre compétent, elle visera à « *en finir avec l'égoïsme communal* »¹⁷. Nous ne pouvons que souscrire à cet objectif car, comme nous l'avons rappelé ci-dessus au chapitre deux, il est manifeste que l'étalement urbain et la dégradation des centres urbains wallons (avec les problèmes que ces évolutions engendrent) sont largement déterminés par les contradictions entre un « intérêt collectif régional » et la multitude des « intérêts collectifs municipaux ».

En parallèle, nous ne pouvons que souscrire aux arguments mis en avant dans le débat actuel sur la politique de la ville qui s'apparentent, à l'image de ce qui s'est passé en Flandre voici une dizaine d'années, à une première prise de conscience de l'importance stratégique des villes pour le futur de la Wallonie. Ces arguments visent à reconnaître aux villes wallonnes leur rôle majeur dans le développement actuel et futur de la région. Or, celles-ci sont confrontées à des défis très difficiles : taux de chômage élevé, quartiers avec populations défavorisées, services multiples en faveur de l'arrière-pays sans financement partagé, ...

Concernant la mise en place de la politique urbaine wallonne, il nous semble qu'un certain nombre d'enseignements peuvent être tirés des pratiques mises en place au Nord du pays. Le premier de ces enseignements est l'opportunité d'un Livre Blanc (ou toute autre action de communication) qui, à l'instar de ce qui a été initié en Flandre, viserait à positiver la vision de la société wallonne sur le monde urbain.

¹⁷ Le Soir du 22 juin 2012 : http://archives.lesoir.be/furlan-en-finir-avec-l-8217-egoisme-communal-_t-20120621-01ZT2Z.html

Un deuxième enseignement utile tient à l'importance de la cohérence entre la politique de la ville et la politique de l'aménagement du territoire. Rappelons ici que la politique de la ville menée en Flandre s'appuie explicitement sur le RSV lorsqu'elle conduit à concentrer une partie importante des moyens disponibles sur les deux pôles métropolitains de Gand et surtout d'Anvers. Dans cette perspective, il s'agirait de créer un fonds qui, à l'image du modèle flamand, serait principalement destiné aux pôles majeurs définis dans le SDER. Idéalement, le mécanisme de financement de ce fonds devrait être déterminé par les éléments mis en avant par la révision du SDER ainsi que par une réforme institutionnelle qui conduirait à la mise en place des bassins de vie. Pour autant, dès à présent, la Wallonie pourrait constituer un fonds provisoire en se basant sur la hiérarchie urbaine du SDER de 1999, avec une répartition des moyens proportionnelle à l'importance des pôles, de façon à concentrer les moyens et favoriser les économies d'agglomération. Ce fonds serait donc un levier favorisant le redéploiement wallon via ses principales villes. La gouvernance de ce fonds pourrait être établie sur base des caractéristiques du *Stedenfonds* : convention pluriannuelle, mise en place d'indicateurs, suivi régulier avec présence de représentants de villes pairs, ...

Nous pensons que la Wallonie pourrait également s'inspirer des pratiques flamandes en matière de contrats de ville (*Stadscontracten*). Avec ce sujet, nous sommes au cœur des enjeux de gouvernance. En effet, si la Wallonie décide de mobiliser des moyens importants pour ses grandes villes, il faudra que leur allocation et usage soient établis en concertation entre les niveaux de pouvoir concernés. En d'autres termes, ces moyens devront être utilisés le plus efficacement possible. Les contrats de ville seront particulièrement utiles pour mener à bien des projets urbains complexes. Ces contrats pourraient donc se coupler à une facilitation des procédures administratives liées aux délivrances de permis. La réforme du CWATUPE pourrait ainsi prévoir la constitution de périmètres de développement urbain s'appuyant sur les projets de développement urbain reconnus (refondant ainsi les périmètres de remembrement urbain). Bien sûr, afin de prévenir les éventuels recours, cette forme innovante de contractualisation devra prévoir une participation des acteurs et riverains le plus en amont possible.

Nous sommes également d'avis que le développement d'une politique urbaine digne de ce nom ne pourra pas faire l'économie du développement d'outils d'ingénierie territoriale. Observons ici que les communautés urbaines ou d'agglomération françaises disposent pour la plupart d'une agence d'urbanisme qui est un outil souple (type asbl) de gestion intégrée et transversale des projets. Ces agences ont des compétences multiples : logement, développement territorial et urbain, activité économique, mobilité, environnement.

