

# Territoire post-industriel en transition: entre vulnérabilité contemporaine et résilience territoriale. Les cas de Manchester et de Charleroi

By/Par Jérémy Cenci<sup>1,2</sup>, J-A. Pouleur<sup>3</sup>, V. Becue<sup>1</sup>

(1)Département Projets, Ville, Territoire, Faculté d'Architecture et d'Urbanisme, Université de Mons, Mons, Belgique

(2) Unité de Formation et de Recherche en Géographie et Aménagement, Université de Lille, Villeneuve d'Ascq, France

(3)Département Architecture et Société, Faculté d'architecture et d'urbanisme, Université de Mons, Mons, Belgique

## ABSTRACT

Post-industrial territorial vulnerability means that strategic decisions must be made in terms of rehabilitating, re-categorising and/or demolishing existing structures, and this may target individual buildings, entire neighbourhoods, or even the zone as a whole. The research targets the issues involved in re-categorising the derelict land in Val-de-Sambre on the Franco-Belgian border from the industrial period (1850–1950) to today, the aim being to change its image by incorporating the territorial resilience paradigm. For several decades now, the collective unconscious has viewed the area, symbolised by its two main urban centres (Charleroi and Maubeuge), as grim and shabby. Could resilience point the way to a future for the traditional industrial regions of Europe (régions européennes de tradition industrielle – R.E.T.I.)?

**Keywords:** vulnerability, territorial resilience, conversion, brownfield sites, territory in transition

## RÉSUMÉ

La vulnérabilité territoriale post-industrielle implique des choix stratégiques en matière de réhabilitation, de requalification ou de destruction d'un patrimoine existant, qu'il soit à l'échelle du bâti, du quartier, voire de l'ensemble d'un territoire. La recherche cible la problématique de requalification des friches du Val-de-Sambre, territoire transfrontalier franco-belge, de la période industrielle (1850-1950) jusqu'à aujourd'hui en vue de l'amélioration de son image par l'intégration du paradigme de résilience territoriale. Depuis plusieurs décennies, l'estampe de ce territoire, avec pour symbole deux centres urbains (Charleroi et Maubeuge), reste souvent dans l'inconscient collectif obscur et morose. Quels peuvent-être les vecteurs d'un redressement territorial durable et les indicateurs de résilience de ces régions européennes de tradition industrielle (R.E.T.I.) ?

**Mots-clés :** vulnérabilité, résilience territoriale, reconversion, friches industrielles, territoire en transition

**JEL Classification:** R58, L16

## **INTRODUCTION**

La révolution industrielle a, dès le XIX<sup>e</sup> siècle, marqué l'organisation spatiale, socio-économique et culturelle des territoires. Images de carte postale et de fierté nationale transformée en quelques décennies en mausolée renforce la perception de l'impermanence du système spatial. Le déploiement des bassins industriels est défini comme « un système dynamique d'agencement territorial dicté par l'impératif du rendement optimum de l'industrie lourde lors de la phase d'exploitation intensive [...] » (Leboutte, 2001). Il engage deux modes d'urbanisation spécifiques. Dans un premier modèle, l'industrialisation d'un territoire fait émerger des villes-champignons. Dans le second, l'industrie s'organise et s'étend en périphérie des centres historiques de villes préexistantes (parfois proto-industrielles). Dans cet article, nous tenterons de dégager la spécificité urbanistique de ce second modèle. Nous analyserons, plus précisément, le problème de l'intégration et de la mutation d'un système industriel désormais vulnérable face au système urbain préexistant.

Le déclin industriel a grevé les paysages de friches. La plupart du temps, les acteurs politiques choisissent de les laisser à l'abandon ou de les détruire pour se débarrasser de l'image négative qu'elles véhiculent. Ces stigmates de l'ère industrielle font maintenant partie de notre paysage et constituent un nouveau patrimoine matériel et immatériel. Pour les collectivités entrevoyant leurs potentialités spatiales, foncières et culturelles, elles sont depuis plusieurs décennies et dans certaines régions appréhendées positivement comme des espaces de voisinage à reconquérir et, par-là, revalorisées. (Senecal & Saint-Laurent, 1999). Ces espaces délaissés s'inscrivent généralement au cœur des centres urbains ou en périphérie des grandes villes, généreusement desservies en transport routier. Confrontées à l'augmentation de la périurbanisation, enchainant l'évolution démographique en Europe, les collectivités se trouvent face à un problème majeur : la demande d'espace à bâtir est supérieure à l'offre disponible. La réponse des politiques d'aménagements territoriales est double. Il faut, soit utiliser de nouveaux espaces verts (bois ou agricole) ; soit, dans le cas d'une agglomération développée par l'industrie, utiliser les friches.

Quelques exemples attestent que la réussite d'une reconversion de sites industriels n'implique pas le déni de l'histoire des lieux. Au contraire, le choix d'une nouvelle programmation peut la mettre en perspective, la déployer sans l'effacer. Cette recherche a pour principale ambition d'analyser ces territoires ayant perdu leurs identités suite, d'un côté, à la désindustrialisation et, de l'autre côté, à l'image négative qui en ressort ; ces deux facteurs impliquant une vulnérabilité notamment du point de vue de la relance économique. Plus précisément encore, il va s'agir d'étudier un territoire existant ayant subi ces troubles et les ayant surmontés pour en tirer l'essence, les outils et les arcanes méthodologiques de reconstruction par l'intégration du paradigme de résilience territoriale. La résilience des territoires et des villes est plus que significative : d'ici 2030, plus de 60 % de la population mondiale résidera en villes (Fiksel, 2006).

