



**HAL**  
open science

# La "ville diffuse" à l'épreuve de l'Histoire : urbanisme et urbanisation dans le Brabant belge

Bénédicte Grosjean

► **To cite this version:**

Bénédicte Grosjean. La "ville diffuse" à l'épreuve de l'Histoire : urbanisme et urbanisation dans le Brabant belge. Architecture, aménagement de l'espace. Université de Paris-VIII, Institut Français d'Urbanisme; Université catholique de Louvain-la-Neuve, Faculté des Sciences Appliquées 2007. Français. NNT: . tel-01523770

**HAL Id: tel-01523770**

**<https://hal.science/tel-01523770>**

Submitted on 18 May 2017

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Copyright

Université de Paris 8 – Saint Denis (France)  
Université Catholique de Louvain (Belgique)  
Faculté des Sciences Appliquées (FSA)  
Dpt Architecture, Urbanisme, Construction, Environnement (AUCE)

## **T H E S E**

pour obtenir le grade de

Docteur en Sciences Appliquées  
de l'Université Catholique de Louvain  
et de  
Docteur de l'Université de Paris 8  
Discipline Architecture

soutenue publiquement  
par  
**Bénédicte GROSJEAN**

10 Janvier 2007

**La “ville diffuse” à l'épreuve de l'Histoire  
Urbanisme et urbanisation dans le Brabant belge.**

### **Co-directeurs de thèse :**

Christian GILOT (U.C.L.) et Yannis TSIOMIS (Paris 8)

### **Membres du jury :**

Philippe PANERAI (École d'Architecture de Paris-Malaquais)

Yves LEPERE (U.C.L.)

David VANDERBURGH (U.C.L.), prés. du jury

Guy BURGEL (Université de Paris 10 – Nanterre)

Bernardo SECCHI (Istituto Universitario di Architettura di Venezia)

## Avant propos

« 1. L'historien a renoncé à l'immense indétermination de l'objet de son savoir : le temps. (...) il est conscient qu'il choisit, dans ce passé, ce dont il parle et ce faisant, il pose à ce passé des questions sélectives. »

« 2. En rompant avec le récit, l'historien rompt aussi avec son matériau traditionnel : l'événement unique. Si (...) il cherche à expliquer un problème, il a besoin de faits historiques moins flous que ceux qu'il trouve constitués sous ce nom dans la mémoire des hommes. Il lui faut conceptualiser les objets de son enquête, les intégrer dans un réseau de significations et par conséquent, les rendre sinon identiques, de moins comparables sur une période donnée de temps. C'est le privilège de l'histoire quantitative d'offrir la voie la plus facile – mais non la seule – à ce travail intellectuel. »

« 3. En définissant son objet d'étude, l'historien a également à “inventer” ses sources, qui ne sont généralement pas appropriées, telles quelles, à son type de curiosité. »

« 4. D'où la quatrième mutation du métier d'historien. Les conclusions d'un travail sont de moins en moins séparables des procédures de vérification qui les sous-tendent, avec les contraintes intellectuelles qu'elles entraînent. La logique très particulière du récit du “post hoc, ergo propter hoc”, n'est pas plus adaptée à ce type d'histoire que celle, traditionnelle aussi, qui consiste à généraliser le singulier.»

Extraits du chapitre intitulé “De l'histoire-récit à l'histoire-problème”

In : François FURET, *L'atelier de l'histoire*, Paris : Flammarion, 1982, pp.76-77.



## Remerciements

*Aux “directeurs”, “promoteurs”, “assesseurs” et “rapporteurs” de cette thèse, en espérant qu'elle reflétera la richesse de leurs complémentarités :*

- Philippe Panerai, qui m'a fait partager ses questionnements, son approche des terrains et ses hypothèses, dès le DEA ;
- Christian Gilot, pour son soutien constructif et critique depuis la première année d'ingénieur (il y a 16 ans !) à Louvain-la-Neuve, puis à Lausanne et à Tournai ;
- Yves Lepère, qui m'a formée à l'architecture et dont les observations (im)pertinentes, réfléchies et précises, ont été primordiales dans ce travail ;
- Yannis Tsiomis qui m'a accordé sa confiance et ses éclaircissements dans de nombreux moments d'incertitude ;
- Bernardo Secchi, dont les idées motrices et le soutien, de séminaires en colloques, m'ont toujours encouragée ;
- Guy Burgel, dont le regard de géographe, ouvert et rigoureux, apporte à ce travail un point de vue essentiel.

*Pour l'aide, les explications et les images de :*

M. FOHAL, Service du plan, direction du cadastre et M. VILLERS, archiviste du cadastre du Brabant.

M. Marc BINARD, Laboratoire SURFACES, département de Géomatique, et M. Laurent BRUCK, faculté de Géographie, Université de Liège.

M. Pierre JAMAGNE, de l'Institut National de Statistiques.

M. Camille GILLE, du C.H.E.R.CHA. et Mme LUCAS, historienne de l'art.

*Aux équipes de juillet et d'août, de Pâques et de Noël, de 2000 à 2006 :*

Les chauffeurs (Pierre, Elizabeth) qui connaissent Chastre par cœur ; les imprimeurs (Philippe, Elizabeth) ; les relecteurs des dernières heures (François, Elizabeth, Jean-Luc) ; les rats de bibliothèque (Pierre, Jean-Luc, François) ; les conseillers en informatique (Alexis) et en aménagement intérieur (Marie) ; les intendances intensives (Marie-Paule, Anne-Laure, Elizabeth) et les cousins babysitters (Benoît, Anne-Françoise, Virginie, Emilie et Lucie).

*A l'équipe de Paris :*

A Christine Belmonte, sans qui rien ne s'est fait... et plus rien ne se fera, dans ce DEA !

Au “p'tit sem.” : instrument essentiel de réflexion, de critique, d'avancement, d'autonomie, de construction de la thèse (et de détente du chercheur).

Aux amis thésards, qui comprennent, et aux non-thésards, qui comprennent aussi.

Aux voisins d'atelier, qui partagent les hauts et les bas, l'agrafeuse et les coupes de champagne.

*A l'équipe quotidienne :*

Pierre, pour son insatiable curiosité de mon pays et son attention profonde à mes questions. Soutien inconditionnel de mon moral et critique incontournable de mes idées, il a poussé mes hypothèses dans leurs derniers retranchements.

Et à Cécile qui à 18 mois demandait “tram ?!” quand elle voyait des rails.



La “ville diffuse” à l'épreuve de l'Histoire.  
Urbanisme et urbanisation dans le Brabant belge.

Table des matières

Introduction générale.....	15
<b>Chapitre 1 – Problématique : “les mots et les choses”</b> .....	23
<b><i>A.- le territoire urbanisé, aujourd'hui</i></b> .....	23
1. <u>Lexique préliminaire</u> .....	26
a. Territoire.....	26
b. Urbanisation.....	27
c. Ville.....	29
d. Campagne.....	31
2. <u>Ni urbain, ni rural</u> .....	31
a. La suburbanisation : une perpétuelle <i>frontier</i> .....	32
b. La péri-urbanisation: un modèle radio-concentrique.....	35
c. La métropolisation : la suprématie des pôles.....	38
d. La “ville diffuse” : première contre-définition, par défaut.....	41
e. La <i>città diffusa</i> : une notion précise mais localisée.....	42
f. Un usage trop large : critères d'échelle et de cadrage.....	46

<b>B - La “ville diffuse” : construire le concept</b> .....	49
1.- <u>La démarche générale</u> .....	51
a. Une “nouveauité” dans le temps .....	51
b. Une “banalité” dans l'espace .....	52
c. Des définitions par défaut .....	55
d. 1 <sup>e</sup> remarque : un même message .....	58
2.- <u>Aspects socio-économiques</u> .....	59
a. Modes de vie : mobilité, individualité, “ville à la carte” .....	59
b. Modes de planification : une échelle de décision très locale .....	61
c. 2 <sup>e</sup> remarque : Absence de projet, absence de cohérence ? .....	63
3.- <u>Aspects physiques : modes d'implantation</u> .....	64
a. L'uniformité “rural / urbain” .....	64
b. L'absence de centralité .....	66
c. L'isotropie des réseaux .....	70
d. La faible densité .....	72
e. 3 <sup>e</sup> remarque : le rôle des échelles dans la définition .....	73
4.- <u>Aspects temporels : modes de formation</u> .....	74
a. La rurbanisation : “la forme la plus récente de croissance urbaine” .....	75
b. L'hyperville : “à coté, contre, dans et partout” .....	76
c. La <i>Zwischenstadt</i> : de plus en plus autonome .....	77
d. La <i>città diffusa</i> : un archipel d'îles qui se relie .....	78
e. 4 <sup>e</sup> remarque : Le “happy end” de l'Histoire, un thème récurrent .....	81
5. <u>La “ville diffuse” au sens strict</u> .....	82
a. Tableau récapitulatif des différentes notions .....	82
b. Synthèse de la comparaison .....	83
c. Synthèse des remarques : le rôle du “cadrage” dans la définition .....	84
<b>C. L'urbanisation dispersée : représenter le phénomène</b> .....	86
1. <u>Aspects physiques</u> .....	87
a. Soit urbain, soit rural : les définitions officielles .....	87
b. Mesurer l'agglomération : inadéquation des critères .....	91
c. Prendre en compte le “dispersé” : des indicateurs ponctuels .....	97
d. Hypothèse de base : des représentations inadaptées .....	100
2. <u>Aspects temporels</u> .....	102
a. Histoire de l'urbanisme : une vision radio-concentrique par définition .....	102



b.	Hypothèse méthodologique : décaler le cadrage.....	106
c.	Histoire de la Belgique : une décentralisation “planifiée” ?.....	108
d.	Hypothèse sur le terrain : la ville dispersée n'était pas “diffuse”.....	115
<b><i>D.- Synthèse du chapitre – construction de la problématique</i></b> .....		116
1.	<u>Définitions : la “ville diffuse”</u> .....	116
2.	<u>Questions : l'influence du cadrage</u> .....	117
a.	- dans la définition des concepts urbains.....	117
b.	- dans la description des phénomènes physiques.....	118
c.	- dans l'histoire de l'urbanisation du territoire.....	119
3.	<u>Problématique : urbanisme / urbanisation</u> .....	120
4.	<u>Résumé des hypothèses</u> .....	122
a.	hypothèses méthodologiques.....	122
b.	hypothèses relatives au terrain.....	122
5.	<u>Méthode et organisation du travail</u> .....	123
<b><u>Chapitre 2 - Réseaux et territoire</u></b> .....		125
Introduction du chapitre 2.....		125
<b><i>A.- “Histoires” du territoire</i></b> .....		<i>Synthèse de la littérature.</i>
1.	<u>Histoire des limites : “l'entre-deux”</u> .....	126
a.-	La Lotharingie.....	127
b.-	Le cercle de Bourgogne.....	128
c.-	Les Pays-Bas autrichiens.....	129
d.-	La Belgique.....	129
2.	<u>Histoire de l'urbain : la “polycentralité”</u> .....	131
a.-	Carrefour commercial.....	131
b.-	Densité d'urbanisation.....	131
c.-	Répartition polycentrée.....	133
d.-	Persistance des structures intermédiaires.....	135
e.-	Territoire industriel.....	136
3.	<u>Histoire des réseaux : la “mobilité”</u> .....	137
a.-	Régime autrichien : L'incitation.....	138
b.-	Régime français : la hiérarchisation.....	141

c.- Régime hollandais : le moyen terme .....	142
d.- Etat belge : répartition des investissements .....	143
e.- Le rail contre la route .....	146
f.- La route contre le rail .....	148
g.- L'Europe : Autoroutes et TGV.....	150

**B.- Histoire des cartes du territoire**..... *analyse de documents historiques.*

1. Outil d'orientation : les cartes marchandes du 17e siècle.....	155
2. Outil politique : les cartes de cabinet du 18e siècle .....	156
3. Outil économique et militaire : les relevés des Ponts et Chaussées (1770-1830) .....	157
4. Outil de gestion nationale : l'ICM au 19e siècle et les cartes thématiques.....	161
5. Outil graphique : la nouvelle vision du territoire, par les cartes routières .....	162

**C.- Les interactions réseaux / urbanisation** ..... *Production de nouvelles cartes*

1. Le cadrage	1994.....	164
2. Villages	1631-1994.....	164
3. Bassins hydrographiques	1631-1680-1994.....	165
4. Réseau viaire : les chaussées radiales	1631-1680-1777-1994.....	169
5. les transversales complémentaires	1631-1680-1777-1883-1994.....	173
7. le chemin de fer : étalement	1631-1680-1777-1883-1908-1994.....	174
7. Autoroutes et urbanisation dispersée	1631-1680-1777-1883-1908-1949-1994.....	177

Conclusion du chapitre 2.....	179
-------------------------------	-----

**Chapitre 3 - Industrialisation et mobilité**..... 181

Introduction du chapitre 3.....	181
---------------------------------	-----

**3.1. Les chemins de fer vicinaux**..... 185

A. Définir le vicinal..... *Synthèse de la littérature*

1. Entre chemin de fer et tramway.....	185
2. Techniques, usage et paysage.....	190

B. L'établissement des lignes..... *Analyse de données historiques*

1. Les statuts de la SNCV .....	201
2. Le rôle joué par les communes.....	204

C. Tracés dans le territoire..... *Nouvelles représentations*

1. Périphérie urbaine et “territoire habité”.....	212
2. Dans une maille du réseau .....	215
3. Zoom arrière : la somme des lignes.....	221

<b>3.2. Main d'œuvre et lieu de travail</b> .....	223
A. <u>“Land and labour”</u> .....	<i>Synthèse de la littérature</i>
1. Dispersion de l'industrialisation.....	226
2. Morcellement du territoire rural.....	231
3. Foyers d'attraction et de dispersion.....	234
B. <u>Les mouvements de la population rurale</u> .....	<i>Analyse de données historiques</i>
1. Les effets sociaux des abonnements.....	240
2. La migration définitive : surestimée.....	243
3. La migration journalière : sous-estimée.....	247
C. <u>Géographie de la mobilité</u> .....	<i> Nouvelles représentations</i>
1. Les ouvriers migrants par commune.....	252
2. Les “personnes occupées dans l'industrie ou le commerce”.....	255
3. Le nombre d'industries par commune.....	259
Conclusion du chapitre 3.....	264

## **Chapitre 4 – Les campagnes urbanisées**.....267

Introduction du chapitre 4.....	267
---------------------------------	-----

### **A. – La question du logement ouvrier**.....*Synthèse de la littérature.*

1. <u>La loi pour “l'ouvrier propriétaire”</u> (9 août 1889).....	271
a. Acteurs publics : modalités financières.....	273
b. Initiatives privées : modalités pratiques.....	277
2. <u>Le contexte : pour ou contre le “logement social”</u>	
a. Synchronique : le débat en France.....	281
b. Diachronique : les politiques sociales belges.....	289

### **B. – Applications au territoire (1889-1913)**.....*Analyse de données historiques*

1. <u>L'action des comités de patronage</u> .....	302
a. Un grand rôle, sans statut.....	304
b. Des missions importantes, sans moyens.....	307
2. <u>La production bâtie</u> .....	310
a. Evaluation quantitative.....	310
b. Descriptions qualitatives.....	316
3. <u>L'urbanisation d'une commune</u> .....	320

a. Analyse des archives du cadastre.....	321
b. L'activité foncière et immobilière.....	324
c. Les pratiques foncières : lotissement des parcelles.....	327

**C. - Les transformations du village en Brabant** .....*Nouvelles représentations*

1. <u>Lacunes des représentations existantes</u> .....	335
a. Les cartes de Ferraris et de Vandermaelen.....	335
b. L'Institut Cartographique Militaire (I.C.M.).....	338
2. <u>Nouvelles cartes, sur base du cadastre.</u> .....	340
a. Cadrage, échelle et périodes.....	340
b. Evolution du bâti dans le village.....	342
c. Comparaison : le village en 1914 et 1994.....	345
Conclusion du chapitre 4.....	348

**Chapitre 5 – L'habitat “ni rural, ni urbain”**.....353

Introduction du chapitre 5.....	353
---------------------------------	-----

**A. – Maisons bon marché : les “modèles” possibles**.....*Synthèse de la littérature*

1. <u>Ce que la littérature actuelle</u> .....	357
a. La maison en rangée.....	359
b. Le “cottage”isolé.....	363
c. Du coron au pavillon.....	366
2. <u>Ce que décrivaient les contemporains</u> .....	371
a. Les prescriptions des congrès.....	371
b. Les observateurs de l'époque.....	373
c. L'absence du modèle rural.....	376

**B. - Les pratiques : des situations complexes**.....*Analyse de documents historiques*

1. <u>Histoires de propriétaires</u> .....	378
a. Qu'est-ce qu'un “ouvrier qualifié” ?.....	379
b. Qui sont les “petits propriétaires” ?.....	382
2. <u>Histoires de propriétés</u> .....	384
a. Les “exploitations agricoles”.....	384
b. Morcellements et additions.....	386
3. <u>Histoires de constructions</u> .....	389
a. Les acteurs de la construction.....	389
b. Les modes constructifs.....	391

**C. – Les maisons ouvrières à Chastre (1889-1914)**.....*Nouvelles représentations*

1. <u>Les modes d'implantation</u> .....	391
a. Alignement principal.....	396
b. Rapport à la rue.....	398
c. Rapport au mitoyen.....	400
2. <u>Les volumes bâtis</u> .....	403
a. L'organisation des travées.....	404
b. Les caractéristiques en coupe.....	409
3. <u>Une typologie complète</u> .....	411
a. Des usages ruraux, un milieu urbanisé.....	411
b. Une gamme étendue de maisons.....	412
c. L'émergence d'un "type" spécifique.....	414
Conclusion du chapitre 5.....	415

**Conclusion générale**.....423

1. L'urbanisation dispersée en 1900.....	424
2. L'urbanisation de 1900 et la "ville diffuse".....	426
3. L'urbanisation de 1900 et celle de 2000.....	427
4. La "ville diffuse" en 2000.....	429
5. "Diffus" et "urbain" : vers de nouvelles définitions.....	432

***Bibliographie***.....435

1. Bibliographie générale.....	436
2. Bibliographie sur l'urbanisation belge.....	446
3. Corpus d'ouvrages (1870-1930).....	453
4. Corpus de données statistiques et dictionnaires (1896-1991).....	456
5. Corpus de cartes (1631-2001).....	458

***Annexes*** .....50 pages

Tableaux et graphes du chap. 3.....	463
Tableaux et graphes du chap. 4.....	484
Tableaux du chap. 5.....	505

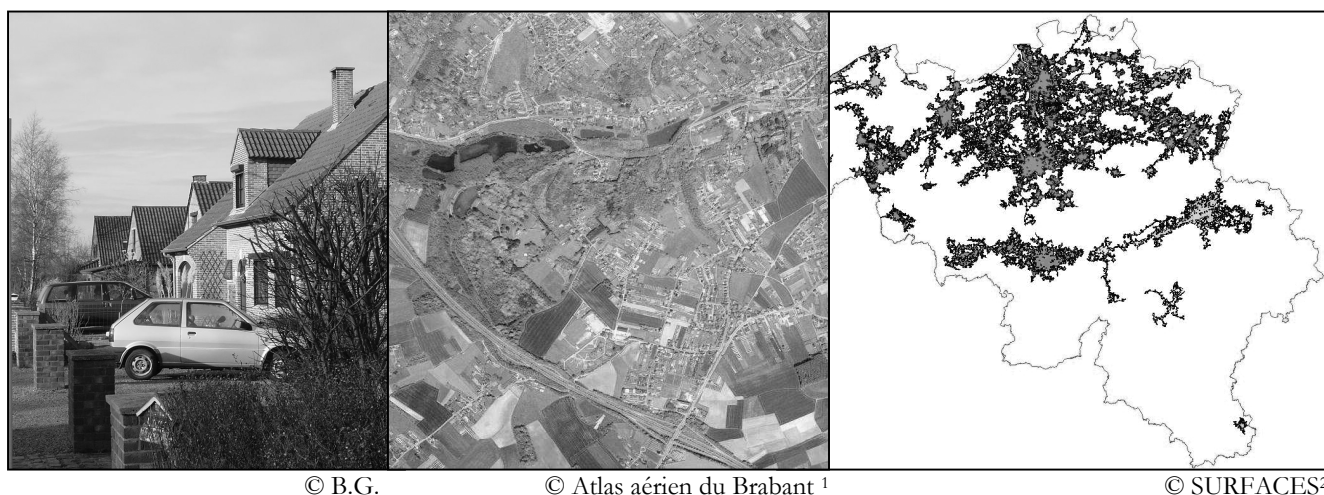
***Illustrations***.....**Volume 2.**

***Planches graphiques***.....**Volume 3.**



La “ville diffuse” à l'épreuve de l'Histoire.  
Urbanisme et urbanisation dans le Brabant belge.

INTRODUCTION



Il est si simple de commencer par quelques images. La Belgique est un territoire de “ville diffuse”, cela saute aux yeux : une urbanisation de maisons individuelles, un mélange de bâtis parsemés dans le rural, bardé d'infrastructures, et une énorme agglomération, s'étirant d'Est en Ouest à travers tout le pays.

---

<sup>1</sup> Jean-Marie DUVOSQUEL, Paul DE CANDT, *AéroAtlas Brabant Wallon et Bruxelles.*, Tiel : Lannoo, 1995, 285p.

<sup>2</sup> S.U.R.F.A.C.E.S, laboratoire de Géomatique, faculté de Géographie, Université de Liège. In : *Utilisation des données satellitaires pour l'actualisation décennale du découpage en secteurs statistiques du territoire du royaume, étude pilote pour*

Et pourtant, tout cela pose question. Quels rapports établissent les maisons entre elles, quelle est l'échelle et la finesse du "mélange", quelle est la forme et les usages de ce "bâti", sur quels critères définit-on le "rural", combien de sorties relie cette autoroute à ce territoire, comment les agglomérations sont-elles délimitées sur la carte ? Et même, pourquoi ces images-là et pas d'autres : avec d'autres cadrages, d'autres points de vues, d'autres objets ?

En effet, on pourrait également parler de la Belgique en montrant des maisons bruxelloises hautes et étroites, des cités-jardins très dessinées et des centres-villes qui s'étendent, en densités sagement décroissantes. D'ailleurs, c'est ainsi qu'on présentait la Belgique, avant... Avant que les territoires "ni urbains ni ruraux" ne prennent une telle importance, en surface dans les territoires habités, en occurrence dans les discours, en publications dans les librairies.

Depuis lors, la Belgique est devenue un exemple-type, comme la Ruhr ou le Veneto ; comme Los Angeles, la "grille sans fin", ou comme Tokyo, la "ville globale" ; comme ces lieux enfin qui ont une image, une étiquette. Sauf que dans son cas, une multitude d'appellations se font concurrence : est-ce de la métropolisation, de la suburbanisation, de la rurbanisation ? est-ce une hyperville, une Zwischenstad, une ville générique, une "ville diffuse" ?

Ainsi sont esquissées les questions avec lesquelles cette thèse a débuté, dont découlent les premiers objectifs et qui l'organisent dans les grandes lignes :

- chapitre 1 : mener une réflexion critique autour de la "ville diffuse" en tant que concept spécifique dans un champ terminologique touffu ;
- chapitres 2 à 5 : qualifier la Belgique (à quatre échelles différentes) en tant que territoire pour lequel aucun mot n'a été inventé ;
- et tester finalement l'adéquation de ce concept à cette urbanisation (conclusions).

Mais pour ce faire, une question parallèle émerge directement, tout comme elle est déjà apparue ci-dessus : celle des critères proposés, des moyens utilisés, des cadrages choisis. Sur base de quoi définit-on, qualifie-t-on les territoires habités ? Comment (se) les représente-t-on ? La méthode d'analyse de l'urbanisation va dès lors devenir le principal objet d'interrogation de cette recherche.

---

*I/INS*, contrat de recherche S.S.T.C. T4/12/24, rapport final, mars 2000, p.37.



Le premier chapitre de la thèse acquiert ainsi un statut spécifique car c'est là, en cherchant à définir les mots et les terrains, que le questionnement principal va se déplacer, du “quoi” vers le “comment”, et que la problématique précise va se construire. Cette introduction, dès lors, sera plus proche de l'avant-propos, présentant la structure générale de cette thèse mais souhaitant aussi éclairer pourquoi tout un chapitre sera nécessaire pour construire la problématique de cette recherche et ses hypothèses spécifiques.

Ce premier chapitre croise trois approches parallèles des territoires “ni ruraux ni urbains”, cette locution étant un point de départ volontairement neutre d'une analyse qui portera tout d'abord sur les mots, pour en étudier ensuite les liens avec les formes.

1) la première approche est en effet terminologique : elle répertorie, classe et compare le vocabulaire traitant de territoires qui ne sont ni urbains, ni ruraux. Elle aboutit à une analyse de la notion de “ville diffuse” qui, en remontant aux sources de l'Institut Universitaire d'Architecture de Venise (à travers les travaux de Fr. Indovina et de B. Secchi), en relève quelques critères spécifiques, que la large diffusion du terme a perdu, et met notamment en évidence sa dimension multi-scalaire.

Mais surtout, en portant un regard systématique sur la manière dont ces territoires sont décrits, cette approche souligne l'importance du “cadre” (comment on regarde) dans leur définition (ce qu'on en dit), le terme de “cadre” étant pris au sens large et pouvant désigner tant l'échelle d'une carte que le point de vue d'un auteur. Ce faisant, la question de la nouveauté de ces territoires va se poser et établir un premier écart fondateur de la réflexion : est-ce le concept ou le phénomène qui est récent ?

2) En examinant ensuite comment *l'urbanisation dispersée* est appréhendée en tant que phénomène géographique, apparaîtra la difficulté à saisir ce type de territoire avec les outils traditionnels et dans les modèles officiels, qui s'avéreront particulièrement inadéquats dans le cas de la Belgique. L'hypothèse qui s'en dégage est que ces outils ont été conçus traditionnellement pour l'agglomération urbaine, et que pour affiner la connaissance des territoires actuels “ni ruraux, ni urbains”, il serait dès lors nécessaire d'en proposer d'autres.

3) En relevant, enfin, que la *dispersion urbaine* est le mode de formation de ces territoires majoritairement évoqué dans l'histoire des villes, se pose la question de savoir comment cette dernière est écrite.

La deuxième hypothèse qui se dégagera dans ce chapitre est celle de la place

importante voire exclusive de l'histoire de l'urbanisme, de ses sources et de ses archives, dans la construction d'une histoire plus générale de l'urbain, celle de l'urbanisation au sens large et celle de la Belgique, en particulier.

Cette analyse montrera très concrètement que la manière dont l'histoire de l'urbanisme est élaborée, en tout cas, ne nous permet pas de connaître le passé des actuelles “villes diffuses” ni même de supposer l'existence de “villes diffuses” dans le passé (d'où leur “nouveau”).

C'est pourquoi le but de la thèse, dans les quatre chapitres suivants, sera de revenir sur plusieurs périodes de l'histoire du territoire belge, à différentes échelles, et d'en produire des représentations nouvelles, qui sortiraient du cadrage de l'histoire de l'urbanisme pour contribuer, au contraire, à construire une histoire de l'urbanisation.

Il s'agit donc de démontrer, du point de vue méthodologique, que ces deux “histoires” ne se superposent pas nécessairement et surtout, que se cantonner à l'histoire de l'urbanisme pour parler de celle de l'urbanisation peut être source d'erreurs, notamment sur les territoires “ni ruraux ni urbains”. Quant aux résultats même du travail d'analyse, ils ont pour enjeu de contribuer à une meilleure connaissance de ceux-ci, en développant de nouveaux outils pour les appréhender physiquement.

Pour traiter la question des outils d'analyse employés dans la thèse, il serait d'usage en introduction de situer le travail dans le champ des disciplines qui s'intéressent à la ville. Mais ce n'est pas ici une donnée de départ évidente. Même mon diplôme de base n'en est pas une indication suffisante, puisque les études d'ingénieur-architecte ne forment pas directement à la recherche.

C'est donc en construisant l'objet de recherche que le premier chapitre mènera également à expliciter la position de ce travail par rapport aux disciplines constituées, c'est-à-dire dans mon cas, celles de l'urbanisme, de la géographie et de l'histoire.

Car ci celles-ci sont bien entendu les piliers de ce travail sur l'urbain contemporain, les analyses du premier chapitre me mèneront néanmoins à construire :

- un autre point de vue sur les territoires habités que celui qui structure l'urbanisme traditionnel ;
- une méthode d'approche des formes dispersées qui n'est pas celle des modèles géographiques radio-centrés ;
- un regard sur le passé basé sur d'autres sources que les documents d'archives historiques.

Or, ne pas s'inscrire dans une discipline constituée - dont les objets de recherche, les méthodes, voire même les hypothèses à prouver sont extrêmement balisés - comporte des difficultés et parfois des dangers : la scientificité de la démarche est sans cesse à démontrer. Rendre celle-ci explicite fait donc partie intégrante de ce travail, ce qui explique l'importance du premier chapitre et, peut-être, une visibilité inhabituelle de "l'échafaudage" de l'édifice.

Mais d'un autre côté, il faut sans doute aussi quelques nouveaux degrés de liberté pour construire une approche adaptée aux nouveaux objets de recherche que sont ces territoires. Je montrerai, à chaque chapitre, ce que cette position intermédiaire - dans un "entre-deux" des disciplines - apporte aujourd'hui pour rendre compte des "entre d'eux" du territoire, et pour appréhender celui de la Belgique, en particulier.

Si ce travail ne profite donc pas de méthodes d'analyse établies pour valider ses résultats, il aura en revanche la possibilité de dépasser les cloisonnements, la spécialisation ou le morcellement qui caractérisent certaines études des disciplines constituées. Or, si le but est bien d'appréhender la complexité d'un territoire, il est effectivement utile de pouvoir agencer des données démographiques, des statistiques économiques, des enquêtes sociologiques, des découpages géographiques, des statuts juridiques, un contexte politique, une analyse technique des infrastructures, une maîtrise des articulations urbaines et de l'architecture domestique.

Cependant, ce travail s'appuie bien sur un savoir-faire spécifique, universitaire, et sur l'exploitation d'un corpus de données, rarement mis en œuvre à cette échelle dans d'autres types de recherche.

En effet, les hypothèses du premier chapitre qui remettent en question les modèles explicatifs de la géographie actuelle et ceux de l'histoire de l'urbanisme, me mènent à construire un nouveau regard sur le passé des territoires "ni ruraux, urbains". Ceux-ci n'ayant été touchés par aucune problématique urbaine auparavant, ils ne font pas partie du cadrage de l'histoire de l'urbanisme : parce qu'ils étaient jusqu'ici "sans histoires", ils sont aujourd'hui "sans passé".

C'est pourquoi il faut produire soi-même les représentations du passé des "villes diffuses" - et celles des "villes diffuses" du passé - pour pouvoir les interroger, les décrire, les comparer, les définir.

Par exemple, les croquis des "mutations parcellaires", analysés et compilés dans les

Archives du Cadastre permettent, en s'additionnant, non pas de déduire la forme du territoire d'autres données ou d'autres disciplines, mais de la “reconstituer” par l'assemblage de ses propres pièces, en une méthode plutôt inductive et à travers un savoir-faire propre à l'architecte, la production de cartes et plans.

Après un chapitre général sur la répartition de l'urbanisation à l'échelle du pays (chap.2) puis un autre sur les rapports entre mobilité et industrialisation à l'échelle du Brabant (chap. 3), qui remettent en question la nouveauté de caractéristiques attribuées aux “villes diffuses”, cette recherche aboutit progressivement à l'étude détaillée d'une période d'urbanisation spécifique, entre 1885 et 1914.

Cette période est particulièrement intéressante en Belgique parce que plusieurs facteurs semblables à ceux de la “ville diffuse” y co-existent et que de nombreux auteurs leur attribuent la paternité de l'urbanisation dispersée actuelle.

Mais aucune représentation de cette phase d'urbanisation, pourtant importante quantitativement, n'existe dans les archives de l'urbanisme, notamment parce que ses formes n'ont pas été planifiées. Ce travail de thèse a pour but de permettre de la visualiser, en la donnant à voir à l'échelle d'une commune (chap. 4) ; puis de la comparer aux formes de la “ville diffuse” actuelle, à l'échelle parcellaire de deux villages (chap.5).

Ce faisant, c'est l'urbanisation dispersée en général qui sera resituée dans l'histoire urbaine et c'est la place de cette phase d'urbanisation particulière dans l'historiographie belge, qui sera critiquée.

Afin de démontrer l'utilité des nouveaux documents produits, les quatre chapitres d'analyse (chap.2 à 5) suivent une même structure en trois parties : dans la partie A, est synthétisé un état des savoirs à travers la littérature actuelle sur le sujet du chapitre ; dans la partie B, sont analysés les éléments que l'on peut déduire des sources historiques existantes ; dans la partie C, je montrerai ce que la production des nouveaux documents apporte, par rapport aux points précédents.

Il est donc important de souligner que le travail “manuel” du dessin, la “représentation physique” du territoire, joue un rôle à part entière dans l'élaboration de cette thèse.

L'action de “représenter” est bien entendu essentielle pour montrer certaines idées, pour rendre les observations plus visibles, comme le ferait un graphique, un tableau, etc. :

c'est la cartographie de données. En ce sens, le dessin sert à *prouver*. Mais dans ce cas-ci, c'est par le travail même de représentation que les idées sont nées, ont été *découvertes*. Le dessin ne fournit pas seulement les “preuves”, il a aussi suggéré des hypothèses : elles n'auraient pu être formulées sans avoir fait, d'abord, un dessin qui les a suggérées, esquissées, intuitivement.

Les représentations du territoire ont donc été essentielles dans ce travail, bien entendu pour que le lecteur “regarde” mais aussi, avant tout, pour que le chercheur “voie”. C'est pourquoi la représentation du territoire n'est pas ici simple moyen de communication mais méthode de recherche.

Les documents graphiques auront dès lors des statuts différents dans ce travail et leur emplacement dans la thèse varie en fonction de ces critères :

- Certaines images ne sont qu'illustrations du texte, qui en rendent la lecture plus agréable, la compréhension plus aisée : elles accompagnent généralement les parties A (synthèse de la littérature). Ce sont des documents, actuels ou historiques, extraits d'archives ou de publications, qui sont présentés tels quels au lecteur, dans un fascicule en annexe : “Volume 2. Illustrations”.

- Les parties B (analyse de documents), ont souvent demandé l'élaboration de tableaux, de graphiques, d'inventaires, qui permettent la comparaison, la quantification, l'évaluation, etc., de données. Que ce soit de simples listes ou bien une formalisation des données (en tableau ou graphe) qui soutient les idées défendues dans le texte, ces documents font partie intégrante de la thèse et doivent être accessibles au lecteur ; cependant, leur longueur et leur relative sécheresse impliquent de les renvoyer à la fin de la thèse, sous la rubrique “annexes”.

- Les parties C de chaque chapitre, finalement, sont basées sur la confection de nouveaux documents. Ceux-ci constituent une production propre, au même titre que l'écrit - et l'écrit, dans ce cas, ne fait que les commenter. Ces travaux sont donc regroupés dans un deuxième fascicule spécifique, intitulé “Volume 3 : planches graphiques”.

Il a pour but pratique de pouvoir les consulter facilement parallèlement au texte mais aussi, de donner à ces planches un statut de production de la recherche à part entière et par-là également, une certaine autonomie : ces documents doivent pouvoir constituer une source pour d'autres travaux, même en dehors du discours interprétatif construit dans cette thèse.

La “ville diffuse” à l'épreuve de l'Histoire.  
Urbanisme et urbanisation dans le Brabant belge.

**Premier chapitre**

**Problématique : “les mots et les choses”**

**A. Le territoire urbanisé, aujourd'hui**

Démarrons ce chapitre par une remarque globale et une question assez simple. On peut observer que les études urbaines actuelles, dans la plupart des pays et concernant la plupart des terrains, traitent (avec fascination et/ou désolation) de l'expansion d'un phénomène d'urbanisation qui n'a plus la forme traditionnelle de la ville européenne ; ces études, qui foisonnent, ont trois idées en commun : il s'agit d'un processus massif, nouveau dans le temps et répandu dans le monde. Cependant, la manière dont ces études nomme le phénomène est tout aussi foisonnante et diversifiée<sup>1</sup>, selon les auteurs, les territoires et les périodes : parmi les récentes appellations, on trouve la *città diffusa* en Italie, le “périurbain” en France, la *Randstad* et *Generic City* aux Pays Bas, en Suisse on a lancé la notion “d'hyperville” et un allemand a proposé celle de *Zwischenstadt*, sans compter l'abondance de néologismes anglophones (*suburbia*, *exurbia*, *edge city*). La première question que l'on peut donc se poser est : s'agit-il bien de la même chose ?

---

<sup>1</sup> Cfr. par exemple les dossiers “concepts” , *Urbanisme* n°296, sept-oct. 1997 ; ou “Urbain/rural”, *Urbanisme* n°338, sept-oct 2004.

En effet, une posture qui s'attache aux ressemblances ne peut que “découvrir” l'ampleur du phénomène, l'uniformisation mondiale, la ville “générique” ; une autre posture, centrée sur les différences, ne peut mener qu'à l'idée de chaos, de fragmentation, de complexité. Tant que l'on se cantonne à ces deux postures, il est impossible de rien définir ni comparer : une définition qui conviendrait partout ne serait parfaitement adéquate nulle part ou alors, elle serait tellement large et floue qu'elle ne nous apprendrait rien.

Entre ces deux positionnements, trop courants, menant à deux visions de la ville contemporaine, trop extrêmes, je travaillerai dans la première partie de ce chapitre sur la définition de ces notions, en identifiant tant les points communs que les divergences d'une série de concepts, afin d'éclaircir ce champ terminologique touffu.

Après un premier point de définitions globales qui fixeront le vocabulaire général de ce travail, je commencerai par distinguer de grandes catégories d'appellations pour l'urbanisation actuelle, qui cherchent à définir ce qui n'est “ni rural, ni urbain” (point A). Ensuite, par opposition aux précédentes puis par la comparaison d'un ensemble de notions proches, les spécificités de la notion de “ville diffuse” émergeront progressivement et par là, son utilité dans la description des territoires (point B) ; un tableau comparatif de ces quelques concepts plus précis sera présenté à la fin de ce point.

Ce travail de clarification des définitions me confrontera à des questions de méthode, portant sur les moyens d'appréhender ce type d'urbanisation. C'est pourquoi le point suivant (point C) dépassera les “mots” pour se pencher sur le phénomène “physique” (l'urbanisation dispersée) tel qu'il est étudié par la géographie, et sur le processus de formation (la dispersion urbaine), tel qu'il est présenté à travers l'histoire.

Si le premier travail terminologique peut se faire indépendamment d'un terrain spécifique, l'approche géographique et historique implique par définition de choisir un lieu, un terrain d'analyse : le territoire belge. Outre ma curiosité personnelle relative à un pays natal où j'ai peu habité, trois raisons de caractères différents se conjuguent pour ce choix.

Tout d'abord, la pertinence du terrain dans le questionnement sur l'urbanisation dispersée. Cette caractéristique est omniprésente dans les discours actuels sur la Belgique, et de nombreux indicateurs en témoignent, qui seront largement développés tout au long de ce travail : l'uniformité de l'urbanisation sur une grande étendue, avec des gradients de

densité peu marqués, plus de 300.000 “navetteurs” quotidiens vers Bruxelles (un tiers de la population de la ville), une typologie caractéristique de “maisons de ville”, etc.

Deuxièmement, il est intéressant de remarquer qu'aucun nouveau mot par contre n'a été “inventé”, ni en Belgique, ni pour la Belgique : on y utilise ceux de pays voisins (*urban sprawl*, “péri-urbanisation”, “ville diffuse”) pour se qualifier soi-même.

Enfin, questionner l'urbanisation dispersée me semble être un enjeu important pour l'avenir de ce terrain, d'abord parce que comme partout, on y cherche des alternatives qui s'inscrirait dans un développement plus “durable” ; mais aussi, dans le cadre de la réflexion sur le statut territorial de Bruxelles. En effet, les questions de taille, d'étendue, de délimitation s'y posent de manière aiguë et récurrente, à cause de la divergence croissante entre la limite administrative de l'agglomération, contrainte par les frontières linguistiques des Régions, et l'existence physique d'un “grand Bruxelles”, de plus en plus prépondérant dans les modes de vie. Or le concept de “ville diffuse”, comme on va le voir, est né précisément dans un questionnement semblable, qui portait à la base sur la délimitation d'une agglomération urbaine, celle du Veneto.

Les objectifs globaux de ce premier chapitre sont donc :

- de commencer par un lexique précisant le vocabulaire utilisé dans la suite ;
- d'explicitier pourquoi la notion de “ville diffuse” a été plus particulièrement retenue, à quoi elle fait référence (ses caractéristiques propres) et en quoi elle est spécifique (par rapport aux autres) ;
- de questionner la démarche de définition de phénomènes spatiaux - et urbains en particulier -, soulevant ainsi les questions méthodologiques qui formeront ensuite le cœur de cette recherche.

Le point B porte sur les “discours” concernant sur l'urbanisation actuelle, afin d'identifier de quoi parle chacun. A ce titre, il se base sur des textes ayant un auteur, une date, un contexte disciplinaire précis et, pour la plupart, des territoires sous-jacents. Tandis que le point C, par contre, cherche à approcher le phénomène lui-même d'urbanisation dispersée, à travers la manière dont il est abordé par les géographes et par les historiens, dans un contexte territorial précis, celui de Belgique. Le point D synthétisera la réflexion parcourue tout au long du chapitre, la problématique précise qui en ressort et les hypothèses sur lesquelles porteront les chapitres suivants.



## 1. Lexique préliminaire

### *a.- Le territoire*

Dans le Dictionnaire de la Géographie<sup>2</sup>, il n'y a pas moins de trois articles, d'auteurs différents, pour le mot "territoire". Le premier, de Jacques Lévy, commence par décliner huit sens courants du mot, pour se restreindre finalement à une neuvième et courte définition : "*espace à métrique topographique*", l'essentiel étant pour lui que le mot "territoire" s'oppose aux métriques topologiques, telles que les réseaux. Le deuxième article insiste quant à lui sur la fonction identitaire du territoire<sup>3</sup>, ce que Jacques Lévy avait rejeté car elle ferait accroire qu'il existe par ailleurs « *une géographie "non-territoriale" qui traiterait d'un univers sans acteurs* »<sup>4</sup>.

Le troisième article, de Jean-Pierre Ferrier, aboutit à la définition la plus générale, "*toute portion humanisée de la surface terrestre*", et se rapproche ainsi de celle de Marcel Roncayolo<sup>5</sup> : celui-ci distingue le *territoire* de la *région*, par le fait que le premier implique un principe d'organisation, ayant une origine sociale et une correspondance avec le pouvoir. J.-P. Ferrier distingue en outre trois concepts importants, correspondant à des "moments" différents dans la réflexion spatiale : l'étendue ou l'espace, qui désigne une réalité "antérieure" à l'activité des hommes et qui est nécessaire à la localisation des choses ; le territoire, « *qui permet de rendre compte des lieux où se déroule la vie quotidienne des hommes et où s'impriment les marques de leurs activités sociétales (...)* » ; et enfin l'espace géographique, qui désigne l'objet scientifique que les sciences géographiques construisent : « *un ensemble d'énoncés aussi théoriques et conceptuels que possible, susceptibles de rendre compte des portions de la réalité prise en charge par les deux autres moments* »<sup>6</sup>.

Cette approche est intéressante car elle exprime clairement, avec ces trois concepts emboîtés, la prise de distance progressive du sujet par rapport à son objet (l'espace / l'espace vécu / l'espace analysé) dans un travail de recherche ; et c'est aussi celle qui me semble la plus proche de la manière dont un architecte appréhende le "territoire". C'est donc dans ce sens général d'espace vécu, marqué par l'empreinte des usages, que j'utiliserai

---

<sup>2</sup> Jacques LEVY, Michel LUSSAULT (dirs.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris : Belin, 2003, 1033p.

<sup>3</sup> « *Agencement de ressources matérielles et symboliques capables de structurer les conditions pratiques de l'existence d'un individu ou d'un collectif social et d'informer en retour cet individu et ce collectif sur sa propre identité* », *Ibidem*, p.911.

<sup>4</sup> *Ibidem*, p.910.

<sup>5</sup> Marcel RONCAYOLO, *La ville et ses territoires*, Paris : Gallimard, 1990, p.181.

<sup>6</sup> Jacques LEVY et al., *op.cit.*, p.913.

ici le terme, et non dans le sens juridique ou politique qui désignerait tout ou partie d'un état (le "territoire national"), défini par des limites administratives précises ; dans ce cas, ce sont les termes officiels correspondants qui seront utilisés : communes, provinces, arrondissement, etc..

On peut cependant ajouter un aspect du mot *territoire* que les géographes évoquent moins mais qui fait tout son intérêt pour l'architecte, c'est sa capacité à articuler espace et temps et par là, les deux disciplines (histoire et géographie) sur lesquels ce travail posera ses premières bases (point C ci-dessous).

Le territoire comme superposition géographique des traces de l'histoire des hommes, c'est ce que G. Gregotti avait appelé, il y a 20 ans, *géographie* : « *L'aspect physique de l'histoire est le milieu construit qui nous entoure ; il est sa manière de se transformer en choses visibles, de s'accumuler selon des épaisseurs et des significations différentes [...] le milieu est construit par les traces de sa propre histoire. [...] la géographie est donc la manière dont les signes de l'histoire se solidifient et se superposent en une forme [...]* »<sup>7</sup>.

### ***b.- L'urbanisation***

La définition la plus classique de l'urbanisation est : "*la concentration croissante de la population dans les agglomérations urbaines*" (Le Petit Robert). Deux caractéristiques en ressortent : l'absence de dimension spatiale et l'idée d'un processus temporel. Ainsi, la volumineuse histoire des villes écrite par Paul Bairoch<sup>8</sup> ne fait référence qu'à des *taux d'urbanisation*, définis comme le pourcentage de la population habitant dans des villes de plus de 5000 habitants. De même, quand cet économiste parle de la *taille* des villes, c'est uniquement en nombre d'habitants qu'il l'évalue. A aucun moment donc, il ne s'agit de la taille physique d'une ville, de l'emprise spatiale du construit, ou de densité d'habitants par surface. Ces caractéristiques sont par contre essentielles dans une étude de la dispersion urbaine, c'est pourquoi je m'intéresserai pour ma part à l'urbanisation en terme d'habitants mais aussi de "constructions" : des implantations physiques et matérielles.

---

<sup>7</sup> Vittorio GREGOTTI, *Le territoire de l'architecture*, Paris : L'Equerre, 1982 (1ère éd. 1972), p.12.

<sup>8</sup> Paul BAIROCH, *De Jéricho à Mexico. Villes et économie dans l'histoire*, Paris : Gallimard - Arcades, 1985, 705p.

Ensuite, le mot urban-isation s'entend généralement comme un processus<sup>9</sup> ; c'est l'action *d'urbaniser* un territoire, verbe qui devient même dans certains cas un synonyme de “viabiliser” : créer les routes de desserte, découper un parcellaire, distribuer les réseaux (des égouts aux télécommunications). Dans ce sens actif, où urbaniser signifie “rendre urbain”, c'est le mot *urbain* qu'il s'agit, du coup, de définir. Or, « *le problème de la géographie urbaine commence dès qu'il s'agit d'identifier 1) ce qu'est une ville 2) quelles sont ses limites spatiales concrètes. (...) la mesure et l'appréciation du fait urbain dépend de la définition que l'on en donne.* »<sup>10</sup> Je travaillerai en détail sur ces difficultés au point C, sur l'urbanisation dispersée.

Dans un sens pronominal, quand c'est le territoire qui s'urbanise, qui “devient urbain”, les auteurs du dictionnaire géographique déjà cité ont distingué trois processus en cours : la multiplication du nombre de villes de toutes tailles, comme systèmes de contrôle des territoires ; le développement de très grandes agglomérations fondées sur des économies d'échelle ; et « *depuis le début des années 90, la croissance (...) qui se déporte vers les périphéries (villes secondaires, villages) créant de gigantesques halos que l'on appelle “aires métropolisées” (...) au détriment d'autres larges régions rurales* »<sup>11</sup>. Nous verrons qu'aucun de ces trois processus “classiques” d'urbanisation ne correspond à ce que d'autres auteurs tentent de définir comme “ville diffuse”, ni encore, à la situation belge actuelle.

Enfin, certains auteurs contournent la question de la forme urbaine en parlant de l'urbanisation de la société : ce sont les modes de vie qui “s'urbanisent”, avec la télévision et la mobilité, même dans les campagnes les plus lointaines ; dans ce cas, c'est la culture qui devient urbaine.

Dans ce travail, je n'utiliserai pas le mot au sens de processus, de déroulement temporel ; en effet, cela induirait de manière sous-jacente des *a priori* que ma thèse consiste justement à questionner, comme par exemple le caractère linéaire de *la transformation des territoires du rural vers l'urbain*, de la campagne à la ville inexorablement.

Ensuite, cette formule sous-tendrait également une vision implicite, soit de progrès – la viabilisation d'espaces vierges que l'on rend habitables –, soit de dégénérescence –

---

<sup>9</sup> Urbanisation : « *Processus de concentration de la population et des activités dans des agglomérations à caractère urbain* », in : *Dictionnaire de la géographie*, op. cit., p.961.

<sup>10</sup> *Ibidem.*

<sup>11</sup> *Ibidem.*

l'artificialisation de la planète -, deux interprétations très déterministes de l'évolution des territoires sur lesquelles ma réflexion ne porte pas.

Je m'intéresserai pour ma part à la transformation physique du territoire, sans postuler au départ d'un sens particulier du "rural" vers "l'urbain". En effet, on ne peut pas considérer qu'avant les formes d'urbanisation que je vais étudier, le territoire était "non-urbain", comme le montreront les analyses des chapitres suivants.

Enfin, la dernière raison pour laquelle j'éviterai d'employer le mot urbanisation dans l'idée de processus est que sinon, un village rural ne pourrait être étudié que comme un ersatz de ville, inachevée, en devenir ; alors que je l'analyserai au contraire comme une *forme urbaine* en soi, particulière, accomplie.

J'utiliserai donc le mot "urbanisation" dans un sens général, comme nom commun<sup>12</sup>, désignant plus que le bâti : toute emprise physique, matérielle, de l'homme sur le territoire visant à l'exploiter (l'habiter, le parcourir, l'occuper) autrement que par l'agriculture.

Ce terme recouvre alors tous les types d'ensembles construits dans le territoire : tant les villes que les villages, un lotissement, une autoroute, un complexe commercial ou culturel... Puisque la taille n'influe pas sur la définition, une simple maison peut constituer une forme d'urbanisation : c'est ainsi que l'on pourra concevoir le terme "d'urbanisation dispersée", qui s'oppose à l'*agglomération*.

### ***c.- La ville***

On pourra ainsi garder le mot *ville* pour les configurations urbaines historiques, telles que de nombreux auteurs les ont déjà définies, en histoire comme en géographie.

En Histoire, Max Weber, notamment, en offre dans son texte<sup>13</sup> une typologie et des caractéristiques claires : dans la ville "au sens économique", il classe "la ville des marchands", celle qui est liée à un marché, "la ville de consommateurs", qui est liée à une maison princière, et "la ville de producteurs", qui apparaît avec la révolution industrielle ; il distingue ensuite les villes "au sens politico-administratif", qui sont issues de "la ville forteresse" et de l'idée de limite. Il met enfin en évidence des aspects qui sont particuliers aux villes occidentales, tels que le caractère associatif de la commune qui, dit-il, n'existait

---

<sup>12</sup> C'est sous cette forme qu'on l'utilise en espagnol : "una urbanización de 10.000 habitantes" ; on peut aussi le comparer à "settlement" en anglais ; à "insediamento" en italien, etc.

<sup>13</sup> Max WEBER, *La ville*, Paris : Aubier Montaigne, 1982 (1ère éd. 1921), 218p.

pas en Orient : « Pour constituer des communes, les agglomération devaient avoir un caractère industriel et commercial prédominant et présenter les caractéristiques suivantes : 1. des fortifications ; 2. un marché ; 3. un tribunal propre et, au moins partiellement, un droit propre ; 4. des formes d'associations qui y correspondent ; 5. une autonomie au moins partielle et l'auto-céphalie donc aussi une administration par des pouvoirs publics constitués avec la participation des citoyens. (...) Il s'ensuit que le trait caractéristique de la ville, au sens politique, fut un ordre séparé, porteur des privilège de la ville : l'ordre des bourgeois. »<sup>14</sup>

Cette définition s'applique bien, comme on le verra dans le chapitre 2, au terrain belge, dont l'histoire urbaine est plus similaire à celle de l'Allemagne de Weber qu'à celle de la France, où on définit plutôt la ville comme une conséquence des surplus agricoles.

Le dictionnaire de géographie déjà évoqué propose enfin de définir la ville sur deux caractéristiques complémentaires, nommées “couple densité/diversité” : « En tant que co-présence, c'est-à-dire concentration, l'existence d'une ville repose sur sa forte densité : densité d'habitants mais aussi de toutes les autres réalités matérielles (bâti, objets mobiles) et immatérielles (information, communication, culture). En tant que situation sociétale, la ville implique la diversité maximale car, à la différence d'une concentration du même (comme dans un bassin minier), la ville suppose une altérité forte, de niveau suffisant pour "faire société". »<sup>15</sup>

Dans ce contexte, le concept de “ville diffuse” implique cette diversité “co-présente”, mais sans la concentration et ce, grâce aux nouveaux potentiels de la mobilité. Outre les formes, le terme de ville fait donc aussi principalement référence à des *fonctions* urbaines : cette caractéristique est essentielle à la définition de “ville diffuse”. En l'absence de cet aspect, on utilisera simplement le terme d'agglomération.

Enfin, pour un architecte qui étudie la ville, comme forme physique dans le territoire, il faut rajouter comme caractéristique essentielle de la ville, la coexistence de sédimentations diverses, c'est-à-dire le fait que s'y côtoient des parties d'époques différentes. Cela implique une certaine durée, pour que le renouvellement du tissu urbain – au sens de parcellaire, voies et bâti imbriqués<sup>16</sup> - puisse fonctionner ; dans le cas contraire, il faudra préciser “ville nouvelle”.

---

<sup>14</sup> *Ibidem*, pp.37-38.

<sup>15</sup> Jacques LEVY et al., *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, *op cit*, p.988.

<sup>16</sup> Définition issue de : Philippe PANERAI, Jean-Charles DEPAULE, Marcelle DEMORGON, *Analyse urbaine*, Marseille : Parenthèses (1<sup>e</sup> éd. Bruxelles : AAM, 1980), 1999, p.75.

#### ***d.- La campagne***

Comme il découle des définitions précédentes, je nommerai ici espace “rural” ou campagne, celui qui fait partie du “territoire” (c’est-à-dire qu’il est approprié par l’homme), mais non de “l’urbanisation”. Ce territoire est donc exploité sous forme d’agriculture, d’élevage, de bois ; sa parcellisation correspond aux champs et à l’implantation des fermes ; il est distribué par des “routes” de campagne et non des rues. Comme on l’a déjà précisé, les villages, les hameaux, constitueront dans cet espace rural, des types de forme urbaine, dès lors qu’il y a interaction entre un parcellaire, un bâti et des rues (trottoirs, égouts, distribution), et la présence de fonctions autres que l’exploitation rurale.

Définir les mots qui précèdent était ici nécessaire pour préciser comment ils seront utilisés dans la suite du texte, parce que ce sont des mots extrêmement courants, au champ significatif très large. Mais ils peuvent, pour la même raison, sembler complètement “périmés” quand il s’agit de décrire les territoires urbanisés actuels, qui ne sont plus ni de la ville ni de la campagne. Pourtant, les nouvelles notions construites s’y réfèrent en fait constamment ; c’est aussi une raison pour laquelle il fallait d’abord aborder ces notions de basiques.

#### **2. “Ni urbain, ni rural”**

Si définir aujourd’hui ce qu’on nomme “ville” ou “campagne” ne relève que d’un travail de synthèse, tant la production sur ce sujet est ancienne, il faut bien remarquer que la proportion des territoires concernés par ces dénominations est aujourd’hui de plus en plus faible. Il est vrai que les définitions administratives de la géographie officielle restent encore cantonnées dans les catégories assez tranchées définies ci-dessus (ce qui sera développé dans la partie C.), mais de nombreuses études urbaines par contre, qu’elles soient menées par des économistes, des géographes, des historiens ou des urbanistes, regorgent de concepts nouveaux pour approcher ce qui n’est “ni rural, ni urbain”.

Je tente, pour suivre, de défricher la jungle lexicale qui s’est formée, non pour en obtenir un relevé exhaustif, ce qui serait un sujet de thèse en soi, mais plutôt pour restreindre mon propre sujet. J’identifierai tout d’abord quelques grandes familles de

concepts que j'écarterai ensuite progressivement pour préciser ma question de départ : il s'agit en effet, en première instance, de clarifier ce que peut représenter la notion de “ville diffuse” et de tester sa capacité à qualifier le territoire urbain en Belgique.

### ***a.- La suburbanisation : une perpétuelle “frontier”***

Une première famille de concepts peut être regroupée sous le terme de *suburbanisation*. Il s'agit de la transposition du même mot en anglais, amplement utilisé, et qui signifie dans son sens le plus général<sup>17</sup>, la formation de *suburbs* (faubourgs). Aussi, ce sont tout d'abord les concepts élaborés aux Etats-Unis et pour des terrains américains que je vais ainsi écarter de cette étude.

Cette décision n'est pas évidente *a priori* : de nombreux auteurs considèrent en effet que l'urbanisation dispersée y est née ; que le phénomène de dispersion urbaine est une caractéristique intrinsèque de ce pays et de ses villes ; et en outre, que l'évolution de l'Europe suivrait celle des Etats-Unis, avec un retard variable, raison pour laquelle il serait important de l'étudier.

Il est certain que la prise de conscience du phénomène y est antérieure et que celui-ci y est aujourd'hui accepté et même intégré dans l'identité des villes américaines ; ainsi, le livre de Jane Jacobs sur le déclin de la grande ville américaine<sup>18</sup>, qui date de 1961, était encore sur le ton de la dénonciation, tandis que les travaux de Venturi qui paraissent en 1972, marquent déjà le tournant vers un intérêt pour ces formes suburbaines<sup>19</sup>. En Europe, par contre, la vague de néologismes (comme indice d'apparition de cette problématique des territoires “ni ruraux ni urbains”) n'a déferlé que dans les années 1990. De même, aux Etats-Unis, les précurseurs qui ont visualisé cette évolution des processus de l'urbanisation n'ont pas manqué : que ce soit sur le mode utopique, comme la Broadacre City de Frank Lloyd Wright ; ou tragique, comme l'histoire de la ville racontée par Mumford ; ou scientifique, comme l'étude par Melvin Webber des *urban realm*, c'est-à-dire de la forme des domaines urbains quand la contrainte de proximité est remplacée par celle d'accessibilité.

---

<sup>17</sup> Certains auteurs le comprennent non comme "suburb-anisation" mais comme "sub-urbanisation", soit une sous-urbanisation : une urbanisation non finie, ou non définie, c'est-à-dire, ouverte.

<sup>18</sup> Jane JACOBS, *The Death and Life of Great American Cities*, New-York : Vintage, 1961.

<sup>19</sup> Robert VENTURI, Denise SCOTT-BROWN, Steve IZENOUR, *Learning from Las Vegas*, Cambridge Mass. : MIT Press, 1972.

Il est donc également certain que la littérature concernant cette forme de villes y est abondante. On a déjà considérablement étudié aux Etats-Unis les formes elles-mêmes de la “suburbanisation”<sup>20</sup>, mais aussi leur développement progressif, l'histoire du processus<sup>21</sup> ; et ces ouvrages font eux-mêmes l'objet de recherches en Europe, qui travaillent ainsi à l'historiographie du phénomène<sup>22</sup>.

Mais s'il y a évidemment des facteurs communs aux terrains américains et européens, qui peuvent nourrir des études basées sur les ressemblances - la privatisation de l'espace public, les changements d'échelle du commerce, l'utilisation toujours croissante de l'automobile individuelle - il y a selon moi deux différences essentielles qui rendent difficile, voire parfois trompeuse, une comparaison du point de vue physique de l'urbanisation. Il s'agit de l'épaisseur historique des territoires en Europe et de la présence de la grille jeffersonienne aux USA.

Les problématiques, en effet, ne sont pas les mêmes dans les deux continents, parce que le phénomène d'urbanisation dispersée a lieu sur des substrats radicalement différents. Le territoire américain, même si on ne peut plus le considérer comme “vierge”, n'est cependant pas fait de la même superposition de couches historiques et du nombre de transformations successives, qui constituent la complexité du territoire européen : la “prairie” n'y est jamais loin, ni l'idéologie de la *frontier*<sup>23</sup>, ce *limes* à repousser encore et toujours. Aussi, les études consacrées aux terrains américains ne se confrontent-elles pas à l'urbanisation comme transformation du territoire existant mais encore comme création, organisation et investissement de nouveaux territoires : ainsi d'une *Edge city* comme de tout *suburb*.

Par contre, toutes les études américaines sont fort marquées par la présence de la grille, comme le territoire lui-même : il suffit de regarder les projets urbains de Gandelsonas, les recherches de Poppe ou tout simplement les photos aériennes, pour

---

<sup>20</sup> Citons, parmi ceux qui s'intéressent aux formes, celles de Gandelsonas (Exurbia), de Albert Poppe (Ladders), Joel Garreau (Edge cities), Anne Vernez-Moudon (San Francisco), Cynthia Gorra-Gobin (Los Angeles), Colin Rowe et Fred Koetter (collage City), John Reys (The making of urban America), etc.

<sup>21</sup> Les travaux de Robert Fishman en sont une bonne synthèse ; on peut lire l'article “Space, Time and sprawl” dans *Architectural Design* vol.64, n°3/4 de mars-avril 1994 ; ou celui paru dans *Flux* n°1 (1990), “Metropolis Unbound : The New City of the Twentieth Century”.

<sup>22</sup> Cfr. thèses de doctorat en cours : Clément ORILLARD (Paris 8, dir. Yannis TSIOMIS) ; Valéry DIDELO (Paris-Nanterre, dir. Dominique ROUILLARD).

<sup>23</sup> Joel GARREAU, *Edge cities, Life in the new Frontier*, New-York : Doubleday, 1991.



comprendre qu'on ne trouve rien d'aussi structurant en Europe. Nous verrons bien entendu à quel point les formes d'urbanisation y sont déterminées par les réseaux d'infrastructures et notamment les chaussées romaines (2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> chapitres) mais le fait même de devoir le montrer implique qu'ils n'ont pas une influence aussi évidente que la grille américaine. Aucun autre pays n'en possède à cette échelle<sup>24</sup> : même dans la province de Buenos Aires, la grille finit par s'effacer dans la pampa, et les trames des autres villes s'axent ensuite sur leur propre géographie.

Enfin, il faut remarquer qu'on étudie avant tout aux Etats-Unis des villes qui grandissent, qui s'élargissent et pas tellement qui se densifient ; Robert Fishman<sup>25</sup> décrit en effet la formation de la *spread city* américaine au XX<sup>e</sup> siècle comme un processus progressif de décentralisation des éléments actifs, qui délaissent le centre ville pour des couronnes de plus en plus éloignées : la population, d'abord la plus aisée, migre vers les *suburbs*, suivie par l'emploi manufacturier et l'activité commerciale et enfin le secteur tertiaire, dans les années 1970-1980.

Le *urban sprawl* est donc bien un étalement urbain, en vagues progressives d'urbanisation, et la *suburbanisation* est bien la formation de “faubourgs” successifs qui constituent autant d'extensions de la ville. La seule différence avec le terme francophone de péri-urbanisation, étudié au paragraphe suivant, est que la suburbanisation ou plutôt son résultat, la *suburbia*, peut dans certains cas, représenter la totalité de la ville : il n'y a pas nécessairement un gradient de densité qui décroît ; il n'y a pas de forme urbaine plus spécifique qui représenterait une centralité. Ce point est par contre celui qui la rapproche le plus de la “ville diffuse”, telle qu'elle sera définie à la fin de ce chapitre.

Si j'écarte donc d'ors et déjà de la comparaison des notions comme *Ex-urbia*, *Edge City*, c'est parce qu'elles font référence à des terrains qui ne soulèvent pas les mêmes problématiques qu'en Europe : elles s'implantent sur un territoire que l'on peut à juste titre considérer comme non-urbain et, en outre, dans une structure d'échelle continentale pré-existante qui est extrêmement homogénéisante.

---

<sup>24</sup> La “centuriation” romaine dans certains territoires et notamment en Italie est sans doute aussi à l'échelle d'un continent, mais les traces sont différentes : très présentes, denses et serrées là où elles affleurent, elles peuvent ensuite disparaître sur des dizaines de km ; la grille jeffersonnienne est présente partout, mais plus lâche.

<sup>25</sup> Robert FISHMAN, “Metropolis Unbound : The New City of the Twentieth Century”, *Flux* n°1, 1990, pp. 44-55.

### ***b.- La péri-urbanisation : un modèle radio-concentrique***

Sous ce deuxième terme, je regrouperais tous les concepts qui sous-entendent l'existence d'un centre, qui s'intéressent à l'influence d'un pôle ou qui dénotent une vision en anneau, comme l'indique le suffixe "péri". Il s'agit à peu près de la totalité des termes produits et utilisés en France, mis à part la "rurbanisation" - un cas particulier que je traiterai un peu plus bas - ou d'autres expressions telles que "ville émergente", qui représentent précisément ce qu'il s'agit ici d'éviter, une notion assez floue pour convenir à tout, sans rien définir.

Avec ces concepts, la problématique du territoire "ni rural, ni urbain" est alors pensée en terme de "franges", de périphéries ou de zones d'interactions. La géographe Jacqueline Beaujeu-Garnier avait avancé en 1983 que le *périurbain* était un terme nécessaire pour saisir "*une nouvelle réalité?*" et l'avait défini comme « *l'espace soumis à l'avancée du front urbain, (...) un lieu de contact où s'interpénètrent et s'affrontent deux mondes : le rural et l'urbain* »<sup>26</sup>.

On trouve cette même vision dans le concept de *tiers espace*, d'abord défini par Eduardo Soja comme « *territoires urbains distendus, discontinus, hétérogènes et multipolarisés où les limites entre ville et campagne s'estompent* »<sup>27</sup> puis repris par Giraut et Vanier pour désigner un « *espace mi-urbain, mi rural des couronnes de lointaine péri-urbanisation qui frangent toutes les agglomérations quelque soit leur taille et semblent devoir s'organiser sur des principes propres qui les différencient des banlieues de la génération précédente* »<sup>28</sup>.

Dans le récent *Vocabulaire de la ville*<sup>29</sup>, l'auteur classe également le terme *péri-urbain* dans la catégorie "périphéries", entre les mots *banlieue* et *rurbanisation*, qui font eux-mêmes suite aux mots *centre-ville* et *agglomération*, illustrant ainsi dans la succession même du livre, une organisation décroissante de l'urbanisation. Le péri-urbain, selon elle, « *décrit les espaces d'urbanisation diffuse sans solution de continuité avec la ville-centre situés au-delà de la couronne des banlieues ou périphéries immédiates de la ville centre d'agglomération. Ils ne sont pas toujours densément*

---

<sup>26</sup> In : *Cahiers du CREPIF* n°3, 1983, pp.7-8.

<sup>27</sup> Edward W. SOJA, *Thirdspace : a journey through Los Angeles and other real-and-imagined places*, Cambridge Mass. : Blackwell, 1996, 334p.

<sup>28</sup> F. GIRAUT et M. VANIER, "Plaidoyer pour la complexité territoriale", in : Françoise GERBAUX (dir.), *Utopie pour le territoire : cohérence ou complexité ?*, éd. de l'Aube coll. Société et territoire, 2000, p.166.

<sup>29</sup> Elisabeth DORIER-APRILL (dir.), *Vocabulaire de la ville. Notions et références*, Paris : éditions du Temps, 2001, 191p.

*bâties et peuvent même conserver une forte proportion d'espaces ruraux et agricoles mais leurs activités, leurs infrastructures, l'habitat et les modes de vie des résidents en font des dépendances de la grande ville. De moins en moins dense lorsqu'on s'éloigne de la ville centre, ils sont identifiables par la cartographie des déplacements domicile-travail. »<sup>30</sup>*

On repère donc ici un dégradé progressif de densité et surtout, l'existence d'une "grande ville" dont "l'urbanisation diffuse" dépendrait. C'est aussi une zone qui se définit non par des caractéristiques physiques statiques, mais par l'observation de dynamiques, d'usages et de modes de vie de la population ; l'approche de l'INSEE, également, définit la *couronne périurbaine* en fonction du nombre de navettes domicile-travail en direction d'un *pôle urbain*.

Le dictionnaire de la géographie s'inscrit également dans une vision polarisée, annulaire du phénomène, et confirme l'idée de sa nouveauté : « *Le périurbain (...) désigne des configurations urbaines émergentes, situées à la périphérie d'une agglomération, caractérisées par une faible densité (bâti, population, emplois) une faible diversité (ségrégation sociale et fonctionnelle) mais par une bonne accessibilité au reste de l'espace urbain environnant.* »<sup>31</sup>. Les auteurs de ce dictionnaire, qui considèrent que toute la France est bientôt "urbanisée", se trouvent dès lors obligés de proposer encore d'autres termes, tels que *infra-urbain* ou *hypo-urbain* ; celui-ci désignant « *l'essentiel de l'habitat permanent au delà du péri-urbain* »<sup>32</sup>. On n'en finit donc pas de s'éloigner des centres et d'inventer ce faisant, de nouveaux termes.

Dans ce contexte, une part importante de l'intérêt en France concerne la question des "polarités", la mesure de leur influence, l'étude des liens entre elles et de leurs effets sur un territoire. « *L'étalement urbain s'accompagne de nouvelles formes de polarités fonctionnelles plus ou moins élaborées en périphérie des agglomérations (campus universitaires, technopôles, centres commerciaux, malls, multiplexes de loisirs) qui tendent à diminuer l'importance du cœur de la ville centrale. Le cumul de ces fonctions dans les secteurs fortement valorisés par les infrastructures de transports peut avoir un effet*

---

<sup>30</sup> *Ibidem*, p.42.

<sup>31</sup> Jacques LEVY *et al.*, "péri-urbain", in : *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, op cit., p.706.

<sup>32</sup> *Ibidem*, p.513.

*d'entraînement et se traduire par la formation de véritables noyaux urbains à la foi actifs, peuplés, autonomes, à la marge des agglomérations et à l'écart de leur centre. »<sup>33</sup>*

Même si je classerai plutôt ces études sur les polarités, les armatures urbaines ou les réseaux de villes dans le paragraphe suivant (la métropolisation), on peut déjà observer ici que l'approche du territoire "ni urbain ni rural" comme un anneau autour des ville-centres, est indissociable d'une conception du territoire par polarités.

Un nombre important de notions, même du vocabulaire courant, s'inscrit donc dans cette vision de l'urbanisation qui part d'un centre et s'étend en couronnes de plus en plus éloignées, au détriment de la campagne : *l'urban sprawl* et "l'étalement urbain" ont déjà été évoqués, mais on peut citer aussi la "ville éparpillée", la "ville éclatée", le "dessalement", le "déversement", la "dissémination", "l'exurbanisation", et la traditionnelle "dispersion urbaine".

L'autre caractéristique commune à ce groupe de vocables est qu'ils sont obstinément inscrits dans une vision de *processus*, qui en s'associant avec l'idée d'un centre, mène à considérer exclusivement l'urbanisation comme une croissance radio-concentrique des villes, en anneaux de plus en plus éloignés et de moins en moins denses, dans un dégradé urbain/rural progressif. Les images de Paul Claval<sup>34</sup>, qui forment des sortes de courbes de Gauss de la densité, représentent bien ces visions de la ville.

La "rurbanisation" pourrait néanmoins faire exception parmi tous ces concepts élaborés en France. En effet, le mot lui-même se place du côté de la transformation du village rural, et il ne préjuge pas d'une croissance urbaine, ni *a priori* d'un quelconque lien avec une ville dominant la région. Pourtant, la lecture de ce texte précurseur<sup>35</sup> (il date de 1976) nous ramène par moments au même point de vue "péri-urbain", quand il décrit « *une forte construction de maisons individuelles dans les communes rurales situées à moins d'une demi-heure de l'agglomération qui en est le pôle* ».

Mais ces auteurs apportent néanmoins d'utiles précisions grâce à ce néologisme : ils observent que la "rurbanisation" « *concerne essentiellement l'habitat et peu les entreprises, tout au moins jusqu'à présent* », c'est-à-dire qu'ils y reconnaissent « *une situation distincte du développement rural, qu'on peut observer moins fréquemment en France que chez nos voisins. Nous*

---

<sup>33</sup> Elizabeth DORIER-APRILL, *op.cit.*, p. 46.

<sup>34</sup> Paul CLAVAL, *La logique des villes*, Paris : Litec, 1981.

<sup>35</sup> Gérard BAUER, Jean-Michel ROUX, *La rurbanisation ou la ville éparpillée*, Paris : Seuil, 1976, 190p.

désignons ainsi une situation telle que, malgré la forte réduction de main d'œuvre employée par l'agriculture, la plus grande partie de la population d'une région se maintient sur place grâce à un renouvellement des activités. (...) Le développement rural implique une croissance modérée des agglomérations importantes. »<sup>36</sup>  
C'est là une différence essentielle, qui peut faire référence à la Belgique, comme on le verra.

Les auteurs distinguent encore une deuxième caractéristique importante de la “rurbanisation” en l'opposant à un autre concept de l'époque, “l'exode urbain”. Celui-ci, en effet, « peut faire penser que la rurbanisation se nourrit de la diminution de population des centres de villes, ce qui n'est pas toujours le cas. Les rurbains, on le verra, ont des origines géographiques variées. »<sup>37</sup>

Pourtant, ce travail très nuancé est à peu près oublié, le terme est qualifié de “mauvais jeu de mots”<sup>38</sup> et l'usage actuel du mot le ramène inexorablement à une couronne de plus, celle qui est encore au-delà le péri-urbain : « (...) utilisé comme synonyme de périurbain lointain, pour qualifier des processus contemporains de transformation fonctionnelle d'espaces ruraux par substitution de population et d'activités sans transformation visible des densités du bâti, au delà de l'aire de péri-urbanisation. »<sup>39</sup>

### ***c.- La métropolisation : la suprématie des pôles***

Le terme récent de “métropolisation” s'utilise pour une large palette de phénomènes ; je vais détailler ici ce qui peut être regroupé sous ce terme et ce qu'il a de spécifique par rapport aux termes précédents.

Le premier sens est évidemment celui de “devenir métropole” – il s'applique donc à une ville qui acquiert des caractéristiques attribuées à une métropole. Pour celle-ci, les définitions abondent également mais se rejoignent généralement sur l'idée d'un « pôle urbain majeur doté (...) de la quasi totalité des fonctions urbaines au niveau qualitatif le plus élevé... Elle concentre des activités de commandement dans les domaines les plus divers, participe à la maîtrise de l'espace mondial et appuie son rayonnement sur un territoire continu relativement vaste. »<sup>40</sup> Le terme fait référence au rôle de ville-mère (dans la Grèce ancienne), à une place de “cœur” d'un territoire, et à des fonctions économiques, ce qui la différencie d'une simple “grande ville”

---

<sup>36</sup> *Ibidem*, p.20.

<sup>37</sup> *Ibidem*, p.23.

<sup>38</sup> BRUNET Roger, *Les mots de la géographie : dictionnaire critique*, Paris : GIP Reclus / La Documentation française, 1993, 518p.

<sup>39</sup> Elizabeth DORIER-APPRILL, *op. cit.*, p.43.

<sup>40</sup> Gabriel WACKERMANN, *Très grandes villes et métropolisation*, Paris : Ellipses, 2000, p. 65.

ou *mégapole* (définie par des fonctions démographiques) ou d'une *capitale* (définie par des fonctions politiques).

Le deuxième sens s'applique de manière pronominal au territoire, qui "se métropolise"; c'est dans ce contexte qu'il est utilisé pour parler de la problématique "ni urbain, ni rural" et qu'il m'intéresse donc ici. Ainsi, pour J.-P. Ferrier, « *le mot évoque un stade de l'évolution urbaine planétaire, où les distinctions ville-campagne s'estompent au profit de l'émergence de nouveaux territoires archipelagiques qui résultent de la mise en réseau des lieux liés à la mobilité croissante des habitants et aux nouvelles formes de vie des ménages* »<sup>41</sup>.

