

Développement durable et production de la ville.

Le thème de ma communication portera sur l'articulation entre d'une part les formes urbaines qui se mettent en place depuis globalement une quarantaine d'années, la production de la ville, et d'autre part le principe du développement durable selon lequel nos modes de vie, nos modes de consommation actuels ne doivent pas compromettre les possibilités de développement des générations futures.

Nous nous attacherons d'abord à présenter le concept de désurbanisation par une définition, puis par certains éléments permettant de quantifier le phénomène.

Nous préciserons ensuite les articulations entre phénomène de désurbanisation et développement durable par le relevé de différents points d'accrochage.

Nous nous attacherons après à une des dimensions de la désurbanisation qui correspond à la dépopulation urbaine, par exemple, la dépopulation de la ville de Liège.

Ceci nous permettra de réfléchir au rôle actuel des quartiers denses et nous terminerons par quelques pistes de réflexions et

de solutions.

La désurbanisation: pourquoi la ville?

Réfléchissant au concept de désurbanisation, on peut tout d'abord se poser la question de la raison pour laquelle les hommes se concentrent dans les villes.

Autrement dit, pourquoi la ville, qu'est-ce qu'une ville ?

On peut apporter différents types de réponses selon sa formation, selon sa discipline:

pour l'architecte, une ville c'est sans doute d'abord des formes construites,

pour le sociologue ce sera des rapports sociaux,

pour le géographe, une ville c'est avant tout une configuration géométrique qui va permettre deux choses: la ville va permettre de maximiser les échanges en même temps que de minimiser les distances.

Si les hommes se concentrent, c'est donc pour pouvoir nouer des contacts. De ce point de vue, la ville est avant tout un potentiel d'accessibilité, un potentiel d'interactions.

La distance joue donc un rôle important.

A partir du moment où on constate un relâchement des contraintes de mobilité, où il y a

concrètement une banalisation de la mobilité automobile, la vitesse de déplacement s'accroît. Dès le moment où les vitesses s'accroissent cela signifie que l'on va pouvoir mettre en place un même potentiel d'interactions, un même potentiel d'accessibilité sur un territoire sensiblement élargi.

En l'occurrence si on augmente la vitesse d'un ordre de grandeur de 10, le territoire sera 100 fois plus important.

Ce fil rouge de la mobilité va nous aider à appréhender la relation entre ville et développement durable.

L'idée qu'il existe un lien entre les vitesses de déplacement et les formes urbaines produites corrobore assez bien l'historique des formes urbaines.

On peut relever trois types de formes urbaines.

(voir fig.1 - Les formes urbaines et l'évolution des modes de transport : page suivante)

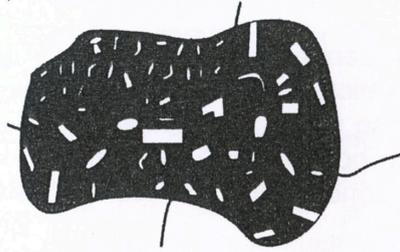
Tout d'abord *la ville piétonne* : ville compacte, ville des faibles distances, lorsque les humains sont contraints par la seule mobilité piétonne.

Au 19ème siècle suite aux conséquences de la révolution industrielle, on observe un premier relâchement des contrain-

Figure 1 : Les formes urbaines et l'évolution des modes de transport

Ville « piétonne » traditionnelle

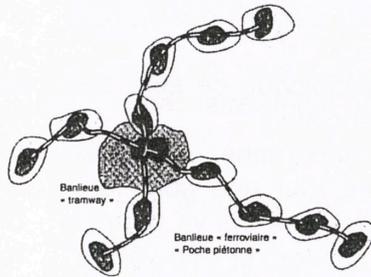
- haute densité
- multifonctionnalité
- structure organique



Sources : P.W.G. Newman et J.R. Kenworthy, 1996

Ville « transports en commun »

- densité moyenne
- multifonctionnalité
- forte centralisation

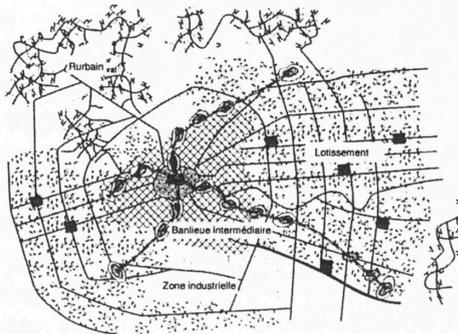


Sources : P.W.G. Newman et J.R. Kenworthy, 1996

Ville « voiture »

- faible densité
- monofonctionnalité et zonage
- faible centralisation

- route
- chemin de fer
- parc
- centre urbain
- banlieue - tramway -
- banlieue - ferroviaire -
- poche piétonne -
- haute densité
- banlieue intermédiaire
- lotissement
- rurbain
- zone industrielle



Sources : P.W.G. Newman et J.R. Kenworthy, 1996

tes de mobilité avec la mise en place des transports en commun.

Apparaît une seconde forme de ville, *la ville transports en commun*.

L'urbanisation de l'agglomération liégeoise en 1950 devait s'apparenter à ce modèle de ville.

Enfin, depuis une quarantaine d'années, en Europe, on observe l'émergence progressive d'une nouvelle forme urbaine, *la ville voiture*, liée au relâchement des contraintes de mobilité.

Dans ce cadre, la désurbanisation apparaît comme un long phénomène structurel d'adaptation des formes et des organisations urbaines à un nouveau type de mobilité, la mobilité voiture.

On voit progressivement émerger une ville "voiture" et l'on peut se poser la question du caractère durable, soutenable, de cette nouvelle forme de ville.

Cette question est légitime puisque le développement durable apparaît aujourd'hui comme un objectif politique à différents niveaux de pouvoir.

On constate globalement qu'il y a sans doute différents avantages individuels liés à cette nouvelle forme d'urbanisation mais on constate également qu'il

existe des surcoûts collectifs. Ces surcoûts collectifs, décalés dans le temps risquent probablement d'affecter les possibilités de développement des générations futures.

La désurbanisation: la difficulté du recyclage urbain.