Le choix de notre territoire d'étude se porte sur celui du Val-de-Sambre, territoire transfrontalier (franco-belge), plus particulièrement sur l'agglomération carolorégienne, ayant subi les ecchymoses de cette désindustrialisation. La Wallonie possède plus de 10.000

hectares de terrains abandonnés. Ceux-ci sont parfois lourdement pollués, mais ont un potentiel foncier intéressant. Ces zones, empreintes d'un passé récent, peuvent-elles ou non constituer un atout majeur ? Le coût de la dépollution, principal obstacle à leurs réhabilitations, est-il supérieur au bénéfice du renouvellement de l'image ? Dans la première partie de cet article, l'étude du cas de Manchester nous permettra, après avoir défini les notions de vulnérabilité contemporaine et de résilience, de développer la méthode d'intégration des termes dans le cadre d'un territoire post-industriel potentiellement résilient. Dans la seconde partie, nous mettrons en exergue ces premiers résultats et, après d'éventuelles modifications, nous transposerons sur le territoire d'étude, celui du Val-de-Sambre.

## **MÉTHODOLOGIE**

Un cadrage empirique d'un système spatial par les notions de vulnérabilité contemporaine et de résilience territoriale permet de dégager une méthodologie d'application théorique et systémique. Dans un premier temps, ce schéma est appliqué sur un territoire (Manchester) pour mettre en avant ses capacités de réaction. Dans un second temps, il pourra être testé sur notre territoire d'étude.

### *Vulnérabilité contemporaine et résilience d'un système spatial théorique*

La vulnérabilité d'un territoire renvoie, outre à une connotation négative intrinsèque du terme même, à l'existence d'éléments susceptibles de générer un dysfonctionnement au sein d'un système urbain ou rural (Adger, 1999). Produits de la confrontation des risques, ces éléments sont susceptibles de diffuser une perturbation ponctuelle, voire une défaillance généralisée à long terme à l'ensemble d'un système spatial. L'analyse de la vulnérabilité d'un territoire peut être proposée comme un outil de prévention mettant en exergue la sensibilité d'un territoire fragilisé. Cette approche systémique permet de poser un diagnostic, qui pourrait conduire, à moyen terme, à des interventions de contrôle et de gestion des risques. Le concept de risque prend sens au croisement de deux autres concepts : ceux de l'aléa et de l'enjeu majeur. Selon Metzger et D'Ercole, « ce lien étroit entre enjeux majeurs et territoire implique la transmission inévitable de la vulnérabilité d'un enjeu majeur identifié et localisé, à l'ensemble d'un territoire. Autrement dit, la vulnérabilité d'un territoire peut s'appréhender par la vulnérabilité de ses enjeux majeurs » (Metzger & D'Ercole, 2009). Sur un territoire post-industriel, nous isolons deux sortes de vulnérabilités correspondant à deux époques différentes : la vulnérabilité propre à l'époque industrielle et la vulnérabilité contemporaine. Dans le premier cas, l'industrialisation s'est déployée sans plans globaux de réflexion et d'urbanisation. La gouvernance a généré une vision réactive : suite à la crise du charbon, l'économie quasi mono fonctionnelle des territoires fut abandonnée en moins d'une décennie au profit des pays de l'Europe de l'Est<sup>1</sup>. Cet abandon a donné lieu une crise sociale sans précédent. Dans un second cas, la

---

<sup>1</sup> Nous entendons par mono fonctionnalité : la sidérurgie et la verrerie liées à l'extraction charbonnière

vulnérabilité, se manifeste à travers les empreintes et les stigmates qui marquent un territoire post-industriel lorsque la gouvernance n'a pas permis de les réemployer ou de les transformer faute d'une vision globale stratégique de l'aménagement du territoire. Victime d'une image négative liée à un paysage assombri et déstructuré par l'industrialisation massive, le patrimoine (matériel ou immatériel) est le plus souvent méconnu des néophytes. Cet héritage est déprécié pour deux raisons : d'abord, il permet de privilégier une urbanisation massive sur d'autres sites ; ensuite, il camoufle temporairement l'ombre du passé. Chaque système spatial est donc affecté, à de multiples échelles, de vulnérabilité.

Initialement issue du vocabulaire technique de la physique, la résilience est la déformation graduelle d'un matériau. Celui-ci a la capacité de retrouver son état initial à la suite d'un choc ou d'une pression continue. La résilience caractérise ainsi la fragilisation (et donc la vulnérabilité) du matériau concerné. Introduit en 1973 dans le domaine de l'écologie, le concept de résilience définit la double capacité d'un écosystème à s'adapter (et donc à évoluer naturellement) et à se régénérer d'un aléa naturel de manière progressive (Holling, 1973). En écologie, ce concept permet d'inscrire les phénomènes d'adaptabilité et d'évolution du système vulnérable dans des trajectoires éventuellement différentes alors que la science de la physique astreint la notion à un état initial. En psychologie, la notion s'affine encore puisqu'elle s'applique alors à l'histoire de l'homme dans une perspective évolutionniste. Il implique par conséquent la vulnérabilité de l'homme par rapport à son environnement. Précurseur de la résilience en psychologie, Cyrulnik évoque que « résilier un engagement signifie aussi ne plus être prisonnier d'un passé, s'en dégager. La résilience n'a rien à voir avec une prétendue invulnérabilité ou une qualité supérieure de certains, mais avec la capacité de reprendre une vie humaine malgré la blessure, sans se fixer sur cette blessure. » (Cyrulnik & Seron, 2004). Adapté à la géographie et l'aménagement du territoire, le concept de résilience définit la capacité d'anticiper un aléa ou une vulnérabilité, de s'y adapter et de se rétablir en se rapprochant de l'état du système spatial initial (Madni, 2007). En nous appuyant sur cet état de l'art, nous pouvons encore préciser la définition de la résilience d'un système spatial dans le cadre de son application à un espace multi échelles, rural ou urbain, subissant ou ayant subi un ou plusieurs impact(s) direct(s) ou indirect(s). Ces risques spatiaux, résultants d'aléas et d'enjeux majeurs, sont liés à chaque système complexe et impliquent donc une vulnérabilité, même minime. En somme, nous pouvons définir la résilience d'un système spatial comme la capacité à prendre acte de(s) vulnérabilité(s) et d'évoluer, mais en y intégrant cette possibilité de mouvance vers un nouveau système différent de l'initial. Chaque territoire doit être reconnu comme en éternelle vulnérabilité maîtrisée. Par son impermanence, un territoire doit être étudié afin de diagnostiquer les événements anticipables pour actionner les jalons de la résilience territoriale.