Pour résumer, E. Dorier-Apprill relève que « *ce terme est en général utilisé pour désigner un double phénomène de polarisation et de rayonnement, à contenu essentiellement économique mais aussi politique et culturel, se réalisant au profit partagé d'une région et de la ville qui la domine et la structure* ».

On peut donc considérer en première instance que le processus de métropolisation englobe celui de péri-urbanisation. Toutefois, la métropolisation évoque plus fortement la puissance d'une centralité et beaucoup moins une organisation générale concentrique. En effet, la décroissance des densités n'est pas caractéristique du concept, les discontinuités sont même soulignées : « *les aires métropolisées dilatent les agglomérations anciennes et s'étendent à plusieurs dizaines de kilomètres des grandes villes qui les ont suscitées ; les densités urbaines globales diminuent, mais les zones périurbaines se densifient ; le tissu urbain n'est plus continu mais fragmenté ; les zones bâties sont éparses, parfois entrecoupées de zones rurales ; (...) des polarisations périphériques nouvelles se constituent, qui diminuent le poids du système radioconcentrique assez caractéristique des villes européennes anciennes.* »<sup>42</sup>.

Cependant, la réelle spécificité du concept réside dans sa focalisation sur les logiques économiques, qui mènent à étudier la métropolisation moins en fonction de son territoire adjacent que dans le cadre d'une "concurrence" entre villes, plus ou moins voisines<sup>43</sup> : on s'occupe en effet de critères tels que l'attractivité, l'accessibilité, ou la spécialisation des fonctions d'une agglomération. Un large pan des études actuelles de géographie urbaine interrogent la notion de métropolisation en mesurant le nombre de sièges sociaux de

---

<sup>41</sup> J.-P. FERRIER, cité par E. DORIER-APPRILL, *op.cit.*, p. 21.

<sup>42</sup> Jacques LEVY *et al.*, "Métropolisation" in : *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, *op. cit.*, p.613.

<sup>43</sup> « *Désormais, la référence obligée de l'action [des villes] est un espace plus vaste que le territoire national, plus ouvert et plus exposé. Les concurrences se sont avivées entre les villes, même très éloignées les unes des autres* », in : Denise PUMAIN, Thérèse SAINT-JULIEN, Céline ROZEBLAT, Nadine CATTAN, *Le système des villes européennes*, Paris : Anthropos coll. Villes, 1999 (2<sup>e</sup> éd.), p.1.

grandes entreprises, de vitrines commerciales (foires, expositions), de plate-formes logistiques ou de “technopôles”, l'importance des investissements étrangers, la qualité des sociétés de services, etc., mais aussi le taux de connexion (distance en km, gares TGV, aéroports, etc.) avec des villes de même importance, et construisent ainsi la notion de “système de villes européennes”<sup>44</sup>.

Aussi peut-on observer que c'est plutôt en valeurs relatives que se mesure la métropolisation et non en valeur absolue – que ce soit le nombre d'habitants, d'entreprises, ou le PIB : personne ne fixe des “seuils” à la définition d'une métropole. Si la péri-urbanisation s'observe et se conçoit donc à l'échelle d'une région donnée, de manière “intra-territoriale”, la métropolisation se comprend et se mesure surtout à l'échelle “inter-territoriale” ; c'est en ce sens que j'y associe les études géographiques sur les réseaux de villes.

Un cas extrême est le travail de Saskia Sassen, qui n'étudie plus que trois villes, dites “globales”, en fonction de leurs relations à l'échelle mondiale<sup>45</sup>. Un autre travail, très diffusé en France, est celui de François Ascher qui, en proposant la notion de *métapole*<sup>46</sup>, met en avant l'organisation du territoire en *spokes and hubs* (rayons et nœuds) ainsi que le fameux “effet tunnel”. « Le système “christallérien” (...) perd encore un peu plus de sa pertinence avec l'émergence d'un système urbain polarisé autour des métropoles et fonctionnant en réseaux à une échelle internationale. (...) Les TGV et les transports aériens produisent ainsi, plus encore que les autoroutes, ce que l'on appelle un effet tunnel, c'est-à-dire la disparition des effets de traversée. Ou bien on est à proximité d'une gare TGV et on est à proximité de toutes les autres métropoles internationales, ou bien on est éloigné de tout. (...) La position à mi-distance, autrefois la meilleure, devient la plus mauvaise. »<sup>47</sup>

Ces différents exemples permettent de montrer que le concept de métropolisation s'utilise en général pour étudier justement ce qui ne concerne pas l'urbanisation dispersée,

---

<sup>44</sup> *ibidem*.

<sup>45</sup> New-York, Londres et Tokyo.

<sup>46</sup> « l'ensemble des espaces dont tout ou partie des habitants, des activités économiques ou des territoires sont intégrés dans le fonctionnement quotidien (ordinaire) d'une métropole. Une métapole constitue généralement un seul bassin d'emploi d'habitat et d'activités. Les espaces qui composent une métapole sont profondément hétérogènes et pas nécessairement contigus. Une métapole contient au moins quelques centaines de milliers d'habitants », François ASCHER, *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris : éd. O. Jacob, 1994, p.34.

<sup>47</sup> *Ibidem*, p.35.

c'est-à-dire les territoires d'entre-deux, mais au contraire, tout ce qui passe “par dessus leur tête”.

#### ***d.- La “ville diffuse” : première contre-définition***

Trois grandes familles de concepts traitant de territoires “ni urbain, ni ruraux” ont été identifiées jusqu'ici ; la quatrième famille va tout d'abord se dégager par opposition aux premières. En effet, celles-ci ont toutes en commun de s'inscrire dans l'idée de l'urbanisation comme processus, que ce soit :

1) celles qui conçoivent l'urbanisation comme une expansion en terrain “vierge” (la suburbanisation) ;

2) celles qui conçoivent l'urbanisation à partir d'une centralité compacte qui s'étend ensuite en densités uniformément décroissantes (la péri-urbanisation) ;

3) celles qui conçoivent l'urbanisation comme la polarisation croissante d'un système de relations, organisé en réseaux (de lignes et de points) et non en surfaces : la métropolisation.

Il n'est évidemment pas exclu que ces catégories se recoupent, ou que des concepts puissent appartenir à plusieurs familles. Mais elles permettent d'entrevoir, par opposition tout d'abord, la définition d'une autre notion qui serait basée sur les trois caractéristiques inverses : celle-ci ne préjugerait ni d'un processus de transformation du milieu rural en milieu urbain ; ni d'une organisation autour d'un centre, en anneaux de densités forcément décroissante ; ni d'une vision en polarités, polarisation et aires d'influence.

C'est précisément dans ce sens, comme on va le voir ci-dessous, que Francesco Indovina (et son groupe de recherche<sup>48</sup>) ont travaillé, sur une forme d'urbanisation dans le Veneto, qu'ils ont nommée “*città diffusa*”. Il est donc intéressant de détailler, pour commencer, la manière dont cette équipe a défini cette expression, pour plusieurs raisons :

1- d'abord, sa spécificité, puisqu'elle s'avère différente et complémentaire des autres notions déjà présentées ; il en découle l'hypothèse qu'elle pourra être utile pour des territoires encore non-qualifiés ;

---

<sup>48</sup> F. INDOVINA, F. MATASSONI, M. SAVINO, M. SERNINI, M. TORRES, L. VETTORETTO, *La città diffusa*, Venezia : DAEST - IUAV, juillet 1990, 227p.



2- ensuite sa diffusion puisque, une fois traduite, cette expression a fait le tour des revues, des chercheurs et des professionnels. Il en découle un manque de rigueur actuel dans l'utilisation de ce terme, et la nécessité de mieux circonscrire ce qu'elle désigne : c'est l'objectif du point B suivant.

3- enfin, j'ai déjà évoqué la question de sa capacité ou non à qualifier l'urbanisation belge actuelle, une association qu'on l'entend souvent.

Puisqu'elle constitue donc le point de départ de l'expression "ville diffuse", la définition par Indovina et son équipe de la *città diffusa* vénitienne peut en constituer le noyau dur autour duquel je chercherai à asseoir ce concept, au points suivant.

### ***e.- La città diffusa : une notion précise mais localisée***

Il s'agit au départ de quelques essais, publiés à l'intention des étudiants, produits en 1991 au *Laboratorio di strategie territoriale*(STRATEMA), du département d'analyse économique et sociale du territoire (DAEST) de l'institut universitaire d'architecture de Venise (IUAV), dans le cadre d'une recherche intitulée "*Hipotesi sull'area centrale Veneta. La città diffusa*", financée par le Ministère de l'Instruction publique en 1987.

Il est important de savoir que cette recherche fut initiée dans le cadre d'un questionnement institutionnel : suite à une nouvelle loi, il s'agissait de réfléchir à "la délimitation de la commune métropolitaine de Venise"<sup>49</sup> et par là, au positionnement (économique) de cette région urbaine, à l'échelle européenne. C'est donc dans ce contexte politique que les auteurs annoncent : « *cette recherche part de l'hypothèse que l'aire centrale du Veneto, comprise entre les villes de Venezia, Padova et Treviso, a changé de nature. C'est-à-dire qu'elle est passée d'une urbanisation diffuse à une autre que nous appellerons, provisoirement, "ville diffuse".* »<sup>50</sup>

Or, dès cette introduction, la désignation du terrain est significative : c'est "*l'area centrale del Veneto, compresa tra...*" ; la région du Veneto ainsi définie a donc pour particularité d'avoir plusieurs villes sur les bords et non une ville au centre. Aussi est-il clair d'emblée qu'il ne s'agit pas de péri-urbanisation ; il ne s'agit pas non plus de suburbanisation à l'américaine puisque c'est la transformation d'un territoire urbanisé et non une vague

---

<sup>49</sup> "la necessità de delineare i confini del comune metropolitano di Venezia", in : Fr. INDOVINA *et al.*, *op. cit.*, p.11.

<sup>50</sup> « *La ricerca muove dall'ipotesi che l'area centrale del Veneto compresa tra le città di Venezia, Padova, Treviso, abbia modificato la natura dell'insediamento. Essa, cioè, è passata da un'urbanizzazione diffusa, a quella che, provvisoriamente, chiamiamo "città diffusa". Oltre che approfondire il concetto di città diffusa, la ricerca indagherà i connotati empirici dell'area.* », *Ibidem*, quatrième de couverture (trad. BG).

d'urbanisation des campagnes ; enfin, nous verrons également ci-dessous comment ces auteurs différencient clairement leur terrain d'étude d'une "aire métropolitaine".

Fr. Indovina et son groupe partent donc de l'idée que dans certaines conditions, une "urbanisation diffuse" devient une "ville diffuse". Et leur recherche consiste à montrer que les liens fonctionnels qui parcourent le territoire entre les villes de Mestre-Venezia, Padova et Treviso et les modes de vie qui s'y développent, en font bien une ville et non une urbanisation diffuse<sup>51</sup>. Le terme "ville diffuse" s'oppose donc déjà à "ville concentrée" mais aussi à "urbanisation diffuse".

Voici les passages de leur texte qui définissent le mieux ce nouveau concept, d'abord par opposition à la ville, puis à une aire métropolitaine puis enfin, par ses propres caractéristiques :

1. « [Ce terme] décrit une typologie d'organisation spatiale qui présente certains caractères urbains mais pas d'autres. Il doit en particulier désigner un territoire vaste, au développement extensif (c'est-à-dire, le contraire de la ville, qui a un développement intensif) et à fonctionnalité urbaine. (...) Si notre territoire avait les caractéristiques d'intensité et de continuité, ce serait une ville (une métropole, ou autre chose) mais pas une ville diffuse. »<sup>52</sup>

2. « Avec le terme "aire métropolitaine", on désigne un territoire fortement hiérarchisé : il y a un centre (la grande ville) et une série de villes satellites petites et moyennes - qui lui sont reliées selon des lignes hiérarchiques. C'est un territoire caractérisé avant tout par des connexions verticales (...) Ce qui caractérise, par contre, la ville diffuse est l'absence de hiérarchie spatiale ; des relations de type horizontal ; et la multi-directionnalité des flux (de personnes, de bien, d'infos) typique de la ville, ce qui s'oppose à la mono-directionnalité de l'aire métropolitaine. »<sup>53</sup>

3. « La città diffusa est une urbanisation de faible intensité qui se caractérise par :  
- une masse consistante (...) non seulement de population mais aussi, même partiellement, de services et d'activités productives ;

---

<sup>51</sup> « Ces trois villes, bien que fortement caractérisées par des traits socio-économiques propres, présentent un taux important, effectif et potentiel, d'interconnexions productive, territoriale, dans les services et l'organisation sociale », *ibidem*, p.12. (trad.BG)

<sup>52</sup> *Ibidem*, p.16. (trad.BG)

<sup>53</sup> *Ibidem*, p.35. (trad BG)

- une dispersion de cette masse dans un territoire suffisamment vaste pour ne pas présenter, dans l'ensemble, de phénomènes de haute densité et intensité. Ceci, bien entendu, ne signifie pas qu'il ne puisse y avoir des "points" isolés de haute densité, mais seulement que la configuration spatiale [en elle-même] ne donne pas lieu à des phénomènes significatifs de densité et intensité de type urbain ;

- un haut niveau de connexion entre les divers points du territoire. Il s'agit, par conséquent, d'un territoire qui présente de multiples connexions de type horizontal (infrastructures) susceptibles de garantir la possibilité d'une très grande mobilité. »<sup>54</sup>

Enfin, d'autres caractéristiques encore, développées par ces auteurs, éclairent ce concept par rapport aux précédents, et notamment ses aspects socio-économiques : quelle type de population construit de nouvelles maisons et où ? Quels "services" (équipements, commerces, infrastructures) apparaissent et quand ? Quels types de production et d'activités économiques y existent ou s'y développent ? etc. Ils relèvent ainsi d'un côté, des caractères urbains et de l'autre, des aspects métropolitains, dans leur *città diffusa*.

Le principal élément dit "urbain" est la différenciation sociale et fonctionnelle : « (...) dans son ensemble, l'espace montre de fortes tendances à la spécialisation sociale (presque comme les quartiers d'une ville). (...) il montre [aussi] des aires de dysfonctions d'un côté et de partielles spécialisations de l'autre. La conséquence est que les parties du territoire semblent accessibles selon les groupes sociaux (âge, sexe) ou les fonctions ; (...) en substance, il me semble qu'on y retrouve un usage sectoriel et différencié de l'espace, typique de la ville. »<sup>55</sup>

Tandis que les caractères communs avec l'aire métropolitaine sont évidemment l'étendue, mais surtout les activités qui s'y implantent. Il remarque en effet que les services (commerces et équipements) présents dans la ville diffuse sont de type métropolitain et non urbain, une différence qu'il définit en fonction des aires de chalandise : « les services privés, pour pouvoir profiter pleinement d'un bassin [étendu et diffus] de chalands (...) doivent être particulièrement attractifs (et voyants) dans le but d'annuler soit la distance (physique ou psychologique) des clients potentiels, soit la concurrence avec la ville. »<sup>56</sup> Il explique qu'un "service de type urbain" ne

---

<sup>54</sup> *Ibidem*, p.34. (trad. BG)

<sup>55</sup> «Due sono i elementi di discriminazione, il primo di ordine sociale, il secondo di ordine funzionale. (...) nel suo complesso lo spazio mostra forti tendenze alla specializzazione sociale –non dico come i quartieri di una città ma quasi). (...) La conseguenza è che porzioni di territorio appaiono inaccessibili per condizione sociale o per funzione. Inoltre l'uso urbano di tutto il territorio appare selettivo per fasce sociali, di età, di sesso (in sostanza mi pare si riproponga un uso parziale, sperequato e discriminato dello spazio tipico della città). », *ibidem*, p.16.

<sup>56</sup> *Ibidem*, p.33. (trad.BG).

s'adresse qu'à une population proche ou alors, qu'il peut attirer une demande plus lointaine par une très grande spécialisation de son offre ; un service de type métropolitain, au contraire, est obligé de "*se placer programmatiquement au service d'un bassin très étendu*", c'est-à-dire convenir au plus grand nombre, éviter la spécificité. Les services de type métropolitains qui s'installent dans la *città diffusa* sont donc des centres commerciaux, des hypermarchés, des zones de ventes spécialisées (meubles, piscines, jouets, etc.) des équipements de loisir ou de sport de grande dimension, etc.

Finalement, Fr. Indovina développe un dernier aspect essentiel de la *città diffusa* : son processus de formation. Celui-ci sera étudié plus en détail au point B, mais il faut déjà souligner ici qu'il est bien plus complexe que l'émigration des villes vers les campagnes, ce qui constitue encore une différence primordiale avec les concepts précédents. L'auteur insiste en effet sur le caractère "d'auto-promotion" de l'urbanisation, qu'il présente comme l'image de l'émancipation et de l'amélioration économique de la population *locale*, qui est donc en large mesure originaire du lieu : « *il ne s'agit pas tant d'un processus d'immigration que de modifications dans l'implantation de l'habitat au sein d'une même commune ou d'une voisine* »<sup>57</sup>.

Deux remarques importantes sont à faire, à mon sens, pour terminer ce premier point sur la *città diffusa* :

La première est que ce travail de définition peut être considéré comme le "noyau", dur et restreint, d'une utilisation au contraire vaste et floue, en français en tout cas, des mots "ville diffuse". Si le "noyau" de la notion est donc très clair, il est aussi circonscrit : Indovina n'avait pas pour but de définir une "catégorie" en soi, mais un territoire précis, le Veneto.

La deuxième remarque est méthodologique : on peut en effet observer que Indovina et son équipe se sont interrogés avant tout sur le caractère de "ville" de cette urbanisation ; le deuxième terme de l'expression, "diffus", est par contre considéré dans leur travail comme une évidence. En effet, il était déjà présent dans leur hypothèse de départ : ce territoire était une "urbanisation diffuse" qui se transforme en "ville diffuse".

Il me semble qu'il y aurait, en tant qu'architecte, autant à s'interroger, voire plus, sur ce caractère "diffus" de l'urbanisation. Il ne s'agira donc pas tant, dans ce travail, d'évaluer

---

<sup>57</sup> *Ibidem*, p.24. (trad. BG).

les “fonctions urbaines” (commerces, services, équipements) que de questionner les formes produites et la manière de les qualifier : “diffus” ou “dispersé”, “isolé”, “mélangé”,... C'est là que réside la difficulté actuelle de la définition et c'est là le but premier de ce travail : dépasser le “flou artistique” des notions qui permettent de recouvrir n'importe quel terrain.

### ***f.- Un usage trop général : questions d'échelle et cadrage***

La notion de “città diffusa”, telle que définie par Indovina et son équipe, pour qualifier le Veneto en 1991, a connu ensuite une vaste diffusion et, en français en tout cas, un usage étendu dans des sens très variables. En outre, non seulement on utilise ce mot dans des situations différentes mais il y a aussi des notions différentes qu'on utilise dans un sens très proche (“ville générique”, “entre-ville”, etc.), comme on va le voir dans la partie B qui suit.

Considérer le terme “ville diffuse” comme une catégorie parallèle aux précédentes (suburbanisation, péri-urbanisation, métropolisation) pose donc encore question, même s'il a déjà quelques caractéristiques spécifiques et que l'ampleur de son utilisation est comparable ; un travail de clarification est encore nécessaire.

En effet, tout d'abord, le terme de “ville diffuse” est passé aujourd'hui dans le vocabulaire standard de l'urbaniste, mais pour désigner en réalité, des types de territoires assez différents.

Dans la revue *Urbanisme*, Thierry Paquot l'utilise souvent comme synonyme de péri-urbain : « *le péri-urbain n'est pas une nouveauté, il a au moins trente ans ; le fait nouveau ne serait-il pas que la ville diffuse s'intéresse enfin aux architectes ?* »<sup>58</sup>. Jacques Lévy, dans la même interview, l'inscrit dans une vision de l'étalement de la ville : « *En Europe (...) on observe en effet un processus de croissance par la périphérie, sur le mode de la ville diffuse* »<sup>59</sup>. Michel Corajoud, dans l'article “la ville diffuse dans les traces du rural” propose de tenir compte dans la construction des lotissements, « *d'une écriture antérieure qui est celle de la campagne, avec des sillons, des limites de parcelles (...).* »<sup>60</sup>

---

<sup>58</sup> « *Seul le modèle d'Amsterdam accepte et assume le principe d'urbanité* », Interview de Jacques LEVY, *Urbanisme* n°339, p.41.

<sup>59</sup> *Ibidem*, p.39.

<sup>60</sup> *Urbanisme* n°338, sept-oct 2004, p.48.

Ces quelques exemples d'utilisation du mot dénotent bien entendu un manque de précision ; mais surtout, ils mettent directement en lumière un point visiblement négligé : c'est le rôle que jouent les questions d'échelle et de cadrage dans l'appréhension de ce type de formes urbanisées.

En effet, il est certain que, restreints à quelques kilomètres carrés, une zone périurbaine ou un ensemble de lotissements, peuvent donner une image semblable à celle que l'on verrait dans le même cadrage, posé sur la "*città diffusa*" du Veneto.

Au contraire, dans les deux "modèles de villes" que Jacques Lévy propose comme grille de lecture pour les phénomènes d'urbanisation actuels dans le monde, on est face à un cadrage trop ample. D'un côté, il définit "le modèle d'Amsterdam ou la ville compacte", qui a "des qualités d'urbanité" et qui trouve sa légitimité dans l'idéologie du développement durable ; de l'autre, ce qu'il appelle "le modèle de Johannesburg ou ville diffuse", qui "*profite de certains avantages de la ville telles que l'accessibilité à un grand nombre de services*", mais "*rejette la co-présence avec toute sorte d'altérités*"; qui « *donne lieu à l'émergence d'objets urbains (...) tels que centres commerciaux géants, sortes de parcs à thème urbains, relativement isolés et très surveillés (...) On accède à ces lieux uniquement par l'automobile car les transports publics sont inexistantes.* »<sup>61</sup>

Pour ce modèle qu'il nomme "ville diffuse", il aurait pu de manière similaire prendre une ville nord-américaine ou São Paulo ou Lagos. Qu'apporte de spécifique la référence à Johannesburg ? Sans doute ce rejet de l'altérité, sur fond de ségrégation – mais c'est aussi l'une des thématiques récurrentes des villes américaines, auxquelles l'auteur ensuite fait constamment allusion dans l'article.

Et surtout, qu'a-t-elle à voir avec la *città diffusa* du Veneto ? Il y a bien ce que Indovina a appelé les "services métropolitains" ; la "ville de l'automobile" ; la spécialisation de certaines zones. Mais à nouveau, l'échelle d'appréhension est déterminante : ici, c'est en descendant à une échelle de type "îlot" (l'hectare) qu'on se rend compte que l'on n'est pas dans la *città diffusa*. En effet, à cette échelle, que voit-on ? Des gratte-ciels, des hectares d'entrepôts, une mer de bidonvilles, qui n'ont rien à voir avec le tissu finement intriqué de rural et d'urbain sur lequel travaillent les italiens.

---

<sup>61</sup> Interview de Jacques LEVY, *op. cit.*, p.40.

Même la Randstad aux Pays Bas a été présentée comme le paradigme de la ville diffuse<sup>62</sup>, c'est-à-dire, de “*la métropole dispersée, dépourvue de centre et de pouvoir administratif spécifique*” formée d'une polycentralité de villes qui se partagent les fonctions principales. Cependant, il est bien connu que la planification nécessaire pour conserver le “cœur” de la Randstad vide et vert, est très importante et très contraignante. Ce n'est donc pas un territoire mélangé, “ni rural ni urbain”, issu de l'addition d'initiatives ponctuelles ; il est au contraire, “soit rural (au centre), soit urbain (sur les bords)”, et planifié globalement.

C'est pourquoi, si on veut attribuer au terme de “ville diffuse” quelque spécificité par rapport aux autres notions et ainsi, une certaine utilité dans la définition des territoires, il faut faire appel à de nombreux critères ; le premier étant certainement de vérifier la présence de fonctions urbaines dans une urbanisation peu dense, question sur laquelle Indovina s'est penché.

Mais on a pu percevoir intuitivement, ci-dessus, qu'une commune périurbaine n'est pas une “ville diffuse” ; et qu'une jeune métropole, même en ayant grandi avec l'automobile, non plus ; à l'une il manque une étendue géographique, à l'autre une profondeur historique.

Il faut donc également considérer, comme partie intégrante de la définition de cette catégorie de territoires, des caractéristiques concernant la “diffusion” mixte du rural et de l'urbain, qui s'évalueraient à plusieurs échelles, dans plusieurs cadrages, dans différentes temporalités. Quels seraient ces critères ?

Pour entrer plus avant dans les détails de cette catégorie, encore floue, de territoires (sans la définir *a priori*, ce qui n'est pas mon propos), il faut maintenant partir au contraire de la base, des notions susceptibles d'en faire partie, et les analyser assez finement ; de cet examen pourra alors émerger ce qui est de l'ordre de la définition commune et ce qui constituerait les nuances de chacune.

---

<sup>62</sup> Ed TAVERNE, “Randstadt Holland. Horizons d'une ville diffuse”, *Le Visiteur* n°6, 2000, pp.82-111. ( 1<sup>e</sup> éd. dans *Archi's*, juillet 1994).

## **B. La “ville diffuse” : construire le concept**

Après un premier défrichage dans la terminologie appliquée aux territoires contemporains “ni urbains ni ruraux”, j'aborde ici la “ville diffuse” comme un “concept”, une expression qui s'y applique et qui s'est dégagée des autres tout d'abord par différenciation. J'ai présenté précédemment le “noyau” vénitien duquel cette expression est née, et j'ai aussi montré que traduite en français, elle recouvrait pour le moment trop de situations, d'échelles et de caractéristiques physiques très différentes.

Il s'agit donc à présent de développer ce que peut recouvrir cette expression, en travaillant non plus sur les catégories qui s'y opposent mais sur le grand nombre de termes qui s'y réfèrent, qui en sont proches ou qui sont utilisés dans le même sens.

Enfin, dans la partie suivante, l'analyse non plus des mots mais du “phénomène” physique (l'urbanisation dispersée) et des processus temporels (la dispersion urbaine) dans un contexte situé (la Belgique) amèneront les questions soulevées ici sur les faits et les formes, vers des questions de méthode.

Quelques “notions” nouvelles ont donc été choisies pour faire ce travail de comparaison, qui doit permettre de construire une base commune pour le concept de “ville diffuse” mais aussi d'identifier pour chaque notion la spécificité qui fait son intérêt.

S'il y a évidemment une part d'arbitraire dans ce choix, limité pour les besoins de l'étude, ce travail peut être considéré comme une proposition méthodologique, menant à constituer une “famille” de critères, que d'autres recherches pourront faire évoluer.

J'ai travaillé dans le cadre de ce chapitre sur les notions suivantes, en parallèle à la *città diffusa* définie en 1991 par l'économiste italien Fr. Indovina :

- l'*hyperville*, que l'historien suisse André Corboz a proposé en 1993, puis développé dans une conférence à la S.F.A. (Société Française des Architectes) en 1994, qui a ensuite été publiée en 2000 dans la revue *le Visiteur*<sup>63</sup>.

- la *Zwischenstadt*, proposé par l'urbaniste allemand Thomas Sieverts en 1999<sup>64</sup>, puis traduit en français par le terme “entre-ville” dans un ouvrage sorti en 2004.

---

<sup>63</sup> André CORBOZ, “La Suisse comme hyperville”, *Le Visiteur* n°6, Paris : S.F.A., 2000, pp.112-129.



- la *Generic City*, proposé par l'architecte hollandais Rem Koolhaas en 1995 dans un article de l'ouvrage *S.M.L.XL*, traduit par la suite en français dans *Architecture d'aujourd'hui* et dans le catalogue de l'exposition *Mutations* (2000)<sup>65</sup>.

Il s'agit donc de l'analyse d'un nombre restreint de textes, choisis comme témoins de la dernière décennie, les années '90, puis d'une série de professions, et d'un échantillon de territoires. Certes, associer un auteur, un concept et un territoire est une simplification extrême (bien que ce soit un amalgame que l'on fait souvent) : il y a plusieurs auteurs qui parlent d'un même pays ; il y a plusieurs concepts pour un même pays ; un même concept est utilisé pour plusieurs territoires ; etc. Il y a cependant, au-delà du texte, des éléments qui conduisent bien souvent à rattacher un article à un territoire précis, comme par exemple l'iconographie que l'auteur a choisie, les images qui servent d'exemple, "d'illustration" au propos.

Ainsi, bien que la question n'est pas, dans ce chapitre, de comparer les pays mais les concepts, il est intéressant de remarquer que cet échantillon de termes représente également un panel de pays, qui s'étirent en une "dorsale" européenne d'entre-deux (une région appelée "la banane bleue" depuis la publication d'une recherche du géographe Roger Brunet<sup>66</sup>), qui "tourne" autour de la France : Italie, Suisse, Allemagne, Pays-Bas. La Belgique en fait évidemment partie mais il n'y a pas de mot particulier qui y ait été proposé pour le phénomène d'urbanisation dispersée.

Enfin, il m'a semblé important de rajouter un dernier terme dans la liste des concepts comparés, parce que qu'il est le plus proche parmi ceux élaborés en France :

- la *rurbanisation*, déjà présentée plus haut (point A.2.b), issue de l'ouvrage de 1976 : *La rurbanisation ou la ville éparpillée*, de Gérard Bauer (architecte et urbaniste) et Jean-Michel Roux (économiste et agronome)<sup>67</sup>.

---

<sup>64</sup> Thomas SIEVERTS, *Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*, Basel : Birkhäuser, 1999, 191p. Trad fr : *Entre-ville. Une lecture de la Zwischenstadt*, Marseille : éd. Parenthèses, 2004, 188p.

<sup>65</sup> Rem KOOLHAAS, Bruce MAU, O.M.A, "Generic City", in : *S.M.L.XL*, Rotterdam : 010 Publishers, 1995, pp. 1238-1267. Trad. fr. : "La ville générique", *Architecture d'aujourd'hui* n°304, avril 1996, pp.70-77. Ou : "La ville générique", in : *Mutations*, Barcelona : ACTAR / Bordeaux : Arc en rêve, 2000, pp. 722-759.

<sup>66</sup> Roger BRUNET, *Les villes européennes*, Paris : DATAR, 1989. L'expression "banane bleue" est, selon ses mots, une addition médiatique : la forme de banane a été évoquée par le ministre de l'Aménagement du territoire, en présentant ses travaux et la couleur est celle que lui a donnée le dessinateur du *Nouvel Observateur* qui en publiait un compte rendu.

<sup>67</sup> Gérard BAUER, Jean-Michel ROUX, *La rurbanisation ou la ville éparpillée*, Paris : Seuil, 1976, 190p.

L'analyse de ces cinq notions a mené à plusieurs types d'observations :

- tout d'abord, des remarques générales sur la démarche sous-jacente des auteurs et sur la manière dont les textes sont rédigés, qui constituent des points communs à tous les textes et se sont pas sans influence sur la place qu'a la notion de "ville diffuse" dans les discours actuels ;

- dans le contenu même des textes, ensuite, deux caractéristiques sont relevées de manière assez similaire chez chacun : il s'agit de la description des modes de vie des habitants de ce type de territoire, d'un côté, et de l'explication des modes de planification qui les ont engendré, de l'autre.

- Enfin, deux aspects recevront un traitement plus approfondi : les questions relatives aux modes d'implantation et à la forme générale de ce type de territoire (aspects physiques), puis aux modes de formation de ces urbanisations (aspects temporels). Ce sont les questions issues de ces deux points qui mèneront ensuite à s'interroger sur la difficulté de décrire le phénomène physique qu'est l'urbanisation dispersée et le processus temporel qu'est la dispersion urbaine.

## **1. La démarche générale**

### ***a.- Une "nouauté" dans le temps***

Si on se pose comme première question, à la lecture de ces textes, celle de l'enjeu qui motive les auteurs, il est frappant de remarquer que tous ont l'intention de combler une absence de vocabulaire, pour un phénomène nouveau et massif. André Corboz commence par souligner, paradoxalement, l'abondance de néologismes (il cite métapolis, suburbanisme, ville extensive, post-urbain), avant d'en proposer un autre (hyperville) sans expliciter – ce qui aurait été passionnant - en quoi les précédents étaient insuffisants.

Indovina annonce que l'aire centrale du Veneto passe « *d'une urbanisation diffuse à une autre, que nous appellerons, provisoirement, città diffusa* » (ce provisoirement a reçu depuis une large diffusion) en ajoutant « *Cette terminologie (je n'ai pas investigué pour savoir si et dans quelle circonstances le terme a déjà été utilisé – c'est une recherche que je me propose de faire) désigne un phénomène territorial neuf.* »<sup>68</sup>

---

<sup>68</sup> INDOVINA *et al.*, *op. cit.*, p.16.

Thomas Sieverts consacre tout son premier chapitre à l'ampleur du phénomène, à sa nouveauté et au manque de mots adéquats : « *l'habitat de la majorité de l'humanité est un espace sans nom ni expression. Nous continuons d'appeler "ville" ces zones urbanisées ! Mais cette appellation les décrit bien mal... en l'absence d'un terme plus approprié, nous désignerons cette structure par Zwischenstadt* »<sup>69</sup>.

Rem Koolhaas questionne la «ville générique» car, « *étant donné l'ampleur du phénomène, il a forcément une signification* » ; tandis que « *son principal attrait est son anomie* »<sup>70</sup>.

Enfin, la «rurbanisation» constitue pour Bauer et Roux, «*la forme la plus récente de croissance urbaine*» ; la lecture du texte nous montre néanmoins que s'il s'agit d'un phénomène neuf, c'est déjà depuis quelques décennies : « *à partir de 1950, en France, la généralisation des véhicules rapides individuels (automobile et deux roues) a deux effets simultanés mais distincts : d'une part il faut reculer largement les limites imposées jusqu'ici à l'agglomération (...); d'autre part, et c'est ce qui est vraiment nouveau, ils font entrer dans le champ des relations faciles de proximité l'ensemble des villages périphériques restés jusqu'ici hors d'atteinte parce qu'ils n'étaient pas desservi par les transports publics.* »<sup>71</sup>

Il y a bien sûr ici quelques contradictions, dans la pérennité du caractère «novateur» du phénomène comme dans le fait de regretter une absence de mots quand les néologismes foisonnent. Mais c'est que chacun des termes proposés semble insuffisant aux autres pour décrire ce qui se passe.

Je voudrais donc évaluer quant à moi, à quel point on peut les considérer comme des notions complémentaires, dont les nuances forment un champ de classification suffisamment précis et riche pour aider à la qualification des types de territoires. Il s'agit en fait de procéder par accumulation et non par réinvention continue, ce qui est le propre de la construction d'un savoir scientifique ; le tableau que je cherche à brosser ici a pour souci d'y contribuer.

### ***b.- Une "banalité" dans l'espace***

On remarque ensuite que pour définir leur nouveau mot, la plupart des auteurs ne commencent pas par leur objet spécifique, mais par s'appuyer sur d'autres terrains. Ainsi, A.

---

<sup>69</sup> *Entre-ville*, op. cit., p.16.

<sup>70</sup> «La ville générique» in : *Mutations*, op. cit., p.722 et 726.

<sup>71</sup> Gérard BAUER et Jean-Michel ROUX, *op. cit.*, p.16.

Corboz essaye avant tout de montrer qu'en Suisse, il se passe les mêmes phénomènes d'urbanisation "qu'ailleurs". « *Nous avons affaire chez nous aussi à une ville en reptation* » (...); *des cas comme celui de la Ruhr, qui forment aujourd'hui des agglomérations continues, sont en train de se constituer chez nous aussi* »<sup>72</sup>; même si l'exemple des Etats-Unis "permet de relativiser en montrant que les proportions suisses restent très modestes". Mais il insiste sur le fait qu'on assiste, en Suisse également, à une "explosion démographique", à "l'écartèlement progressif des principales fonctions urbaines", à la formation d'une "nébuleuse urbaine", et à la dernière phase de l'évolution urbaine, qui serait celle de la "ville coextensive du territoire".

Bauer et Roux, pour décrire l'importance de la "rurbanisation", énumèrent "six points de vue" (s'appuyant ainsi en outre sur une diversité de locuteurs) qui affirment notamment que « *tout le monde veut consommer de la nature* », dans une « *fuite vers la maison individuelle à raison de 300.000 constructions par an* »; des points de vue qui s'appuient sur de nombreux exemples étrangers : « *on assiste, notamment aux USA, à un véritable exode des résidences (...) en Angleterre [également], on assiste à une évolution de ce genre* »; et ils insistent enfin sur sa présence dans tout le pays : « *récemment, un journaliste du Monde s'étonnait de la généralisation de ce phénomène en France.* »<sup>73</sup>

La *ville générique* est, quant à elle, constituée par définition de la somme de tout ce que l'on trouve partout : « *cette configuration n'est possible qu'à condition d'évacuer la notion d'identité.* »<sup>74</sup>

La *Zwischenstadt* enfin, est présentée par Thomas Sieverts directement de manière mondiale et donc, très floue : « *partout dans le monde, la ville a pris possession de ses faubourgs (...) en développant des paysages urbanisés constitué de domaines dont les usages, les constructions et les topographies restent très hétérogènes (...) développé sur des terrains très étendus, elles présentent des caractéristiques à la fois urbaines et rurales* »; et plus loin : « *une structure apparemment diffuse et désordonnée de domaines urbains différenciés d'où émergent des îlots singuliers; une structure sans aucune centralité mais qui offre (...) une multitude de zones de réseaux de nœuds, dont la fonction est plus ou moins fortement spécialisée* ».<sup>75</sup>

---

<sup>72</sup> André CORBOZ, *op.cit.*, pp.117-118.

<sup>73</sup> Gérard BAUER et Jean-Michel ROUX, *op.cit.*, pp.25-27.

<sup>74</sup> "La ville générique" in : *Mutations*, op. cit., p.722.

<sup>75</sup> *Entre-ville*, op. cit., p.17.

On peut difficilement être plus général et moins précis. Avec comme titre de chapitre, « *la Zwischenstadt, un phénomène international* », cet auteur exprime clairement le point de vue d'une uniformité mondiale.

Mais cet auteur est aussi particulièrement explicite sur une tournure d'esprit, une posture interprétative que l'on retrouve de manière récurrente dans cette littérature : « *Face aux gigantesques Zwischenstädte d'Asie et d'Amérique du sud qui atteignent 20 millions d'habitants, il nous faudra peut-être bien considérer l'ensemble des zones densifiées allemandes qui tendent actuellement à se rejoindre comme une seule et même Zwischenstadt.* »<sup>76</sup> Voilà, précisément, l'opération mentale nécessaire pour que tout reste comparable : il s'agit d'élargir le cadre.

Cela nous ramène alors directement à Corboz, qui évoque aussi l'idée que c'est sans doute toute la Suisse qui devient une “hyperville”, message qu'il n'est pas le seul à lancer en Suisse<sup>77</sup>. De même, le texte sur la *città diffusa*, consiste finalement à montrer que le Veneto fonctionne comme une seule grande ville. Et quelle quantité d'ouvrages y a-t-il pour étudier l'Europe comme une ville ! A l'autre bout des échelles, même une étude sur un petit quartier au nord de Zurich, trouvée par hasard sur Internet, se termine par les mots : « *Glattalstadt est devenue inopinément urbaine, ou plutôt quelque chose d'un urbain inopiné. Elle mérite d'être lue comme une nouvelle ville.* »<sup>78</sup>

Jusqu'ici, ce n'est donc pas tant la “ville diffuse” qui est banale et répandue, mais plutôt le principe même de ces études : il s'agit de montrer que ce qui peut sembler comme non-urbain - la Suisse, plutôt connue pour la pureté de ses montagnes, la campagne vénitienne, réputée pour ses villas palladiennes, et les villages ou les territoires d'entre-villes – tout cela sont en réalité des villes.<sup>79</sup>

---

<sup>76</sup> *ibidem*, p.21.

<sup>77</sup> cfr. François WALTER, *la Suisse urbaine (1750-1950)*, Genève : Zoé, 1994, 453 p.

<sup>78</sup> <http://brezza.iuav.it/urbanphd/newterritories/it/home.htm> : « *Glattalstadt è oramai tutto questo. È diventata inaspettatamente urbana, o meglio qualcosa di un urbano inaspettato. Essa merita di essere letta come una nuova città.* » (trad. BG)

<sup>79</sup> Remarquons que cette posture interprétative est classique et ancienne : c'était celle de Patrick Geddes quand il créa un nouveau mot (*conurbation*) pour l'urbanisation industrielle qui s'étendait dans l'Angleterre minière ; c'était aussi celle du sociologue et économiste anglais Seebohm Rowntree quand il a qualifié toute la Belgique de *métropole* : ROWNTREE B. Seebohm, *Land and labour, Lessons from Belgium*, London : Macmillan and Co., 1910, 633p. (cf. le chapitre 3 de cette thèse).

Par contre, on peut souligner que, même si les mots “Monde=ville” occupent tout le quatrième de couverture du catalogue de l'exposition *Mutations*, le texte sur la *ville générique* délivre un autre message : celui que toutes les villes se ressemblent ; posture qui n'est pas tout à fait réductible à la précédente.

Cette démarche récurrente - voir “de la ville” partout -, rend évidemment difficile d'évaluer à quel point un texte est “visionnaire” ou purement descriptif : décrit-on ce qui existe ou ce que l'on croit voir dans ce qui existe ou ce qui est en puissance dans ce qui existe... le glissement de l'un à l'autre est facile. La distinction est plus simple pour des textes déjà historiques : la disparition des villes que décrit Melvin Webber est ce qu'il prévoit, à l'issue d'un raisonnement basé sur la ville comme principe de proximité ; tandis que Venturi décrit et analyse un territoire “non-urbain” déjà existant. Mais Corboz, par contre, peut être tout d'abord descriptif sur les processus en cours et finir par affirmer la Suisse comme ville, ce qui est pour le moins visionnaire.

Cependant, derrière cette démarche commune, les enjeux sont divergents. En effet, elle est utilisée, d'un côté, dans un contexte de fascination (parfois teintée de répulsion) pour la transformation du paysage (l'éparpillement, le mitage, la disparition des campagnes) ; une vision qui, sans être passéiste, fait constamment allusion à la situation précédente du territoire : on peut y classer Corboz et Sieverts, le premier dans le but “d'alerter” les Suisses, le deuxième dans un but d'action, d'intervention pratique. De l'autre côté, la démarche est parfois utilisée dans une vision plutôt prospective, sur ce que devient le territoire : soit pour créer une identité forte à une zone qui veut devenir économiquement attractive dans la concurrence européenne, c'est le cas du Veneto ; soit pour dénoncer des transformations en cours, en les décrivant à gros traits pour les faire ressortir là où elles sont embryonnaires, c'est le cas de Rem Koolhaas, dans un texte destiné à provoquer des réactions.

### ***c.- Des définitions par défaut***

Si les deux premiers “messages” baignent *grosso modo* tous les textes de manière similaire, on peut observer qu'ensuite, chaque définition va se préciser par différenciation et surtout, que les “altérités” repoussées ne sont pas les mêmes dans chaque texte ; ce qui permettra d'apporter un éclairage plus précis sur le contexte de chaque article.

Ainsi, en commençant par la *città diffusa*, déjà présentée, on a vu que les auteurs cherchaient surtout à la différencier non pas du rural mais d'une aire métropolitaine, car elle en avait bien certains aspects – l'étendue, la population, le type de fonctions et de services – mais comportait une caractéristique essentielle qui était dite “urbaine” : ses “relations de type horizontal”. Cette manière de récuser l'interprétation d'un territoire “qui se métropolise” se comprend dans la situation du Veneto, où il s'agit précisément de ne donner aucune préséance à l'une des villes présentes sur le territoire.

Le terme “hyperville” quant à lui, « *aurait l'avantage de ne pas préjuger de la densité (contrairement à "ville extensive ou "ville diffuse"), écrit Corboz, et de ne pas s'opposer aux villes "historiques", puisque celles-ci sont elles-mêmes des constituants de l'hyperville.* »<sup>80</sup> On est ici dans l'idée d'englober, dans un même type d'urbanisation, toute la Suisse.

La “rurbanisation” est définie dans un tout autre contexte, bien antérieur (1976), où la “tache d'huile” était la seule manière d'appréhender de la croissance urbaine, et c'est d'abord à elle que les auteurs s'opposent, en différenciant principalement la “rurbanisation” de la “banlieue traditionnelle” : « *Est dite "rurbaine" une zone rurale proche des centres urbains, [où l'on observe] un solde migratoire positif, une proportion décroissante d'agriculteurs dans la population ; une forte transformation du marché foncier ; une forte construction de maisons individuelles, (...) caractérisée cependant par la subsistance d'une espace non urbanisé très largement dominant. (...)*

*Les banlieues se sont constituées jusqu'à présent en contiguïté totale avec la ville mère. (...) La situation rurbaine est spécifique car, même en considérant la croissance démographique la plus extrême, il est tout à fait exclu que se remplisse l'espace interstitiel, dans un délai de l'ordre du siècle ».*

Ce qui fait donc la spécificité du rurbain, c'est tout d'abord la présence d'un espace non urbanisé largement dominant mais surtout, son caractère définitif, contrairement à une “banlieue traditionnelle”, pour qui il s'agit d'un état transitoire.

Le terme de *Zwischenstadt* est construit *a priori* en opposition à celui de *Stadt*. Bien qu'il soit difficile dans ce texte, de délimiter ce qui est de l'ordre de la *Zwischenstadt* et ce qui ne l'est pas - car, comme on le verra au fur et à mesure des caractéristiques que l'on analysera,

---

<sup>80</sup> André CORBOZ, *op.cit.*, p.124.

la *Zwischenstadt* semble toujours tout concerner -, certaines précisions de l'auteur montrent néanmoins que l'on peut bien la comprendre dans ce sens.

Tout d'abord, il explique qu'il s'inscrit lui-même dans une tradition de questionnement sur « *la dissolution des villes* », de Bruno Taut et Hans Scharoun à Hilberseimer et Frank Lloyd Wright, sans oublier Robert Owen et Ebenezer Howard : des auteurs « *qui tous, ont critiqué la ville dense et proposé sa dilution* »<sup>81</sup>. Ensuite, dans sa description du processus de formation de la *Zwischenstadt*, question qui sera plus longuement développée dans le point sur les aspects temporels (B.4.), il insiste sur le mouvement progressif de “détachement de la ville-centre” pour “gagner son autonomie” : « *à ce moment-là se forme une Zwischenstadt capable de se détacher de sa ville d'origine, d'assurer son autosuffisance et, bientôt, d'établir une relation de réciprocité avec la ville ancienne* »<sup>82</sup>. C'est donc face à une (ou plusieurs) villes-centre denses que la *Zwischenstadt* se définit.

Si cette interprétation est celle qui domine la majeure partie du texte, il faut souligner que l'auteur joue également d'une grande variété de situations avec le mot “entre” ; ainsi, le sous-titre allemand se traduit par “*Zwischenstadt* : entre local et global, espace et temps, ville et campagne” ; la *Zwischenstadt* est donc plutôt présentée comme ce qui “fait lien” et qui peut servir à tout ; il est donc difficile de voir ce que la *Zwischenstadt* n'est pas, car le but explicite de l'auteur est de “redorer le blason” d'un territoire décrié : « *cet essai n'est pas un plaidoyer pour le urban sprawl* » dit-il en avant propos, mais « *un plaidoyer pour la reconnaissance des opportunités qu'offre la Zwischenstadt* »<sup>83</sup>.

Le ton du texte sur la “ville générique” est à la fois plus cynique et plus apocalyptique. Parce qu'il cherche à définir ce que sont les villes “qui évacuent la notion d'identité”, il s'oppose également à l'idée de centre mais surtout à ce qui en découle, l'importance de l'Histoire : « *La Ville générique est la ville libérée de l'asservissement au centre, débarrassée de la camisole de force de l'identité. La Ville générique rompt avec le cycle destructeur de la dépendance : elle n'est rien d'autre que le reflet des nécessités du moment et des capacités présentes. C'est la ville sans histoire.* »<sup>84</sup>

---

<sup>81</sup> Thomas SIEVERTS, *op.cit.*, p.12.

<sup>82</sup> *Ibidem*, p.18.

<sup>83</sup> *Ibidem*, p.12.

<sup>84</sup> “La ville générique”, in : *Mutations*, op. cit., p.724.



Et plus loin : « *La ville générique est une esquisse jamais terminée : on ne l'améliore pas, on l'abandonne. Les notions de stratifications, d'intensification, de complétion lui sont étrangères : elle n'a pas de strates. La couche suivante intervient autre part, un peu plus loin, éventuellement dans le pays voisin. L'archéologue du 20<sup>e</sup> siècle n'a pas besoin de pelle mais d'une quantité illimitée de billets d'avion.* »<sup>85</sup>

La description de la “ville générique”, comme beaucoup de textes de Rem Koolhaas, est donc un mélange indiscernable de critique et d'apologie, ici de la ville contemporaine : on y ressent à la fois la libération d'un carcan, le soulagement qui lui est inhérent (“*nous respirons... c'est fini. Voilà l'histoire de la ville. La ville n'est plus*”), mais aussi l'intérêt pour un certain pragmatisme (“*une ville est un espace investi de la façon la plus efficace possible*”) ; et tout autant, la moquerie ironique (“*toute Ville générique a son quartier-Alibi, où sont préservées quelques reliques du passé*”) et la dénonciation (“*si l'on agrandit le port X, ce n'est pas pour desservir un hinterland de consommateurs frénétiques mais pour que le port Y ait des chances nulles de survivre au 21<sup>e</sup> siècle*”).

En réalité, la “ville générique” est étudiée dans ce texte comme la manifestation visible d'un contexte beaucoup large, et sa vraie critique porte certainement moins sur la forme urbaine que sur la société de consommation, le commerce du tourisme, la thématization de l'histoire (quartiers historiques) et de la géographie (bord de mer), etc., qui l'engendre.

#### ***d.- Première remarque : un même message***

Une première synthèse des observations collectées à ce stade peut être présentée : elle permet de broser succinctement le tableau (ci-dessous) des expressions analysées, leur contexte, particularités et enjeux majeurs. On a ainsi pu mettre en évidence le rôle important, dans la constitution d'une famille de termes, de démarches communes, dans une période assez circonscrite (sauf le rural) mais des terrains assez divers : il s'agit avant tout de montrer que des territoires traditionnellement non-urbains (la Suisse, la campagne vénitienne, les villages, ou les territoires entre les villes) fonctionnent en réalité comme des villes. Mais on peut souligner déjà la place plutôt à part de la “ville générique”, qui se distingue par un message décalé des autres. Enfin, il faut remarquer à quel point, si toutes

---

<sup>85</sup> *Ibidem*, p.740.

les notions se construisent par opposition à une autre, le “repoussoir” est chaque fois différent et très éclairant sur la notion elle-même.

<i>TEXTE</i>	<b>Città diffusa</b>	<b>Hyperville</b>	<b>Generic City</b>	<i>Zwischenstadt</i>	<b>Le rurbain</b>
<b>1ere publication</b>	1990	1993	1995	1999	1976
<b>Pays de l'auteur</b>	Italie	Suisse	Pays-Bas	Allemagne	France
<b>Message du texte</b>	Le Veneto est une ville	La suisse est une ville	Toutes les villes se ressemblent	Les entre-deux sont des villes	Les villages sont urbains
<b>Statut du texte</b>	<i>but descriptif enjeu dans le futur</i>	<i>but descriptif vision du passé</i>	<i>But de réaction Vision future</i>	<i>But d'action</i>	<i>but descriptif</i>
<b>Définition par défaut</b>	<> une aire métropolitaine	<> une ville diffuse	<> la ville historique	<> une ville centre	<> une banlieue traditionnelle

## 2. Aspects socio-économiques

Chaque texte, ensuite, évoque dans des proportions variables des modifications importantes dans les modes de vie, les conditions économiques, les modes de planification et d'élaboration de la ville, qui sous-tendent le contexte d'apparition des territoires nouveaux qu'ils cherchent à nommer.

Ces caractéristiques, qui constituent des aspects essentiels de la “ville diffuse”, sont néanmoins longuement analysées dans d'autres travaux que le mien. Les questions de base de ma thèse seront issues, quant à elles, des deux points suivants, les modes d'implantation et les modes de formation.

Cependant, on déduit souvent de ces caractéristiques dans les modes de vie et dans les modes de planification, des conséquences que je serai amenée à critiquer ; c'est pourquoi je les présente ci-dessous rapidement .

### *a.- Modes de vie : mobilité, individualité, “ville à la carte”*

Tous les auteurs rappellent, d'une manière ou d'une autre, le fait que la ville comme lieu de proximité, et donc comme condition nécessaire pour les échanges, se disloque ; cela, depuis que l'automobile a facilité les déplacements multi-directionnels ou que les télécommunications les rendent même superflus.

Corboz parle de “l'écartement progressif des fonctions fondamentales” et souligne que 50% des Suisses ne travaillent plus à proximité de leur domicile ; cela se produit sous

une pression centrifuge que Sieverts décrit comme l'attrait pour "les lisières", dès lors que les "contraintes historiques" qui avaient mené à la ville compacte ont disparu : « *il s'agit bien, autrement dit, d'une nostalgie qui se nourrit à la fois du romantisme pastoral et du confort urbain (...). Cet objectif est poursuivi par d'innombrables petits propriétaires et il conduit à un développement considérable des surfaces de contact entre bâti et non bâti.* »<sup>86</sup> Il insiste sur le vaste choix d'implantation de l'habitat et des activités, qui délaissent les grands centres pour les communes rurales.

J'ai déjà mentionné à quel point la diffusion automobile était centrale dans le raisonnement de Bauer et Roux pour comprendre la "rurbanisation" en 1976. Pour Koolhaas également, « *la ville générique est toujours créée par des gens en mouvement (...). La trame urbaine est réservée aux déplacements indispensables, c'est-à-dire, essentiellement à la voiture* »<sup>87</sup> ; mais il insiste aussi sur l'autre motif de désagrégation de la ville dans cette définition : « *La ville générique, c'est ce qui reste une fois que de vastes pans de la vie urbaine sont passés dans le cyber-espace.* »<sup>88</sup> Et il ajoute encore bien d'autres aspects : l'aéroport devient l'élément qui caractérise le plus distinctement la ville diffuse, avec le quartier-Alibi, destiné aux touristes ; l'hôtel est considéré comme l'élément générique de la "ville générique" ; enfin, « *la seule activité, dans la ville générique, c'est de faire les boutiques.* »<sup>89</sup>

Sans atteindre la critique grinçante du texte de Rem Koolhaas, ces modes de vie basés sur la mobilité, l'individualité, l'uniformisation, se retrouvent *grosso modo* dans toutes les évocations de ville contemporaine, même dans celles que nous avons différenciées de l'urbanisation diffuse : le péri-urbain, la métropolisation, ou la suburbanisation américaine.

R. Fishman, théoricien du *urban sprawl*, a parlé de "ville à la carte", pour désigner le fait que chaque individu, chaque membre d'une famille, se construit aujourd'hui sa "ville personnelle" en fonction des destinations qu'il considère accessibles, et qui s'enrichit avec la variété des lieux parcourus.<sup>90</sup>

---

<sup>86</sup> Thomas SIEVERTS, *op. cit.*, p.22.

<sup>87</sup> Rem KOOLHAAS, *op. cit.*, p.726.

<sup>88</sup> *Ibidem*, p.725.

<sup>89</sup> *Ibidem*, p.735.

<sup>90</sup> « *Families create their own "cities" out of the destinations they can reach in a reasonable length of time. [...] The pattern formed by these destinations represents the city for that particular family or individual. The more varied one's destinations, the richer and more diverse is one's personal "city"* », in : Robert FISHMAN, "Metropolis Unbound : The New City of the Twentieth Century", *Flux* n°1, 1990, p. 51.

L'absence de centre principal et l'importance de la mobilité engendrent, dans tous les cas, l'idée d'une perte des repères collectifs, l'individualité des modes de vie ; ce qui est en outre généralement souligné par le caractère isotrope des réseaux.

Il est à signaler, cependant, que dans la *città diffusa*, la mobilité n'est pas *a priori* le changement de mode de vie qui domine : Indovina évoque en effet plus largement un stade particulier dans le développement économique et social de la région, qui a mené à une nouvelle organisation du territoire. Les changements qu'il retrace sont socio-professionnels, avec l'amélioration économique de certaines strates sociales qui passent de l'activité agricole aux emplois industriels du secteur secondaire, une amélioration qu'ils rendent visible dans la construction de maisons individuelles ; puis quand ce secteur décline, le passage à de petites entreprises tertiaires, qui transforment encore le tissu existant des villages et des petits noyaux urbains, à l'échelle de la propriété familiale ; à cela, il ajoute ensuite une vague "d'insatisfaction" urbaine dues à des "carences" dans les villes ; et progressivement, l'implantation et le développement des services, équipements et infrastructures nécessaires au nouveau mode de vie de cette population. Ici, l'urbanisation ne semble donc pas induite par les infrastructures, comme aux États-Unis notamment, mais vice-versa.

### ***b.- Modes de planification : une échelle de décision très locale***

Une seconde caractéristique très récurrente chez ces auteurs et essentielle dans la description de ces territoire est l'échelle presque parcellaire de sa transformation ou en tout cas la fragmentation des décisions qui agissent sur sa forme.

Corboz explique ainsi que « *L'hyperville n'est nullement une accumulation sans règles. Elle résulte d'une multitude de choix, qui sont tous rationnels, ou qui tendent à l'être, mais qui obéissent à des rationalités différentes, souvent en concurrence les unes avec les autres, en particulier dans le système de libéralisme sauvage qui est le nôtre.* »<sup>91</sup> Le chapitre de Sieverts intitulé « *La Zwischenstadt, résultat d'innombrables décisions rationnelles et isolée* », commence par la même idée : « *la ville diffuse*<sup>92</sup> *donne l'impression de ne pas répondre à un plan ; elle résulte pourtant d'innombrables décisions (...)* ».

---

<sup>91</sup> André CORBOZ, *op. cit.*, p.128.

<sup>92</sup> comme si pour les traducteurs en tout cas, "ville diffuse" était un synonyme de *Zwischenstadt*.

Il s'agit d'une caractéristique importante : la *Zwischenstadt*, comme “l'hyperville”, la “rurbanisation” ou la *città diffusa*, n'est pas globalement planifiée à l'avance ; même si elle est induite par des politiques urbaines particulières, personne n'a dessiné sa forme – et c'est ce qui déconcerte - au delà d'une certaine échelle, qui est souvent celle de la parcelle, parfois celle du lotissement, dans le cas de l'habitat comme dans celui des zonings, centres commerciaux ou autres parcs scientifiques. C'est un territoire constitué par bribes juxtaposées ou superposées, issues de milliers d'initiatives isolées : des habitants, des promoteurs immobiliers, des ingénieurs autoroutiers, des investisseurs commerciaux, etc. C'est la somme de toutes les nécessités et le produit de toutes les négociations qui forment ces “villes diffuses”.

Koolhaas en parle de manière un peu différente. Certes, « *la ville générique n'est rien d'autre que le reflet des nécessités du moment et des capacités présentes* » et plus loin : « *Elle représente la mort de la planification.* » Mais : « *Non parce qu'elle n'est pas planifiée : au contraire, de véritables armées de bureaucrates et de promoteurs aux univers complémentaires investissent dans son édification une énergie et des sommes faramineuses (...)* C'est que sa découverte la plus dangereuse et en même temps la plus grisante est le dérisoire de toute planification. *Qu'ils soient bien placés (une tour à proximité du métro) ou mal (des centres entiers à des kilomètres de toute artère) les édifices prospèrent et dépérissent de manière également imprévisible. (...)* Personne ne sait ni où ni comment ni depuis quand fonctionnent les égouts, ni où passent exactement les câbles téléphoniques (...). Dans cette apothéose de choix multiples, il ne sera plus jamais possible de déterminer la cause et la conséquence. Cela fonctionne – voilà tout. ».

Ce qu'il relève donc dans cette absence de planification, ce n'est pas tant le fait que les formes globales n'ont pas été prévues dans le passé mais plutôt qu'elles sont imprévisibles dans le futur. Il rejoint ainsi les préoccupations de Sieverts, qui cherche moins à comprendre comment on en est arrivé à ces territoires que ce que l'on peut en faire aujourd'hui.

Dans tous les cas, cette forme d'urbanisation n'est pas issue de “l'urbanisme”, en tant que science de l'aménagement de l'espace ; il s'agit de l'accumulation de planifications indépendantes, à l'origine desquelles peuvent se trouver des décideurs publics mais ils ne sont pas – et de loin - les acteurs principaux. C'est précisément ce qui intéresse Bauer et Roux, « *un processus général dans les pays industrialisés mais systématiquement ignoré par*

*l'administration et les planificateurs officiels français* »<sup>93</sup> : ces auteurs étudient au contraire les desiderata des habitants, les logiques des promoteurs, les questions foncières des propriétaires agricoles, etc. Le rapport de recherche d'Indovina comprend quant à lui plusieurs chapitres sur l'évolution du secteur tertiaire, des services et des commerces dans le Veneto. Et Sieverts décrit longuement la dispersion des entreprises, dans un territoire polycentrique.

### ***c.- Deuxième remarque : absence de projet, absence de cohérence ?***

Ces caractéristiques communes, relatives à l'absence de planification ou plus exactement, à l'échelle très basse de la prise de décision, et à la diversité croissante des objectifs de mobilité, posent une question importante.

En effet, au-delà de l'absence des pouvoirs publics dans ces études, Bernardo Secchi relie quant à lui l'absence d'urbanisme, et d'urbanistes, à la difficulté d'appréhension de la structure du territoire : « *Le territoire à basse densité n'est pas celui qui entoure les lieux centraux : ce n'est pas la périphérie de quelque chose. Mais, de façon analogue à la périphérie dans le passé, celui-ci est souvent compris en relation à l'absence : absence d'ordre, d'homogénéité, d'infrastructure, de projet. Dans les territoires de la dispersion, c'est principalement à sa propre absence que l'urbaniste se voit confronté [...].* »<sup>94</sup>

Peut-on néanmoins en déduire que l'absence de planification, de projet préalable, de pensée urbanistique implique une absence de structure, de lisibilité, et de compréhension des formes ?

Il est certain qu'une part importante des critiques relatives à ce type de territoire a pour objet son aspect chaotique, non structuré et par là, incompréhensible. On a par exemple écrit à propos de la Belgique qu'elle était : « *the land of liberated nonchalance. (...) It's a land of laissez-faire, where the cacophonous juxtaposition of designs delivers surprise after surprise, where an intense poetry lurks side by side with a nauseating banality (...). This incredibly chaotic urban landscape seems to lack any coherence whatsoever* »<sup>95</sup>.

---

<sup>93</sup> Gérard BAUER et Jean-Michel ROUX, *op.cit.*, 4<sup>e</sup> de couverture.

<sup>94</sup> Bernardo SECCHI, Christina BIANCHETTI, "Milano, ad esempio", *Casabella* n°596, décembre 1992, pp. 44-47. (cit. p. 44).

<sup>95</sup> Bruno DE MEULDER, Jan SHREURS, Annabel COCK, Bruno NOTTEBOOM, "Sleutelen aan het Belgische stadslandschap / Patching up the Belgian Urban Landscape", *Oase* n° 52, Nijmegen : Sun Publishers, 1999, p.79.

Pour répondre à cette question, il faudra évaluer la part de chaos réel du paysage physique et la part qui découle en fait de la difficulté à l'appréhender, ce qui constitue un des objectifs essentiels de cette thèse.

Dans ce but, je vais chercher, pour suivre, comment les textes analysés, qui traitent de ce type de territoires, abordent les questions de formes et décrivent les agencements physiques. La partie suivante, par contre, portera sur les difficultés méthodologiques qu'il y a à appréhender ce type d'urbanisation, tant pour les géographes que pour les historiens.

### **3. Aspects physiques : modes d'implantation**

#### ***a.- L'uniformité “urbain / rural” : une question d'échelle***

La première caractéristique physique qu'on peut analyser dans ces textes découle de ce qui les a rassemblés : le caractère “ni urbain, ni rural” ou plus généralement, le rapport entre les deux, car il peut prendre différentes expressions.

Bauer et Roux critiquent une approche officielle de l'urbanisme et de la planification dans la France des années '70, qui en étant “soit urbaine, soit rurale”, ne correspond plus à la réalité : « *c'est-à-dire, répétons-le, que l'interpénétration de l'espace agricole et de l'espace urbanisé devient une donnée permanente du cadre de vie* ». C'est donc sur un mélange des deux – rural et urbain - qu'ils insistent, et ce qui fait la particularité du *rurbain*, c'est le caractère définitif de ce mélange, contrairement à une “banlieue traditionnelle”, pour laquelle il s'agit d'un état transitoire.

Corboz emploie de manière banalisée l'expression “ni urbain ni rural” mais au lieu d'un doux mélange, son texte travaille plus sur le choc de la confrontation de la présence des deux, impression entretenue également par les photos : « *Ainsi, une tour d'appartements de douze étages comme parachutée en pleine campagne ! (...) dans ces secteurs, souvent, des activités très diverses et jugées mutuellement incompatibles par les modernes, en particulier par la Charte d'Athènes, se trouvent juxtaposées. Ainsi à Schwamendingen, cet exemple éloquent : trois villas en rangée, adossées à un entrepôt et situées à côté d'un parking à étages. Idyllique !* »<sup>96</sup>.

---

<sup>96</sup> André CORBOZ, *op.cit.*, p.116.

Au lieu d'être indifférenciés, l'urbain et le rural sont ici très clairement identifiés comme n'étant pas à leur place. Une grande partie de son iconographie est d'ailleurs organisée sur ce plan d'opposition, par contrastes forts, du type : avant / après (l'urbanisation de Bienne en 1848 et en 1976) ; ici / ailleurs (Vetroz et Benidorm) ; dense / discontinu (Zollikon et Arau) ; et bien entendu rural / urbain. D'autres illustrations, toujours construites sur ce contraste, font passer ensuite d'un plan descriptif à un plan plus "visionnaire" (comme l'image de « *la ville sous la campagne* » ou celle des chalets qui ont une proportion de gratte-ciels), de même que certaines phrases : « *la "campagne" est maintenant entourée par la "ville", elle se trouve à l'intérieur de l'hyperville* »<sup>97</sup>.

Cette affirmation me permet de revenir sur la première question déjà évoquée dans ce travail, pour la préciser : celle des échelles et du cadrage. Certes, à l'échelle de la Suisse, en appuyant fort sur les réseaux d'infrastructures, on peut faire apparaître un "filet" (réseau) urbanisé, à larges mailles... mais celles-ci sont constituées par les Alpes ! Il est difficile de considérer que l'on parle du même mélange rural / urbain que Indovina, par exemple, lorsqu'il évoque également "des morceaux de campagne inclus dans la ville" : les images qu'il nous montre d'un maillage dans le Veneto sont à l'échelle de la centuriation romaine, soit autour de 700m.x700m. et de quelques multiples.

En jouant sur la même juxtaposition que les photos de Corboz, celle du bâti / non-bâti, plein / vide, mais en la multipliant énormément, Sieverts montre, contrairement au contraste noir/blanc, que tout est "gris", indifférencié. C'est à nouveau une question d'échelle qui entre en jeu, cette fois du phénomène lui-même : il présente en effet non pas le péri-urbain suisse mais des bidonvilles de Mexico, ou des villes en Turquie, qui donnent l'impression d'un "tapis" continu d'agglomération floue.

Une autre série de photos dans cet ouvrage représente une accumulation de lieux "quelconques" qui en s'additionnant les uns à côté des autres forment Cologne, comme ils auraient pu former bien d'autres villes : des parkings à ciel ouvert, un terrain vaguement boisé où jouent des enfants, des blocs de logements collectifs, quelques entrepôts, les abords verts d'un échangeur autoroutier, etc.

---

<sup>97</sup> *Ibidem*, p.125.



Ici encore, une question d'échelle, mais plutôt celle du cadrage : si dans le premier cas, il était tellement vaste qu'il faisait disparaître toute espèce de particularisme, il est cette fois-ci trop restreint pour percevoir la moindre structure. Sieverts englobe donc tout, une fois de plus, et il reprend toutes les expressions rural / urbain déjà consacrées : ni l'un ni l'autre ; le mélange des deux ; ou l'inversion (la campagne incluse dans la ville, l'inversion plein/vide, etc). On peut cependant remarquer qu'en général, quand on décrit un territoire “ni urbain ni rural”, c'est à une large échelle, tandis qu'à une échelle plus précise, on relève plutôt la coexistence des deux.

En tout cas, c'est dans des situations d'appréhension soit très larges soit très étroites du territoire qu'on relève le manque de repères, qu'on évoque le chaos, “l'uniformité dans l'hétérogénéité”, “l'ennui varié”, l'absence de l'urbaniste, etc. On peut donc se demander s'il n'y a pas une échelle intermédiaire qui serait propice à appréhender ces territoires.

La “ville générique”, pour finir ce point, est un cas particulier car son rapport à la campagne est très simple : la ville générique « *envahissante, a fini par gagner sur la campagne* », et elle est le but du mouvement d'émigration de la population rurale. Il n'y a pas de difficulté à appréhender sa structure, car elle est “fractale”, c'est à dire, la même à toutes les échelles. Il y a bien du “vide”, mais c'est celui des atriums des immeuble de bureau ; il y a bien un mélange, celui des routes, du bâti et de la nature, qui « *entretiennent des rapports souples ne répondant à aucun impératif catégorique et coexistent dans une spectaculaire diversité d'organisation* »<sup>98</sup>, mais il s'agit ici d'une nature “tropicale”, qui triomphe sous « *la croûte de civilisation d'une minceur extrême* »<sup>99</sup>, au lieu d'être une espèce menacée ; et en réalité, il ne s'agit que de quelques palmiers sur le bord des routes, si l'on en croit les illustrations de l'article dans SMLXL : des photos floues (vitesse ? rideau de pluie ? brouillard ?) de buildings, prises derrière des arbustes.

### ***b.- L'absence de centralité : une question de cadrage***

La deuxième caractéristique qui a différencié ces termes de la péri-urbanisation ou de la métropolisation (mais pas encore de la suburbanisation) est l'absence d'organisation par

---

<sup>98</sup> Rem KOOLHAAS, *op.cit.*, p.730.

<sup>99</sup> *Ibidem*, p.728.

rapport à une centralité influente. Néanmoins, ces termes ne se positionnent pas tous de la même manière face à cette absence.

Pour Rem Koolhaas, il s'agit en réalité du principal attrait de la “ville générique” : elle est libérée de “l’asservissement” au centre. « *Dans notre conditionnement concentrique (l’auteur a passé une partie de sa jeunesse à Amsterdam, ville par essence de la centralité) le primat du centre comme fondement de la valeur et du sens, comme source de signification, est doublement destructeur. Outre qu’il exerce une pression qui finit par être intolérable, son emprise sans cesse croissante implique aussi qu’il soit perpétuellement maintenu, c’est-à-dire modernisé. Lieu le plus important, le centre doit paradoxalement être à la fois le plus ancien et le plus neuf, le plus fixe et le plus dynamique.* »<sup>100</sup>. L’idée de centre oblige donc selon lui la ville contemporaine à des contorsions – et il cite la ville de Zurich qui “enterre” ses strates de modernité : centres commerciaux, banques, parkings, etc. : il serait selon lui plus sain de s’en détacher.

Mais pour beaucoup d’autres, l’absence de centralité repérable s’apparente au “chaos” – dans le sens qui s’est vulgarisé dans les années 1990, non comme désordre mais comme un ordre très complexe<sup>101</sup>.

Ainsi, pour Corboz, les “lieux centraux”<sup>102</sup> ne sont plus centraux (parce que les fonctions centrales ont été disséminées) et ce ne sont plus des “lieux” (parce que ces nouveaux emplacements n’ont pas de valeur symbolique). « *Si la ville coextensive du territoire semble figurer un univers où la circonférence est partout et le centre nulle part ; si elle est dépourvue de structure hiérarchisée et susceptible d’être parcourue en tout sens, si l’hyperville nous répugne, si elle apparaît contradictoirement comme chaotique et monotone, c’est je crois, en raison d’une notion implicite qui détermine instinctivement notre vision de la ville (...): la notion d’harmonie. Or, (...) la notion d’harmonie est périmée* »<sup>103</sup>.

Sieverts explique que c’est notre organisation mentale même qui est structurée autour de “lieux centraux” : « *presque toutes les formes d’ordre qui nous sont habituelles procèdent ainsi d’un étagement de niveaux hiérarchisés* ». Mais : « *il y a fort longtemps que les villes ne sont plus – si elles l’ont*

---

<sup>100</sup> *Ibidem*, p.723.

<sup>101</sup> Il s’agit de systèmes pouvant résulter soit d’un très grand nombre de “degré de liberté” soit d’une très grande sensibilité aux conditions initiales, rendant la prédiction complexe. Cfr. notamment : James GLEICK, *La Théorie du chaos : vers une nouvelle science*, Paris : Flammarion, 1991, 431p.

<sup>102</sup> A. Corboz fait ici référence, comme de nombreux auteurs, à la théorie des lieux centraux de W. Christaller, qui montre comment, sur un territoire isotrope, les villes s’organisent de manière hiérarchique en fonction de leur importance, sous la forme d’hexagones emboîtés : Walter CHRISTALLER, *Die zentralen Orte in Süddeutschland*, Iena : G. Fisher, 1933.

<sup>103</sup> André CORBOZ, *op.cit.*, pp.126-127.

*jamais été – organisées selon une arborescence hiérarchique, le système urbain s'apparentant par contre davantage à un réseau maillé de nœuds. »*

Sieverts oscille alors entre les deux attitudes possibles face cette absence d'une centralité qui hiérarchise : soit présenter la *Zwischenstadt* comme une “mer” d'urbanisation uniforme, vision effrayante, avec ses photos de bidonvilles ; soit passer à la “polycentralité”, notion rassurante *a priori*, puisqu'on peut la concevoir comme un simple changement d'échelle : en se focalisant sur l'un des pôles, on pourrait retrouver un territoire hiérarchisé. « *Dans la Zwischenstadt, qui est plutôt structurée en réseau, le grand centre fonctionnel, pour ne pas dire le centre historique, est remplacé par un grand nombre de centres fonctionnellement et symboliquement différenciés. Tous se complètent et c'est ensemble qu'ils affirment le caractère particulier de chaque ville.* »<sup>104</sup>

Mais la différence avec la polycentralité telle qu'on la conçoit dans la notion de “systèmes de villes”, est qu'il ne s'agit pas uniquement d'un élargissement de l'échelle, qui permettrait simplement d'appréhender plusieurs centres à la fois. Sieverts, comme Corboz avec “l'écartèlement des fonctions principales”, évoque en réalité la spécialisation fonctionnelle sur des pôles attractifs précis, qui deviennent complémentaires : « *Cette transformation comporte cependant le risque d'évolutions perverses, comme la multiplication de centres mono-fonctionnels spécialisés dans la consommation et les loisirs, toujours plus grands, toujours davantage repliés sur le monde intérieur, cernés par un glacis de parkings géants, (...) centres auxquels on ne peut accéder qu'en voiture* »<sup>105</sup>.

Enfin, dans la *città diffusa* de Indovina, la polycentralité bien que présente, n'est pas structurante ; elle n'est pas plus importante que le reste du territoire : des points d'intensités peuvent exister mais ils ne sont pas essentiels à la configuration spatiale<sup>106</sup>. C'est-à-dire que les déplacements, par exemple, ne sont pas nécessairement organisés en fonction de ces polarités (comme on les étudie en France dans les systèmes de villes) : il y a autant de déplacements qui se dirigent vers les centres que vers d'autres destinations dans le “territoire habité” d'entre-deux. C'est ce que montrent les exemples présentés dans une étude très documentée consacrée au Veneto par Chiara Tosi et Stefano Munarin, également

---

<sup>104</sup> Thomas SIEVERTS, *op. cit.*, p.43.

<sup>105</sup> *Ibidem.*

<sup>106</sup> Fr. INDOVINA., *op. cit.*, p.34.

enseignants à l'IUAV.<sup>107</sup> Dans ce cas, un resserrement de l'échelle sur une polarité ne ramènerait donc pas à une vision d'organisation centralisée ; un cadrage plus serré, pour représenter un phénomène compréhensible, devrait être déplacé selon d'autres caractéristiques (dans cet exemple, il s'agit du réseau d'entreprises associées à l'entrepreneur dont on observe les parcours).