La Ville d'Anvers dispose déjà d'une agence de planification urbaine similaire aux agences d'urbanisme française. Elle dispose de leur souplesse et d'une expertise de montage de projets et travaille en étroite relation avec l'administration communale d'Anvers. Du côté de Bruxelles, c'est ici l'outil de l'Agence de Développement Territorial qui pourrait inspirer les autorités wallonnes¹⁸. Sans conteste, la mise en place de telles agences dans les principales villes de Wallonie les aiderait tant pour la définition d'une vision stratégique que pour le montage des projets. Ces agences auraient un rôle majeur de préparation et d'accompagnement des élus pour les contrats de ville. Elles auraient aussi le rôle d'observatoire urbain (récoltes de données pour les indicateurs).

Afin d'éviter la multiplication des institutions (et les coûts afférents), les actuelles intercommunales de développement économique pourraient réorienter leurs rôles afin de devenir de réelles agences de développement territorial. Cette réorientation serait à articuler à la réforme du système de production des espaces à vocation économique que nous préconisons dans la note relative aux besoins des entreprises en foncier et en immobilier.

Sur base du modèle flamand, une dernière mesure que nous souhaiterions mettre en avant

¹⁸ <http://www.adt-ato.be/>

est celle de la constitution d'un monitoring des principales villes wallonnes. L'objectif serait de disposer d'un état des lieux à intervalles réguliers, tant de la qualité de vie que de la performance des principales villes wallonnes, dans un souci d'auto-amélioration et de transparence.

4.3 MIEUX LIMITER L'ÉTALEMENT URBAIN

L'étalement urbain représentant une menace et une problématique importante pour la Wallonie, le sujet de sa limitation a déjà fait l'objet de nombreuses analyses techniques. En la matière, nous pouvons d'abord faire référence aux travaux sur les activités économiques que nous ne développerons pas ici puisque l'essentiel des réflexions a été rassemblé dans la note dédiée aux besoins des entreprises en foncier et en immobilier.

Concernant les analyses consacrées à la problématique de la périurbanisation du logement, observons que le Gouvernement wallon vise à intervenir tant sur l'occupation du sol qu'en matière de dispersion. Concernant l'occupation du sol, sa limitation est mise en avant dans ses propositions d'objectifs liés à la réactualisation du SDER : « *L'objectif est de réduire de près de moitié le phénomène d'urbanisation du sol pour le limiter approximativement à 1200 hectares par an d'ici 2020 et à 900 hectares par an d'ici 2040 (contre 2000 hectares par an ces 30 dernières années), en visant une politique d'urbanisation plus compacte* » (Gouvernement wallon, 2012, p. 36). La lecture des propositions d'objectifs du Gouvernement wallon pour le SDER témoigne également de sa volonté de limiter la tendance vers la dispersion et l'étalement (Gouvernement wallon, 2012). C'est en effet dans cette perspective qu'il faut lire que le Gouvernement wallon souhaite que 80 % des nouveaux logements à créer d'ici 2040 se situent dans les territoires centraux en milieu urbain et rural (p. 10)¹⁹.

Afin de concrétiser ces ambitions, les autorités wallonnes peuvent s'appuyer sur de nombreuses pistes. En la matière, nous pouvons d'abord faire référence aux mesures visant à favoriser les choix résidentiels centraux mis en exergue par les travaux de la CPDT consacrés à l'adhésion de la Région wallonne au Protocole de Kyoto (S. De Coninck, 2005). Il s'agit notamment d'accroître l'offre en logement dans les villes et leurs périphéries proches, de conditionner certaines aides à une localisation « centrale », d'intégrer les frais de déplacement dans les mécanismes de délivrance des crédits hypothécaires, de mettre en place des politiques d'équipements et de services conduisant les familles avec enfants à davantage s'orienter vers les localisations centrales, d'améliorer l'environnement urbain ou encore de favoriser le stationnement résidentiel dans les villes, ...