Une des dimensions du phénomène structurel de la désurbanisation est la difficulté de mettre en place le recyclage urbain des quartiers traditionnels.

Puisque les populations disposent de territoires potentiels importants pour installer leurs activités urbaines, on constate une concurrence du foncier périphérique par rapport au foncier déjà urbanisé au sein des quartiers traditionnels.

Très concrètement pour un opérateur, en terme de logement ou en terme d'activité économique, c'est beaucoup plus simple de coloniser du nouveau territoire dans la périphérie plutôt que d'intervenir dans des tissus déjà bâtis.

Cela permet également, d'une manière générale, de dégager des marges plus importantes.

Parallèlement on relève une inadaptation des formes construites héritées par rapport aux nouvelles attentes.

En terme de logement par

exemple, nous verrons notamment qu'un des principaux facteurs qui explique que les populations choisissent de s'installer plutôt dans la périphérie est lié au fait qu'il y a manifestement, en ville, un problème d'exiguïté des logements.

Ceci est vrai pour les logements mais également pour d'autres activités, par exemple pour la fonction commerciale.

Que les distributeurs installent des surfaces commerciales en périphérie est lié au fait que, dans les centres villes, les formes bâties ne permettent pas de disposer de surfaces suffisantes.

Ceci signifie que, plutôt que de reconstruire la ville *sur* la ville, comme cela s'est fait pendant toute l'histoire de l'humanité, aujourd'hui, nous nous trouvons dans une phase où l'on construit la ville *autour* de la ville.

Aujourd'hui, nous construisons autour de la ville héritée (la ville *piétonne*), une nouvelle forme de ville que l'on peut considérer être la ville *voiture*.

La figure 1 rend compte de cette évolution.

. Une première figure représente la ville traditionnelle, *piétonne* caractérisée par:

- une haute densité
- une multifonctionnalité
- une structure organique.

. Deuxième figure, au 19ème siècle, premier relâchement des contraintes de mobilité:

apparaît une urbanisation moins dense qui se met en place notamment le long des axes de transports collectifs.

Ville *transports en commun* caractérisée par :

- une densité moyenne,
- une multifonctionnalité,
- une forte centralisation.

Aujourd'hui, une troisième forme de ville apparaît.

On retrouve le coeur de la ville *piétonne*, la deuxième couronne concentrique de la ville *transports en commun* et puis progressivement l'implantation de nouveaux équipements dans la périphérie, parce que l'on y dispose de larges espaces.

Ville *voiture* caractérisée par :

- une faible densité,
- une monofonctionnalité et un zonage,
- une faible centralisation.

Voilà globalement comment le processus structurel de la désurbanisation peut être défini.

Quantification de la désurbanisation.

On peut par ailleurs relever différents éléments permettant de quantifier le phénomène de désurbanisation.

Une première dimension du

phénomène c'est d'abord la dépopulation des villes.

Si on s'intéresse à la ville de Liège, on constate, sur base du recensement de 1960, que l'actuel territoire de la ville de Liège comptait 250.000 habitants.

Les dernières données au 1er janvier 1999 font état de 185.000 habitants.

Cela fait une différence de 65.000 habitants, ce qui correspond par exemple à la population de Verviers, à la population de Seraing. Il s'agit donc d'un phénomène considérable.

On observe parallèlement que le phénomène se poursuit puisque d'après les dernières données disponibles, c'est-à-dire le solde relatif à 1999, Liège a encore perdu 1.900 habitants.

La dépopulation est donc le fait d'une première dimension de la désurbanisation.

Le corollaire de la dépopulation correspond à la génération progressive de logements vides.

Des relevés réalisés sur la thématique des logements vides dans les quartiers centraux de la ville de Liège font état, dans la plupart de ces quartiers, de 5 à 10 % de logements vides.

Ces deux phénomènes de dépopulation des villes et de multiplication des logements vides s'expliquent par le fait que les

développements périphériques sont plus importants que le développement démographique.

Dans les années 60 - 70 le solde démographique global permettait d'alimenter le phénomène de la colonisation des espaces en périphérie. Aujourd'hui, globalement, la démographie stagne.

Dès lors, lorsque de nouvelles opérations sont mises en place dans la périphérie, cela signifie automatiquement que des vides, une dépopulation, sont générés dans les villes.

Une autre dimension de la désurbanisation correspond à la consommation d'espace.

La Belgique compte $\pm 30.500 \text{ km}^2$.

En 1983, l'urbanisation représentait 2.400 km^2 .

En 1999, l'urbanisation représentait 3.400 km^2 .

1.000 km^2 se sont donc urbanisés durant les 16 années prises en compte.

Concrètement, aujourd'hui, plus du tiers de l'urbanisation existante a été mis en place sur cette seule période de 16 ans.

Situation interpellante qui permet de mieux comprendre pourquoi, aujourd'hui, l'utilisation parcimonieuse du sol est un mot d'ordre en terme d'objectif politi-

que.

Si on relativise cette évolution relevée sur 16 années, on se rend compte que l'urbanisation consomme 2 m^2 par seconde.

Depuis le début de ma communication, soit depuis ± 10 minutes, $\pm 1.200 \text{ m}^2$ ont été urbanisés, soit une parcelle de 12 ares sur laquelle on pourra construire une villa.

Les figures suivantes (cartes III 5 & 6) rendent compte de cette évolution.

Elles reprennent l'évolution du volume de population à l'échelle des quartiers statistiques dans les complexes résidentiels urbains de Liège et Verviers de 1981 à 1991 et de 1991 à 1997.

Les points noirs correspondent à un gain de population, les points gris correspondent à une perte de population.