La figure suivante représente l'approche d'un système spatial théorique schématique soumis, suite à divers aléas et impacts, à une ou plusieurs vulnérabilité(s). Suite au déploiement d'un élément déclencheur, le système réactif (naturellement – à long terme – ou suite aux habitants et élus) se transforme en territoire en transition. Une méthodologie réactive (par une adaptation spontanée) ou proactive (par une adaptation anticipée) lui permet alors de mettre en place des scénarii de résilience territoriale pour se diriger vers un système spatial éventuellement différent de l'initial.

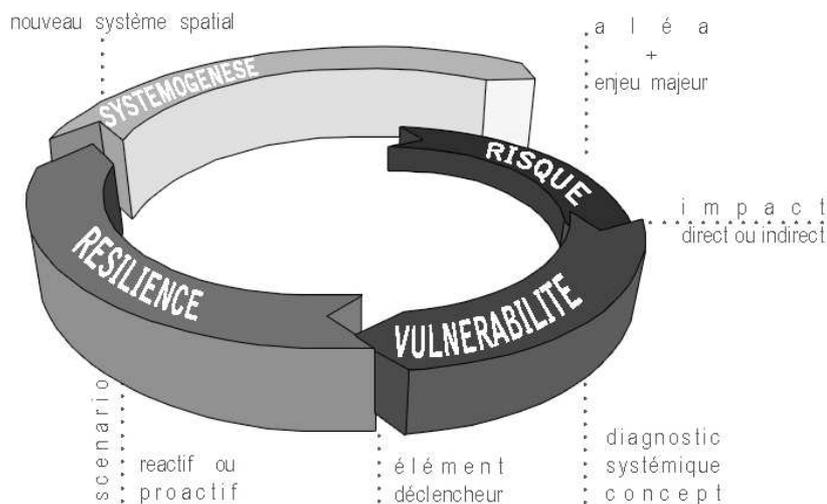


Figure 1 Schéma d'un système spatial théorique (CENCI, 2013)

Il convient maintenant de tester cette méthodologie sur le système spatial de Manchester. Ce territoire est parvenu à réduire profondément sa vulnérabilité post-industrielle par la mise en place de politiques de renouvellement et d'une reconversion qui ont favorisé un possible état de résilience. Il s'agit de comprendre comment un territoire, marqué par un passé industriel, a réussi à se redéployer positivement. Quelles méthodes, niveaux d'acteurs et outils ont permis une régénération territoriale ? Nous verrons dans quelles mesures les solutions mises en place à Manchester sont susceptibles de s'appliquer à notre territoire d'étude, le Val-de-Sambre et, plus particulièrement, l'agglomération de Charleroi. En effet, celle-ci a subi des vulnérabilités similaires, mais reste encore synonyme de pays sombre dans la conscience populaire.

#### *Système spatial post-industriel mancunien : d'une vulnérabilité vers une régénération résiliente ? Méthodes et outils*

Entre le XVIII<sup>ème</sup> et le XX<sup>ème</sup> siècle, Manchester a « incarné l'archétype de la ville industrielle » avec l'arrivée de l'industrie textile. Évoluant de 43.000 habitants en 1773 à 1.430.000 habitants en 1900, puis régressant à 766.000 en 1931, la ville de Manchester est la première à souffrir de la désindustrialisation et du déclin démographique (phénomène de « shrinking city » traduit en « ville qui rétrécit »). Les acteurs locaux et gouvernementaux sont donc les premiers à chercher des solutions afin de désamorcer ce nouveau phénomène. (Sueur, 2011)

L'automatisation des processus de fabrication textile, la réduction conséquente du besoin de main-d'œuvre combiné à la concurrence des pays en développement marquent le début du déclin industriel de Manchester. Face à la protéiformité du système spatial industriel, Manchester se heurte ainsi, à l'instar d'autres territoires tels que la Ruhr, à une vulnérabilité nouvelle. Soucieux de résoudre ce problème, les pouvoirs publics organisent le

redéploiement économique dans les secteurs tertiaires et industriels (Battiau, 1998). Il a pour ambition de redorer l'image négative de la ville pour la rendre plus attractive. Il s'agit de contrer le phénomène d'émigration grandissant, favorisé par un taux de chômage croissant, mais également d'attirer les investisseurs privés afin de relancer l'économie régionale par la modification de son image. Pour amoindrir ce déclin démographique en cours, la loi gouvernementale néolibérale Urban Development Corporations (U.D.C.) de 1979 enclenche la réalisation de programmes de régénération urbaine par des partenariats publics-privés (actifs dans le financement, mais également dans l'élaboration des projets). Les thématiques principales sont : (Deas, Robson, & Bradford, 2000) :

- l'acquisition, la rénovation ou la démolition/reconstruction des logements existants afin d'améliorer le cadre de vie pour stopper le phénomène de « *shinking city* » ;
- le soutien aux industries et commerces existant et l'encouragement de nouvelles initiatives entrepreneuriales afin de redynamiser l'économie local et régional.