Des propositions évaluées par un panel d'experts ont également été formulées lors de la recherche CPDT consacrée au renouvellement urbain. Un article de synthèse (J.-M. Halleux et J.-M. Lambotte, 2008) en présente les principaux résultats sur base de trois recommandations générales : aider les particuliers à réhabiliter le parc locatif privé, aider les promoteurs professionnels à développer l'offre en périmètre bâti et inscrire l'action publique dans une stratégie de renouvellement urbain. Le lecteur intéressé pourra également consulter le rapport technique (J.-M. Lambotte et al., 2005) présentant l'acceptabilité, la faisabilité et l'efficacité de 31 mesures potentielles. Parmi ces mesures, il est notamment envisagé de recentrer les aides régionales destinées aux particuliers sur les noyaux d'habitat, de réorienter les politiques fiscales afin de favoriser l'investissement locatif, de renforcer l'action

¹⁹ « *Plutôt que d'étendre les villes et les villages le long des routes qui y mènent, prévoir davantage de nouveaux logements dans les territoires centraux en milieu urbain et rural doit permettre de conserver les terres agricoles pour l'agriculture, la forêt et les loisirs ; cela renforcera encore l'attrait des zones où commerces, services et transports sont rassemblés, variés et abondants. Pour les citoyens, trouver ces facilités regroupées autour de leur logement revient moins cher et leur fait perdre moins de temps. Pour les pouvoirs publics, cela représente également moins de coûts en équipements et en entretien. L'évolution de la population d'ici 2040 nécessite la création d'environ 350 000 nouveaux logements. Il conviendrait de les localiser préférentiellement dans les territoires centraux en milieu urbain et rural. Ainsi, il apparaît d'après les estimations démographiques que 280 000 nouveaux logements devraient y être réalisés en réhabilitations ou en constructions neuves* » (Gouvernement wallon, 2012, p. 10).

des agences immobilières sociales et de la société Immocita, de développer une politique foncière active afin de mobiliser les terrains les plus structurants pour l'urbanisation, de réviser le mode de financement des communes afin d'orienter leurs actions vers le renouvellement urbain et, enfin, d'annoncer des objectifs clairs et précis en matière de renouvellement urbain et de contrôle de l'urbanisation périphérique.

Parmi ces 31 mesures, nous voudrions mettre en avant l'idée de développer une politique foncière active. Ce développement pourrait être mis en place en dédiant des moyens financiers pour une ou plusieurs régies foncières. Il pourrait s'agir d'une régie régionale potentiellement active sur tout le territoire wallon ou de plusieurs régies inter-communales. Ces régies auraient comme objectif de mobiliser des terrains stratégiques et de participer au développement de PPP visant à développer le logement sur des sites structurants. La mise en place de cette (ces) régie(s) et le développement de l'action foncière qui en résulterait pourra viser tant l'objectif territorial de la limitation de l'étalement que l'objectif social du développement d'une offre en logement accessible aux populations modestes. Le lecteur intéressé trouvera une analyse plus détaillée de cette proposition chez J.-M. Lambotte et al. (2005, pp. 93-94).

Une autre mesure sur laquelle nous tenons à attirer l'attention est celle du phasage de l'urbanisation et de la limitation de certaines zones d'habitat (J.-M. Lambotte et al., 2005, pp. 101-102). A l'instar de la plupart des experts interrogés, nous considérons qu'il s'agirait là d'une mesure très efficace afin de limiter l'étalement urbain. Comme nous l'avons évoqué ci-dessus, cette évolution est, en effet, très largement facilitée par la suroffre foncière en zones d'habitat qui caractérise de nombreuses communes wallonnes. Concernant cette mesure, force est toutefois de constater l'opposition entre efficacité et acceptabilité. En effet, en dépit de l'importance des surcoûts qu'occasionnent l'étalement urbain, la population wallonne et ses représentants ne semblent pas (encore) prêts à accepter des mesures contraignantes de ce type. Nous pouvons donc conclure en soulignant la nécessité de travailler sur l'aspect culturel et sur la nécessité de faire comprendre aux populations et aux différents niveaux de décideurs que le modèle périurbain de la maison isolée sur sa vaste parcelle est en opposition frontale avec les principaux défis qui attendent la société wallonne lors des prochaines décennies.

BIBLIOGRAPHIE CITEE

Accaputo A., Bayenet B. et Pagano G., 2006.- *Le plan Marshall pour la Wallonie*, Courrier hebdomadaire, CRISP, n°1919-1920.

Banque mondiale, 2009.- *Repenser la géographie économique. Rapport sur le développement dans le monde*, De Boeck, Bruxelles.