Ceci met en évidence la deuxième question qui sous-tend ce travail, après celle des échelles, celle du cadrage. En effet, on constate qu'étudier aujourd'hui les territoires d'urbanisation diffuse implique non seulement de trouver une nouvelle échelle d'appréhension ; mais aussi, d'opérer un décalage du regard et des représentations : au lieu de les focaliser sur le bâti, le "plein", le centre-ville, les cadrages se déplacent vers les territoires dits "vides", ou les entre-deux, ou sur plusieurs centralités à la fois, ou encore sur des fragments ; ce choix étant aussi lié aux échelles.

Ainsi, la "rurbanisation" représente sur ce point une exception, car le décalage du cadrage et l'échelle réduite des observations permettent aux auteurs d'étudier des territoires d'urbanisation diffuse tout en étant dans une structure générale qui reste radio-concentrique, autour des "agglomérations urbaines" qui constituent les "pôles d'emplois".

En effet, les typologies de "rurbanisation" qu'ils relèvent sont :

- « des *chapelets de pavillons construits indépendamment, les uns après les autres à la sortie des villages* ;
- *des lotissements compacts, de plusieurs dizaines de maisons, comprenant une entrée et une voirie intérieure privée ; chaque propriétaire fait construire son pavillon indépendamment des autres* ;
- *des opérations intégrées (équipement, lotissement du terrain et construction). De taille supérieure, ces nouveaux villages diffèrent aussi par l'uniformisation du traitement architectural et du plan-masse.* »<sup>108</sup>

On reste donc ici à l'échelle d'un gros lotissement, qu'ils opposent localement à l'organisation d'un village traditionnel ; les seules fonctions urbaines étudiées sont le logement, et uniquement les maisons individuelles. Il est en cela très différent de la *città diffusa*, où on observe une grande mixité de fonctions urbaines, dispersées sur un vaste territoire. La dissémination se fait ici dans un système qui reste hiérarchisé : c'est une

---

<sup>107</sup> Maria Chiara TOSI, Stefano MUNARIN, *Tracce di città. Esplorazioni di un territorio abitato : l'area veneta*, Milano : Franco Angeli/urbanistica, 2001, p.108.

<sup>108</sup> Gérard BAUER et Jean-Michel ROUX, *op. cit.*, pp.42-43.

“forme d'extension nouvelle”, qui vient seulement s'ajouter au schéma en étoile déjà existant, sans le mettre lui-même en question.

### ***c.- L'isotropie des réseaux : un modèle récurrent***

Mise à part la “rurbanisation”, où la structure générale du territoire reste donc radio-concentrique, on note dans tous les autres cas que l'importance de la mobilité, l'absence de centralité ou le passage à la polycentralité conduisent les auteurs à souligner l'importance des réseaux d'infrastructures dans la forme du territoire mais aussi, à leur attribuer un caractère plutôt neutre, “horizontal”, isotrope, de relations équivalentes.

En effet, quand Sieverts indique que la *Zwischenstadt* est “structurée en réseau”<sup>109</sup>, il exprime le fait que tous les nœuds, donc toutes les polarités qui la compose, ont une même importance ; si certaines étaient prépondérantes, la *Zwischenstadt* acquerrait une “hiérarchie” interne, ce qu'il conteste.

De même, l'une des premières caractéristiques attribuées à *la città diffusa* est aussi l'absence de hiérarchie spatiale, avec des relations de type “horizontal” et une multi-directionnalité des flux (de personnes, de biens, d'informations) qui, selon l'auteur, sont typiques de la ville et s'opposent à la mono-directionnalité de l'aire métropolitaine.

On perçoit ici le deuxième trait dominant de ces réseaux : l'accessibilité qu'ils offrent au territoire. Déjà Melvin Webber avait noté que l'accessibilité remplacerait dorénavant la proximité, dans les qualités prépondérantes de l'urbain<sup>110</sup>. Et Corboz souligne ce trait explicitement ; il se base sur un parallèle avec la notion d'hypertexte : « *Contrairement à un texte qui est une structure linéaire, en principe hiérarchisée, perceptible par les sens en tant que tout – l'hypertexte n'est pas saisissable par les sens* ». Il n'a pas de structure univoque, à la limite, il n'a pas d'auteur, ou pas qu'un seul auteur, ajoute-t-il.

Mais surtout, « *Comme l'hypertexte, l'hyperville est accessible de multiples façons ; on y entre, on en sort par une multitude points – du moins si l'on peut encore parler d'entrée et de sortie - ; on y circule également par des itinéraires extrêmement variés, du moment que les activités y sont dispersées, et surtout qu'il n'y a pas un centre mais des polarités* »<sup>111</sup>. On s'aperçoit ici qu'il est concrètement difficile de

---

<sup>109</sup> Thomas SIEVERTS, op. cit. p.43.

<sup>110</sup> Melvin M. WEBBER, “The Urban Place and the NonPlace Urban Realm”, in : Melvin M. WEBBER (dir), *Explorations into urban structure*, Philadelphia : Univ. of Pennsylvania Press, 1964.

<sup>111</sup> André CORBOZ, op. cit., pp.124-125.

définir les spécificités de “l’hyperville” : une structure “insaisissable”, ce qui n'est pas réellement un qualificatif ; une multiplicité d'auteurs et une multiplicité de parcours, ce qui n'est pas vraiment une nouveauté pour la ville.

Néanmoins, la fluidité des parcours, la densité des réseaux et l'équivalence de toutes les directions, qui sous-tendent une uniformisation de la répartition des fonctions et une perception “grise”, sans contraste, du territoire, sont des idées très partagées dans ce type de textes.

Une caractéristique supplémentaire de ces réseaux est souvent présentée par Bernardo Secchi, avec l'image de l'éponge et des déplacements de fluides par percolation<sup>112</sup> ; il explique en effet que dans de nombreux territoires contemporains (et c'est le cas du Veneto), les déplacements ne peuvent plus être conceptualisés uniquement en termes de réseaux de canaux, c'est-à-dire de tubes rigides, avec une entrée et une sortie ; ces territoires s'apparenteraient plutôt à une éponge ayant une surface de pénétration, une porosité et une capacité d'absorption données ; il attribue alors à ce modèle de bonnes capacités à réguler les flux, sans les perdre ni s'obstruer, même si des études de simulation plus poussées manquent encore.

Finalement, alors que partout, réseau, accessibilité et structure horizontale illustrent la fluidité, seul Koolhaas évoque dans la “ville générique” la présence concrète d'embouteillages : « *un même trajet engendre une multitude d'expériences radicalement différentes : il durera cinq minutes ou quarante ; il s'effectuera seul ou en compagnie de toute la population ; il procurera le plaisir absolu de la vitesse pure (...) ou l'horreur claustrophobique des bouchons* » ; il évoque autant la suprématie des autoroutes que la prédominance des impasses et des enclaves ; et il décrit précisément la concurrence que se livrent des réseaux d'infrastructures, qui sont loin d'être complémentaires : « *la ville de Bangkok a approuvé des plans qui prévoient trois systèmes concurrentiels de métro aérien pour se rendre de A à B – que le plus fort gagne !* ».<sup>113</sup>

---

<sup>112</sup> Bernardo SECCHI, *Prima lezione di urbanistica*, Roma / Bari : Ed. Laterza, 2000, pp.102-103.

<sup>113</sup> Rem KOOLHAAS, *op. cit.*, p.759.

#### ***d.- La faible densité : une spécificité de la “città diffusa”***

La faible densité constitue, comme on l'a vu, l'une des trois caractéristiques de base pour la *città diffusa*, avec la masse de “fonctions urbaines” et leur grande connectivité. Mais parmi les autres termes, en réalité, seule la “rurbanisation” se décrit également, par définition, comme dispersée : c'est “la dissémination dans la campagne” de maisons individuelles, ce en quoi les auteurs la différencie même du “phénomène pavillonnaire”, car celui-ci peut être de forme groupée. Par contre, la faible densité n'est pas essentielle pour tous les autres termes, voire même parfois récusée.

Ainsi, Corboz a choisi le terme “hyperville” justement parce qu'il « *aurait l'avantage de ne pas préjuger de la densité (contrairement à "ville extensive ou "ville diffuse") et de ne pas s'opposer aux villes "historiques", puisque celles-ci sont elles-mêmes des constituants de l'hyperville.* »

Chez Sieverts, la faible densité n'est pas non plus une caractéristique nécessaire de la *Zwischenstadt* ; l'importance de la densité est plutôt une manière de les différencier entre elles ; et, du coup, d'identifier celles qui nous intéressent, en Europe : « *Les Zwischenstädte ne se distinguent plus que par la densité de l'habitat et l'intensité du trafic automobile : la Zwischenstadt du tiers monde est généralement plus dense et compacte que la forme plus diffuse des pays industrialisés* »<sup>114</sup>.

A priori, la “ville générique” se compose également de vides : « *l'aspect apparemment compact de la Ville générique est trompeur. Elle se compose à 51% d'atrium. (...) L'atrium est un vide : les vides constituent les éléments de base de la Ville générique.* » Mais une différence essentielle apparaît ici entre la “ville générique” et ce que les autres termes cherchent à décrire, et constitue donc sa spécificité : « *la ville générique abandonne l'horizontal pour le vertical. Le gratte-ciel semble appelé à y devenir la typologie ultime et définitive. (...) Dans le premier cas, des tours ou plus souvent des barres ; dans le second (réponse parfaitement complémentaire) une couche de masses improvisées. La première solution dévore le ciel ; la seconde ronge le sol. Il est étrange que les plus désargentés habitent le bien le plus coûteux – la terre – et que ceux qui paient habitent ce qui est gratuit – l'air.* » C'est bien exactement le contraire de ce que la *città diffusa*, la *Zwischenstadt*, “l'hyperville” ou la “rurbanisation” exposent : une consommation de plus en plus importante du sol, denrée de plus en plus rare et coûteuse, par ceux qui en ont les moyens.

---

<sup>114</sup> Thomas SIEVERTS, *op. cit.*, p.21.

Enfin, sur ce point également, Bernardo Secchi apporte une précision intéressante. Il ne s'agit pas selon lui d'un processus de dispersion dans un souci d'espace toujours plus grand mais plutôt de la recherche d'une distance juste ; il compare la ville contemporaine aux hérissons de Schopenhauer : « *Quand l'hiver est froid les hérissons cherchent un peu de chaleur en se serrant entre eux, mais les épines de l'un rentrent dans la chair de l'autre. Les hérissons s'éloignent alors l'un de l'autre et sont repris par le froid. Se rapprochant et s'écartant, en plusieurs tentatives, ils trouvent finalement la juste distance à laquelle ils n'ont ni trop froid ni trop mal. La ville contemporaine, ville encore instable, est sans doute à la recherche de la juste distance.* »<sup>115</sup>

### ***e.- Troisième remarque : le rôle des échelles dans la définition***

Ayant étudié chacune de ces caractéristiques pour chacun des concepts, il en ressort que la manière dont on les comprend et on les utilise est largement tributaire d'une échelle donnée. Ainsi, parler d'absence de centralité sans préciser l'échelle d'appréhension, ne définit pas suffisamment un territoire. La remarque est encore plus évidente quand il s'agit de densités : la Belgique a une des plus hautes densités de population d'Europe, à l'échelle nationale, et les plus faibles densités de population à l'échelle communale.

Echelle	Città diffusa	Rurbanisation	Hyperville	Zwischenstadt	ville générique
“territoire” 50x50 km <sup>2</sup>	pas de centralités principales	X	=	X	=
“villages” 15 x 15 km <sup>2</sup>	Faible densité	=	X	X	X
“îlots” 1,5 x 1,5 km <sup>2</sup>	mélange physique pleins / vides	=	=	=	X
“parcelles” 150 x 150 m <sup>2</sup>	mélange de fonctions (habitat/production/rural)	X	?	?	X

C'est pourquoi il est déjà possible d'affiner les définitions de chaque notion en associant une échelle à chaque caractéristique. Le tableau ci-dessus est une proposition construite pour la *città diffusa*, assez grossière encore dans la qualifications des échelles. Elle donne à voir, dans les autres colonnes, ce en quoi les autres termes sont semblables (=), différents (X) ou n'ont pas abordé cette échelle (?).

<sup>115</sup> Bernardo SECCHI, *op. cit.*, pp.84-85. (trad. BG.)



Par rapport aux usages trop généraux de l'expression “ville diffuse”, repérés à la fin du point A précédent, ce premier résumé des caractéristiques de chaque notion permet de montrer que la définition de la *città diffusa* implique des densités faibles et des caractères de diffusion de l'urbain dans le rural à *toutes* les échelles.

Une proposition de définition plus stricte des territoires de “ville diffuse” pourrait donc être d'associer des caractéristiques de dispersion, de faible densité et de mixité urbain/rural à de multiples échelles déterminées. Pour tester cela, je travaillerai dans ce sens pour l'analyse de mon propre terrain : les chapitres de la deuxième partie constitueront des études à plusieurs échelles différentes, et à chacun sera associée une échelle donnée, c'est-à-dire, la taille d'un cadrage.

Mais de nouvelles questions s'ouvrent alors :

- comment caractériser la dispersion, la densité, la mixité ? Ces difficultés seront abordées au point C.

- et où place-t-on le “cadrage” dans le territoire ? Cette question va précisément apparaître de manière récurrente dans le point suivant, qui cherche à comprendre les modes de formation de ces territoires.

#### **4. Aspects temporels : mode de formation**

En ce qui concerne le dernier aspect étudié, celui des modes de formation de ces territoires, il est à noter que chaque auteur a pris soin de placer la situation qu'il étudie au sein d'un processus en cours, qui est souvent longuement décrit : il fait parfois plus de la moitié du texte, comme dans le cas de la *città diffusa*. C'est pourquoi il contribue réellement à la définition du concept, ou apporte une nouvelle facette de compréhension, comme le fait Corboz en analysant l'évolution de la pensée sur la ville. Néanmoins, chaque processus décrit a ses propres phases qui ne se recoupent pas.

La “ville générique”, avant tout, est à prendre ici séparément, puisqu'elle se présente par définition comme la ville sans Histoire. On peut pourtant trouver dans le texte quelques allusions sur la manière dont la “ville générique” se forme mais elles se recoupent difficilement. Ce n'est visiblement pas la problématique principale de l'auteur :

*« Toutes les villes génériques sont issues de la table rase. Là où il n'y avait rien, elles se dressent. S'il existait quelque chose, elles l'ont remplacé. Il ne saurait en être autrement, sinon, elles auraient été historiques. »* Et cependant : *« Il arrive qu'une ville ancienne et unique, telle Barcelone, en simplifiant à l'excès son identité, se transforme en ville générique et devienne transparente, comme un logo. L'inverse ne se produit jamais... du moins pas encore. »*

Mais plus loin, on lit par contre qu'elle se forme tant par extensions successives que par remplacement interne et sous l'affluence de l'immigration : *« Lorsqu'elle devient trop petite, il lui suffit de s'étendre. Commence-t-elle à vieillir ? elle s'autodétruit, simplement, et se renouvelle. »*

*« La ville générique est toujours créée par des gens en mouvement, prêts à repartir. Ce qui explique l'absence de substantialité de ses fondations. Telle est la collision ou la confluence de deux migrations (par exemple émigrés cubains montant vers le nord et juifs retraités gagnant le sud, tous en route vers d'autres ailleurs) qui fait surgir au milieu de nulle part une implantation urbaine. Une ville générique est née. »*

Ce sont là des processus de formation urbaine somme toute assez communs.

#### ***a.- La rurbanisation : “la forme la plus récente de croissance urbaine”***

Le processus décrit dans ce texte est sans doute à la fois le plus précis et le plus synthétique ; il se divise en quatre phases de cinquante ans, s'appuie sur des schémas et propose un vocabulaire particulier. On peut remarquer qu'il découle entièrement des différents moyens de déplacement.

*« - Phase 1 (jusqu'au milieu du 19<sup>e</sup> siècle) : dans le village placé au carrefour de pistes les plus importantes, l'activité commerciale se développe plus qu'ailleurs. L'extension se fait par simple agglutination. La taille de cette agglomération est soumise à une limite dérivant du temps maximal admis pour aller à pied d'une de ses extrémités à l'autre. Plus la ville approche de cette limite, plus on se met à densifier sur place (...). Le réseau de voies a plutôt une forme de damier que de toile d'araignée.*

*- Phase 2 (à partir de 1850) : le type de croissance précédent se poursuit, moins d'ailleurs par agglutination que par densification. Mais, par le développement du chemin de fer, la majeure partie des constructions nouvelles est attirée hors ville, autour des gares des localités voisines. C'est l'essaimage. Dès ce moment, (...) entre l'agglomération mère et les satellites, l'écart dans la qualité de desserte devient tel qu'un individu (...) sera prêt à payer très cher la possibilité de s'installer dans le centre. De là le début des banlieues.*

*- Phase 3 (à partir de 1900) : (...) De nombreux moyens de transports publics à moteur sont mis en place sur les axes routiers et convergent vers la ville. Ils provoquent une urbanisation continue en doigts*

de gant, et non plus discontinuée en grappes, les stations étant beaucoup plus proches que ne le sont les gares de chemin de fer.

- Phase 4 (à partir de 1950 en France) : la généralisation des véhicules rapides individuels (...).

En fait, l'automobile et le deux-roues ont deux effets simultanés mais distincts :

- d'une part ils font reculer largement les limites imposées aux agglomérations (...) rendant ainsi vigueur au processus ancien, mais presque éteint, de l'agglutination. Le noyau grossit, les doigts de gants s'allongent et s'épaississent ;

- d'autre part (...), ils font entrer dans le champ des relations faciles de proximité l'ensemble des villages périphériques restés hors d'atteinte parce qu'ils n'étaient pas desservis par les transports publics. Toutes les localités de la région croissent. »<sup>116</sup> C'est la "rurbanisation".

Le cadrage des schémas que les auteurs produisent en illustration de ce processus est classique : il comprend une polarité importante et un quart de cadran (nord-ouest) de ses environs.

### ***b.- L'hyperville : "à côté, contre, dans et partout" :***

Le texte de Corboz, qui décline également quatre phases, est spécifique parce qu'il ne décrit pas directement le phénomène mais « la façon dont les théoriciens de l'urbanisme ont abordé la ville pour tenter de résoudre les problèmes nés de la révolution industrielle et de l'afflux des populations campagnardes vers les grandes villes. »

Dans la première phase, explique-t-il, on projette la ville *hors de la ville* existante. Il cite en exemple les plans de Cerdà pour l'extension de Barcelone, l'idée de ville linéaire de Soria y Mata, la cité-jardin de Howard, dont le "succès colossal perdure sous différentes formes, en particulier aux Etats-Unis".

« La deuxième phase est celle des CLAM et de la Charte d'Athènes : c'est l'urbanisme contre la ville, qui trouva une justification a posteriori dans la table rase que connurent de fait les villes bombardées. Son idéal était de substituer aux cités qui avaient grandi très empiriquement au cours des siècles (...) un milieu entièrement contrôlé. (...) »

Cette seconde phase fut suivie d'une réaction devant les excès de simplification (...) et notamment la réduction de la ville au quartieron fonctionnel : habiter, travailler, se récréer, circuler. Ce fut celle du

---

<sup>116</sup> Gérard BAUER et Jean-Michel ROUX, *op.cit.*, pp.15-16.

*postmodernisme, souvent très formaliste (...). Son texte fondateur est “L'architecture de la ville” d'Aldo Rossi (1966). Cette phase est celle de l'urbanisme dans la ville (...).*

*La quatrième phase, dans laquelle nous nous trouvons, ne dispose pas encore d'un texte fondateur. C'est celle de la ville coextensive au territoire. Les théories se sont certes succédées, mais moins les pratiques, qui continuent à s'inspirer des trois premières sans trop se soucier des critiques dont ils ont fait l'objet. »<sup>117</sup>*

Deux observations sont ici utiles à la suite de ce travail : il s'agit de relever deux liens implicites dans le texte de Corboz. Le premier lien qui semble évident est celui entre la forme de la ville (extension ; reconstruction ; densification ; dispersion) et la manière dont on pense la ville au même moment (la ville linéaire, la Charte d'Athènes, le post-modernisme, etc.). Il s'agit d'un lien tacite, de cause à conséquence, qui va de soi. La problématique que je vais développer mènera justement à questionner l'évidence de ce lien, pour pouvoir étudier les territoires d'urbanisation dispersée.

Le deuxième lien, explicite ici, sur lequel je vais aussi m'interroger, est celui entre la manière dont on pense la ville et le lieu que l'on regarde (hors la ville, contre la ville, dans la ville, partout autour de la ville) c'est-à-dire, le cadrage.

### ***c.- La Zwischenstadt : de plus en plus autonome***

La formation de la *Zwischenstadt* est évoquée à plusieurs reprises dans le premier chapitre de l'ouvrage, comme un processus progressif et continu, d'accumulation d'innombrables décisions particulières, qui répondent chacune à leur propre logique : « *Après avoir été exclusivement occupé par de l'habitat, ce paysage va progressivement se densifier et connaître une consolidation qui ne tardera pas à attirer des commerces et de nouveaux emplois. C'est à ce moment-là seulement que se forme une Zwischenstadt capable de se détacher de sa ville d'origine, d'assurer son auto-suffisance et, bientôt, d'établir une relation de réciprocité avec la ville ancienne.* »<sup>118</sup>

Ce processus est général, lit-on, malgré une grande variété de causes : « *Que l'on ait affaire à des contraintes nées de l'industrie lourde (comme dans la Ruhr, les Midlands ou la Wallonie), à l'exode rural des régions surpeuplées (Indes, Afrique ou Amérique du Sud) que l'on se retrouve (...) face à l'obligation de trouver un logement encore abordable sur des terrains bon marché (Europe et USA), cette*

---

<sup>117</sup> André CORBOZ, op. cit., pp.122-123.

<sup>118</sup> SIEVERTS, op.cit., p.18.

*disparité extrêmes des causes n'en produit pas moins cette même forme diffuse d'une Zwischenstadt qui se détache de la ville-centre – lorsqu'elle existe encore – pour gagner progressivement son autonomie. »<sup>119</sup>*

Donc, avec l'omniprésence de cette “ville d'origine”, le processus décrit ici est somme toute assez classique : il s'agit d'un phénomène d'extension progressive de la ville ; avec “détachement final”, certes, mais dans l'idée d'un processus continu de croissance. En ce sens, la *Zwischenstadt* revient à une “simple” métropolisation, car il reste un rapport très fort au centre ; même si on s'en détache, ici, il existe.

Cependant, la spécificité de ce processus est dans sa rapidité : « *La Zwischenstadt n'est nulle part mieux représentée que dans ces régions où les forces traditionnelles à l'origine de la création des villes n'ont même pas eu le temps de se rassembler : la Ruhr ou les métropoles du Tiers Monde. »<sup>120</sup>*

La *Zwischenstadt* apparaît donc également dans le texte de Sieverts comme une ville non aboutie, figée en plein milieu du processus d'urbanisation, mais qui n'aboutira jamais à une ville consolidée car “les forces” à l'origine de l'urbanisation n'existent plus (il s'agit du solde démographique, du solde migratoire, des surplus économiques, etc.)

La *Zwischenstadt*, c'est donc toujours la “ville-entre”, mais il faut noter à nouveau l'importance de la question du cadrage, car cette expression en utilise justement une grande diversité : géographiquement, comme on l'a déjà vu, elle peut être située entre la ville et la campagne (dans ce cas, c'est l'ancienne banlieue) ; elle peut aussi être établie entre deux villes (c'est la densification des campagnes) ; mais temporellement aussi, elle représente un “état” intermédiaire, entre campagne et ville, dans un processus d'urbanisation qui s'est figé.

#### ***d.- La città diffusa : un archipel d'îles qui se relie***

Comme je l'ai évoqué, près de la moitié du texte de Indovina concerne la manière dont la *città diffusa* s'est formée ; en outre, il donne ainsi des caractéristiques du territoire qui lui sont spécifiques et qui seront utiles dans la suite de mon travail pour rapprocher d'autres terrains de “ville diffuse”. C'est pourquoi je les reprend ci-dessous de manière assez

---

<sup>119</sup> *Ibidem*, p.20.

<sup>120</sup> *Ibidem*, p.17.

détaillée, dans une traduction personnelle qui résume plusieurs pages de ce texte<sup>121</sup>. J'ai laissé en italien, entre parenthèses, les termes qui ne sont pas traduits littéralement.

L'auteur commence par décrire un premier stade, où les strates sociales qui passent de l'activité agricole aux emplois industriels du secteur secondaire, expriment leur amélioration économique par la construction de maisons individuelles, souvent d'initiative propre (*auto-promossa*) et parfois auto-construites, que ce soit sur un terrain à eux, appartenant à la famille, ou dans une zone agricole meilleur marché. L'urbanisation qui en résulte est décrite comme dispersée, non projetée (*priva de un disegno*), et dépourvue d'un maillage adéquat d'infrastructures et de services. Elle n'a pas de direction prédominante, pas de forme en tache d'huile et se caractérise par de nombreuses solutions de continuité. On se trouve, dit-il, face à un phénomène de campagne construite, une urbanisation diffuse.

Il relève que la population qui s'y implante est en large mesure originaire du lieu, qu'il ne s'agit donc pas d'immigration mais de la modification des formes d'habitat (*assetti abitativi modificati*) au sein d'une même commune ou entre communes limitrophes.

Ensuite, dans ce contexte vont se développer, d'une part, la connexion entre résidence et activité productive et, de l'autre, l'implantation, toujours dispersée, de petites entreprises. En effet, il explique que la restructuration des grandes entreprises se poursuit et libère une force de travail professionnalisée qui, contrainte de trouver des activités autonomes, se dirige soit vers le travail à domicile, soit vers la constitution de petites entreprises. Il ajoute que ces phénomènes de croissance et de diffusion de la production locale est facilitée par l'arrivée d'autres entreprises de dimensions plus importantes, qui quittent les centres urbains (*decentramento*) pour ces territoires où l'offre de main d'œuvre est plus abondante.

Aussi, la structure d'implantation se constitue tout d'abord en "îles", entre lesquelles les connexions ne sont pas marquantes<sup>122</sup> ; en effet, dit-il, des enclaves se forment, à connotation souvent familiales, où la production pour la consommation personnelle est courante, ce qui réduit les échanges pour les achats de base (*transazioni commerciali di routine*) ; et où la demande de services publics collectifs est réduite également, car on privilégie les formes de solidarité au sein de la famille au sens large.

---

<sup>121</sup> Francesco INDOVINA, *op.cit.*, pp.23-30.

<sup>122</sup> Le parallèle avec la formation de la ville de Venise est frappant et n'est sûrement pas fortuit, étant donné la proximité du territoire et le fait que cette recherche sur la *città diffusa* est issue de l'IUAV.

A ce stade, l'auteur adjoint ensuite une “deuxième vague” qui trouve son origine dans une “insatisfaction” urbaine, issue de carences dans les villes, parmi lesquelles il relève surtout la faible quantité de l'offre d'habitat et son coût. L'offre de logements dans les villes correspond, selon lui, de moins en moins à la demande des classes moyennes, qui a élaboré une nouvelle conception de “l'habité” ; celle-ci ne peut être satisfaite en ville qu'à des prix trop élevés. L'installation dans la *città diffusa* est donc présentée moins comme un choix que comme réponse à une contrainte ; dans la large notion d'habitat, on ne prend plus en compte, dit-il, que la simple valeur de l'habitation, tandis que la valeur accordée à la mixité, la proximité et aux services collectifs, par contre, décline ; ces derniers étant insensiblement, remplacés par les “services du commerce”.

Enfin, dans un troisième temps, les administrations locales vont progressivement développer les services, les équipements publics et les infrastructures dont cette nouvelle population a l'habitude. C'est ainsi que de petites agglomérations qui se dilatent à travers l'urbanisation diffuse, commencent, dit-il, à présenter des aspects urbains. A cela s'ajoute des processus de relocalisation ou de restructuration d'entreprises dont la production en ville devient trop coûteuse. Et dans une dernière partie, il analyse finalement la multiplication des lieux de commerces et de loisir (*servizi privati*), en remarquant qu'ils sont de type métropolitain (c'est-à-dire grand public) plutôt qu'urbain (soit de proximité, soit plus spécialisé) ; ce qu'on a déjà développé dans un point précédent. (p.45, point A.2.e).

Les cadrages de l'étude et ceux des analyses graphiques sur lesquels elle se base, sont nombreux et complémentaires entre eux. On regarde tant des portions de territoire de grandes dimensions (près de 50km x 50km) dans lesquels plusieurs polarités urbaines apparaissent, qu'un réseau de plusieurs villages, ou encore des portions de terrains restreintes à quelques îlots. Chaque échelle plus précise semble zoomer non pas sur une particularité du plan plus vaste (le centre, un pôle, un lieu spécifique) mais plutôt sur un morceau qui serait quelconque, c'est-à-dire apte à représenter potentiellement toute sa surface. Ces différentes études présentent donc des cadrages qui se décalent à chaque échelle, au lieu d'être emboîtées de manière concentrique sur une polarité donnée.

*e.- Quatrième remarque : Le “happy end” de l'Histoire, un thème récurrent*

Il faut remarquer, pour conclure ce point sur les modes de formation, que toutes les notions étudiées présentent l'urbanisation dont ils traitent comme la phase finale ou en tout cas, comme la dernière phase de l'évolution en cours, de l'urbain.

Tous ces textes considèrent la “ville diffuse” au sens large (mise à part la *ville générique*, qui est dense) soit comme une espèce de “happy end” de l'histoire des villes – soit comme “la mort des villes”, une expression de Françoise Choay médiatisée avec l'exposition sur la ville au centre Georges Pompidou<sup>123</sup>. De toute manière, elle est présentée comme une situation difficilement réversible, issue d'un long processus.

Or, j'ai montré comment André Corboz associait directement des cadrages sur la ville (“à coté”, “à la place de”, “dedans”, “partout autour”) à la pensée sur la ville (l'urbanisme classique, fonctionnaliste, postmoderniste et une dernière sorte, “qui n'a pas encore de nom”); mais il associe également cette pensée sur la ville à des formes d'urbanisation : extension ; reconstruction ; densification ; dispersion. C'est ainsi que cette dernière forme d'urbanisation se retrouve comme dernière phase de l'histoire.

Cette attitude qui, sans être toujours explicite, est latente dans de nombreux autres textes, m'amène à poser la dernière question de cette partie : peut-on - autrement que dans un article court - associer à ce point l'histoire de l'urbanisme et l'histoire des formes d'urbanisation ?

---

<sup>123</sup> Françoise CHOAY, “Le règne de l'urbain et la mort de la ville” in : *La ville. Art et architecture (1870-1993)*, Paris : éd. du Centre Pompidou, 1994, pp.26-35.



## 5. la “ville diffuse” au sens strict

### a.- Tableau des différentes notions

<i>TEXTE</i>	<b>Città diffusa</b>	<b>Hyperville</b>	<b>Generic City</b>	<b>Zwischenstadt</b>	<b>Le rurbain</b>
<b>Première publication</b>	1990	1993	1995	1999	<b>1976</b>
<b>Pays de l'auteur</b>	Italie	Suisse	Pays-Bas	Allemagne	France
<b>Message du texte</b>	Le Veneto est une ville	La suisse est une ville	<b>Toutes les villes se ressemblent</b>	Les entre-deux sont des villes	Les villages sont urbains
<b>Statut du texte</b>	<i>But descriptif enjeu dans le futur</i>	<i>but descriptif vision du passé</i>	<i>But de réaction Vision future</i>	<i>But d'action</i>	<i>but descriptif</i>
<b>Définition par défaut</b>	<> une aire métropolitaine	<b>&lt;&gt; une ville diffuse</b>	<> la ville historique	<> une ville centre	<> une banlieue traditionnelle
<b>Définition du concept</b>	- Masse de "ville" (toutes fonctions urbaines)	Une ville coextensive du territoire	Ville sans histoire (passé), sans identité, sans structure (centre)	Un entre-deux, urbain et autonome	<b>“Maisons individuelles dans les communes rurales”</b>
	- dispersée – en extension – discontinu	Ce terme “ne préjuge pas de la densité”	<b>Densité urbaine, verticale et horizontale</b>	“elles se distinguent entre elles par leur niveau de densité”	“Où l'espace non-urbanisé est largement dominant”
	- avec un haut niveau de connexion	Image de l'hypertexte	Population en mouvement	Mobilité	“À moins d'une demi-heure d'un pôle”
<b>Centralités</b>	Des points d'intensités peuvent exister mais ils ne sont pas essentiels à la configuration spatiale	“Écartèlement progressif des fonctions principales”	Ville libérée de l'asservissement au centre ; les activités sont n'importe où	Polycentralité complémentaire ; pôles spécialisés	<b>Les agglomérations urbaines restent des centralités (péri-urbain)</b>
<b>Hiérarchies</b>	Absence de hiérarchie spatiale : relations horizontales	Absence de hiérarchie spatiale : structure “insaisissable”	Structure fractale : la même qui se répète à toutes les échelles	Ambigu : “Autonomie par rapport à la ville d'origine” (donc elle existe)	<b>Radio-concentrique sur un pôle d'emploi</b>
<b>Réseaux</b>	Multi-directionnalité des flux	Multiplécité des parcours Accessibilité	Réseaux équivalents, concurrents, "enclaves et impasses"	“Structurée en réseau”	<b>Réseaux hiérarchisés, complémentaires</b>
<b>Ni urbain, ni rural</b>	“Des caractéristiques urbaines et d'autres pas”	Et urbain Et rural juxtaposés	Urbain, sauf les habitants	Du rural vers l'urbain	Rural, sauf les habitants
<b>Inversion</b>	Des morceaux de campagnes inclus dans la ville diffuse	Le rapport physique plein / vide inversé	Le vide à l'intérieur du plein (51% d'atriums)	Le rapport d'influence centre / périphérie inversé	Le sens de l'immigration rurale inversé
<b>Formation</b>	<b>Densification ponctuelle et locale</b>	extension, reconstruction, densification, dispersion	La ville sans Histoire	Détachement de la ville d'origine	Dernière phase de la croissance urbaine
<b>Cadrages</b>	Aire d'entre-deux	Large surface	Large surface	Aire d'entre-deux	<b>Surface centrée</b>

<b>Acteurs</b>	Principalement étudié : le tertiaire	Absence ou Multiplicité d'auteurs	Tous, sauf le secteur public	Somme de décisions rationnelles et isolées	habitants, promoteurs, et propriétaires ruraux
<b>Iconographie</b>	urbanisation pointilliste – cartes relevées	Contrastes forts Idée de "choc"	<b>Buildings et buissons floutés – idée de densité et d'artificialité</b>	Accumulation de photos, cartes de phases	Géographie statistique Cartes village / pavillonnaire

### ***b.- Synthèse de la comparaison***

Le tableau ci-dessus a pu être construit au fur et à mesure de ce chapitre : il permet de comparer précisément les différents termes et de situer leurs spécificités par rapport à la *città diffusa* définie par Indovina. On y trouve en effet, en grisé, ce qui peut être considéré comme semblable à ce terme de base ; par contre, une case sera indiquée en gras si elle se révèle très différente de toutes les autres.

Si on regarde le tableau par lignes grises, ce sont les caractéristiques communes qui ressortent : celles qui donnent une description *au sens large* des territoires de “ville diffuse”. Il s'agit principalement : de fonctions urbaines dispersées sur un large territoire ; de l'importance des réseaux de communications et de la mobilité ; de l'isotropie (la multi-directionnalité) des flux ; de la poly-centralité complémentaire, c'est-à-dire des pôles qui se spécialisent différemment ; de l'absence d'acteurs publics à grande échelle et d'une certaine inversion du rapport des choses.

Par ailleurs, chaque terme a aussi des aspects qui lui sont propres et qui peuvent constituer des nuances utiles à la description des phénomènes d'urbanisation.

Les concepts qui ont le plus de cases “en gras” se révèlent les plus “singuliers” : il s'agit de la “ville générique” (pour sa densité, principalement) et de la “rurbanisation” (pour son inscription dans un système radio-concentrique). Ces deux termes peuvent donc difficilement, sur la base de cet travail, faire partie de la catégorie des “villes diffuses”, même si on les voit pourtant utilisés régulièrement comme synonyme.

D'un autre côté, la “rurbanisation” est la seule à déclarer également la faible densité comme condition *sine qua non* de sa définition ; ce n'est qu'aux échelles supérieures qu'elle se différencie ensuite de la “ville diffuse” pour s'inscrire plutôt dans la “péri-urbanisation”.

L'hyperville ne jouit pas non d'une grande spécificité, si ce n'est de vouloir justement tout englober (territoires diffus, campagnes, centres historiques ou non) ; il faut donc la situer, par contre, à une échelle supérieure à la ville diffuse.

La *Zwischenstadt* est la seule à cadrer également explicitement sur des entre-deux, ce qui constitue une caractéristique importante de la “ville diffuse”. A part ça, la *Zwischenstadt* n'a aucune particularité frappante que les autres n'auraient pas ; on peut donc le considérer comme le terme le plus global, qui recouvre le plus large champ de phénomènes mais qui manque par ailleurs, de précision interne.

Mais aucun autre terme ne recouvre toutes les caractéristiques de la “ville diffuse” au sens strict, celles qui ressortent de la définition qu'elle a reçue sur base de l'analyse du Veneto, et en particulier :

- la faible densité est finalement peu revendiquée comme un critère d'exclusion (sauf par la “rurbanisation”) ; mais surtout, le fait que ces formes dispersées s'analysent à une pluralité d'échelles, un dispositif que je préciserai au fil des chapitre suivants.

- et enfin, elle est particulière dans son mode de formation, puisqu'elle est la seule à exprimer non pas un mouvement d'émigration depuis les villes vers le “vide” mais une densification locale, pointilliste, qui est le fait avant tout des habitants du lieu.

Ce terme a donc une réelle spécificité si on considère qu'il faut associer l'ensemble de ces critères pour justifier cette appellation ; c'est dans ce sens restreint que je l'utiliserai dans la suite de ce travail, quand je chercherai à définir un territoire sans qualification, la Belgique.

### ***c.- Synthèse des remarques : le rôle du cadrage dans la définition***

Si le rôle des échelles dans la définition précise des concepts a déjà été mentionné (point B.3.e), il est évident que la question du “cadrage”, plus globalement, n'est pas non plus sans influence sur la compréhension des termes : ainsi, on a pu observer que les “regards” posés sur les terrains associés aux concepts diffèrent d'un texte à l'autre, et peut ainsi constituer une dernière manière, efficace, de les distinguer.

L'étude sur la “rurbanisation”, par exemple, garde un cadrage traditionnel, *centré* sur la ville, en étant simplement un peu plus large. Le texte sur l'hyperville considère toute la Suisse comme une ville : il s'agit donc de prendre l'échelle la plus large possible et de cadrer sur une polycentralité de pôles urbains. La définition de la *Zwischenstadt* se base sur deux

attitudes : soit elle fait comme l'hyperville (elle cadre sur toute l'Allemagne urbanisée, pour que ça reste comparable aux *Zwischenstädte* du Tiers-monde) soit elle se place comme la *città diffusa*, “entre” deux ou plusieurs villes ; une attitude qui implique donc un décalage du cadrage.

Plus largement, ces observations mènent à une question méthodologique essentielle : celle du lien entre ce que l'on cadre (ce que l'on regarde) et ce qu'on en dit (ce que l'on voit). En effet, on ne parlerait pas “d'hyperville” si l'on restait à l'échelle de Lausanne ; mais on n'en parlerait pas non plus nécessairement, si le cadre, même large, était placé ailleurs : sur l'Ile de France par exemple.

Or, si je résume les remarques qui ont ponctué chaque point dans cette analyse de la “ville diffuse” au sens large, on peut faire l'hypothèse qu'elles proviennent toutes d'un “jeu” sur la manière de regarder le territoire considéré, c'est-à-dire sur la représentation de ce territoire, tant mentale que graphique :

- la démarche même des études qui consistent à “voir de la ville partout” (uniformité) s'appuie en fait, je l'ai montré ci-dessus, sur des manipulations d'échelles et de cadrage ;
- l'idée de chaos, l'absence de structure qui découlerait de l'absence de projet de société et de planification publique dépend également de la manière dont on regarde : soit trop près, soit trop loin ;
- enfin, tous les textes, sauf la *città diffusa*, qui présentent un long processus de dispersion urbaine, sont encore une vision de la ville dans un certain cadrage, centré sur la ville, avec la campagne autour, sur les bords.

Plus largement, ces observations sont fondées sur une coïncidence parfaite, explicitement décrite chez Corboz, entre le cadrage lui-même (la manière de représenter), l'histoire de l'urbanisme et l'histoire des formes urbaines, celle de l'urbanisation. Peut-on tabler à ce point sur cette équivalence ?

Pour approfondir cette question, qui va finalement former le cœur de ma problématique générale, le point suivant se dégage du concept “ville diffuse” (qui fait partie de l'histoire de l'urbanisme), pour aborder le phénomène physique lui-même (l'urbanisation dispersée) et sa possible histoire (la dispersion urbaine).

### **C. L'urbanisation dispersée : analyser le phénomène**

Selon les analyses qui précèdent, le concept de “ville diffuse” au sens strict, aurait pour spécificité d'être une forme “d'urbanisation dispersée” (sans que ce soit la seule) qui ne serait pas issue d'un processus de “dispersion urbaine” (contrairement à toutes les autres) ; ce faisant, elle met alors en question la plupart des discours qui tablent au contraire, sur une équivalence des trois : concept, forme et processus.

Par ailleurs, on a vu que postuler cette équivalence impliquait des manipulations de cadrage et d'échelles et, par conséquent, des questions sur la manière dont on se représente mentalement (et graphiquement, souvent) les phénomènes physiques et leurs processus de formation. Donc, s'il y a des questions de “contenu” sur les mots, c'est parce qu'en amont, les phénomènes physiques posent des questions “méthodologiques” : comment les appréhender ?

Cette dernière partie du chapitre a pour but, dès lors, de faire le point sur ces questions, dans un contexte précis : comment la géographie des villes appréhende, représente, cadre l'urbanisation dispersée ; et comment l'histoire des villes appréhende la dispersion urbaine. Cela demande de faire appel, à présent, à un territoire donné puisqu'il est clair que ces disciplines sont liées à un contexte, politique, administratif, etc.

C'est donc ici l'amorce du deuxième volet de cette recherche, qui va, lui, se prolonger dans tous les chapitres suivants, et qui cherche à définir un territoire donné, la Belgique. En quoi est-elle une “urbanisation dispersée” ? Quels processus l'ont formée ?

Aussi les points suivants expliciteront-ils à la fois, en quoi la question de l'urbanisation dispersée est pertinente pour ce terrain et, à la fois, en quoi la manière d'appréhender ces formes d'urbanisation, pose question.

Ils cherchent à mettre en évidence :

- la difficulté de “manipuler” l'urbanisation dispersée et donc, la ville diffuse, comme phénomène physique ;
- et la facilité à l'expliquer comme un processus temporel inéluctable de dispersion urbaine.

## **1. Aspects physiques**

Si qualifier les territoires “ni ruraux, ni urbains” contemporains par de nouvelles notions était déjà ardu, la géographie administrative officielle peine également, voire plus, à fixer des critères objectifs pour la définition de “l'urbanisation dispersée”.

Je détaillerai ici quelques modes de représentation géographiques utilisés pour parler de ce phénomène et les difficultés inhérentes pour en rendre compte par ces moyens ; ce faisant, un état des lieux sera établi de ce qu'on peut connaître de l'urbanisation dispersée par ce biais, aujourd'hui en Belgique.

### ***a.- “Soit urbain, soit rural” : les définitions officielles***

L'urbanisation dispersée a généralement été définie par défaut, soit “en creux” (en Belgique, la “population dispersée” est celle qui n'est *pas* recensée dans les noyaux d'habitat) soit par assimilation au territoire rural (en France).

L'INSEE français, en effet, ne fixe que des critères de définition pour les communes urbaines ; et celles qui restent sont dites “rurales”. Une commune rurale peut néanmoins appartenir à la “couronne péri-urbaine” d'un pôle urbain (5000 emplois), mais le critère de définition est lié à la mobilité de travail (40% de ses actifs occupés<sup>124</sup> doivent y travailler) et non à une forme spatiale particulière.

Plus précisément, l'INSEE définit comme seule notion de base, sur laquelle toutes les autres vont s'agglomérer, “l'unité urbaine” : « *c'est une commune ou un ensemble de communes qui comporte sur son territoire une zone bâtie d'au moins 2 000 habitants, où aucune habitation n'est séparée de la plus proche de plus de 200 mètres. En outre, chaque commune concernée possède plus de la moitié de sa population dans cette zone bâtie (...). Une “commune urbaine” est une commune appartenant à une unité urbaine. Les autres communes sont dites “rurales”.* »<sup>125</sup>.

Par comparaison, on peut déjà remarquer qu'en Belgique, jusqu'aux nouveaux critères définis par l'I.N.S. en 1991, c'est en fait le contraire qui était pratiqué : une commune était considérée par définition comme “rurale” si elle comportait plus de 20% d'agriculteurs dans sa population, sinon, c'était une commune “urbaine”. Avec cette définition, la quasi totalité

---

<sup>124</sup> par définition, la population en âge de travailler (25-65 ans) et qui n'est pas inscrite au chômage.

<sup>125</sup> Site internet officiel de l'INSEE (Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques), section “Nomenclature, définitions, méthodes” : [http://www.insee.fr/fr/nom\\_def\\_met/accueil.htm](http://www.insee.fr/fr/nom_def_met/accueil.htm)

des communes belges aujourd'hui serait "urbaines", un qualificatif qui est pourtant, dans le sens courant, difficilement applicable à bon nombre de localités, ardennaises par exemple.

Là où la France essaye donc de tout gérer avec le moins possible de concepts, l'INS belge manipule au contraire une quantité considérable de notions. Mais mis à part les termes habituels qui concernent les anneaux emboîtés formant les agglomérations, les définitions claires, précises et stables sont rares en ce qui concerne les "unités de base" : le secteur statistique, le noyau d'habitat ou le noyau urbain ; c'est pourtant à partir de ceux-là que se construisent tous les autres.

1) Le secteur statistique est la sous-division la plus petite de la commune : tout morceau du territoire belge appartient à un secteur statistique donné. Les secteurs sont classés suivant 9 catégories différentes<sup>126</sup> : les codes de 0 à 5 concernent de "l'habitat groupé" ; le code 6 désigne des activités récréatives ; le code 7, la fonction emploi ; les codes 8-9, de l'habitat dispersé ou rural.

Ainsi, la fonction d'habitat est déjà prépondérante, et divisée suivant deux formes : groupé ou dispersé, dont la distinction repose sur un ensemble complexe de critères, comme on le verra plus bas. Il faut aussi signaler que, le nombre de catégories étant limités, l'aéroport de Zaventem, par exemple, est classé en zone d'habitat dispersé<sup>127</sup>...

Il est impossible de savoir précisément comment ces secteurs ont été définis, cela repose sur les souvenirs de quelques uns : « *le professeur Van Hecke qui a participé à la création des secteurs en 1970, signale que si les limites des quartiers étaient mises derrière les jardins lorsqu'on passait d'une agglomération vers les champs, elles suivaient les voies publiques ou les chemins lorsque ceux-ci n'en étaient pas trop (sic !) éloignés.* »<sup>128</sup>

Aujourd'hui, on utilise toujours les mêmes secteurs statistiques et on les modifie le moins possible. Ceci a évidemment deux avantages, la facilité du travail et le fait que les données restent comparables, de recensement en recensement, puisqu'elles traitent des mêmes surfaces de territoire. Par contre, l'urbanisation évoluant, ce que contient un secteur

---

<sup>126</sup> Cette nomenclature a récemment été mise à jour.

<sup>127</sup> Car il n'y avait plus assez de chiffres pour faire un nouveau code dans la nomenclature, selon les dires de Pierre Jamagne, haut fonctionnaire à l'INS, que je remercie pour les longs entretiens téléphoniques qu'il a bien voulu m'accorder.

<sup>128</sup> Extrait d'un compte rendu de réunion "Actualisation des secteurs statistiques", janvier 2001, aimablement mis à disposition par Monsieur Pierre Jamagne, de l'INS.

donné peut changer et parfois, beaucoup. Voici les règles prévues dans le cas d'un « accroissement de l'agglomération sur un secteur à caractère rural ou autre changement d'affectation du sol aux dépens d'un secteur à caractère rural. Pour créer un nouveau "secteur à noyau d'habitat", il faut un noyau bâti  $\geq 10$  ha et  $\geq 200$  habitants et une augmentation de population de 30 % entre 1981 et 1997. Pour créer un nouveau secteur caractérisé par la fonction "activités", "emploi", ou "secteur récréatif", il faut un noyau bâti  $\geq 20$  ha. »<sup>129</sup>

2) Une autre notion essentielle est donc invoquée dans les règles ci-dessus, celle de "noyau d'habitat", qui était considérée jusqu'au recensement de 1981 comme synonyme "d'agglomération morphologique". Celle-ci correspond aussi à la notion "d'habitat groupé", nécessaire pour classer les secteurs statistiques de code 0 à 5.

La règle est la suivante : on considère comme "noyau d'habitat" un ensemble de constructions dont la distance entre elles "ne doit pas excéder 50 à 100 mètres". En pratique, cela signifie qu'on sort du noyau d'habitat au delà d'une distance de 100m. non bâtie, sauf dans un cas, qui concerne précisément une des particularités de l'urbanisation belge : quand il s'agit d'une urbanisation "en ruban" (une seule épaisseur de bâti le long d'une route) de "plusieurs kilomètres"<sup>130</sup>, on coupe le "noyau d'habitat" après 50m.

Il n'y avait pas, a priori, de nombre minimal de personnes dans un noyau d'habitat ; mais "pour favoriser les comparaisons internationales, l'INS a opéré une distinction entre les noyaux d'habitat d'au moins 200 habitants et ceux comprenant moins de 200 habitants."<sup>131</sup>

Il y avait, au recensement de 1981, 3839 noyaux d'habitats, dont 2,6% avec plus de 10.000 habitants, et 86% avec moins de 2000 habitants (c'est-à-dire que 86% d'entre eux sont en dessous du critère français, mais néanmoins agglomérés à moins de 100m., au lieu des 200m. qui définissent les communes urbaines françaises). Cela signifie que d'un côté, on est moins prompt à parler de "dispersion" en France (il faut aller au delà de 200m. de distance, tandis qu'en Belgique, on parle déjà de dispersé dès qu'il y a 100m. d'écart) ; mais de l'autre, on ne parle pas non plus "d'urbain" avant 2000 habitants. C'est dans cet entre-

---

<sup>129</sup> *Ibidem*.

<sup>130</sup> Sans plus de précisions. Cfr. "Méthodologie : délimitation des noyaux", in : Bernadette MERENNE-SCHOUMAKER, H. VAN DER HAEGEN *et al.*, *Urbanisation* (Monographie 11A), Bruxelles : Institut National de Statistiques, 1998, p.11.

<sup>131</sup> Pierre JAMAGNE, Edouard WILQUET, "Les unités géographiques fonctionnelles et leur définition. Le cas belge", intervention au colloque *La dimension géographique des recensements*, Berne, mars 1996, p.3.



deux que se situent les “noyaux d'habitats” belges, une particularité du pays sans doute, puisque inexistant dans les catégories de l'INSEE français.

Enfin, c'est encore sur cette base qu'on l'on détermine la “population dispersée” : c'est la part de la population communale qui n'est pas recensée dans un noyau d'habitat (même de moins de 200 habitants). En 1991, il s'agissait de 15% de la population en Flandres et 11,3 % en Wallonie ; même dans la Région Bruxelloise (161 km<sup>2</sup>), il y a encore 0,1% de la population (soit 900 personnes) qui arrive à vivre à plus de 100m. des autres !

3) Il y a enfin une dernière notion qui porte à confusion parce que très proche *a priori* de la précédente, mais très différente dans l'utilisation et dans les critères : le “noyau d'habitat urbain”. En effet, la précédente servait à qualifier les secteurs statistiques, mais elle était visiblement difficile à comparer avec les critères des autres pays, car peu d'entre eux comptabilisaient les agglomérations de moins de 200 habitants !

Dans un contexte où la statistique est de plus en plus comparative entre territoires (cfr. EUROSTAT par exemple) et moins dans le temps (ce qui demandait des critères perdurables) les principales notions utilisés à partir du recensement de 1991 seront différentes, et les anciens “noyaux d'habitat” ne seront même pas remis à jour<sup>132</sup>.

On trouve donc aujourd'hui plus couramment utilisée la notion de “noyau d'habitat urbain”, qui est aussi appelée “agglomération morphologique”. Je la présenterai au point suivant.

Plusieurs aspects ressortent donc de ces premières définitions, qui constituent les entités de base sur lesquelles les autres se construisent :

- tout d'abord, une grande finesse de l'appareillage de notions destinés à décrire l'urbanisation belge, par rapport à la France par exemple, où la plus petite entité “agglomérée” comporte 2000 habitants, soit 10 fois plus que la plus petite considérée en

---

<sup>132</sup> en 1991, on n'a réactualisé que les “régions urbaines”, et donc les noyaux des 17 plus grandes agglomérations du pays.

« Entre les recensements de 1981 et 1991, aucune modification de limites des secteurs statistiques n'a été réalisée. (...) cette situation implique que les limites ne correspondent plus parfaitement à la réalité ; il est en effet vraisemblable que de nombreux noyaux se soient morphologiquement agrandis, comme cela a pu être mis en évidence dans la nouvelle délimitation des agglomérations (...) régionales » in : Bernadette MERENNE-SCHOUMAKER, H. VAN DER HAEGEN *et al.*, *Urbanisation* (Monographie 11A), *op. cit.*, p.12.

Par contre, tous les noyaux sont réactualisés pour le recensement de 2001. Mais la mise à jour de la monographie y afférant n'a pas encore été publiée.

Belgique (200 habitants) et pourtant 2 fois moins agglomérée (sur un critère de 200m au lieu de 100m.)

- mais aussi la complexité des critères de définition de ces notions, qui sont variables selon les situations et qui requièrent finalement, une part importante d'appréciation laissée au jugement du géographe qui les circonscrivait, à la main, sur des photos aériennes.

- on peut aussi questionner l'influence des critères de définition sur la manière générale d'appréhender l'urbanisation : ainsi, la Belgique aura évidemment une urbanisation plus "dispersée" que la France quand on sait qu'elle nomme déjà "dispersé" ce qui se situe à plus de 100m., et l'autre au delà de 200m. seulement. Mais on verra au point suivant la raison de ce critère différent : l'urbanisation belge n'est pas que dispersée, elle est aussi densément répartie.

Au delà des différences de démarches (garder un ensemble de notions simples, servant à tout, dans le cas de l'INSEE ; ou approcher au mieux la complexité du réel, en multipliant les notions, dans le cas de l'INS belge) cela traduit certainement une différence dans l'urbanisation elle-même : les critères créés dans chaque pays étant nés au départ, des caractères locaux.

### ***b.- Mesurer l'agglomération : inadéquation des critères internationaux***

On peut considérer qu'il y a un revirement méthodologique à partir de 1991 dans la manière d'appréhender l'urbanisation du territoire belge. Si les notions étaient préalablement construites "à partir du terrain", l'INS belge se dote en 1991 d'un appareil de notions plus propre à la comparaison avec les autres pays, dans les mots (banlieue, péri-urbain, etc.) dans les surfaces appréhendées (à l'échelle communale) et dans le "cadre du regard" car on s'intéresse plus dorénavant à définir l'agglomération que la dispersion.

Les nouvelles "régions urbaines" sont ainsi constituées :

1- l'agglomération morphologique ou "noyau d'habitat urbain" : elle-même formée par un "noyau urbain" et quelques secteurs très denses contigus (la "ville centrale"), plus une "couronne urbaine".

Le noyau urbain est défini par la “*présence de fonctions commerciales et de services*”<sup>133</sup> et toujours constitué sur des critères physiques de proximité du bâti et à l'échelle des secteurs statistiques. Pour que l'un d'eux fasse partie du noyau urbain, il faut que plus de 50% de sa population y habite (ou que moins de 50% de sa population soit dispersée à plus de 100m.)

La ville centrale a pour critères : une densité de population > 50 habitants à l'hectare (pour comparaison, Paris a 200 habitants/hectare en moyenne) ; une part de logements anciens (d'avant 1945) > à 45% ; une part de petits logements (moins de 45m<sup>2</sup>) > à 10% ; et une part de logement collectifs > à 50% dans les grandes villes (et seulement > à 15% dans les “villes régionales”).

Pour la couronne urbaine, qui “*correspond à la limite extrême du bâti continu*”, l'interruption maximale a été fixée à 250m. « *Cela signifie que, si par extension ou densification, la construction entre un noyau d'habitat et le quartier voisin est continue, ce dernier est incorporé dans le noyau d'habitat.* »<sup>134</sup> Mais aucun interlocuteur, pas même l'auteur de ce paragraphe dans la monographie, n'a pu me dire pourquoi ce nouveau critère de 250m, si différent des anciens (50 ou 100m.) comme de celui prôné au niveau international (200m.)

2- l'agglomération opérationnelle : elle correspond à l'adaptation de la précédente aux limites communales. De la même façon, on considère qu'une commune en fait partie si plus de 50% de sa population y réside.

3- la “banlieue” : elle est constituée sur des critères traitant des relations de dépendances des communes avoisinantes, *contiguës* entre elles et/ou à celles l'agglomération opérationnelle.

Les critères sont nombreux et assez orientés :

- la croissance de la population de la commune entre 1970 et 1991 doit être supérieure à 20 %, tout comme l'évolution de la surface construite (on considère donc *a priori* qu'une banlieue, c'est un lieu en développement démographique et urbanistique) ;

- la population qui y a migré doit provenir pour plus de 40% de l'agglomération opérationnelle (c'est l'idée implicite que les banlieues se créent par la fuite des centres urbains) ;

---

<sup>133</sup> Sans plus de précisions dans : Bernadette MERENNE-SCHOUMAKER, H. VAN DER HAEGEN *et al.*, *Urbanisation* (Monographie 11A), *op. cit.*, p.82.

<sup>134</sup> *Ibidem*, p.83.

- mais plus de 25% de la population active occupée doit encore s'y rendre pour son travail, tout comme 20% de la population scolaire (c'est le modèle classique des activités au centre) ;

- il faut en outre que l'agglomération opérationnelle soit le lieu de travail de plus de 50% des navetteurs (soit, ceux qui ne travaillent pas dans leur commune de résidence) ;

- enfin, il faut que le revenu moyen de la commune soit supérieur au revenu moyen général de l'arrondissement (il s'agit d'une circonscription administrative intermédiaire entre les provinces et les communes) : on définit là une banlieue “riche”.

4- Ensuite, une nouveauté de vocabulaire : la “zone résidentielle des migrants-alternants” (c'est-à-dire les navetteurs) qui regroupent des communes contiguës aux précédentes, dont plus de 15% de la population active occupée se rend dans l'agglomération opérationnelle pour y travailler.

5- le tout forme une “région urbaine”, si elle comporte plus de 80.000 habitants.

Ainsi définies, la Belgique compte 17 régions urbaines bien circonscrites dans des couleurs différentes sur les cartes<sup>135</sup> produites par l'INS ; elle est référencée par ces critères dans Eurostat et ainsi comparables aux autres régions urbaines d'Europe en termes de superficies, d'emploi, de navettes, etc.

Cependant, les géographes qui ont “construit” ces territoires statistiques doivent expliquer longuement les choix qui ont été nécessaires<sup>136</sup> (illustrant par là, les quelques “difficultés” rencontrées) pour regarder la Belgique à travers ce “modèle” somme toute radioconcentrique, organisé en anneaux sur le mode de la péri-urbanisation. C'est surtout, selon moi, le critère de *contiguïté* pour les communes de la zone des migrants alternants qui peut fausser la perception et lisser l'image<sup>137</sup>. En effet :

---

<sup>135</sup> *Ibidem*, p.93.

<sup>136</sup> « A l'exception d'Anvers, la délimitation se fait de manière continue : les secteurs qui répondent aux critères mais qui ne sont pas englobés dans la ville centrale continue ne sont pas pris en considération » in : *ibidem*, p.83. Ou encore : Pour faire partie de la banlieue, une nouvelle commune doit répondre à 5 critères sur 7... sauf les communes qui y étaient déjà en 1981, qui ne doivent répondre qu'à 4 critères sur 7, pour y rester (*ibidem*, p.85). Ou encore : « Les seuls problèmes rencontrés (!) lors de la délimitation des zones résidentielles des migrants alternants proviennent de la bipolarisation de certaines communes, ce qui entraîne le chevauchement de certaines zones » in : *ibidem*, p.86.

<sup>137</sup> Critère largement utilisé dès lors qu'il s'agit de délimiter un périmètre : c'est aussi une des premières contraintes que se donnent les géographes de l'UCLouvain, dans leur travail sur “Les critères pour la détermination des frontières de Bruxelles”, Isabelle THOMAS, Henri TULKENS, *et al.*, *Rapport de la convention d'études avec la Région de Bruxelles-Capitale*, Louvain-la-Neuve : C.O.R.E., 1999, 70p.

- il n'y a aucune raison pour qu'une commune non contiguë aux autres n'envoie pas elle-aussi plus de 15% de navetteur dans l'agglomération concernée (C'était d'ailleurs chose courante dès la fin du 19<sup>e</sup> siècle, comme on le verra au chapitre 3 sur la mobilité, grâce aux cartes de Ernest Mahaim).

- il peut y avoir des communes incluses dans le périmètre qui n'envoient pas 15% de navetteurs vers le centre ;

- il peut y avoir des communes qui envoient plus de 15% de navetteurs dans plusieurs agglomérations opérationnelles ; dans ce cas, les géographes de l'INS ont considéré uniquement le plus gros pourcentage ;

- il peut y avoir des communes qui font partie de la banlieue d'une agglomération mais qui envoient également plus de 15% de navetteurs dans une autre agglomération ; etc.

En réalité, les zones ne sont donc pas nécessairement circonscrites : elles peuvent être trouées, se superposer, s'interpénétrer ou ne pas être d'un seul tenant. Mais la manière dont on les définit dénote bien un modèle sous-jacent, implicite, de la ville qui grandit et s'étale en anneaux successifs, contigus, de densité décroissante et de mobilité croissante.

Avec ces mesures, on en vient alors à dire qu'en Belgique, “les *franges péri-urbaines* correspondent à 40% du territoire !”<sup>138</sup>, une phrase qui n'a pas de sens : s'il s'agit de 40% du territoire, ce ne sont justement pas des “franges” péri-urbaines et il faut peut-être trouver des modes de description plus adéquats. Un autre exemple est celui du *Global Urban Observatory*<sup>139</sup> qui définit “le taux d'urbanisation d'un pays” comme la proportion de personnes vivant dans les “villes” : selon ses critères (appliqués à un niveau mondial), la Belgique a une population urbaine de 97,3 %... il est donc temps de rentrer dans des descriptions plus précises.

---

<sup>138</sup> H. van der HAEGEN, “Les franges périurbaines ; quelques éléments de recherche concernant leur délimitation, leur population et leurs caractéristiques sociales”, *Les franges péri-urbaines*, Lille : Espace-Populations-Sociétés n°2, 1991, pp. 259-270.

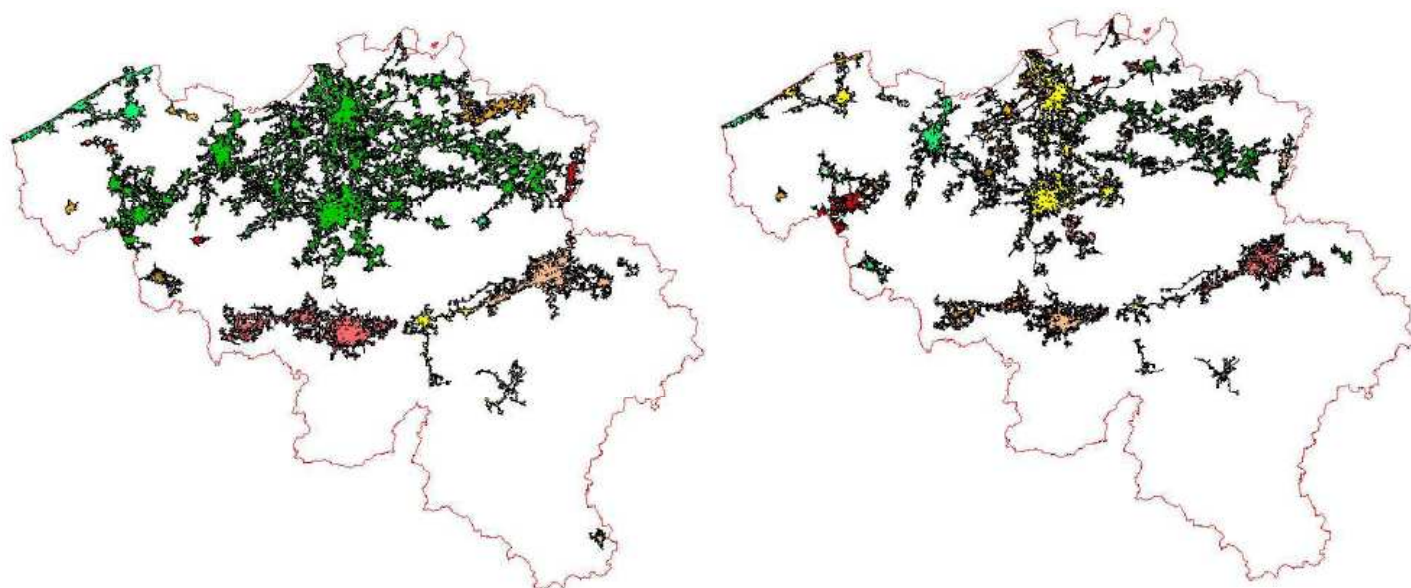
<sup>139</sup> Le “Global Urban Observatory” est une instance mise en place par les Nations Unies, dans le cadre du programme UN-HABITAT. Il collecte dans le monde entier des données relatives à “l'urbanisation” des territoires, dans un sens très large (de la densité des habitants aux taux de mortalité infantile, l'accès à l'eau potable, les conditions sanitaires, le développement du HIV, scolarisation, chômage, etc.). C'est sur les chiffres de cet observatoire que s'appuyait, notamment l'exposition *Mutations*, dirigée par Rem KOOLHAAS (cfr. le catalogue *Mutations*, Barcelone / Bordeaux : ACTAR / Arc en Rêve, 2000, 800p.)

Le fait que les critères définissant généralement les agglomérations sont inadaptés à la Belgique est très clairement illustré par le travail réalisé au laboratoire de géomatique de Liège, sur les “zones urbaines morphologiques” belges<sup>140</sup>.

A la demande d'Eurostat, il s'agissait de construire sur base de photos satellites, la carte des agglomérations morphologiques de plus de 9km<sup>2</sup> basées sur un critère de distance maximum de 200m.

Avec ce critère international (utilisé en France notamment), les chercheurs de Liège n'ont trouvé que 22 agglomérations morphologiques en Belgique de plus de 9km<sup>2</sup>, alors qu'avec le critère traditionnellement utilisé de 100m., ils en identifient 38.

Dans le modèle basé sur les critères d'Eurostat, toute l'urbanisation depuis Mouscron à l'ouest jusqu'à Maasmechelen à l'est (c'est-à-dire de Lille en France jusqu'à Maastricht aux Pays-Bas) ne forme qu'une seule agglomération (à gauche ci-dessous).



50 km

A gauche : 22 zones morphologiques urbaines de plus de 9 km<sup>2</sup> obtenues par fermeture morphologique de 200 m.

A droite : 38 zones morphologiques urbaines de plus de 9 km<sup>2</sup> obtenues par fermeture morphologique de 100 m.

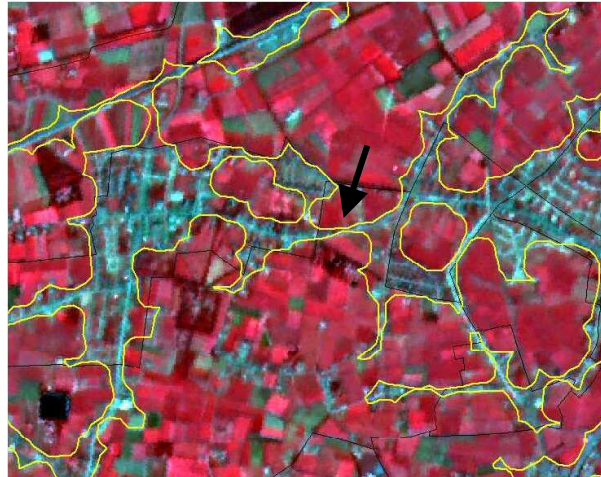
© SURFACES, labo. de Géomatique de l'université de Liège.

<sup>140</sup> SURFACES laboratoire de Géomatique de l'Université de Liège, Détermination des agglomérations urbaines pour EUROSTAT : Marc Binard, Pierre Jamagne, Fabrice Muller et Jean-Paul Donnay, *Utilisation des données satellitaires pour l'actualisation décennale du découpage en secteurs statistiques du territoire du royaume, étude pilote pour l'INS*, contrat de recherche S.S.T.C. T4/12/24, rapport final, mars 2000, 89p. Les auteurs demandent de préciser que ce travail est “une ébauche qui n'a pas été affinée”.

Mais d'autres photos, également prêtées gracieusement par Monsieur Marc Binard<sup>141</sup> pour l'illustration de ce point, montrent bien que les liens qui font cette immense agglomération peuvent être extrêmement ténus, comme on le voit ici : une seule petite route rattache l'urbanisation de Courtrai à celle de Bruxelles (qui se trouve à 100 km).

Le "rural" est en rouge foncé ; l'urbanisation est en bleu clair, délimitée par les traits. La flèche noire indique le seul lien qui rattache l'agglomération de Bruxelles à celle de Tournai dans le cas du critère des 200m.

© SURFACES, labo. de Géomatique de l'université de Liège.



Ces quelques remarques permettent donc d'illustrer à quel point les définitions de l'urbanisation, de l'agglomération et de la dispersion posent question dès lors qu'il s'agit d'attacher des critères objectifs, donc mesurables et donc quantitatifs, comme le font toutes les statistiques comparatives, internationales ou européennes<sup>142</sup>.

Le premier effet est que la diversité dans les manières d'appréhender entraîne une variété énorme dans les discours : à titre d'exemple, on peut ainsi lire d'un côté que "*dans les sociétés des pays développés, le processus d'urbanisation est à peu près achevé*"<sup>143</sup> et de l'autre, constater que l'INSEE recense encore un quart de la population française comme "rurale".

La deuxième conséquence est que les modes de définition, de comptabilisation et de mesure de l'urbanisation, de l'agglomération ou de la dispersion internationaux (et de France, en particulier, pour le contexte francophone) décrivent bien mal les formes

---

<sup>141</sup> Cfr. l'URL : [http://www.geo.ulg.ac.be/binard/INS\\_web\\_En.htm](http://www.geo.ulg.ac.be/binard/INS_web_En.htm)

<sup>142</sup> François MORICONI-EBRARD, *GEOPOLIS, pour comparer les villes du Monde*, Paris : Anthropos Economica, 1994, 246p. Le site Internet du même nom fournit les notions, les critères et les seuils utilisés dans chaque pays pour définir les agglomérations.

<sup>143</sup> "Urbanisation", in : Jacques LEVY et al., *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, op. cit., p.961.

urbanisées belges. De nombreux géographes belges parlent ainsi de péri-urbanisation<sup>144</sup>, travaillent avec des notions construites sur l'idée de l'urbain comme croissance radioconcentrique des villes, et se basent sur des critères de contiguïté. Mais en Belgique, les "anneaux", s'il faut parler ainsi du territoire autour des villes, s'interpénètrent depuis longtemps et les relations au centre ne décrivent qu'une toute petite part de ce champ urbain. Réfléchir en termes de ville-centre et de périphérie pour appréhender l'urbanisation belge est donc bien insuffisant.

### ***c.- Prendre en compte le dispersé : d'autres "indicateurs" ponctuels***

Comme on l'a vu ci dessus, la méthode officielle de l'Institut National de Statistiques belge décrit bien une urbanisation qui n'est pas dense et elle y mesure depuis longtemps une "population dispersée" ; mais les modèles vers lesquels elle s'oriente, façonnés pour les comparaisons internationales, peinent à décrire 40% du territoire de manière plus adéquate que par les termes "*frange péri-urbaine*".

Définir la dispersion comme le simple inverse de la densité ne suffit pas ; cette notion, amplement utilisée, est tout aussi multiforme, selon les échelles par exemple. A l'échelle des pays, la Belgique est le deuxième pays le plus dense d'Europe. Pourtant, à Paris, on atteint *en moyenne* 20.000 habs/km<sup>2</sup>, alors que c'est la plus haute densité locale qu'on peut trouver en Belgique, et très ponctuellement : sur le seul km<sup>2</sup> de la commune bruxelloise de Saint Josse. De l'association des deux, une densité globale élevée et des densités locales très faibles, on peut néanmoins déduire un taux de répartition de la population assez uniforme.

D'autres critères entrent alors en ligne de compte, nombreux mais peu coordonnés entre eux ; ils donnent ainsi une image "pointilliste" de cette forme d'urbanisation. A titre d'exemple, voici les éléments analysés dans un ouvrage très complet sur l'urbanisation dispersée du Veneto<sup>145</sup> : les auteurs y étudient non seulement les nouvelles constructions sur les 15 dernières années et l'endroit où elles s'implantent, dans un large cadrage ; mais aussi les investissements dans la construction des routes et les type de routes produits

---

<sup>144</sup> Laurent BRUCK, Jean-Marie HALLEUX, Nicolas MAIRY, "La périurbanisation résidentielle en Belgique à la lumière des contextes suisses et danois : enracinement, dynamiques centrifuges et régulations collectives", *BelGeo* n°4, 2002, pp. 333-354.

<sup>145</sup> Maria Chiara TOSI, Stefano MUNARIN, *Tracce di città. Esplorazioni di un territorio abitato : l'area veneta*, Milano : Franco Angeli/Urbanistica, 2001, 221p.



(tracés parallèles, axes, contournements) ; les parcours de mobilité dans l'organisation de la production ; ou encore l'absence de trottoirs dans les lotissements ; les modes de cloisonnement des parcelles ; les sections de “rues-marchés” ; etc.

Ces “indices” d'urbanisation dispersée concernent à la fois les formes urbaines mais aussi la manière de les habiter, de les parcourir, d'y travailler et souvent aussi, les conséquences sociales, politiques, économiques, énergétiques qui en découlent ; ces données sont donc fréquemment inscrites dans un discours orienté. Ainsi, les deux facteurs les plus classiquement étudiés, la “mobilité” et la construction de maisons individuelles, sont aujourd'hui indissociables des critiques du “développement durable”, à cause de la consommation qu'ils engendrent en énergie et en “ressources limitées”, comme le territoire<sup>146</sup>.

Sur tous ces points, la Belgique constitue effectivement un exemple représentatif de tendances lourdes, et de longue tradition, comme on le verra dans les chapitres suivants. Ainsi, plusieurs raisons sont couramment invoquées pour expliquer que l'offre de foncier a toujours été haute et bon marché (et donc sa consommation importante) :

- la facilité technique de viabilisation du territoire, contrairement aux Pays-Bas ou à la Suisse, par exemple ;
- les plans de secteurs qui ont régis l'urbanisation régionale depuis les années '60, dont les zones prévues pour l'habitat étaient surdimensionnées ;
- l'autorisation, avant les plans de secteurs, de construire partout à front de rue du moment que celle-ci était “équipée”, ce qui a causé les kilomètres d'urbanisation “en ruban” le long des routes de campagnes qui perturbent tant aujourd'hui les mesures de “l'agglomération”, en Flandres notamment.

L'extension importante de l'habitat individuel est traditionnellement associée aux lois sociales de la fin du 20<sup>e</sup> siècle, que l'on étudiera en détail. Aujourd'hui, en effet, les  $\frac{3}{4}$  des ménages en Belgique vivent dans des maisons unifamiliales – et de celles-ci, 42 % sont isolées (maisons 4 façades) ; 32% sont construites entre mitoyens (2 façades) ; 24 % sont jumelées (3 façades).

---

<sup>146</sup> Bénédicte GROSJEAN, “Aménagement urbain et développement durable en Europe”, *Guide de l'architecture bioclimatique – tome 6* (dir. Alain Liébard et André De Herde), Paris : Observatoire des Energies Renouvelables, 2005, 64p.

Ces chiffres sont énormes si on les compare avec la situation en France, où 58 % des logements sont individuels (en 2004) ; en 1962, le pays ne comptait que 27% de maisons, et 41%, 10 ans plus tard.