L'organisation cherche à favoriser un étalement progressif de la régénération urbaine, quartier par quartier (effet tache d'huile). Certains quartiers, par exemple, sont simplement détruits (suite à la vétusté des lieux) et reconstruits (pour répondre aux nouveaux besoins sociologiques). Avec la fin des U.D.C. prévue en 1998, l'agence M.I.D.A.S (*Manchester Investment & Development Agency Service*) est créée au niveau gouvernemental afin de continuer la mission du précédent programme. Son objectif s'inscrit dans la même zone d'action. Elle cherche à mettre en place des opérations de constructions et d'améliorations des infrastructures. Afin d'accélérer son redéploiement, les autorités manconiennes (niveau local) votent en 1992 une nouvelle « Stratégie de Développement Economique » axé sur (Lusso, 2010) :

- L'amélioration du réseau de transports étudié afin d'amener la population de la périphérie vers le centre-ville afin de redynamiser son cœur urbain ;
- Le soutien des secteurs clés de la ville tels que la recherche (université) et les multimédias ;
- Faire évoluer l'image vulnérable sombre vers une image nouvelle sur le marketing culturel urbain. Véhiculée par l'architecture emblématique, elle redonnera une image moderne et dynamique. « L'image de la ville devait également changer pour les habitants de Manchester. L'enjeu était de la débarrasser de son image de cité industrielle en déclin, pour montrer qu'elle avait changé et allait à nouveau de l'avant ». (Weck & Ward, 2002)

Précisons que l'exode des industries et d'une partie de la population du cœur de la métropole a libéré des espaces en friches. En même temps est né un phénomène inattendu : l'apparition d'une culture urbaine. Cette opportunité unique permet à la collectivité de contribuer à l'avènement d'une image positive de la ville. Carroue, Collet et Ruiz notent que la ville de Manchester « à l'inverse d'autres collectivités locales (...) a tenté d'adopter une politique de

laissez-faire vis-à-vis de la scène musicale qui se développait sur son territoire. L'idée étant que l'essentiel est de préserver un environnement favorable à la création culturelle et que l'intervention directe est inutile voire contre-productive ». (Carroue, Collet, & Ruiz, 2007) S'imposant comme un moteur de régénération et de revalorisation territoriale, la culture s'est imposée au fil des décennies dans les politiques de développements des grandes villes et, plus particulièrement, celles qui sont marquées par un passé industriel. (Bianchini & Parkinson, 1993) (Andres & Ambrosino, 2008)

Il s'agit maintenant d'identifier les risques, les impacts (directs ou indirects) et les vulnérabilités anciennement présents au cœur de cette « première ville industrielle » (de la période post-industrielle). Cela doit nous permettre de les intégrer au schéma de système spatial. Il faudra alors éventuellement l'adapter et évaluer ces capacités de résilience. Notons que les Nations Unies se sont fixé comme objectif stratégique de « mettre en place, à tous les niveaux, notamment au niveau des collectivités et institutions, des mécanismes et capacités qui peuvent aider systématiquement à accroître la résilience face aux aléas, ou les renforcer s'ils existent déjà » (Nations Unies, 2005, p. 9).

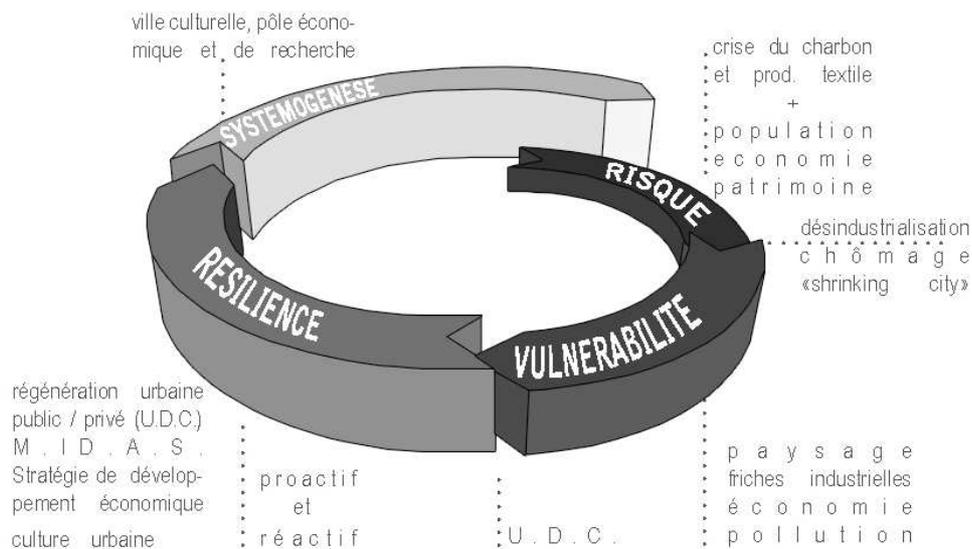


Figure 2 Schéma du système spatial de Manchester (CENCI, 2013)