Baudelle G., 2010.- « La maîtrise de l'étalement urbain : une comparaison Belgique – Pays-Bas ». *L'étalement urbain. Un processus incontrôlable ?* (sous la direction de Djellouli Y., Emelianoff C., Bennasr A. et Chevalier J.), Presses Universitaires de Rennes, Rennes, pp. 113-134.

Bazet-Simoni C., Bréchet T., Obsomer P., Quadu F. et Rousseaux V., 2011.- « Face à l'épuisement du pétrole, quel rôle pour l'aménagement du territoire en Wallonie ? ». *Regards Economiques*, n°87.

URL : <http://www.cpd.be/telechargement/publications/Regards.pdf>

Brunet R. (Dir.), 1989.- *Les villes européennes*. Datar - La Documentation française, Paris.

Charlier J. et Reginster I., 2010.- *L'évolution de la superficie résidentielle moyenne par habitant : un indicateur de développement territorial durable ?*, Discussion Papers n°1001, IWEPS. URL : <http://www.iweps.be/sites/default/files/dp1001.pdf>

- Charlier J., Reginster I. et Juprelle J, 2011.- *Construction d'indicateurs de développement territorial : étude de la localisation résidentielle récente et analyse au regard de critères de développement territorial durable*, Working Paper n°2, IWEPS.
URL : <http://www.iweps.be/sites/default/files/working-paper002.pdf>
- Cheveau T., 2008.- « Politique de la ville : réorientation d'un modèle social vers un modèle économique ». *Territoire(s) wallon(s)*, Hors-série, pp. 113-122.
- Claval P., 2003.- « Métropolisation et globalisation ». *Géographie et culture*, n°48, pp. 5-24.
- CPDT, 2011.- *Diagnostic territorial de la Wallonie*, Namur.
URL : <http://cpdt.wallonie.be/fr/content/diagnostic-territorial-de-la-wallonie>
- De Coninck L., 2005.- « Redéfinir la ville et favoriser le choix résidentiel central », *Protocole de Kyoto : aménagement du territoire, mobilité et urbanisme* (sous la coordination de M.-L. De Keersmaecker), CPDT, Etudes et Documents n°3, Na mur, pp. 134-138.
- De Decker P. et Goossens P., 2000.- « La politique du logement en Flandre. Tour d'horizon de la législature 1995-1999 ». *Les Échos du logement*, n°2, Ministère de la Région Wallonne, pp. 34-38. URL : http://dgo4.spw.wallonie.be/dgatlp/dgatlp/Pages/Log/DwnLd/Echos2_00.pdf
- De Lannoy W. et De Corte S., 2000.- « Urban studies of Belgian geographers at the turn of the millennium ». *BELGEO – Revue Belge de Géographie*, n°1-2-3-4, pp. 189-200.
- De Rynck F., Boudry L., Cabus P., Corijn E., Kesteloot c. et Loeckx A., 2004.- *Le siècle de la ville. De la république urbaine et de la ville trame*, Administration des Affaires étrangères, Ministère de la Communauté flamande, Bruxelles. URL : www.thuisindestad.be/203676.fil
- De Salle, 2009.- *Une autre échelle pour Bruxelles. L'espace Europolis*, Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles.
- Dujardin S., Boussauw K., Brévers F., Lambotte J.-M., Teller J. et Witlox F., 2011.- « Home-to-work commuting, spatial structure and energy consumption : A comparative analysis of Wallonia and Flanders, Belgium ». *Proceedings of the BIVEC-GIBET Transport Research Day 2011* (E. Cornélis). URL : <http://hdl.handle.net/2268/91869>
- Florida R., 2002a.- *The rise of the creative class: and how its transforming work, Leisure, Community and Everyday Life*, New York, Basic Books.
- Florida R., 2002b.- « The economic geography of talent ». *Annals of the Association of American Geographers*, n°92, pp. 743-755.
- Florida R., 2002c.- « Bohemia and economic geography ». *Journal of Economic Geography*, n°2, pp. 55-71.
- Fouchier V., 2005.- « Tendances longues de l'évolution économique des métropoles françaises. Un regard sur la notion de "taille critique" ». *Territoires 2030*, n°1, pp. 29-45.
- Furlan P., 2012.- *De la ville aux bassins de vie. Entretiens avec Marcel Leroy*, Luc Pire Editions.
- Glaeser E., 2011.- *Des villes et des hommes : Enquête sur un mode de vie planétaire*, Flammarion, Paris.
- Gouvernement wallon, 2012.- *Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER). Propositions d'objectifs*, Approuvé par le Gouvernement wallon le 28 juin 2012.
URL : <http://henry.wallonie.be/sites/default/files/nodes/story/4306-sderpropositionsobjectifsbd.pdf>
- Guilliams P. et Halleux J.-M., 2009.- « La régénération des friches industrielles à Liège et à Sheffield ». *Territoire(s) Wallon(s)*, 3, pp. 101-112. URL : <http://hdl.handle.net/2268/62339>