Code INS	(en 2001)	Maison unifamiliale				Type inconnu	Appartement	Chalet, roulotte	Autre type
		Total	Séparée	Jumelée	Mitoyenne				
1000	Belgique	75,30%	32,30%	18,00%	24,50%	0,50%	24,10%	0,17%	0,45%
2000	Région flamande	79,50%	36,10%	20,40%	22,60%	0,38%	20,00%	0,11%	0,42%
3000	Région wallonne	82,20%	34,90%	17,80%	28,60%	0,81%	17,10%	0,31%	0,43%
4000	Rég. Bruxelles-Cap	28,20%	2,20%	4,30%	21,60%	0,21%	71,10%	0,08%	0,61%

- La mobilité : il y a aujourd'hui 2 millions de navetteurs par jour (définis comme les personnes actives occupées qui ne travaillent pas dans leur commune de résidence ou une commune limitrophe), soit un cinquième de la population totale du pays. 15% de ces navetteurs ont Bruxelles pour destination quotidienne, c'est-à-dire 300.000 personnes : elles représentent un tiers de la population de la ville en plus (1.000.000 habitants), la journée ; ou la moitié des personnes qui travaillent dans Bruxelles (600.000 emplois), qui n'y habitent pas.

- le réseau routier, et autoroutier, est aussi le plus dense d'Europe par rapport à la surface du territoire et quatre fois plus important que la moyenne européenne (Europe des 15) :

Pays (en 2001)	Densité de population (habitants/km <sup>2</sup> )	Densité du réseau routier (km/100km <sup>2</sup> )	Réseau routier/population (km/1000 habitants)
B- Belgique	334	<b>472</b>	14
NL - Pays-Bas	<b>378</b>	306	8
L - Luxembourg	154	204	13
D - Allemagne	230	182	8
F - France	108	177	16
DK - Danemark	123	166	14
UK - Royaume-Uni	242	161	7
A - Autriche	97	155	16
IRL - Irlande	53	130	<b>25</b>
P - Portugal	109	129	12
I - Italie	191	102	5
GR - Grèce	80	87	11
SP - Espagne	78	32	4
S - Suède	20	31	16
FIN - Finlande	15	23	15
<b>Total UE</b>	<b>116</b>	<b>108</b>	<b>9</b>

- La motorisation des personnes, enfin, est relativement importante (458 voitures pour 1000 habitants ou une voiture pour 2,2 personnes), moins que l'Allemagne (521 voitures pour mille habitants), l'Italie (563) et le Luxembourg (623) mais plus que la Suisse (398) ; le Royaume-Uni (419) ; le Danemark (347), les Pays-Bas (411).

Une des raisons importantes est que le coût de la voiture individuelle est comparativement moins élevé en Belgique, et la pratique de la voiture de société comme avantage fiscal, très répandue :

Moyenne européenne=100 <sup>147</sup>	Automobile à l'achat	Automobile à l'usage	Transports publics
Belgique	84	93	103
Danemark	131	102	92
Pays-Bas	105	96	102
Royaume-Uni	113	111	146

#### ***d.- Hypothèse de base : des représentations inadaptées***

Toutes ces caractéristiques éparses et la manière dont on conçoit aujourd'hui "l'agglomération" dans les études statistiques belges, plaident bien entendu pour une image de la Belgique comme le parangon de l'urbanisation dispersée. Mais il faut éviter de plus amples amalgames.

J'ai montré ci-dessus qu'on l'inscrit trop rapidement dans une série de modèles qui, en tout cas, n'ont pas été conçus pour elle (le péri-urbain ; l'agglomération en anneaux de densités décroissantes ; l'étalement suivant une forme radio-concentrique, etc.) ou qui lui seraient même mal adaptés.

J'ai illustré par les critères de définitions des noyaux d'habitats, et par les travaux des géographes de Liège, le rôle non négligeable des critères chiffrés arbitraires, que les statistiques officielles sont obligées de se fixer. On voit ainsi à quel point l'appréhension quantitative, inhérente aux études géographiques actuelles, est fortement conditionnée par des *a priori* ; ceux-ci influencent non seulement les mots utilisés mais aussi les critères (comme ceux qui définissent la banlieue) et même, l'image de l'urbanisation, en nappe qui s'étale, comme le fait de présenter une zone de navetteurs comme une étendue continue.

---

<sup>147</sup> A. Bieber et J.-P. Orfeuill, "La mobilité urbaine et sa régulation : quelques comparaisons internationales", *les Annales de la recherche urbaine*, n°59-60, 1993, pp.126-139.

La question qui se pose ainsi est celle des outils qui permettent d'appréhender l'urbanisation dispersée en Belgique et de se la représenter ; on commence à observer que les modèles utilisés (les mots, les structures administratives, et les critères de représentation) pour la décrire aujourd'hui découlent d'un mode de pensée “radio-concentrique” classique (qu'on pourrait même nommer “à la française” puisque le mot de *péri-urbain* en vient) qui considère l'urbanisation à partir du centre urbain, et le territoire à partir des villes.

La première hypothèse que je pose est donc que l'urbanisation belge est mal définie par ces modèles souvent importés et surtout, qu'on en déduit trop rapidement des caractéristiques erronées qui ne la concerne pas.

Ainsi, je montrerai notamment dans la suite que le plus important processus actuellement en cours en Belgique est beaucoup plus proche de la “métropolisation” que de la dispersion, si on le met en perspective non par rapport à ses voisins mais dans sa propre histoire ; on verra également que ce n'est pas l'importance du réseau routier qui est cause de l'habitat dispersé mais bien un réseau de transport public ; ou encore, que la mobilité est une caractéristique de la population recensée en Belgique depuis 1896 et qu'en terme de pourcentage de la population, le phénomène était plus important au début du 20<sup>e</sup> siècle qu'aujourd'hui.

Aussi, cette première hypothèse implique, on le voit, une vision dans le temps ; c'est elle qui oblige à relativiser les modèles aujourd'hui appliqués à la Belgique. C'est pourquoi la dernière partie qui suit a pour but de faire l'état des savoirs sur la “dispersion” dans l'histoire urbaine belge.

La seconde question qui émerge de ce qui précède est la possible utilité de la notion de “ville diffuse” pour décrire ce territoire. Il est vrai qu'on applique de plus en plus, et très globalement, ce qualificatif à la Belgique. Mais surtout, dans l'étude spécifique de la partie précédente, ce terme s'est justement caractérisé par des “points de départ” méthodologiques spécifiques : l'indépendance vis-à-vis de la notion de centre, le cadrage entre plusieurs polarités, la densification locale et non dispersion de la densité ; etc. Est-ce que le concept tel qu'il a été défini précisément dans la partie précédente, serait donc adapté à ce territoire ? Or, une de ses spécificités était de ne pas être issu de la dispersion urbaine. Quels sont alors les processus de formation que l'on décrit dans l'histoire urbaine belge ?

## 2. Aspects temporels

A ce stade de la réflexion, deux questions qui se croisent mènent à interroger la dimension temporelle ; et c'est finalement à travers elle que se dégageront la problématique générale de ce travail et la manière de l'organiser, ensuite.

- La première question découle de la partie “conceptuelle” (point B) de ce chapitre et d'un souci méthodologique de base, qui consiste à poser *a priori* un écart entre les *discours* sur les formes et les *formes* elles-mêmes. Ainsi, il est certain que la “ville diffuse” est un concept nouveau, et même que l'urbanisation dispersée, plus généralement, est une problématique récente dans la réflexion sur l'urbain (c'est-à-dire dans l'urbanisme). Mais peut-on pour autant, comme le font les auteurs précédemment analysés, considérer aussi que le phénomène lui-même est nouveau ?

- la deuxième question est issue de la réflexion qui précède (point C.1) sur l'urbanisation en Belgique. Certes, la forme urbaine actuelle est “dispersée” (et ce terme demande encore de multiples précisions d'échelle, comme on l'a vu pour définir notamment la “ville diffuse”), mais est-elle pour autant issue d'un processus de dispersion urbaine ? C'est en tout cas un des critères à analyser pour appliquer à la Belgique le qualificatif de “ville diffuse” au sens strict ; sinon, elle resterait conséquence d'un simple processus “d'étalement urbain”.

Comment dès lors, pour répondre à la première question, avoir connaissance de phénomènes d'urbanisation dispersée, préalablement, dans l'histoire urbaine en général ? et comment, ensuite, les processus d'urbanisation sont-ils appréhendés, présentés, dans l'histoire urbaine de Belgique ?

### ***a.- Histoire de l'urbanisme : une vision radio-concentrique par définition***

La première partie a pu montrer que la “ville diffuse”, au sens large, était présentée par les auteurs étudiés comme la dernière phase en cours – ou la phase finale - de la croissance des villes, qui finissent de se “répandre” dans les campagnes. Les autres catégories étudiées de termes qui définissent ces territoires, *a fortiori* s'inscrivent aussi comme dernière phase de la croissance des villes, puisqu'ils étaient eux-mêmes induits par une vision de processus (point A) : la suburbanisation, comme la conquête de nouveaux territoires par l'urbanisation ; le péri-urbain, comme le dernier anneau en date, le moins

dense, qui entoure les villes ; et la métropolisation, comme le changement d'échelle de certains pôles par rapport à d'autres. Tout un vocabulaire de “processus”, comme on l'a vu, s'inscrit également dans ce sens : dispersion, étalement, éclatement, etc.

Certes, la prise de conscience du phénomène en cours est récente. On peut citer comme prémisse – avant la vague de textes et de concepts des années 90, Bauer et Roux et la “rurbanisation”, en 1976, et aux USA, Melvin Webber avec *The non-place urban realm*, en 1964<sup>148</sup>. C'est donc assez récemment que dans la pensée sur la ville, sur l'urbain, est entré ce type de territoire, qu'il est pris en compte. Mais comment savoir si les phénomènes dont ils parlent sont récents ?

Si “ce que l'on dit dépend de ce que l'on regarde”, comme j'ai pu le montrer avec le rôle du cadrage dans l'orientation des discours (point B5), cela signifie qu'en tout cas, on ne regardait pas ce type de territoire auparavant. Et pour cause, ils ne faisaient pas encore partie des “problématiques urbaines”.

Car l'histoire de la ville s'est évidemment construite dans le cadre de ce qui était considéré comme “la ville” à chaque époque : ce sur quoi ceux qui étudient la ville (les “urbanistes”, même si la profession n'était pas encore aussi constituée qu'aujourd'hui) portent leurs regards et leur attention et donc, le cadre de leurs représentations, tant graphiques que mentales.

Aussi l'histoire de la ville que l'on peut écrire aujourd'hui est-elle largement tributaire des représentations que l'on se faisait de la ville à chaque époque, celles-ci étant elles-mêmes construites en fonction des problématiques du moment. En ce sens, l'histoire de la ville est très proche voire souvent calquée sur l'histoire de l'urbanisme.

Mais, en outre, le cadre de ce qui apparaît dans l'histoire de l'urbanisme est croissant. Il s'est élargi, en effet, au fur et à mesure que les urbanistes se penchaient sur des problématiques qui touchaient des territoires de plus en plus éloignés du vieux centre, celui de l'ancien modèle radio-concentrique. Citons entre autres, depuis le 19<sup>e</sup> siècle : l'extension des faubourgs et l'implantation des nouveaux grands équipements (gares, casernes, plaines

---

<sup>148</sup> Je ne parle pas ici des “modèles” de dispersion urbaine, sur lesquels ont travaillé, bien avant, Ebenezer Howard (*Garden Cities of Tomorrow*) ou Frank Lloyd Wright (*Broadacre City*), mais de l'analyse de phénomènes en cours.

des manœuvres, parcs) ; la localisation des cités-jardins satellites, ou la question de la métropolisation des grandes villes (le changement d'échelle d'appréhension, depuis le concours pour la *GrossStadt* en 1910 à Berlin, et tous les plans de l'entre-deux guerres, pour Londres, Paris, Bruxelles) ; les banlieues de l'après-guerre ; les villes nouvelles des années 1970 et enfin, la "ville diffuse" des années 1990.

Aussi, non seulement l'évolution des modes de vie (et des modes de communications avant tout) a contraint le cadrage des études urbaines à s'élargir, mais en parallèle, la définition de la ville contemporaine s'est elle aussi élargie, en englobant les phases précédentes, ce que décrit Gandelonas dans le cas de la ville américaine : « *While expanding the definition of the city, the "exurban city" appears as the latest stage in a process of construction of urban identity that involves the three previous American city : the "gridded city", the "city of skyscrapers", and the "suburban city" »*<sup>149</sup>.

C'est donc récemment que le champ de vision de l'urbaniste - et donc, les limites de ce que l'on nomme "ville" ou encore, le cadre de l'histoire des villes - a atteint les territoires d'urbanisation dispersée : en effet, aucune problématique urbaine ne touchait ces territoires auparavant. Ils n'ont donc pas été regardés précédemment dans l'histoire des villes ; ils étaient "sans problèmes", ils sont aujourd'hui "sans histoire".

On peut en déduire l'hypothèse que l'on ne connaît pas le passé des urbanisations dispersées que l'on regarde aujourd'hui ; mais en outre, il faut aussi en conclure qu'il a pu exister des phénomènes d'urbanisation dispersée que l'on n'a pas relevés dans l'histoire car leurs caractéristiques n'étaient pas celles qui (pré)occupait l'urbanisme auparavant.

C'est pourquoi on peut se demander si "la nouveauté" ne réside pas, simplement, dans le fait de *regarder* les territoires d'urbanisation dispersée, de cadrer dessus, de les étudier ? Et si, autrement dit, l'histoire un peu linéaire de l'étalement puis de l'éclatement de la ville ne serait pas en réalité celle des représentations, centrées sur la ville et dont le cadre s'est progressivement élargi, ou encore, celle de l'urbanisme, de la pensée sur la ville, laquelle ne recouvre pas toute l'histoire de l'urbanisation.

---

<sup>149</sup> Mario GANDELSONAS, *X-urbanism : architecture and the American city*, New-York : Princeton Architectural Press, 1999, p. 43.

La fin du XIX<sup>e</sup> siècle, par exemple, est une période charnière, comme on va le voir au point suivant, dans le processus de dispersion de l'urbanisation belge. Or à ce moment, c'est au contraire la croissance des métropoles qui attire tous les regards et c'est la question de la "planification urbaine" qui est à son apogée. Tous les "urbanistes" de l'époque réfléchissent aux modèles pour la "grande ville" ; la "métropole" est l'objet principal de leurs recherches et même, l'inspiration principale du plus grand poète belge à l'époque<sup>150</sup>.

En conséquence de cela, dans un texte très représentatif de l'époque, *Die Großstadt* de Otto Wagner (1910)<sup>151</sup>, il faut longuement chercher quelques lignes qui, en filigrane, évoquent l'existence d'un territoire autre ; et son devenir est alors rapidement expédié :

« À la périphérie extrême de la *Großstadt* se trouvent des lopins de terre, des sentiers de campagne, des lits de fleuves, des différences de niveau, un arbre et même un tas de fumier ; tout cela donne lieu à la construction spontanée de bâtiments simples répartis en lotissements qui conditionnent néanmoins de façon déterminante le tracé des rues, de places, etc. qui s'avéreront nécessaire dans l'avenir. Ainsi, l'image définitive de la ville dépend-il [sic] des éléments rustiques accidentels que nous venons de voir. Bien sûr, on ne peut pas inclure de tels éléments parmi ceux qui détermineront dès le départ la configuration artistique de la *Großstadt*. [...] L'organisation d'une *Großstadt* ne peut être réalisée [...] que selon un système défini. Celui-ci, de par sa nature, se divise en deux parties : 1. L'organisation de la partie ancienne, donc de la partie existante de la ville ; 2. La planification de la partie future, donc de l'expansion indéfinie de la ville. »<sup>152</sup>

Les exemples de cette sous-représentation, voire cette absence totale d'intérêt, des territoires avant que l'urbanisation ne s'y installe, sont innombrables dans les "histoires des villes". Dans l'important ouvrage<sup>153</sup> de Gerald Burke sur l'urbanisation en Angleterre, "The 19<sup>th</sup> countryside" n'est décrit qu'en une seule page, sur les 25 que comporte le chapitre "Industrial Britain" ; il s'agit pourtant bien des campagnes où la ville de l'époque se fait.

---

<sup>150</sup> Emile VERHAEREN, *Les campagnes hallucinées. Les villes tentaculaires*, Paris : éd. Gallimard, 1982 (1<sup>e</sup> éd. 1893 et 1895), 178p.

<sup>151</sup> Otto WAGNER, "Die GrossStadt" in : *Architecture Moderne et autres écrits*, Liège : Mardaga, 1984 (1<sup>e</sup> éd. 1910), pp. 83-97.

1910 est aussi l'année de la *Town Planning Conference* de Londres, ainsi que de l'exposition universelle d'urbanisme de Berlin, où sont notamment exposés les résultats du concours lancé pour l'organisation du *Gross Berlin*. Suivront par après le plan de H. Prost pour Paris, celui de V. Bourgeois pour le Grand Bruxelles, celui de P. Abercombie pour le Great London, etc.

<sup>152</sup> *Ibidem*, p.90.

<sup>153</sup> Gerald BURKE, *Towns in the making*, London : Ed. Arnold Publishers, 1971, 193p.



L'analyse des plans de villes nous confronte aussi en permanence à cette absence : la taille des cartes est toujours adaptée, bien entendu, à l'étendue de la ville au moment qu'elles doivent représenter ; mais si on cherche le passé d'une zone sur le bord en prenant une carte antérieure de la ville, cette zone aura disparu, hors du cadre.

Certes, ces lacunes sont compréhensibles puisque par définition, il s'agit de l'histoire des "villes". Ce sont d'autres personnes, dans d'autres disciplines, qui s'occupaient de ces territoires, dans de tout autres cadrages. Ainsi, des ouvrages comme celui de Placide Rambaud, "la formation du territoire rural français" retracent en profondeur la construction de ces territoires et donnent des indications précieuses sur leurs structures, leur organisation (parcellaire, grandes voies, formes d'habitat, etc.). La Belgique également fait l'objet depuis longtemps de larges études qui traitent des territoires ruraux, de l'habitat vernaculaire, dans une approche néanmoins assez patrimoniale, qui s'intéresse plus aux grandes fermes en carré et aux églises qu'aux constructions banales des villages. Mais dans le cas de ces études, c'est justement au moment où l'urbanisation apparaît, que le "cadre" de l'analyse s'en écarte, pour aller rechercher plus loin, du "rural" à présenter.

C'est donc plus précisément dans une césure complète entre histoire des villes et géographie des campagnes que se trouve l'histoire de l'urbanisation du territoire.

### ***b.- Hypothèses méthodologiques : décaler le cadrage***

Aujourd'hui, on ne peut plus s'en tenir à des "éléments rustiques accidentels", comme le faisait Otto Wagner, pour définir le passé de ces territoires.

On ne peut pas non plus considérer qu'il s'y passait uniquement l'inverse de ce qu'on observe dans les représentations de l'époque, et en conclure par exemple que, puisque la grande ville croissait, la campagne devait forcément se vider.

On ne peut pas non plus considérer *a priori* que tant que les limites des villes ne l'avait pas atteint, il ne s'y passait rien "d'urbain", sans réfléchir à ce qu'il faut nommer urbain.

Surtout, on ne peut pas aborder une question actuelle (la "ville diffuse") avec les outils, les textes et les représentations, produits à d'autres époques, où on se posait d'autres problématiques (la croissance des métropoles, par exemple).

Il faut donc reconnaître que, s'il n'y a pas de territoires de "ville diffuse" au sens strict dans l'histoire de l'urbanisme, ce n'est pas nécessairement parce que c'est le dernier phénomène en cours, mais bien par la définition même des termes :

- "l'urbanisme" : son histoire, qui relate l'évolution de la pensée sur la ville, est en effet construite en fonction des problématiques urbaines de chaque époque ; et celle-ci est une problématique récente ;

- "la ville diffuse" : elle est par définition issue de décisions individuelles, conséquence d'implantation locale, qui ont une application très ponctuelle. Ils ne sont pas inscrits dans l'histoire de l'urbanisme, parce qu'il n'y a pas de projet collectif, pas de planification qui les a coordonnés ;

- et pour des raisons pratiques : ils ne sont donc pas dans les archives, parce que qu'il n'y a pas de plans à conserver ; donc il n'y a rien à étudier pour un historien.

Par conséquent, c'est bien le "regard" sur les villes, le cadrage qui s'élargit avec la croissance urbaine, caractéristique de l'histoire de l'urbanisme, qui inscrit la "ville diffuse" en phase finale d'un processus continu d'urbanisation, en forme radio-concentrique.

Mais si elle est certainement neuve et récente dans l'histoire de l'urbanisme, des idées sur la villes, comment savoir si elle l'est aussi dans l'histoire des formes, histoire de l'urbanisation ?

Pour s'intéresser aux formes d'urbanisation dispersée dans le passé, et s'interroger sur l'éventuelle pré-existence de "villes diffuses", il faut donc admettre que les représentations existantes dans les archives de l'histoire des villes (les sources) ne suffisent pas, parce qu'elles ont été faite pour d'autres problématiques. Mais en déduire pour autant que ce qui n'est pas représenté n'existait pas mène à des idées fausses, comme je chercherai à le montrer tout au long des chapitres suivants, en produisant puis en analysant de nouvelles "sources".

Un objectif de base de ce travail est donc de montrer la nécessité et l'utilité pour le chercheur de créer ses propres représentations, même de situations passées, pour répondre à une nouvelle question, même actuelle.

Ce qui se résume par les trois propositions méthodologiques suivantes, que ce travail a pour but de tester :

1– Construire ses propres représentations : non pas faire l'histoire de l'urbanisation en fonction des représentations existantes, celles que chaque époque a produites mais construire ses propres “objets” d'analyse en fonction des questions actuelles que l'on pose.

2– Décaler les cadrages (surface, échelle) : Il s'agit de cesser d'aborder la ville diffuse depuis le point de vue de la ville concentrée, qui ne peut mener qu'à penser les formes dispersées comme étant le dernier stade de la croissance urbaine.

3– Croiser les sources : puisque les représentations que l'on cherche n'existent pas telles quelles, il faut exploiter et croiser des sources multiples pour construire un “objet” qui puisse en tenir lieu.

### ***c.- Histoire de la Belgique : une décentralisation “planifiée” ?***

Ces hypothèses méthodologiques seront particulièrement intéressantes à appliquer au territoire belge et cela, pour plusieurs raisons. La première est que, comme pour beaucoup d'autres territoires, l'histoire urbaine de la Belgique s'est effectivement construite dans un cadrage croissant autour des villes.

Le déroulement des prochains chapitres tendra à le montrer, car ils sont construits de manière à comparer systématiquement ce que mentionne les sources existantes et ce qui ressort des représentations réalisées dans un autre cadrage.

Mais je peux, pour le moment, appuyer déjà cette affirmation à travers quelques éléments : la recension extrêmement fouillée<sup>154</sup>, réalisée par Marcel Smets dans les années 1980, de tous les travaux traitant de l'histoire urbaine belge ; le programme qu'il a dès lors assigné au nouveau “centre de recherche” fondé à ce moment<sup>155</sup> à la K.U.L. ; et les recherches sur la Belgique qui ont suivi.

En effet, parce que l'importante revue “Storia Urbana” demande en 1983 à Marcel Smets un “bilan de l'historiographie urbaine belge”, celui-ci a l'occasion d'y exposer une réelle “carence” de travaux traitant du “développement spatial” des villes dont en particulier, ceux destinés à “expliquer la forme urbaine”, et même une absence de

---

<sup>154</sup> Ronald DE MEYER, Marcel SMETS, “Recenti studi sulla storia urbana in Belgio per il XIX secolo e l'inizio del XX”, *Belgio : studi di storia urbana tra '800 e '900, Storia Urbana* n° 22/23 (dir. M.SMETS) , Milano : Franco Angeli Editore, 1983, pp.7-55.

<sup>155</sup> *Centrum voor Stedebouwkundige Geschiedschrijving*, Katholieke Universiteit Leuven.

structures officielles de recherche sur ce sujet<sup>156</sup>. Il commence même en expliquant à quel point les mots “d'histoire urbaine” recouvre un sens beaucoup trop large en Belgique, sans être non plus un domaine reconnu. D'un côté, les études qu'il recense comme pouvant en faire partie se trouve répertoriées dans des catégories thématiques différentes (histoire de Belgique ; histoire de l'art ; histoire du mouvement ouvrier ; archéologie industrielle, etc.) ; de l'autre, il regrette que trop de travaux qui s'en réclament ne traitent en fait que d'histoires *dans* la ville et non d'histoire *de* la ville.

Il étudie longuement les causes de ces lacunes dans l'histoire du territoire belge ; parmi celles-ci, il relève le fait que des historiens marquants comme Henri Pirenne concevaient surtout la ville comme “un concept juridico-économique”, avec lequel ils pouvaient légitimer le jeune état belge (fondé en 1830) et le valoriser, en faisant remonter ses racines dans la puissance urbaine du territoire au Moyen-Age.

Il est vrai que si l'on cherche à construire une bibliographie sur l'histoire de Bruxelles par exemple, on récolte avant tout, par ordre de spécificité, des histoires politiques de la ville, puis des histoires plus complètes mêlant plusieurs facettes, économiques, sociales, politiques et artistiques<sup>157</sup>, puis des histoires de la construction mais restreintes aux travaux explicites du 19<sup>e</sup> siècle ou du début du 20<sup>e</sup> siècle<sup>158</sup>, enfin on débusque une histoire construite sur les cartes<sup>159</sup> et une histoire des formes urbaines<sup>160</sup>, précieuses mais qui se cantonnent comme les précédentes dans un cadrage dépassant rarement le “pentagone” central (soit 2x3 km) et jamais le périmètre administratif des 19 communes (161km<sup>2</sup>).

Marcel Smets cherche dès lors dans son article à circonscrire plus étroitement ce qu'on peut nommer “histoire urbaine”, s'appuyant sur les réflexions d'historiens anglais<sup>161</sup>

---

<sup>156</sup> « (...) Non c'era quasi nulla sullo sviluppo spaziale dei luoghi. C'era cioè un sacco di storia “nella” città, ma non di storia “della città”. » in : “Introduzione”, *ibidem*, p.4. « E un indice della totale carenza, in questo paese, di un ambito strutturato di studio concernente la storia urbana ». In : *ibidem*, p.7.

<sup>157</sup> De Louis VERNIERS (*Bruxelles et son agglomération, de 1830 à nos jours*, Bruxelles : la Librairie Encyclopédique, 1958)

à Georges-Henri DUMONT (*Histoire de Bruxelles : biographie d'une capitale*; Bruxelles : Le Cri, 1999)

<sup>158</sup> Cfr. note 169, en infra.

<sup>159</sup> Lisette DANCKAERT, *L'évolution territoriale de Bruxelles. La cartographie de 1550 à 1840*, Bruxelles : Arcade, 1968, 164p.

<sup>160</sup> Centre d'Étude, de Recherche et d'Action en Architecture, *Morphologie urbaine à Bruxelles*, Bruxelles : ISA St Luc, 1987, 183p.

<sup>161</sup> H.J.DYOS (dir. sc.), *The Study of Urban History*, Londres : Ed. Arnold, 1976, 400p.

et les méthodes d'historiens français comme Fernand Braudel<sup>162</sup>. On peut en effet attribuer à ceux-ci et au mouvement de la “Nouvelle Histoire”<sup>163</sup> d'avoir introduit par rapport aux grandes “histoires” précédentes, ce que je résumerais par : un intérêt pour quotidien plutôt que les grands événements, pour les conditions socio-économiques plutôt que les décisions politiques, et pour les données quantitatives qui se dégagent du discours idéologique.

Le répertoire que Marcel Smets compose alors des études recensées lui inspire deux critiques principales : les études sont soit trop fragmentaires, à l'échelle locale, soit trop thématiques. Certes, il est vrai que le nombre de localités analysées par cet ensemble d'études et le nombre de catégories différentes qui les qualifient, sont impressionnants.

Mais ce sont d'autres observations encore que je retire avant tout de sa longue compilation de travaux “d'histoire urbaine”. Tout d'abord, le fait que la catégorie “analyse de l'urbanisation” (qui serait la plus à même de représenter ce que l'on recherche mais qu'il utilise dans son sens le plus restreint) ne recouvre que des études de démographie, relative à l'augmentation de la population des villes au 19<sup>e</sup> siècle, à la migration et à l'immigration qui l'alimente, et des études économiques, qui traitent grosso modo de l'industrialisation. Certaines de celles-ci, pourtant, s'intéressent aussi aux “répercussions de ce phénomène sur le paysage” en allant, dit-il, jusqu'à un inventaire des types de logement ; cependant, dans la longue liste des études citées, une écrasante majorité de celles-ci ne traite que des villes constituées.<sup>164</sup> Et même quand il liste spécifiquement celles qui traitent de “la tension entre les villes et les communes rurales”<sup>165</sup>, il s'agit de communes dans une influence très proche des villes qui subissent l'extension urbaine traditionnelle du 19<sup>e</sup> siècle<sup>166</sup>.

Ce faisant, son propos (à replacer dans le contexte des années 1980), est bien de revaloriser la ville, l'architecture de la ville, l'histoire de l'architecture de la ville et en

---

<sup>162</sup> Fernand BRAUDEL, *Civilisation matérielle et capitalisme, XV-XVIIIe siècle*, Paris : éd. Colin, 1967, 464p.

<sup>163</sup> Jacques LE GOFF (dir.), *La Nouvelle Histoire*, Paris : Complexes, 1988 (1e éd. CEPL, 1978), 334p.

François FURET, *L'atelier de l'histoire*, Paris : Flammarion, 1989 (1e éd. 1982),

Marc BLOCH, Jacques LEGOFF (préf.), *Apologie pour l'histoire ou Métier d'historien*. Edition critique préparée par Etienne Bloch, Paris : éd. Armand Colin, 1993 (1e éd. 1949), 290p.

<sup>164</sup> Bruxelles, Namur, Liège, Nieuwpoort, Ostende, St Nicolas, Gand, Louvain, Wetteren, Charleroi, Ath, Deinze, Anvers, Tielt, Ciney, Braine-le-Comte, etc.

<sup>165</sup> *Ibidem*, p.36.

<sup>166</sup> Kraainem, Anderlecht, Woluwe-St-Pierre (banlieue de Bruxelles), Pont-à-Celles (banlieue de Charleroi), De Pinte (banlieue de Gand), Ans, Alleur, Loncin (banlieue de Liège), etc.

particulier l'architecture du 19<sup>e</sup> siècle, toutes celles-ci ayant été négligées par le Mouvement Moderne. Et il cite notamment Francis Strauven : « *l'architecture belge du 19<sup>e</sup> siècle est, tout comme l'urbanisme bourgeois de cette époque, fondamentalement urbaine. Elle ne peut être conçue par objets isolés (...).* »<sup>167</sup>

De là découle la discipline qu'il souhaite voir émerger, qu'il se propose d'alimenter et qu'il définit ainsi : « *L'historiographie urbaine (...) à partir d'une analyse méticuleuse des différents facteurs qui l'influence, tente de déterminer pourquoi une situation spatiale a été élaborée et réalisée. Elle s'efforce de "comprendre" (opération qui comporte plus qu'une froide relation causale) quels sont les causes et les influences de base qui ont joué un rôle tant dans la localisation et la configuration du milieu construit que dans la structure de décisions et initiatives qui ont mené à sa réalisation* »<sup>168</sup>.

De là également, le cadrage de toutes les études les plus importantes sur l'urbanisation belge dans les décennies suivantes, l'intérêt pour la Reconstruction des années 1920<sup>169</sup>, les grands travaux dans Bruxelles<sup>170</sup>, etc.

De là, enfin, le choix des articles sélectionnés ensuite pour le numéro de *Storia Urbana* : « *classes sociales et espace urbain : Anvers 1780-1860* » ; « *L'ouverture de la rue Blaes à Bruxelles : un prototype (1853-1860)* » ; « *Het Zuid [quartier au sud d'Anvers] : généalogie d'une forme* » ; « *la transformation d'une ville de mer : Ostende (1865-1870)* » ; « *La reconstruction de Termonde ou la création d'un scénario urbain artificiel* » ; « *La reconstruction de Louvain : entre "art urbain" et "Town Planning"* », etc.

C'est pourquoi, finalement, les travaux qui vont suivre dans les années 80, traiteront de tout ce qui concerne les villes et qui peut les rendre digne d'intérêt mais aussi, de tout ce qui peut être expliqué, « compris », par des causalités, des « influences » : c'est une question sur laquelle je me différencierai fortement.

---

<sup>167</sup> *Ibidem*, p.23.

<sup>168</sup> *Ibidem*, p.9.

<sup>169</sup> Marcel SMETS (dir.), *RESURGAM. 1914 la reconstruction en Belgique Catalogue d'exposition*, Leuven : éd. du Crédit Communal - Centre d'Histoire urbaine, 1985, 247p.

<sup>170</sup> on peut aussi classer dans cette tendance d'ouvrages (très documentés, centrés sur la construction spatiale de la ville mais concentrés sur les « raisons » de cette construction) les grands catalogues d'exposition qui s'organisent dans ces années-là :

- *100 ans de débat sur la ville – La formation de la ville moderne à travers les comptes rendus du Conseil Communal de Bruxelles*, Bruxelles : Archives d'Architecture Moderne, 1984 ;

- *Pierres et Rues – Bruxelles : croissance urbaine 1780-1980*, Catalogue de l'exposition organisée par la Société Générale de Banque, Bruxelles : Sint-Lukasarchief et G. Abeels, 1982 ;

- *Bruxelles : construire et reconstruire – Architecture et aménagement urbain 1780-1914*, Catalogue de l'exposition organisée par la Sint-Lukasarchief et la Commission néerlandaise de la Culture de l'Agglomération de Bruxelles Gand, 1979.

A fortiori, dans ce contexte, l'histoire de l'urbanisation du Brabant est-elle racontée dans le cadrage de la croissance de Bruxelles. Comment en effet l'aborder si ce n'est, au départ, en rassemblant les ouvrages aux titres les plus larges, évoquant “les environs de Bruxelles”, la région, la naissance de l'agglomération, etc.<sup>171</sup> Mais quand ils ne se cantonnent pas, comme les autres, au périmètre des 19 communes, l'histoire de la campagne qu'on peut y lire est clairement construite à partir de ce que l'on sait des faubourgs. Ainsi par exemple, on examine le rôle des tramways électriques dans l'urbanisation d'avant 1914, alors que seuls 80km de lignes étaient électrifiés à ce moment-là (de petits moignons sortant de Bruxelles), sur les 714 km de lignes vicinales que comptait le réseau du Brabant.

Je finirai ce point par une citation éclairante, par laquelle s'ouvre un ouvrage du début du siècle : « *Il est un pays que bien peu de bruxellois connaissent, qui leur semble plus inaccessible que le pôle Nord ou le centre de l'Afrique et s'ils n'en nient pas l'existence – ce qui serait quelque peu outré – ils en contestent tout le moins l'intérêt et le pittoresque : je veux parler des environs de Bruxelles* »<sup>172</sup>.

C'est pourquoi il est si important de se demander, tandis que les regards de ces historiens de la ville sont concentrés à chaque époque sur la croissance des villes, que se passait-il “à côté”, à 30 ou 40 km de Bruxelles ? C'est-à-dire : quel est en somme le passé des territoires de la “ville diffuse” actuelle ?

Trop souvent, on le déduit de ce que l'on “voit” dans les villes : si les grandes villes croissaient, les campagnes devaient forcément se vider... En appliquant les hypothèses méthodologiques proposées ci-dessus, déplaçant le cadre du regard sur ces “entre-deux” (comme on le fait aujourd'hui pour étudier ces territoires), ce n'est pas ce que l'on observera.

Les deux chapitres suivants (2 et 3) mettront ainsi en évidence l'existence de caractéristiques territoriales considérées comme actuelles (villes en réseau, mobilité, dispersion de l'habitat, répartition des services et emplois en dehors des villes, etc.) dans

---

<sup>171</sup> Exemples d'ouvrages réalisés par des historiens :

Jean STENGERS, Arlette SMOLAR-MEYNART (dirs.), *La région de Bruxelles. Des villages d'autrefois à la ville d'aujourd'hui*, Bruxelles : Crédit Communal de Belgique, 1989, 363p.

Marcel VANHAMME, *Bruxelles, de bourg rural à cité mondiale*, Anvers / Bruxelles : Mercurius, 1968, 457 p.

Louis VERNIERS, *Bruxelles et son agglomération, de 1830 à nos jours*, Bruxelles : la Librairie Encyclopédique, 1958, 501p.

<sup>172</sup> A. MABILLE, *Les Environs de Bruxelles. Origines, description et histoire des principales villes de la Belgique*, Bruxelles : J. Lebègue éditeurs, non daté, 152p.

des structures très anciennes et en particulier au moment de l'industrialisation, période connue pour la polarisation sur les villes (première métropolisation).

Enfin, la dernière raison pour s'intéresser à ce territoire est que, justement, plusieurs facteurs y sont à l'origine d'une situation d'urbanisation dispersée, bien avant la diffusion de la voiture : un réseau de chemin de fer locaux vicinaux très développé (1885) ; un système d'abonnement à bon marché (1869) ; une loi pour favoriser l'ouvrier propriétaire (1889). C'est à dire, au tournant du 20<sup>e</sup> siècle déjà, une situation qui allie une grande mobilité, avec un système de diffusion de l'habitat dans tout le territoire, sur initiative privée.

Cependant, la manière dont cette urbanisation est présentée dans l'historiographie belge est, elle aussi, inscrite dans une vision radio-concentrique de la croissance urbaine, et issue d'une lecture des principales problématiques de cette époque, liées à la planification de la croissance urbaine.

A nouveau, les chapitres suivants permettront de nuancer les affirmations des auteurs précédents qui ont le plus précisément étudié cette période, et qui présentent :

- 1.- cette première vague d'urbanisation dispersée comme délibérément conçue et planifiée, à une échelle nationale, sur la base de choix politiques explicites ;
- 2.- et ces lois, comme les principales causes de la situation actuelle de “ville diffuse” du territoire ;

Les travaux réalisés dans des cadrages différents pour les deux derniers chapitres (4 et 5) mettront en évidence que ce type de travaux reste inscrit dans l'histoire de l'urbanisme, parce qu'ils sont construits sur les sources de l'urbanisme. Pour cela, leur point de vue reste centré et la question de la planification (des causes, des “raisons” et des “influences”) y occupe une place primordiale. Mais si l'existence de cette urbanisation est connue et les facteurs qui l'ont provoquées sont largement analysés, les formes concrètes qu'elle a prise, par contre, n'ont pas pu être étudiées et cela, parce qu'ils n'y avait pas de documents qui les représente.

Il s'agit pourtant d'une vague très importante de construction de logements individuels répartis dans tout le pays, comparable quantitativement (comme je le montrerai), à la plus grande phase d'urbanisation planifiée connue en Belgique : la Reconstruction dans les années 1920. Mais, en raison du fonctionnement même de la loi



sur les maisons ouvrières, des modalités de constitution du réseau vicinal, etc. (que j'analyserai dans la suite), la localisation de ces maisons n'était pas répertoriée : il n'y a pas de plan d'ensemble, pas de planification de leur implantation ni dans le pays, ni dans les villages ; et aucun relevé systématique de ces maisons n'a été effectué.

Aucune représentation de cette vague d'urbanisation du territoire, ne peut donc se trouver dans les archives de l'histoire des villes, contrairement à d'autres formes d'urbanisation (extensions urbaines, cités-jardins, villégiatures, reconstruction). Mais parce que les auteurs de l'époque écrivent que « *les ouvriers construisaient là ou il le souhaitait, comme il le souhaitait* », on attribue aujourd'hui, trop rapidement, à cette urbanisation la paternité des nappes actuelles de pavillonnaires dispersés.

Aussi mon travail a-t-il également pour enjeu d'apporter des connaissances à la généalogie de la “dispersion urbaine”, telle que présentée aujourd'hui en Belgique. Il permettra de préciser en quoi l'urbanisation du début du siècle a bien des caractéristiques communes avec la “ville diffuse” telle que définie ci dessus, au sens strict, et notamment l'absence totale de planification ; mais aussi quelles sont les différences qui remettent en question la responsabilité directe de ces facteurs dans l'urbanisation actuelle.

Pour cela j'analyserai les facteurs, connus, qui ont provoqué cette urbanisation mais à travers un autre cadrage, qui permettra de visualiser la forme de cette urbanisation dans les villages eux-mêmes ; il s'agit d'un regard sur le territoire, décalé par rapport aux centralités habituelles mais qui garde néanmoins la même précision que les études faites sur les villes.

En effet, des études ont certes déjà été publiées de nos jours pour présenter cette urbanisation du territoire, dans un temps long. Pourtant, très peu de nouveaux documents en ont été produits, ou en tout cas publiés, de manière suffisamment précise pour être exploités. Toutes les “illustrations” ou presque des ouvrages sur l'histoire de l'urbanisation belge sont des documents existants dans les archives : les maisons ouvrières “typiques”, les plans des villes, les cartes des réseaux de l'époque, etc.

La conséquence est que dès que l'on s'éloigne des centres urbains, l'échelle de ces documents diminue ; on est en effet toujours tributaire de l'échelle à laquelle la question était envisagée au moment où la carte a été faite. Cependant, pour étudier la “ville diffuse”, une question actuelle, à travers sa formation, il faut bien analyser le territoire de l'époque, avec au moins la même précision que celle utilisée pour regarder les villes.

#### ***d.- Hypothèses sur le terrain : l'urbanisation dispersée n'est pas (toujours) diffuse***

En résumé, l'analyse du terrain qui va être effectuée sur la base des hypothèses méthodologiques posées, c'est-à-dire au moyen de nouvelles représentations construites dans le cadre de ce travail, a deux objectifs globaux : ils doivent permettre de mieux connaître ce qu'on appelle “ville diffuse” d'un côté, et l'urbanisation dispersée en Belgique, de l'autre.

1 - Etudier le passé du territoire belge permet d'étudier le passé des “villes diffuses”, jusqu'ici passé sous silence, et celui de l'urbanisation dispersée, largement sous-estimé. Il s'agit ainsi, tout d'abord, d'affiner la manière dont ces formes urbaines sont inscrites dans les discours de l'urbanisme actuel.

Je chercherai notamment à montrer comment des idées préconçues sur l'urbanisation sont déduites en réalité de ce qu'on voit dans le cadrage sur la ville : l'importance de l'automobile individuelle, la forme hiérarchisée des réseaux, la structure “chaotique” du territoire, seront fort relativisées, tout comme le caractère novateur des pratiques de “non-planification”, du polycentrisme complémentaire ou du fonctionnement en réseau, que l'on attribue à la mondialisation, l'automobile ou les télécommunications. Cela, grâce à la production de représentations d'un territoire concret, décalées par rapport au point de vue de l'urbanisme traditionnel, et à l'analyse détaillée des facteurs d'urbanisation dispersée qui fera principalement l'objet des deux premiers chapitres.

2 – Il s'agit aussi de chercher à comprendre l'urbanisation du territoire belge depuis un autre point de vue que celui des villes et dans un autre raisonnement que la croissance de celle-ci. Je serai notamment amenée à étudier une forme d'urbanisation dispersée particulière, celle du début du 20<sup>e</sup> siècle en Belgique, dans des cadrages spécifiques. Les nouvelles représentations, qui devront dès lors être produites puisqu'elles n'existent pas dans les archives de l'histoire de la ville, permettront de relativiser de nombreuses caractéristiques attribuées à ce phénomène, et de relativiser du coup son rôle, unanimement décrié aujourd'hui, dans la forme de l'urbanisation actuelle.

## D. Synthèse du chapitre - Construction de la problématique

### 1. Définitions : la “ville diffuse”

Depuis les années '90, on s'intéresse en Europe à une forme d'urbanisation dite “nouvelle”, qui n'aurait pas de structure radio-concentrique, pas de croissance par extensions, et pas de convergence dominante sur les polarités du territoire. La “ville diffuse” a donc d'abord été définie ici par opposition à un ensemble d'autres termes, qui concernent également ce qui n'est “ni urbain ni rural” : la “suburbanisation”, parce que celle-ci préjuge d'un processus d'expansion de l'urbain sur un rural “vierge” ; le “péri-urbain”, parce qu'il est inscrit dans une organisation en anneaux de densités décroissantes autour d'un centre compact ; et la “métropolisation”, parce qu'elle désigne la polarisation croissante d'un système en réseau, sur les nœuds et au détriment du territoire étendu.

Différents concepts qui théorisent ce phénomène ont ensuite été comparés dans la première partie de ce chapitre. Ils se rejoignent globalement sur plusieurs aspects, que l'on pourrait nommer “ville diffuse” au sens large :

- les modes de vie : la diffusion exponentielle de la mobilité obtenue grâce à l'automobile individuelle ;
- les modes de planification : la grande fragmentation des décisions et l'absence de vision globale ;
- les modes d'implantation : la faible densité ; l'uniformité des réseaux ; l'absence de centralité ; un mélange fin d'aspects urbains et ruraux (ou de “pleins” et de “vides”) ;
- les modes de formation : l'urbanisation dispersée, en général, est comprise comme la phase finale de la croissance des villes (occidentales) et est donc présentée comme une nouveauté récente.

Néanmoins, l'analyse précise de chacun des termes comparés a mis en évidence des spécificités propre à la “*città diffusa*” telle qu'elle a été définie dans le contexte du Veneto. Cette “ville diffuse” au sens strict, donc, a notamment deux caractéristiques particulières, qui fondent selon moi tout l'intérêt et l'utilité de ce terme dans la description des territoires :

- 1 - la “ville diffuse” au sens strict a des caractères de “dispersion”, écartement, détachement, à toutes les échelles considérées : large territoire, communes, îlots, parcelles.

Ce n'est pas le cas de “l'hyperville” qui, localement, peut englober des villes compactes ; ni celui de la “rurbanisation” qui, à l'échelle globale, est incluse dans un modèle radio-concentrique.

2 - la “ville diffuse” au sens strict est une urbanisation dispersée qui n'est pas issue d'un processus de dispersion urbaine. Au contraire, elle procède d'une densification rurale progressive, à la manière d'îlots qui finissent par former archipel.

Le texte sur la *Zwischenstadt* – “l'entre-villes” - évoque certes, par endroits, les deux caractéristiques ci-dessus. Mais ce terme s'est révélé globalement trop large, il recouvre en réalité toutes les situations décrites. En effet, il fait varier non seulement les échelles mais aussi le cadrage de ce qu'il définit : il peut ainsi s'appliquer entre les villes, entre la ville et la campagne (dans l'espace), entre le rural et l'urbain (dans le temps), etc.

Le terme de “ville générique”, enfin, avait été ajouté parce qu'il incarnait l'indifférenciation et l'uniformisation qui était la principale critique adressée à la “ville diffuse” au sens large. Mais curieusement, il est apparu dans cette comparaison comme le terme le plus spécifique : la “ville générique” décrite est en fait une ville dense, qui attire les campagnes alentours et qui se construit là où il n'y avait rien.

En conséquence, il ressort de ces caractéristiques propres à la “ville diffuse” au sens strict, qu'un terrain qui pose question et dont on teste la possible adéquation avec ce modèle, doit être analysé à plusieurs échelles, du territoire à la parcelle, et dans sa dimension temporelle pour en saisir les modes de formation. Ces deux aspects constitueront la base de la méthode qui sera proposée ci-dessous et appliquée dans les chapitres suivants.

## **2. Questions : l'influence du cadrage**

### ***a. - Dans la définition des concepts urbains***

L'analyse de ces différents termes, proposés par des “urbanistes”, a mis en évidence le rôle des échelles et l'influence du cadrage dans la définition précise des concepts : c'est avant tout la *manière* dont ces termes appréhendent (mentalement) et représentent (graphiquement) ce type de territoire, qui diffère entre eux.

De même, c'est par des vues soit à une échelle très précise sur des morceaux quelconques de la ville (chaos) – soit à une échelle très large (uniformité), qu'est entretenue l'impression d'absence de repère.

Il y a donc un lien évident entre ce que l'on regarde (le cadrage) et ce que l'on peut en dire (le concept). Et cette observation concerne toutes les formes de représentations : si elle est assez évidente quand il s'agit de représentations graphiques, de cartes ou de photos, elle s'étend également aux formes de représentation mentale du phénomène, à la manière dont on le conçoit.

C'est pourquoi on peut tout d'abord se demander si ce n'est pas la manière de regarder le territoire qui mène à penser que sa forme est “diffuse”, dans l'espace. Mais on peut aussi en déduire une deuxième question, dans le temps : serait-ce la manière de regarder l'évolution du territoire qui mène à penser que c'est un phénomène récent ?

En effet, ce qu'on observe concrètement, c'est que la “ville diffuse” (et l'intérêt pour “l'urbanisation dispersée” en général) est un *concept* actuel, apparu récemment comme une problématique nouvelle dans la littérature urbaine, donc dans l'histoire de l'urbanisme. Mais si le *concept* est défini récemment, peut-on dire pour autant que le *phénomène* qu'il décrit est récent ?

Peut-on relier à ce point, comme le font certains auteurs implicitement ou explicitement, le cadrage (à côté de la ville), la forme d’“urbanisation” (ici, dispersée), et la pensée sur la ville, “l'urbanisme” (dans ce cas, la “ville diffuse”) ?

Ces remarques sur la manière dont on appréhende le territoire ont alors mené à un deuxième type de questionnement, qui impliquait le choix d'un terrain précis : il s'agissait d'interroger le phénomène physique lui-même (l'urbanisation dispersée), tel qu'il est manipulé par les géographes, et son processus de formation (la dispersion urbaine), tel qu'il est présenté par les historiens.

### ***b. - Dans la description des phénomènes physiques***

Dans la partie suivante du chapitre, ces questions sont donc posées dans le cas d'un territoire déterminé, l'urbanisation de la Belgique. L'analyse des outils, des critères quantitatifs et des modèles par lesquels la géographie administrative représente ce terrain, a permis :

1 - de montrer tout d'abord quels sont les facteurs actuels qui l'amène à être nommé "diffus" par certains et, en tout cas, considéré comme "dispersé" par l'officiel Institut National de Statistiques ;

2 – de confirmer, ensuite, les difficultés méthodologiques qui se posent pour manipuler et appréhender ce type d'urbanisation par des critères objectifs, comparables et quantifiables ;

3 – et enfin, de remarquer à quel point l'urbanisation dispersée de la Belgique est aujourd'hui représentée dans des modèles géographiques qui n'ont pas été conçus pour elle (anneaux de densités décroissantes, étalement, etc.).

La première problématique relative à ce terrain découle de cette remarque : l'inadéquation de ces modèles extérieurs appliqués à ce territoire, pour lequel rien n'est officiellement proposé en propre. Aussi, le premier objectif de ce travail est-il d'approcher l'urbanisation de ce territoire autrement que par des modèles conçus *a priori* et en contournant la difficulté du quantitatif, par une approche descriptive, qualitative des formes.

Une hypothèse d'explication à cette inadéquation est ensuite donnée dans la dernière partie, qui traite de la manière dont les phénomènes d'urbanisation dispersée sont présentés dans l'histoire, en général, et dans celle de la Belgique, en particulier. Une proposition de méthode de travail en a ensuite résulté, dans le but de contribuer à combler ces lacunes.

### ***c. - Dans l'histoire de l'urbanisation du territoire***

L'histoire de la ville s'est construite dans le cadre de ce qui était considéré comme "la ville" à chaque époque ; aussi l'histoire de la ville que l'on écrit aujourd'hui est-elle tributaire des représentations que l'on se faisait de la ville à chaque époque, celles-ci étant elles-mêmes construites en fonction des problématiques du moment. En ce sens, l'histoire de la ville est très proche voire, souvent, calquée sur celle de "l'urbanisme", sur l'histoire de la pensée sur la ville.

Or, le cadrage de l'histoire de l'urbanisme est croissant : il s'est élargi au fur et à mesure que les urbanistes se penchaient sur des problématiques qui touchaient des territoires de plus en plus éloignés du vieux centre, tandis qu'en parallèle s'élargissait aussi ce que l'on nomme "ville".

C'est donc récemment que le champ de vision de "l'urbaniste" - et donc les limites de ce que l'on nomme ville, tout comme le cadre même de l'histoire des villes - a atteint les territoires d'urbanisation dispersée : en effet, on peut penser qu'aucune problématique urbaine ne touchait ces territoires, avant la "ville diffuse".

On peut donc se demander si "la nouveauté" ne résiderait pas, simplement, dans le fait de *regarder* les territoires d'urbanisation dispersée, de cadrer dessus, de les étudier ? Ou, également, si l'histoire un peu linéaire de l'éclatement de la ville ne serait pas en fait celle des représentations cadrées sur la ville, donc l'histoire de l'urbanisme ?

La conséquence est que ces territoires n'ont pas été regardés précédemment dans l'histoire des villes ; parce qu'ils étaient jusqu'ici "sans problèmes", il sont aujourd'hui "sans histoire".

Aussi, non seulement on ne connaît pas le passé des "urbanisations diffuses" que l'on regarde aujourd'hui ; mais en outre, il a pu exister des phénomènes d'urbanisation dispersée que l'on n'a pas relevés dans l'histoire car leurs caractéristiques n'étaient pas celles qui (pré)occupait l'urbanisme auparavant.

L'histoire urbaine de la Belgique, comme je chercherai à le montrer, est elle aussi majoritairement comprise dans un cadrage croissant, centré sur la ville, le point de vue de l'urbanisme ; cela, parce qu'elle est construite avec les modes de recherche de l'histoire et sur des sources qui sont les archives de l'urbanisme.

Il en résulte, comme on l'a déjà vu, des modèles inadéquats ; mais surtout, ce point de vue induit également des idées déformées sur l'histoire de l'urbanisation et sur les causes de sa formation, comme je pourrai le montrer grâce à la construction de nouvelles sources d'analyse de ces formes d'urbanisation.

### **3. Problématique générale : Urbanisme / Urbanisation**

Avec le concept de "ville diffuse", les études urbaines actuelles s'intéressent à de nouveaux territoires : ceux qui s'urbanisent suivant des processus ne relevant pas de la planification urbaine et de décisions publiques, et n'étant pas issus de projets conçus, conscients et collectifs. Ces processus génèrent la forme urbaine en procédant par addition : c'est la somme de décisions et de faits construits, qui localement ne composent pas "un plan d'urbanisme" mais qui en se juxtaposant ou en se superposant, finissent par

engendrer une forme d'urbanisation dont l'échelle ne peut plus être négligée dans l'observation des territoires.

Ces phénomènes d'urbanisation et ces territoires sont absents (ou nouveaux) dans l'histoire de l'urbanisme, pour plusieurs raisons selon le sens qu'on donne à ce mot :

- 1) ils ne relèvent pas de l'urbanisme en tant que “*science, art ou technique de l'organisation spatiale des établissements humains*”<sup>173</sup> – puisque précisément, ils ne sont pas le résultat de cette science, art ou technique ;
- 2) ils participent encore moins de l'urbanisme en tant qu'action ou planification publique ;
- 3) et ils sont nouveaux dans l'urbanisme au sens large, en tant que *pensée sur la ville*, puisqu'il s'agit d'une problématique récente. L'histoire de l'urbanisme, qui relate l'évolution de la pensée sur la ville, est en effet construite en fonction des problématiques urbaines de chaque époque.

Mais si la “ville diffuse” est nouvelle dans l'histoire de l'urbanisme, comment savoir si elle l'est également dans l'histoire de l'urbanisation ? Ces deux histoires se recouvrent-elles nécessairement ?

La problématique relative aux territoires de “ville diffuse” que je soulève dans cette thèse peut donc se résumer comme suit :

1- la manière dont on regarde influence ce que l'on voit : c'est le “regard” centré sur les villes et le cadrage de l'histoire de l'urbanisme qui s'élargit avec la croissance urbaine, qui mènent à inscrire la “ville diffuse” en phase finale d'un processus continu de dispersion urbaine ;

2 - Pour étudier les territoires actuels de la ville diffuse : il nous manque la connaissance de leur propre passé, de leur histoire car ces territoires n'apparaissent que récemment dans le champ des analyses urbaines, dans le cadrage de ce qu'on nomme “la ville”, dans l'histoire de l'urbanisme. Parce qu'ils étaient jusqu'ici “sans histoire”, ils sont aujourd'hui “sans passé”.

3 - Pour évaluer réellement la nouveauté de ce phénomène : il nous manque aussi la connaissance dans l'histoire de tout ce qui aurait eu des caractéristiques similaires : ce qui

---

<sup>173</sup> cfr. “Urbanisme” dans : Françoise CHOAY, Pierre MERLIN (dirs.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris : Presses Universitaires de France, 1996 (2<sup>e</sup> éd.), 863p. On pourrait reformuler cette définition avec le vocabulaire en cours dans ce travail : “L'urbanisme est la science, l'art ou la technique de l'organisation spatiale du processus d'urbanisation”.



n'a pas non plus été planifié, conçu délibérément, tout ce qui est issu de décisions trop locales ou ponctuelles pour exister dans la “mémoire” de l'urbanisme.

Le travail des chapitres suivants a pour but de contribuer à combler ces deux lacunes. Pour cela, une approche basée sur d'autres sources et dans d'autres cadrages que ceux de l'histoire de l'urbanisme est proposée ; elle cherchera à définir le territoire belge qualitativement et en dehors des modèles conçus *a priori* ; elle remettra ainsi en question la manière dont on appréhende aujourd'hui la “ville diffuse” en général, et la manière dont on présente l'urbanisation dispersée dans l'histoire urbaine belge, en particulier.

#### **4. Résumé des hypothèses**

##### ***a. Hypothèses méthodologiques***

L'approche que je propose de tester dans les chapitres suivants pour étudier le territoire et son urbanisation par des moyens complémentaires à ceux de l'histoire de l'urbanisme se résume par les trois principes ci-dessous :

1– Construire ses propres représentations : non pas faire l'histoire de l'urbanisation en fonction des représentations existantes, celles que chaque époque a produites, mais construire ses propres “objets” d'analyse en fonction des questions actuelles qui se posent.

2– Décaler les cadrages (surface, échelle) : Il s'agit de cesser d'aborder la ville diffuse depuis le point de vue de la ville concentrée, qui ne peut mener qu'à penser la dispersion urbaine comme étant le dernier stade de la croissance urbaine.

3– Croiser les sources : puisque les représentations que l'on cherche n'existent pas telles quelles, il faut exploiter et croiser des sources multiples pour construire un “objet” qui puisse en tenir lieu.

##### ***b. Hypothèses liées au terrain***

Appliquer ces propositions méthodologiques à la Belgique permettra de réaliser deux “décalages” par rapport aux cadrages traditionnels de l'histoire de l'urbanisme :

1 – dans les deux chapitres suivants (2 et 3), étudier la formation du territoire belge revient à étudier un processus de construction territoriale décalé par rapport au modèle habituel de croissance radio-concentrique des villes. Je montrerai notamment comment la structure en réseau, polycentrique, la mobilité, la forme maillée du territoire, la structuration

sans planification du territoire, etc., la mixité des fonctions, ne sont pas des caractéristiques récentes liées au développement des modes de communications individuels. Cela permet de revenir sur la place de ces formes urbaines dispersées dans les discours de l'urbanisme actuel.

2 – Dans les deux derniers chapitres (4 et 5), c'est l'analyse plus précise d'une phase importante d'urbanisation dispersée, celle du début du 20<sup>e</sup> siècle, qui opérera un décalage par rapport aux discours et à la manière de l'appréhender développés jusqu'ici en Belgique. Elle permettra de mesurer d'un côté quels sont ses caractéristiques commune avec la “ville diffuse” définie au sens strict, et notamment l'absence de planification de cette urbanisation ; de l'autre, que des différences importantes par contre ne permettent pas d'y voir les racines de l'urbanisation dispersée telle qu'on la déplore aujourd'hui.

Cela permet d'affiner la manière dont on peut percevoir l'urbanisation belge actuelle à travers les représentations de la géographie officielle, les discours sur son territoire et dans les politiques actuelles de planification.

## **5. Méthode de travail et organisation des chapitres**

Les quatre chapitres suivants sont donc consacrés à la question : *comment définir* le territoire belge ? Cette interrogation porte sur ses caractéristiques elles-mêmes, qui seront comparées au fur et à mesure avec celles attribuées à la “ville diffuse”, mais aussi sur la manière même de le faire. C'est pourquoi les chapitres de cette deuxième partie de la thèse seront organisés non seulement en fonction du “contenu” des observations mais aussi suivant des critères de la “méthode” d'analyse ; cela, afin de tester l'utilité et la pertinence des trois hypothèses méthodologiques proposées dans ce travail.

Tout d'abord, cette analyse du territoire se fait dans plusieurs cadrages géographiques complémentaires : questionner les caractéristiques de la “ville diffuse” impliquent nécessairement, comme je l'ai montré, l'usage d'une multiplicité d'échelles, car ni celle du parcellaire, ni celle du territoire ne suffisent à la décrire. A chacun des chapitres sera donc associée une échelle donnée, selon les problématiques qu'il traite, et la position précise de chaque cadrage et de son “décalage”, sera explicitée.

Deuxièmement, une périodisation différente est attachée à chaque échelle d'analyse et donc à chaque chapitre : plus l'étude est précise, circonscrite dans l'espace, plus elle l'est

dans le temps ; plus l'étude englobera une large surface de territoire, plus elle pourra être synthétique et couvrir une plus longue période. Ainsi par exemple, la superposition des réseaux sera analysée sur plusieurs siècles, tandis que les modifications d'une parcelle le seront sur un temps restreint : en effet, ce sont bien là les temporalités des transformations engendrées, d'un côté, par un réseau nouveau - ou de l'autre, par un nouveau propriétaire.

Ensuite, dans le but de multiplier les sources (troisième hypothèse méthodologique) mais aussi de différencier explicitement les modes d'analyse utilisés, chaque chapitre est organisé en trois parties :

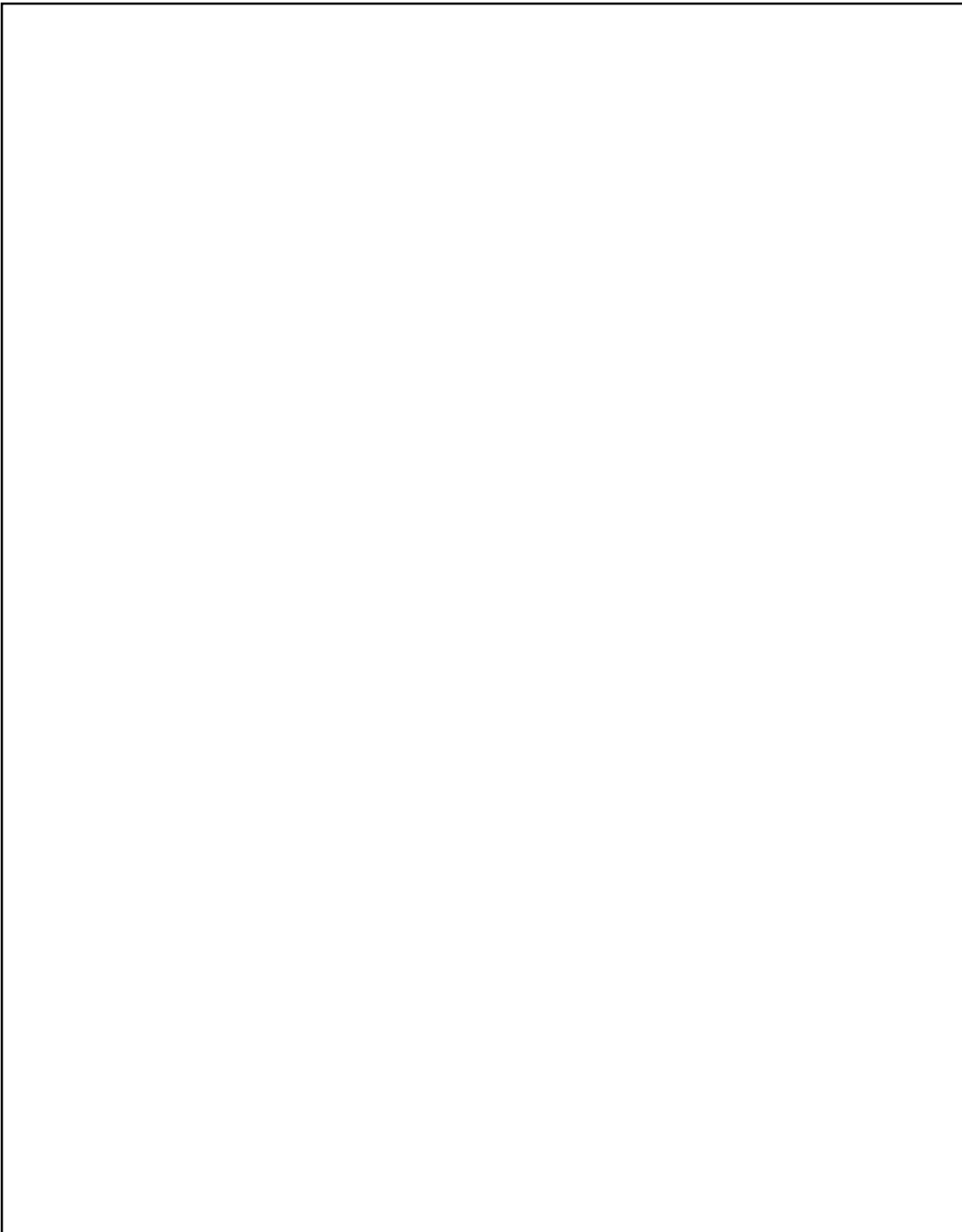
- La première (A) synthétise la littérature actuelle traitant du sujet du chapitre ;
- La deuxième (B) regroupe les analyses que l'on peut faire sur base des documents historiques existants (recensements, cartes historiques, photos d'époque, etc.) ;
- La troisième (C) détaille les documents nouveaux, produits pour la thèse, et ce qu'ils apportent en plus par rapport aux sources précédentes.

Ainsi, l'ensemble des troisièmes parties (la dernière colonne dans le tableau ci-dessous) a pour objectif de répondre à la principale hypothèse de ce travail, qui pose que créer de nouvelles représentations de l'urbanisation doit permettre d'atteindre de nouvelles interprétations et donc une meilleure compréhension des phénomènes en cours.

#### PLAN SYNTHETIQUE DES CHAPITRES SUIVANTS :

Organisation en sujets thématiques (lignes) et en méthodes d'analyse (colonnes) :

CHAPITRES	Territoire	Période	Synthèse de la littérature	Analyse de documents historiques	Production de documents nouveaux
<b>2. réseaux et territoire</b>	80 x 50 km	1631 - 2001	2A. Histoire des villes, des limites et des réseaux.	2.B. Analyse des représentations : l'usage des cartes.	2.C. La formation d'un "tissu territorial" en Belgique.
<b>3. industrialisation et mobilité</b>	20 x 20 km	1830 - 1990	3.1.A Définir le réseau vicinal	3.1.B L'établissement des lignes vicinales	3.1.C Tracés dans le territoire
			3.2.A "Land and labour"	3.2.B les mouvements de la population rurale	3.2.C. Géographie de la mobilité
<b>4. Les campagnes urbanisées</b>	1,5 x 1,5 km	1870 - 1930	4.A. la question du logement ouvrier	4.B Application au territoire	4.C. Les transformations du village de Brabant
<b>5. L'habitat "ni rural, ni urbain"</b>	Par - celles.	1889 - 1914	5.A. La maison bon marché : les modèles possibles	5.B. la maison bon marché : des pratiques complexes	5.C. Les maisons Construites à Chastre



**Chap. 2**  
**Réseaux**  
**et territoire**



La “ville diffuse” à l'épreuve de l'Histoire.  
Urbanisme et urbanisation dans le Brabant belge.

**Deuxième chapitre : Réseaux et territoire**

*Territoire : 80 x 50 km - Période : 1631 / 2001*

Ce premier chapitre sur le territoire belge l'analyse à son échelle la plus large et sur la plus longue période. C'est en effet par son “histoire longue” que je commence, en la décomposant en trois fils : l'histoire des limites, celle des réseaux et celle de l'urbanisation. Ces trois approches complémentaires font écho à la définition traditionnelle du tissu urbain (comme intrication des découpages, des rues et du bâti) mais adaptée à l'échelle territoriale.

Le premier sous-chapitre exploite la littérature existant aujourd'hui sur le sujet ; il permet de préciser quelques données générales nécessaires à l'étude du terrain belge et à la compréhension de la suite. Mais il s'attache surtout à démentir une première idée concernant le concept de la “ville diffuse”, à savoir que son fonctionnement en polycentralités complémentaires et en réseaux isotropes (qui s'oppose au modèle d'organisation en arbre et “radio-concentrique”) serait récent et même “nouveau” ; cela, parce que la mondialisation, l'automobile ou les télécommunications en seraient la cause.

Le deuxième sous-chapitre, qui traite de l'analyse de documents historiques, présentera le corpus de cartes existantes dans l'histoire du territoire depuis le 16<sup>e</sup> siècle et examinera notamment leurs échelles, cadrages, et légendes. C'est donc la question méthodologique essentielle de ce travail qui sera ainsi abordée, car des liens entre “forme” et “fond”, entre la manière de représenter et le contenu de ce que l'on représente, seront mis en évidence.

Enfin, des représentations de ce territoire seront produites dans le troisième sous-chapitre pour interroger ce qui le structure à cette première échelle et en particulier commencer l'étude des interactions entre les réseaux d'infrastructures et la forme que prend l'urbanisation. En donnant à voir une structure du territoire à cette échelle - les repères, les armatures, l'organisation interne – on offre une première compréhension globale de celui-ci, et on montre que si la Belgique est une “ville diffuse”, ce qui est à interroger, elle n'est en tout cas pas dépourvue de lisibilité (contrairement au chaos) et elle n'est pas dépourvue de spécificités (contrairement à l'idée de ville générique). En outre, la représentation de l'évolution des réseaux montrera à quel point ceux-ci sont en fait de moins en moins isotropes, contrairement aux caractéristiques attribuées à la “ville diffuse” au sens large.

### **A.- “Histoires” du territoire**

*Synthèse de la littérature existante*

Ce sous-chapitre est basé sur un corpus de travaux d'historiens. Il expose trois “histoires” parallèles et complémentaires du territoire belge : la première concerne la définition du territoire par ses contours, c'est l'histoire de la forme et des limites de la Belgique, à travers les relations “externes” du pays ; la deuxième tente de cerner dans l'Histoire les caractères “internes” qui pourraient en décrire la chair, à travers une histoire centrée sur les villes ; la troisième retrace une histoire des réseaux, qui constitueraient l'ossature du territoire. Ce sont trois “lectures” particulières de l'Histoire (comme le sont tous les travaux historiques) qui mettent en évidence de manière synthétique la relative constance de certains aspects, qui seront dès lors considérés comme caractéristiques du pays.

Les deux premiers “fils historiques” seront amorcés ci-dessous à partir de la chute de l'Empire carolingien, qui crée les premiers découpages de l'Europe après une période de

grande unification, et s'arrêteront au début du 19<sup>ième</sup> siècle : le premier, avec la “révolution politique” de l'indépendance (1830) qui fixa les frontières quasiment dans leur état actuel, et le deuxième, avec la révolution industrielle qui débuta en Belgique à la fin du 18<sup>e</sup> siècle. La troisième histoire commence plus tard, avec les premières chaussées en 1700, mais s'étend ensuite jusqu'à la fin du 20<sup>e</sup> siècle.

## **1. - Histoire des limites : l'entre-deux**

Il est assez connu que la formation de la Belgique comme Etat fut admise en 1830 pour que ce pays joue le rôle “d'Etat-tampon” entre les puissances européennes de ce début de siècle. Mais on peut observer que dès le haut Moyen-Age, une vision de territoire “médiann” s'était déjà développée en Europe ; et que de nombreuses périodes de l'histoire européenne peuvent également être interprétées comme des moments où un espace “d'entre-deux” s'est avéré nécessaire. Les paragraphes suivants retracent quelques-uns de ces moments, qui alternent avec des périodes où le territoire est l'enjeu et/ou le champ de bataille de conflits dont il n'est pas partie prenante ; cela, jusqu'à la reconnaissance politique de l'indépendance de la Belgique et donc, la stabilisation de ses limites<sup>1</sup>.

### ***a.- La Lotharingie***

A la mort de Charlemagne, l'*ordinatio imperii* qu'il gouvernait depuis Aix-la-Chapelle, s'étendait au nord jusqu'à l'Elbe et Hambourg, à l'est jusqu'au Danube, Budapest et Belgrade, en Espagne jusqu'à l'Ebre et Saragosse, et en Italie jusqu'au Mont Cassin, au sud de Rome (cfr. **chap.2 ill.1**).

En 843, les descendants de Charlemagne divisent son royaume en trois parties. Lothaire reçoit, outre le titre impérial, un long territoire s'étendant du nord au sud entre l'Escaut, la Meuse, la Saône et le Rhône d'un côté, le Rhin et les Alpes de l'autre. A l'est et à l'ouest de cette longue bande, naissent deux puissances plus compactes, qui seront la France et l'Allemagne. On peut ainsi observer que les premières divisions de l'Europe occidentale étaient des frontières naturelles : les fleuves, les Alpes, les Pyrénées, la Manche. Le territoire impérial, la Lotharingie, d'orientation générale Nord-Sud, s'étend dans une zone intermédiaire.

---

<sup>1</sup> Au 20<sup>e</sup> siècle, le Traité de Versailles modifiera encore légèrement la frontière Est de la Belgique, avec l'Allemagne.

Il est intéressant, en parallèle, de comparer cette partition avec la séparation entre les dialectes issus de l'occupation romaine<sup>2</sup>, donc d'origine latine, et les dialectes d'origine germanique (cfr. **chap.2 ill.1**, la ligne en traits tirés) : on constate que ce deuxième type de limite est plus flottante, qu'elle correspond très rarement à une délimitation naturelle, et qu'elle n'était certainement pas un critère pour l'établissement de frontières territoriales. Par contre, si on la superpose aux frontières actuelles, on constate que l'on peut attribuer à cette limite un caractère de grande permanence : elle traverse en effet la Belgique d'est en ouest, à peu près à hauteur de Bruxelles, puis descend à l'ouest du duché de Luxembourg, à l'ouest de l'Alsace et rejoint la Suisse.

### ***b.- Le cercle de Bourgogne***

Après le morcellement en principautés qui caractérisa les siècles suivant Charlemagne, ce sont les Bourguignons alliés à la Maison de Flandre, qui vont initier un nouveau regroupement de ces territoires, à partir de Philippe le Bon (1419-1467) et jusque Charles-Quint (1500-1558). Celui-ci ayant battu François Ier à Pavie en 1526, la France était désormais entourée au nord, à l'est, au sud, par la maison des Habsbourg<sup>3</sup>, et a dû abandonner ses droits à la suzeraineté sur la Bourgogne, la Flandre, l'Artois et Tournai. « Cette volonté de récupérer le duché de Bourgogne est révélatrice d'un dessein de Charles Quint, qui dépasse l'honneur dynastique et s'inscrit dans une vision d'Europe médiane où la Bourgogne jouerait le rôle d'un système central de circulation »<sup>4</sup>. C'est donc à nouveau l'incarnation d'un territoire “d'entre-deux”, que décrit ici l'historien G.-H. Dumont.

Si Charles-Quint réalisa “l'Empire où le soleil ne se couche jamais”, c'était aussi un moment d'apogée territoriale pour les Pays-Bas<sup>5</sup> en particulier, qui seront ensuite réunis sous le nom des “17 Provinces” dans le cercle de Bourgogne, en 1548.

Enfin, c'est également à cette époque que la limite nord-sud qui séparait la Flandre

---

<sup>2</sup> François HAYT, *Atlas d'Histoire Universelle et d'Histoire de Belgique*, Namur : Wesmael-Charlier, 1982, p. 32.

<sup>3</sup> Charles Quint est né à Gand en 1500. Il est le petit-fils, par son père, de Marie de Bourgogne, héritière des Pays-Bas, et de Maximilien de Habsbourg, électeur du Saint Empire germanique, et par sa mère, de Ferdinand d'Aragon et d'Isabelle de Castille, Rois Catholiques de l'Espagne. Il épousera ensuite Isabelle de Portugal.

<sup>4</sup> Georges-Henri DUMONT, *Histoire de la Belgique*, Bruxelles : Le Cri, 1999, p. 177.