### *Vulnérabilité contemporaine et résilience du système spatial post-industriel du Val-de-Sambre*

Le territoire du Val-de-Sambre a enduré des vulnérabilités similaires à celui de Manchester, mais à une échelle territoriale plus réduite. Le Val-de-Sambre s'est défini autour de deux facteurs : la morphologie de la rivière de la Sambre et l'exploitation de ses ressources remarquables. Il est, dès le début du XVIII<sup>e</sup> siècle transformé par l'activité proto-industrielle et par l'implantation de nombreuses activités artisanales le long de ses méandres et à

proximité de noyaux ruraux naissants<sup>2</sup>. La canalisation de la Sambre a favorisé des échanges transfrontaliers, notamment l'écoulement de productions industrielles (vers Paris) qui n'a jamais cessé de croître durant l'ère du développement industriel (charbon, sidérurgie et chantiers navals)<sup>3</sup>. Parallèlement à ces grands travaux, le développement du chemin de fer a engendré une croissance urbaine, et par conséquent démographique sans précédent pour ce territoire transformant la région sambrienne et plus particulièrement les agglomérations de Charleroi et de Maubeuge, en usines à ciel ouvert<sup>4</sup>. Axée sur trois vecteurs majeurs intimement liés (le charbon, la sidérurgie et la verrerie), l'agglomération carolorégienne peut être perçue comme la plus jeune des métropoles belges (Pouleur, 2003). Connectée par la voie d'eau et le chemin de fer suite à l'industrialisation, sa situation centrale entre Mons et Verviers l'assigne, en 1830, comme le second centre de production industrielle derrière la Grande-Bretagne. Fruit d'une topographie relativement plane et d'une accessibilité multimodale, la majorité des industries s'implantent à l'Est et à l'Ouest des fortifications historiques de Charleroi.

L'ouverture des frontières aux pays signataires de la C.E.C.A (1954) va renforcer la crise industrielle à Charleroi. D'autres facteurs tels que l'apparition d'une nouvelle source d'énergie fossile (le pétrole) à bon marché, l'épuisement progressif des veines de charbon (impliquant des forages plus profonds et donc plus coûteux) et le vieillissement des technologies utilisées rendent obsolète l'ensemble du Val-de-Sambre et, plus largement le bassin minier. La Vallée entre alors dans un processus de dégradation. L'effet de crise crée une vulnérabilité à plusieurs échelons :

- l'arrêt progressif et le désintérêt pour les transports fluviaux sur la Sambre s'accompagnent d'un développement du transport (auto)routier ;
- les terrils qui jalonnent le territoire carolorégien viennent s'ajouter aux multiples friches industrielles qui achèvent de conférer au paysage son apparence chaotique ;
- L'image positive des industries qui, jusque-là, étaient le symbole d'une économie florissante se substitue à une image de « pays pollué ».
- Un exode massif des populations plus aisées vers les communes limitrophes vulnérabilise un peu plus ce territoire ;
- les travaux d'élargissement de l'Escaut, fleuve qui permet de relier la Belgique à Paris conduit à l'étranglement du trafic sur la Sambre. Ce choix stratégique signe, à son tour, une vulnérabilité qui n'implique rien de moins que la rétrogradation de l'évolution économique du Val-de-Sambre.

Afin de relancer au mieux l'économie agonisante, l'État belge se lance dans le développement de grandes infrastructures routières sur l'ensemble du territoire. C'est dans

---

<sup>2</sup> Les activités artisanales étant les carrières de pierre bleue, les moulins, les scieries, la poterie de grès, la faïencerie, la marbrerie

<sup>3</sup> La canalisation de la Sambre a permis de passer des bateaux de 48 tonnes en 1825 à 1.350 tonnes en 1836

<sup>4</sup> Evolution démographique de 50.000 habitants en 1831 à près de 300.000 habitants en 1910

ce cadre que le ‘petit ring’ de Charleroi est construit en 1971. La fusion des communes (1977) fait émerger l’hypothèse d’une relance par, entre autres, l’arrivée des administrations régionales et autres du secteur tertiaire dans le centre urbain carolorégien. Le plan de secteur de 1979 (institué par la fédéralisation de l’État belge) engage une nouvelle planification du territoire. Il cherche à limiter la périurbanisation. Pour ce faire, il légifère sur la réutilisation de sites désaffectés à l’Est et l’Ouest. Il promeut en même temps de nouvelles zones d’activités économiques au Nord de Charleroi. Il rapproche ainsi la frontière de Charleroi de Bruxelles et confère une importance grandissante à l’aéroport de Charleroi (Bruxelles-Sud)<sup>5</sup> (Espace Environnement, 2005).

Le Schéma de Développement de l’Espace Régional (S.D.E.R.)<sup>6</sup> de 1999 veut faire de Charleroi un « pôle d’emplois et de services d’une région urbaine de plus de 400.000 habitants ». En même temps, il cherche à créer les conditions d’une reconversion économique en favorisant notamment l’émergence de nouveaux secteurs d’activités technologiques. Au début des années 2000, une zone verte en périphérie de la ville est transformée en zone d’aménagement communal concertée industrielle via le plan de secteur de Charleroi. Un parc scientifique et technologique voit le jour. En 2012, ce sont plus de 150 entreprises (sociétés internationales et centres de recherches employant plus de 3.600 personnes) qui rendent les lettres de noblesse à un territoire qui, depuis de nombreuses années, tente de se construire une nouvelle identité.