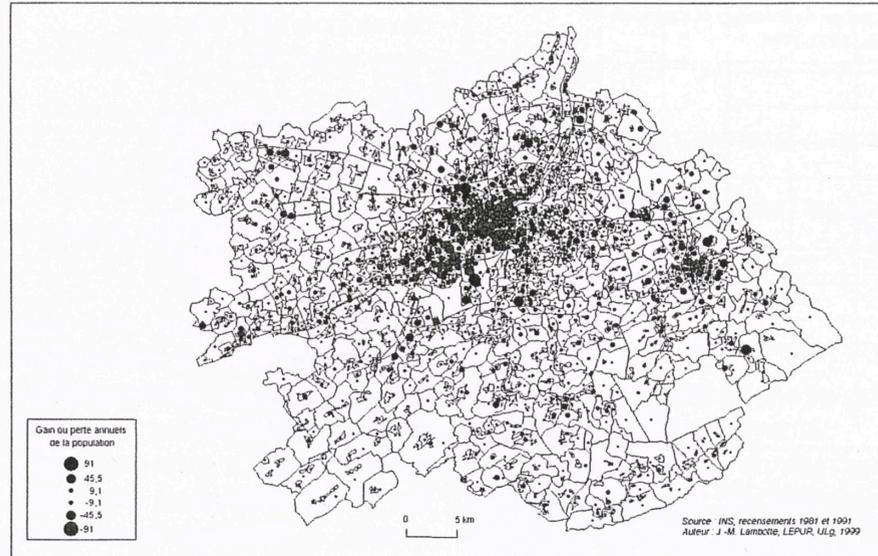
On relève que la tendance lourde, entre 1981 et 1991, est bien la dépopulation des villes.

Les quartiers traditionnels se dépeuplent au bénéfice des quartiers périphériques.

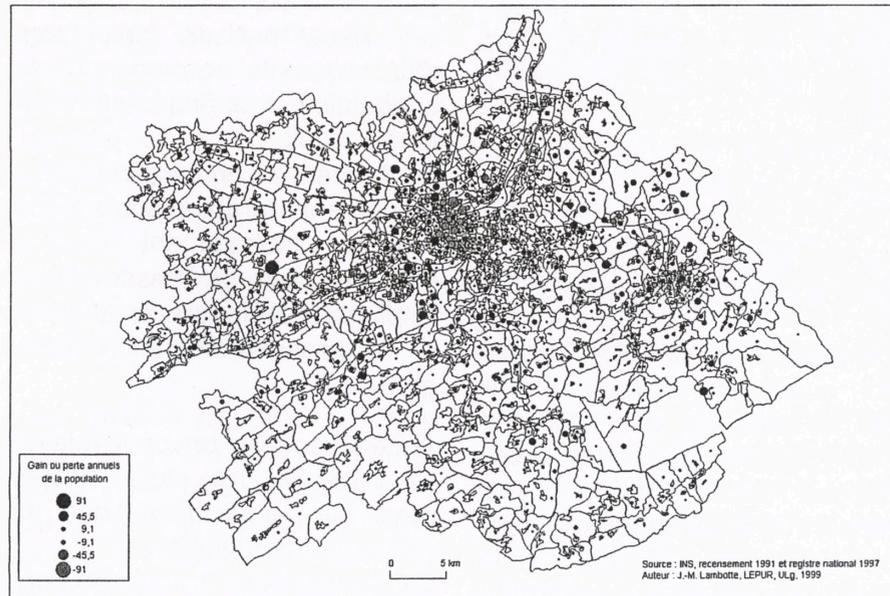
La même étude réalisée pour la période 90 - 97 indique que structurellement la tendance reste la même.

On constate néanmoins que certains quartiers regagnent de la population. Ceci s'explique sans doute par l'évolution de la structure des ménages, ména-

Carte III 5 - Evolution de la population dans les complexes résidentiels urbains de Liège et de Verviers en moyenne par année entre 1981 et 1991



Carte III 6 - Evolution de la population dans les complexes résidentiels urbains de Liège et de Verviers en moyenne par année entre 1991 et 1997



ges qui deviennent de moins en moins importants en terme de personnes.

Ces ménages d'isolé ou de famille monoparentale sont sans doute intéressés par les quartiers urbains. Ceci explique que certains quartiers denses reprennent de la vigueur.

On observe parallèlement que les zones caractérisées par un gain de population ont tendance à s'éloigner progressivement des centres des agglomérations.

En effet, pour pouvoir accéder à un certain modèle d'habitat il faut perpétuellement coloniser des espaces de plus en plus éloignés.

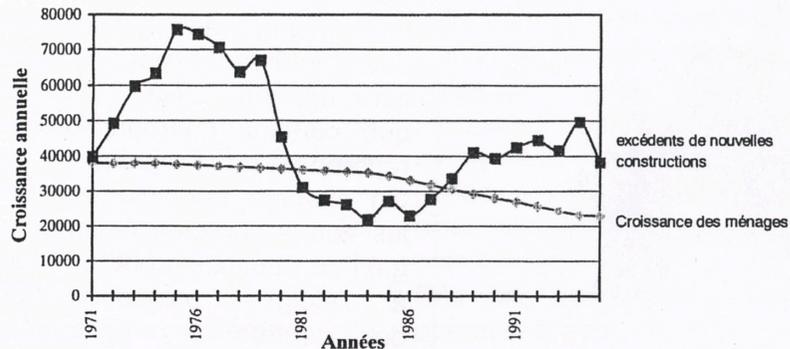
Dans le cas de Liège par exemple, plutôt que de se développer à Embourg comme c'était le cas dans les années 80, c'est le sud et l'extrémité ouest de la région urbaine qui se développent aujourd'hui.

Le graphique suivant (6.4) permet d'appréhender pourquoi l'actuelle mise en place de développements périphériques génère une dépopulation et notamment la production de logements vides.

Ce graphique concerne une période allant de 1971 à 1995 et reprend deux variables.

Première variable : l'évolution du nombre de ménages pour

Graphique 6.4 : Croissance annuelle du nombre de ménages et excédents de nouvelles constructions, 1971-1995.



l'ensemble de la Belgique.

Deuxième variable : le solde des permis de construire, soit l'excédent de nouvelles constructions.

On reconnaît la forte urbanisation des années 70, la crise économique des années 80, et le regain du début des années 90.

L'espace au-dessus de la courbe relative au nombre de ménages, situé entre celle-ci et la courbe relative aux nouvelles constructions signifie que des logements vides sont générés puisque l'on produit plus de logements que la démographie ne produit de ménages.