<sup>5</sup> Les “Pays-Bas” furent nommés ainsi dès les ducs de Bourgogne, par opposition à la Haute Allemagne, le pays de Maximilien d'Autriche et ils s'étendaient grosso modo sur la Belgique et les actuels Pays-Bas ; quand ceux-ci firent sécession en 1585 sous le nom de “Provinces Unies”, les territoires belges furent nommés “Pays-Bas du Sud”. En latin, par contre, c'est l'adjectif *Belgicae* ou *Belgii* qui est toujours accolé à ces



(vassale de France) et le Brabant (faisant partie du Saint-Empire Germanique), une limite vieille de sept siècles puisqu'elle datait de la partition de l'empire de Charlemagne, disparaît au profit de celle, orientée Est-Ouest, entre les Pays-Bas des Habsbourg et la France (une limite dont l'emplacement précis sera encore l'enjeu de conflits pendant trois siècles).

### ***c.- Les Pays-Bas autrichiens***

C'est en 1715 que l'existence du “pays” comme entité autonome apparaît une nouvelle fois nécessaire aux puissances étrangères, pour conforter l'équilibre européen. En effet, en conclusion de l'interminable conflit entre la France et l'Autriche pour la succession de Charles II d'Espagne, le Traité dit “de la Barrière” attribue les Pays-Bas (amputés entre temps des Provinces du Nord qui ont fait sécession en 1585) à Charles de Habsbourg, élu en outre empereur du Saint Empire Germanique. Mais malgré que les conventions signées imposent à ce souverain l'indivisibilité du territoire et le respect de ses privilèges acquis, « *le traité de la Barrière consacre [également] la position de dépendance internationale des Pays-Bas du Sud, puisqu'il stipule que les Provinces-Unies tiendront garnison dans un grand nombre de forteresses des Pays-Bas méridionaux, et cela aux frais des populations locales* »<sup>6</sup>.

La limite nord du territoire est fixée en grande partie à ce moment, en conséquence notamment de la scission du duché de Gueldre qui est attribué pour une part aux Provinces-Unies du Nord (en particulier les villes de Venlo, Montfort, Maastricht) et le reste à la Prusse (à l'Est). En ce qui concerne la limite avec la France, c'est un siècle plus tard que le traité de Paris (1815) restituera au territoire les villes de Mariembourg, Philippeville, Couvin, Chimay, Bouillon et d'autres conquises par Napoléon, fixant la limite sud du pays là où elle est encore actuellement.

### ***d.- La Belgique***

Deux annexions, la première à la France qui l'envahit en 1792, la seconde à la Hollande par le Traité de Vienne en 1815, ne purent aboutir à l'intégration réelle du territoire dans ces nations, de même que sous les précédents régimes, le peuple n'était pas devenu autrichien ou espagnol. C'est donc en révolte contre le pouvoir hollandais que la Belgique se constitue en Etat indépendant en 1830 : en trois mois, elle se dote d'un

---

territoires (“*Provinciae Belgii Regii*” (1690), “*Belgii pars meridionalis*” (1705), etc.) comme ils étaient déjà nommés au sein de l'Empire romain.

gouvernement provisoire, élit un Congrès National, choisit le régime monarchique constitutionnel et approuve un projet de Constitution.

Néanmoins, c'est toujours avec l'accord et sous les conditions des puissances en jeu, qu'on finit par proposer, lors de la conférence de Londres (1831), le Traité des 18 articles qui comprend l'indépendance de la Belgique et sa neutralité perpétuelle. Et ce n'est qu'en 1839, que le Roi Guillaume de Hollande renonce officiellement au territoire belge et qu'il reçoit en compensation, le Grand-duché de Luxembourg et le duché de Limbourg : cela fixe définitivement la frontière Est de la Belgique, mis à part les territoires qu'elle recevra encore du Traité de Versailles, en 1919.

Enfin, « *L'Angleterre imposa aux Belges le choix de Léopold de Saxe-Cobourg et Gotha [pour roi], prince allemand qui vivait en Angleterre où il avait épousé l'héritière du trône, mais qui avait perdu son épouse et ses espoirs [...]. On lui fit épouser la fille de Louis-Philippe, roi de France : il convenait ainsi à l'Europe.* »<sup>7</sup>

L'Histoire de la Belgique oscille donc entre regroupements et morcellements territoriaux, centralisation du pouvoir par les princes et autonomie du pouvoir politique des Villes, forces centripètes et forces centrifuges, qui se côtoient en permanence. En ce sens, elle raconte l'Histoire de l'Europe : l'existence même du pays est le résultat de la politique européenne, ainsi que les contours de son territoire.

Enfin, cette courte histoire des limites permet déjà de mettre en évidence une familiarité entre des territoires reconnus pour leur importante urbanisation diffuse - les Pays-Bas, la Belgique, la Ruhr en Allemagne, la Suisse, le Nord de l'Italie – car ils constituent ensemble, le territoire d'intersection entre Europe latine et Europe germanique, là où les influences sont multiples et ne s'ordonnent pas hiérarchiquement. Cette situation “d'entre-deux”, montrée ici à une très large échelle, se retrouvera à de nombreuses reprises dans la suite de ce travail, et aura des conséquences importantes au point de vue de l'urbanisation.

---

<sup>6</sup> Jean DHONDT, *Histoire de la Belgique*, Presses Universitaires de France, 1963, p. 75.

<sup>7</sup> S.DUPONT et M.LIBON, *Histoire des idées et des faits dans leurs rapports avec l'évolution des institutions*, Louvain-la-Neuve : Université Catholique de Louvain, Faculté de Droit, 1995, p.35.

## 2.- Histoire de l'urbain : la “polycentralité”

### *a.- Un carrefour commercial*

Dans la région qui s'étend entre le Rhin et la Somme, les embouchures du Rhin, de la Meuse et de l'Escaut formaient un point de convergence naturel. Ces fleuves, par où voyageaient hommes, marchandises et idées, constituaient les bassins de civilisations distinctes, dont notamment deux principautés puissantes dès le Haut Moyen-Age : le Comté de Flandre sur l'Escaut, et la principauté de Liège sur la Meuse. On y trouve deux productions principales, le drap en Flandre, la métallurgie dans le bassin mosan. Ces deux activités entraînent chacune un début de commerce, donc le développement urbain autour des foires en Flandre et autour des lieux d'étapes sur le cours de la Meuse, et par conséquent, l'essor des villes “au sens économique” telles que les définit Max Weber<sup>8</sup>.

A la fin du 11<sup>e</sup> siècle, alors que les transports fluviaux favorisaient plutôt les échanges Nord-Sud, une liaison par la route joignant le Rhin à la Mer du Nord, d'Ouest en Est, commence à se dessiner. Le tracé de celle-ci, qui relie les bassins fluviaux entre eux (cfr. **chap.2 ill.2**) passe par des points précis : Bruxelles et Louvain notamment, étaient situées à la limite de navigabilité des rivières traversées. C'est le long de cette voie, et grâce au contrôle de celle-ci, que se forme le duché de Brabant : il prend un essor considérable en remplissant le hiatus qui séparait la Meuse de l'Escaut.

Aussi, le Brabant en particulier est-il également un territoire constitué comme un “entre-deux” ; et à nouveau, cette situation intermédiaire n'équivaut pas “un vide” mais se constitue au contraire, par la superposition de caractéristiques. On peut également déjà constater à quel point les structures territoriales, telles que le réseau hydrographique ou les grandes routes qui le traversent, lui confèrent un statut de carrefour géographique et d'échanges commerciaux. C'est en relation étroite avec ces structures que va se constituer le réseau de villes, à la fois comme lieux d'étape, lieux d'échanges et lieux de productions spécifiques.

### *b.- Une densité d'urbanisation*

Vers 1350, les “Trois Membres de Flandre”, Gand, Bruges et Ypres, comptent

---

<sup>8</sup> Max WEBER, *La ville*, Paris : Aubier Montaigne, 1982 (1ère éd. 1921), p. 29.

220.000 habitants : cela correspond à la population de Paris à la même époque, tandis que Grenade approche les 150.000 habitants et les plus grandes villes italiennes, 100.000 habitants.

Mais c'est certainement son taux d'urbanisation global<sup>9</sup> qui constitue (déjà) la particularité principale du territoire : de 1300 à 1500, il passe de 35% à 45%. Pour comparaison, la moyenne de l'Europe (sans la Russie) stagne durant ces mêmes siècles autour de 12% :

% pop. urbaine	Belgique	France	Angleterre	Italie	Pays-Bas	Allemagne	Europe
1300	25-35	9-11	6-9	15-21	8-12	5-8	9-12
1500	30-45	9-12	7-9	15-20	20-26	7-9	10-12
1700	26-35	11-15	13-16	14-19	28-49	8-11	11-14

Paul Bairoch cite également ces agglomérations des Flandres comme étant des exemples significatifs de “villes industrielles”, c'est-à-dire des villes dont l'essentiel des activités était axé sur une production nécessitant la matière première de l'étranger (la laine d'Angleterre, en l'occurrence) et exportant ensuite largement ses produits manufacturés. Il ajoute que cette concentration est un cas unique dans l'Europe médiévale, tandis qu'un certain nombre de villes isolées remplissent également des fonctions analogues, dont la région de Liège qui a un important taux d'exportation dans la coutellerie et les armes.

Ces agglomérations, par leur puissance industrielle très précoce (ou “proto-industrielles” comme les définissent plus précisément d'autres auteurs<sup>10</sup>), constituent des ensembles politiques qui s'appliquent à développer leurs pouvoirs en parallèle à ceux du “Prince”<sup>11</sup> – souvent étranger au territoire - et aux dépens du “plat pays”, comme on nommait le pays environnant. Celui-ci sera néanmoins établi en quatrième “Membre de Flandre”, sous le nom de “Franc de Bruges”, par Philippe le Beau (1488-1506), soit juste avant l'avènement des grandes transformations sous Charles-Quint (son fils).

---

<sup>9</sup> Chiffres issus de Paul BAIROCH, *De Jéricho à Mexico, villes et économie dans l'Histoire*, Paris, Gallimard, 1985, p. 233. Cet auteur utilise la notion de “taux d'urbanisation” définie comme le pourcentage de la population du pays qui habite dans les villes de plus de 5.000 habitants.

<sup>10</sup> Par exemple : Jean PUISSANT, “L'industrialisation du Brabant Wallon et son impact sur l'urbanisation” in : *De villes en villes ? Urbanisation et patrimoine en Brabant Wallon, dossier "Espace-Vie" n°6*, Court-St-Etienne : Centre Culturel du Brabant Wallon et Maison de l'Urbanisme, 1997,

### ***c.- Une répartition "polycentrée"***

Les principautés, dès le tournant du 14<sup>e</sup> siècle, avaient pu acquérir une relative autonomie par rapport à leurs suzerains : la Flandre s'est libérée de la France à la bataille des Eperons d'Or (1302), le Brabant gagnait un accès au Rhin à celle de Woeringen (1288), et les villes liégeoises peuvent se distinguer du Saint Empire Germanique lors de la "Paix de Fexhe" (1316).

A une autre échelle, les citadins, de leur côté, jouissent d'une certaine autonomie dans leurs rapports au Prince grâce aux Chartes de Liberté<sup>12</sup>, dont celle nommée "la Joyeuse Entrée" qui subsistera dans toutes les villes de Brabant jusqu'à la fin de l'Ancien Régime. Celle-ci stipule notamment l'indivisibilité du duché et elle consacre le partage du pouvoir entre le prince et le pays en ce qui concerne les guerres, les traités, les impôts, la frappe des monnaies et les emplois publics ; surtout, elle assure le droit de révolte au cas où le prince violerait ses engagements.

En effet, ce sont les citoyens qui s'arment par eux-mêmes et constituent la milice, ce qui pour Max Weber constitue un fait déterminant du développement urbain en Occident, et le distingue de l'Orient où le citoyen était le non-militaire<sup>13</sup>.

Enfin, la dépendance des princes envers les villes est également financière : elle permettra notamment à Anvers de développer une activité économique considérable rien qu'avec les prêts consentis à l'Etat habsbourgeois.

La société urbaine, ensuite, se caractérise par une diversification de la hiérarchie féodale, grâce au jeu des alliances entre les forces en présence. A Gand par exemple, on peut citer parmi celles-ci le *patriciat*, tout d'abord, qui sont des hommes "héritables" (nantis d'une propriété) ; ceux-ci opposent régulièrement leurs prérogatives à celles du *Comte de Flandre* ; en cela, ils sont souvent alliés au *Roi de France*, d'où leur nom de Lielaerts, de "lys" ; par contre, ils sont également opposés aux échevins et *bourgeois* de la Ville (les tisserands, les maîtres dans les corporations) à cause des nombreux monopoles qu'ils s'octroient ; et enfin,

---

<sup>11</sup> Les historiens nomme par ce titre générique le "pouvoir" qui possède le territoire par sa naissance (qu'il s'agisse d'un "duc" comme dans le cas du Brabant, d'un "comte" comme en Flandre ou dans le Hainaut, ou encore d'un "prince-évêque" comme dans la principauté de Liège).

<sup>12</sup> « C'est dans les villes d'Europe centrale et septentrionale qu'apparut la célèbre maxime "l'air de la ville rend libre" – c'est-à-dire qu'après un certain délai, le maître d'un esclave ou d'un serf perdait le droit d'avoir recours à lui. [...] C'est ainsi que la bourgeoisie usurpa la levée du droit féodal », Max WEBER, *op. cit.*, p.52.

<sup>13</sup> *Ibidem*, pp.82-83.

on distingue les *foulons*, compagnons, commis et autres manœuvres, dont les autres classes récupèrent fréquemment les soulèvements à leur compte. Ces jeux de pouvoirs ne sont donc pas systématiquement hiérarchiques : ainsi même au niveau international, les bourgeois peuvent prendre des initiatives par-delà le Prince, surtout quand la prospérité de la Ville est en jeu<sup>14</sup>.

Enfin, les villes entre elles jouissent également d'une autonomie relative et ne sont pas organisées de manière pyramidale. Lorsque, sous les ducs de Bourgogne, commence le regroupement dynastique des principautés, Philippe le Bon crée, outre la Cour Collatérale de Justice qui le suit dans ses déplacements, trois Chambres des Comptes : à Bruxelles, à Lille et à Dijon (1450) ; plus tard, Charles le Téméraire, son fils, fondera à Malines une seule Cour d'appel pour toutes les Provinces, où il regroupera également toutes les Cours des Comptes, en 1470.

A partir de ce moment, Bruxelles devient la première cité en terme de population et de fonction (elle est la résidence des princes), Malines aura le rôle principal dans le domaine judiciaire et religieux (c'est le siège de l'évêché) et Louvain dans les domaines administratif et intellectuel (son université est fondée en 1425). C'est pourquoi, on ne voit pas ici une ville qui prenne l'autorité complète, mais plutôt une distribution des particularités et des prérogatives, qui est liée à l'histoire de chacune. On pourrait observer une répartition semblable des "compétences" entre les trois "Membres de Flandres" (Gand, Bruges et Ypres).

Ainsi, jusque sous Charles-Quint (1500) y compris, les principautés qui constituent le pays seront gouvernées selon un mode que l'on peut considérer comme "fédéral" ; elles gardent chacune leurs coutumes spécifiques et elles n'ont en commun que la personne du Prince et la réunion occasionnelle des Etats Généraux.

Mais on voit aussi que toute l'organisation politique du territoire, que ce soit les rapports sociaux à l'intérieur des villes, le rapport des villes entre elles, des principautés entre elles et même, dans leurs liens au suzerain et enfin aux pays étrangers, toutes ces relations fonctionnent sur des jeux de pouvoirs non pas mono-directionnels et simplement

---

<sup>14</sup> Lors du conflit entre Edouard III et Philippe de Valois pour la succession de Charles le Bel, l'Angleterre s'octroya le monopole de la laine et transféra son étape continentale vers le Brabant. Un patricien gantois, Jacques Van Aartvelde, négocia avec l'Angleterre au nom d'un "Comité de Salut Public" : il obtint la levée de

hiérarchiques mais au contraire multiples et souvent ambivalents.

#### ***d.- La persistance des structures intermédiaires***

Charles-Quint, le dernier prince à gouverner ces territoires qui y soit né lui-même, dirigera ensuite son empire depuis Madrid, à partir de 1517 ; tandis que son fils (Philippe II) et tous les souverains qui lui succéderont seront représentés sur place par des gouverneurs<sup>15</sup>. Ainsi, le statut du pays devient progressivement comparable à celui d'une "colonie", que l'on juge et apprécie en fonction de ses ressources productives ou géographiques, telles que l'accès aux marchés maritimes. Ses villes sont des enjeux d'échange dans les Traités, et le territoire, dans l'Histoire des 17<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> siècles, passe du statut de carrefour commercial à celui de "champ de bataille de l'Europe".

Parallèlement, cependant, le début d'une conscience de communauté apparaît dans les Pays-Bas méridionaux. Issus d'une même civilisation urbaine, fluviale et commerçante, vivant sous les mêmes princes, les habitants se regroupent, plus par opposition sans doute à leurs gouverneurs.

En effet, les vues de ceux-ci sont de plus en plus étrangères à celles de la population locale ; ils diffèrent de coutumes (incarnées dans les chartes des villes), de priorités économiques (le port d'Anvers est resté fermé de 1585 à 1795), de langues (Charles-Quint fut le dernier souverain élevé en français et parlant le flamand populaire) et de religions (l'Inquisition de Philippe II fit 8000 morts en trois ans et fut le déclencheur du soulèvement puis de la scission des provinces du Nord, en 1585).

C'est donc dans un esprit principalement de "résistance" que se déroulent les siècles suivants, un contexte par définition plus conservateur que "constructeur" de nouvelles caractéristiques du territoire : le tableau présenté précédemment (cfr. aussi **chap.2 ill.2**) reflète cette stagnation de 1500 et 1700, dans les coefficients d'urbanisation du territoire.

Les efforts de centralisation et de rationalisation successifs des Habsbourg d'Espagne, puis des Habsbourg d'Autriche au 18<sup>ième</sup> siècle, de l'annexion française en 1792 et de la gestion hollandaise entre 1815 et 1830, se heurtent donc à la résistance des conseils

---

l'embargo et la neutralité de la Flandre dans le conflit. Voir à ce sujet : Georges-Henri DUMONT, *op.cit.*, pp. 106-109.

<sup>15</sup> Exception faite de sa petite-fille, l'infante Isabelle, mariée à l'archiduc Albert, qui résida à Bruxelles ; son régentat constitua une période de paix et de relative prospérité du territoire (la "trêve", de 1609 à 1621).

provinciaux, du clergé, de la magistrature et de la bourgeoisie urbaine, atteints dans leurs privilèges par les réformes. La partie suivante de ce travail illustrera notamment la complexité de leurs rapports en ce qui concerne plus particulièrement les réseaux.

Ainsi, ni l'absolutisme ni la centralisation moderne, n'y ont réellement forgé des repères car, toujours perçus comme étrangers, ils ne pouvaient s'attacher à créer une idée de Nation. « *La fonction d'échevin devient quasiment héréditaire : ce qui implique un conservatisme solide [...] et les Conseils Provinciaux finissent par faire écran entre la base et le Prince : c'est le triomphe des "pouvoirs intermédiaires" et du provincialisme* »<sup>16</sup>.

De ce souci de gérer le plus possible les affaires au niveau local, sans devoir en référer à un pouvoir supérieur qui se trouve éloigné et étranger, découle également l'importance du pouvoir communal en Belgique. Celui-ci fut soigneusement préservé même après l'indépendance : la loi communale de 1836 n'accorda pas au Roi le pouvoir de nommer les échevins communaux, en plus du bourgmestre. Cette grande autonomie des communes est aussi souvent évoquée comme un facteur d'urbanisation diffuse, souffrant de l'absence de planification à plus large échelle.<sup>17</sup>

### ***e.- Un territoire industriel***

La révolution industrielle naît ainsi sur un terrain qui a relativement peu changé depuis la fin du Moyen-Age. On peut le décrire économiquement comme un réseau de villes de production, d'échanges mais aussi d'exportations, car sa petite taille ne lui permet pas de vivre de son seul marché intérieur.

Pour ces raisons, tous les auteurs s'accordent sur la précocité de la révolution industrielle en Belgique et de l'essor de ses entreprises, jointes à la présence d'une société urbaine, "bourgeoise" et entreprenante : dès le début du 19<sup>ième</sup> siècle, « *l'industrie belge est en plein essor, et sous l'impulsion de puissantes sociétés financières, pénètre largement les marchés mondiaux [...]. La machine à vapeur, puis les moteurs Diesel construits en Belgique se rencontrent partout. Parallèlement, grâce à l'introduction en 1879, du procédé Thomas, la production d'acier monte vertigineusement [...]* »<sup>18</sup>. « *Ce bond décisif est dû à la structure géologique, à la constitution sociale et*

---

<sup>16</sup> S. DUPONT et M. LIBON, *op. cit.*, p.11.

<sup>17</sup> cfr. "Some notes on the genesis of the banlieue radieuse", Bruno DEMEULDER, "Patching up the Belgian urban landscape", *Oase n° 52*, Nijmegen : Sun Publishers, 1999, p.81.

<sup>18</sup> Jean DHONDT, *op. cit.*, p. 94.



*financière du pays, et par ailleurs à la domination de la classe bourgeoise [...] »<sup>19</sup>.*

Les liens entre cette industrialisation et l'urbanisation du territoire feront l'objet plus précisément du chapitre suivant mais on peut déjà souligner ici le fait que ce développement économique et urbain ne touchera pas que les grandes villes mais bien une portion énorme du territoire : comme le remarque Paul Bairoch, l'essentiel de l'industrie belge, au début du 20<sup>ième</sup> siècle, est localisée dans des lieux qui au début du 19<sup>ième</sup> siècle, étaient encore ruraux ou semi-urbanisés (mis à part Liège et Gand)<sup>20</sup>.

Cela, associé aux réseaux de transports et à la politique de financement des logements ouvriers (cfr. chapitre 4), constitue encore un facteur d'urbanisation dispersée que l'on peut enraciner dans l'histoire longue du territoire, tout comme ceux précédemment relevé : le réseau urbain dense, la tradition d'échanges et d'exportation et l'organisation polycentrée du territoire.

### **3.- Histoire des réseaux : la mobilité**

La structure polycentrée est certes liée à la présence d'une multiplicité de villes et au fait que les prérogatives et spécificités étaient réparties entre elles ; mais elle se base également sur la densité du réseau de communication qui les relie. En effet, tous les régimes politiques qui se sont succédés sur ce territoire ont justement eu à cœur de densifier les moyens de communications, comme le montre Léopold Génicot dans l'un des ouvrages essentiels<sup>21</sup> sur lesquels se base ce sous-chapitre.

Ce dernier point sur l'histoire longue du territoire traitera plus particulièrement des routes et des chemins de fer ; en effet, si le réseau de voies navigables est dense, il ne concerne à peu près que le trafic des marchandises ; et les voies aériennes ne concernent pas ou presque la desserte du territoire.

La date de 1704 choisie par Génicot pour commencer son histoire des routes correspond à une impulsion donnée par Philippe d'Anjou, le neveu de Louis XIV : persuadé qu'un bon réseau de communication l'aiderait dans son combat pour conserver

---

<sup>19</sup> *Ibidem*, p.106.

<sup>20</sup> Paul BAIROCH, *op. cit.*, p. 344.

<sup>21</sup> Léopold GENICOT, *Histoire des routes belges depuis 1704*, Bruxelles : Office de Publicité (coll. Nationale), 1948.

les Pays-Bas, car son héritage est sujet à litige<sup>22</sup>, il presse les Etats Provinciaux de Brabant, Hainaut et Flandre d'entreprendre le projet, déjà ancien, de relier la capitale aux autres grandes villes du pays par des chaussées.

En effet, exceptée la route romaine de Bavai à Cologne, toujours très fréquentée<sup>23</sup>, à l'époque seules quelques "tentacules" à la sortie des grandes villes étaient pavées.

Par ailleurs, « *fleuves et rivières n'offraient qu'une utilité réduite. La Meuse, de Huy à Maaseik, et la Sambre, aux environs de Thuin et de Châtelet, sont aux mains de la Principauté de Liège, dont les rapports économiques avec les Pays-Bas sont loin d'être toujours parfaitement amicaux* »<sup>24</sup> et elle était également difficilement navigable certaines parties de l'année.

Quant aux Provinces Unies du Nord, elles tenaient le blocus de l'embouchure de l'Escaut - et donc de la Lys, de la Dendre et du Rupel - depuis la capitulation d'Anvers en 1585. L'Infante Isabelle, fille de Philippe II, tenta de faire pivoter l'axe commercial dans la direction est-ouest, en creusant des canaux vers Dunkerque puis Ostende, mais cela coûtait cher et ces canaux, sans routes pour les desservir, étaient sous-exploités.

C'est pourquoi les provinces acceptèrent de se lancer dans la construction des quatre premières chaussées, de Bruxelles vers Anvers, Gand, Mons et Louvain ; à l'arrivée des autrichiens en 1715, elles étaient à peu près achevées. Mais surtout, la démarche est lancée : les chaussées vont dorénavant s'étendre rapidement car les initiatives des états provinciaux, des villes ou de simples particuliers, se multiplient.

### ***a.- Régime autrichien : l'incitation***

Le gouvernement autrichien s'abstiendra presque systématiquement de construire lui-même des routes : « *Vraisemblablement inspiré par la structure politique de nos régions [...] il craindrait sans doute, en prenant ouvertement en main la direction des travaux publics, de heurter les sentiments particularistes : les Pays-Bas ne sont pas encore parfaitement unifiés. [...] Il a certes pour*

---

<sup>22</sup> Le Traité de la Barrière en 1715 l'attribuera en effet à une branche autrichienne de la Maison des Habsbourg.

<sup>23</sup> Cette route porte localement le nom de chaussée Brunehaut car : « *On attribue à Brunehaut, qui fut reine d'Austrasie au VI<sup>e</sup> siècle, la restauration des routes romaines, qui prolongea leur résistance de plusieurs siècles.* » Paul CHRISTOPHE, "Histoire des routes belges", in : *Annales des travaux publics de Belgique*, n°2, Bruxelles, avril 1935, p. 173.

<sup>24</sup> Léopold GENICOT, *op. cit.*, p.7.

*ambition de centraliser, mais sans brûler des étapes.* »<sup>25</sup> Parmi les exceptions, on trouve néanmoins la route entre Bruxelles et le château de Tervuren<sup>26</sup>, mais aussi celle qui mène au Luxembourg et par là, à Vienne.

Essentielle pour le gouverneur, cette route ne l'était pas pour les namurois et les luxembourgeois. Elle s'est donc constituée par tronçons, dans un mode opératoire assez représentatif des rapports de pouvoirs complexes entre les parties :

En 1716, le gouvernement autrichien prolonge à ses frais la vieille route Bruxelles-Genappe jusqu'aux limites du Brabant et en 1725, il termine le tronçon qui permet la jonction avec Namur. Puis, en 1738, ce sont "les Etats de Namur" qui sollicitent les octrois nécessaires à l'établissement d'une chaussée de Namur à Tavier. Le gouvernement ne les accorde qu'à condition qu'ils en construisent en même temps une seconde, vers Emptinne. Cette partie de l'accord ne s'exécutant pas, il menace alors, vers 1740, d'user d'un autre tracé par Hastière, contournant ainsi les zones liégeoises après Emptinne mais aussi, Namur elle-même. C'est en 1760 que les namurois mettent finalement en adjudication l'empierrement d'un tracé depuis leur chef-lieu jusque Arlon, passant aussi par Hastière. Mais le gouvernement devra encore construire lui-même certains tronçons dans des enclaves luxembourgeoises qui font litige, quitte à en demander ensuite le remboursement aux Etats. La liaison ne sera finalisée qu'en 1772.

En pratique, le gouvernement autrichien contrôle les initiatives par l'octroi d'autorisations : en effet, pour financer la construction des routes, les autorités provinciales et locales doivent solliciter la permission de vendre des rentes et de percevoir des droits de barrière. Ces autorisations sont alors subordonnées à des conditions, financières, techniques ou géographiques : ainsi, le gouvernement suggère des tronçons d'intérêt général, les coordonne et impose quelques règles. Les fleuves, notamment, seront longtemps considérés comme des voies de circulation qu'il est inutile de doubler.

Si a priori, il fallait donc un permis pour empierrier toute route, en Flandre en 1764, la situation des chemins fut considérée comme tellement désastreuse que les autorités locales eurent l'autorisation de paver tous les passages difficiles des chemins, sans passer par le gouvernement. Sous prétexte de remettre en état des tronçons, ils ont alors pavé des

---

<sup>25</sup> *ibidem*, p.17-18.

morceaux de routes puis ensuite comblé les lacunes : ils ont établi ainsi en quelques années de vraies chaussées, de ville à ville, sans solliciter le moindre octroi. En 1785, le gouvernement a supprimé le système mais cela a suffi pour donner à la Flandre un réseau plus développé. Par contre, celle-ci dépendaient du budget ordinaire local des communes : on n'avait pu ni emprunter pour les construire, ni y percevoir ensuite de droits de barrière.

Par conséquent, ces chaussées sont très reconnaissables : plus étroites, leur profil en long n'était pas adouci et surtout, leur tracé reprend le plus possible de chemins déjà existants, sans souci des détours. Sur les cartes de Ferraris, on distingue facilement une route "octroyée" (Gand- Bruxelles) d'une route construite sur les dérogations de 1764 (Grammont-Melle). (Cfr. **chap.2 ill.3.**).

La construction de ces chaussées empierrées se caractérise donc par une multiplicité d'initiatives car les intérêts locaux sont nombreux, qu'il s'agissent pour les communes de s'approvisionner, d'écouler leur production ou de capter un trafic de transit. En effet, *« partout et toujours, les grands rouliers les empruntent de préférence aux grands chemins, même au prix de longs détours. A ce point qu'une ville dépérit dès qu'une chaussée dessert la voisine. Celle d'Enghien ne ment pas lorsqu'elle se déclare sevrée de tout trafic et complètement ruinée par le pavement des routes de Bruxelles à Mons et de Bruxelles à Gand et Lille. »*

Ainsi, Bruxelles multiplie les chaussées en Brabant, Louvain établit seule celle qui l'unit à Diest et, en collaboration avec Malines et Namur, celles qui la relient à ces deux cités. Mais même les petits villages s'efforcent d'améliorer les embranchements qui les raccordent aux chaussées ; sans parler des propriétaires de charbonnages, de carrières, et des grands propriétaires fonciers, laïcs ou ecclésiastiques, qui améliorent toutes les routes traversant leur domaine.

Par conséquent, le réseau du 18<sup>e</sup> siècle ne constitue pas un réseau unifié mais plutôt une juxtaposition de petits réseaux rayonnant autour des villes les plus importantes. Les "transversales" permettant de passer de l'un à l'autre sont encore rares. Certains conflits d'intérêts entraînent une surenchère locale, avec pour résultat une densité globale du réseau

---

<sup>26</sup> Résidence qui était chère au duc de Charles de Lorraine, qui gouvernera le territoire durant 40 ans (1741 – 1780) une période particulièrement longue à la suite de cette époque instable.

mais aussi, une multiplication de barrières<sup>27</sup> et surtout, une répartition inégale des chaussées à l'échelle de toutes les provinces belges : le Limbourg notamment ne dispose que de celle qui va à Bois-le-Duc (S'Hertogenbosh).

C'est donc aussi un indice révélateur de l'orientation économique du pays : toutes les routes vers le Nord ou presque s'arrêtent avant la frontière hollandaise tandis que la liaison avec la France est assurée dès avant 1700 ; et une seule route franchit la frontière allemande, au sud (à Wasserbillig).

### ***b.- Régime français : la hiérarchisation***

A la suite de l'annexion réussie en 1795, le régime français va étendre sans tarder aux provinces belges son système de gestion centralisée du territoire. Dès 1796, le droit de barrière est supprimé et remplacé par des taxes d'entretien perçues directement par l'Etat auprès des communes puis des départements, ce qui va lui rapporter énormément : 3 millions la première année, 15 millions en 1803 et le record de 44 millions en 1812.

En 1797, la construction des routes est confiée non plus aux géomètres et arpenteurs, mais aux ingénieurs spécialement formés du corps des Ponts et Chaussées<sup>28</sup>. En 1798, ceux-ci procèdent à un premier classement des routes existantes. Ils réservent à l'Etat, comme en France, le soin de celles qui appartiennent à la catégorie des “grandes routes”, très nombreuses.

Ceci devait permettre un développement harmonieux du réseau, en évitant que des voies secondaires ne soient construites avant celles d'intérêt général.

Cependant, les critères de classement de routes, tout comme “l'intérêt général”, sont des notions éminemment politiques, ce que montre clairement cet extrait d'un rapport de M. Piou, ingénieur en chef du corps impérial des Ponts et Chaussées du Département de Jemappes : « *Si l'on classait les routes suivant qu'elles sont plus ou moins fréquentées, cet ordre devrait être entièrement changé et la route de Paris à Anvers serait la dernière de la dernière classe ; les route de Mons à Gemappe, de Mons à Valenciennes, (...) de Charleroi à Bruxelles, à Namur et à la Sambre,*

---

<sup>27</sup> Parfois toutes les lieues. En 1771, entre Quiévrain (à la frontière française) et Liège, passant par Mons, Bruxelles et Louvain, on était arrêté 26 fois. (cfr. “le voyage du chevalier Levignan” cité dans L. Génicot, *op. cit.*, p. 31).

<sup>28</sup> Le corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées est fondé par Colbert en 1716 et la mise en place d'une formation spécifique à ce corps est décidée par arrêté royal en 1747.

*c'est-à-dire toutes les routes par lesquelles s'exporte notre charbon, seraient de première classe. »*<sup>29</sup>

Et concrètement, le système routier progresse peu de 1795 à 1815 : très peu de nouvelles réalisations voient le jour. En effet, si les ressources étaient suffisantes au début du Consulat (1801) pour améliorer les grands axes (redressements, aplanissements, élargissements) et créer quelques points de contacts avec le Nord (notamment à Maldegem et à Breda), en 1807 le réseau est refondu en routes impériales de 1<sup>e</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classe, financées respectivement par l'Etat ; moitié par l'Etat, moitié par les départements ; et entièrement par les départements. Et dans ce nouveau classement, une quantité importante de routes passe sous la responsabilité des départements, sans compter les routes non classées, déjà à la charge des municipalités.

Or, la suppression des barrières interdit le mode de fonctionnement du 18<sup>e</sup> siècle ; l'impôt qui les remplace va directement à l'Etat ; la conjoncture est trop fluctuante pour des emprunts ; la “gourmandise” du fisc impérial empêche de lever des taxes supplémentaires et les opérations militaires absorbent beaucoup des disponibilités.

Dans ces conditions, l'activité des conseils municipaux et généraux ne peut pas être abondante, alors qu'elle était, au 18<sup>e</sup> siècle, à l'origine de 90% de chaussées. Seuls 231 km de routes carrossables seront établies sous le régime français (d'une durée de 20 ans), soit moins du tiers de ce qui se faisait auparavant, à l'année (cfr. **chap.2 ill.3**).

### ***c.- Régime hollandais : le moyen terme***

Le rythme s'accélère à nouveau sous le gouvernorat de Guillaume d'Orange, roi de Hollande - qui s'est vu confier le territoire par le Traité de Vienne (1815) – et s'il tâtonne d'abord entre les deux régimes précédents, à partir de 1821, il trouve un équilibre dans le cumul de bon nombre de caractéristiques. Ainsi, il garde l'administration de type Ponts et Chaussées, la classification des routes selon l'intérêt plus ou moins général, l'attribution des plus importantes à l'Etat et la levée d'additionnels aux impôts directs ; mais il les combine avec l'autorisation de perception de droits de barrière et la concession d'octroi de construction.

Rétablis dès le départ des Français, ces droits deviennent l'aliment essentiel des

---

<sup>29</sup> Rapport datant du 10 décembre 1809. Cité dans : Marcel WATELET, *Chemins impériaux et voies royales, essai sur la cartographie et l'ingénierie routière en Wallonie au début du XIX<sup>e</sup> siècle*, Tome III de *Patrimoine cartographique de Wallonie*, Bruxelles : éd. Racine, 1998, p.74.

budgets de travaux publics ; 30% des chaussées mises en service de 1815 à 1830 seront l'œuvre de concessionnaires. Bien plus, à cette période, l'Etat lui-même (comme avant lui les provinces, les communes, les industriels et les particuliers) lance plusieurs emprunts garantis par le revenu des barrières, et dont le revenu est destiné à améliorer les communications du royaume.

Les réalisations sont donc nombreuses, d'autant que la conjoncture économique s'améliore : 787 km de chaussées seront pavées par les pouvoirs publics de tout niveau, durant ces 15 années. Parmi les tronçons créés, L. Génicot relève *“l'étoffement des vieux pavés”* rayonnant autour de Bruxelles, qui *“donnent de l'air à une capitale en plein développement”* ; le comblement des lacunes en Flandres ; l'achèvement de projets anciens comme la route vers Maastricht<sup>30</sup> ; et le développement routier dans des régions encore peu fournies, comme l'Entre Sambre et Meuse, et dont l'importance industrielle devient prépondérante.

Mais surtout, cet auteur remarque à cette période l'apparition de *“transversales”* : *« Jusqu'alors, on a surtout établi de grands axes unissant les villes les plus importantes. On se préoccupe maintenant de faire la liaison entre ces axes et du même coup, d'assurer des relations directes entre centres secondaires »*. Il cite entre autres (en tournant autour de Bruxelles et dans un rayon de plus en plus grand) les routes de Halle à Waterloo ; de Wavre à Hamme-Mille ; de Mechelen à Dendermonde ; de Sombreffe à Hougaerden.

#### ***d.- Régime belge : répartition des investissements***

Mais si le rythme à la période hollandaise est soutenu, celui de la Belgique indépendante est encore trois fois plus élevé : près de 150km de chaussées par an, entre 1830 et 1853. En effet, *« les mandataires publics, les hauts fonctionnaires, les publicistes sans distinction d'opinion, les hommes d'affaires, les propriétaires fonciers, (...) le gouvernement, les députations permanentes, les collèges échevinaux, les conseils d'administration, les simples particuliers (...) tous sont intimement convaincus que la multiplication des routes et bientôt des chemins de fer constitue le meilleur moyen d'assurer dans tous les domaines l'essor du nouvel état »*<sup>31</sup>.

L'Etat en sera l'acteur principal : il s'occupe non seulement des routes de première

---

<sup>30</sup> C'est la première route construite avec la nouvelle technique de Mac Adam (empierrement et enrobage de goudron) en 1829.

classe mais se charge également de 2600km de routes de deuxième classe, n'en laissant plus que 500 km aux soins des provinces. Il va ainsi percevoir les bénéfices de beaucoup de barrières, alors qu'il n'aura que la charge d'entretien du réseau, qui est déjà largement constitué. Par contre, il va investir les surplus là où les besoins sont les plus importants - et non là où ils ont été perçus - c'est-à-dire, dans les provinces de l'est, en Campine et dans les Ardennes.

Les autres provinces, dont le Brabant en particulier, investissent donc personnellement beaucoup dans leur réseau : non seulement elles accordent à l'Etat des subsides pour les routes de 2<sup>e</sup> classe, elles financent les prises de concessions et elles participent à l'amélioration de la voirie vicinale, mais elles puisent aussi dans leurs fonds, par la perception d'impôts ou l'émission d'emprunts, pour déployer leur propre activité. En Brabant, 230km de chaussées sont construits aux frais de la province entre 1830 et 1850, contre 52km par l'Etat et 19km en concessions. Ses principales réalisations sont des “transversales” qui recourent des chaussées existantes, reliant ainsi de nouvelles localités<sup>32</sup>.

Les communes ne sont pas en reste : de 1840 à 1850, on passe de 3040 km de “chaussées vicinales” à 6376 km, dont un tiers est pavé et le reste, empierré. Une loi de 1841, appelée “charte de la voirie vicinale” et sans doute inspirée de la loi française de 1836, complète, codifie et unifie toutes les prescriptions existantes en la matière : leur délimitation, leurs largeurs, les techniques de pavage, l'entretien, l'obligation du report en atlas, etc.

Enfin, puisque le système des barrières persiste, celui des concessions se maintient également : « *l'Etat, les provinces ou les communes [ont] la faculté de confier à quiconque s'offre à cette fin la mission de construire des chaussées et de l'autoriser en contrepartie à y lever des péages durant nonante ans. A l'expiration de ce délai, la chaussée doit revenir au pouvoir qui l'avait mise en adjudication.* »<sup>33</sup>

---

<sup>31</sup> Léopold GENICOT, *op. cit.*, p.46.

<sup>32</sup> « *Il trace de nouvelles chaussées dans sa partie wallonne, de Hal à Nivelles, de Nivelles à Wavre, de Grez-Doiceau à Hannut. Il en relie d'anciennes : celle de Malines à Louvain et celle de Louvain à Aarschot par Haacht et Werchter ; celle de Louvain à Liège et celle de Louvain à Diest entre Tirlemont et Winghe St George et entre Tirlemont et Bekkevoort ; celles de Bruxelles à Mons et de Bruxelles à Gand entre Enghien et Assche. Il prolonge celle de Wemmel jusqu'à Merchtem et, de concert avec la province d'Amers, celle de Meise jusqu'à Tamise par Wolvertem. Enfin il joint Audergem à Malines par Nossegem et Perke.* », *Ibidem*, p.51.



Mais si l'Etat s'est investi dans les routes, c'est le chemin de fer qui sera très clairement son “grand œuvre”, comme l'exprime Jean-Baptiste Nothomb, le premier ministre belge des Travaux Publics : « *Après avoir attiré sur elle les regards de l'Europe, le jour de sa naissance révolutionnaire, le danger pour la Belgique était de s'effacer dans la foule des petits peuples ; elle s'est maintenue sur la scène en posant un grand fait matériel (...). Les nations collectivement ont besoin d'avoir devant elles une idée, un but, comme les citoyens individuellement ; cette idée, ce but, a été pour la Belgique, dans l'ordre matériel, le chemin de fer ; c'est la grande affaire nationale ; ce sera le monument du règne du premier de ses rois.* »<sup>34</sup>

En réalité, on peut considérer que si la prospérité économique de la Belgique dépendait du réseau ferré, c'est plutôt en remplacement des voies navigables, dont l'usage était rendu incommode voire impossible par le traité des 24 articles (Conférence de Londres) : celui-ci « *privait la Belgique de l'embouchure de l'Escaut, lui enlevait le Grand-Duché du Luxembourg, l'éloignait de la Moselle et par l'enclave de Maastricht, il l'entravait dans le libre usage de la Meuse inférieure.* »<sup>35</sup> Dès 1830, le Comité d'Industrie et d'Agriculture de Liège « *s'était adressé au gouvernement provisoire pour lui démontrer la nécessité de remplacer immédiatement, par une voie de fer, les moyens de communications qui, avant la révolution, existaient entre le Rhin et l'Escaut, par les eaux intérieures hollandaises* »<sup>36</sup>. Des parallèles furent fait entre le projet d'achever le canal du Nord (initié par Napoléon) ou celui de nouvelles voies ferrées ; le deuxième était plus avantageux en terme de coût de construction, de coût de transport et de durée de voyage (24h au lieu de 10 jours pour rejoindre Anvers à Cologne). Même le Conseil des Ponts et Chaussées reconnut son avantage, et prôna également de rejoindre de la même manière Anvers à la Meuse. Ceci met en évidence à quel point le premier but des chemins de fer était d'abord le transport des marchandises, et non des voyageurs ; on le voit constamment dans les descriptions des tracés, qui desservent non les centralités urbaines mais “les quais” à Namur, “les bassins” à Ostende, le port à Anvers, etc.

En 1834, une loi décrète donc la construction de 4 lignes en étoile, centrée au départ

---

<sup>33</sup> et qui l'avait bien souvent subsidiée. « *Très fréquemment en effet le produit des droits de barrière ne permettrait pas à lui seul d'amortir les frais de construction. La preuve en est que pas mal d'adjudications n'attirent aucun amateur. Pour en susciter, les pouvoirs publics allouent des subventions aux preneurs.* », *ibidem*, p.52.

<sup>34</sup> Jean-Baptiste NOTHOMB, *Travaux publics en Belgique. 1830 - 1839. chemins de fer et routes ordinaires. Rapport présenté aux chambres législatives le 12 nov. 1839*, Bruxelles, 1840 (2<sup>e</sup> éd.), p.134-135.

<sup>35</sup> Ulysse LAMALLE, *Histoire des chemins de fer belges*, Bruxelles : Office de Publicité, 1943 (2<sup>e</sup> éd.), p.19.

<sup>36</sup> *Ibidem*, p.20.

sur Malines et non Bruxelles, pour un total de 400km : la ligne de l'Est, qui doit rejoindre la frontière prussienne ; la ligne du Nord, vers Anvers et l'Escaut ; la ligne de l'Ouest, vers Ostende et la ligne du Midi, vers Mons et Quiévrain. Le but est bien de conserver le trafic entre l'Angleterre et la Rhénanie et de le détourner ainsi de la Hollande.

La première section construite est bien celle de Malines à Bruxelles, inaugurée le 5 mai 1835. C'est la première voie ferrée publique sur le continent (en Angleterre, le premier chemin de fer public fut ouvert en 1825). Le réseau va ensuite très rapidement s'étendre : en 1837, il rejoint Gand et Anvers ; en 1838 il atteint Bruges et Liège ; en 1842 il passe la frontière française vers Valenciennes. La frontière avec le Luxembourg sera encore la dernière à être rejointe (1859).

### *e.- Le rail contre la route*

L'essor du réseau viaire précédemment étudié ne va réellement s'infléchir qu'à partir de 1853. A cette date, le produit des recettes des barrières de l'Etat a atteint son maximum et il ne cessera de baisser par la suite. Car c'est le moment où les compagnies privées entrent en action dans la construction des lignes de chemin de fer : en 1853, le rythme des mises en service passe de 54 à 109km par an. Et en 1870, quand l'Etat commence à racheter les lignes concédées, il continue encore à compléter le réseau, les constructions ne ralentissent donc pas. Enfin, à partir de 1885, ce sont les lignes de chemin de fer vicinales qui prennent le relais et qui vont se développer à un rythme soutenu, jusqu'en 1914.<sup>37</sup>

Or, entre le chemin de fer et la route, la préférence va de plus en plus au premier, tant pour les voyageurs que pour les marchandises : il est moins coûteux et plus rapide. Et le choix se pose souvent : *« ces routes ferrées qui se multiplient si rapidement font aux chaussées une concurrence directe et désastreuse. Le plus souvent elles se bornent en effet à doubler servilement celles-ci. (...) les deux réseaux ne se complètent pas, aux origines surtout, mais se superposent. »*<sup>38</sup>

Les conséquences sur le réseau routier de cet engouement pour le chemin de fer sont nombreuses ; ce sont même des “préjudices” que l'on fait à la route, comme l'expliquera en 1935 Paul Christophe<sup>39</sup>, ingénieur qui dirige les “Ponts et Chaussées” belges, à une époque

---

<sup>37</sup> Le développement de ce réseau ferré sera étudié plus en détail dans le chapitre suivant.

<sup>38</sup> Léopold GENICOT, *op. cit.*, p.57

<sup>39</sup> Paul CHRISTOPHE, “Histoire des routes belges”, in : *Annales des travaux publics de Belgique*, n°2, Bruxelles, avril 1935, pp. 167-295.

où le transport routier reprend le dessus.

*« Vers 1880, on songeait si peu à valoriser les routes de l'Etat qu'on leur infligea des aménagements qui eurent pour résultat d'en réduire la largeur. Les chemins de fer vicinaux usèrent malheureusement trop largement de la faculté qu'ils avaient de s'installer sur les routes. Dès leur origine, on avait fait valoir l'économie (dont profitait l'Etat comme actionnaire) que procurait leur établissement sur le domaine public existant et la nécessité de rechercher le trafic dans les agglomérations. »<sup>40</sup> Il relève également l'apparition de la bicyclette, qui nécessite un autre revêtement que les pavés et s'approprie encore une partie de la voirie, mais aussi le fait que « les progrès de l'industrie ont malheureusement étendu les canalisations aux routes de campagne [sic]. Successivement l'eau, l'électricité et le gaz puis le télégraphe ont éprouvé le besoin de se transporter à grande distance et les routes leur ont offert l'assiette facile d'un chemin tout tracé. »<sup>41</sup> Sans compter que, les terrains appartenant à l'Etat, les frais d'expropriation s'en trouvaient réduits au minimum. Dans cette deuxième moitié du 19<sup>e</sup> siècle, le trafic routier se restreint même au point que les pouvoirs publics prescrivent d'adopter pour les nouvelles chaussées une largeur de 9 mètres entre les alignements, au lieu des 15 mètres de l'époque autrichienne.*

L'évolution du réseau viaire prend donc d'autres orientations : Etat, province et communes vont concentrer leurs efforts sur la petite voirie, car les trains ne font pas concurrence à celle-ci ; 26.000km de chaussées vicinales sont pavées ou empierrées durant ces 50 ans. Et une nouvelle forme de complémentarité apparaît, car un nombre important de routes créées servent en réalité à relier aux gares des agglomérations isolées ou des chaussées existantes, ou à raccorder des villages aux lignes vicinales. C'est “la route au service du rail”, selon L. Génicot.

La dernière conséquence importante de l'essor du chemin de fer pour le réseau viaire est la disparition des barrières : les péages sont abolis sur les réseaux de l'Etat en 1867 (7 ans après la suppression de l'octroi à l'entrée des villes), car les frais de perception, incompressibles, atteignaient un pourcentage trop important par rapport aux recettes brutes, en chute libre. On tente ainsi également de réduire l'écart entre les coûts de transports par route et par rail. Les provinces et les communes vont suivre le mouvement et le financement du réseau va prendre la forme de crédits annuels. Les routes concédées

---

<sup>40</sup> *Ibidem*, p.220.

<sup>41</sup> *Ibidem*, p.268.

sont rachetées par l'Etat, ou lui sont cédées gratuitement.

Ces modifications administratives profondes dans un système qui datait de plus de deux siècles, ont donc pu être effectuées très rapidement à cette période et ce, parce que le réseau routier n'intéressait plus personne.

### ***f.- La route contre le rail***

La question prend une autre tournure après la première guerre mondiale, quand on réalise l'ampleur que prend l'utilisation de l'automobile. En 1908, 6% du trafic routier s'effectuait “par traction mécanique” ; cette proportion atteint 75% en 1928 et 90% en 1933<sup>42</sup>. Les pouvoirs publics ne se préoccupent dès lors plus tant d'étendre le réseau viaire que de l'adapter : il s'agit d'améliorer les profils en long et en travers, les types de revêtements (fixés dans une circulaire ministérielle de 1902) mais aussi la fluidité même du trafic, par la création de “doublures chargées de décongestionner les artères essentielles”, de contournements des villes (**chap.2 ill.4**) voire “d'autostrades autorisant une plus grande vitesse”. On supprime la limitation de la largeur de routes à 9 mètres et en 1901, on interdit la construction de vicinaux sur les routes ayant moins de 8 mètres en couronne. On vote des lois en matière d'expropriation pour utilité publique ; et on crée un *Fonds spécial des Routes* (1928), le Conseil Supérieur de la Route, une association des usagers, etc. Les années 1930 se caractérisent par la parution d'une quantité énorme d'ouvrages comparant les caractéristiques des deux réseaux<sup>43</sup>, cette question restant primordiale ensuite dans tous les

---

<sup>42</sup> En 1928, un premier recensement est effectué à la suite du congrès international de la route, tenu à Milan : 14 journées réparties sur l'année, 12 h de suite minimum, 1089 points d'observation, ont permis de comptabiliser 597 tonnes par jour dont 448 en traction mécanique et 149 en traction animale. La proportion de circulation mécanique restait autour de 75 %. Cinq ans plus tard, comme préconisé par le congrès de Milan, on fait un deuxième recensement (1933) : 1141 postes de comptage, 850 tonnes en moyenne par jour et 766 par automobile, dont la part du trafic total passe à 90 %. Aucun poste de comptage n'a été recensé dans les villes mêmes et on constate que c'est dans les banlieues des villes que le trafic est le plus intense.

<sup>43</sup> Quelques exemples :

1931 : Paul GUERIN, *La concurrence de l'automobile et des chemins de fer*, Paris : Librairie du Recueil Sirey, 179p.

1934 : Eugène de la ROCHEFOUCAULD, *La coordination des transports ferrés et routiers*, Paris : Librairie du Recueil Sirey, 275p.

1934 : *La route et le rail dans 40 pays*, Rapport établi par la Chambre de Commerce internationale, Tours : éd. Arrault, 500p.

1936 : Eugène HARTER *Le problème du rail et de la route ; les chemins de fer français devant la concurrence de l'automobile (1930-1936)*, Marseille : thèse de doctorat, 167p.

1938 : N. RULOT, *La situation du chemin de fer et la concurrence de la route et de la voie d'eau*, Bruxelles : Impr. A. Defrenne, 35p.

ouvrages sur les réseaux au 20<sup>e</sup> siècle et même, toujours pendante actuellement<sup>44</sup>.

Les routes doivent donc évoluer dans leurs techniques de mise en œuvre, car non seulement elles supportent des pressions verticales plus fortes mais aussi tangentielles : les autos chassent le sable d'entre les pavés et aspirent les pierrailles, créant des nids de poules. Le rouleau compresseur fait donc son apparition en 1890, puis la pratique de cylindrer les empierrements, la pose de pavés en éventail, et de nouveaux matériaux comme le "tarmacadam" ou le macadam-mortier, etc.

On innove également dans les usages de la route : on améliore les bornes kilométriques, la clarté des poteaux indicateurs et surtout, on refait à nouveau la classification du réseau, en 1930. Dix itinéraires qui relient la capitale aux frontières sont considérés comme routes principales, dites "routes axiales"<sup>45</sup>. Pour les 62 autres routes numérotées, « on a choisi dans le réseau existant un certain nombre d'itinéraires de longueur supérieure à 50km, à chacun desquels on attribue un numéro que l'on reproduit sur la route même, pour servir de guide au voyageur. »<sup>46</sup>

Cependant, l'amélioration du réseau existant semble petit à petit ne plus suffire : les encombrements sur les grands routes sont chroniques, les utilisateurs se plaignent d'une vitesse de circulation "anormalement basse" et les pavés belges ont mauvaise réputation à l'étranger où on parle ironiquement du "Belgian Road test"<sup>47</sup>.

L'idée d'un nouveau réseau fait son chemin à l'Administration des Routes, sous la

---

<sup>44</sup> cfr. Ulysse LAMALLE, "La concurrence des autres moyens de transports", in : *Histoire des chemins de fer belges*, op. cit., pp.75-79 ; et aujourd'hui, les publications sur le projet de RER autour de Bruxelles.

<sup>45</sup> N1 Bruxelles - Breda (NL): par Vilvoorde, Malines, Anvers

N2 Bxls - Maastricht (NL): par Cortenberg, Louvain, Diest, Hasselt, Bilzen

N3 Bxls - Aix-la-Chapelle (D): Tervueren, Louvain, Tirlemont, St Trond, Liège, Herve, Henrichapelle

N4 Bxls - Trèves (L) : Wavre, Gembloux, Namur, Marche, Champlon, Bastogne, Martelange, Arlon

N5 Bxls - Rocroi : Mt St Jean, Genappe, Gosselies, Charleroi, Philippeville, Couvin, Bruly

N6 Bxls - Beaumont : Mt St Jean, Nivelles, Fayt lez Seneffe, Anderlue, Thuin, Gozée

N7 Bxls - Maubeuge (F): Hal, Braine-le-Comte, Soignies, Nimy, Mons, Bois-Bourdon

N8 Bxls - Lille (F): Hal, Enghien, Ath, Leuze; Tournai

N9 Bxls - Dunkerque (F): Ninove, Audenarde, Avelgem, Courtrai, Menin, Ypres, Poperinge, Roesbrugge

N10 Bxls - Ostende : Assche, Alost, Gand, Eekloo, Bruges, Houtave.

<sup>46</sup> Paul CHRISTOPHE, *op. cit.*, p.246.

<sup>47</sup> Ministère des Travaux Publics, *Routes d'hier... routes d'aujourd'hui*, Bruxelles : Administration des Routes et Fonds des Routes, 1978-79, p.47.

direction de Paul Christophe. Ce réseau doit doubler les itinéraires surchargés qui seraient trop difficiles et trop coûteux à adapter, du fait qu'ils traversent des zones fortement bâties où les expropriations nécessaires seraient trop nombreuses ; il s'agira donc de routes du type “autostrade”, réservées aux seuls véhicules automoteurs rapides. Le projet est accepté mais la guerre en retarde la réalisation ; il sera repris peu après, à une autre échelle.

### ***g.- L'Europe : Autoroutes et TGV***

En 1950, est signée la “Déclaration sur les grandes routes du trafic international” en conclusion des travaux du Comité des Transports Intérieurs du Conseil Économique pour l'Europe (CEE), réuni à Genève, travaux auxquels la Belgique avait activement participé. Ce document définissait les itinéraires d'un réseau autoroutier “E” à aménager ou à construire.

Ces itinéraires concernent 25 pays d'Europe et leur longueur totale est d'environ 58.000 km. La densité du réseau international prévu en Belgique est, avec celle des Pays-Bas, la plus élevée d'Europe : 1.100 km pour 30.000 Km<sup>2</sup>.

Quatre itinéraires prévus dans la première catégorie traversent la Belgique (cfr. **chap.2 ill.4**) : la E3 (Lisbonne – Paris – Anvers - Stockolm) ; la E5 (Londres – Bruxelles – Vienne - Ankara) ; la E9 (Amsterdam – Liège – Arlon – Bâle - Gênes) ; et la E10 (Paris – Bruxelles - La Haye -Amsterdam). Trois “rocares” complètent ce réseau européen sur le territoire belge : la E39 (qui relie la E10 dans le nord et la E5 à Aachen) ; la E40 (qui relie la E10 à Bruxelles et la E9 à Arlon, l'actuelle E411) ; et la E41 (qui relie la E10 à son entrée sud en Belgique et la E5 à Liège, l'actuelle “dorsale wallonne”).

On peut aussi retenir pour cette période le réaménagement de la “petite ceinture” de Bruxelles (boulevards qui occupent les terrains des anciennes fortifications démolies en 1815), rendu indispensable par le flux de circulation escompté à l'Expo '58, la reconstruction des ponts détruits pendant la guerre ; l'aménagement des carrefours avec signalisation lumineuse, la suppression de bon nombre d'étranglements, etc.

Mais ces 30 années “glorieuses” vont être occupées avant tout par la construction du nouveau réseau à l'échelle européenne, dans le grand engouement moderniste pour la route, dont on connaît surtout les conséquences sur les villes (percée d'autoroutes urbaines, tunnels, viaducs, etc.). Lors des élections de 1965, tous les partis mettaient en avant une revendication de 100km d'autoroutes par an. 304km d'autoroutes existaient à ce moment,

puis 900km en 1972 et 1030 km en 1977. Aujourd'hui, près de 1500 km d'autoroutes traversent la Belgique.

La fascination dans les années 1970 pour les infrastructures routières et de génie civil qui enorgueillissent le pays s'exprime clairement dans cette publication du ministère des travaux publics : « *L'échangeur de Loncin est un des plus important d'Europe. Il est le point de rencontre des autoroutes venant de France et du bassin industriel liégeois, d'Allemagne et du Port d'Anvers, de Bruxelles et de Liège. Ces quatre directions se conjuguent deux à deux, donnant 12 axes qui conduisent sans aucun croisement à niveau dans la direction choisie. Le complexe s'étend sur 205 hectares et comporte 28 km de chaussée à 2x2 ou 3 bandes. Sa réalisation a réclamé la construction de 22 ponts qui ont entraîné la mise en place de 60.000 m<sup>3</sup> de béton.* »<sup>48</sup>

A ce moment, toutes les lignes de chemin de fer vicinal ont été démantelées (entre 1947 et 1978) et remplacées par des autobus. On s'étonnait même de l'ampleur que ce réseau avait pu atteindre, vu sa faible rentabilité : « *Avec le recul, on s'effraye du rendement dérisoire de ces voies ferrées secondaires, créées sous le prétexte qu'il ne fallait priver aucune région du progrès général (...) un grand nombre n'a jamais livré passage à plus de 10 trains par jours, eux-mêmes de composition fort inférieure aux possibilités techniques (...). Aussi est-ce dans l'intérêt général que les chemins de fer s'emploient à assainir l'infrastructure ferroviaire en la ramenant à ses axes essentiels* » explique-t-on lors de la Conférence Européenne des transports qui se tient à Bruxelles en 1963<sup>49</sup>.

Par contre, le train va prendre le dessus en ce qui concerne la desserte des grandes villes européennes, et dans une autre relation de concurrence, celle qui se joue avec l'avion. Pour cela, un réseau d'infrastructures neuves est à nouveau nécessaire (ou localement, le réaménagement de lignes classiques existantes). Le premier "T.G.V." joint Paris à Lyon en 1981 et le réseau va s'étendre au cours des 20 années suivantes. En 1994, le tunnel sous la Manche permet à "l'Eurostar" de relier trois capitales européennes, Londres, Paris et Bruxelles ; puis le Thalys est mis en place à partir de 1995 pour joindre également Amsterdam et Cologne, à des vitesses qui augmentent encore régulièrement. Ainsi, un nouveau réseau traverse encore le territoire ; mais le nombre de points de "connection" avec celui-ci est encore plus faible que dans le cas des autoroutes (actuellement, 10 gares en

---

<sup>48</sup> *ibidem*, p.12.

<sup>49</sup> Ministère des Communications, *La Belgique et ses transports*, Bruxelles : COMITRANS, 1963, p.88.

Belgique sont desservies par ce réseau). (**chap.2 ill.4**).

Cependant, si celui-ci se détache de plus en plus de l'échelle locale, on voit aussi apparaître en parallèle des réseaux de desserte très fine, tels que le RAVeL (réseau autonome de voie lentes) en Wallonie, qui participe également d'un projet à l'échelle européenne, le REVER (Réseau Vert Européen).

Et ce dernier réseau récent s'inscrit aussi en complémentarité avec le réseau routier traditionnel, en terme de modalités de transports, puisqu'il s'agit de proposer des alternatives à la voiture dans le cadre plus général du développement durable, mais aussi en terme d'itinéraires, car il s'agit de remettre en état d'autres chemins désaffectés, tels que ceux de halage ou les tracés des lignes vicinales.

Plusieurs remarques peuvent donc être faites pour conclure ce sous-chapitre sur les réseaux, dont on étudiera plus précisément les formes au point C. Il faut souligner tout d'abord leur grande densité, due au fait qu'ils ont toujours constitué un enjeu important, tant pour ceux qui gouvernaient le territoire que pour ceux qui l'habitaient. C'est dans une répartition assez étendue des pouvoirs et des initiatives qu'il a connu ses plus grands développements, ce qu'on verra encore dans l'étude plus détaillée du réseau vicinal, au chapitre suivant.

Une diversité croissante des réseaux, ensuite, peut être observée. Elle est due avant tout à la spécialisation de la route : si le même chemin convenait aux piétons, bicyclettes, chevaux et chariots, puis aux automobiles et camions jusqu'à la première guerre mondiale, progressivement les pistes des usagers se séparent en fonction de la vitesse, des modalités de transport et du nombre de points d'arrêt (ou de sorties) possibles.

Dans cette multiplication des réseaux, se pose alors la question des interconnexions entre eux, et mais aussi celle de leur complémentarité et/ou superposition (étudiées dans la partie C). Plus largement, c'est l'intrication des phénomènes économiques (industrialisation), politiques (délimitations, choix financiers) et territoriaux (géographie, urbanisation) qui a ici été mise en évidence, de même que les différents modes de développement, par coexistence ou par concurrences successives : entre les chaussées de différentes classes, entre le chemin de fer et les canaux, les voies ferrées nationales et les chemins de fer vicinaux, la route et le rail, le TGV et les voies aériennes, les automobiles et les déplacements "doux", etc.

Ainsi, l'histoire longue des réseaux remet notamment en perspective l'omniprésence



actuelle de la voiture. A la fin du siècle passé, les chemins de fer semblaient tout autant incontournables que la voiture aujourd'hui, au point que les pouvoirs publics en étaient arrivés à « louer en pâture certains des accotements et envisageaient même de convertir des routes en terrain de culture. »<sup>50</sup>

## **B.- Histoire des cartes du territoire**

*analyse des cartes historiques.*

L'histoire des cartes est un sujet d'étude extrêmement riche et ce champ de recherche est amplement balisé par des géographes, des historiens de la géographie, des historiens des techniques et il constitue évidemment un pan essentiel de l'histoire des représentations. Ce sous-chapitre n'a pas pour ambition d'apporter de grandes nouveautés à ces disciplines.

Néanmoins, les cartes historiques sont d'une grande importance dans ce travail : elles sont les seuls outils possibles pour connaître le passé physique du territoire - avec les vues, peintures ou gravures et avant l'invention de la photographie. Par conséquent, ce sont des documents que j'ai longuement interrogés, observés, comparés ; et la plupart des hypothèses méthodologiques sur lesquelles se base ce travail ont simplement découlé de cette activité.

En effet, l'étude du territoire à travers des cartes anciennes pose très directement la question des représentations : si un village ou une route ne sont pas mentionnés, comment savoir si c'est parce qu'ils n'existaient pas ou pour une raison propre au cartographe (soit qu'il n'en avait pas connaissance ou qu'il ne les ait pas considérés importants ou encore qu'il les ait délibérément ignorés). Pour répondre à cette question, il faut recouper d'autres sources, écrites généralement ; mais on pourrait aussi s'interroger sur l'appartenance politique, religieuse, linguistique du cartographe, savoir qui finance la carte et à qui elle s'adresse, etc. Il apparaît ainsi clairement que les cartes sont construites dans le cadre d'une problématique, d'un contexte précis. On peut cependant procéder également à l'envers : regarder ce qui est donné sur la carte et chercher à en déduire les enjeux ; dans ce cas, l'échelle, le cadrage, l'orientation, la légende mais aussi le titre, la langue utilisée, peuvent prendre un sens. Je chercherai, dans ce qui suit, à mettre en évidence qu'il existe des liens importants entre la forme de la carte et son contenu.

---

<sup>50</sup> L. GENICOT, *op. cit.*, p.60.

Mais avant tout, il s'agit concrètement du corpus de documents utilisés dans ce travail pour comprendre la formation du territoire et pour construire mes propres représentations de celui-ci (parties C de ce travail) ; c'est donc tout d'abord à ce titre qu'il faut décrire cet ensemble. Ce corpus a été constitué en réunissant les cartes du territoire que l'on trouve (et que l'on peut faire reproduire) :

- à l'Institut Géographique National de Vincennes,
- à l'Institut Géographique National de La Cambre,
- à la Bibliothèque Royale Albert I<sup>er</sup> à Bruxelles (K.B.R. ou “Albertine”),
- et aux Archives Générales du Royaume à Bruxelles.

Quand il y en avait une grande quantité (notamment à l'Albertine), le choix s'est fait en fonction de leur complémentarité - le but étant d'accumuler le plus de renseignements possibles - donc selon un critère de diversité plutôt que sur des ressemblances. Il est clair que ce corpus n'est absolument pas exhaustif ; de nombreuses autres cartothèques (en Autriche et en Espagne notamment) détiennent également des représentations spécifiques du territoire et doivent permettre de nombreuses observations supplémentaires ; néanmoins, la liste des cartes sur lesquelles ce chapitre est basé (voir en annexe) fut assez longue pour me permettre de réaliser les miennes avec suffisamment de points de comparaison et pour nourrir les quelques réflexions qui suivent.

Car pour présenter à la fois cet ensemble de cartes, et l'existence de liens entre forme et contenu, je l'ai abordé ici suivant un angle particulier : je me suis questionnée sur les *usages* possibles de la carte en fonction des éléments mentionnés dessus. Cela, avec l'éclairage du contexte historique et de la littérature sur le sujet<sup>51</sup>, m'a permis d'interpréter quelques enjeux sous-tendus par la carte et les “visions du territoire” qu'elle communique. C'est à travers cette ébauche de classification que je les présente ci-dessous.

Enfin, si les cartes sont construites dans un contexte précis, pour répondre à une situation, une problématique donnée, on peut en déduire qu'elles ne répondent pas nécessairement à toutes les questions et en particulier, à celles que nous nous posons aujourd'hui. C'est ce que l'articulation entre cette partie et la suivante a pour objectif de montrer : parce que les documents existants (comme toute représentation) ne donnent pas

---

<sup>51</sup> Les travaux de Lisette DANCKAERT notamment sont riches d'enseignements méthodologiques : *Bruxelles : cinq siècles de cartographie*, Tiel : Lannoo, 1989, 144p.

tout à voir, le besoin s'est fait sentir de redessiner autrement ce que l'on voit sur les cartes historiques, en choisissant certains éléments et les mettant en relation avec d'autres ; le résultat de ces nouveaux dessins fera l'objet de la partie C.

### **1.- Outil d'orientation : les cartes du 17<sup>e</sup> siècle**

Un premier ensemble de cartes peut être identifié au 17<sup>e</sup> siècle : elles portent généralement comme titre “*duché de Brabant*”. Des cartes semblables, souvent des mêmes auteurs, existent pour les autres principautés (Flandre, Hollande, Gueldre, etc.). Certaines de ces cartes du Brabant sont découpées en quatre, elles représentent séparément les quatre *quartiers* du Brabant, qui ont pour ville principale Bruxelles, Louvain, Breda, et S'Hertogenbosh (Bois-le-Duc).

Elles ont plusieurs caractéristiques communes et notamment celle de représenter fréquemment le Nord à droite : ainsi, la côte maritime est en haut de la feuille et le duché de Brabant apparaît comme enserré dans la boucle de la Meuse, depuis Namur jusqu'à son embouchure, en haut à droite. (cfr. **chap.2 ill.5**)

Graphiquement, les éléments qu'elles reprennent sont : le réseau de fleuves, rivières et ruisseaux, très dense, un réseau beaucoup plus épars de chemins, et les villages, qui sont représentés par un clocher. Les villes quant à elles sont dessinées plus précisément : on voit le plan de leur fortifications, et parfois même le plan de leurs rues principales, formant ainsi de vrais petits plans de ville inclus.

On peut donc aisément interpréter ce groupe de cartes comme un outil pour une population de “marchands” qui doit se déplacer, s'orienter et se faire une idée des villes dans lesquelles ils arrivent.

Il est également intéressant de constater que les fleuves constituent rarement la limite d'un territoire, à moins d'être très larges mais même le bras de mer qui constitue l'embouchure de l'Escaut, large pourtant de quelques kilomètres, est bordée des deux côtés par la Zélande, qui contrôle ainsi l'accès au port d'Anvers – c'est ce qui a permis aux Provinces Unies du Nord de tenir son blocus pendant plusieurs siècles.

Par contre, ces cartes montrent clairement des territoires intimement liés aux bassins fluviaux. En général, les deux flancs d'une vallée appartiennent plutôt au même territoire, dont les limites sont floues : les bords des cartes s'arrêtent souvent dans le blanc. C'est visible dans le cas du duché de Namur, qui s'étend des deux côtés de la vallée de la Meuse,

du comté de Flandre, qui dépasse l'Escaut, et on pourra l'observer encore dans la suite à différentes échelles.

On y remarque enfin de nombreux petits territoires qui sont clairement associés à la ville qu'ils entourent : c'est le cas notamment de Tournai, Malines ou Anvers, qui sont encerclées par des taches qui portent le même nom qu'elles et qui sont elles-mêmes enclavées dans un plus grand ensemble ; à une autre échelle, c'est aussi le cas du duché de Namur, qui entoure assez régulièrement cette ville.

## 2.- Outil politique : les cartes du 18<sup>ième</sup> siècle

A partir de 1690, on peut constater que la plupart des auteurs commencent à regrouper les différentes principautés sur une même carte. Elle porte alors pour titre : “Provinciae Belgii Regii” ou “Provinces des Pays-Bas Catholiques”, “a Most exact map of Flanders”, “Austrian Netherlands”, etc. Les publications sont d'origines et de nationalités très diverses : néerlandaises (Amsterdam), locales (Anvers), anglaises(Londres), françaises (Académie des Sciences), etc.

On oriente plutôt ces cartes avec le nord en haut, et la surface de territoire représenté est beaucoup plus grande, donc l'échelle plus petite : elles couvrent parfois de Paris jusque Breda, ce qui implique une déformation certaine. Le réseau hydrographique y figure mais aucun chemin n'est mentionné, tandis que les villes et villages ne sont localisés que par des points. Les noms de lieux sont souvent mentionnés en deux langues, et on indique les limites et les possesseurs de chaque morceau de territoire.

Une grande évolution s'observe donc entre les cartes de la fin du 17<sup>e</sup> siècle et celle de la fin du 18<sup>e</sup> siècle. La planche suivante (**chap.2 ill.6**) montre une première carte de 1719, établie par un géographe d'Amsterdam, et une deuxième de 1789, visiblement calquée largement sur la première, par l'Académie des Sciences française : seules les limites ont réellement changé. Tandis qu'on représentait d'abord le morcellement territorial par une grande quantité de petites enclaves et des limites spatiales très déchiquetées, à la fin du siècle, comme par lassitude, ce sont les anciennes grandes divisions des principales principautés qui réapparaissent : la Flandre, le Brabant et Liège. Tandis que par dessus et en travers, on lit les noms des “possesseurs”, parfois sans aucune délimitation graphique ; ce ne sont donc plus que des “zones” aux contours imprécis : “Pays-Bas François”, “Pays-Bas

autrichiens”, “Pays-Bas Hollandois”, etc.

Quelques repères historiques sont utiles pour comprendre le contexte qui entoure la transformation de ces cartes :

1648 - la “Paix de Munster” : reconnaissance des Provinces Unies (du Nord) par l’Espagne. Elles étaient en sécession depuis 1585.

1665 - A la mort de Philippe IV d’Espagne, Louis XIV réclame les territoires en héritage, au nom de son épouse (Marie-Thérèse d’Autriche). Un conflit armé s’ensuit.

1697 - signature de la “Paix de Ryswyck” : le territoire reste aux Habsbourg d’Espagne.

1700 – A la mort de Charles II d’Espagne, Louis XIV réclame les territoires au nom de son neveu, Philippe d’Anjou, entraînant un nouveau conflit armé.

1715 – Le Traité de la Barrière attribue le territoire aux Habsbourg d’Autriche (Charles VI).

1792, 1794 – Deux annexions françaises.

1815 – Le Traité de Vienne rattache le territoire aux Pays-Bas du Nord.

On peut donc clairement interpréter ces cartes comme des outils politiques au cours de ce siècle agité. Leur enjeu est de représenter les limites des différentes possessions : ces délimitations sont à la fois floues - car elles varient très rapidement ou sont justement l’objet de conflits au moment de l’édition de la carte (certains auteurs indiquent leur indécision) - mais aussi épaisses (traits larges, bordés de plusieurs couleurs) car ces cartes servent aussi précisément à les affirmer.

Les réseaux hydrographiques et les villes constituent des moyens de repères pour le tracé de ces limites, tandis que les routes ne sont, la plupart du temps, pas mentionnées. Pourtant, Léopold Génicot date de 1704 le début des grands travaux de pavements des chaussées.

Une des raisons est sans doute qu’il s’agit principalement de cartes de “cabinet” et non pas de cartes utilisées sur le terrain. Les limites se discutent sur plan, elles se positionnent donc de manière plus arbitraire et elles perdent les liens qu’elles avaient avec le terrain (topographie, bassins hydrographiques, etc.)

### **3.- Outil économique et militaire : les relevés des Ponts et Chaussées (1770-1830)**

A la fin du 18<sup>e</sup> siècle, on peut repérer l’apparition d’une nouvelle famille de cartes,

avec celles des Cassini en France - et pour les Pays-Bas Autrichiens, les “cartes de Cabinet” levées par le comte général Joseph de Ferraris, à la demande de l'impératrice Marie-Thérèse d'Autriche (qui règne de 1743 à 1780). Ces nouvelles cartes constituent une couverture du territoire complète mais aussi beaucoup plus précise que les précédentes : d'abord parce que l'échelle est plus grande, ensuite parce qu'elle se base sur de nouvelles triangulations, charpentées par la méridienne de Paris, enfin parce que d'autres types de détails sont mentionnés. L'objectif majeur de ces nouvelles cartes est de pouvoir les mettre bout à bout, créant ainsi “La Carte” de France souhaitée par Louis XIV, pour laquelle on avait créé l'Académie des Sciences et fait venir d'Italie l'astronome Jean-Dominique Cassini<sup>52</sup>.