## **RÉSULTATS & DISCUSSION**

Nous avons distingué deux formes de résilience sur le territoire de Manchester. La première est une vision de résilience proactive. Elle repose sur la réalisation d’outils stratégiques à l’échelle gouvernementale et régionale qui ont impulsé un souffle de relance. La seconde est une vision de résilience réactive. Elle est rendue possible par l’apparition et le développement d’une culture urbaine, c’est-à-dire par l’appropriation par la population (soutenue par la ville) de territoires désertés. Comme l’évoque Dumesnil et Ouellet, « il apparaît que la condition essentielle du succès d’un projet de réaménagement de friche industrielle » (et plus largement, celle d’un territoire post-industriel) « est la collaboration entre le secteur public, le secteur privé et la population. Tous les exemples de réussites en la matière mettent l’accent sur cette condition » (Dumesnil & Ouellet, 2002). La résilience d’un territoire n’est donc pas établie par des scénarii soit proactifs ou soit réactifs, mais par la combinaison des deux. Il est donc primordial de soutenir les groupes d’actions locaux. La réalisation d’un outil stratégique prospectif global est essentielle pour rebondir, surtout dans le cas d’une vulnérabilité générée par un phénomène aussi important que la désindustrialisation. Cela suppose une attention particulière de la part des élus et aménageurs à l’égard de l’évolution de la situation sociale.

Les choix stratégiques de l’agglomération carolorégienne ont misé, malgré les objectifs énoncés dans le plan de secteur, sur l’utilisation de sites vierges, sans se soucier de l’héritage

---

<sup>5</sup> Aéroport dont les premières activités aéronautiques datent de 1919 et qui, suite aux « Golden Sixties », a vu son développement touristique démarrer.

<sup>6</sup> Outil de référence et d’orientation pour les révisions des plans de secteur (Belgique)

du passé territorial. Nous parlons ici d'un choix de gouvernance impliquant une utilisation abusive des ressources caractérisée par la notion d'« *urban sprawl* ». Ce type d'exploitation est un « processus d'urbanisation, qui s'étend en dehors de toute notion de limite et le plus souvent au détriment de terres agricoles et de l'environnement naturel » (Carroue, Collet, & Ruiz, 2007). Ces nouveaux secteurs économiques attirent une population vivant majoritairement en périphérie et « c'est là une preuve que la métropole maintient son influence et son rôle, et donc son dynamisme [...] ». Cependant, « cette attractivité se place, non plus au sein de la ville (comme à l'époque « forteresse »), ni à ses portes (comme à l'époque industrielle), mais dans la couronne périphérique du ring autoroutier. Les zones commerciales [...] montre l'importance de cet axe en direction de Bruxelles et une migration venant du nord et qui s'arrête à la frange nord, comme si on n'osait pas aller voir au-delà ce qui s'y passe ! » (Espace Environnement, 2005). Nous voulons ici démontrer que malgré la création d'un pôle scientifique et technologique en dehors de ces murs repoussant les frontières vers la capitale européenne, l'image de Charleroi n'est pas revalorisée. La cause est la carence de gestion des friches industrielles<sup>7</sup>. Les entrées de villes (d'Est en Ouest, le long de la Sambre) témoignent encore aujourd'hui de l'occupation industrielle. Une enquête sociologique a récemment montré que 70 % des riverains perçoivent négativement l'image de ces entrées (Espace Environnement, 2004). Qu'en est-il des investisseurs étrangers ? Voilà des années que l'image de ce site, et plus largement, celle du territoire carolorégien, ne change pas et renvoie dans les mentalités à celle de « zone sinistrée ». Les zones vertes en périphéries urbaines sont détruites par l'implantation de zonings industriels visant une redynamisation multifonctionnelle. Par contre, les friches de l'ère industrielle restent à l'abandon. Dumesnil et Ouellet précisent que « la littérature afférente à la réhabilitation des friches industrielles démontre que le coût élevé de décontamination est le principal frein à leur réutilisation » (Dumesnil & Ouellet, 2002). Le coût de la dépollution de friche peut-il être seul maître de l'aménagement et du (re)développement territorial ? Il paraît donc légitime que les investissements privés soient timides en centre urbain ou dans les friches en périphérie au vu des pollutions lourdes et de l'attractivité de l'Aéropôle multipliée par l'aura de l'aéroport de Bruxelles-Sud (1991) le joutant<sup>8</sup>. Si les six millions de visiteurs annuels (chiffre de 2011) font de Bruxelles-Sud un enjeu économique majeur pour la Wallonie<sup>9</sup>, il reste que la majorité des usagers transitent sans se soucier du potentiel de ce territoire. L'attractivité de l'aéroport encourage les entreprises (nouvelles et existantes) à se (dé)localiser du centre-ville vers celui-ci, désertifiant ainsi le nœud urbain. Toute la question est alors de savoir dans quelle mesure l'aéroport, est signe de vulnérabilité contemporaine ou le vecteur d'une résilience à long terme pour ce territoire ? Nous ne pouvons que soutenir ce complexe économique technologique qui génère de nombreux emplois pour l'ensemble des habitants de la région (plus de 3.600). Cependant, de multiples espaces en friches n'auraient-ils pas pu accueillir ces pôles de compétitivité ?

---

<sup>7</sup> À noter que la partie Est des sites industriels de Charleroi a été dépolluée et en partie vidée de son image industrielle sans idée programmatique à l'exception d'un zoning industriel potentiel.

<sup>8</sup> L'aéroport augmente son nombre de navetteurs de manière exponentielle grâce à la société RyanAir (arrivée en 2001, la société low cost est utilisée par 800.000 passagers).