- Halleux J.-M., 2005.- *Structuration spatiale des marchés fonciers et production de l'urbanisation morphologique. Application à la Belgique et à ses nouveaux espaces résidentiels*, Dissertation présentée en vue de l'obtention du grade de Docteur en Sciences, Université de Liège, inédit. URL : <http://hdl.handle.net/2268/63714>
- Halleux J.-M., 2012a.- « Économie et systèmes productifs. Contextualisation des besoins et des enjeux ». *Territoires wallons : Horizons 2040*, Actes du colloque des 21 et 22 novembre 2011, Namur, pp. 97-103. URL : <http://hdl.handle.net/2268/121720>
- Halleux, J.-M. 2012b.- « Vers la ville compacte qualitative ? Gestion de la périurbanisation et actions publiques ». Belgeo. Sous presse. URL : <http://hdl.handle.net/2268/121696>
- Halleux J.-M., Brück L. et Mairy N., 2002a.- « La périurbanisation résidentielle en Belgique à la lumière des contextes suisse et danois : enracinement, dynamiques centrifuges et régulations collectives », *BELGEO – Revue Belge de Géographie*, n°4, p. 333-354. URL : <http://hdl.handle.net/2268/27317>
- Halleux J.-M. et Lambotte J.-M., 2006.- « Comment maîtriser la demande en mobilité et limiter la dépendance automobile par l'aménagement du territoire ? », *Les Cahiers du CEPESS*, n°1, pp. 23-43. URL : <http://hdl.handle.net/2268/27998>
- Halleux J.-M. et Lambotte J.-M., 2008.- « Reconstruire la ville sur la ville. Le recyclage et le renouvellement des espaces dégradés », *Territoire(s) wallon(s)*, n°2, pp. 7-22. URL : <http://hdl.handle.net/2268/62557>
- Halleux J.-M., Lambotte J.-M. et Bruck L., 2002b.- « Désurbanisation et services collectifs : les surcoûts financiers des infrastructures de viabilisation », *Les coûts de la désurbanisation* (sous la coordination de M.-L. De Keersmaecker), CPDT, Etudes et Documents n°1, Namur, pp. 59-71. URL : <http://hdl.handle.net/2268/63356>
- Halleux J.-M., Lambotte J.-M. et Bruck L., 2008.- « Etalement urbain et services collectifs : les surcoûts d'infrastructures liés à l'eau ». *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n°1, pp. 21-42. URL : <http://hdl.handle.net/2268/63390>
- Illeris S., 2006.- « Quels rôles pour les services dans le développement régional », *Services aux entreprises et développement régional* (C. Gallouj, F. Leloup, B. Mérenne-Shoumaker et L. Moyart), De Boeck, IWEPS, Bruxelles, pp. 47-64.
- Lambotte J.-M., Gaiardo L., Picard L., Pirotte B. et Halleux J.-M., 2005.- « Evaluation des propositions », *Reconstruire la ville sur la ville - Recyclage des espaces dégradés* (Territoires communaux et supracommunaux : actions de développement territorial) (Pilote : J.-M. Halleux, Rapport final de la subvention 2004-2005, pp. 70-165. URL : <http://hdl.handle.net/2268/19220>
- Lambotte J.-M., Leclercq A., Bazet-Simoni C., Devillet G., Hanin Y. et Vanderhoffen C., 2011.- *Hiérarchie urbaine et aires d'influence (dans le cadre du Diagnostic territorial de la Wallonie préparatoire à l'actualisation du SDER)*. Note de recherche n°25, CPDT – Région wallonne. URL : http://cpdt.wallonie.be/sites/default/files/NDR_25.pdf
- Leloup F., 2007.- « Savoir, innovation et développement territorial ». *Territoire(s) wallon(s)*, Hors-série, pp. 81-90.
- Lepage V., 2008.- « Le clustering en Wallonie ». *Territoire(s) wallon(s)*, Hors-série, pp. 119-126.
- Lepers E. et Morelle D., 2008.- « Occupation et affectation du sol, empreintes de la structure du territoire ? », *Territoire(s) wallon(s)*, n°2, pp. 43-58. URL : [http://www.cpd.be/telechargement/publications/territoire\(s\)wallon\(s\)/TW2/5.occupation%20sol%20corr.pdf](http://www.cpd.be/telechargement/publications/territoire(s)wallon(s)/TW2/5.occupation%20sol%20corr.pdf)
- Loopmans M., 2008.- « Relevance, gentrification and the development of a new hegemony on urban policies in Antwerp, Belgium ». *Urban Studies*, Vol. 45, n°12, pp. 2499-2519.