Ceci signifie que lorsqu'on met en place une urbanisation en périphérie, celle-ci génère automatiquement des vides dans la ville.

Le graphique de la page 17 permet d'appréhender la superficie des parcelles consommées pour les fonctions urbaines, pour la Flandre et pour la Wallonie.

On s'aperçoit qu'en Flandre comme en Wallonie, la tendance est linéaire de 1983 à 1999.

On continue à urbaniser à un rythme important.

Accrochages environnementaux, sociaux, économiques.

L'évolution de la désurbanisation que l'on a maintenant définie et tenté de quantifier présente manifestement des accrochages assez importants par rapport au développement durable.

Ces accrochages concernent les trois dimensions qu'il y a lieu d'appréhender lorsque l'on

prend en compte le concept de développement durable:

- la dimension environnementale,
- la dimension sociale,
- la dimension économique.

La dimension environnementale :

La désurbanisation est liée, nous l'avons vu, au relâchement des contraintes de mobilité et donc à l'utilisation \pm intensive de la voiture.

En terme d'impact environnemental, l'utilisation intensive de la mobilité voiture est à considérer comme l'une des premières causes de pollution.

Au niveau des pollutions locales on peut penser aux pics d'ozone, mais également à la congestion et à l'insécurité routière.

S'attachant au concept de développement durable, il s'agit de réfléchir globalement c'est-à-dire à l'échelle de l'ensemble de la planète et donc aux atteintes à l'environnement à l'échelle globale.

A cette échelle on peut relever le problème des pluies acides ainsi que la problématique du réchauffement global.

Le secteur des transports, notamment le transport des personnes, étant l'une des princi-

Entité	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Flandre - Croissance annuelle	3515	4055	4031	4356	4258	4305	4614	4977	5012	4565	4600	4618	4637	4044	3731	3567	
Wallonie - Croissance annuelle	2413	2105	1929	1910	1720	1873	1946	2081	2175	2288	1834	1877	1934	1852	2080	2332	
Flandre - Urbanisation totale	149326	152841	156896	160927	165284	169541	173846	178460	183438	188450	193015	197615	202233	206870	210915	214646	218213
Wallonie - Urbanisation totale	83047	85460	87565	89494	91404	93124	94997	96943	99024	101199	103487	105321	107198	109133	110984	113065	115397
	232373																333610

pales causes de la production de gaz à effet de serre, nous nous trouvons reliés directement à la problématique du réchauffement global.

Ces atteintes à l'environnement global attestent très clairement que le mode de vie qui se met en place, en relation avec la production de la nouvelle *ville voiture*, ne peut être généralisé à l'échelle planétaire, échelle à laquelle on doit réfléchir dans une perspective de développement durable.

Relation entre dédensification des formes urbaines et consommation énergétique.

Les travaux de P.W.G. Newman et J.R.Kenworthy portant sur 31 des plus grandes villes du monde ont fortement contribué à la diffusion de cette problématique. La synthèse de ces

travaux est reprise dans le graphique de la page suivante.

Ce tableau reprend en abscisse la densité urbaine de différentes villes à l'échelle mondiale et en ordonnée la consommation de carburant par personne pour chacune des villes étudiées.

On observe que les villes caractérisées par une faible densité, essentiellement les villes du modèle américain, sont caractérisées par une consommation de carburant importante.

Ceci s'explique par le fait que, concrètement, l'utilisation de la voiture est rendue quasi obligatoire pour pouvoir bénéficier des interactions dans cette *ville voiture*.

On relève un modèle intermédiaire avec la ville australienne. Les villes européennes et asiatiques, héritées du passé et plus compactes sont des villes où il est moins nécessaire d'avoir re-

cours à la voiture.

Ces villes sont par conséquent caractérisées par des consommations de carburant moins importantes.

Cette courbe résultant des travaux de ces deux chercheurs australiens a été diffusée à l'échelle mondiale par le biais d'organismes internationaux et a conduit par exemple les Britanniques et les Scandinaves à mettre en place des politiques actives pour contribuer à la densification de l'urbanisation.

Ce lien entre les formes d'urbanisation et la mobilité voiture se vérifie à l'échelle mondiale mais aussi à l'échelle de la Région wallonne.

Les deux graphiques de la page 19 reprennent le même type de variables:

- en abscisse la densité urbaine à l'échelle des quartiers statistiques

- et en ordonnée:

- sur le premier graphique, la distance moyenne parcourue

pour rejoindre le lieu de travail,
- sur le second graphique, la distance moyenne parcourue pour rejoindre le lieu de scolarité.

Ce graphique a été construit sur base du recensement de 1991.

On vérifie que plus les populations résident dans des espaces peu denses, plus les distances parcourues quotidiennement sont importantes.

Dans le cadre d'une politique visant à minimiser la production de gaz à effet de serre, il est interpellant de constater que l'on continue à mettre en place une urbanisation peu dense.