<sup>9</sup> Conférence « défis et perspectives de l'aéroport de Charleroi », Forum financier, 17 janvier 2013, La Louvière, Belgique

Lancer en 2004, le projet de ville baptisé « Charleroi 2020 » se traduit comme un projet dans une vision prospective à moyen terme. Dans son rapport final, la Ville cible que « si le redéploiement économique de Charleroi doit passer par l'innovation et le développement d'activités nouvelles, particulièrement dans les secteurs dits de pointe, il suppose aussi l'assainissement, la réaffectation et la valorisation des anciens sites industriels désaffectés dont beaucoup sont enclavés dans l'habitat. Leur présence rend particulièrement difficile tout développement territorial équilibré et handicape considérablement la mise en place d'une nouvelle image. La disparition de ces chancres ainsi que des friches urbaines constituera également un élément important pour l'amélioration du cadre de vie et de l'attractivité de la ville vis-à-vis de l'extérieur » (Cooparch-Ru, 2012). Cet outil, critiquable mais néanmoins majeur comme projet de ville, n'aurait-il pas pu inclure ce parc d'activité dans sa vision stratégique globale au sein des friches de Charleroi ? Sa superficie étant semblable au terrain vacant utilisé pour relancer l'image et l'économie carolorégienne. Cependant, l'idée de créer un nouveau pôle de compétitivité au sein des friches n'engendrerait-elle pas une concurrence entre sites étant donné leurs proximités ? Toutefois, de nouveaux projets (avec des programmations différentes) valorisants le territoire sont en cours d'étude et de réalisation. Citons par exemple au centre urbain, le projet du nouvel hôtel de police imaginé par Jean Nouvel bénéficiant d'une architecture emblématique manquant sur ce territoire. Charleroi est-il à la recherche d'un « effet Bilbao » avec les effets positifs prouvés, mais également négatifs que cela engage ?

Fin 2012, un projet de schéma directeur nommé « Grand Projet de la Porte Ouest de Charleroi »<sup>10</sup> voit le jour avec pour objectifs principaux de :

- contribuer à l'amélioration de l'image de Charleroi sans oublier l'identité et le patrimoine de l'essor industriel par la conservation d'éléments architecturaux ;
- aider au maintien de l'activité économique industrielle sur ce territoire compatible avec le cadre de vie ;
- intégrer la « Porte Ouest » au territoire de la ville par un parc paysager pénétrant le cœur urbain ;
- renforcer les pôles urbains par une densification de logements.

Cette zone d'intervention forme l'entrée de ville à l'Ouest de Charleroi. Encore estampillé de cette image poussiéreuse et de ville en décadence, elle est la rencontre de la Sambre et du canal de Bruxelles. Comme l'évoque le rapport final du schéma de structure, « L'avenir de la Porte Ouest est déterminant pour la ville. La porosité identitaire entre la ville et le site est un élément déterminant » (Cooparch-Ru, 2012). L'absence de stratégie pour ce territoire de plusieurs centaines d'hectares est, en partie, la cause du blocage de l'évolution positive de l'image de la ville, à l'instar des vulnérabilités d'autres villes post-industrielles. « le site de la Porte Ouest est à la fois la cause (du fait de l'abandon des activités minières, sidérurgiques), la conséquence (du fait d'un site physiquement très dégradé, offrant un

---

<sup>10</sup> Projet en étude à partir de 2008

paysage lunaire, des terrains pollués et traversés par des infrastructures inappropriées) et peut-être en même temps l'espace potentiel du rebond » (Cooparch-Ru, 2012). Le projet évoque l'impossibilité d'une reconversion intégrale des terrains, leurs tailles ne répondant à aucun programme et les budgets publics étant limités. La reconversion sera progressive avec une « souplesse face aux diverses mutations possibles du territoire » (Cooparch-Ru, 2012). La Sambre redeviendrait-elle, suite à un maillage vert, l'élément fédérateur et l'atout majeur de liaison de la périphérie au cœur historique lui insufflant une nouvelle image d'entrée de ville ?

## **CONCLUSION**

La reconquête du tissu post-industriel s'inscrit dans une tendance d'adaptation et d'évolution de la ville sur elle-même. Plutôt que de faire abstraction d'un passé et de démolir l'ensemble d'un patrimoine contemporain, la réutilisation, et donc la revalorisation de sites industriels en friches pousse à un nouvel essor urbain laissant les espaces vierges, pour un temps, intacts. Parallèlement à ce constat urbanistique, il est observé que la réhabilitation de sites industriels délaissés incite à un élan positif pour une collectivité d'un point de vue économique, environnemental et social (Dumesnil & Ouellet, 2002). La réutilisation de ces anciens sites contribue à l'évolution de l'image régionale par la prise de conscience des riverains, mais aussi de la population extérieure, de l'existence d'un patrimoine industriel (Lusso, 2010).

La désindustrialisation des années 1970 est un phénomène du passé pour certaines régions. Programmes stratégiques globaux et plans structurants pour rendre le centre-ville à nouveau attractif ont été mis en œuvre dans les régions ayant subi ce déclin. La ville de Manchester a su rebondir en quelques décennies à l'aide de stratégies proactives et réactives. Cependant, par la centralisation d'équipements culturels neufs érigés en cœur urbain, Manchester subit le phénomène de gentrification accentuant les disparités socio-économiques sur la ville (Carroue, Collet, & Ruiz, 2007).

Nous constatons que l'un des critères de la résilience d'un système spatial passe par l'exercice d'une vision stratégique prospective globale. Cependant, un scénario proactif semble insuffisant. La résilience territoriale doit prendre en compte l'atout majeur du système : la population et de son action sur le territoire. Une vision réactive est donc essentielle pour rebondir.