- Mérenne-Schoumaker B., 1994.- « La métropolisation, une nouvelle donne ? ». *Acta Geographica Lovaniensia*, Vol. 34, pp. 165-174.
- Mérenne-Schoumaker B., 2002.- *La localisation des industries : enjeux et dynamiques*. PUR, Didact Géographie, Rennes.
- Mérenne-Schoumaker B., 2007.- « De la compétitivité à la compétence des territoires. Comment promouvoir le développement économique ? Exposé de synthèse ». *Territoire(s) wallon(s)*, Hors-série, pp. 51-58.
- Naud D. et Tremblay R., 2006.- « Discours sur la qualité de vie et la compétitivité des villes du savoir ». *La compétitivité urbaine à l'heure de la nouvelle économie* (Tremblay D.-G. et Tremblay R.), Québec, Presses de l'Université du Québec, pp. 57-66.
- Parkinson M., Simmie J., Clark G. and Verdonk H., 2004.- *Competitive European Cities: Where do the Core Cities Stand?*, Office of the Deputy Prime Minister, Londres.
- Quévit M., 2007.- « Territoires innovants et compétitivité territoriale : de nouveaux enjeux pour le développement territorial en Wallonie. Exposé de synthèse ». *Territoire(s) wallon(s)*, Hors-série, pp. 59-80.
- Rousseau M., 2008.- « Bringing politics back in : la gentrification comme politique de développement urbain ? Autour des villes perdantes ». *Espace et société*, 1-2, 132, pp. 75-90.
- Roy-Valex M., 2006.- « La "classe créative" et la compétitivité urbaine. Culture et économie ou l'envers et l'endroit d'une théorie ». *La compétitivité urbaine à l'heure de la nouvelle économie* (Tremblay D.-G. et Tremblay R.), Québec, Presses de l'Université du Québec, pp. 325-352.
- Schearmur R., 2006.- « L'aristocratie mobile du savoir et son tapis rouge. Quelques réflexions sur les thèses de Richard Florida ». *La compétitivité urbaine à l'heure de la nouvelle économie* (Tremblay D.-G. et Tremblay R.), Québec, Presses de l'Université du Québec, pp. 285-303.
- Thisse J.-F. et Thomas I., 2007.- « Bruxelles et Wallonie : une lecture en termes de géo-économie urbaine ». *Reflets et perspectives de la vie économique*, n°1, Tome XLVI, pp. 77-93.
- UWE (Union Wallonne des Entreprises), 2005.- *Rapport sur la situation économique de l'entreprise en Wallonie*. URL : <http://www.uwe.be/uwe/publications/etudes-rapports-guides-pratiques/rapports-annuels-etudes/rapport-uwe-sur-la-situation-economique-de-l'entreprise-en-wallonie-2005/>
- Vandermotten C., 2007.- « Des graphiques et des chiffres. L'évolution démographique récente des communes wallonnes ». *Territoire(s) wallon(s)*, n°1, pp. 97-98. URL : [http://www.cpd.be/telechargement/publications/territoire\(s\)wallon\(s\)/9.Des_cartes_et_des_chiffres.pdf](http://www.cpd.be/telechargement/publications/territoire(s)wallon(s)/9.Des_cartes_et_des_chiffres.pdf)
- Veltz P., 1996. - *Mondialisation, villes et territoires. L'économie d'archipel*, réédité en 2005, Coll. « Quadrige », PUF, Paris.