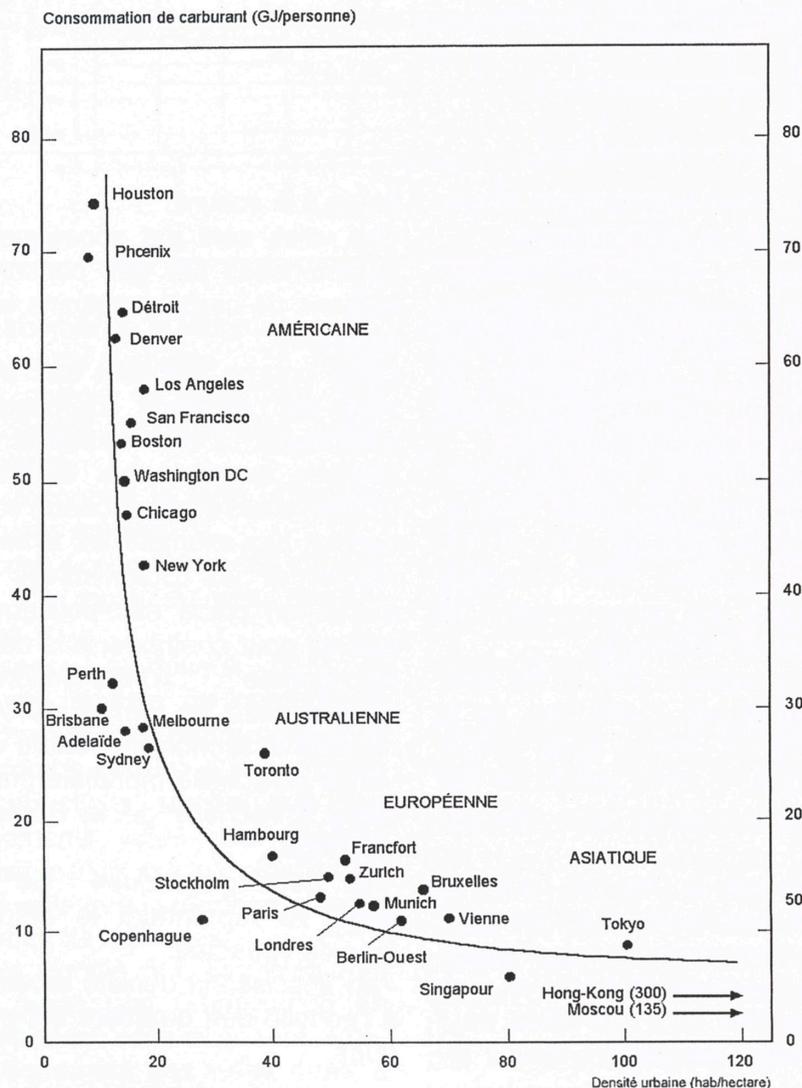
La dimension sociale:

En matière sociale, on constate que la production de cette nouvelle ville induit très concrètement une paupérisation des tissus urbains traditionnels.

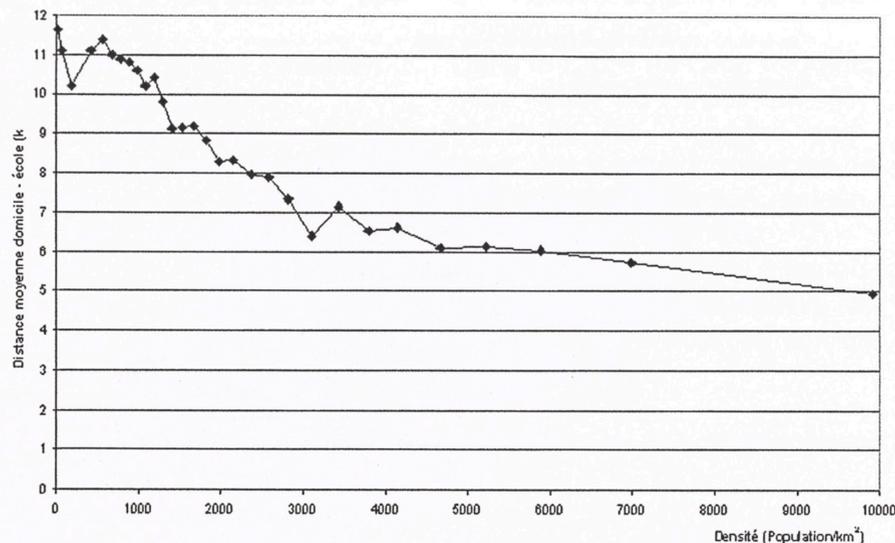
Reprenons l'exemple de Liège. Lorsqu'on établit un classement des 34 communes de la Région urbaine, en terme de revenu moyen par habitant, on relève qu'en 1980 Liège était 7ème (donc relativement bien positionnée) et qu'en 1997 Liège se retrouve à la 30ème place.

On observe donc que ce sont globalement les populations les plus favorisées qui ont tendance

Consommation de carburant par rapport à la densité de population en 1980



Source : P.W.G. Newman et J.R. Kenworthy, 1989, *Cities and automobile dependence : an international sourcebook*



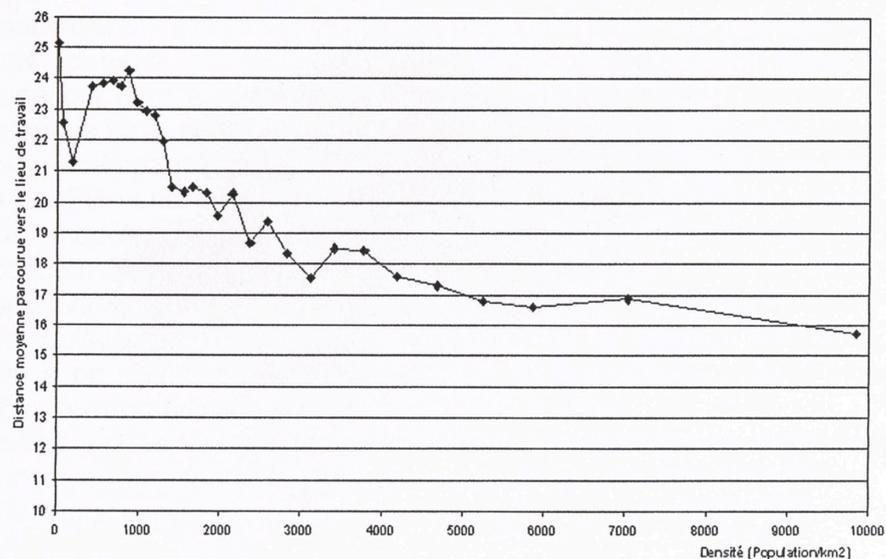
à quitter les villes.

On constate donc manifestement l'existence d'un phénomène de ségrégation spatiale.

On observe également, et cela est sans doute inquiétant, que

ce phénomène de ségrégation spatiale est contemporain d'un phénomène de ségrégation sociale.

Au cours de la même période on constate en effet des dispari-



tés de plus en plus croissantes entre les populations les plus favorisées et les populations les moins favorisées.

Les revenus les plus élevés s'accroissent alors que l'on constate une stagnation des revenus des populations les moins favorisées.

Cette situation représente un risque pour la cohésion sociale.