C'est aussi l'essor en France du corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées, qui s'imposera également aux “neuf départements de la Belgique” à la fin du 18<sup>e</sup> siècle et dont un équivalent y sera conservé, après l'indépendance (1830). Et c'est l'époque de la parution de nombreux traités de nivellement, de géométrie pratique, d'arpentage, de topographie et de géodésie. Les traités sur l'art de lever les plans se multiplient, ainsi que les recommandations pour les représenter. « *La topographie touche à une ère nouvelle, il faut absolument que les cartes parlent désormais le langage de la géométrie descriptive. Des tableaux pittoresques, fruits ordinaires du caprice du dessinateur, se prêtent à trop d'interprétations différentes.* »<sup>53</sup>

Les cartes de Ferraris ont été levées entre 1771 et 1778, à l'échelle 1/11.520, c'est un travail fait “à la planchette” sur le terrain par des artilleurs, destiné aux autorités<sup>54</sup> et à des fins avant tout militaires. Cependant, une réduction en fut faite pour être gravée et vendue : c'est la carte dite “chorographique” (ou “carte marchande”) à l'échelle 1/86.400, regroupant 4 feuilles de l'édition précédente<sup>55</sup>. Cette carte fut régulièrement reprise et mise à jour ensuite par des cartographes belges comme de Bouge et Ph. Vandermaelen, dans la première moitié du 19<sup>e</sup> siècle.

---

<sup>52</sup> Bruno Henri VAYSSIERE, ““LA” carte de France”, in : *Cartes et figures de la Terre*, Paris : centre Georges Pompidou, 1980, pp.252-265.

<sup>53</sup> P. M. N. BENOIT, *Cours complet de géographie et de géodésie, à l'usage de l'école d'application du corps royal d'Etat Major*, Paris, 1825. Cité par : Marcel WATELET, *Chemins impériaux et voies royales, essai sur la cartographie et l'ingénierie routière en Wallonie au début du XIX<sup>e</sup> siècle*, Tome III de *Patrimoine cartographique de Wallonie*, Bruxelles : Racine, 1998.

<sup>54</sup> Les planchettes originales étaient conservées à Vienne, une mise au net fut destinée à Charles de Lorraine (gouverneur en Belgique) et une troisième version réduite fut gravée. Cfr. Lisette DANCKAERT, *Bruxelles : cinq siècles de cartographie*, Tielt : Lannoo, 1989, p.57.

<sup>55</sup> L'IGN fournit encore aujourd'hui des tirages de ces cartes aux deux échelles ; elles ont été reproduites par le Crédit Communal de Belgique en 1965 et sont depuis lors, régulièrement retirées.

La grande différence entre ces deux tirages de la carte (cfr. **chap.2 ill.7**) concerne la représentation des villes et villages : s'ils sont indiqués à l'échelle réduite par un simple symbole (différent néanmoins selon l'importance de la paroisse), sur les cartes à l'échelle 1/11.520 par contre, le bâti du moindre hameau est représenté avec une grande précision.

Mais elles furent aussi utilisées par l'administration française à des fins fiscales. Louis Capitaine et Pierre-Grégoire Chanlaire, collaborateurs de Cassini, ont réédité son ouvrage : c'est la carte "de l'an IV". En effet, pour mener à bien la politique de perception des taxes liées à l'entretien des routes sous le régime français (voir le point 3b. ci-dessus), les autorités de la République ont fait réaliser des cartes dès 1792 par les ingénieurs en chef responsables d'un département : ils devaient fournir à l'administration des Ponts et Chaussées l'itinéraire des routes dont ils étaient chargés, avec leur classement<sup>56</sup>. Ces cartes restaient à l'état de manuscrit, tandis que les données relatives aux itinéraires étaient consignées sur des planches gravées de la carte de Ferraris.<sup>57</sup>

C'est pourquoi cette cartographie a également joué un rôle économique, mentionnant toutes les barrières de l'ancien régime, les routes que suit la poste, mais aussi le statut des villes, villages, paroisses, les moulins, certaines proto-industries (papeteries, carrières de sable) et toute information permettant de lever des taxes (cfr. **chap.2 ill.7**).

Par rapport aux cartes précédentes, où le réseau hydrographique structurait visuellement la représentation, ce sont progressivement les routes qui prennent le pas sur les rivières et notamment les chaussées, qui ressortent par la longueur de leurs tronçons tout droits et par leur épaisseur, car on représentait les rangées d'arbres de part et d'autre.

Parallèlement, ce sont aussi les sources d'informations qui se développent, grâce aux premiers registres systématiques de données parcellaires, le cadastre initié par Napoléon. Cette pratique va évidemment perdurer après l'indépendance : les premiers plans dits

---

<sup>56</sup> « J'exige absolument que le tracé soit fait en suivant les routes mêmes, et non sur aucun document de cabinet. (...) Vous suivrez, pour la couleur du tracé, les anciennes indications, c'est à dire que les routes mises provisoirement à la première classe seront en rouge ; celles de la seconde classe, en bleu ; celles de la troisième classe en jaune. Vous ne tracerez absolument que les routes classées, celles dont l'Administration des Ponts et Chaussées est spécialement chargée. Votre tracé ne comprendra que les parties ouvertes, et laissera en lacune tout ce qui n'a été et n'est encore qu'en projet. Les parties en terrain naturel seront tracées par une seule ligne ; les parties en chaussée d'empierrement ou de gravier, par deux lignes parallèles ; les parties en chaussée pavée, par trois lignes parallèles. Vous ajouterez enfin, pour les parties plantées, des parallèles pointillées. (...) in : " Lettre du Conseiller d'Etat, comte de l'Empire, directeur général des Ponts et Chaussées", citée par Marcel WATELET, *op. cit.*, p. 84 .

“primitifs” du cadastre belge sont datés de 1808 à 1834. Enfin, les possibilités de diffusion des cartes vont également s'améliorer et leur nombre va exploser grâce à la lithographie, une technique de reproduction nettement plus rapide, moins coûteuse et plus souple que l'ancienne gravure sur cuivre.

Enfin, la demande elle-même évolue. On passe progressivement d'un usage militaire à une multiplicité de besoins, émanant aussi de la sphère privée : le contrôle des réseaux de communication et de la croissance urbaine mais aussi l'industrie, l'instruction, la santé vont faire l'objet de cartographie thématifiée.

Ainsi, une dernière série importante de cartes du territoire avant les travaux de l'état major national, émane d'un particulier, le géographe Philippe Vandermaelen<sup>58</sup> : en 1830, il fonde l'Etablissement Géographique de Bruxelles, qu'il dote de l'équipement lithographique le plus moderne. Il rachète personnellement des données que l'Etat lui-même ne pouvait payer, comme une triangulation hollandaise couvrant tout le royaume ; il a également accès à toutes les données du cadastre.

Il produit ainsi des centaines de cartes, dont de nombreux plans de Bruxelles mais aussi deux cartes topographiques de toute la Belgique, la première à l'échelle 1/80.000 et la deuxième à l'échelle 1/20.000, en plusieurs dizaines de planches. Elles constituent l'un des plus grands projets de ce géographe, avec la publication d'un atlas cadastral couvrant tout le pays, projet resté à l'état d'ébauche mais qui sera réalisé par un autre géographe, installé à Brugge, Christian-Philippe Popp, et publiées à partir des années 1860.

Les cartes topographiques de Vandermaelen sont reconnaissables par leur technique de représentation du relief (cfr. **chap.2 ill.9**) : elles utilisent des lignes dans le sens de la plus grande pente (technique qu'utilisera encore l'état major français jusqu'aux années 1950), et non les courbes de niveau, parallèles à la pente, qu'on verra par la suite sur les cartes d'état major de l'Institut Cartographique Militaire belge.

A ce stade, si tous les documents ont acquis une grande précision dans les détails, ils ne sont pas encore compatibles entre eux : les cartes de Ferraris (utilisées comme source

---

<sup>57</sup> *Ibidem*, p.69.

<sup>58</sup> « Philippe Vandermaelen (1795-1869), Bruxellois fortuné et passionné de géographie, avait testé à grande échelle les techniques lithographiques en publiant entre 1825 et 1827 un Atlas universel en 400 feuilles, le premier atlas du monde à échelle unique. En 1830, à la veille de l'indépendance belge, il lithographiait un Atlas de l'Europe », in : Marguerite SILVESTRE, *La cartographie, source capitale pour l'histoire des villes au 19<sup>e</sup> siècle, le cas de Bruxelles dans les plans Vandermaelen*, article disponible sur le site : [www.storiaurbana.it/biennale/relazioni/B18SILVE.doc](http://www.storiaurbana.it/biennale/relazioni/B18SILVE.doc)



dans la partie C de ce chapitre), les cartes de Vandermaelen (utilisées dans le chapitre 3) et les plans cadastraux de Popp (corpus du chapitre 4) sont tous construits sur des trames de relevés différentes. C'est finalement l'Etat qui va lancer une nouvelle campagne de levée, unifiant le tout.

#### **4.- Outil de gestion nationale : l'I.C.M. au 19<sup>e</sup> siècle**

Si dès l'indépendance (1830), on crée au sein du Ministère de la Guerre, un “Dépôt de la Guerre et de la topographie” (DLG) ayant comme mission “*l'établissement et la fourniture de cartes pour l'ensemble des opérations militaires*”, ce n'est que 10 ans après qu'on le chargera d'établir “la carte officielle” du pays et qu'on associera à ces travaux l'Observatoire Royal de Bruxelles, pour les missions de levés d'astronomie, de positionnement et de triangulation. Ainsi, le premier nivellement global du Royaume aura lieu entre 1857 et 1873. A partir de là, les publications et mises à jour vont pouvoir se multiplier.

En 1883, on terminait la rédaction et la publication de la première édition de la carte dite “d'Etat Major”, à l'échelle 1/40.000 en 72 feuilles. En même temps, on édite les “planchettes-minutes” à l'échelle 1/20.000, dite carte “topographique”, et dès 1885, on en publie déjà des versions “révisées”. A partir de 1892, c'est la carte “d'état major” que l'on remet à jour et que l'on réédite.

Entre-temps, une carte globale de la Belgique au 1/320.000 (échelle que les français avaient utilisée pour leur carte nationale en plusieurs feuillets) était sortie et avait servi de fond de plan à de nombreuses cartes thématiques, typiques de la fin du 19<sup>e</sup> siècle (cartes des maladies, des cultures agricoles, des réseaux, etc.). Enfin, en 1912, on finit de publier la première carte à l'échelle 1/100.000 de la Belgique, en 10 feuilles, pour commencer à nouveau une mise à jour des feuillets à l'échelle du 1/20.000.

Après la deuxième guerre mondiale, il fallut pratiquement repartir de zéro : la plupart des repères géodésiques avaient disparu, étaient détruits ou devenus douteux. De plus, les représentations dans la projection dite “de Bonne” posaient des problèmes opérationnels. A partir de 1947, on établit donc une nouvelle carte, basée sur de nouveaux relevés, et non plus une mise à jour des fonds de plan levés en 1860. Elle est construite dans la représentation conique de Lambert, et utilise de nouveaux procédés photogrammétriques

mis au point pendant la guerre<sup>59</sup>. Elle utilise également une nouvelle échelle, le 1/25.000, regroupant par deux les anciennes planches au 1/20.000, qui étaient de format vertical.

Le cadre historique de ce nouveau groupe de cartes est donc celui d'un territoire politiquement constitué, depuis l'indépendance en 1830. C'est pourquoi la question des limites - celle des frontières de l'Etat - n'est plus capitale pour les cartes. Par contre, dans le contexte de la révolution industrielle, l'enjeu à représenter est maintenant technique, et c'est notamment la densification des réseaux. Ainsi, on a déjà observé l'importance et la précision des chaussées pour les cartes de Ferraris ; à présent, le souci des cartographes de l'Etat Major porte également sur les chemins de fer.

On peut remarquer en effet que dans ces périodes de changements importants et de plus en plus rapides par rapport aux siècles précédents, il est de plus en plus difficile d'être à jour.

Ainsi, ce qui frappe sur les cartes historiques de cette époque que l'on peut consulter, ce sont les "rajoutes" (cfr. **chap.5 ill.8**) : même si les campagnes d'édition sont proches, on trouve fréquemment des exemplaires sur lesquels sont imprimés "en surcharge" à l'encre violette, des "compléments partiels aux voies de communication". Ces cartes doivent donc généralement préciser trois périodes : celle à laquelle elles ont été dressées (levées), puis mises à jour (révisées sur les originaux) et enfin revues et corrigées (en surimpression sur les imprimés).

### **5.- Outil graphique : une nouvelle vision du territoire**

Bien que les dernières cartes de l'IGN soient de plus en plus fidèles au terrain, avec des relevés de plus en plus exacts et une précision de représentation rendue possible par les photos satellites d'une part, et la numérisation des supports de l'autre, il est curieux de noter qu'elles sont aussi de plus en plus "conventionnelles" - au sens où les conventions graphiques se multiplient.

Ainsi des zones industrielles marquées en mauve, des zones de "sport et loisirs" en hachures orange, etc., des techniques graphiques qui peuvent mener à un amalgame ambigu avec les plans de secteurs de l'urbanisme moderne, par exemple.

---

<sup>59</sup> cfr. *Historique de l'IGN*, sur le site Internet <http://www.ign.be/FR/FR3-1-3.shtm>

Mais en outre, les routes également sont colorisées selon leur importance. Après les cartes monochromes, qui n'avaient que les moyens du dessin pour représenter la diversité des phénomènes, on est passé après la 2<sup>e</sup> guerre mondiale aux cartes imprimées en trois ou quatre couleurs, où tout le réseau viaire était rouge et se diversifiait par l'épaisseur des routes. Enfin, dans les dernières versions numérisées de l'IGN, les routes sont blanches, jaunes, rouges ou violettes selon leur classement, le nombre de bandes, l'intérêt général ou local du parcours.

Le résultat est un affaiblissement visuel progressif des formes construites, au profit des réseaux viaires. La forme urbaine d'un village disparaît, reste l'image d'un croisement de routes de transit ; *a fortiori* dans les dernières cartes numérisées où le bâti est passé du noir au grisé (**cf. chap.2 ill.9**).

Si les cartes de l'IGN ressemblent de plus en plus à des cartes routières, il est clair que les véritables cartes d'itinéraires (Michelin, De Rouck, etc.) prennent au 20<sup>e</sup> siècle une importance prépondérante et constituent aujourd'hui les représentations du territoire les plus banales et les plus communément répandues pour la majorité des habitants.

Ce que ces cartes, qui ne travaillent que sur la forme des représentations mais ne s'occupent d'aucun travail scientifique sur le fond<sup>60</sup>, nous permettent de relever, c'est principalement le changement de cadrage. Le territoire belge est un bon exemple de cela chez Michelin car ce n'est plus une carte du pays qu'il propose (cadré à peu près sur le pourtour de ses frontières) ; la nouvelle carte nommée "Belgique" est cadrée sur l'ellipse, centrée sur Bruxelles, que forment les faisceaux d'infrastructures qui vont de Lille à Liège en passant par Namur, et de Liège à Anvers, puis Gand, Courtrai et retour à Lille. Toute la partie ardennaise, qui n'a jamais été très fournie en infrastructures (comme le montre Génicot dès 1704) est escamotée. C'est donc encore un dernier exemple de la manière dont la carte (cadrage, échelle, représentation graphique) est marquée par l'usage qu'on en fait, le contexte de l'auteur, l'époque, etc.

J'ai ainsi parcouru et resitué dans leur contexte la majorité des sources cartographiques sur lesquelles ce travail de thèse s'appuiera, mêmes si des précisions seront encore apportées dans les chapitres suivants, quand des documents plus particuliers seront

---

<sup>60</sup> Le service technique des cartes Michelin est incapable de dire sur quels critères les limites des agglomérations indiquées en orange étaient déterminées : ils renvoient à l'I.G.N.

évoqués. La forme et le contenu de ces cartes ont été analysés de manière synthétique, regroupant ainsi les cartes en grandes catégories, liées à leurs usages possibles. Mais des liens importants qui caractérisent ce territoire ne sont pas visibles sur ces documents. C'est ce que la dernière partie de ce chapitre cherchera à mettre en évidence, en produisant de nouvelles cartes.

### **C.- Interactions réseaux / urbanisation**

*Nouvelles représentations*

Le travail qui suit a pour but de présenter ce que de nouvelles cartes produites peuvent faire apparaître : celles-ci sont présentées sur les planches graphique du volume n°3 séparé, à droite ; tandis qu'à gauche, des explications sur les sources utilisées et la construction des planches sont parfois rajoutées (chap.2). Il s'agit de l'analyse des relations entre les structures territoriales, comme la densification des réseaux, et les transformations des formes urbaines. Quelques liens sont également relevés avec le troisième aspect étudié dans l'histoire du territoire : les limites et découpages.

Cette dernière partie du chapitre constitue donc une première approche du territoire à travers une reconstitution de la formation de ses structures et de la mise en place de l'urbanisation ; il ne s'agit pas encore, à cette échelle, de la forme de l'urbanisation mais bien de sa localisation, en fonction des réseaux et des limites.

#### **1.- Le cadrage (1994)**

Cette première tranche de travail cartographique s'est faite à l'échelle la plus large : les fonds de plan sur lesquels les représentations ont été construites (cfr. **chap.2 planche 1**) sont les cartes actuelles de l'IGN au 1/100.000, qui datent de 1994. Leur situation plus générale est présentée à côté sur un autre fond de plan de l'IGN (2001, 1/200.000). Les sources cartographiques utilisées dans ce chapitre couvrent la période la plus longue : depuis les premières cartes du duché de Brabant au début du 17<sup>e</sup> siècle jusqu'à nos jours.

Ce premier cadrage débute donc de manière centrée sur Bruxelles : c'est ainsi que ce travail a commencé, par un point de départ *a priori* évident. Mais progressivement, le regard va se décaler ; en effet, à cette échelle ce n'est pas tant la croissance urbaine de Bruxelles qu'on observe mais bien les relations qui se développent autour d'elle. Et en ce sens, il est

intéressant de remarquer tout d'abord que son évolution ne sera pas la même dans toutes les directions.

Ce cadrage esquisse ainsi un premier “contexte général” de Bruxelles : au nord, on devine l'embouchure de l'Escaut et partant, la mer et le port, Anvers. Au sud, on distingue le passage de la “dorsale wallonne”, longue urbanisation qui s'étend de Liège, à l'est, jusque Lille, à l'ouest, par la vallée de la Meuse, celle de la Sambre et puis les canaux qui les relient à l'Escaut. Ce développement urbain découle essentiellement du passage des fleuves et de la présence de mines (fer et charbon) et ce, depuis la métallurgie médiévale jusqu'à l'industrie sidérurgique des dernières décennies.

Ensuite, on y relève les villes qui l'entourent plus directement : Halle au sud et Vilvoorde au nord, à 10 ou 12 km du centre ; puis Malines et Louvain au nord-est, Nivelles, Wavre et Louvain-la-Neuve au sud-est, Enghien, Ninove, Alost, Dendermonde à l'ouest, qui se situent toutes à une même distance approximative, entre 25 km et 30km, du centre de Bruxelles.

Pourtant, la forme générale de la ville et du territoire est particulière dans chaque direction : sur un axe (comme vers Gand, à l'ouest), dans un triangle (celui que forme Bruxelles avec Malines et Louvain, au nord-est), ou dans un entre- deux (comme celui qui la sépare de l'urbanisation linéaire au sud, dans les vallées de Sambre et Meuse). La ville elle-même (ou en tout cas la “tache orange” sur la cartes Michelin) paraît cinq fois plus étendue au sud-est qu'à l'ouest.

Si l'une de ces directions – l'un des contextes – devra être choisi dans le chapitre suivant, pour des raisons de faisabilité, il fallait donc montrer avant tout que chaque cas étudié ici n'est pas à considérer comme représentatif de ceux que l'on laisse de côté, ni surtout d'une globalité. En effet, les études de cas qui vont suivre (et ce travail plus globalement) ont plutôt pour but de démentir des généralités que d'en construire.

## **2.- Villages (1994-1631)**

Le cadrage choisi correspond en fait de manière assez proche au territoire représenté sur l'une des premières carte analysées dans la partie précédente : *Secunda pars Brabantiae cuius urbs primaria Bruxellae* attribuée à Jansonius Waesberg et datée approximativement de

1680<sup>61</sup> (cfr. **chap.2 pl.2bis**) ; elle reprend plus en détail les mêmes éléments que celle de Guillem Blaeuw (1631)<sup>62</sup> qui elle, couvrant tout le duché, sera intéressante pour étudier les limites.

Cette première carte, comme on l'a vu pour beaucoup de cartes du Brabant du 17<sup>e</sup> siècle, comporte une représentation très fine et différenciée : les villes sont signalées par leur plan de fortification, les villages où l'on dit la messe (paroisse) par un clocher plus haut que les autres, les villages liés à un château par un drapeau, les abbayes, les forêts, et de nombreux détails tels que les lieux dits, les moulins, etc.

Le village y est donc repéré par un *symbole* et c'est ce même système qui a été utilisé dans ce chapitre : un repère pour chaque village mentionné sur la carte de Waesberg a été placé sur le fond de plan actuel, à l'endroit de l'église (cfr. **chap.2 pl.2**). Au cas où plusieurs emplacements d'églises existent, je me suis alors basée sur sa position relative par rapport aux autres éléments mentionnés (rivières, croisement de chemin,...) pour choisir la plus plausible.

Aussi faut-il souligner que cette étude ne se penche pour l'instant que sur *les emplacements* de l'urbanisation et non sur ses formes-mêmes, ses modes d'extensions ou de relations.

On peut déjà observer à ce stade que, sur le territoire représenté (l'ancienne *secunda pars* du Brabant), non seulement les 9/10 des lieux mentionnés en 1680, existent toujours sur une carte au 1/100.000 actuelle (et presque 95% peuvent se retrouver si on se penche sur la carte au 1/20.000) mais aussi, que peu de noms de lieux mentionnés sur les cartes d'aujourd'hui, ne l'étaient pas déjà il y a 3 siècles. On remarquera plus loin que cette grande pérennité des localités habitées ne se retrouve pas, par contre, dans l'étude du réseau viaire.

### **3.- Bassins hydrographiques (1994-1680-1631)**

Cette troisième planche a pour but de mettre en relation l'urbanisation des villages tout d'abord avec la géographie “primaire” du territoire. J'ai choisi de représenter celle-ci

---

<sup>61</sup> Cfr. catalogue du département des Cartes et Plans, Bibliothèque Royale Albert Ier, Bruxelles.

uniquement à travers le réseau hydrographique, en remplacement des courbes de niveaux, des cartes géologiques, etc. C'est une proposition méthodologique visant à donner rapidement, à cette échelle de 1/200.000, une forme au territoire et qui permet déjà de comprendre nombre de ses caractéristiques. Néanmoins, quelques informations supplémentaires sont nécessaires pour la compléter, telles que les hauteurs relatives et profondeurs des vallées. Ainsi, il est utile de savoir que la crête Est-Ouest, au sud de la feuille, qui sépare les bassins de la Senne et de la Dyle de celui de la Sambre, culmine à 190 mètres ; que le creux des vallées se trouve approximativement au niveau 50 mètres au sud de la feuille, au niveau 10 mètres à l'endroit où le canal de Willebroeck sort du pentagone de Bruxelles ; enfin, qu'à l'endroit de la confluence du Rupel dans l'Escaut (au nord de la feuille), on est déjà à peu près au niveau de la mer.

La planche suivante (**chap.2 pl.3**) montre donc le réseau hydrographique, relevé sur un fond de plan actuel<sup>63</sup> mais cantonné aux parties existantes en 1680 (les rivières canalisées et les canaux creusés postérieurement ont été omis sur ce dessin) ; cette planche reprend aussi tous les villages mentionnés (il y en a 381) sur la carte de 1680.

On peut ainsi observer que Bruxelles se trouve à peu près à l'intersection de deux "systèmes" hydrographiques différents, séparés par la vallée de la Senne (la rivière qui traverse Bruxelles) : au sud-est, on trouve un réseau de vallées plus écartées, donc plus creusées, et au nord-ouest, un réseau beaucoup plus ramifié, plus couvrant. On remarque aussi, au nord d'une ligne Bruxelles-Louvain, que le système hydrographique forme moins une hiérarchie "en arbre" mais parfois en boucles : une trame de drainage.

On peut également remarquer (ce qui serait plus visible encore à une échelle plus petite), que les vallées de la Dyle et de la Senne sont *grosso modo* parallèles entre elles et qu'elles le sont aussi à celle de la Dendre (Dender) à l'ouest, puis à celle de la Gete à l'est. On comprend donc que ce réseau est une représentation sommaire mais déjà parlante, du relief, voire même du sous-sol et des plissements géologiques successifs du terrain.

Ce que cette représentation permet surtout de voir, c'est que tant à l'est qu'à l'ouest

---

<sup>62</sup> Publiée en couleur dans Lisette DANCKAERT, *Bruxelles : cinq siècles de cartographie*, Tiel : Lannoo, 1989, pp.12-13.

<sup>63</sup> Institut Géographique National de Belgique, cartes topographiques au 1/100.000 n°103 à 112, Bruxelles, 1986-1994.

de cette séparation par la vallée de la Senne, les villages sont tous situés en relation très étroite avec le réseau hydrographique : on découvre ainsi que les vides entre les villages sur la carte de 1680 correspondent clairement au relief. Cette relation est très visible, alors même que le territoire n'a pas 200 mètres de dénivélé, sur les 80 km que couvre à peu près la feuille en hauteur.

Par contre, il est frappant d'observer que cette relation n'apparaît pas du tout sur les cartes de 1631 ou de 1680, qui présentent quant à elles un semis plutôt homogène de points et de noms ; en effet, le réseau hydrographique y est encore très déformé par une représentation topologique et non topographique. Et enfin, il faut aussi souligner que cette même relation n'apparaît pas non plus sur les cartes actuelles : cette fois, c'est à cause de la faible importance graphique donnée au réseau des rivières.

C'est ici une première mise en évidence de ce que peut apporter le dessin de nouvelles cartes, rendre visible des rapports que les représentations déjà existantes du même territoire ne permettent pas de voir. Plusieurs observations en découlent dès lors.

Ainsi, il est bien connu que l'implantation des grandes villes est liée à un cours d'eau, pour des raisons de transports : on sait par exemple que Bruxelles et Louvain se trouvaient respectivement aux limites de navigabilité de la Senne et de la Dyle et que par conséquent, elles ont constitué des étapes importantes sur la route est-ouest de commerce entre la mer du Nord et Cologne. Mais on visualise ici à quel point tous les villages et hameaux s'implantent aussi dans un lien très étroit aux rivières, bien en amont du seuil de navigabilité : ce qui peut se comprendre aisément par le nombre de moulins à eau qu'on peut voir représentés - mais aussi par le réseau de chemins, comme on le verra plus loin.

En conséquence, il faut remarquer à cette échelle et sur ce territoire, que l'implantation du réseau fin des villages s'organise dès lors en "grappes", en arbre, par leur proximité immédiate d'un cours d'eau. Ceci est également visible à l'est de Bruxelles, même si le relief y est de moins en moins creusé. Ce premier réseau est donc une structure primaire très claire de l'implantation des localités qui, en son absence (cfr. **chap.2 pl.2**), paraît plutôt diffuse.

Enfin, deux données peuvent encore être mises en relation avec les bassins hydrographiques et donc, le relief : la position des abbayes et le tracé des limites de territoire.



On constate en effet que d'importantes abbayes (symbolisées par le clocher et “Ab.”) telles que Nivelles, Villers et Gembloux, sont implantées approximativement sur une ligne parallèle à la crête est-ouest, aux confins sud de ce territoire (sans doute un effet de leur fonctionnement en relative autarcie et détaché des villes) et là où le réseau hydrographique se ramifie le plus, ce qui peut se comprendre par des terres moins vallonnées et donc plus cultivables<sup>64</sup> ; elles se situent également là où passent à peu près la limite sud du duché.

Les limites territoriales sont quant à elles très fluctuantes d'une carte à l'autre ; en outre, il est difficile de les placer avec précision sur le fond de plan actuel car la seule donnée que ces cartes fournissent est la position relative de la limite par rapport aux villages. Si le résultat obtenu (**chap.2 pl.3**, en traits tirés) n'est pas ici en totale adéquation avec les bassins hydrographiques (contrairement à d'autres cas dans les chapitres suivants) on perçoit que ceux-ci jouent néanmoins un rôle important dans les découpages territoriaux, mises à part quelques particularités flagrantes<sup>65</sup>. Surtout, il apparaît à cette échelle que les rivières fonctionnent moins comme des limites que comme un “contexte”, un bassin qui rassemble les deux bords : les découpages territoriaux notamment se font bien plus souvent sur les hauteurs que dans le fond de vallée, les deux flancs appartenant plus généralement au même territoire.

#### **4.- Réseau viaire : les chaussées radiales (1994-1808-1680-1631)**

La planche suivante (**chap.2 pl.4**) aborde ensuite l'implantation du réseau viaire, à partir des données des cartes Ferraris (dans une version de 1808), toujours reconstruites sur le même fond de plan décrit ci-dessus (IGNB-1994) : elle présente donc tout d'abord l'implantation des chaussées, par rapport aux villages et au relief.

Pourquoi ne commencer l'étude du réseau viaire qu'à partir de 1808 alors que des cartes détaillées comme la précédente (1680) mentionnaient déjà un important réseau de chemins ? Parce que si on tente de retrouver les traces de ces derniers sur un fond de plan actuel (et ce, même si le fond de plan est au 1/20.000) en se basant sur leur position relative

---

<sup>64</sup> Soulignons qu'il ne s'agit pas tant ici d'*expliquer* les phénomènes observés, ceux-ci dérivant bien entendu de facteurs nombreux, mais de montrer les interactions existant entre les implantations et les caractéristiques territoriales.

par rapport aux autres données de la carte (c'est-à-dire, les villages et les rivières) ou bien entre eux, on constate que le degré d'incertitude reste grand, même en ne considérant comme tracés possibles que les cheminements encore existants (en écartant donc l'éventualité de "l'à travers champ").

En effet, une caractéristique importante des tracés viaires que j'ai pu observer est la fréquence et la facilité (à l'échelle des siècles, néanmoins) avec laquelle ils se transforment ou changent de "statut" dans un système hiérarchique ; cela, même en conservant la même implantation. Ils sont donc très différents pour cela des traces de bâti, dont j'ai souligné par contre plus haut la grande pérennité. En d'autres termes, la trace actuelle d'un village reste un village, un hameau, un faubourg, un château ou un lieu-dit, et les toponymes, même déformés, aident à repérer ces permanences ; tandis que la trace de ces chemins change de nature par tronçons très courts et ils portent rarement un nom.

Ceci peut s'illustrer par exemple en suivant l'ancienne voie romaine de Bavai à Tongres (Tongeren) sur les cartes actuelles : en effet, son tracé étant rectiligne (sauf pour traverser la vallée de la Sambre), on peut facilement y observer les statuts nombreux et variés qu'aujourd'hui elle prend : depuis la Nationale 563, au sud, jusqu'à la route de campagne, en passant par le chemin de terre, une ligne à haute tension, voire une simple limite administrative entre provinces. (cfr. **chap.2 pl.4bis**)

Aussi, dès lors que les tracés ne sont plus rectilignes, cette évolution caractéristique de leur nature rend le repérage des chemins locaux très difficile. Ce qui ne sera pas le cas des voies qui ont une "identité" propre sur une grande longueur, comme les chaussées.

Ces recherches sur les chemins du 17<sup>ième</sup> siècle n'étant donc pas suffisamment fiables et les cartes collectées concernant le 18<sup>ième</sup> siècle, ne reprenant que rarement quelques grandes routes, c'est au début du 19<sup>ième</sup> siècle que je commence ici à travailler sur le réseau viaire, à partir des cartes chorographiques levées par le Comte de Ferraris<sup>66</sup>. Celles-ci représentent l'entièreté du territoire à une échelle assez précise : le 1/86.400 (il eut été encore plus précis de travailler sur les tablettes au 1/11.520 mais cela représentait une quantité énorme de documents).

---

<sup>65</sup> Notamment l'excroissance que le Hainaut "pousse" dans le Brabant (à l'ouest de la carte) parce que la ville de Halle et quelques villages au Sud-Est lui appartiennent.

Si peu de chaussées apparaissent sur les cartes précédentes, c'est qu'en un siècle, comme on l'a vu, on est passé de 230km de chaussées en 1704 à un réseau de 2850 km, en 1795<sup>67</sup>. Précisons qu'étymologiquement, il s'agit de routes *chaussées* de pavés, ou *steenweg* en néerlandais, “chemin en pierre”.

Les chaussées se différencient clairement par rapport aux autres chemins : d'abord parce qu'elles sont dessinées bordées d'arbres sur toute leur longueur, mis à part les tronçons traversant les forêts, mais surtout, parce que leur tracé est constitué de longs tronçons droits, soit dessinés d'une seule tenant et sur l'axe d'une ville à l'autre (ou d'un point haut à un autre), soit rectifiant et alignant des chemins existants.

Cependant, ces chaussées se différencient également des anciennes chaussées romaines, bien que celles-ci soient également droites sur des dizaines de kilomètres : en effet, ces dernières oscillent en fait autour d'une direction générale constante (par exemple, la droite à vol d'oiseau entre Bavai et Tongres), une direction qu'elles reprennent systématiquement après avoir traversé une vallée ; tandis que les chaussées octroyées au 18<sup>e</sup> siècle et tracées par les ingénieurs des Ponts et Chaussées sont une succession de tronçons rectilignes mais dont les directions varient.

Cette représentation met également en évidence une caractéristique constructive importante, qui est que « *les ingénieurs du XVIII<sup>ème</sup> siècle maintenaient les routes sur les hauteurs afin d'éviter la construction de ponts, remblais et autres travaux. Il en résultait des montées très raides à la sortie des villes établies dans les vallées* »<sup>68</sup>. On observe en effet sur cette planche une grande corrélation entre les tracés des chaussées en général (si on excepte la chaussée de Wavre et celles qui suivent les canaux) et les plateaux : elles évitent clairement de descendre dans les vallées et ce, même à l'ouest de Bruxelles où le relief est bien plus plat : la chaussée vers Alost (Aalst) contourne les dépressions et la chaussée de Ninove (voir sur **chap.2 pl.5**, car elle est postérieure) est juste axée entre les bassins de la Senne et de la Dendre (Dender), et ne descend qu'une fois dans une vallée secondaire (à hauteur de Strijtem). Les deux chaussées romaines présentes sur cette planche (les deux seules qui ne passent pas par Bruxelles) sont également caractéristiques de cette implantation : la première, d'orientation

---

<sup>66</sup> Elles ont été présentées au point B.3. ci-dessus.

<sup>67</sup> Jean DHONDT, *Histoire de la Belgique*, Presses Universitaires de France, 1963, p.84.

<sup>68</sup> Georges-Henri DUMONT, *Histoire de la Belgique*, Bruxelles, éd. Le Cri, 1999, p.332.

générale Nord-Sud passe exactement entre les bassins de la Dendre et de la Senne ; celle d'orientation Est-Ouest, en bas de la feuille, sépare les bassins de l'Escaut et de la Meuse.

Ensuite, les cartes de Ferraris nomment les chaussées, par leur lieu d'origine et de destination (“chaussée de Bruxelles à Louvain”). Chaque barrière y est positionnée et certaines chaussées sont ponctuées par le symbole de la poste. C'est pourquoi on peut considérer qu'elles sont le premier réseau destiné avant tout à la circulation entre villes, c'est-à-dire, au delà du “local” : auparavant, les grands déplacements se faisaient par le réseau de chemins locaux villageois, de proche en proche.

Même si leur tracés reprennent de place en place des chemins qui préexistaient, comme on peut le voir par endroits dans des analyses à échelle plus fine<sup>69</sup>, ils apparaissent visiblement dans une relation de *complémentarité* avec le réseau hydrographique. En effet, il est assez connu que ce dernier était déjà doublé de circulations viaires : cheminer dans les vallées était un avantage pour la sécurité, l'alimentation en eau et c'était aussi un moyen d'orientation fiable puisque de nombreuses cartes ne mentionnaient que ce réseau. On peut voir les traces de ces usages dans les nombreuses routes actuelles qui suivent les vallées.

La chaussée de Bruxelles à Tervueren illustre cette relation de complémentarité entre réseaux viaires et hydrographiques (**chap.2 pl.4**), puisqu'elle s'arrête bien à la résidence royale de Tervueren mais paraît continue jusqu'à Leuven (Louvain) par la vallée de la Voer, ce qui correspond d'ailleurs au futur tracé de la Nationale 3.

Une des conséquences importantes de cette relation de complémentarité est que les chaussées passent donc en général *au large* des villages qui sont, eux, distribués en grappe dans les vallées. On peut ainsi considérer que les chaussées étaient rarement utilisées de village à village<sup>70</sup> : elles constituent d'ailleurs souvent un détour par rapport à d'autres chemins parallèles. Quand on regarde les villages à échelle plus fine, on peut observer que certains chemins semblent spécifiquement conçus pour rejoindre la chaussée depuis le village<sup>71</sup>, mais la plupart repartent juste en face après l'avoir croisée et semblent donc plutôt préexister.

---

<sup>69</sup> Dans ce cas, la chaussée rectifie ponctuellement le tracé de l'ancien chemin et les boucles ou les écarts du chemin restant sont encore visibles sur les cartes suivantes, doublant par endroits l'itinéraire de la nouvelle chaussée.

<sup>70</sup> Dans M. DEMORGON, Ph. PANERAI et al., *La banlieue comme territoire structuré*, Rapport de Recherche Ecole d'Architecture de Versailles, 1985, p. 111, les auteurs arrivent à cette même conclusion au sujet des “routes royales”, autour de Paris.

<sup>71</sup> Exemples le long de la chaussée de Bruxelles à Louvain (pl. 4.2.3 : extrait de la carte de Ferraris).

Soulignons en revanche que les chaussées ont une relation “urbaine” forte et évidente avec les villes qu'elles *rejoignent* (ce qui ne sera pas le cas des Nationales plus récentes) puisque la route de faubourg qu'elles forment se poursuit par une rue de statut important : celle qui allait du centre à la porte de la ville<sup>72</sup>. Et les chaussées ont également un rôle urbain conséquent dans certains villages qu'elles *traversent* car ces villages sont souvent centrés sur le croisement de deux chaussées ou routes importantes<sup>73</sup>, et c'est la présence du carrefour qui a soutenu développement urbain à cet endroit : elles en constituent dès lors les rues principales.

### **5.- Réseau viaire : les transversales complémentaires (1994-1883-1808-1631)**

La planche suivante (**chap.2 pl.5**) représente l'ensemble des grandes routes qui sont apparues après les cartes de Ferraris. Elle est basée sur les premières cartes “d'Etat Major” établies par l'Institut Cartographique Militaire (1873-1883) et recompilées ensemble vers 1910 à l'échelle 1/100.000.

Elle montre comment le réseau de grands-routes se développe ensuite, soit sur un mode territorial fort semblable à celui déjà observé pour les chaussées, avec de longs tronçons rectilignes sur les hauteurs (la route de Mont Saint-Jean, la chaussée de Ninove, celle de Vilvoorde à Haacht, de Tervueren à Louvain, etc.) soit par la prise en compte dans le réseau principal des anciens chemins de vallée (d'Overijse à Louvain, de Genappe à Wavre, de Braine à Tubize, etc.)

Seules deux nouvelles voies, la chaussée de Haacht et celle de Ninove, sont construites de manière “radiale” sur Bruxelles et se rajoutent au réseau en étoile figuré sur les plans de Ferraris ; on peut ainsi souligner qu'il s'agit maintenant beaucoup plus d'un étoffement du réseau de “transversales”, entre centres secondaires, ou par des arcs de cercle autour de Bruxelles.

On peut également remarquer que c'est aussi ce qui se passe à l'échelle des villes, à la même époque : la question des boulevards de ceinture occupe la deuxième moitié du 19<sup>e</sup>

---

<sup>72</sup> A Bruxelles, la rue Haute poursuit la chaussée d'Alseberg, la rue de Namur poursuit la chaussée de Wavre, la rue de Flandres, celle de Gand, etc. Et toutes se croisent à la Grand-Place.

siècle (cfr. projets de Victor Besme, **chap.2 pl.5bis**) et dans les premières années du 20<sup>e</sup> siècle se constitue à Bruxelles un ensemble de boulevards concentriques<sup>74</sup>, parallèlement à la croissance urbaine en “couronnes”. Certains boulevards, comme celui du Souverain et de la Woluwe, jouent alors un rôle de transition : en effet, ce sont les derniers boulevards représentés à l'échelle urbaine, sur les plans de la ville, ceux dont les rayons sont les plus larges, et ce sont aussi les premiers représentés autour de Bruxelles à l'échelle du 1/100.000, comme faisant également partie du réseau territorial.

On peut enfin observer que la distribution radiale *viaire* de ce territoire de Brabant a très peu changé entre le 18<sup>ième</sup> siècle et la fin du 20<sup>ième</sup>, période où on instaurera le réseau autoroutier. En effet, les 9 Nationales principales, rayonnant de Bruxelles, se réaliseront en grande partie sur le réseau même des chaussées, avec quelques transformations au droit des urbanisations (cfr. **chap.2 illustration 4**), quelques modifications dans les coupes en travers et dans les revêtements, mais pas de nouveau tracés.

Par contre, c'est avec le réseau de chemin de fer qu'une diversification nouvelle dans les distributions radiales du territoire autour de Bruxelles va se développer.

## **6.- Le chemin de fer : étalement (1994-1949-1883-1808-1631)**

La planche suivante (**chap.2 pl.6**) rajoute aux données précédentes les lignes de chemins de fer nationales et celle d'après (**chap.2 pl.7**) mentionne en outre les lignes vicinales qui existaient à la veille de la seconde guerre mondiale (deuxième moment d'apogée pour ce dernier réseau, qui sera étudié plus en détail au chapitre 3).

Les sources de ces deux planches sont la Carte Officielle des Chemins de Fer Belges, publiée en 1908<sup>75</sup> et qui montre un réseau déjà très dense, la mise à jour en 1930 de la Carte des Chemins de Fer Vicinaux, ainsi que quelques cartes au 1/100.000 centrées sur Bruxelles et “tenues à jour pour les réseaux de communications”, dont les derniers compléments datent de 1938 et 1949.

---

<sup>73</sup> Ce serait par exemple le cas de Overijse, Hamme, ou Genappe.

<sup>74</sup> Boulevard du Souverain (1900-1910), boulevard Reyers (1900-1906), avenue Van Praet (1910), Boulevard Lambermont (1914). D'après : CERAA, *Morphologie urbaine à Bruxelles*, Bruxelles : I.S.A. Saint-Luc, 1991.

<sup>75</sup> On la trouve à la Bibliothèque Royale Albert Ier mais aussi en annexe de l'ouvrage : C. DE BURLET, *Les chemins de fer vicinaux en Belgique*, Bruxelles : imprimerie Schaumans, 1908 (2<sup>e</sup> éd.), 65p.

Si on se penche tout d'abord sur les tracés du réseau national, on peut remarquer qu'au nord-est de Bruxelles (dans le triangle Bruxelles, Malines, Louvain), ils suivent de très près l'itinéraire des chaussées, il en est de même pour la voie dans la vallée de la Senne, vers le sud. Au sud-est, par contre, les deux voies ferrées rayonnant à partir de Bruxelles s'inscrivent précisément entre les trois chaussées existantes, de même que la voie vers l'ouest est proche de la bissectrice des chaussées vers Ninove et vers Alost.

Cette différence aura une grande influence sur la suite de l'urbanisation du territoire, comme on le constate en lui superposant la “tache” de l'extension urbaine de Bruxelles, présentée sur la dernière planche de ce chapitre (**chap.2 pl.8**) : on y observe que la concentration, voire la superposition des tracés de réseaux entraîne également une concentration de l'urbanisation sur ses nœuds (les trois villes au nord-est) tandis qu'un réseau en forme “d'éventail” plus ouvert et diversifié entraîne une urbanisation plus diffuse et répartie sur toute la longueur du réseau. Cette observation sera à l'origine du nouveau cadrage utilisé dans le chapitre suivant.

Ensuite, cette planche (**chap.2 pl.6**) montre un réseau de chemin de fer nettement plus dense que le réseau actuel : en effet, j'y ai représenté en pointillés les tronçons de chemins de fer qui figurent sur les cartes du milieu du 20<sup>e</sup> siècle mais dont on ne trouve plus trace aujourd'hui : leur proportion est énorme<sup>76</sup>. Une vision du territoire comme autant de couches qui se superposent et continuent à coexister ensemble est donc trop simpliste : il y a également une quantité importante des “couches” qui disparaissent.

C'est évidemment le long de la “dorsale” au sud (la vallée de la Sambre, le canal du Centre, le Borinage), que le réseau apparaît à cette époque particulièrement dense : cela correspond au rôle moteur que joua l'industrie de cette région jusqu'aux années '60. Mais au tout début du réseau (1835), celui-ci était conçu pour rayonner à partir de Malines, où se sont croisées les deux premières lignes, allant de Ostende (Ouest) à Verviers (Est) et de Anvers (Nord) à Mons (Sud) et qui passaient ensuite les frontières. Ensuite, Bruxelles étant quand même le principale pôle d'activité qui intéressait les investisseurs, le nombre de branches du réseau qui desservait la capitale a augmenté régulièrement au cours du 19<sup>e</sup> siècle ; enfin, au 20<sup>e</sup> siècle, on observe encore le déplacement des focalisations principales

---

<sup>76</sup> Cette observation se confirmera encore à plus grande échelle dans le chapitre suivant.

du réseau vers le sud. Mais aujourd'hui, c'est aussi dans cette zone sud que se concentrent le plus de tronçons disparus, après le déclin de la production sidérurgique.

Et les conséquences de cet appauvrissement du réseau sur l'organisation du territoire ne sont pas négligeables. On note par exemple qu'à Nivelles, qui n'est aujourd'hui qu'un arrêt sur la ligne Bruxelles-Charleroi, se croisaient trois lignes supplémentaires il y a cinquante ans : l'une vers Genappe, l'autre vers La Louvière, la troisième vers Fleurus. Dans cette situation, elle apparaissait alors comme un centre régional potentiel, tandis qu'actuellement (**chap.2 pl.8**), on la lit plutôt comme une extension extrême de Bruxelles. Ceci montre donc comme l'évolution récente du territoire, en centralisant ses réseaux et en affaiblissant les centres secondaires, transforme des relations de complémentarité en relation de dépendance.

Les tracés des tramways vicinaux seront étudiés en détail dans le chapitre suivant ; cependant, plusieurs observations peuvent déjà être faites à cette échelle (**chap.2 pl.7**). Tout d'abord, leur caractère complémentaire par rapport au réseau national : les tracés vicinaux sont radicalement différents car ils découpent les larges mailles du réseau de l'Etat en un réseau plus fin.

Mais aussi, leur forme générale : s'ils rayonnent effectivement autour de la capitale, c'est que plusieurs lignes avaient un point de départ urbain et se prolongeaient dans les campagnes, le long des chaussées ; cependant, s'en tenir à cette constatation reviendrait à cantonner les vicinaux dans un cadrage assez étroit. Dès que l'on se décale de la focalisation sur Bruxelles, comme on le fera dans le chapitre suivant, c'est une toute autre forme de réseau qui apparaît ; de même, dès que l'on revient à l'échelle du pays, ce n'est pas une figure radioconcentrique qui domine à cette époque, mais un maillage fin et régulier du territoire.

Le réseau de voies ferrées est donc caractérisé par un extrême appauvrissement au cours du 20<sup>e</sup> siècle (cfr. **chap.3 pl.2**) : toutes les lignes vicinales ont été démantelées - remplacées au début par des lignes d'autobus, qui sont aujourd'hui en voie de disparition également – mais également de nombreuses lignes du réseau national ; et même sur les lignes conservées, des dizaines d'arrêts locaux n'existent plus. Or, les lignes supprimées étant surtout des “transversales”, entre centres secondaires, on peut affirmer que la forme du réseau ferré s'est réduite à une ossature simple, rayonnant principalement sur Bruxelles.



## 7.- Autoroutes et urbanisation dispersée (1994-1949-1883-1808-1631)

Durant ces quarante dernières années, le réseau viaire territorial s'est organisé en Routes Nationales numérotées, celles-ci étant presque systématiquement des tracés existants, avec quelques modifications en coupe (largeur supplémentaire, aménagement des bas-côtés) mais avec peu de changements en plan, si ce n'est qu'elles contournent maintenant les urbanisations traversées auparavant par les chaussées. Des déviations ponctuelles sont devenues nécessaires à cause du danger que représente, en agglomération, la vitesse automobile croissante.

Le réseau autoroutier, en revanche, va développer à partir des années 1960 de nouveaux tracés de distribution radiale du territoire de Bruxelles. Il forme en effet de larges courbes qui s'inscrivent encore dans des “vides” (**chap.2 pl.8**), comme ce fut le cas précédemment pour le réseau de chemin de fer au sud-est de la ville. Néanmoins, alors que ce dernier s'implantait assez précisément entre les routes existantes, les autoroutes suivent en fait de loin les chaussées, et distribuent a priori les mêmes villes (Namur, Charleroi, Gand, Anvers, Louvain, Liège) en passant simplement plus au large.

Si elles contribuent donc au développement de ces mêmes villes et si elles améliorent nettement le transit longue distance qui traverse le pays, les autoroutes ne remplissent pas au départ une nécessité locale : elles s'imposent au contexte existant, qui s'adapte alors (par des bretelles et des échangeurs) pour en profiter également. Les “sorties d'autoroute” ne sont pas des points pré-existants qu'il s'agirait de relier, comme les villes dans le cas des chaussées, ou les villages dans le cas des vicinaux ; un bon nombre de sorties d'autoroutes se réalisent même bien après la mise en circulation de la voie.

Aussi, les tout derniers apports aux réseaux (l'autoroute, le TGV) – et les dernières transformations apportées au chemin de fer (son dépouillement) – ont pour seul intérêt d'améliorer la communication entre polarités principales, à une échelle très vaste, tandis que la desserte du local reste assurée uniquement par la voiture individuelle. Et chaque nouveau réseau viaire (chaussées, nationales, autoroutes) a dédoublé les voies radiales pour une même destination, tandis que bon nombre de trajets de type “transversal”, en revanche, se font toujours par les mêmes routes de vallée, depuis le Moyen Age (ainsi, la route de Wavre à Louvain).

Les autoroutes belges sont néanmoins caractérisées par une grande densité de sorties, desservant de nombreuses localités (au prix de surfaces énormes consacrées aux rocades et autres nœuds) ; aussi font-elles partie dès lors du réseau de déplacement courant aujourd'hui. Mais dans les usages du territoire, cela induit des types de parcours de plus en plus hiérarchisés, “en arbre” : on remonte plutôt vers les “branches” les plus importantes du réseau pour rejoindre l'autoroute et ensuite, à la sortie suivante, redescendre dans les “ramifications” plus petites ; on utilise peu les petites ramifications, de village à village, plus courtes en kilomètres mais plus longues en temps.

C'est pourquoi il faut souligner que la forme générale des réseaux, tant viaires que ferrés, évolue vers une figure radio-concentrique, de même que leurs usages : cela s'oppose donc à l'image d'un territoire isotrope, “qui se parcourt dans tous les sens” et où les réseaux de déplacements offrent plein d'alternatives : même celles qui existaient disparaissent progressivement.

Enfin, concernant l'urbanisation, on observe apparemment peu de croissances urbaines locales, comparées à celles que le chemin de fer avait engendrées assez systématiquement à l'endroit de chaque station. La densification générale de l'urbanisation du territoire tout au long du 20<sup>e</sup> siècle, qui a été exposée comme problématique dans le premier chapitre, est à cette échelle, difficile à percevoir.

Si on voulait représenter l'évolution de l'urbanisation comme on a présenté celle des réseaux sur ces mêmes planches, on verrait certes une tache s'élargir autour de Bruxelles et d'autres grandes villes, et quelques nouvelles taches apparaître (comme celle de l'agglomération qui se forme entre Louvain-la-Neuve, Ottignies et Wavre). Mais cet accroissement de “la couleur orange” sur les cartes serait bien en deçà des chiffres de l'augmentation de l'urbanisation du territoire : c'est que l'essentiel de celle-ci a lieu “ailleurs” ou en tout cas, de manière imperceptible au 1/100.000.

En effet, ces cartes ont du mal à représenter ce phénomène, à cause des questions méthodologiques déjà soulevées dans le premier chapitre : à partir de quel seuil délimite-t-on une urbanisation en orange ou la laisse-t-on indiquée sous forme de point ? à partir de quel seuil considère-t-on une urbanisation comme agglomérée (donc, représentée par un point) ou dispersée (donc, non mentionnée à cette échelle) ? C'est pourquoi les cartes officielles ont-elles tendance à reproduire un état existant tandis que les mutations les plus récentes sont plutôt présentées sous forme de chiffres, ou cartographiées par teintes de gris

dans des découpages administratifs communaux ou régionaux (cfr. **chap.2 pl.8bis**): cela ne présente pas la forme d'une urbanisation.

### **Conclusion du chapitre 2**

En résumé, à cette échelle territoriale, on peut observer des liens entre les divers réseaux d'infrastructures et la forme que prenait l'urbanisation tant qu'il s'agissait de l'hydrographie, des chaussées et des nationales, des chemins de fer nationaux. Par contre, l'urbanisation du territoire qui serait concomitante au développement des autoroutes, par exemple, n'est pas perceptible sur ces cartes.

La principale raison de cela est liée à leur échelle : en effet, au 1/200.000 les villages sont représentés sous forme de point et la mise à jour régulière des “taches oranges” qui figurent les villes est complexe méthodologiquement ; au 1/100.000, par contre, où tout le bâti est dessiné, c'est la synthèse visuelle qui est difficile à réaliser à cause de l'ampleur du territoire concerné mais aussi du caractère même de cette urbanisation, de forme dispersée.

C'est pourquoi il sera nécessaire de changer le cadre du regard pour approcher le développement de l'urbanisation dispersée, aux chapitres suivants : en agrandissant l'échelle, donc en réduisant le terrain à traiter, et en décalant le cadrage de son point de vue centré sur Bruxelles. Ce faisant, on perd bien entendu la vision générale de la forme urbanisée du territoire qui est un des avantages de ce chapitre.

C'est bien là un paradoxe important de cette urbanisation dispersée qui est mis en évidence : le fait qu'elle se produit sur des territoires très étendus mais qu'elle n'est pas visible à ces échelles-là.

Enfin, ce chapitre permet d'ébaucher l'idée d'une dissociation au 20<sup>e</sup> siècle entre le développement des réseaux et celui de l'urbanisation : si celle-ci est réputée s'étendre en nappe, en surface, de manière assez homogène avec de faibles gradients de densité comme annoncé au premier chapitre, on découvre ici que les réseaux se développent de plus en plus en un système hiérarchisé, radio-concentrique, dont le but est de mettre en relation un ensemble de villes de plus en plus éloignées (devenant même transfrontalier) mais de moins en moins, de distribuer l'étendue du territoire.

Cette observation s'oppose donc à l'image d'un territoire isotrope, “qui se parcourt

dans tous les sens” et où les réseaux de déplacements offrent plein d'alternatives, comme dans le système par percolation que décrit Bernardo Secchi avec l'image de l'éponge<sup>77</sup> - ou celui dont parle A Corboz avec *l'hyperville*<sup>78</sup> ; ceci constitue une première différence importante avec les caractéristiques attribuées à la “ville diffuse” au sens large.

---

<sup>77</sup> Bernardo SECCHI, *Prima lezione de urbanistica*, Roma-Bari : éd. Laterza, 2000, pp.102-103.

<sup>78</sup> André CORBOZ, "la Suisse comme hyperville", *Le Visiteur* n°6, automne 2000, pp. 112-129.



**Chap. 3.  
Industrialisation  
et mobilité**



La “ville diffuse” à l'épreuve de l'Histoire.  
Urbanisme et urbanisation dans le Brabant belge.

*« D'après le rapport du London County Council, de janvier 1897, (...) le nombre de passagers transportés par les trains ouvriers en 1896 a dépassé 62 millions ! Seulement, cette gigantesque circulation s'effectue exclusivement, dans l'agglomération urbaine et suburbaine. Au delà des faubourgs de Londres, et sans transition, le désert commence : c'est la zone de vergers et de pâturages, à peu près dépeuplés (...).*

*Rien de plus frappant, quand on passe de l'Angleterre en Belgique, que le contraste des environs de Londres avec la banlieue si populeuse de nos grandes villes. D'un côté la solitude établie par la grande propriété, de l'autre au contraire, des campagnes animées. »*

Emile Vandervelde, *Les villes tentaculaires*, Paris : éd. Bellais, 1899, p.20.

### **Troisième chapitre : industrialisation et mobilité**

*Territoire : 20 x 20 km - Période : 1830 / 1930*

Dans ce deuxième chapitre d'analyses interrogeant la Belgique comme “ville diffuse”, les principaux facteurs historiques généralement invoqués seront étudiés. En effet, trois lois qui se sont succédées dans la deuxième moitié du 19<sup>e</sup> siècle sont reconnues comme des causes profondes de la forme dispersée de l'urbanisation belge ; elles étaient elles-mêmes liées à l'industrialisation galopante du pays.

1 - En 1869, la première loi relative aux abonnements ouvriers : *« les abonnements créés par cet arrêté ministériel comportaient six déplacements aller retour par semaine. Ils s'appliquaient à des trains spéciaux organisés à la demande des chefs d'industrie ou à des trains ordinaires désignés par l'Administration, généralement le premier du matin et l'un des derniers trains de voyageurs ou mixtes de la journée. D'abord limité à 5 lieues, ils furent étendus jusqu'à 10 lieues le 1<sup>er</sup> janvier 1876, à 70 km le 1<sup>er</sup>*

octobre 1883 et à 100 km le 1<sup>er</sup> avril 1892. »<sup>1</sup> Rapidement, la restriction des abonnements à certains trains fut levée, ce qui constituait également une caractéristique des transports publics belges<sup>2</sup>.

2 - En 1885, la loi approuvant les statuts de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux, dont la structure administrative et les modalités financières originales vont permettre le développement de plus de 1800 km de lignes supplémentaires dans les premiers 15 ans, soit une augmentation de près de 45% du réseau existant.

3 - En 1889, la loi sur les maisons ouvrières, qui avait plusieurs objectifs : « *assainir les habitations ouvrières qui existent, en multiplier le nombre et faciliter aux ouvriers les moyens de s'en rendre propriétaire. Elle a institué à cet effet, les comités de patronage des habitations ouvrières et des institutions de prévoyance ; elle a d'autre part, favorisé la construction de maisons à bon marché et leur acquisition par les ouvriers en facilitant la constitution de sociétés établies dans ce but, en mettant des capitaux à leur disposition et en accordant diverses exemptions ou diminutions de droits et d'impôts.* »<sup>3</sup>

La manière dont ces lois ont découlé des préoccupations sanitaires et sociales liées à la concentration de la population ouvrière dans les taudis urbains (Bruxelles, Anvers, Gand, Liège), source d'épidémies et d'émeutes, est très précisément étudiée dans l'ouvrage de Marcel Smets<sup>4</sup>. Les travaux de Bruno De Meulder<sup>5</sup> montrent ensuite comment ces causes politiques ont eu pour conséquence la dispersion de l'urbanisation belge et ont provoqué, selon lui : “*a land of laissez-faire*”, “*a cacophonous juxtaposition*”.

Dans son article sur le paysage urbain belge, il décrit en effet la politique en matière

---

<sup>1</sup> Ernest MAHAIM, *Les abonnements ouvriers sur les lignes de chemin de fer belges et leurs effets sociaux*, Misch et Thron Editeurs : Bruxelles, 1910, pp.9-10.

<sup>2</sup> « *J'ai pris des renseignements sur les tarifs de transports des ouvriers autour de Paris : d'une manière générale, on peut dire qu'ils représentent, à peu près, le double de ce que l'on paye en Belgique. Mais ce n'est pas tout : sur les lignes de l'Etat belge, les ouvriers pourvus d'un coupon de semaine, peuvent prendre le train qu'ils veulent : on ne les charrie pas, matin et soir, dans un ou deux trains spéciaux, à peu près comme on charrie du bétail* » Emile VANDERVELDE, *Les villes tentaculaires*, Paris : éd. G. Bellais, 1899, pp.19-20.

<sup>3</sup> A. VANDER MOERE, *Habitations ouvrières. Loi du 9 août 1889. Prêts consentis par la Caisse Générale d'Épargne. Sociétés d'habitations ouvrières. Réductions fiscales*, Bruxelles : éd. Jules De Meester, 1904 (3<sup>e</sup> éd.), p.6.

<sup>4</sup> Marcel SMETS, “La formulation d'une idéologie libérale du logement populaire” in : *L'avènement de la cité jardin en Belgique. Histoire de l'habitat social en Belgique de 1830 à 1930*, Liège : Mardaga, 1977, pp.22-28.

<sup>5</sup> Cfr. Bruno DE MEULDER, “Sleutelen aan het Belgische stadlandschap / Patching up the Belgian Urban Landscape”, *Oase* n° 52, Nijmegen : Sun Publishers, 1999, pp. 78-113. Les mêmes aspects ont été détaillés pour le Sud-Ouest des Flandres (la région de Courtraï) dans l'atlas publié à l'occasion de la manifestation “Anno 02” : sous la direction de B. DEMEULDER, *Fascikel 1 : Zuidelijk-West-Vlanderen*, Kortrijk : Uitgave Anno 02 v.z.w., 2002, 114p.

de transport et de logement du gouvernement de l'époque (catholiques et libéraux) comme délibérément conçue pour disperser la population ouvrière - et se munissant, dans ce but, de moyens opératoires volontaristes :

*« The primary goal of this strategy was to spread the (largely un-schooled) labouring population geographically throughout the tradition-dominated countryside. The finely meshed railway and tramway network was an efficient political device for countering the urban expansion that typified industrialization in neighbouring countries »<sup>6</sup>.*

Or, une des questions primordiales que posent les territoires dits de “ville diffuse” est précisément celle de la planification - ou de son absence - et, plus exactement, celle de son champ d'action et de ses moyens. Dans ce chapitre et les suivants, je souhaite dépasser la vision d'une “stratégie” nationale bien orchestrée par des outils politiques efficaces, pour étudier justement en détail les processus par lesquels le paysage a pris sa *forme* dispersée. Car celle-ci, du moins, n'a pas été “planifiée” par un gouvernement volontariste. On peut penser qu'elle a été souhaitée, voire même qu'elle a été prévue (ce qui peut être un sens, un peu faible, du verbe planifier)<sup>7</sup> ; mais il est certain par contre qu'elle n'a pas été conçue, dessinée : en ce sens, la forme elle-même de l'urbanisation à la fin du 19<sup>e</sup> siècle n'a pas été planifiée. Elle s'est construite par la conjugaison de nombreuses initiatives, à des échelles très diverses, tant publiques (état, provinces, communes) que privées (industriels, commerçants, artisans, et même ouvriers, journaliers). C'est dans la complexité de ce processus d'urbanisation que ce travail tente d'entrer, car c'est cela qui permettra de comprendre, aujourd'hui, la formation des territoires que l'on nomme “diffus”.

Pour cela, j'étudierai tout d'abord dans ce chapitre la manière dont s'est constitué, ligne par ligne, le réseau de chemin de fer vicinaux du Brabant et j'analyserai, sur base des

---

<sup>6</sup> Bruno DEMEULDER, “Sleutelen aan het Belgische stadslandschap / Patching up the Belgian Urban Landscape”, *Oase* n°52, Nijmegen : Sun Publishers, 1999, p.81.

<sup>7</sup> Ce n'est cependant pas l'avis d'un sociologue de l'époque : « On a dit dans des moments d'exaltation politique que les capitalistes en poussant à la création des voies ferrées cherchaient à accroître la demande de travail et à diminuer d'autant le taux des salaires. Cette tactique n'a transpiré nulle part dans les documents sur la matière et la prévision d'un mouvement intense de migration échappa certainement aux yeux les plus perspicaces. » et plus loin : « Le chiffre si important de stations établies sur des lignes dont la plupart n'avaient qu'une importance secondaire semblerait faire accréditer cette préoccupation d'avoir voulu arracher les agriculteurs aux champs ; mais il suffit de remarquer qu'alors comme aujourd'hui, l'administration des chemins de fer répond aux désirs et aux exigences de la population bien plus qu'elle ne les prévient. Dans l'exposé des motifs préalables à l'installation d'un nouvel arrêt, la décision ministérielle s'appuie toujours sur la considération d'une utilité publique clairement exprimée et reconnue. » in : H. S. J. DEMAIN, *Les migrations ouvrières à travers la Belgique*, Leuven : éd. Hugues Bomans, École des sciences Politiques et Sociales de l'Université de Louvain, 1919, p.20.



données de recensement, la grande variété de mouvements des populations, entre “villes” et “campagnes”, à l'échelle d'un arrondissement (soit un ensemble de 70 communes actuelles). Dans le chapitre suivant (chap. 4), c'est la transformation d'un village donné qui sera analysée et dans le dernier (chap. 5), ce sont les maisons ouvrières construites à la suite de la loi de 1889 que j'observerai.

Le but poursuivi est de comprendre comment - après que le gouvernement ait voté ces lois - une accumulation de décisions d'échelles diverses donne forme au territoire, à ses infrastructures et à son urbanisation ; comment une multitude de déplacements coexistent, mis à part le simple exode rural ou à l'inverse, la relégation des ouvriers dans de lointaines campagnes ; et comment les villages ruraux se développent en parallèle avec les villes.

Il s'agit en résumé de montrer ici :

1) tout d'abord, par rapport aux caractéristiques d'une “ville diffuse” récente, que non seulement des territoires issus de pratiques de “non-planification” ont déjà existés mais surtout que leur forme n'en était pas pour autant dépourvue de cohérence ;

2) deuxièmement, qu'il est erroné de n'associer à la période du tournant du 20<sup>e</sup> siècle que le seul mouvement d'exode rural grossissant les grandes villes, comme cela a été le cas 50 ans auparavant ou comme c'est le cas au même moment mais dans d'autres pays qui s'industrialisent ; mais qu'il également est erroné de postuler l'existence d'un grand mouvement de population de la ville vers les campagnes, malgré la volonté du gouvernement mise en avant par Bruno De Meulder ;

3) et enfin, que si les villes grandissent, les villages connaissent également une urbanisation importante à la même période, ce qu'un point de vue trop centré sur les villes ne permet pas de deviner<sup>8</sup>.

Dans ce but, les conditions d'étude mises en œuvre dans ce chapitre sont celles auxquelles les raisonnements du premier chapitre avaient abouti : le décalage du point de vue, habituellement centré sur Bruxelles quand on étudie cette période, vers un cadrage qui s'intéresse aux “vides”, entre les villes. Dans un premier temps, ce cadrage se déplace vers le sud-est de Bruxelles (cfr. **chap 3.1 ill.1**) : j'ai montré qu'il s'agissait aujourd'hui des environs de Bruxelles où l'urbanisation est la plus “étalée” (chap. 2) ; ceci permet de

---

<sup>8</sup> Cette dernière hypothèse sera approfondie au chapitre suivant par une étude de cas précise.

s'intéresser au passé des territoires dont l'urbanisation est actuellement dite “diffuse”, pour construire leur histoire. Celle-ci n'étant pas dans l'histoire de l'urbanisme, puisqu'il ne s'agissait pas “d'urbain” à l'époque, d'autres outils d'information seront utilisés pour la reconstituer : archives de la S.N.C.V., recensements de la population et des industries, cadastre.

### **3.1 – Les chemins de fer vicinaux**

Ce sous-chapitre se penche sur un type de réseau particulier dont le rôle dans l'histoire de la formation d'une urbanisation dispersée en Belgique est souvent mentionné. Après avoir déterminé quelles étaient ses caractéristiques particulières, j'étudierai comment ces techniques ont pu influencer la forme du territoire. Je m'intéresserai ensuite à la manière dont ces lignes étaient constituées et dont leur tracé était élaboré, puis au type de réseau qu'elles forment en s'additionnant. Car le mode de “planification” de ce réseau est précisément un facteur déterminant dans l'investigation sur les caractéristiques de la “ville diffuse”.

On analysera alors, dans le dernier point, la cartographie produite pour comprendre les interactions physiques entre la forme que ce réseau a prise et les structures du territoire qu'il a investi.

#### **A - Définir le réseau “vicinal”**

*synthèse de la littérature existante*

Ce premier point cherche à synthétiser une définition du réseau vicinal ; il se base sur des textes de différents auteurs, tant historiques, contemporains du réseau, que plus récents : il y a en effet aujourd'hui différents points de vues sur le réseau vicinal de l'époque (qui est maintenant complètement démantelé).

##### ***1. Entre chemins de fer et tramways***

Une premier intérêt du décalage de regard - depuis le cadrage sur la ville vers un cadrage où elle est repoussée en bordure - est qu'il permet de mettre en évidence deux manières d'appréhender les chemins de fer vicinaux : en effet, certains auteurs en parle comme d'un cas particulier des *tramways* - qui circulaient à Bruxelles depuis les années 1840, tirés par des chevaux – et qui se seraient simplement enfoncés un peu plus loin dans les

alentours ruraux<sup>9</sup> ; pour d'autres, il s'agit au contraire d'une évolution particulière des “grands” chemins de fer, d'échelle nationale.

Ainsi, pour Gustave Abeels – et d'autres spécialistes de Bruxelles, comme on le verra dans la suite : « *Il apparaît donc qu'à l'époque, les tramways vicinaux ne jouent pas un rôle prépondérant dans la prospérité des faubourgs entourant Bruxelles, mais permettent surtout de drainer d'une part un trafic de voyageurs vers la capitale, d'autre part un trafic de marchandises composées principalement des produits des régions agricoles et maraîchères situées en grande banlieue bruxelloise. Un rôle de “collecteur”, somme toute.* »<sup>10</sup>

L'emploi du mot *tramway* est déjà significatif d'une vision particulière du réseau vicinal, car comme le définit G. Humbert, ingénieur français des Ponts et Chaussées, dans son traité<sup>11</sup> : « *La loi du 11 juin 1880 contient (...) les dispositions relatives à une catégorie spéciale de chemin de fer, ceux qui sont établis en partie ou en totalité sur le sol des routes dépendant du domaine public de l'Etat, des départements ou des communes ; ces lignes portent le nom de tramways, que la traction y soit faite par des chevaux ou à l'aide de moteurs mécaniques.* »

Or, si le nombre de lignes vicinales établies sur les accotements des chaussées est important dans les environs de Bruxelles, il est d'autres “cadrages” où la proportion des tracés complémentaires aux routes est largement supérieure ; au mieux, seul un quart des longueurs de lignes étaient établies sur les chaussées, quand on le calcule au niveau national<sup>12</sup> ou par province<sup>13</sup>. A l'échelle communale, la longueur des tronçons de lignes vicinales établies sur des chemins *vicinaux* n'est pas une donnée collectée ; cependant on verra sur les cartes que sa proportion est également bien plus faible comparée aux lignes créées sur de nouveaux tracés, à travers champs.

---

<sup>9</sup> Ainsi, en flamand à Bruxelles, on appelait les vicinaux “boerentram”, c'est-à-dire les tramways des paysans, ceux qui venaient à la ville apporter les produits maraîchers : cfr. la citation de Gustave Abeels ci-dessous.

<sup>10</sup> Gustave ABEELS, “Les communications dans et vers la ville aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles”, in : Jean STENGERS, Arlette SMOLAR-MEYNART (dirs.), *La région de Bruxelles. Des villages d'autrefois à la ville d'aujourd'hui*, Bruxelles : éd. du Crédit Communal, 1989, 363 p.

<sup>11</sup> G. HUMBERT, *Traité des chemins de fer d'intérêt local. Chemins de fer à voie étroite. Tramways. Chemins de fer à crémaillère et funiculaires*, Paris / Liège : Librairie Polytechnique Baudry et Cie, 1893, 493 p.

<sup>12</sup> En 1934, soit au point culminant de l'étendue du réseau, 5125 km de lignes vicinales étaient exploitées, dont 1434 km sur des routes de l'Etat. Cfr. “SNCV. Exercice 1934”, rubrique *chronique - Belgique*, in : *Annales des travaux publics de Belgique* n°5, Bruxelles, octobre 1935, pp. 767-769.

<sup>13</sup> « *Sur les 8800 km. du réseau actuel de routes de l'Etat, il y a environ 1434 km. (non compris les traverses bâties), soit environ un sixième, occupés par une ligne de chemin de fer vicinal mais la proportion varie d'un quart à un dixième selon les*

Aussi, peut-on sans doute considérer que les vicinaux n'ont joué qu'un rôle de “collecteur”, du “point de vue” de Bruxelles ; mais sous d'autres cadrages – là où le réseau vicinal ne rayonne plus sur une ville mais redécoupe plus finement les mailles existantes du réseau national – leur rôle est sans doute à évaluer différemment. C'est l'un des objectifs de ce chapitre.

En effet, selon d'autres points de vue, comme celui de Jos Neyens<sup>14</sup> qui a travaillé sur les archives de la SNCV, le but premier des législateurs était autre : il s'agissait avant tout de compléter le grand réseau de chemin de fer nationaux, « *qui ne pouvait pénétrer partout. Bon nombre de communes, de centres agricoles et industriels furent donc condamnés à ne pas être reliés au chemin de fer ; [en outre] il n'était point possible pour celui-ci d'assurer des services de liaison entre les villes et leur faubourgs.* »

Chronologiquement, une première loi avait défini en 1875 les conditions qui régissaient la concession de lignes de “transports publics” ; elle s'appliqua pleinement pour les lignes de tramways urbaines qui étaient gérées par des sociétés privées<sup>15</sup>, remplissant ainsi le deuxième objectif mentionné par Jos Neyens ; mais pour le reste du territoire, la demande privée de concessions était restée presque inexistante car les bénéfices qu'on pouvait en escompter étaient insuffisants. En 1881, une commission fut donc chargée d'étudier les moyens d'équiper le pays en “chemins de fer vicinaux”.

C'est sur la base de ces travaux que les statuts de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux (SNCV) ont été élaborés, puis approuvés par la loi en 1884 et mis en application en 1885, après de légères modifications de cette dernière. Le régime financier et la structure administrative imaginés pour cette société permettait, comme on le verra, de combiner un développement suffisamment avantageux pour les actionnaires (Etat, provinces, communes et particuliers) “*sans s'écarter de son but initial : l'intérêt général*”<sup>16</sup>.

---

*provinces. C'est dans les provinces d'Anvers et du Limbourg qu'elle est la plus forte.*» cfr. Paul CHRISTOPHE, “Histoire des routes belges”, in : *Annales des travaux publics de Belgique*, n°2, Bruxelles, avril 1935, pp. 221.

<sup>14</sup> NEYENS Jos, DANTOIS Francis, SCHOEVAERTS Yves, *Les chemins de fer vicinaux dans la province de Brabant (1885 - 1978)*, Bruxelles : Blanchart / A.F.C.C., 2000 (1981), 239p.

<sup>15</sup> cfr. “L'amélioration progressive des moyens de déplacement offerts aux personnes”, pp.43-46 in : Louis VERNIERS, *Bruxelles et son agglomération, de 1830 à nos jours*, Bruxelles : la Librairie Encyclopédique, 1958, 501p.

<sup>16</sup> Jos NEYENS et al., *op.cit.*, p. 13.

Ce système fut à l'origine d'un grand développement en Belgique : en 1900, les lignes vicinales couvrent déjà 1832 km linéaires dans le pays, dont 436 km dans la seule province de Brabant. En 1914, elles dépassent 4400 km en Belgique et atteignent 683 km en Brabant (dont la superficie est de 3283km<sup>2</sup>), soit une densité de 20,8 km par 100 km<sup>2</sup> (en plus des lignes du réseau de l'Etat). Ce sont à l'époque les plus grandes densités de réseaux ferrés au monde, comme le met en évidence Seebohm Rowntree<sup>17</sup> dans un schéma comparatif des réseaux en Belgique, Allemagne, France et Grande Bretagne (cfr. chap 3.1 ill.2).