Le Val-de-Sambre, territoire transfrontalier avec pour emblème deux villes post-industrielles, fait encore les frais depuis des décennies d'une estampe négative. Les vulnérabilités de l'époque post-industrielle restent fortement présentes. Le paysage carolorégien tire ce territoire vers le bas et la transition du bassin industriel carolorégien n'a pas été suffisamment gérée. Comme l'évoque Merenne, « La vision wallonne consiste seulement à optimiser la localisation des projets sans se poser de question. Et depuis cette époque (1985), pratiquement rien n'a changé. C'est une vision totalement dépassée héritée de l'après-Deuxième Guerre mondiale » (Merenne, 2013). La genèse de la résilience réside peut-être dans de micros événements. Un projet fédérateur global dans une vision stratégique proactive permettant l'homéostasie de ce territoire au vaste potentiel doit être rapidement privilégié. Les programmes « Charleroi 2020 » et « Grand Projet de la Porte

Ouest de Charleroi » devraient en partie pallier à cette absence mystérieuse d'outil depuis des décennies.

« Le plan Marshall a généré les pôles de compétitivités (cf. Aéroport), dont la mission est de développer des synergies entre entreprises et formations. C'est une bonne chose. Mais ce ne sont pas ces pôles qui vont résoudre les problèmes de cohérences » (Merenne, 2013). Un système spatial, et par conséquent son économie, est cyclique. La période industrielle a imposé l'industrialisation à l'Est et l'Ouest de l'agglomération de Charleroi. Pour des raisons d'absence de planifications antérieures, ses ecchymoses sont encore présentes dans le paysage. Depuis 2000, la révolution technologique s'empare du Nord de Charleroi. En avril 2013, la plus grande société internationale de l'Aéroport délocalise une partie de sa production et fait perdre près de 1.400 emplois sur les 3.600 présents sur le pôle technologique. Une nouvelle vulnérabilité s'enclenche. Où s'implantera la prochaine révolution ? Nous voulons soulever que l'utilisation des anciens sites industriels est une nécessité pour éviter la croissance périphérique et plus largement pour être résilient au vu de l'impermanence de notre système de vie. Une nouvelle friche de 100 ha a vu le jour depuis peu à l'ouest du territoire de l'agglomération carolorégienne. L'espoir d'une reconversion et d'un changement d'image rapide et pertinente ouvre un espoir vers la résilience de ce territoire en transition.

## **RÉFÉRENCES**

- Adger, N. (1999). 'Social Vulnerability to Climate Change and Extremes in Coastal Vietnam'. *World Development*, 27(2): 249-269.
- Andres, L., & Ambrosino, C. (2008). 'Friches en ville : du temps de veille aux politiques de l'espace'. *Espaces et Société, Repenser l'espace et la politique*, 134 : 37-51.
- Battiau, M. (1998). *L'industrie : définition et répartition mondiale*. Paris: Sedes.
- Bianchini, F., & Parkinson, M. (1993). *Cultural policy and urban regeneration : the West European experience*. Manchester: Manchester University Press.
- Carroue, L., Collet, D., & Ruiz, C. (2007). *La mondialisation*. France: Bréal.
- Cooparch-Ru, e. a. (2012). *Schéma Directeur Porte Ouest, Diagnostic et propositions, Phase 5, Rapport final du Grand Projet de la Porte Ouest de Charleroi*. Bruxelles.
- Cyrułnik, B., & Seron, C. (2004). *La résilience ou comment renaître de sa souffrance ?* Fabert, coll. *Penser le monde de l'enfant*.
- Deas, I., Robson, B., & Bradford, M. (2000). *Re-thinking the Urban Development Corporation 'experiment' : the case of Central Manchester, Leeds and Bristol*. Manchester: Pergamon.
- Dumesnil, F., & Ouellet, C. (2002). 'La réhabilitation des friches industrielles : un pas vers la ville viable ?'. *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement*, 3 (2).
- Espace Environnement. (2004). 'La perception de Charleroi "Porte Ouest". Rapport du sondage'. Charleroi.
- Espace Environnement. (2005). 'Charleroi, parcours d'une métropole en effervescence'. Charleroi.

- Fiksel, J. (2006). *Sustainability and resilience: toward a systems approach*. Columbus, OH 43210 USA: Sustainability: Science, Practice, & Policy.
- Holling, C. (1973). 'Resilience and stability of ecological systems'. *Annual Review of Ecology and Systematics*, 4: 1-23.
- Leboutte, R. (2001). 'La problématique des bassins industriels en Europe'. *Espace, populations sociétés*, 19(3) : 399-419.
- Lusso, B. (2010). 'Culture et régénération urbaine : les exemples du Grand Manchester et de la vallée de l'Emscher'. *Métropoles*, 8 : 1-23.
- Madni, A. M. (2007). *Organizational Resilience. Concepts and evaluation method*. Québec, Canada: Presses Internationales Polytechnique.
- Merenne, B. (2013). 'Le territoire wallon est un gruyère économique'. *Le Vif*, 43.
- Metzger, P., & D'Ercole, R. (2009). 'La vulnérabilité territoriale : une nouvelle approche des risques en milieu urbain'. *CyberGeo : European Journal of Geography - Dossiers, Vulnérabilités urbaines au sud*, document 447 : 1-16.
- Pouleur, J. (2003). 'Charleroi, métropole la plus jeune de Belgique ou archétype d'un nouveau patrimoine'. Louvain-la-Neuve: UCL - CITDD.
- Senecal, G., & Saint-Laurent, D. (1999). 'Espaces libres et enjeux écologiques : deux récits du développement urbain de Montréal'. *Recherches sociographiques*, 40(1) : 33-54.
- Sueur, J.-P. (2011, juin 9). 'Villes du futur, futur des villes : quel avenir pour les villes du monde ?', 594 (Tome 1). Sénat - Méridiennes Géo.
- Weck, J., & Ward, K. (2002). *City of Revolution : Restructuring Manchester*. Manchester: Manchester University Press.