Les populations favorisées, installées dans la périphérie auront une perception moins concrète des problèmes et auront sans doute tendance à être moins solidaires vis-à-vis des populations les moins favorisées.

Les cartes (fig VI.13 & 14) sont construites à partir des données sur les revenus moyens par habitant (1977-1998).

On observe assez clairement que les centres d'agglomération sont globalement paupérisés et qu'à l'inverse en périphérie les populations sont caractérisées par un revenu moyen élevé.

L'exemple le plus évident est Bruxelles.

On observe la même configuration à Liège avec les communes sud plutôt favorisées, à Charleroi avec la périphérie sud plutôt favorisée et également autour d'Anvers.

Mécanisme de la dépopulation urbaine.

Enquêtes sur les motivations des choix résidentiels.

On constate donc des accrochages entre les objectifs du développement durable et la désurbanisation.

Il y aurait lieu de réfléchir aux possibilités de mieux contrôler ce phénomène de désurbanisation.

On peut tenter d'affiner l'analyse par la prise en compte d'une problématique plus particulière, c'est-à-dire la dépopulation urbaine.

Suite à des enquêtes que nous avons réalisées auprès de personnes ayant quitté une ville pour s'établir dans un milieu périurbain, nous pouvons relever différents éléments inférés par cette étude.

Cette étude, réalisée par le biais d'enquêtes téléphoniques, a confirmé la prégnance du modèle culturel.

1°. Confirmation du modèle périurbain.

On relève globalement que les ménages recherchent un logement spacieux, plus spacieux que ce que l'on trouve généralement en ville.

Un logement spacieux, généralement entouré d'un jardin et situé dans un environnement ru-

Figure VI.13 : Revenu moyen par habitant en 1998

Discretisation par "égales fréquences"

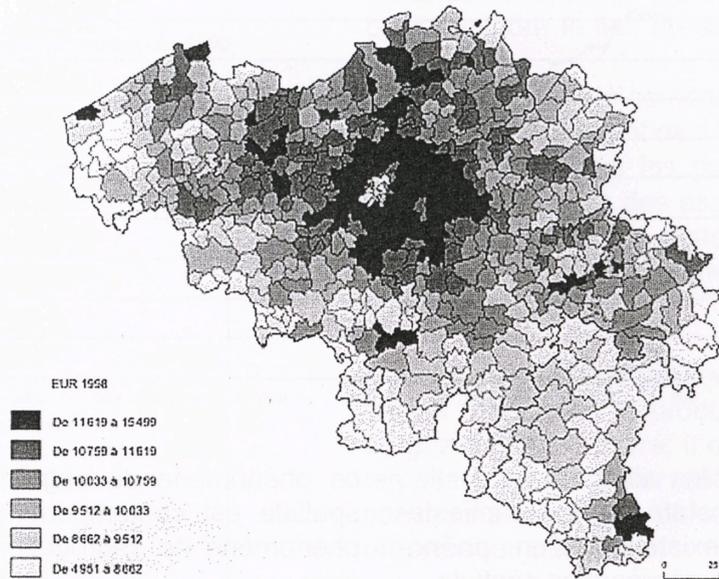
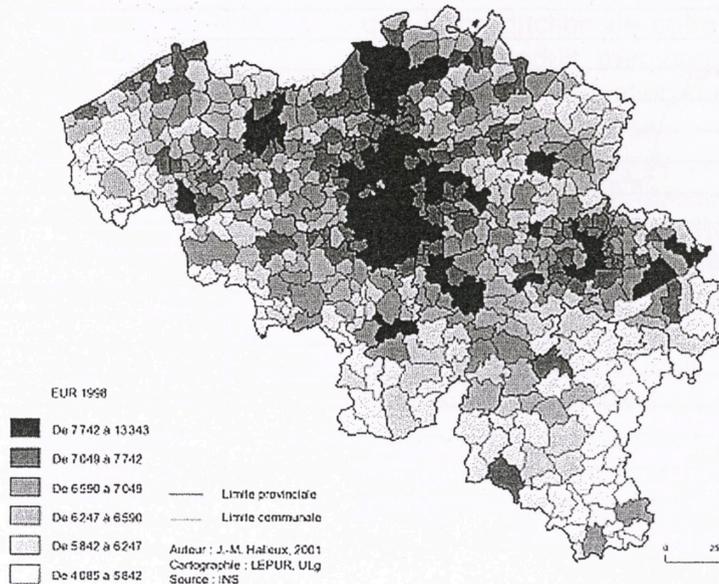


Figure VI.14 : Revenu moyen par habitant en 1977

Discretisation par "égales fréquences"



ral, le plus "campagnard" possible.

Enfin un troisième élément : l'accès à la propriété.

Pour accéder à la propriété, on va plus facilement choisir la périphérie.

2°. Les caractéristiques du logement.

Lorsque l'on s'intéresse aux facteurs qui produisent l'exurbanisation on relève le rôle premier que jouent les caractéristiques du logement par rapport aux caractéristiques du quartier.

On quittera Liège non pas parce que le quartier est désagréable mais bien parce que le logement ne présente pas les caractéristiques voulues.

3°. Une pensée collective très forte.

L'enquête permet d'observer également que ces choix et ces motivations s'inscrivent dans une pensée collective très forte qui tend à considérer que l'espace idéal pour habiter, c'est la "campagne".

4°. Éléments déclenchants.

Ce modèle, le périurbain, se concrétise en migration suite à des événements personnels liés au cycle de vie.

On a pu mettre en évidence le rôle de l'agrandissement des familles. Au 1er ou au 2ème enfant va correspondre un choix de migrer vers la périphérie.

5° Image négative de l'environnement urbain.

Dans le cadre de cette enquête, nous avons pu vérifier que, globalement, les ménages semblent plus ou moins satisfaits de leur choix de migration résidentielle.

Ce choix est conforté, à les entendre, par l'image négative de la ville et de l'environnement urbain.

Le rôle actuel des quartiers denses.

Dans ce contexte on peut se poser la question de l'avenir des quartiers denses, des quartiers traditionnels.

1° Accueil des populations socio-économiquement précarisées.