Enfin, le terme “vicinal” lui-même est rarement explicité. L'adjectif était couramment utilisé à l'époque pour qualifier des routes : les “chemins vicinaux” étaient ceux dont l'entretien incombait aux communes et non à la province ou à l'Etat. Il exprime aussi l'idée de voisinage, un sens qu'on retrouve dans les textes écrits en France sur le sujet, même si on y utilise majoritairement d'autres termes (voies étroites, voies secondaires, voies auxiliaires, voies d'intérêt local) : « *ce serait folie d'imiter ceux qui, au lendemain de la loi de 1865, au lieu de chercher à créer la vicinalité des voies ferrées auxiliaires, n'eurent pour but, en construisant des lignes départementales, que de faire concurrence aux lignes déjà existantes.* »<sup>18</sup>

Il est intéressant de remarquer que la question des chemins de fer à voies étroites a suivi en France une évolution parallèle voire même, précédant les lois belges<sup>19</sup>. Pourtant, le développement de ces lignes n'y a pas pris la même ampleur, en termes relatifs. Il ressort des publications de l'époque que leur rendement a toujours été source de débat<sup>20</sup> et leur

---

<sup>17</sup> Benjamin Seebohm ROWNTREE, *Land and labour, Lessons from Belgium*, London : Macmillan and Co., 1910, 633p. Ouvrage également publié en français sous le titre : *Comment diminuer la misère. Etudes sur la Belgique*, Paris : éd. Giard et Brière, 1910, 652p. J'ai principalement utilisé ici cette deuxième version car les mesures y sont données en km et non en lieues, en hectares et non en acres, etc.

<sup>18</sup> Fernand LAUDET, *Chemin de fer d'intérêt local à voie étroite. Résumé de la question*, Tarbes : Imprimerie E. Croharé, 1894, p.8.

<sup>19</sup> « *Les chemins de fer d'intérêt local ont été pour la première fois définis en France par une loi du 12 juillet 1865, qui avait en vue la création de lignes devant être construites et exploitées à bon marché. D'après cette loi, les départements et les communes étaient autorisées à exécuter, soit soi même, soit par voie de concessions, avec le concours et sous le contrôle de l'Etat, des chemins de fer destinés principalement à relier aux grandes lignes les localités secondaires. (...) il s'agissait en quelque sorte de créer la vicinalité des chemins de fer. Une entière liberté était laissée pour le mode de construction et la largeur de la voie.* » Mais cette loi n'a pas eu les conséquences espérées. En 1870, seuls 268 km étaient en exploitation. Plusieurs causes sont citées : plutôt que de petits tronçons économiques, on a établi des tronçons sur plusieurs communes qui concurrençaient les grandes lignes de l'Etat, provoquant des faillites. Un système de subvention en capital a également entraîné des spéculations et des abus financiers. Cfr. G. HUMBERT, *op.cit.*, pp.4-5.

<sup>20</sup> « *Le chemin de fer à voie étroite est le seul proportionné aux besoins des lignes ferrées restant à construire en France et bon nombre de chemins de fer classés dans le trop fameux programme Freycinet auraient dus être prévus et réalisés avec cette voie. (...) nous n'aurions pas vu une dépense, évaluée primitivement à 4 milliards, dépasser le chiffre de 9 milliards, en restant loin*

utilité souvent mise en doute, en France ; cela, et la taille plus importante du territoire, explique sans doute qu'un "seuil" de développement du réseau, qui aurait pu démontrer son efficacité et l'existence d'un trafic potentiel, n'a jamais été atteint.

L'historique de l'apparition de ces lignes, ainsi que les préoccupations de la législation belge, montre donc qu'il s'agit avant tout de permettre aux lignes de chemins de fer de desservir un plus grand nombre de localités, plutôt que d'étendre aux campagnes un réseau de tramways issus des villes ; cela, même s'il est évident que, dans les alentours des villes, les deux objectifs se confondent, tout comme les termes employés et les réseaux eux-mêmes : le réseau de tramways urbains de Leuven, par exemple, a été établi grâce au concours de la SNCV.

Un ensemble de différences entre tramways et chemins de fer vicinaux, liées à l'évolution de leurs techniques, permet encore de les distinguer. Ainsi, les tramways urbains sont passés directement de la traction chevaline à la propulsion électrique, par accumulateurs puis par voie aérienne ; les essais de chaudière au coke s'étant, à Bruxelles en tout cas, révélés infructueux<sup>21</sup>. Tandis que les vicinaux (de même que les chemins de fer à voie étroite en France) ont été pensés dès le départ comme des chemins de fer à vapeur ; l'électrification des lignes vicinales s'est faite dans le Brabant de manière très progressive, mis à part les lignes qui entraient dans Bruxelles (dès 1891) et le service urbain de Leuven (en 1912). Mais de nombreuses lignes ont, dès les années 1920, été desservies par "autorails" (fonctionnant au Diesel) et n'ont dès lors jamais été électrifiées.

Enfin, dans les usages, il est clair que les tramways urbains n'étaient destinés qu'au transport de voyageurs, tandis qu'un des aspects qui caractérisait les vicinaux était la possibilité de proposer des trains "mixtes" : « *les fourgons de marchandises sont généralement attachés aux trains de voyageurs, sauf lorsque le trafic de marchandises est très intense* »<sup>22</sup>. Les chemins de fer de l'Etat quant à eux séparaient clairement dans des trains distincts les voyageurs et les marchandises, dont les logiques en termes de trafic (nombre de trains par jour), de tarifs (au km et/ou au poids), et de correspondances (relations entre express et omnibus) étaient

---

*d'atteindre le but proposé !* ». Auguste MOREAU, "Les chemins de fer d'intérêt local. Avantages de la voie étroite", in : *Mémoires de la Société des Ingénieurs civils*, Paris ; éd. Capiaumont & Renault, 1885, p.56.

<sup>21</sup> Cfr. Louis VERNIERS, *op.cit.*, p.45.

<sup>22</sup> B. Seebohm ROWNTREE, *op. cit.*, p.314.

radicalement différentes<sup>23</sup>.

D'autres différences importantes dans les usages du vicinal vont permettre de souligner leur rôle complémentaire par rapport aux réseaux existants ; ces nouveaux usages des lignes sont rendus possibles par de nouvelles caractéristiques techniques et ils influencent eux-mêmes de nouveaux rapports au territoire.

## ***2. Techniques, usages et paysage***

La principale caractéristique physique du chemin de fer vicinal est d'avoir un écartement de rails plus faible que celui des chemins de fer nationaux : il est généralement<sup>24</sup> d'un mètre, au lieu de l'écartement dit "normal", qui est de 1,435 mètres en Belgique.

G. Humbert détaille dans son traité les différents avantages qui découlent de cette caractéristique : « *Les économies que l'on peut réaliser dans les dépenses d'établissement d'une ligne à voie étroite proviennent de deux sources : l'emploi de courbes plus prononcées, l'adoption d'une voie plus légère.*

*- Ce qui limite les courbes sur les chemins de fer, c'est principalement la solidarité des roues et le parallélisme des essieux, deux conditions qui tiennent au matériel roulant ordinairement employé. Les essieux forment ainsi avec les deux parois longitudinales un parallélogramme à peu près indéformable, qui ne peut pas s'inscrire dans une courbe de rayon trop petit. Or, si l'on adopte une voie plus étroite, le matériel roulant sera aussi plus étroit ; la longueur des wagons diminuera proportionnellement de sorte que l'écartement des essieux sera plus faible et que le parallélogramme passera plus facilement dans les courbes. (...) Par suite, des économies importantes dans la dépense d'établissement de la plate-forme puisque le tracé de la ligne pourra épouser de plus près la forme du terrain. »<sup>25</sup>*

*- « La dépense de la voie dépend de son poids et celui-ci résulte du poids des machines que l'on y fait circuler. (...) Dans tous les cas [de types de locomotives], on voit que le poids par essieu est de 7 tonnes environ ; c'est une charge à peu près moitié de celle que l'on admet sur les lignes à voie normale. Elle conduit à l'emploi de rails pesant de 18 à 20 kg le mètre courant, soit à peu près la moitié des rails*

---

<sup>23</sup> Cfr. Ulysse LAMALLE, "L'exploitation. Les trains de voyageurs et les trains de marchandises", in : *Histoire des chemins de fer belges*, Bruxelles : Office de Publicité, Hors série deuxième édition, 1943, pp.79-93.

<sup>24</sup> Les traités des "chemins de fer à voie étroite" étudient d'autres tailles d'écartement et notamment des voies à 60 cm ou 1,20 m. en Belgique ; il s'agit de chemins de fer complètement privés, d'usage industriel, qui précèdent la création de la SNCV. Je travaillerai ici sur les lignes "vicinales", au sens où leur construction a pu être financée par la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux. L'écartement métrique est général pour toutes ces lignes en Brabant, sauf celle qui reliait Overijse à Hoeilaart, construite à écartement dit "normal" (1,435m.), comme on le verra dans la suite.

<sup>25</sup> G. HUMBERT, *op.cit.* , p.61.

ordinaires. »<sup>26</sup>

A. Moreau, quant à lui, met en relation dans l'étude du tracé, la diminution du rayon de courbure avec la possibilité d'augmenter la déclivité du tracé : « deux éléments que l'on peut manier à son gré beaucoup plus facilement avec la voie réduite, toutes choses égales d'ailleurs »<sup>27</sup>, ce qui lui offre une grande flexibilité. « Il n'y a pas d'inconvénient à admettre un chiffre maximum de 25 à 30 mm par mètre et à user largement de ce maximum toute les fois qu'il peut en résulter une économie sérieuse dans les dépenses de construction. »<sup>28</sup> Le principe des lignes vicinales – tout comme les “voies secondaires” en France - est donc de suivre le terrain au plus près, “et l'on a toujours intérêt à le faire, dut-on allonger considérablement le parcours, comme le savent tous les hommes de métier”<sup>29</sup>.

On comprend que les plus grandes déclivités permettaient de mieux descendre dans les vallées donc de limiter les viaducs, et de mieux franchir les cols, donc d'éviter les tunnels ; quant aux rayons de courbure plus faibles, ils réduisaient surtout les travaux de terrassements. « Il résulte d'une étude faite sur la ligne d'Anvin à Calais, pour la traversée d'une vallée escarpée, que sur une longueur de tracé de 2490 mètres, une simple diminution de rayon de 150 à 130 mètres a permis de réduire le cube de terrassements de 40 700 m<sup>3</sup> à 16 100 m<sup>3</sup> ; avec le rayon de 100 mètres, le cube serait tombé à 8100 m<sup>3</sup>. »<sup>30</sup>

Le troisième point ci-dessous montrera comment ces caractéristiques du profil en long ont pu influencer la desserte des villages dans le Brabant. Mais une première conséquence peut déjà être déduite en ce qui concerne les temps de parcours pour les usagers des lignes vicinales.

En effet, non seulement on a vu que les tracés les plus directs n'étaient pas nécessairement recherchés mais, en outre, les vitesses y étaient limitées par ces données techniques : « L'expérience a démontré que le matériel des lignes à voie d'un mètre passe au moins aussi facilement dans les courbes de 100 mètres que celui des lignes à voie normale dans les courbes de 300 mètres. Il faut seulement, avec des courbes aussi réduites, renoncer aux grandes vitesses (...). Sur des

---

<sup>26</sup> *Ibidem*, p.63.

<sup>27</sup> Auguste MOREAU, *Les chemins de fer d'intérêt local. Avantages de la voie étroite. Extrait des Mémoires de la Société des Ingénieurs civils*, Paris : éd. Capiaumont & Renault, 1885, p.15

<sup>28</sup> *Ibidem*, p.104.

<sup>29</sup> *Ibidem*, p.15.

<sup>30</sup> G. HUMBERT, *op.cit.*, p.107.



*chemins destinés à desservir des localités peu importantes et pour des trajets qui ne sont jamais bien longs, une vitesse de 25 à 30 km à l'heure paraît de nature à donner satisfaction au public. »<sup>31</sup>*

Or, on verra dans la suite que les usages en Belgique étaient bien différents de ceux escomptés par cet ingénieur français : les ouvriers y parcouraient de longues distances (jusqu'à 100km) et les localités visées étaient souvent largement fréquentées (charbonnages, centres industriels, grandes villes).

Cependant, en étudiant les horaires des chemins de fer de l'époque<sup>32</sup> (cfr. **chap.3.1 ill.3**), on constate que la vitesse des vicinaux en Belgique était bien de cet ordre de grandeur : Jodoigne-Leuven par exemple (28km à vol d'oiseau) se faisait en une heure et 15 minutes, avec 13 arrêts intermédiaires ; Nivelles-Braine l'Alleud (15 km) en 35 minutes ; Bruxelles-Alost (30km) en 1 heure et 10 minutes, avec 10 arrêts intermédiaires ; ces exemples étant choisis parmi les tracés les plus rectilignes, afin que le trajet réel reste proche de la distance théorique entre les deux villes.

Mais les économies que permettaient la voie étroite ne se limitent pas aux caractéristiques du profil en long de la ligne, de nombreux autres facteurs étaient invoqués. En ce qui concerne le profil transversal, la largeur de la plate-forme à établir est moindre, tout comme l'épaisseur du ballast et la longueur des traverses. La taille et donc le poids mort du train lui-même diminuent aussi, ce qui réduit la puissance nécessaire pour la traction du train, et entraîne des économies dans son exploitation et son entretien : la consommation de charbon est divisée par deux, mais on cite aussi l'huile et les chiffons ! La manutention demande moins de main d'œuvre, l'usure est moindre, la manœuvre est plus facile.

Enfin, dans leur défense des voies étroites, les ingénieurs comptent également que « *tous les bâtiments spéciaux tels que halles, remises, dépôts, (...) seront moins longs comme le matériel roulant lui-même. De la réduction en longueur et en largeur de ces bâtiments résulte évidemment une diminution sensible dans la taille des fermes des combles, la surface de couverture, dans l'épaisseur des murs* »<sup>33</sup>.

---

<sup>31</sup> *Ibidem*, p.62-63.

<sup>32</sup> Les horaires de 1935 sont publiés dans : Jos NEYENS, *op.cit.*, p.16, p.80 et p.122.

<sup>33</sup> Auguste MOREAU, *op.cit.*, p.25

L'un des inconvénients majeurs, par contre, que les détracteurs des lignes étroites avançaient, notamment en France, concerne la nécessité du transbordement : quand les voies n'ont pas la même largeur, changer de réseau implique aussi de changer les wagons ; les marchandises doivent alors être transbordées d'un type à l'autre aux lieux de connections, ce qui constitue, à première vue, des frais supplémentaires, un retard dans le parcours et du déchet pour certaines marchandises (sable, charbon, etc.). Mais A. Moreau évoque à ce sujet ce qui se passe en Belgique :

*« Concernant les prix, il apparaît qu'il sont surévalués en France. Dès 1868, notre collègue M. Regnard, dans une intéressante communication sur le chemin de fer de Anvers à Gand, exposait que les frais de transbordement à la station terminus de Lockeren, revenaient à 0 fr.31 par tonnes quoi qu'il fut fait de la façon la plus primitive [!]. Sur un petit chemin de fer industriel belge à voie de 0m60 ce prix était déjà tombé à 0 fr.18, que M. Regnard trouve beaucoup plus près de la vérité. »<sup>34</sup>*

Ensuite, selon le plaidoyer de cet auteur, le retard en réalité est nul car : *« toutes les fois qu'une marchandise passe en transit d'une compagnie sur une autre, les délais de transport sont réglementairement augmentés d'un jour ».*

Enfin, selon lui, la gestion même des gares et du trafic nécessite de toute façon des transbordements “dans quatre cinquièmes des cas”, même entre deux lignes de même largeur. Ceci, pour éviter de tirer à chaque fois plus de wagons à moitié vides ; mais aussi pour éviter de dégarnir certaines gares et de trop en encombrer d'autres.

Néanmoins, la question de la relation entre les différents réseaux est donc importante à plusieurs points de vue : ici pour les marchandises, tout comme dans l'étude de la mobilité des personnes, qui va suivre.

Dans le cas du terrain étudié, les 28 lignes du Brabant (dont 6 aboutissant ou sortant de Bruxelles) étaient reliées en 22 points<sup>35</sup> aux chemins de fer, lieux où le transbordement était possible tout comme la remise de marchandises ; cette dernière opération était également admise dans 5 gares supplémentaires<sup>36</sup>. Aussi, les wagons de marchandises, même sur le vicinal, ne se constituaient pas à n'importe quelle station et on peut évidemment se demander quel rôle jouent ces nœuds particuliers dans le réseau, ce qu'on regardera dans la partie C ci-dessous.

---

<sup>34</sup> *Ibidem*, p.38.

<sup>35</sup> Aarschot, Anderlecht, Chastre, Gembloux, Gosselies, Groenendael, Haacht, Louvain, Londerzeel, Nivelles, Rixensart, Sint-Joris-Weert, Saint Trond, Tirlemont et Virginal.

Le transport des marchandises fut un des rôles majeurs qui préoccupait les concepteurs du chemin de fer *national*, à ses débuts : on observe en effet que, dans le plan prévu pour le chemin de fer national par les lois de 1834 et 1837, c'est le raccordement systématique du réseau ferré à celui des canaux qui est visé, en priorité sur les villes elles-mêmes : sur les 35 sections décrites dans le rapport<sup>37</sup> de Jean-Baptiste Nothomb, premier Ministre des Transports du pays, un cinquième concerne la desserte de quais et/ou d'industries. On sait aussi qu'il était important pour la (jeune) Belgique à l'époque de capter le trafic ferroviaire entre l'Angleterre et la Rhénanie, qui se faisait auparavant par les canaux (voir chapitre précédent).

On ne peut, par contre, assimiler trop rapidement les usages du vicinal à ceux du réseau national. Il s'agissait bien entendu d'alimenter les villes et d'y faciliter l'arrivée des produits frais provenant des campagnes environnantes mais il serait erroné de les cantonner à ces seuls usages.

Ainsi, peut-on lire que si la ligne de Overijse à Groenendael, très courte, servait bien à un important trafic de marchandises - ce qui peut expliquer qu'elle ait été établie à l'écartement normal - et notamment de bois de construction car elle traversait la forêt de Soignes, il s'agissait d'un trafic "*principalement de charbon et d'engrais, destinés aux nombreuses serres implantées dans la région*"<sup>38</sup> et non, dans l'autre sens, d'une ligne consacrée à alimenter Bruxelles.

Mais surtout, on peut lire dans les principes mêmes du vicinal, le rôle important qu'il avait à jouer pour le déplacement de la population. En France, on écrivait : « *on ne doit pas perdre de vue que ces petites lignes ont pour mission d'aller chercher le trafic dans tous les endroits où il est susceptible de se produire ; il faut pour cela se rapprocher le plus possible des localités à desservir et placer les*

---

<sup>36</sup> Courcelles, Rebecq, Sauvinière, Tervueren et Wavre.

<sup>37</sup> La "ligne de l'Est" par exemple est décrite comme suit : « *Section de Malines à Louvain (23km750) ; embranchement de la station de Louvain aux bassins du canal (943m) ; Section de Louvain à Tirlemont (17km750) ; Id, de Tirlemont à Waremmes (27km200) ; Id, de Waremmes à Ans, près de Liège(18km900) ; Id, d'Ans à la Meuse (plans inclinés : 6km627) ; branche à établir le long des quais de la Meuse à Liège (environ 2km) ; Pont sur la Meuse, au Val Benoît (150m) ; Section de la Meuse à Pepinster (20km043) ; Id, de Pepinster à Verviers (4km) ; Id, de Verviers à la frontière de Prusse (environ 15km) »*, Jean-Baptiste NOTHOMB in : *Travaux publics en Belgique. 1830 - 1839. chemins de fer et routes ordinaires. Rapport présenté aux chambres législatives le 12 nov. 1839*, Bruxelles, 1840 (2<sup>e</sup> éd.), p.2.

<sup>38</sup> Jos NEYENS et al., *op. cit.*, p.58.

*stations, pour ainsi dire, à la porte même des populations qui doivent l'employer.»*<sup>39</sup>

En Belgique *a fortiori*, comme on le verra en étudiant la répartition du marché du travail et la mobilité qu'elle impliquait, le vicinal était pensé pour les personnes et en particulier, pour les ouvriers : le système d'abonnements à bon marché existait déjà depuis 15 ans sur les grandes lignes. Les lignes vicinales permettaient de drainer et de distribuer encore mieux les populations des campagnes et ces lignes ont offert des abonnements ouvriers dès le début de leur mise en service.

Les lignes vicinales ont donc pour principal objectif, même s'il est rarement exprimé aussi explicitement que ci-dessus, de desservir le plus grands nombre de localités possibles, ce qui n'était pas le cas des trains nationaux : le tracé de ces derniers avait pour but de relier les points extrêmes de la ligne, de la manière la plus directe possible et la plus économe techniquement.

Dans le cas du vicinal, par contre, la question de savoir par où précisément le tracé allait être établi, quelles communes seraient traversées, où les stations seraient implantées, etc., constituait d'importants enjeux pour de nombreux acteurs d'échelles diverses. Ces processus de décision seront donc étudiés plus en détail dans le point suivant (3.1B).

De même, dans le rapport de Jean-Baptiste Nothomb, les lignes nationales sont décrites plus comme des “raccordements” que comme une “distribution”, ce qu'on voit par exemple dans l'ordre des tronçons à établir : depuis les quais de la Meuse à Namur jusque Braine le Comte (sur “la ligne sud”) et non l'inverse.

Quand Nothomb se préoccupe de raccorder Namur au premier réseau national, approuvé en 1834 (les lignes Est, Ouest, Nord et Sud), son ingénieur Vifquain étudie les directions de raccords par les lignes de Malines-Liège et Malines-Bruxelles-Mons mais il n'envisage pas l'éventualité d'une nouvelle ligne, « *refusant l'idée d'un “chemin de fer de localités” il opte pour ce qu'il décrit comme un “chemin de fer d'intérêts généraux”* »<sup>40</sup>.

Par opposition, quand une ligne “d'intérêt local” est proposée, elle est décrite en termes de parcours : elle “passe par”, “traverse”, “descend”, “remonte”, etc., comme on

---

<sup>39</sup> G. HUMBERT, *op. cit.*, p.103.

<sup>40</sup> Marcel WATELET, *Cartographie et politique dans la Belgique du 19<sup>ème</sup> siècle : matériaux pour l'Histoire Nationale et locale. Aux origines du Ministère des Travaux Publics*, Département culturel du Crédit Communal de Belgique, Bruxelles, 1987, p. 126.

peut le lire dans la proposition d'un élu du département du Gers, en France.<sup>41</sup>

Car ce n'est pas tant les contraintes physiques (montagnes, fleuves, etc.) qui empêchaient certains lieux d'être desservis, que le trop faible rendement escompté par rapport aux coûts d'un chemin de fer normal. Aussi, dès lors que la bonne technique change et donc que les frais généraux de la construction et de l'exploitation baisse, c'est un réseau bien différent qui est rendu possible.

Les enjeux économiques de ce nouveau réseau sont autres, puisqu'il concerne essentiellement une population locale et non l'intérêt général, à l'échelle nationale ; qu'il s'adresse à des personnes dispersées ; et qu'il touche principalement une production - agricole, artisanale ou industrielle - locale et non de transit.

Et ses usages sont autres : on "exploite" la ligne sur toute sa longueur, et non uniquement pour rejoindre les extrémités. La priorité n'est pas la vitesse du parcours mais plutôt le grand nombre de stations : même entre les gares, on pouvait ponctuellement demander un arrêt aux "passages à niveau" (croisement d'une route). Et une entreprise<sup>42</sup> pouvait être directement raccordée au réseau vicinal, des trains étaient organisés pour venir chercher ses wagons.

Les vicinaux sont donc familiers dans les villages (cfr. **chap.3.1 ill.5**), ils les parcourent sans infrastructure particulière de protection, hormis les rails noyés si nécessaire dans le bitume. « *Les stations sont installées dans les cafés ou magasins existants le long de la route, tout comme les bureaux de poste auxiliaires* »<sup>43</sup>. Les nuisances évidemment n'étaient pas négligeables : on déplore la fumée, le bruit et la poussière pour les riverains ; les dangers non plus : peu de passages à niveau étaient munis de barrières. « *Il n'est fait usage de signaux qu'aux croisements des lignes vicinales avec les grands chemins de fer. Les vicinaux circulent sur les routes comme les tramways ordinaires et cependant, (...) le nombre d'accidents est minime en proportion du nombre de trains x*

---

<sup>41</sup> Fernand LAUDET, *Chemin de fer d'intérêt local à voie étroite. Résumé de la question*, Tarbes : Imprimerie E. Croharé, 1894, p.10 : « *Il s'agit d'entrer dans le département par Saint-Clar en venant de Beaumont-de-Lomagne et d'en sortir par Cazaubon. Cette ligne (...), au lieu d'aller directement de l'est à l'ouest, s'en va seulement jusque Valence en passant par Fleurance, puis descend au sud par Vic-Fezensac et Montesquiou jusqu'à Liélan, et enfin remonte au nord en traversant Marciac, Plaisance, Riscle, Aire, [...].* »

<sup>42</sup> Notamment la sucrerie de Bierges, les usines Chassart à Wagnelée, la sucrerie de Chastre, l'usine chimique Cheval, à Mont St Jean, etc. On verra que ces dernières notamment était également actionnaires de la ligne vicinale locale.

<sup>43</sup> B. Seebohm ROWNTREE, *op.cit.*, p.313.

*kilomètres* »<sup>44</sup>. Néanmoins, la crainte était telle au début, qu'à Bruxelles, un homme muni d'un drapeau rouge et d'une cloche courait devant le train à vapeur pour dégager le passage dans les rues empruntées<sup>45</sup>.

D'autres contraintes frappaient également les chemins de fer desservant les villes et non les lignes dans les villages, à cause de l'octroi (aboli en 1860). Tirlemont était une gare dite "intermédiaire", placée précisément sur la ligne de l'Est, entre Malines à Liège, car les locomotives devaient être inspectées tous les 50km. Ce type de gare se tenaient à l'extérieur des villes, et celles-ci devaient organiser le péage : « *il sera réservé à la Ville près de la station (...) un terrain, pour y construire un bureau d'octroi municipal pour les déclaration d'objets soumis à la taxe, entrant en ville par cette nouvelle voie de communication* »<sup>46</sup>.

Le vicinal avait également un rapport non d'opposition mais de familiarité avec les routes ; plusieurs portions des lignes étaient placées sur l'accotement des chaussées, ce qui permettait d'économiser non seulement l'établissement de l'assiette mais aussi les expropriations de terrain. D'un autre côté, suivre les routes rallongeait souvent le parcours. Par conséquent, l'établissement de la ligne oscillait entre ces différents critères, tout comme son rapport aux villages, comme on le verra, est un subtil réglage entre la volonté de proximité et celle d'éviter les préjudices ; ou encore, comme l'emplacement des gares et des stations était le fruit de compromis entre les communes intéressées par la ligne.

C'est pourquoi il s'agit bien d'un réseau différent dans ses moyens et dans ses objectifs ; il est complémentaire du réseau national et non un simple concurrent plus économique : il peut desservir une multitude de localités que ni ce dernier ni les chaussées et les grandes routes n'avaient atteintes. C'est évidemment en ce sens qu'il s'agit d'un facteur de développement d'une urbanisation dispersée ; mais **ce n'est pas tant en rendant possible le déplacement des populations (dispersion), qu'en soutenant le développement économique, social et urbain de localités elles-mêmes dispersées.**

---

<sup>44</sup> *Ibidem*, p.314.

<sup>45</sup> Il s'agissait de la première "jonction nord-midi", entre la gare de l'Allée Verte et la gare des Bogards (sur l'actuelle place Rouppe), qui suivait les boulevards du centre et la rue du Midi. Ce raccordement fut exploité de 1841 jusqu'à 1871, quand on mis en place la ceinture ferroviaire contournant Bruxelles par l'ouest. Cfr. Ulysse LAMALLE, *Histoire des chemins de fer belges*, Hors série, Bruxelles : Office de Publicité, 1943 (2<sup>e</sup> éd.), p.33.

<sup>46</sup> Archives de la Ville de Tirlemont, citées par : Marcel WATELET, *op.cit.*, p.130.

Cette distinction est importante car au même moment, prédomine une idéologie qui aujourd'hui semble encore prévaloir dans la compréhension qu'on a de l'époque ; en effet, une lecture trop rapide des ouvrages d'Emile Vandervelde par exemple laisse à penser qu'il y aurait eu un phénomène de dispersion de la population urbaine dans les campagnes<sup>47</sup>.

Or, Louis Verniers explique bien “l’inertie” des populations à se décentrer, même quand l'assainissement des quartiers centraux les chassent vers des faubourgs *a priori* plus salubres : « *Pendant un certain temps, la réduction du nombre d'impasses insalubres détériora encore davantage les conditions de logement par le surpeuplement plus accusé dans les impasses restantes. Car si des familles délogées de leur tanières misérables s'exilèrent dans les faubourgs - le cœur navré - beaucoup cherchèrent à demeurer, à tout prix, dans le quartier où elles avaient pris leurs habitudes, où elles avaient leurs amis et connaissances, et leur travail. (...) De plus en plus souvent se firent entendre des voix en faveur de l'érection des logements ouvriers sur le territoire même de la Vieille Ville (...) constatant que les ouvriers bien plus encore que les bourgeois de Bruxelles ont une tendance à rester dans leur quartier, [et] après avoir observé notamment que lors de la destruction de la rue de la Mâchoire et de la rue St Roch, 62% de leurs habitants avaient trouvé à se loger dans les environs immédiats* »<sup>48</sup>.

*A fortiori*, on ne peut donc penser que les campagnes s'urbanisent grâce à cette émigration des villes. Même si on peut interpréter la politique de l'époque comme idéologiquement portée à “dispenser les ouvriers”, les phénomènes observés sont plutôt une stagnation des lieux de domicile et une grande mobilité du travail, comme on l'étudiera au sous-chapitre suivant (3.2) ; en parallèle, on assiste à un développement économique, démographique et urbain des villages, ce qui sera l'objet du chapitre suivant (4).

Ce sont les caractéristiques techniques des lignes vicinales qui en ont permis des usages non pas concurrentiels mais complémentaires à ceux des grandes lignes - et qui ont donc permis que les premières contribuent au développement des localités rurales. Mais c'est aussi grâce à des modalités très particulières d'élaboration des lignes que ce réseau a pu prendre de l'ampleur.

---

<sup>47</sup> Emile VANDERVELDE, *L'exode rural et le retour au champs*, Bruxelles : éd. A. Vromant & Cie, 1901 / Paris : Alcan, 1910 ; ou : Emile VANDERVELDE, *L'influence des villes sur les campagnes*, Bruxelles : Institut des Sciences Sociales, 1899.

<sup>48</sup> Louis VERNIERS, *Bruxelles et son agglomération, de 1830 à nos jours*, Bruxelles : la Librairie Encyclopédique, 1958, pp.96-97.

## B. L'établissement des lignes

*Analyses de documents historiques*

Il est difficile en réalité de parler de “réseau” vicinal car à aucun moment il n'a été conçu comme tel.

Cynthia Gorra-Gobin, dans son étude sur l'urbanisation de Los Angeles, se voit également confrontée à ce scrupule à propos des lignes de tramways qui y fleurissent dans les années 20, « *dans la mesure où [...] il n'y a pas eu à proprement parler de conception d'un réseau de transports en commun. L'idée de réseau a progressivement mûri dans les esprits grâce à l'initiative de Sherman et de son successeur Huntington qui ont créé la Los Angeles Railway (LARY) et la Pacific Electric (PE).* »<sup>49</sup>

Le terme est a fortiori inadéquat dans le cas des vicinaux, où un nombre encore bien plus grand de concessionnaires se côtoient : en 1914, vingt-sept lignes pour voyageurs dans le Brabant sont exploitées par 9 sociétés anonymes, affermées ; une seule ligne y est directement exploitée “en régie” par la SNCV. (**cfr. chap3.1 annexe 1**)

	Sociétés d'exploitation de lignes vicinales Dans le Brabant - en 1914	Km	1ere demande	concession de la ligne	Date d'ouverture de la ligne
<b>A.</b>	<b>Société Anonyme pour l'exploitation des chemins de fer vicinaux</b>	<b>311</b>			
A1	Wavre-Jodoigne	28	1885	1887	1887-1889
A2	Louvain-Jodoigne	29	1887	1890	1892
A3	Louvain-Diest	30	1886	1892	1893-1894
A4	Wavre - Braine l'Alleud	23	1886	1895	1898-1899
A5	Louvain Tervueren	18	1885	1896	1897
A6	waterloo-gare - waterloo mont st jean	6	1894	1897	1901
A7	Courcelles -Incourt - Gembloux	57	1890	1896	1900-1904
A8	Tervueren- Tirlemont	39	1892	1893	1902-1905
A9	Bruxelles - Haacht	19	1885	1888	1889-1890
A10	Bruxelles - Sterebeeck - Vossem	16	1885	1891	1897
A11	Haacht - Aarschot - Tirlemont	46	1891	1895	1897-1901
<b>B.</b>	<b>Société pour l'exploitation de voies ferrées en Belgique</b>	<b>119</b>			
B1	Bruxelles - Schepdaal - Ninove	25	1885	1887	1887-1913
B2	Hal-Ninove	27	1886	1897	1906-1913
B3	Bruxelles - Enghien	32	1884		1888
B4	Bruxelles - Humbeek	18	1886	1887	1889

<sup>49</sup> Cynthia GORRA-GOBIN, *Los Angeles, le mythe américain inachevé*, Paris : éd. du CNRS, 1997, p.72.



B5	Grimbergen - Londerzeel	13	1890	1891	1893-1894
B6	laeken - Wemmel	4	1904	1909	1911
<b>C.</b>	<b>Société Anonyme pour l'exploitation du chemin de fer vicinal de Bruxelles à la Petite Espinette et extensions</b>				
C1	Bruxelles - Petite Espinette et extension	24	1888	1891	1894 – 1915
<b>D.</b>	<b>Société Anonyme des chemins de fer provinciaux</b>	<b>33</b>			
D1	Asse-Alost-Oordegem	26	1897	1902	1904-1905
D2	Overijse - Groenendael	7	1888	1892	1894
<b>E.</b>	<b>Société Anonyme de Transports urbains et vicinaux</b>	<b>64</b>			
E1	Jodoigne-Tirlemont-St Trond	45	1901	1903	1907-1908
E2	Diest-Koersel	19	1899	1904	1907-1912
<b>F.</b>	<b>Vicinaux et Tramways</b>	<b>57</b>			
F1	Malines-Aarschot	32	1902	1906	1908-1910
F2	Lierre-Werchter	25	1901	1903	1908-1909
<b>G.</b>	<b>Kempische Stoomtram Maatschappij</b>	<b>15</b>			
G1	Aarschot-Westerlo	15	1902	1906	1911
<b>H.</b>	<b>Antwerpsche Maatschappij voor den Dienst van buurtspoorwegen</b>	<b>59</b>			
H1	turnhout-Mol-Westerlo-Zichem	59	1893	1895	1896-1900
<b>J.</b>	<b>SNCV : régie directe</b>	<b>36</b>			
J1	Nivelles-Braine l'Alleud - Virginal - Hennuyères - Braine Le Comte	36	1898	1900	1903-1911
	TOTAL : 27 lignes	<b>718 km</b>			

L'analyse qui suit va mettre en évidence qu'aucun demandeur de ligne vicinale n'a réellement pour idée de créer “un réseau” : son niveau de décision tout comme les objectifs qu'il poursuit sont d'une échelle bien plus locale. Mais en élargissant ensuite le champ de vision, on se rendra compte qu'en vingt ans, ces lignes ont entièrement couvert le pays d'un maillage très dense, finement articulé et relié aux autres moyens de transports (voir **chap.3.1 planche 10**). Pourtant, personne ne l'a conçu, planifié, comme réseau ; il n'est que le résultat de la somme de nécessités locales et le produit de négociations, comme on va le voir.

Après une brève présentation des statuts de la SNCV, j'analyserai sur l'ensemble des lignes du Brabant, comment leur construction, leur tracé et leur financement ont été décidés, afin de comprendre les objectifs, les intérêts et les contraintes relatives à ce réseau particulier.

Ce travail d'analyse se base sur les données rassemblées dans la publication de Jos Neyens, déjà citée plus haut, et notamment un historique précis et exhaustif de chaque

ligne du Brabant ; leur mise en carte, enfin, permettra au point suivant d'éclairer certains enjeux.

### **1. Les statuts de la SNCV**

Pour les grandes lignes de chemin de fer, la question de savoir si elles devaient être exploitées par l'Etat ou par des sociétés privées avait déjà soulevé un large débat, dès les premières réflexions des années 1830<sup>50</sup>. En réalité, les pratiques pour ce réseau vont s'alterner : la loi de 1834 consacre le principe de l'exécution par l'Etat qui se lance dans le premier “squelette” en croix, déjà décrit (cfr. **chap.3.1 ill.2**). « *A la fin de 1843, en neuf ans, le gouvernement a construit et exploite les grandes artères du réseau (559 kilomètres) (...) il a pris possession des meilleures lignes. La plus forte et la meilleure partie du trafic international lui appartient. Dès lors, il peut abandonner à l'entreprise privée l'établissement des lignes qu'il considère comme accessoires. Mieux que cela, (...) il encourage les capitaux privés à concourir au développement du réseau national.* »<sup>51</sup>

Commence alors “la période des concessions” à des sociétés privées parfois étrangères (surtout anglaises) et pour des lignes parfois importantes (celle du Luxembourg, notamment) qui auront des fortunes diverses, comme l'étaient aussi, d'ailleurs, les tarifs, les horaires, parfois mêmes les types d'infrastructures.

Vu les nombreuses incohérences dans le réseau, les doublons et le détournement de trafic, l'Etat amorce à partir de 1870 le rachat des lignes concédées, dans un but d'unification et de coordination. En 1914, il exploite 4786 km de lignes, alors que les Compagnies n'en possèdent plus que 275, soit un 1/17 du réseau belge à écartement normal.

Pour le vicinal, par contre, on chercha dès le début une procédure intermédiaire, qui puisse allier l'intérêt général et les intérêts des actionnaires. En effet, l'initiative privée se cantonnait aux lignes de tramways dans les villes, moins aléatoires financièrement. Il fallait donc faire appel aux pouvoirs publics, sans exclure la collaboration des particuliers intéressés. « *Seule une institution autonome, suffisamment décentralisée pour éviter les influences politiques, et suffisamment contrôlée pour sauvegarder les intérêts publics, pouvait conduire cette mission à*

---

<sup>50</sup> “*La route en fer doit rester la propriété indivise de l'Etat, non seulement pendant sa construction mais encore pendant un certain nombre d'années d'exploitation suffisant pour reconnaître la véritable valeur de l'entreprise*”, extraits du mémoire de 1833 rédigé par les ingénieurs Simons et De Ridder. Cfr. Ulysse LAMALLE, *op. cit.*, p. 37.

<sup>51</sup> *Ibidem*, p.38.

terme »<sup>52</sup>. La SNCV, créée en 1884, alliait ces deux critères<sup>53</sup>.

Le principal élément qui assura son développement est son régime financier. Les actionnaires de la SNCV étant principalement des pouvoirs publics (Etat, provinces et communes) et ceux-ci jouissant de revenus annuels, la loi de 1884 a permis leur intervention financière sous forme d'annuités, qui s'étaient sur 90 ans en couvrant l'intérêt et l'amortissement du capital.

La deuxième spécificité est qu'un compte particulier est établi pour chaque ligne. « Par conséquent, les communes se montrèrent intéressées dans la réalisation d'un liaison (...) dont les possibilités de succès leur était connues sans avoir à partager en bien ou en mal avec les autres lignes du pays. »<sup>54</sup>

Les gains de chaque ligne sont ensuite partagés entre les actionnaires suivant le montant de leur annuité ; le solde est consacré, pour 2/8<sup>e</sup>, à un fond d'amélioration de la ligne en question ; pour 3/8<sup>e</sup>, à un fond de réserve consacré aux lignes déficitaires éventuelles ; et pour 3/8<sup>e</sup>, à offrir un 2<sup>e</sup> dividende aux actionnaires. Cette procédure de partage a pour effet :

- 1) - d'être une opération intéressante pour les lignes qui sont bénéficiaires ;
- 2) - pour les lignes de recettes moyennes, les actionnaires n'ont à payer annuellement que la différence entre leur annuité normale et leur part dans le bénéfice d'exploitation ;
- 3) - pour les lignes déficitaires, les actionnaires ne sont tenus qu'au versement de leur annuité totale, et la SNCV avance l'excédent des dépenses (article 27 de ses statuts). S'il s'agit de l'Etat ou des provinces, ils peuvent puiser dans le fond de compensation des autres lignes. Les communes, quant à elles, n'en bénéficient pas ; ce sont donc elles qui prennent le plus de risques financiers, mais «*seulement parce qu'elles ont émis le vœu de voir passer la ligne vicinale sur leur territoire en tant que moyen d'évolution et de progrès*»<sup>55</sup>.

La procédure classique d'établissement d'une ligne se déroule comme suit :

---

<sup>52</sup> Jos NEYENS et al., *op. cit.*, p.9.

<sup>53</sup> L'Etat conserve le droit de concession des lignes vicinales, il fixe les tarifs, il nomme le président du CA, il exerce un contrôle via un conseil de surveillance ; la SNCV est créée par une loi et seule une loi peut la dissoudre. De l'autre côté, l'Etat étant l'actionnaire principal, il donne sa garantie aux obligations ; La SNCV est une société anonyme ; elle peut recevoir une concession sans limite de temps (contrairement aux particuliers pour qui la durée maximale est de 90 ans) ; elle a priorité sur une compagnie privée si elle souhaite exploiter une ligne, durant l'année qui suit sa mise en étude.

<sup>54</sup> Jos NEYENS et al., *op. cit.*, p.12.

- Une demande de ligne est déposée à la SNCV par une ou plusieurs communes, par une association, des particuliers, une société, etc.
- Les intervenants définissent le tracé souhaité aussi fidèlement que possible sur une carte, et la SNCV soumet cette proposition au gouvernement.
- Celui-ci accorde, en cas d'avis favorable de tous les ministères concernés, une “prise en considération temporaire”.
- La SNCV monte alors une étude détaillée comprenant l'étude commerciale de la ligne, le cahier des charges, l'estimation des coûts et des recettes.
- Cette étude est soumise au ministres de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics et au ministre des Finances, pour une "prise en considération définitive". Ce dernier fixe le montant de la souscription de l'Etat.
- La SNCV se retourne alors vers les communes, les provinces, et d'éventuels particuliers, pour constituer le montant du capital nécessaire. Elle entame ensuite l'étude technique définitive des plans, profils en long, etc.
- Le dossier de demande de concession doit encore subir une série d'enquêtes dans chacune de localités concernées : avis du conseil communal, de la députation permanente, et des services techniques de chaque entité.
- Ce dossier complet permet enfin au Ministère de l'agriculture, de l'industrie et des travaux publics de faire paraître au Moniteur l'Arrêté Royal de concession.

L'exploitation des lignes, enfin, était très variable, car elle était concédée *a priori* pour des durées de plusieurs dizaines d'années (jusqu'à 90 ans) et que la SNCV n'avait pour pas but premier de s'en charger : Ainsi, par exemple, la ligne Groenendael - Overijse a été exploité à partir de 1894 par “La Ruche”, puis cette société résilie le contrat qui est repris par la SNCV en régie et revendu en 1901, à la Société des chemin de fer Provinciaux, qui l'exploite jusqu'à la guerre. En 1917, la lignée est démontée par les Allemands puis réouverte en 1919. En 1920, cette société résilie son contrat comme d'autres au même moment (la loi du 11 octobre 1919 autorisait la rupture ou la révision des contrats passés avant ou pendant la guerre). La SNCV devra alors s'improviser “organisme exploitant”, car la plupart des sociétés d'exploitation profiteront en effet de cette loi pour se débarrasser d'une affaire dont les coûts avaient augmentés de 300 à 400 % tandis que les tarifs, de 100%, seulement.

---

<sup>55</sup> *Ibidem*, p.11.

Economiquement, la SNCV ne se relèvera jamais tout à fait de ces frais et la concurrence croissante de la route (camions et autobus) à partir des années 1935, aura raison de toutes les lignes, qui seront progressivement démantelées au cours du 20<sup>e</sup> siècle, les lignes électrifiées en dernier. Grâce au fait qu'elle exploitait son réseau elle-même, la SNCV s'avéra encore néanmoins d'une utilité extrême durant la 2<sup>e</sup> guerre mondiale – tant pour la mobilité des personnes que pour l'approvisionnement des villes. En effet, les autres modes de transports ne fonctionnaient plus tandis que les anciennes locomotives à vapeur pouvaient remplacer les autorails diesel. Contrairement à la 1<sup>ère</sup> guerre mondiale, où près de 350 km de lignes vicinales étaient hors service, seuls 55 km de lignes furent démantelés durant ce deuxième conflit.

Pour résumer l'évolution de l'utilisation des vicinaux, on trouve les chiffres suivants dans l'étude de M. Christophe : une progression à peu près constante de 1913 à 1930 (de 0,6 milliards de voyageurs x kilomètres à 1,5 milliards) puis une chute à 1 milliard dans les années 1930 ; une forte remontée entre 1940 et 1944 (où on atteint 2,7 milliards) et jusqu'en 1946-47 (3 milliards de voyageurs x kilomètres) puis une chute en 1948-49 (1,5 milliards) et une légère reprise en 1950-52 (1,7 milliards) avant d'amorcer définitivement la désaffectation du réseau, qui se terminera dans les années 1970.

## ***2. Le rôle joué par les communes***

Grâce au travail de J. Neyens, qui relate les péripéties et la chronologie de l'établissement de chaque ligne du Brabant, j'ai pu étudier assez méthodiquement les prémisses de chacune et comparer, selon les cas particuliers de chaque localité, qui a pris l'initiative de demander une nouvelle ligne, qui l'a supportée financièrement, qui y a éventuellement opposé un veto et pourquoi.

C'est évidemment la part importante de l'initiative locale que je souhaite ici mettre en évidence et l'échelle ponctuelle de chaque intervention, ce qui s'oppose à l'image d'un réseau planifié, conçu au préalable dans un but de mobilité à l'échelle nationale. Si le résultat obtenu est bien le réseau le plus dense au monde, c'est uniquement par l'addition d'une multitude d'initiatives – plus ou moins - isolées qu'il s'est formé. La procédure imposée permet en effet, comme on va le voir, à la SNCV et au gouvernement de réguler l'établissement de lignes dans le but d'éviter les doublons.

Je m'efforce donc dans ce qui suit de rentrer dans le détail de ces “petits faits” qui s'accumulent car c'est précisément l'occasion de regarder et de comprendre comment des

structures d'échelle territoriale mais d'initiative locale se forment, ce qui est une des caractéristiques importantes relevées pour les territoires actuels de “ville diffuse”.

Pour cela, j'ai regroupé en différents tableaux comparatifs les informations relatives au processus d'établissement de chaque ligne.

1) Le premier (étudié ci-dessus) reprenait une chronologie sommaire des grandes étapes : demande, concession, ouverture (**chap 3.1 annexe 1**). Quand les deux premières dates sont éloignées l'une de l'autre, on peut identifier les lignes dont l'histoire est plus complexe et regarder en particulier qui est intervenu dans ce cas. L'écart entre les deux autres dates correspond grosso modo au temps de construction, qui est lié plutôt à la longueur de la ligne, à la complexité de la topographie, etc.

2) Dans le second tableau (ci-dessous), j'ai relevé systématiquement les acteurs qui était à l'origine de la demande de la ligne, puis ceux qui éventuellement s'y sont opposé, avec un résumé succinct de leurs raisons. (**chap.3.1 annexe 2**)

3) Dans le troisième, j'ai regroupé finalement comment le financement de chaque ligne s'était réparti entre les différents intervenants, Etat, province, communes et particuliers. (**chap.3.1 annexe 3**)

Une idée à la fois précise et synthétique se forme ainsi de la constitution de l'ensemble des lignes vicinales avant de les regarder physiquement dans le territoire (au point suivant).

Voici la synthèse des demandes, telles qu'elles sont définies dans le relevé de Jos Neyens (tableau 3.2 : en gris clair, l'échelle communale ; en gris foncé, l'échelle nationale ; en blanc : l'échelle intermédiaire ; en gras : les particuliers) :

	<b>Lignes</b>	Km	<b>Première demande</b>	<b>date</b>	<b>Auteurs de veto</b>	<b>Objet du litige</b>	<b>Ouvr-ture</b>
A4	Wavre - Braine l'Alleud	23	Plusieurs communes concernées	1886	Des communes voisines	“Discorde quant à l'itinéraire à suivre”	1898-1899
A6	waterloo-gare - waterloo mont st jean	6	Communes de Waterloo et Ohain	1894	Les communes de Ohain et de La Hulpe	Elles voulaient remplacer la demande initiale par une ligne de Waterloo à La Hulpe, projet qui fut abandonné	1901
B2	Hal-Ninove	27	Ville de Hal	1886	Les communes de Oetingen, Vollezele et Denderwindeke	Hal veut compenser les pertes subies à cause de la ligne Bruxelles – Enghien. Les autres souhaitent modifier le tracé.	1906-1913

A7	Courcelles - Incourt – Gembloux	57	Les communes concernées	1890	Ministère des Chemins de fer, des Postes et Télégraphes	Il édicte des restrictions concernant le transport des marchandises entre le canal de Gosselies et Tilly	1900-1904
A2	Louvain-Jodoigne	29	Les communes de Louvain, Eghezée, Hamme-Mille, Tourinnes la Grosse, Beauvechain, Melin, Jodoigne	1887	Ministère des Chemins de fer, des Postes et Télégraphes	Le tronçon Hamme-Mille Eghezée, qui faisait doublon avec une ligne nationale	1892
J1	Nivelles-Braine l'Alleud - Virginal - Hennuyères – Braine Le Comte	36	Représentants des communes de Nivelles, Braine l'alleud, Virginal, Haut Ittre et Ittre	1898	Ministère des Chemins de fer, des Postes et Télégraphes	Opposition sur le trajet du tronçon Enghien Braine – le –Comte	1903-1911
A1	Wavre-Jodoigne	28	La Ville de Wavre	1885			1887-1889
E1	Jodoigne-Tirlemont-St Trond	45	Un ensemble de 17 communes	1901			1907-1908
I1	réseau urbain de Louvain	12,1	Le conseil communal	1906			1912
B1	Bruxelles - Schepdaal – Ninove	25	SNCV	1885	Ministère des Chemins de fer, des Postes et Télégraphes	Concurrence avec une ligne nationale	1887-1913
C1	Bruxelles - Petite Espinette et extensions	24	SNCV	1888	Ministère des Chemins de fer, des Postes et Télégraphes	Concurrence avec une ligne nationale pour l'extension de la Petite Espinette à Waterloo	1894
A8	Tervueren-Tirlemont	39	SNCV	1892			1902-1905
B4	Bruxelles – Humbeek	18	SNCV	1886			1889
B5	Grimbergen – Londerzeel	13	SNCV	1890			1893-1894
D2	Overijse - Groenendael	7	SNCV	1888			1894
A1 1	Haacht - Aarschot – Tirlemont	46	Province du Brabant	1891			1897-1901
A1 0	Bruxelles - Sterrebeek – Vossem	16	Province du brabant	1885	Ministère des Chemins de fer, des Postes et Télégraphes	Le tronçon Sterrebeek Vossem, en concurrence avec une ligne nationale	1897
A5	Louvain Tervueren	18	La <b>chambre de commerce</b> de Louvain	1885	La commune de Vossem, bien que la ligne la traverse	Refus non justifié, la ligne a été financée par les autres intervenants	1897
A3	Louvain-Diest	30	<b>Des particuliers</b> , puis la SNCV en 1887	1886	Les communes concernées	Elles ne veulent pas souscrire au capital demandé par la SNCV puisque des particuliers	1893-1894

						sont prêts à payer la ligne	
A9	Bruxelles – Haacht	19	<b>“avec le soutien du Comte de Mérode”</b>	1885			1889-1890
F2	Lierre-Werchter	25	Non précisé	1901	commune de Putte	“elle posa des exigences irrecevables” (?)	1908-1909
E2	Diest-Koersel	19	Non précisé	1899	Commune de Koersel	Demande de prolongement de la ligne qui n'était initialement prévue que jusque Beringen.	1907-1912
F1	Malines-Aarschot	32	Non précisé	1902	Commune de Keerbergen	Modification du tracé sur son territoire	1908-1910
H1	turnhout-Mol-Westerlo-Zichem	59	Non précisé	1893	Province de brabant	Répartition du capital entre les provinces concernées	1896-1900
D1	Asse-Alost-Oordegem	26	Non précisé	1897	Province de Brabant	Répartition du capital entre les provinces concernées	1904-1905
G1	Aarschot-Westerlo	15	Non précisé	1902	<b>Les actionnaires de la ligne Malines-Itegem-Westerlo-Turnhout</b>	Réticence pour concurrence possible avec leur ligne	1911
B3	Bruxelles – Enghien	32	Non précisé	1884			1888
B6	Laeken – Wemmel	4	Non précisé	1904			1911

Plusieurs observations peuvent être tirées de ce tableau analytique. La première est l'importance de l'implication des communes comme acteurs décisionnels dans ce processus, tant au niveau de l'initiative dans les lignes proposées que comme interlocuteurs dans la suite des négociations, concernant la répartition du financement, la participation de chacune, le trajet de la ligne : leur présence semble effectivement incontournable.

Sur les 28 lignes du Brabant, 9 ont été proposées par une ou plusieurs communes, 3 par des groupes privés ou des particuliers, 2 par la province, et 6 par la SNCV (pour les 8 autres, on n'a pas pu déterminer qui avait déposé la demande). En ce qui concerne les discussions ultérieures, les auteurs de veto se partagent à part presque égale entre le Ministère des Chemins de Fer, qui se préoccupe essentiellement de limiter les lignes qui ferait concurrence à des lignes nationales, existantes ou projetées ; et des communes, qui s'efforcent au contraire de les multiplier ; la meilleure configuration recherchée par les communes étant une ligne dont elle profite au mieux et qu'elle finance le moins possible. Ainsi, une commune n'a-t-elle pas intérêt à soutenir des lignes auxquelles des industriels de la région vont nécessairement participer, comme celle de Mol qui servait à transporter le



sable des carrières ; ou encore, une ligne qui est de toute façon essentielle pour d'autres, comme la ligne proposée qui va de le Malines à Haarschot et qu'aucune de ces deux villes ne finance.

Il est aussi intéressant de remarquer qu'il n'y a aucun lien entre la longueur de la ligne et l'institution qui en prend l'initiative ; les communes se sont lancées dans des trajets très longs, la SNCV a parfois proposé des raccordements très ponctuels. On verra que pour le financement, la répartition est plus tranchée.

On peut également observer que les lignes proposées initialement par la SNCV font globalement<sup>56</sup> l'objet de moins de conflits par la suite et quand ils ont lieu, c'est uniquement avec le Ministère des chemins de fer nationaux. Ce qui peut traduire le fait qu'elle est effectivement attentive à "l'intérêt général" ... des communes - et donc proche de la desserte fine du territoire.

Enfin, la province de Brabant, échelon intermédiaire entre l'Etat et les communes, est un acteur ici peu apparent ; les seules revendications affichées concernent ses rapports avec les autres provinces (dans le cas de lignes inter-provinciales). Or, on peut penser qu'elle aurait un avis à donner concernant la gestion interne de son territoire, qu'elle pourrait arbitrer des conflits d'intérêts locaux entre communes, les soutenir face au réseau nationale, etc. Mais les communes en réalité doivent soit négocier entre elles, soit se confronter directement à l'échelon national ; rien n'existe entre les deux, qui soit objet de débat. **L'absence de ce niveau intermédiaire est très caractéristique ; elle est bien représentative du processus en cours étudié ici, mais constitue aussi une particularité typique des territoires de "ville diffuse".**

Je termine par le dernier tableau réalisé, qui synthétise la répartition du financement de chaque ligne :

	Lignes (en grisé : lignes inter-provinciales)	Capital TOTAL	Répartition								
			Etat (%)	Province de Brabant (%)	(ou autre province)	Commu- -nes (%)	Particu- -liers (%)				
A1	Wavre - Jodoigne	1 705 000	852 000	50	427 000	25		382 000	22	44 000	3
A2	Louvain - Jodoigne	1 202 000	301 000	25	300 000	25		601 000	50	0	

<sup>56</sup> On ne peut être tout à fait exhaustif sur ce point, puisqu'il y a 8 lignes en Brabant dont on n'a pas retrouvé le demandeur.

	Lignes (en grisé : lignes inter-provinciales)	Capital TOTAL	Répartition								
			Etat (%)	Province de Brabant (%)	(ou autre province)	Communes (%)	Particuliers (%)				
A3	Louvain - Diest	1 160 000	290 000	25	290 000	25		572 000	49	8 000	1
A4	Braine-L'Alleud - Wavre	1 480 000	554 000	37	370 000	25		556 000	38	0	
A5	Louvain - Tervueren	968 000	323 000	33	242 000	25		403 000	42	0	
A6	Waterloo (Gare) - Waterloo (Mont-St-Jean)	320 000	80 000	25	80 000	25		110 000	34	50 000	16
A7	Courcelles - Incourt - Gembloux										
	<i>Tilly - Incourt - Gembloux</i>	3 242 000	1 180 000	36	719 000	22		1 221 000	38	0	
					122 000	4	Namur				
	<i>Tilly - Courcelles</i>	1 060 000	530 000	50	74 000	7		265 000	25	0	
					191 000	18	Hainaut				
A8	Tervueren - Tirlemont	2 296 000	1 148 000	50	574 000	25		574 000	25	0	
A9	Bruxelles - Haacht	1 160 000	290 000	25	290 000	25		580 000	50	0	
A10	Bruxelles - Sterrebeek - Vossem										
	<i>Bruxelles - Sterrebeek</i>	800 000	200 000	25	200 000	25		371 000	46	29 000	4
	<i>Sterrebeek - Vossem</i>	380 000	105 000	28	95 000	25		180 000	47	0	
A11	Haacht - Aarschot - Tirlemont	2 300 000	575 000	25	575 000	25		1 150 000	50		
B1	Bruxelles - Schepdaal - Ninove										
	<i>Bruxelles - Schepdaal</i>	440 000	110 000	25	110 000	25		160 000	36	60 000	14
	<i>Schepdaal - Eiseringen</i>	192 000	48 000	25	48 000	25		50 000	26	46 000	24
	<i>Eiseringen - Ninove</i>	460 000	115 000	25	66 000	14		230 000	50	0	
					49 000	11	Flandre or				
B2	Hal- Ninove	1 704 000	852 000	50	331 000	19		426 000	25		
					95 000	6	Flandre or				
B3	Bruxelles- Enghien	1 231 000	308 000	25	293 000	24		595 000	48	20 000	2
					15 000	1	Hainaut				
B4	Bruxelles - Humbeek										
	<i>Humbeek - Laeken</i>	850 000	213 000	25	212 000	25		425 000	50	0	
	<i>Laeken - Bruxelles</i>	208 000	52 000	25	52 000	25		104 000	50	0	
B5	Grimbergen - Londerzeel	820 000	369 000	45	205 000	25		213 000	26	33 000	4
B6	Laeken - Wemmel	500 000	250 000	50	125 000	25		125 000	25	0	
C1	Bruxelles - Petite-Espinette	870 000	203 000	23	217 000	25		450 000	52	0	

	Lignes (en grisé : lignes inter-provinciales)	Capital TOTAL	Répartition								
			Etat (%)	Province de Brabant (%)	(ou autre province)	Communes (%)	Particuliers (%)				
	<i>Petite-Espinette - Waterloo (Eglise)</i>	650 000	325 000	50	162 000	25		163 000	25	0	
	<i>Extension Rhode-Saint-Genèse</i>	560 000	280 000	50	140 000	25		140 000	25	0	
	<i>Extension Observatoire</i>	500 000	250 000	50	125 000	25		125 000	25	0	
D1	Asse – Alost – Oordegem	1 410 000	705 000	50	123 000	9		353 000	25	0	
					229 000		Flandre or				
D2	Groenendael-Overijse	872 000	218 000	25	218 000	25		436 000	50	0	
E1	Jodoigne - Tirlemont - Saint-Trond	2 360 000	1 180 000	50	442 000	19		541 000	23	0	
					74 000	3	Limbourg				
					123 000	5	Liège				
E2	Diest – Koersel	1 112 000	561 000	50	116 000	10		281 000	25	0	
					164 000	15	Limbourg				
F1	Malines – Aarschot	1 400 000	700 000	50	214 000	15		305 000	22	0	
					181 000	13	Anvers				
F2	Lierre – Werchter	1 320 000	660 000	50	53 000	4		239 000	18	0	
					369 000	28	Anvers				
G1	Westerlo – Aarschot	840 000	420 000	50	51 000	6		157 000	19	0	
					212 000	25	Anvers				
H1	Turnhout - Mol - Westerlo – Zichem	1 974 000	642 000	33	39 000	2		661 000	33	30 000	2
					602 000	30	Anvers				
H2	Zichem - Scherpenheuvel	355 000	88 000	25	0	0		149 000	42	118 000	33
J1	Nivelles - Braine-L'Alleud - Virginal - Hennuyères - Braine-le-Comte										
	<i>Nivelles - Virginal - Braine-L'Alleud</i>	1 326 000	663 000	50	332 000	25		300 000	23	31 000	2
	<i>Virginal - Braine-le-Comte – Rebecq</i>	1 500 000	750 000	50	153 000	10		375 000	25	0	
					222 000	15	Hainaut				
	<b>TOTAUX</b>	<b>41 527 000</b>	<b>16 390 000</b>	<b>39</b>	<b>10 711 000</b>	<b>26</b>		<b>13 968 000</b>	<b>34</b>	<b>469 000</b>	<b>1</b>

En termes globaux, la participation de l'Etat au financement du réseau vicinal est

légèrement supérieure à celle des communes : 39 % du capital des lignes vicinales est détenu par l'Etat, l'ensemble des communes en possède 34 %, tandis que la province participe pour 26%. Un pour cent du capital total est détenu par des particuliers et sur certaines lignes, la part des actionnaires privés peut monter jusqu'à un tiers.

Cette situation où les communes, en s'associant, ont un pouvoir financier quasiment équivalent à celui de l'Etat n'est évidemment pas courante ; et en outre, les communes sont plus souvent que l'Etat l'actionnaire majoritaire (ci-dessus en gras) quand on prend chaque tronçon séparément (20 tronçons sur 38).

Enfin, s'il n'y a pas de lien direct entre la longueur d'une ligne et l'identité de son actionnaire principal, on peut observer cependant que l'Etat est majoritaire (10 tronçons sur 13) sur la plupart des lignes inter-provinciales (ci-dessus en gris)<sup>57</sup>.

Pour terminer sur un exemple qui explicite encore le rôle que les vicinaux jouaient pour les communes, on sait que la ville de Wavre demande, le 3 mars 1885, la construction de deux lignes mais ce faisant, elle ne se préoccupe en aucun cas de se relier à Bruxelles, bien qu'elle ne le soit que très indirectement, en étant située sur la ligne Ottignies-Louvain, villes qui elles sont reliées à la capitale. C'est en réalité une ligne vers Jodoigne par Grez-Doiceau, et une ligne vers Perwez par Chaumont Gistoux, qu'elle demande à la SNCV ; elle se montre ainsi dans une logique plutôt d'irrigation des territoires environnants que de métropolisation de Bruxelles.

On peut revenir par comparaison sur ce qu'un auteur qui s'intéresse à la croissance de Bruxelles, exprime des vicinaux : « *La Société Nationale des Chemins de fer vicinaux (1884) envisage la liaison de la capitale aux communes rurales. Les lignes Bruxelles-Schepdael, et Bruxelles-Enghien, jusqu'à Lennick, sont en activité dès 1887. Bruxelles est reliée à Humbeek par après (14 sept. 1899). La société assure non seulement le transfert des marchandises, surtout des produits maraîchers (p. 58) et des fruits, mais aussi des bagages et des voyageurs. En 1888, la partie urbaine (place Ste Croix - Eglise Ste Marie) de la ligne Bruxelles Haecht est inaugurée ; en 1891, la Société Nationale établit la ligne Bruxelles (St Josse) à Schaerbeek. Ce mode de transport est progressivement utilisé par les cultivateurs ; ceux-ci découvrent la Ville et ses possibilités commerciales. Dès lors, beaucoup de jeunes paysans désertent les campagnes. Les lignes se multiplient leur électrification permet, de 1900 à 1910,*

---

<sup>57</sup> Les lignes inter-provinciales qui ont néanmoins un financement majoritairement communal (3 sur 13) sont donc particulières et c'est l'une d'elle que j'approfondirai dans la suite.

**On commence donc à saisir avec ce qui précède à quel point la perception du vicinal dans ce type d'ouvrage (centré sur Bruxelles) est extrêmement tronquée.** En effet, d'autres auteurs qui ne s'occupent pas de l'histoire de l'urbanisme à Bruxelles, attribuent à la SNCV des enjeux d'une toute autre nature (cfr. Jos NEYENS, ci dessus) et, donnent une valeur toute relative à l'attrait des villes (cfr. E. MAHAIM, comme on va le voir). C'est pourquoi il faut absolument regarder “ailleurs” et “autrement”, pour envisager réellement ce que les vicinaux ont apportés au territoire.

### **C. Tracés dans le territoire**

*Production de nouvelles cartes*

#### ***1. Périphérie urbaine et “territoire habité”***

Le premier travail cartographique réalisé pour ce chapitre a été de retrouver dans le territoire les tracés que suivaient les vicinaux. Il a été effectué dans un cadrage décentré, par rapport à Bruxelles, vers le sud-est, comme on l'a vu en introduction (**chap. 3.1 planche 1**). Ce point de vue permet, dans un premier temps, de regarder à la fois ce qui se passe dans la périphérie proche de Bruxelles et dans un territoire plus éloigné (jusqu'à 40km). Il permet aussi de contextualiser le cadrage plus précis que l'on étudiera ensuite en détail : celui-ci sera centré non pas sur un nœud principal du réseau mais sur l'une de ses mailles.

Cette planche a été dessinée en reportant sur un fond de plan actuel<sup>59</sup> toutes les lignes qui étaient mentionnées sur le cartogramme “vicinaux du Brabant” datant de 1908. Pour les replacer précisément dans le territoire, j'ai eu recours au jeu de cartes de l'Institut Cartographique Militaire à peu près équivalentes (elles sont au 1/40.000) et “mises à jour en 1933 en ce qui concerne les voies de communications et les subdivisions administratives”<sup>60</sup> (cfr. **chap 3.1 ill.4**); mais surtout, je me suis appuyée sur les nombreuses traces du passage de ces vicinaux

---

<sup>58</sup> Marcel VANHAMME, *Bruxelles-capitale, évolution de la ville de 1830 à nos jours*, Collection Nationale 7<sup>e</sup> série - n°79, Office de Publicité, Bruxelles, 1947, pp.58-59.

<sup>59</sup> IGN, cartes de *Bruxelles, Lowain, Nivelles et Wavre*, 1/50.000, 1994.

qui peuvent encore être découvertes sur les cartes d'état major actuelles au 1/50.000, *a fortiori* sur les cartes au 1/25.000, sur les photos aériennes et encore plus évidemment, sur le territoire lui-même.

La première remarque est donc que ces tracés n'ont absolument pas disparus (cfr. **chap3.1. ill.6**) : fossés, talus, rangées d'arbres, moignons de rues, entrepôts, ou même un changement de revêtement là où la ligne traversait la chaussée, témoignent assez exactement de là où passait les trains<sup>61</sup>. Entre les “morceaux” s'appuyant sur des données connues, les lignes ont été tracées à main levée, en suivant des courbures similaires, la logique du relief (les plus faibles pentes), et celle du plus court chemin. En effet, c'est l'une des observations que l'on pourra faire au cadrage suivant : la grande interaction entre les tracés et les courbes de niveaux.

Enfin, les stations dont il reste une trace sur la carte, l'appellation d'un lieu dit, souvent d'un cabaret (“belle Alliance” au Lion de Waterloo ou “Malatoff” à Sauvenière) ont été indiquées par un rectangle ; les autres ont été marquées par un cercle à l'endroit le plus plausible (un croisement de routes par exemple) en fonction de leur nom mentionné sur les horaires.

Cette première planche (**chap.3.1 planche 1**) rend visible tout d'abord ce qu'on avait pu supposer dans l'étude qui précède : dans un périmètre proche de Bruxelles (une dizaine de km), les lignes vicinales se comporte comme des rayons, qui densifient simplement la structure déjà radioconcentrique du réseau de chemins de fer de l'Etat. Il n'y a pas, par exemple, de ligne vicinale qui jouerait un rôle “de banlieue à banlieue”. Mais dès qu'on considère une autre maille, plus éloignée, comme celle de Ottignies, Louvain, Tirlemont et Gembloux, les lignes découpent le plus possible le territoire intérieur ; elles n'ont pas pour objectif de rejoindre les nœuds, au contraire même : seule une ligne de la maille atteint Louvain, une ligne rejoint Tirlemont et une ligne dessert Gembloux. Les autres créent de nouvelles intersections et engendrent ainsi de futures polarités, comme la gare de transbordement à Chastre (sur laquelle se concentrera le chapitre suivant). On est bien dans

---

<sup>60</sup> Légende de la carte : *Wavre*, Impression lithographique de l'Institut Cartographique Militaire (Bruxelles), 1/40.000. « *Levée et nivelée en 1867. Dernière révision en 1912-1913. Mise à jour en 1933 en ce qui concerne les voies de communication et les subdivisions administratives* ».

<sup>61</sup> Par contre, il ne faut pas confondre le tracé des lignes vicinales avec les chemins proposés aujourd'hui par les circuits cyclistes du RAVEL, bien qu'on entende couramment qu'ils ont réutilisé les anciens tracés vicinaux désaffectés ; ce n'est vrai que très ponctuellement et ce sont surtout des lignes de chemins de fer de l'Etat, comme entre Jodoigne et Gembloux. Les anciens tracés des lignes bien que lisibles en plan et visibles sont rarement praticables.

des logiques de diversification des pôles et non de concentration ; de desserte maximale de la surface du territoire et non des nœuds ; d'égalisation "horizontale" des différentes parties du territoire et non de hiérarchisation "verticale".

Cette échelle permet également de percevoir déjà la manière dont les lignes s'implantent dans la géographie et à quel point les logiques des lignes vicinales et nationales diffèrent. Le tracé de ces dernières s'orientaient en effet selon des critères qui ont été développés au chapitre précédent parce qu'ils dépassent globalement ce cadrage : ce sont les villes importantes à rejoindre, les grandes orientations économiques (l'axe entre l'Angleterre et l'Allemagne), les gares intermédiaires tous les 50 km pour "visiter" les locomotives, etc. A cette échelle plus large, les lignes présentaient un certain détachement vis à vis de la topographie : elles pouvaient suivre les crêtes, comme la ligne partant de Bruxelles vers le sud ou celle de Gembloux vers Liège (à l'Est) qui commence par suivre un partage des eaux, puis qui plonge assez vite dans la vallée de la Jette à partir de Jauche ; tandis que d'autres emprunte résolument les vallées (comme la ligne entre Nivelles et Leuven qui suit la Dyle sur toute sa longueur).

Les lignes vicinales, quant à elles, semblent au contraire soumises à mille contraintes successives qui les tordent en des lacets bien plus serrés, dont les causes ne se distinguent pas non plus très clairement à cette échelle intermédiaire ; mais dans ce cas, c'est un "zoom avant" qui est nécessaire pour comprendre leur logique. Alors que jusqu'ici, le réseau hydrographique exprimait suffisamment les grandes orientations de la géographie pour comprendre la structure du territoire, il semble à ce stade inopérant pour comprendre le rapport entre les lignes vicinales et la topographie : celles-ci semblent tantôt couper les vallées, tantôt les longer de près, tantôt de loin... Ce n'est qu'avec les courbes de niveaux, au cadrage suivant, que la logique de leur tracé pourra apparaître.

Les principales observations qui s'expriment à cette échelle sont donc l'énorme différence entre rayons de courbure et dans la sinuosité du tracé, qu'engendre un simple rapprochement de rails, de 145 à 100 centimètres. Deuxièmement, la différence dans les formes globales : en toile d'araignée radioconcentrique pour le réseau national, et en maillage uniforme pour les lignes vicinales ; et dans les logiques de desserte : les lignes nationales évitent les agglomérations si ce ne sont les villes plus importantes qu'elles rejoignent, contrairement à la grande quantité de villages directement traversés par une ligne vicinale. Et enfin, ce qui découle du reste, le nombre impressionnant de stations et

d'arrêts qui jalonnent très régulièrement les lignes vicinales par rapport au nombre de gares sur le réseau national (qui en comportait pourtant plus du double que le réseau actuel).

Sur la planche suivante, dans le même cadrage (**chap.3.1. pl.2**), j'ai repéré parmi toutes les lignes existantes au début du 20<sup>e</sup> siècle, celles qui étaient encore en exploitation aujourd'hui, afin de rendre visible à quel point ce réseau s'est décimé : le palimpseste du territoire ne se constitue pas seulement des “bribes” que l'on ajoute mais aussi de celles que l'on “gratte” pour les faire disparaître. Il est aussi frappant de constater à quel point le réseau de RER prévu pour 2006 autour de Bruxelles, dans le but de mieux drainer son bassin de navetteurs, est pauvre par rapport au réseau qui existait il y a un siècle et qui a précisément contribué à urbaniser ce même territoire qu'on souhaite aujourd'hui desservir.

## ***2. Dans une maille du réseau***

Le cadrage se resserre, dans la suite du travail, afin de circonscrire une zone à traiter plus précisément mais aussi dans le but de se centrer non plus sur une agglomération mais sur un “vide” : l'intérieur d'une maille du réseau national, ce décalage ayant pour but d'observer autre chose que la croissance en tache d'huile d'un pôle. Il correspond au carré de 20km x 20km que l'on a déplacé à peu près à 30 km plus au Sud-Est de Bruxelles. La zone étudiée est délimitée par les urbanisations de Wavre, Gembloux et Jodoigne et les lignes de communications qui les relient (chaussées et lignes de chemin de fer normales). Voir **chap.3.1 planche 4**.

Trois lignes de chemins de fer vicinaux traversent cette zone. L'une d'elle est la première qui fut construite en Brabant (28km) : de Wavre à Archennes, puis Grez-Doiceau (1887), Roux-Miroir et Incourt (sur la chaussée Namur-Louvain) et enfin Jodoigne (1889). Ensuite, une ramification depuis Chaumont-Gistoux se greffe à Incourt (1900) et se poursuit dans l'autre sens vers Mellery (1903) pour atteindre Courcelles (dans la zone industrielle du sillon Sambre et Meuse) en 1904. Enfin, une autre ramification prend naissance à Opprebais, sur la ligne précédente, et rejoint Gembloux en 1902. L'ensemble de ces deux dernières lignes a une longueur de 57 km. Les trois lignes sont gérées par la même société (*S.A pour l'exploitation de chemins de fer vicinaux*) qui en possède 11 dans le Brabant, sur 311 km en tout. Il y a 8 points où soit le transbordement vers le réseau de l'Etat, soit “la remise de marchandises” étaient possibles : Chastre, Villeroux, Blanmont, Gastuche,



Jodoigne, Gembloux, Rixensart et Wavre.

On est ici à la limite Sud entre la province du Brabant et celle de Namur (en bas, en traits tirés noirs) ; cette limite correspond presque totalement à la séparation entre les bassins hydrographiques de la Meuse, vers le Sud, et ceux de la Dyle et de la Gette, vers le Nord, qui se jettent dans l'Escaut.

Puisque l'objectif est de comprendre comment le réseau prend forme, comment les lignes s'insèrent dans le territoire, il est utile de réfléchir sur ce qui structure ce dernier. L'hypothèse sous-jacente à ce travail de “lecture” du territoire est que la non-densité n'implique ni le chaos, ni l'indifférenciation et qu'un emboîtement de logiques d'échelles le caractérise, tout comme la ville. C'est ce qui découle de l'observation qui concluait le chapitre précédent : même si les phénomènes observés sont très étendus, cela ne permet pas pour autant de faire abstraction des autres échelles.

A ce sujet, la limite entre provinces est intéressante à observer: il s'agit précisément d'une “structure” territoriale qui – bien qu'immatérielle *a priori* - a une logique de tracé tant à l'échelle géographique des bassins versants, qu'à l'échelle d'une maille “inter-villages” (comme quand elle suit la chaussée Brunehaut, en bas à droite) ; ou encore à l'échelle d'une commune, quand on voit qu'elle fait un détour pour englober le village d'Ernage (au nord de Gembloux) ; et jusqu'à l'échelle fine de la parcelle, bien entendu, ce qui lui donne ce tracé caractéristique qui semble se démultiplier en angles droits.