Ces quartiers constituent un lieu d'accueil pour les populations socio-économiquement précarisées.

Si nous revenons à notre grille de lecture et au fil rouge des mobilités, on observe, qu'en Wallonie, 30% des ménages ne disposent pas de voiture.

Il s'agit donc de parler de banalisation de la mobilité voiture et non de généralisation de la mobilité voiture.

Pour ces ménages ne disposant pas de voiture, le tissu traditionnel offre une possibilité de maxi-

miser les interactions sociales, économiques etc....

Mais il y a là risque d'un cercle vicieux: les populations les plus précarisées se retrouvant dans les mêmes quartiers, cette situation risque de rendre les problèmes plus difficiles à résoudre.

2° Accueil des populations jeunes.

On observe que les quartiers denses sont attractifs pour les populations plutôt jeunes, globalement entre 25 et 30 ans.

La ville est appréciée pour ses possibilités de multiplier les interactions auxquelles cette tranche d'âge est sans doute sensible.(enseignement, loisirs culturels ou autres...).

On peut émettre l'hypothèse de la "ville tremplin".

C'est-à-dire que dès qu'il y a stabilisation personnelle ou professionnelle on observe une forte propension à choisir un autre lieu de résidence et un autre mode de vie.

3° Accueil de ménages de petite taille.

On observe que les quartiers denses permettent de loger des ménages de petite taille.

Ceci étant lié aux évolutions de la démographie globale.

A Liège par exemple, un ménage sur deux est un ménage isolé, c'est-à-dire un ménage

constitué par une seule personne.

4° "Réservoir" de populations âgées.

Les quartiers denses sont encore, aujourd'hui, un réservoir de populations âgées.

Populations trop âgées pour avoir été concernées par le phénomène de périurbanisation.

Ceci se vérifie si l'on analyse ce que les gains en terme d'accroissement de la longévité,

c'est - à - dire en terme d'espérance de vie, représentent comme volume démographique.

L'accroissement de la longévité entraîne une augmentation du volume des ménages.

Sur l'ensemble de la Wallonie, ces gains de longévité depuis 1970 expliquent la présence de 3% du volume des ménages.

Sur la commune de Liège, on se situe à 6% du volume des ménages.

Ceci signifie que les populations qui ont bénéficié de ce gain d'espérance de vie, qui ont aujourd'hui autour de 70 ans n'ont pas été concernées par l'exurbanisation qui a débuté essentiellement dans les années 70.

Le graphique ci-après, établi par des géographes de l'Université de Leuven, reprend le solde migratoire pour différentes classes d'âge dans différents types de communes

(la ville centrale, la première couronne de l'agglomération, la banlieue périurbaine et les communes non urbaines).

On observe que les villes centrales sont attractives pour la tranche d'âge 18-24 ans.

C'est en effet la seule tranche d'âge pour laquelle le solde migratoire est largement positif dans les villes.

Ceci confirme que les villes sont manifestement intéressantes pour cette tranche d'âge. Par contre au-delà, dès 25 ans, on observe un solde migratoire négatif, c'est-à-dire qu'on quitte davantage la ville qu'on ne s'y installe.

Le flux vers la périphérie s'accroît et c'est pour la tranche d'âge 30-39 ans qu'il est le plus important.

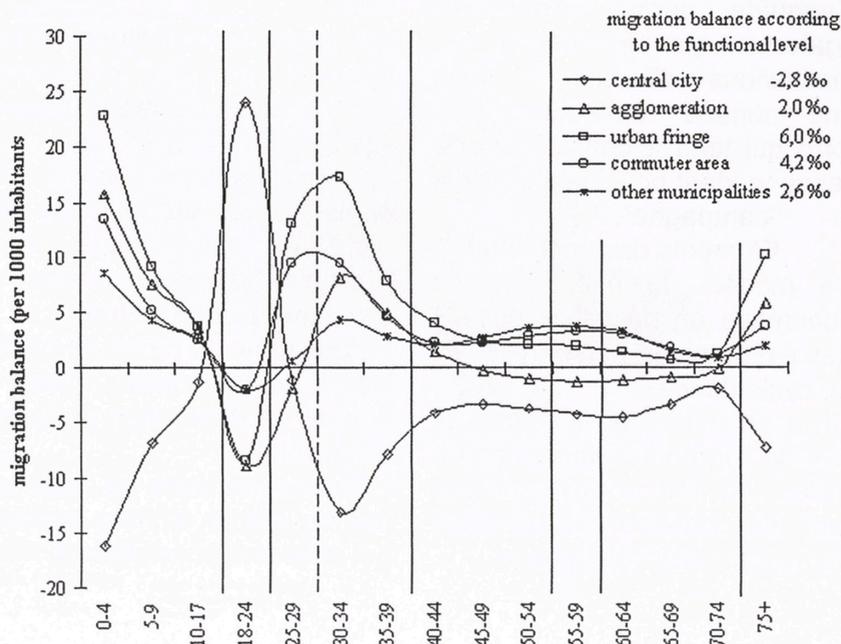
Les données permettent également d'observer que le solde migratoire reste négatif pour l'ensemble des autres tranches d'âge.

Cela signifie que, même pour la tranche d'âge 60-74 ans, la tendance est de quitter les villes.

Pistes de réflexions et de solutions.

Développement d'une demande.

Si l'on souhaite inscrire les quartiers dans une perspective de développement durable, il s'agit



sans doute d'y accroître la mixité sociale.

Dans le cas d'une ville comme Liège il y aurait lieu d'attirer une population plutôt favorisée.

Une certaine mixité générationnelle devrait également être favorisée en créant les conditions favorables à l'accueil des familles.

1° Limiter l'offre en terrains "vierges".

Si l'on réfléchit au développement d'une demande, on peut supposer que cette demande sera plus forte dans les quartiers urbains si la concurrence périphérique est moindre.

Les outils permettant de rencontrer ces objectifs sont:

- des outils de gestion foncière,
- mais aussi la configuration des plans de secteur, les zones d'habitat étant aujourd'hui surdimensionnées par rapport à la démographie actuelle.

2° La dimension culturelle.

Une autre piste de réflexion concerne la dimension culturelle.

Si l'on souhaite accroître l'intérêt de la population pour les quartiers denses traditionnels, il faudra développer le goût de la population pour la ville, faire comprendre que la ville présente de nombreux intérêts mais également faire prendre conscience que le modèle d'habitat quatre

façades n'est pas généralisable, n'est pas durable.

Cette conscientisation ne pourra se développer qu'à moyen ou à long terme notamment par l'éducation.

Un exemple (peut-être pas très scientifique mais néanmoins significatif) : la grille horaire d'un dimanche après-midi consacré au développement durable à la RTBF. A 15h.15, un reportage sur la réunion de Kyoto ayant conduit au protocole de Kyoto sur les gaz à effet de serre, suivi à 16 h par un débat fort intéressant réunissant des "institutionnels", des climatologues etc..... L'émission suivante c'était Beverly Hills, feuilleton distribué à l'échelle de la planète et qui diffuse les valeurs culturelles liées à la mise en place de la *ville voiture*.

Enfin, l'émission suivante était le magazine de l'automobile "Autovision".

3° Les besoins financiers.

Le graphique ci-dessous permet de mettre en relation, pour différents types de communes,

- l'évolution de la population,
- les recettes communales,
- les dépenses communales,

entre 1988 et 1996.

On observe que pour les communes des principales villes:

- la population diminue,

- les recettes diminuent structurellement, puisque les recettes communales sont liées à la fiscalité,

- les dépenses diminuent fortement également.

Par contre, dans les communes périphériques:

- la population augmente,
- cette population généralement favorisée va globalement payer beaucoup plus d'impôts et les recettes communales vont augmenter,

- l'augmentation de ces recettes communales va permettre d'augmenter les dépenses.

Ceci nous conduit à souligner le rôle du mode de financement des pouvoirs publics.

4° La qualité de l'environnement urbain.

Dans le cadre d'une réflexion sur la demande, un autre aspect à considérer est la qualité de l'environnement urbain.

Un premier élément à relever est le rôle de la circulation automobile.

Des exemples existent à l'étranger, par exemple à Copenhague, mais aussi en Belgique, à Gand, où des villes ont pris des mesures concrètes pour limiter la circulation automobile.

Ces mesures ont eu pour conséquence de favoriser le retour en ville de certaines popu-

lations, notamment des familles et des populations plutôt favorisées.

On a pu constater que la mobilité résidentielle était entre autre liée au fait que de nombreuses familles quittaient les villes pour pouvoir éduquer les enfants en périphérie.

Par conséquent, ne faudrait-il pas d'avantage tenir compte des besoins de ces familles?

Différentes dimensions sont à prendre en compte.

La dimension culturelle, puisque l'idée communément admise est que l'environnement campagnard est le meilleur endroit pour élever une famille.

La dimension urbanistique, puisqu'il s'agit bien naturellement d'adapter l'environnement bâti aux besoins des familles et des enfants.

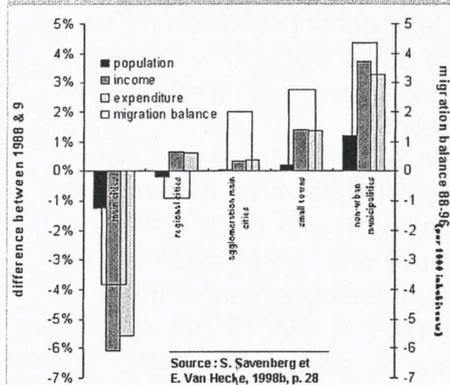
L'offre en services, en équipements devrait également être mieux adaptée.

La mise en place de telles politiques est évidemment dépendante des moyens dont disposent les communes et donc de leur mode de financement.

Or, on observe actuellement que l'on se trouve dans un cercle vicieux.

Les populations les plus favorisées quittent les villes ce qui a pour conséquence de voir les

Evolution démographique et comptabilité communales (1988-1996)



recettes diminuer.

Développement d'une offre - Appareil de production.

Parallèlement à la question de la demande, on peut également réfléchir au développement d'une offre et plus précisément à l'appareil de production qui met en place cette nouvelle ville.

Dans ce domaine, force est de constater la faible qualité des données statistiques et des études.

En effet lorsqu'on s'intéresse aux acteurs qui, concrètement, produisent l'urbanisation, on constate qu'il y a manifestement des vides.

Une autre observation que l'on peut faire concerne la quantité des logements produits.

On constate en effet qu'il y a

quantitativement une surproduction de logements et comme nous avons pu le constater production de logements vides.

Au delà de ce constat quantitatif il faut également relever les manques qualitatifs.

En terme qualitatif un premier aspect concerne la localisation. On continue en effet à produire des logements de manière dispersée alors qu'en fonction des principes du développement durable, c'est plutôt la compacité urbaine qu'il s'agirait de privilégier.

On observe également que les logements produits aujourd'hui, globalement le modèle périurbain, sont plutôt de grands logements.

Ceci s'avère être en contradiction avec l'évolution démographique puisque l'on constate aujourd'hui une diminution de la taille des ménages.

Dans le cadre d'une réflexion sur l'offre en terme qualitatif, on peut également s'interroger sur la nécessité de construire par rapport aux possibilités de rénover voire, dans les villes, aux possibilités de détruire et de reconstruire.

Selon la C.N.C. il existerait, dans les villes belges, quelques 220.000 logements qui mériteraient d'être détruits et reconstruits.

Ce constat devrait aussi faire réfléchir les opérateurs.

Enfin, plus généralement, on peut s'interroger sur les conditions qui permettraient, non plus de produire la ville en colonisant perpétuellement de nouveaux espaces mais de reconstruire progressivement la ville sur la ville comme cela s'est fait pendant toute l'histoire de l'humanité.

En d'autres termes recycler l'urbain et produire du foncier, non plus au départ d'espaces vierges en périphérie mais d'avantage en privilégiant les espaces urbains à restructurer.

Jean-Marie Halleux
Assistant à l'Université de Liège
SEGEFA – LEPUR
Géographie économique