Sur cette nouvelle planche (**chap. 3.1. pl.5**), on revoit tout d'abord le lien très fort entre l'implantation des villages (symbolisée dans cette première vue par la position de l'église) et la proximité de l'eau. Très peu de villages ici ne se trouvent pas dans une vallée (il y en a 3 sur les 94 représentés : Sart Risbart, Longueville et Roux Miroir) et on voit que le premier, sur la crête, a justement un rôle particulier dans le réseau vicinal, avec une gare de correspondance entre deux lignes et un point de dépôt des marchandises. Cela a pour conséquence importante que, les villages étant dans les creux, les vicinaux contrairement aux lignes nationales, seront obligés pour les desservir d'y descendre et d'en remonter continuellement.

Quand on rajoute ensuite les courbes de niveaux sur la planche suivante (**chap 3.1. pl.6**), ici tous les 25m. (de la courbe des 50 m. au plus bas, à celle des 175 m.), de nouveaux

rapports apparaissent assez clairement. Ainsi, les chaussées les plus anciennes, comme celles qui émanent de Gembloux, vers Wavre ou Jodoigne, s'orientent avec précision sur les points hauts du territoire et s'attaquent donc aux plus grandes pentes, notamment quand elles sortent des villes (à Wavre par exemple).

Il est va tout autrement pour les lignes vicinales. On peut observer au contraire, qu'elles empruntent assez systématiquement les vallées dans leur longueur (comme pour descendre et remonter vers Gistoux), franchissant ainsi les collines entre les villages par les pentes les plus faibles. Il est frappant de remarquer que les seuls endroits où une ligne vicinale prend une colline de manière frontale ou descend transversalement dans une vallée, elle le fait en empruntant un tronçon de chaussée : entre Chastre et Nil St Vincent par exemple, ou entre Roux-Miroir et Donguelberg.

Par contre, entre Gentinnes et Nil St Vincent, le trajet le plus évident aurait été de passer par Blanmont, qui comporte également une gare sur la même ligne nationale. Mais il aurait fallu pour cela descendre assez profondément dans la vallée (du "Nil"), car on voit que Blanmont est en deçà de la courbe des 125m. : le vicinal passe donc par Chastre et non par Blanmont. Mais pour rejoindre Chastre, le trajet le plus direct eut été de franchir la colline (la courbe des 150m.) : la ligne au contraire contourne précisément la pointe et passe pour cela par Villeroux. A ce stade, ensuite, le plus simple pour rejoindre Nil-St-Vincent semblerait de passer à gauche de Chastre; mais la ligne passe à droite du village : cela permet sans doute de mieux se connecter à la ligne nationale, mais aussi de pouvoir desservir la sucrerie, qui est au Sud de ce village (on étudiera celui-ci en détail au chapitre suivant).

Dans cette logique par rapport au relief, deux autres endroits posent néanmoins question : à partir de Opprebais, on peut se demander pourquoi la ligne n'emprunte pas directement le creux qui est déjà presque dans l'axe vers Jodoigne ; de même, après Longueville, la ligne aurait facilement pu descendre dans la vallée pour contourner "l'éperon" de Biez. Pour comprendre ces rapports plus complexes, sur la planche suivante, la structure générale de chaque village desservi par les lignes a été ajoutée (**chap. 3.1. pl.7**).

Ce travail permet alors de voir que si les vicinaux sont bien les premières structures "d'échelle territoriale" qui touchent les villages - contrairement aux chaussées qui passent au large puisqu'elles descendent rarement dans les vallées -, à une échelle plus fine, ils se

gardent pourtant de traverser les villages en leur centre.

Dans aucun village, la ligne vicinale n'emprunte l'une des rues principales. Et si elle suit par moment un chemin existant, c'est soit dans les champs, soit sur les grandes chaussées ou encore, sur de petits tronçons très courts reliant transversalement deux rues villageoises. Globalement, la ligne vicinale passe plutôt dans “les vides” d'un village : elle fréquente les arrières de parcelles, les fonds de jardin, les limites du bâti et pas la grand rue, les places du marché ou celle du parvis de l'église. Elle n'apparaît du côté “public” de l'agglomération que ponctuellement, aux endroits où elle recoupe les rues transversalement (**cfr. chap.3.1. illustration .5**). Pour la grande majorité des villages, la ligne ne rentre donc pas directement dans leur cœur : elle les englobe dans une boucle, les côtoie latéralement ou s'y accroche par une extrémité.

Cela est possible parce que la structure urbaine d'un village est évidemment plus lâche que celle de la ville. Un parallèle avec l'implantation des gares dans les villes semble facile : on les plaçait là où il restait du terrain non bâti, donc en périphérie, et les parcelles bâties ultérieurement tournaient le dos à la ligne, offrant ainsi encore aujourd'hui au passage du train la vision de tous les “arrières” de la ville. Mais ici, le terrain nécessaire à la station est minime, voire nul dans les villages où il n'y a qu'un arrêt ; l'urbanisation du village précède la ligne, c'est elle qui passe en arrière de l'existant ; et il eut été plus économique d'établir les lignes sur les chaussées et dans les rues existantes. Pourtant, on préfère partout exproprier et racheter des bandes de prés et de champs pour y faire passer les lignes, plutôt qu'utiliser les voies qui sont du domaine public ou communal.

Il faut donc comprendre que le village “gère” judicieusement son rapport avec la ligne, d'une manière qui rappelle à nouveau les “hérissons de Schopenhauer” évoqué par B. Secchi et déjà mentionnés plus haut (ni trop près pour ne pas se piquer, ni trop loin pour ne pas avoir froid). Il s'agit de jouir de la proximité de la ligne tout en minimisant les désagréments souvent mentionnés : fumées, poussières, bruit, pour les habitations.

Aussi, la forme des villages qui se lisait comme un noyau, un peu plus dense autour de l'église, et dont les directions principales s'inscrivent très précisément dans le relief (comme on le voit aussi sur cette planche), se perçoit à présent comme étiré entre deux polarités : le “centre” de l'urbanisation, avec des constructions souvent très proche de l'eau, et la station ou l'arrêt du vicinal, qui reste plutôt à mi-pente. Le cas où l'arrêt du vicinal se

fait sur la place principale du village existe mais il est assez rare : c'est le cas dans un plus gros bourgs comme Jodoigne, mais aussi à Gistoux et à Mellery.

La question suivante que l'on se pose est celle de l'évolution de l'urbanisation des villages et du territoire, après l'arrivée de la ligne. *A priori*, en dessinant les lignes sur le fond de plan actuel, on rencontre autant de lieux qui se sont densifiés (par exemple, le lieu-dit "Les Baraques" à Ophain) que d'urbanisations disparues (comme le hameau de la distillerie, à Maransart).

Pour cela, une première étude avait été faite dans ce cadrage (**chap. 3.1. pl.3**) comparant l'urbanisation des villages sur la base des deux premières campagnes de cartes de l'I.C.M. (1/40.000) : la première dans les années 1865-1870 et la deuxième, qui les révisé vers 1912-1913 ; c'est à dire avant et après l'arrivée du vicinal. Mais cette représentation n'a pas permis de conclure à une plus grande urbanisation des villages traversés par la ligne comparée à celles des villages qui se trouvent dans une vallée plus éloignée.

Une des raisons de cette non-différenciation sera développée dans la partie suivante sur la mobilité de la population. Une autre sera mise en évidence dans l'étude à échelle plus précise des transformations d'un village (chap. 4) sur base des registres du cadastre : on constatera que la représentation des villages sur les cartes I.C.M. (au 1/40.000) est trop imprécise par rapport aux transformations réellement en cours.

Néanmoins, de nombreux témoignages dont celui de C. de Burlet, le directeur de la SNCV en 1910, cité par Rowntree, font mention d'un développement important de petites industries (carrières près de Liège, exploitation du bois en Ardennes, du fer en Campine) mais aussi de l'agriculture : « *Maintes fois nous nous sommes laissés dire que la transformation extraordinaire de l'agriculture belge est due en grande partie aux facilités offertes par les chemins de fer vicinaux.* »<sup>62</sup> La manière dont cette prospérité croissante influence la forme et l'urbanisation des campagnes n'est donc pas encore visible dans ce cadrage. Mais des traces de transformations apparaîtront déjà dans les recensements, au sous-chapitre suivant.

Enfin, une dernière étude (**chap.3.1. pl.8**) a été réalisée à cette échelle du territoire. Il

---

<sup>62</sup> B. Seebohm ROWNTREE, *Comment diminuer la misère. Etudes sur la Belgique*, Paris : éd. Giard et Brière, 1910, p.319.

s'agit d'une lecture plus intuitive de structures qui semblaient récurrentes : la présence de tracés sous forme de grille, de parallèles et d'angles droits dont l'orientation générale semble globalement répandue sur tout ce morceau de territoire, tout en étant également sensible localement à la présence du réseau hydrographique et du relief.

Sachant que des *tumuli* sont présents dans de nombreux villages ici cadrés, que la chaussée dite “Brunehaut” sur les cartes actuelles est une ancienne chaussée romaine (en bas, du Sud-Ouest au Nord-Est), qu'on a trouvé une villa romaine à Basse-Wavre, etc., il était évident qu'une investigation, même rapide, des réseaux de l'époque romaine était intéressante dans la compréhension de la structuration de ce territoire. En retraçant les grands axes mentionnés par Mertens<sup>63</sup> - un des principaux auteurs ayant étudié cette période pour la Belgique - sur une carte de Belgique, puis en les transférant dans le cadrage ici étudié, il saute aux yeux que la direction globale des morceaux de grilles relevés correspond assez bien à ces grands axes : en rouge, la direction de l'axe que J. Mertens trace vers Elewit et Rumst, qui est exactement perpendiculaire à la direction globale de l'axe Bavai-Tongres (en rouge pointillé) ; en orange, une orientation plus locale de l'endroit où la chaussée Brunehaut se détourne pour éviter Gembloux, et qui est aussi la direction générale de la chaussée construite entre Gembloux et Jodoigne.

L'intérêt de mettre en évidence ces deux directions apparaîtra dans l'étude cartographique suivante, qui se consacrera au village de Chastre : en effet, celui-ci est assez exactement inscrit dans ces deux géométries, avec la structure en grille du “centre” du village légèrement tournée par rapport à la direction principale qui le traverse d'Est en Ouest.

Il est aussi intéressant, d'un point de vue méthodologique, de rapprocher cette dernière planche de la précédente et de les cumuler (**Chap. 3.1. pl.9**) pour constater que coexistent d'un côté, des structures d'urbanisation ponctuelles s'inscrivant chaque fois dans une orientation topographique très précise et de l'autre, une géométrie plus large qui en recouvre toute l'étendue et qui structure également ces mêmes noyaux. C'est une image très claire de la multiplicité des échelles qui se conjuguent pour donner une seule forme au territoire.

---

<sup>63</sup> J. MERTENS, “Les routes romaines de la Belgique”, *Archeologia Belgica* n°33, revue *Industrie* n°10, oct. 1955, 44p.

### 3. Zoom arrière : la somme des lignes

Pour terminer ce sous-chapitre, il est utile de re-contextualiser le “morceau” de Brabant étudié dans un cadre plus vaste en “reculant” le point de vue à l’échelle du pays, afin d’appréhender complètement le réseau qui s’est ainsi formé par l’addition progressive des lignes vicinales. Le but ici est de saisir la spécificité de la situation du pays entier, au début du siècle, par comparaison visuelle.

La carte réalisée (**chap.3.1. pl.10**) se base sur celle de 1908 publiée par l’Institut Cartographique Militaire au 1/400.000 (cfr. chap.3.1 illustration 4) : cette dernière met en évidence les vicinaux par rapport aux lignes nationales, en grossissant le trait mais aussi en indiquant par des points toutes les stations vicinales et en les nommant, ce qui contribue encore à densifier graphiquement le réseau. Elles sont ici redessinées dans un rapport plus neutre et à une échelle plus synthétique qui permet une appréhension globale.

Leur rapport de complémentarité est évident : les lignes vicinales découpent finement les mailles plus larges du réseau national. Si elles se densifient autour de centralités urbaines ou industrielles, c’est en plus des lignes nationales déjà denses elle-mêmes et de manière très ponctuelle ; la grande majorité des lignes vicinales ne se préoccupent pas de rejoindre un centre mais bien de traverser, de fractionner des vides.

On peut comparer cet état de distribution du territoire avec deux autres situations. La première que l’on peut comparer ici est celle du réseau qui a soutenu le développement de Los Angeles, presque à la même époque (années 20). En effet, la ville est connue comme un exemple paradigmatique de l’étalement urbain liés aux réseaux ; et ainsi que Cynthia Ghorra-Gobin l’explique, « *Le rôle des lignes de chemins de fer puis du tramway électrique dans l’expansion spatiale d’une ville sous la forme de banlieues peu denses a été démontré [...]. La voiture n’est donc pas responsable de l’étalement urbain, même si, à la suite de Reyner Banham, on a pris l’habitude de décrire Los Angeles comme un vaste territoire suburbain structuré par un imposant réseau autoroutier qui en assure l’unité.* »<sup>64</sup>

Or, on ne peut que constater à quel point le réseau de chemin de fer de L.A., par comparaison, est radio-concentrique. La croissance de la ville, en effet, a été structurée par cinq lignes de chemin de fer, qui rayonnaient sur le *pueblo* initial ; la présence massive de

---

<sup>64</sup> Cynthia GHORRA-GOBIN, *op. cit.*, p. 71.

l'automobile, dès les années 1920 a ensuite bien plus contribué à combler les vides entre les lignes qu'à augmenter l'étendue de la ville.

Pour une comparaison plus poussée des deux territoires, le travail de Cynthia Gorra-Gobin permet encore de relever quelques points essentiels. Tout d'abord, on constate que la notion de *centre* (unique) est encore très prégnante à ce moment dans le cas de Los Angeles : “*les habitants s’organisaient pour relier leur lotissement au centre*” rappelle-t-elle<sup>65</sup>. Ensuite, elle décrit longuement la culture locale de Los Angeles où l'offre doit *précéder* la demande ; cela représente bien une forme de planification, même si elle est privée, qui se différencie fortement de la situation en Belgique où le réseau répondait en réalité à des besoins déjà existants et pressants<sup>66</sup>. Enfin, une dernière différence importante est à souligner car elle va faire l'objet du point suivant : le réseau de Los Angeles permet à la population (immigrante) de *s'installer* à la campagne tandis qu'en Belgique les vicinaux lui permettent d'y *rester*.

La deuxième situation qu'il était sans doute intéressant de regarder est la densité des lignes “d'intérêt local” que le même type de lois (comme on l'a vu au début de ce chapitre) a pu produire en France. Cependant, une carte de ce genre n'a pas pu être trouvée telle quelle. On fait référence à des lignes de ce type dans de nombreuses études sur l'industrialisation, sur la vie ouvrière, etc., mais à chaque fois de manière isolée. Néanmoins, une petite carte publiée par André Guillerme (*et al.*)<sup>67</sup> reprend les chemins de fer établis jusque 1939 en Ile de France ; elle a été ici mise à l'échelle des autres situations étudiées et montre bien entendu une forme clairement radio-concentrique sur Paris, d'une densité relativement moindre ; il est cependant des lignes purement industrielles et souvent très courtes, qui n'y sont pas mentionnées, mais toutes les lignes de voyageurs y figurent.

---

<sup>65</sup> *Ibidem*, p.72.

<sup>66</sup> « *Alors comme aujourd'hui, l'administration des chemins de fer répond aux désirs et aux exigences de la population plutôt qu'elle ne les prévient* », remarque H.S.J. DEMAIN, in : *Les migrations ouvrières à travers la Belgique*, École des sciences Politiques et Sociales de l'Université de Louvain, Louvain : éd. Hugues Bomans, 1919, p.22.

<sup>67</sup> André GUILLERME, Anne-Cécile LEFORT, Gérard JIGAUDON, *Dangereux, insalubres et incommodes. Paysages industriels en banlieue parisienne (19<sup>e</sup> – 20<sup>e</sup> siècles)*, Paris : éd. Champ Vallon, 2004, p.200.

### Chapitre 3.2 – Main d'œuvre et lieux de travail

*« Il est évident qu'existe, chez nombre d'historiens(..) un postulat latent ou explicite selon lequel régnerait dans la ville industrielle d'autrefois une coïncidence spatiale entre habitation et industrie, une confusion géographique de l'emploi et de la résidence. (...) Quand par exemple un historien parle des « métallurgistes de Grenelle » il entend désigner par là un certain milieu professionnel à la fois travaillant et résidant dans un quartier bien délimité de Paris. »*

Alain FAURE, « "Nous travaillons 10 heures par jour, plus le chemin", les déplacements de travail chez les ouvriers parisiens, 1880-1914 », in : Susanna MAGRI, Christian TOPALOV, *Villes ouvrières. 1900-1950*, Paris : l'Harmattan, 1989, p.94.

Dans ce deuxième sous-chapitre, le rôle du réseau précédemment étudié sera approfondi en considérant plus précisément la population qui l'utilise et les lieux desservis ; je m'intéresse ainsi à une propriété essentielle attribuée aujourd'hui à la “ville diffuse” : la mobilité. Pour cela, le premier point sera une synthèse de quelques caractéristiques du marché du travail et de la distribution de la production au tournant du 20<sup>e</sup> siècle en Belgique ; le deuxième point portera sur l'analyse de plusieurs types de recensements, pour comprendre plus finement les évolutions de la population dans le territoire ; enfin le troisième se consacrera à cartographier des données relatives à la mobilité, données qui sont connues mais rarement mises spatialement en relation.

On a vu au sous-chapitre précédent que le besoin de déplacement et de transport préexistait généralement à la construction d'une ligne puisque la demande émanait précisément de ceux qui en avaient besoin et non d'un plan de réseau préconçu ; dans cette partie, la loi sur les abonnements ouvriers va maintenant être abordée pour expliquer la situation de la main d'œuvre en Belgique et par là, la nécessité des vicinaux dans les campagnes. Mais les relations de “cause à effet” entre la présence d'un réseau et le développement (économique, social, urbain) d'un territoire sont évidemment complexes : l'ouverture d'une ligne peut découler de l'essor de nouvelles industries locales tout comme elle peut y contribuer.

Il n'y a donc pas ici d'idée de préséance entre le réseau et la volonté de mobilité : je ne parlerai que d'interactions et non de conséquences. Cependant, il a fallu faire un choix dans l'organisation de ce chapitre. Comme les abonnements ouvriers (et donc, la possibilité de “migration journalière”) précèdent chronologiquement les vicinaux car ils ont été



conçus en 1869 pour tous les chemins de fer (ceux de l'Etat comme ceux des compagnies privées qui existaient encore), il est *a priori* logique de considérer cette mobilité comme un fait pré-existant du contexte dans lequel les vicinaux sont apparus ; mais d'un autre côté, je montrerai également que la mobilité est réellement apparue dans toute son importance après le recensement de 1896, donc en plein boom des lignes vicinales.

### **A. "Land and Labour"**

*Synthèse de la littérature existante*

L'état des lieux qui va suivre concerne la "vie professionnelle", qu'elle soit agricole ou industrielle, et sa répartition dans le territoire (il sera complété par un regard sur la vie domestique et l'habitat, au chapitre suivant). Cet état des lieux se base principalement sur quelques sources dont les données chiffrées ont été considérées comme fiables. Outre les divers recensements officiels nationaux concernant la population, l'industrie et le commerce (1896, 1900, 1910), il s'agit principalement de la volumineuse monographie, *Land and Labour*, consacrée par le sociologue anglais Seebohm Rowntree<sup>1</sup> à la Belgique après quatre années passées à l'arpenter : son but initial était de rechercher des solutions à la pauvreté en Angleterre ; il a étudié, pour ce faire, de manière extrêmement détaillée les conditions de vie dans d'autres pays<sup>2</sup>. Ainsi offre-t-il un point de vue qui est, par définition, comparatif et qui met en évidence les caractéristiques les plus spécifiques des territoires étudiés.

Je me suis basée ensuite sur deux ouvrages de l'époque très approfondis consacrés aux abonnements ouvriers et donc aux usages liés à la mobilité du travail pour les ouvriers ; ces ouvrages s'intéressent également à la question du logement des classes défavorisées et de l'industrialisation du territoire. Ces vastes études sont d'une part celle d'Ernest Mahaim<sup>3</sup>, professeur à l'université de Liège qui a recensé, comparé, cartographié et analysé les

---

<sup>1</sup> B. Seebohm ROWNTREE, *Land and labour, Lessons from Belgium*, London : Macmillan and Co., 1910, 633p. Traduction fr. : *Comment diminuer la misère. Etudes sur la Belgique*, Paris : éd. Giard et Brière, 1910, 652p.

<sup>2</sup> Son étude porte tant sur l'organisation géographique, politique et économique du pays que sur les lois de succession de la propriété foncière, les industries à domicile, le rôle des associations agricoles, l'instruction des populations, l'alcoolisme, ou encore les finances publiques, pour ne citer que quelques uns de ses 22 chapitres. Il a travaillé de la même manière en Suisse et en France.

<sup>3</sup> Ernest MAHAIM, *Les abonnements ouvriers sur les lignes de chemin de fer belges et leurs effets sociaux*, Bruxelles : Misch et Thron Editeurs, 1910, 259p.

abonnements délivrés par les 1206 stations du réseau national en relevant notamment les lieux de départ et d'arrivée de tous les abonnés pendant deux mois de l'année 1906 ; dans d'autres enquêtes plus circonscrites, il a également relevé leurs lieux de résidence, nous informant ainsi sur l'étendue du territoire drainé par une même station ; il s'est, enfin, intéressé aux métiers des ouvriers abonnés, ce qui permet de préciser les raisons d'un tel mouvement professionnel.

La deuxième étude sur ce sujet est réalisée par H.S.J. Demain<sup>4</sup>, professeur à l'université de Louvain. S'inscrivant explicitement dans le sillon de la première, il a, quant à lui, travaillé plus précisément sur deux des trois arrondissements de la province du Brabant : ceux de Louvain et de Nivelles (laissant Bruxelles de côté). Il a pu comptabiliser directement les ouvriers et non pas les abonnements hebdomadaires, un aspect qui était source d'imprécisions chez E. Mahaim ; il a également inclus dans ses enquêtes les lignes vicinales du Brabant, ce qui est évidemment d'un grand intérêt pour mon état des lieux. Enfin, l'arrondissement de Nivelles est précisément l'entité administrative qui correspond le mieux au cadrage du territoire étudié dans ce chapitre, soit le Sud du Brabant. C'est pourquoi ces deux études se complètent ici utilement.

Il faut savoir que ces deux auteurs s'inscrivent assez clairement dans une idéologie sous-jacente hygiéniste, anti-urbaine, anti-syndicaliste, qui reflète la crainte des maux de la grande ville<sup>5</sup> ; ils décrivent avec quelque fierté la manière dont *“on a en Belgique évité ainsi les navrantes “cités ouvrières” formant agglomération autour des usines”*<sup>6</sup>. Chez E. Mahaim, le souci principal est de défendre l'autonomie et la libre entreprise des classes défavorisées : *« Si nous avons pu multiplier les ouvriers propriétaires, c'est précisément parce que nous avons trouvé le moyen de leur laisser toute liberté – et tout responsabilité – dans la construction. (...) C'est pourquoi les abonnements qui favorisent cette dissémination sont bien dans l'esprit de l'œuvre et c'est pourquoi il n'est nullement souhaitable – en général – que des sociétés de construction ou des patrons bienveillants viennent se substituer*

---

<sup>4</sup> H. S. J. DEMAIN, *Les migrations ouvrières à travers la Belgique*, Leuven : éd. Hugues Bomans, École des sciences Politiques et Sociales de l'Université de Louvain, 1919, 227p.

<sup>5</sup> *« Il fallait arracher les populations laborieuses aux habitudes de désordres et de démoralisation, qu'elles prennent en venant s'entasser dans les grandes villes ; il fallait favoriser le maintien du home et de la vie de famille à la campagne. »* Ernest MAHAIM, *op.cit.*, p. 6.

<sup>6</sup> *Ibidem*, p.191.

*aux ouvriers eux-mêmes.»*<sup>7</sup> Le ton chez Demain est, en outre, empreint d'un certain moralisme : il disserte volontiers sur l'état du village avant que l'usage de la "migration" ne s'y étende (l'harmonie, la famille, la religion, le calendrier des champs) et après (le cabaret, les loisirs, la kermesse, les "mœurs dissolues" des ouvrières, etc.)<sup>8</sup>

Il ne s'agit donc pas d'études idéologiquement neutres mais elles sont ici utilisées pour les données qu'elles ont relevées, ces recensements chiffrés étant considérés comme objectifs ; quant aux autres considérations extraites de ces auteurs, elles doivent être appréciées, comme toute source historique, selon la problématique dans laquelle elles s'inscrivent.

### ***1. Dispersion de l'industrialisation***

On peut commencer en première approximation par postuler un lien entre l'industrialisation et l'urbanisation et se demander, puisque celle-ci est dispersée, comment va se répartir l'industrie. On a vu en effet au chapitre précédent que la Belgique se caractérisait au premier abord par le grand nombre de villages qui y étaient implantés et ce, dans un rapport étroit avec le réseau hydrographique : la densité de population - que relèvent tous les observateurs - est donc répartie dans le territoire en une grande quantité de "points" d'urbanisation.

Pourtant, de l'urbanisation fine et dispersée du territoire, au détriment des grandes villes, ne découle pas un caractère agricole, au contraire. La révolution industrielle y fut très précoce, suivant l'Angleterre de peu<sup>9</sup>, et très dynamique. Plusieurs causes sont citées à ce fait dont notamment l'existence d'une "pré-industrie" et d'une "proto-industrie" très anciennes, ancrées dans le territoire.

L'historien Jean Puissant (ULB) définit la pré-industrie comme une activité industrielle caractéristique du monde rural : « *Dès le développement de l'agriculture, entre le 11<sup>e</sup> et le 13<sup>e</sup> siècle, se sont multipliées des activités de transformation de la matière (taillanderies, corroieries, forges,*

---

<sup>7</sup> *Ibidem*, p.190.

<sup>8</sup> « *Les délits sont devenus beaucoup plus fréquents depuis les migrations. Et en examinant la profession exercée par les délinquants, le nombre des ouvriers migrants l'emporte proportionnellement de beaucoup sur celui des habitants sédentaires.* » H. DEMAIN, *op. cit.*, p. 137.

<sup>9</sup> Léon DUBOIS (in : *La naissance de la révolution industrielle belge*, Bruxelles : éd. du Cadran, 104p.) date de 1798 l'émergence de l'industrialisation en Belgique et Louis VERNIERS place en 1860 l'expansion industrielle générale du pays : en 1860, la suppression de l'octroi ; en 1863, le rachat du péage sur l'Escaut ; en 1867, la suppression du droit de barrière ; en 1873, la liberté de constituer des sociétés anonymes (in : *Bruxelles et son agglomération, de 1830 à nos jours*, Bruxelles : éd. de la Librairie Encyclopédique, 1958, p.240).

etc.). On y constate surtout l'utilisation de l'énergie hydraulique et éolienne. Les moulins à eau ont été extrêmement importants (...) Un certain nombre de villages du Brabant wallon ont pour existence structurante et comme origine, un moulin à eau<sup>10</sup>. (...) Enfin, il y a les activités d'extraction de pierre et de sables qui (...) expliquent une série de réalisations architecturales. »<sup>11</sup> Quant à la proto-industrie, il la définit comme une nouvelle organisation de l'industrie, caractéristique des 17<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> siècles, « qui modifie les rapports de production dans les campagnes en inscrivant un certain nombre de paysans dans un processus de production industrielle intégrée, contrôlée par des marchands qui réalisent une fabrication décentralisée. »<sup>12</sup> Il s'agit, pour le secteur dont je m'occupe ici, de l'activité linière à l'Est (Jodoigne), du tissage du coton à l'Ouest (Braine l'Alleud) et de la coutellerie au Sud (Gembloux).

La grande densité de villages explique donc pour lui l'importance de ces activités pré-industrielles dans le territoire, tout comme la présence de celles-ci explique la densité de population dans les campagnes, car « elle permet à des paysans de ne pas devoir quitter la terre pour partir en ville »<sup>13</sup>.

Le grand nombre d'entreprises implantées dans des localités pourtant petites est ainsi souvent relevé par les observateurs de l'époque. H. Demain qui a étudié en particulier l'arrondissement de Nivelles (1090 km<sup>2</sup>) y dénombre 173 entreprises (soit une tous les 2,5 km) employant de 10 à 3000 personnes<sup>14</sup>.

« Les entreprises qui réclament un personnel considérable sont : la fabrication des produits chimiques [Waterloo], les constructions métalliques [Nivelles, Tubize], la meunerie, les manufactures de tabac, l'amidonnerie, la fabrication du sucre [Chastre, Tirlemont], la papeterie [vallée de la Dyle], la filature de lin, de coton et le tissage [Braine-l'Alleud, Wauthier Braine], la fabrication de la soie artificielle [Tubize] les carrières [Quenast, Blanmont, Chaumont]. Il faut aussi mettre à part la catégorie des travailleurs pour lesquels la profession même qu'ils ont embrassée exige les déplacements les plus divers. Les électriciens, les tapisseries, les asphaltateurs, les maçons et les plafonneurs sont de ceux là. »

---

<sup>10</sup> Ce qui est une explication évidente du lien étroit entre l'implantation des villages et le réseau hydrographique ; celui-ci se vérifie évidemment bien au delà du Brabant wallon.

<sup>11</sup> Jean PUISSANT, "L'industrialisation du Brabant Wallon et son impact sur l'urbanisation" in : *De villes en villes ? Urbanisation et patrimoine en Brabant Wallon, dossier "Espace-Vie" n°6*, Court-St-Etienne : Centre Culturel du Brabant Wallon et Maison de l'Urbanisme, 1997, p.36.

<sup>12</sup> *Ibidem*.

<sup>13</sup> *Ibidem*.

L'économiste Paul Bairoch<sup>15</sup> cependant, dans les chapitres qu'il a consacrés à l'influence réciproque entre urbanisation existante et développement de l'industrialisation, explique tout d'abord que l'urbanisation n'est pas nécessaire préalablement à l'industrialisation.<sup>16</sup> « *En France, les pôles de développement industriel au XIXe siècle se situent dans des régions peu touchées par l'urbanisation traditionnelle. (...) La Belgique se rapproche très fortement du modèle français et, dans ce cas, les exceptions sont Liège et, dans une moindre mesure, Gand. Si l'on exclut ces deux cas, l'essentiel de l'industrie belge est localisé, au début du 20<sup>e</sup> siècle, dans des lieux qui, au début du 19<sup>e</sup> siècle, étaient ruraux ou semi-urbanisés. (...) Une explication évidente de cette évolution réside dans le nouveau déterminisme géographique qu'implique une partie de la nouvelle industrie : le charbon. (...) Comme il fallait, au 19<sup>e</sup> siècle, six tonnes de charbon pour produire une tonne de fonte, l'industrie sidérurgique s'est localisée surtout à proximité des bassins charbonniers ; même après la baisse des coûts de transport liés à l'introduction de la machine à vapeur dans ce domaine (...).* »<sup>17</sup>

Ceci permet d'identifier quelques grands bassins d'emploi : les vallées de la Sambre et de la Meuse, en plus des grands pôles urbains qu'il cite, Liège et Gand ; et l'absence de Bruxelles dans cette énumération est difficilement compréhensible. La carte de l'industrialisation du pays au début du 20<sup>e</sup> siècle dans l'Atlas Statistique qui accompagnait le recensement de 1896 l'exprime clairement (**chap.3.2 ill.1**).

D'un côté, on a donc des études telles que celle de Paul Bairoch, qui portent sur les grands bassins d'industrialisation à une échelle “macro-économique”, correspondant à la Belgique toute entière. De l'autre, des historiens comme Jean Puissant décrivent une industrialisation fine mais étendue, liée au grand nombre de villages. Dans la suite de ce chapitre, je travaillerai par contre à l'échelle intermédiaire d'un arrondissement provincial, celui de Nivelles, soit l'actuel Brabant wallon, pour voir comment ces niveaux s'articulent

---

<sup>14</sup> 108 entreprises industrielles employant 10 à 50 personnes ; 25 entreprises industrielles en employant de 50 à 100 ; 17 entreprises, de 100 à 200 ; 11, de 200 à 300 ; 5, de 300 à 400 ; 5, de 400 à 1000 ; 2, de 1000 à 3000. Cf. H. S. J. Demain, *op. cit.*, pp. 50-51.

<sup>15</sup> Paul BAIROCH, *De Jéricho à Mexico. Villes et économie dans l'Histoire*, Paris : Gallimard, 1985, 705p. Cfr. le chapitre 16 (“L'urbanisation et la transmission de la révolution industrielle”) et le chapitre 17 (“L'industrialisation et les villes au 19<sup>e</sup> siècle en Occident”).

<sup>16</sup> En fait, c'est la double relation analysée qui fait le grand intérêt de cette approche en “*feed back*” : la ville est favorisée par l'évolution technique en général (il cite l'ascenseur, l'éclairage au gaz, le chauffage central,...) qui elle-même accroît alors le nombre “d'emplois urbains spécifiques” nécessaires (conducteurs de tramways, allumeur de réverbères, releveur de compteur d'eau, installateur de ces équipements, etc).

<sup>17</sup> Paul BAIROCH, *op. cit.*, pp.343-344.

entre eux, et comment l'industrialisation interagit avec les réseaux et l'urbanisation.

Ensuite, symétriquement, P. Bairoch étudie une deuxième relation - l'influence de l'industrie sur le développement de l'urbanisation – et celle-ci est pour lui “une évidence”. Il décrit longuement comment la “fonction industrielle” des villes devient prédominante au 19<sup>e</sup> siècle : par le nombre d'habitants urbains employés dans l'industrie ; par la construction de logements ouvriers ; et par l'implantation d'usines dans des bâtiments nouveaux en périphérie. *« Alors que dans les sociétés traditionnelles, ces fonctions [urbaines] étaient surtout administratives, commerciales, religieuses et certes aussi artisanales, avec l'industrialisation, la fonction industrielle devient prédominante (...). En Europe (sans la Russie), on passe d'un peu plus de six millions d'actifs dans l'industrie manufacturière vers 1800 à environ 38 millions vers 1913. Mais, parmi les 6 millions de personnes qui étaient occupées à travailler dans l'industrie vers 1800, une fraction assez grande le faisait en milieu rural. Or, une des caractéristiques du 19<sup>e</sup> siècle est la disparition presque totale de ce travail industriel rural. »*<sup>18</sup>

Dans ce chapitre, on verra pourtant que l'influence de l'industrie sur le développement de l'urbanisation est un phénomène beaucoup plus complexe, pour le terrain choisi en tout cas : l'industrialisation, même importante, n'a pas toujours engendré la croissance des villes, comme en Angleterre ou en France ; le travail industriel à domicile perdure plus longtemps qu'ailleurs ; et il existe en fait une alternative entre le travail agricole ou à domicile et l'urbanisation autour des industries : la migration journalière. Celle-ci est rendue possible grâce à la densité du réseau de déplacement et aux faibles coûts des abonnements ouvriers.

Enfin, pour Paul Bairoch, le chemin de fer est certes un facteur d'urbanisation, sauf : *« (...) dans les pays déjà urbanisés et où, au 19<sup>e</sup> siècle, la croissance des villes a été plus lente, les chemins de fer ont joué un rôle plus restreint. Ainsi par exemple en France, comme l'a montré D. Pumain (1982), si l'on considère les villes dans leur ensemble (ce qui n'exclut pas l'observation de cas particuliers où la relation est évidente) la présence ou l'absence de la desserte d'une ville par le réseau de chemin de fer n'a pas été un facteur déterminant de l'évolution démographique de cette ville. »*<sup>19</sup>

Je me pencherai donc également en détail dans ce chapitre sur le rôle des chemins de

---

<sup>18</sup> Paul BAIROCH, *op. cit.*, p. 350.

<sup>19</sup> *Ibidem*, p.361.

fer, notamment des vicinaux, dans le développement urbain. Car de quelle “urbanisation” Paul Bairoch parle-t-il ? Il définit le taux d'urbanisation (d'un pays) en fonction du pourcentage de la population totale habitant dans des villes de plus de 5000 habitants<sup>20</sup>. De même, quand il parle de la taille des villes, c'est aussi en nombre d'habitants qu'il l'évalue. Il ne s'agit à aucun moment de la taille physique d'une ville, de l'emprise spatiale de l'urbanisation, ni même de densité d'habitants au km<sup>2</sup>. Ici, dans cette étude sur la transformation du territoire, ces aspects sont au contraire prédominants.

Je cherche donc à me former une image de l'industrialisation du territoire, de son rapport à l'urbanisation existante et aux moyens de communications et à évaluer ainsi les idées généralement répandues : celle que l'industrialisation se concentre autour des villes importantes ; que les chemins de fer développent les villes et l'industrie ; et que l'industrialisation d'une région attire les habitants et donc l'urbanisation.

Ce travail s'effectue dans un territoire assez large mais suffisamment circonscrit pour être traité en détail. Il s'agit de compléter les visions globales nationales déjà décrites (**chap.3.2. ill.1**) et d'autres que l'on peut facilement produire mais qui restent anecdotiques comme le recensement des industries communes par communes. (**chap.3.2. annexe 10**)

Il faut mentionner néanmoins, à l'échelle nationale, une carte issue de l'Atlas Statistique de 1896 qui exprime assez clairement l'état de dispersion de l'industrie dans le territoire (**chap.3.2. ill.2**). Elle met en rose toutes les communes qui ne comportent pas d'entreprises de plus de 10 ouvriers, tandis que les autres sont en blanc : il est très difficile de distinguer sur cette carte des zones homogènes ; partout, le blanc et le rose se mélangent finement.

Ainsi, plus on descend dans des échelles précises, plus il est difficile de trancher si un territoire est plutôt industriel ou agricole, tout comme il est plus difficile de définir des zones purement rurales ou urbaines.

La première idée à écarter pour ce type de territoire, bien que largement répandue, est donc d'associer milieu rural et activité agricole. Cette différence a déjà souvent été soulignée depuis Fernand Braudel pour qui, même sous l'Ancien Régime, l'activité industrielle est quantitativement aussi répandue dans le monde rural que dans le monde

---

<sup>20</sup> Paul BAIROCH explique en détail le choix de ce critère, *op. cit.*, p. 283.

urbain ; et dans le cas d'une étude plus spécifique sur la population belge, C. Mertens<sup>21</sup> rappelait en 1947 que les adjectifs “ rural ” et “ urbain ” devaient se rapporter à une forme de résidence, tandis que “ agricole ” et “ industriel ” définissaient un type de profession, une règle à laquelle je me tiendrai précisément dans tout ce qui suit.

## ***2. Morcellement du territoire rural***

La densité de la population associée à sa dispersion a également été relevée comme cause d'une autre caractéristique importante liée au territoire belge : le morcellement de la propriété du sol. Seebohm Rowntree notamment a étudié et illustré par trois cartes à l'échelle du pays (**chap.3.2. ill.3**) les relations étroites entre les régions où la population est la plus dense, celles où le territoire est le plus divisé et celles où la terre est exploitée de la manière la plus intensive.

*« L'étendue moyenne des exploitations en Belgique est plus petites que dans tout pays d'Europe : plus de 94% d'entre elles ne dépassent pas 10 hectares et les deux tiers au moins mesurent moins d'un hectare. Entre 1846 et 1895, (...) le nombre des exploitations de moins d'un hectare s'est élevé de 71%, tandis que les exploitations plus étendues ne se sont accrues que de 12%. »* Et il définit dans une note : *« Par exploitation, nous entendons ici toute propriété consacrée à l'agriculture, qu'elle soit une grande ferme ou un petit lopin, qu'elle soit cultivée par un propriétaire ou par un locataire »*<sup>22</sup>

Il ajoute, par comparaison : *« Abstraction faite de celles de moins de 40 ares, l'étendue moyenne des exploitations est de 25,5 hectares en Grande-Bretagne et de 5,9 hectares en Belgique. Le Danemark suit de près la Grande-Bretagne, avec une moyenne de 19,8 hectares, puis viennent la Prusse, avec 13,8 ha et la France, avec 10 ha. Ces chiffres se passent de commentaires. (...) »*<sup>23</sup>

Enfin, il explique que *« les exploitations de moins de 40 ares ont été exclues afin de n'avoir que des exploitations réellement agricoles mais c'est un fait bien connu que la Belgique a fait tout son possible pour donner à sa population ouvrière la facilité de posséder des jardins [potagers]. (...) Si l'on comprend dans la statistique les exploitations parcellaires, l'étendue moyenne de l'exploitation agricole belge est*

---

<sup>21</sup> C. S. J. Mertens, *La répartition de la population sur le territoire belge, étude de démographie sociale*, Bruxelles : Édition Universelle, Société d'études morales, sociales et juridiques, 1947, 302p.

<sup>22</sup> Seebohm ROWNTREE, *op. cit.*, p.109.

<sup>23</sup> *ibidem*, p.110.



[encore] réduite de plus de 50%. »<sup>24</sup>

Pour comprendre cette caractéristique, il compare les lois de successions belges et anglaises et il montre qu'en Belgique on favorise systématiquement la division de la propriété entre les héritiers, tandis qu'en Angleterre, on garde la propriété entière pour l'aîné qui doit compenser autrement les co-héritiers. En France, les coutumes de successions sont semblables à celles de Belgique mais c'est, selon lui, la faible densité de la population en milieu rural, et donc la moindre "demande" de terres, qui fait que le morcellement de la propriété y est aussi plus limité.

Les conséquences que Rowntree en tire sont nombreuses et ses observations sont essentielles pour l'étude du territoire belge. Ainsi tout d'abord, le nombre de propriétaires terriens est beaucoup plus importants en Belgique qu'en Angleterre et la propension à investir quelques capitaux dans une parcelle de terre, même petite, est courante. En Angleterre, les mêmes couches sociales qui souhaiteraient cultiver de petits lopins de terre n'auraient pas la possibilité, selon lui, d'acheter de si faibles superficies.

Par contre, il souligne la difficulté à vivre d'un si petit domaine pour nourrir toute une famille : c'est ainsi qu'il explique la grande proportion de fermiers qui ne consacrent qu'une partie de leur temps à l'exploitation tout en étant salarié par ailleurs, soit d'un autre propriétaire agricole, soit d'une industrie.

On aborde ainsi la deuxième source d'étonnement de cet auteur, la faible proportion de *propriétaires* exploitants : 38% contre 72% de fermiers qui louent la terre qu'ils exploitent ; ou encore, le fait que les deux tiers du territoire agricole sont exploités par des métayers et non des propriétaires. La proportion de propriétaires exploitants était même en baisse dans le recensement de 1895 par rapport à celui de 1846. La raison évoquée est que la terre est très chère, par rapport à ce que rapporte l'exploitation agricole : elle a doublé de prix entre 1846 et 1895. Cependant, cette augmentation du prix de la terre ne profite pas au cultivateur qui a pour principe de la garder et non de la vendre ; il est généralement plutôt acheteur et donc défavorisé : c'est pourquoi il est souvent difficile d'agrandir une exploitation. Enfin, globalement, de petits morceaux ont toujours moins de valeur qu'un grand car ils sont plus difficile à exploiter.

---

<sup>24</sup> *ibidem*, p.111.

Rowntree consacre ensuite une bonne partie du chapitre à démontrer une autre de ses découvertes : le fait que la terre n'est pas moins bien exploitée par des locataires que par les propriétaires. Il relève au contraire la qualité de l'agriculture belge à l'époque, qui exporte bien plus qu'elle n'importe (**chap.3.2. ill.3**) et ce, dans tous les domaines : « *il est à remarquer que la Belgique occupe la première place sous le rapport des bestiaux, dont elle élève (...) deux fois plus de têtes que la Grande-Bretagne par km<sup>2</sup> de territoire* »<sup>25</sup>. Mais il relève surtout la grande proportion de terres qui sont cultivées de manière intensive par rapport aux cultures extensives (qui nécessitent de plus grandes surfaces) et il relie cet aspect à la densité de population des campagnes.

Le but de son étude est clair : « *Cherchons à découvrir le secret du succès de l'agriculture belge. (...) il faut aussi attribuer les résultats merveilleux qu'elle a obtenu à son système de chemins de fer vicinaux, à ses méthodes de coopération et d'instruction agricoles. Mais toutes ces causes ne sont que secondaires en présence du fait que les grandes propriétés ont été morcelées et que l'agriculture est confiée non pas à quelques grands fermiers mais à une armée de petits paysans exploitant leur fermes eux-mêmes.* »<sup>26</sup>

Néanmoins, il doit remarquer que la population des campagnes est pauvre et travaille beaucoup pour un faible niveau de vie. En effet, il reconnaît aussi qu'en Belgique les salaires dans l'industrie sont extrêmement bas (par rapport aux autres pays européens) de même que les revenus agricoles (à cause précisément de l'étroitesse des surfaces cultivées). Mais par rapport au paysan anglais et « *bien qu'il doive travailler dur, le petit exploitant n'a pas la vie misérable* » dit-il, sur la base d'une longue série de visites à de nombreuses petites exploitations.

Il ressort en effet de ses descriptions que ce mode de vie est possible, comme il l'explique, grâce à la diversification des types de travaux (agricoles, industriels occasionnels ou à domicile), grâce à leur bonne répartition sur l'année et à leur complémentarité : par exemple, « *l'ouvrier agricole reçoit des suppléments de salaire sous diverses formes telles que l'usage gratuit ou à très bon marché d'un petit plant de pommes de terre, ou le prêt de chevaux et des outils nécessaires à la culture de son propre lopin de terre.* »<sup>27</sup>

Surtout, bien que l'exploitant agricole loue les terres qu'il cultive, Rowntree remarque

---

<sup>25</sup> *Ibidem*, p.184.

<sup>26</sup> *Ibidem*, p.190.

<sup>27</sup> *Ibidem*, p.207.

avec surprise qu'il est néanmoins souvent propriétaire de sa maison et d'un morceau de terrain adjacent, même si celui-ci n'est pas suffisant pour faire vivre sa famille.

Enfin, cet auteur insiste encore dans ce chapitre sur un dernier aspect concernant de près la forme du territoire : non seulement la propriété du sol belge est extrêmement divisée en un grand nombre d'exploitations mais, en outre, chacune de ces propriétés est constituée d'un très grand nombre de parcelles, elles-mêmes fort dispersées. Il donne à titre d'exemple (**chap.3.2. ill.3**) le cas d'un fermier qui exploite 34 terres différentes appartenant à 16 propriétaires, un exemple représentatif de plusieurs milliers d'exploitants belges. Il s'agit évidemment d'une complication extrême de l'exploitation puisqu'elle dépend fort ainsi des choix que font les voisins de parcelles (car une culture peut nuire à l'autre), ce qui engendre une inertie dans le changement mais aussi une perte de temps et donc de rentabilité.<sup>28</sup>

Du point de vue de l'étude du territoire, on peut comprendre que l'extrême parcellisation du sol rend difficile la desserte de cette multiplicité de parcelles ; cela explique non seulement la présence d'un grand nombre de servitudes mais également de tout type de chemins. Ceci appuie encore un caractère déjà remarqué : l'irrigation très fine du territoire.

### ***3. Foyers d'attraction et de dispersion***

Il résulte des deux points précédents que de grands bassins d'emplois, qui ne sont pas nécessairement liés aux villes, côtoient une multitude de petites entreprises, dans des villages parfois très modestes ; et que la population des campagnes additionne couramment des activités variées : agricoles, industrielles en atelier, artisanales à domicile. Etant données ces conditions, E. Mahaim va alors montrer qu'on peut difficilement ne parler que "d'exode rural" vers les villes pour caractériser cette période.

Ce chercheur a fondé la plupart de ses analyses sur le relevé des abonnements ouvriers délivrés hebdomadairement. Entre 1869 (date du premier arrêté ministériel à l'origine de ces réductions financières) et 1896, 7 types d'abonnements vont être mis en place dont les distances de destination autorisées seront continuellement étendues (jusqu'à

---

<sup>28</sup> Néanmoins, les conclusions de Rowntree sont qu'en dépit de ces inconvénients, la Belgique retire un énorme avantage de la répartition de son sol entre un si grand nombre de cultivateurs et que les avantages qu'apporterait la propriété de la terre sont négligeables par rapport à ce que le système d'affermage produit déjà.

100km) : les abonnements pour 6 ou 7 allers-retours par semaine ; l'abonnement pour un aller-retour par semaine (départ dimanche ou lundi, retour samedi ou dimanche) ; les abonnements pour 6 ou 7 allers simples par semaine (limités à 20km) ; et les deux premiers, spécifiquement pour les ouvriers de l'Administration des Chemins de fer de l'État<sup>29</sup>. Voici quelques extraits de son ouvrage, qui permettent d'en comprendre le fonctionnement :

*« Celui qui demande un abonnement doit justifier de sa qualité d'ouvrier en produisant, à l'appui de sa demande, deux certificats, l'un délivré par le bourgmestre ou le commissaire de police de sa résidence, l'autre, par son patron. »*<sup>30</sup>

*« Une fois le billet d'abonnement délivré, l'abonné en obtient le renouvellement en en faisant la demande la veille au plus tard, au chef de la station de départ, et en restituant le billet de la semaine écoulée<sup>31</sup>. (...) Quand un ouvrier a cessé d'utiliser son coupon de semaine pendant 10 semaines, son autorisation est périmée et il doit produire de nouveaux certificats. »*<sup>32</sup>

*« Les ouvriers qui cherchent de la besogne peuvent obtenir un billet d'abonnement si leur qualité est établie par un certificat du bourgmestre ou du commissaire de police (...). Seulement, le coupon n'est ainsi accordé que pour des distances de 35 km et moins. Il peut être renouvelé une fois. »*<sup>33</sup>

Avant tout, pour évaluer la représentativité de cette étude et sa pertinence dans les questions posées ici, on doit se demander à quel point elle concerne la population belge en général.

Pour cela, il faut savoir qu'à l'époque était défini comme ouvrier, toute personne *“se livrant, en sous ordre, à des travaux essentiellement manuels et payés à la journée ou à la pièce.”*<sup>34</sup>. Cette catégorie recouvre donc bien plus que les ouvriers d'usine : les mineurs, les terrassiers, les

---

<sup>29</sup> *« D'abord limité à cinq lieues, les abonnements furent étendus jusqu'à dix lieues le 1<sup>er</sup> janvier 1876, à 70 km le 1<sup>er</sup> octobre 1883 et à 100 km le 1<sup>er</sup> avril 1892. [...] Le 1<sup>er</sup> février 1887, furent établis des abonnements pour sept déplacements aller et retour par semaine. Ils sont destinés évidemment aux ouvriers des usines à feu continu qui peuvent avoir à travailler le dimanche. Enfin, le 1<sup>er</sup> janvier 1896, on créa deux catégories nouvelles : les abonnements pour un déplacement aller et retour par semaine, sans limite de distance ; et les abonnements pour un voyage simple par jour, qui peut se répéter six ou sept fois par semaine. Ils sont destinés aux ouvriers qui emploient, pour le retour, un autre moyen de transport que le chemin de fer. Ils sont limités à vingt kilomètres. ».* Ernest MAHAIM, *op. cit.*, p.11.

<sup>30</sup> *Ibidem*, p.15.

<sup>31</sup> *« A Braine-l'Alleud, par exemple, où il y a continuellement de huit à neuf cent abonnés, on consacre [à la distribution des billets renouvelés] non seulement la soirée du samedi mais toute la journée du dimanche et une partie du lundi matin. Aussi, on peut voir quantité de femmes et d'enfants faire queue pour échanger les coupons (...) »*, *ibidem*, p.16.

<sup>32</sup> *Ibidem*, p. 18.

<sup>33</sup> *Ibidem*, p. 17. Dans certains stations, le nombre de ces abonnements est énorme : à Louvain notamment, il en fut délivré 1117 entre le 1<sup>er</sup> mai 1907 et le 1<sup>er</sup> mai 1908.

<sup>34</sup> *Ibidem*, p.15.

manœuvres, les ouvriers du bâtiment mais aussi les ouvriers agricoles, les apprentis-tailleur, -brasseur, -tanneur, etc. qui travaillent pour le compte d'un autre.

Le recensement de l'Industrie et du Commerce de 1910 indique que sur la population du royaume (7.423.784 personnes), 1.710.161 personnes ont une profession industrielle (à titre d'exploitants, d'employés ou d'ouvriers) parmi lesquels 439.677 personnes ont la qualité d'exploitant : il reste donc 1.270.484 salariés industriels, soit 17% de la population totale. Ce pourcentage est considérable ; en effet, si on considère que la moyenne de personnes par ménage du même recensement est de 4,1 cela signifie que 94% des foyers seraient concernés par une profession industrielle (s'il n'y avait qu'une seule personne qui travaille par foyer) et 70 % des foyers, à titre d'employé ou d'ouvrier.

Par ailleurs, les chemins de fer de l'Etat ont mesuré qu'en 1907, 191.702 coupons d'abonnements avaient été distribués pour 441.601 voyages journaliers au total, ce qui signifie qu'au minimum 43% des trajets ont été effectués par des ouvriers, si on considérait que tous les abonnements étaient de 7 aller-retours par semaine. On peut consulter à ce sujet un tableau représentant la répartition des ouvriers par provinces et la proportion de "migrateurs" (cfr. **chap.3.2. annexe 13**).<sup>35</sup>

Les résultats de l'étude de E. Mahaim se présentent essentiellement sous la forme d'une trentaine de cartogrammes représentant le réseau national. Ils se divisent en 2 types principaux : les cartes réalisées pour un foyer d'attraction (les lieux de travail) qui indiquent, pour chaque station, le nombre de billets que celle-ci a émis pour ce foyer d'emplois ; et les cartes concernant un foyer de dispersion (une station de départ) qui indiquent, pour chaque autre station du réseau, combien de billets ont été émis par ce foyer. (cfr. **chap.3.2. ill.4-5**).

C'est ainsi qu'il met en évidence la grande mobilité "domicile-travail" qui prévalait en 1910 parmi les travailleurs belges, non seulement en terme de quantité de personnes mais aussi en terme de distances parcourues. Il s'exclame, à propos de la carte de Bruxelles comme foyer d'attraction : « *Aucune autre, pensons-nous, ne fait mieux sentir l'importance de nos abonnements ouvriers. On voit, d'un coup d'œil, que le marché de la main d'œuvre de la capitale s'étend au pays tout entier. (...) Plus on se rapproche de Bruxelles, plus, naturellement, les nombres de billets délivrés par les stations augmentent. Le midi du Brabant d'une part, la région d'Alost et de*

---

<sup>35</sup> On peut observer que les provinces flamandes (26, 24, 18, 38%) sont moins "migratoires" que les francophones (46, 44, 49, 50%) même si ce sont également, à l'époque, les moins industrialisées.

*Termonde, d'autre part, envoient des contingents compacts. »*<sup>36</sup>

Mais bien que Bruxelles soit un foyer d'attraction indéniable, il ne faut pas en déduire pour autant qu'elle était le seul point de convergence, comme on le verra mieux dans le point sur la migration quotidienne. En effet, les “aires de dispersion” d'une station peuvent elles aussi être très étendues, même au départ de localités qui sont déjà un centre important de main d'œuvre, comme le décrit H. Demain : « *Au moment de notre enquête, Court-St-Etienne contenait une population de 4373 habitants. Il a une filature de coton (358 ouvriers), des fonderies de fer (463), un chantier de bâtiment (26), une mégisserie (18), il compte des cultivateurs, des ouvriers agricoles, des petits détaillants et on pourrait penser qu'une population si occupée ne se répandrait guère au dehors. Et cependant nous relevons la présence de 133 migrants se rendant au travail dans 37 villes et localités différentes. »*<sup>37</sup>

Or, non seulement on verra que les grandes villes ne représentent pas toujours la plus grosse part du marché du travail, mais elles ne sont pas uniquement des foyers d'attractions. La plus grande surprise de Mahaim, en effet, vient de l'ampleur des échanges réciproques de flux entre régions. (**chap.3.2. ill.4 et 5**)

« *Nous conseillons au lecteur de rapprocher celles d'entre les cartes qui figurent parmi les foyers d'attraction [et de dispersion] (...). Il sera frappé d'abord de la généralité d'une observation que nous avons faite : l'échange réciproque d'ouvriers. Pourquoi tous ces déplacements, cette fièvre du voyage ? C'est que, l'une et l'autre ne portent pas sur les mêmes catégories d'ouvriers. Il en est du marché de la main d'œuvre comme du commerce extérieur : on demande la main d'œuvre brute ou non qualifiée, pour offrir des ouvriers de métier. »*<sup>38</sup>

D'autres remarques de E. Mahaim concernent l'existence de solutions de continuité bien marquées dans les aires d'attraction : la population de Charleroi ne va pas travailler dans le Borinage - et vice versa. Gand a un faible pouvoir attractif, marquant ainsi son autonomie relative : la main d'œuvre de la ville lui suffit ; de même à Verviers (il s'agit de

---

<sup>36</sup> « *Le maximum est à la station de Hal, qui avait débité, au total, 7839 billets [durant les mois de janvier et de juillet 1906]. Rhode st Genèse, Buysinghen, Rixensart, Braine l'Alleud, Loth Ruysbroek, dépassent 3000. Vilvorde, Malines, Louvain, Ternat, Lebbeke, La Hulpe, Wavre, Alost, Denderleum, dépassent 2000. Les gros nombres sont donnés évidemment par les ouvriers campagnards qu'emploient les grands travaux publics et l'industrie du bâtiment. » ; *ibidem*, p. 82.*

<sup>37</sup> H.S.J. DEMAÏN, *op. cit.*, p. 55.

<sup>38</sup> E. MAHAÏM, *op. cit.*, p.93.

deux foyers historiques de l'industrie textile). Il montre également que le nombre d'abonnements délivrés suit de très près la conjoncture économique globale du pays et il en fait un parallèle mois par mois. Il veut ainsi mettre en évidence la faculté d'adaptation de cette main d'œuvre aux circonstances du marché : un avantage important, selon lui, par rapport aux logements ouvriers amassés aux portes des usines.

Enfin, les considérations de ces auteurs relatives aux aires de drainage (**chap.3.2. ill.6**) sont également intéressantes à mentionner car elles seront utiles dans l'appréhension des nouvelles cartes qui seront produites dans cette thèse, partie 3.2.C.

*« Un ouvrier prend son coupon à Louvain. Il n'habite pas nécessairement Louvain. Il peut même parfois venir de très loin, ajouter à son voyage en chemin de fer un long voyage à pied, à bicyclette, en vicinal, en tramway. Dans quelle mesure une station draine-t-elle ainsi ses environs ? ».* E. Mahaim a fait relever, dans 20 stations, la commune de résidence de l'ouvrier abonné, pendant une semaine du mois d'août 1909 et son cartogramme nous montre des aires assez disparates.

Il signale en effet : *« On ne nous indique que le nom de la commune de résidence. Il faut donc bien prendre garde de croire que tous les abonnés ont à parcourir la distance officielle entre la station et le clocher du village. Il y a des communes très étendues où l'on peut faire des kilomètres avant d'atteindre la station. D'autre part, une commune peut avoir, tout proche, une station appartenant à une autre localité. »*<sup>39</sup>

C'est pourquoi il constate de grandes différences dans la proportion des abonnés résidant ailleurs que dans la localité de la station. A Rémicourt, il y a 93% des abonnés qui viennent des communes environnantes, à Lierre (Liers) au contraire, presque tous les migrants sont de la localité même.

Parmi les communes qui drainent le moins leurs environs<sup>40</sup>, il relève également Chatelineau, Alost, Gembloux, Tirlemont. Or, les environs de ces deux dernières localités, comme on le verra sur les cartes du point suivant, sont amplement desservies par les chemins de fer vicinaux.

H. Demain s'intéresse lui-aussi aux aires de drainage et il recense même le nombre de bicyclettes en circulation par arrondissement (elles étaient *“encore inconnues 20 ans auparavant”*, soit vers 1890). Il relève par exemple que *« Les abonnés qui prennent le train à Gastuche ont leur domicile à Ottenbourg, Dion le Val, Beauwechain, Tourinnes la Grosse ; c'est à dire*

---

<sup>39</sup> *Ibidem*, p. 95

<sup>40</sup> Par contre, les communes qui ont l'aire de drainage la plus étendue sont Rémicourt, Genappe, Namur,

*qu'ils viennent de 5, 10 km de distance, par tramway vicinal ou à pied.* »<sup>41</sup> On verra en effet que ces localités sont reliées à Gastuche par vicinal.

Les chemins de fer vicinaux ont donc un statut particulier, que Mahaim étudie de manière indépendante du chemin de fer de l'Etat<sup>42</sup> et qu'il inclut difficilement dans ses calculs. Aussi, la carte qu'il en établit est-elle peu utilisable, car isolée (**chap.3.2. ill.6**) ; il fournit néanmoins un relevé précis de la fréquence d'utilisation des 21 lignes vicinales du Brabant, pour trois années consécutives (**chap.3.2. annexe 11**). Mais il exploite peu ces données car, dit-il : « *Il faut se garder d'additionner ce nombre d'abonnés à ceux de l'État. Il est hors de doute, en effet, que beaucoup d'ouvriers ajoutent un abonnement des Vicinaux à un abonnement de l'État. Malheureusement, nous ne savons pas en quelles proportions. D'autre part, même si ce cas est fréquent, il n'est certes pas général. Bon nombre de bourgs industriels, de charbonnages, d'usines, sont desservis exclusivement par les Vicinaux, et attirent une clientèle qui n'est pas tributaire de l'État. De sorte que, quand on pense à la masse des abonnés de nos chemins de fer, il faut grossir le total des abonnés de l'État d'un certain contingent appartenant aux Vicinaux ainsi qu'à la Cie du Nord Belge.*

*Ainsi éclate, en ceci comme en d'autres matières, la grande utilité de ces chemins de fer "d'intérêt local" qui rattachent entre elles les grandes lignes, soudent les réseaux, et en décuplent la valeur au niveau des relations sociales.* »<sup>43</sup>

Après avoir ainsi posé le contexte professionnel en Belgique – caractérisé par une industrialisation d'échelles très diverses, un territoire rural morcelé, une multiplication des activités professionnelles et la dispersion des foyers constituant le marché du travail –, le point suivant est consacré à la population concernée et à sa répartition dans le territoire, dans le but de mieux évaluer ses formes de déplacement professionnels, quotidiens ou définitifs.

---

Charleroy Sud, Capellen. *Ibidem*, p.96.

<sup>41</sup> H.S.J. DEMAIN, *op.cit.*, p.61.

<sup>42</sup> « *Le nombre d'abonnements ouvriers délivrés sur les lignes vicinales est très considérable et croît d'année en année. Au total, pour 2845 km de lignes exploitées en 1906, 531.636 coupons de semaine, soit 187 par km de ligne, avaient été délivrés. Pour 3068 km de lignes en 1907, 655.630 coupons, soit 214 par km de ligne ; pour 3336 km en 1908, 721.219 coupons, soit 216 par km de ligne, correspondant à plus de huit millions de voyages.* » Cfr. E. MAHAIM, *op. cit.*, p.130.

<sup>43</sup> *ibidem*, p.131.



E. Mahaim et H.S.J Demain n'ont pas restreint leurs ouvrages à l'étude des abonnements, ils s'intéressent tout autant à leurs conséquences. Dans une deuxième partie intitulée "les effets sociaux des abonnements", Mahaim consacre un chapitre entier à "*la fixation des populations, l'exode rural et la concentration urbaine*"; puis d'autres encore au marché du travail, à "la santé de l'ouvrier", à "la vie de famille", au logement et enfin, aux "influences intellectuelles et morales". Les préoccupations de Demain sont semblables, à une échelle cependant plus proche des ouvriers eux-mêmes<sup>44</sup>.

Cette sous-partie du chapitre a pour but d'interroger précisément le "dépeuplement" des campagnes, les stratégies de migration, la croissance de la démographie urbaine. Après avoir présenté rapidement ce que ces auteurs ont déduit de leurs enquêtes, je m'efforcerai d'évaluer leurs considérations à travers l'analyse des données des sources officielles, les recensements de la population, des industries et du commerce, les anciens annuaires. Les quelques courants sous-jacents qu'ils décrivent, et qui se déroulent souvent en parallèle aux mouvements habituels d'exode vers les villes, seront ainsi démontrés quantitativement. Enfin, dans la dernière partie du chapitre, je pourrai cartographier les rapports entre la géographie des réseaux, celle de l'industrialisation et celle de la mobilité ouvrière, pour comprendre leurs interactions.

### ***1. Les effets sociaux des abonnements***

A la suite de son étude minutieuse, Mahaim prend position sur une question assez largement débattue à l'époque : « *La conséquence qui se dégage de ce fait en ce qui concerne spécialement l'exode rural est que nos abonnements doivent avoir retardé ou ralenti chez nous la "congestion" des centres urbains et industriels. Ce ne sont pas les abonnements, à coup sûr, qui ont provoqué le délaissement des campagnes. Tout le monde est d'accord à ce sujet : l'afflux des populations dans*

---

<sup>44</sup> Quelques thèmes traités par H. DEMAIN : Chapitre IV : les causes de la migration temporaire (1. Causes d'ordre économique : le faire valoir direct et la location - le manque de terrain à cultiver ; 2. Causes d'ordre psychologique : l'attrait de la liberté - l'attrait de la ville ; 3. Remèdes). Chapitre V : Les conditions physiques de la vie des ouvriers migrants (Durée et difficultés du voyage - l'hygiène des trains - les logements dans les localités de travail) . Chapitre VI : Les conditions morales de la vie des ouvriers migrants (La vie dans les trains - les maisons de logement dans les centres industriels - les délits - la police locale - la loi du 15 mai 1912 sur la protection de l'enfance). Chapitre VII : Les ouvriers migrants et la famille (Le budget familial - la natalité - la fidélité conjugale - l'éducation). Chapitre VIII : La physionomie du Village (La vie publique - la vie religieuse - La vie morale).

*les villes a commencé bien avant que les abonnements ouvriers aient pris de l'extension (...).»<sup>45</sup>*

Mais il affirme par ailleurs, contrairement sans doute à Emile Vandervelde : *« Il serait à notre sens tout à fait erroné de croire que nos abonnements ont accéléré le mouvement de concentration. (...) L'abonnement, en même temps qu'il déplace l'ouvrier, le rattache ou l'attache, plus ou moins fortement, à l'endroit de sa résidence, ville ou campagne. (...) Il suffit de réfléchir un instant pour apercevoir la raison de ce double aspect du déplacement.*

*On dit que la facilité des moyens de communication favorise l'émigration : en effet, "elle supprime ou atténue les obstacles résultant des distances ou de l'ignorance des occasions offertes" (Vandervelde). Mais, une fois l'émigrant fixé à sa nouvelle résidence, il n'a plus besoin de moyen de transport. Il y a contradiction entre la multiplicité des voyages et l'émigration véritable. Quand un individu, une famille, a émigré, s'est implantée ou transplantée, ils n'ont plus de raisons de voyager. Inversement, si l'on va et vient d'une localité à l'autre, c'est qu'on n'a pas de raison assez forte pour émigrer réellement, c'est-à-dire, s'établir dans une autre région. (...)*

*C'est bien là notre conviction. Mais nous ajoutons immédiatement qu'ils ont un effet en sens inverse : ils apprennent le chemin de l'émigration. On commence à aller à la ville ou à l'usine en revenant tous les soirs ou tous les samedis chez soi ; puis on s'habitue peu à peu au nouveau milieu et on finit par s'y implanter. »<sup>46</sup>*

C'est ainsi qu'il arrive tout d'abord à la conclusion qu'il faut relativiser en Belgique l'idée d'un exode rural généralisé et qu'il établit, en conséquence, une classification très diversifiée des formes de migration qui dépasse de loin les dichotomies émigrant / immigrant et ville / campagne. Il y a selon lui, 6 types "d'ouvrier migrateur" :

1. le rural, ouvrier industriel d'occasion : il "résiste à l'attraction de la ville" même en ayant connu les salaires industriels. C'est seulement "l'excès de misère qui poussera ce campagnard à émigrer".

2. L'ouvrier industriel habitant la campagne. Celui-ci émigre quotidiennement, pour des raisons très diverses : vivre auprès de sa famille, jouir d'un loyer moins cher qu'en ville, avoir un potager, parce que "les femmes n'aiment pas la ville", etc.

3. L'ouvrier semi-agricole, semi-industriel : *« Tant que les enfants sont jeunes, c'est le père qui voyage : les enfants aident la mère aux travaux agricoles. Si la famille est nombreuse et les charges*

---

<sup>45</sup> *Ibidem*, p.145.

<sup>46</sup> *Ibidem*, p.143.

*lourdes, le père restera à la carrière ou à l'usine le plus longtemps possible, ne consacrant que les journées indispensables aux champs, l'été. Quand les enfants sont grands, les rôles changent : le père reprend la direction de la culture, tandis que les fils vont à la carrière et voyagent tous les jours, consacrant toutefois, lorsqu'il est nécessaire, le temps voulu aux semailles et aux récoltes. »<sup>47</sup>*

4. L'ouvrier de métier détaché en mission, pour le compte de son patron. Cette main d'œuvre qualifiée voyage en général plutôt des centres urbains vers les lieux de grands chantiers qui sont répartis dans le territoire.

5. Le mi-déraciné, abonné à un déplacement aller-retour par semaine. « *Qu'il vienne à se marier avec une femme des environs de la ville, dit Mahaim, et il cessera de voyager [...] ce sera un véritable émigré. »<sup>48</sup>*

6. L'ouvrier urbain qui "fait retour aux champs" : certains ouvriers qui travaillent en ville demandent un prêt et achètent un terrain dans un village où les conditions sont plus salubres. Quand au trajet quotidien, "c'est une demi-heure et le coupon de semaine est si bon marché que cela ne compte pas."<sup>49</sup>

La conséquence sur les formes urbaines, selon Mahaim, est que la Belgique est "un pays de gros bourgs, plutôt que de grandes villes. Ce qui nous frappe, c'est la forte proportion de la population vivant, chez nous, dans les agglomérations moyennes, de 5 à 20000 habitants. En effet, si nous laissons de côté les Pays Bas et l'Italie, où la grandeur plus que double des communes vicie la comparaison, nous constatons qu'en 1990, il y avait en Belgique 25,38 % de la population vivant dans des communes de 5 à 20 mille habitants, tandis qu'en France, il n'y en avait que 11,30 %, et en Allemagne, 13,46 %."<sup>50</sup>

La variété de pratiques professionnelles, décrites ci-dessus, est difficile à relever concrètement au moyen des traditionnelles mesures, recensements et observations officielles. Par contre, l'analyse des recensements montre clairement (**chap.3.2. annexe 11**) que ce sont bien les communes de taille moyenne qui ont le plus grandi durant la deuxième moitié du 19<sup>e</sup> siècle, tandis que les très petites décroissent et que les très peuplées stagnent. Même si la croissance des villes de plus de 100.000 habitants est de 240% durant cette

---

<sup>47</sup> *Ibidem*, p.141.

<sup>48</sup> *Ibidem*, p.142.

<sup>49</sup> *Ibidem*, p.143.

<sup>50</sup> *Ibidem*, p.149.

période<sup>51</sup>, ce n'est tout de même pas la situation vécue par Birmingham, par exemple, qui a cru de 373% en 50 ans - ou Manchester, de 450 % - et de l'Angleterre en général, où ce sont 200.000 personnes qui devaient être relogées annuellement, de 1881 à 1900<sup>52</sup>.

## ***2. La migration définitive : surestimée***

Quand on travaille, tout d'abord, avec les chiffres de la population par communes, pour étudier comment celle-ci évolue en ce début de 20<sup>e</sup> siècle, il est vrai qu'on n'aperçoit, au premier regard, qu'un mouvement de concentration de la population dans les grandes villes.

Ainsi, le premier graphique (**chap.3.2. annexe.1**) montre, sur 3 périodes de 20 ans (1885-1905-1925-1946), les chiffres annuels de la population fournis par l'INS (Institut National de Statistiques) relatifs à 70 communes actuelles<sup>53</sup> de la province de Brabant. La proportion de l'évolution de la population est chaque fois calculée par rapport au début de la période.

On y observe effectivement que les communes dont la population croît le plus se situent dans un rayon entre 3 et 7 km de Bruxelles ; qu'il s'agit naturellement des 19 communes de l'agglomération bruxelloise ; et que le reste du graphique décroît grosso modo linéairement en fonction de la distance à Bruxelles.

Le deuxième graphe, toujours établi sur base des données de l'INS (**chap.3.2. annexe.2**), représente, en valeurs absolues sur 5 périodes de 10 ans (1885-1895-1905-1915-1925-1935), le bilan migratoire des communes, soit la différence entre l'immigration (population entrante) et l'émigration (population sortante) dans une commune donnée. On obtient ici un graphe similaire au précédent pour la population mais bien plus tranché : la commune de Bever (à 7km de Bruxelles) marque une rupture nette entre les communes les

---

<sup>51</sup> Marcel SMETS, *L'avènement de la cité-jardin en Belgique. Histoire de l'habitat social en Belgique de 1830 à 1930*, Liège : éd. Mardaga, 1977, p. 9.

<sup>52</sup> Gerald BURKE, "Industrial Britain", in : *Towns in the making*, London : Ed. Arnold Publishers, 1971, p.127.

<sup>53</sup> Toutes les communes n'ont pu être obtenues (l'ancienne province de Brabant compte aujourd'hui 111 communes : 19 dans l'arrondissement de Bruxelles, 35 dans celui de Hal-Vilvoorde, 30 dans l'arrondissement de Louvain et 27 dans celui de Nivelles). Les chiffres fournis par l'INS concernent les limites communales postérieures au remembrement et à la fusion des communes (1977) ; tandis que les données qu'on trouve dans les recensements historiques (1900, 1910, etc.) concernent bien sûr les communes avant la fusion. L'arrondissement de Nivelles par exemple comptait auparavant 108 communes.

plus proches (celles de l'agglomération bruxelloise qui forment la même courbe) et toutes les autres qui sont, quant à elles, à peu près plates.

Cette césure franche donne alors l'idée de regarder uniquement, dans ce même graphe, les communes au delà de 7 km<sup>54</sup> (ce qui revient à enlever les 19 communes bruxelloises, mais aussi Bever et Dilbeek). (**chap.3.2. annexe.3**). A ce moment, plus aucun lien entre un accroissement de la population et la proximité à Bruxelles ne peut être relevé.

Il faut aussi souligner que, même dans cet échantillon de communes plus éloignées, le bilan migratoire total reste positif (+15.084 personnes, soit un accroissement de 8% de la population de 1885). C'est pourquoi on peut affirmer que, dès que l'on sort d'un cadrage proche de Bruxelles (ici, 7 km de rayon), on ne peut plus parler de forme radio-concentrique, de densité décroissante, etc. Ce sont d'autres logiques qui régissent la présence ou non de population dans une commune.

Enfin, pour décrire au mieux le phénomène en cours, il faut encore calculer, pour chaque commune, le bilan migratoire rapporté à sa population initiale en 1885 (**chap. 3.2. annexe.4**) - car il est possible que la taille initiale de la commune ait une influence sur l'importance de l'immigration. Ce dernier calcul a pour effet de tasser légèrement les différences entre l'ensemble des 19 communes bruxelloises et les autres ; mais surtout il exprime non plus une courbe plate mais des variations très grandes pour les communes au delà de 7 km de Bruxelles, auxquelles on va s'intéresser pour suivre.

Dans un deuxième temps, cette même question de l'évolution de la population des communes a, ensuite, été observée directement sur la base des recensements de l'époque (1896, 1910, 1935, 1947, 1961), pour trois communes actuelles (correspondant à 15 communes d'avant la fusion<sup>55</sup>) qui se trouvent dans un rayon de 20 à 30km de Bruxelles et dans des situations différentes par rapport aux réseaux (**chap. 3.2 annexe 12**) :

- Chastre, qui est un point de transbordement entre réseau vicinal et de l'Etat ;

---

<sup>54</sup> Pour calculer la distance entre une commune et Bruxelles, j'ai pris par convention la distance entre l'église du village qui donne son nom à la commune et l'hôtel de Ville de Bruxelles.

<sup>55</sup> Voir la note 53, *supra*.

- Incourt, qui englobe un nœud de correspondance entre deux lignes vicinales ;
- et Chaumont-Gistoux, entre les deux, qui n'a pas de place particulière liée au vicinal.

Voici ce qu'on peut observer du rapprochement de ces données<sup>56</sup> : si on se tient, comme d'habitude, à la colonne de la population, on continue à penser que les villages se dépeuplent et qu'on est face à l'exode vers les grandes villes qui vide les campagnes. Mais si on regarde les autres colonnes du recensement, celles qui concernent le nombre de ménages, le nombre de maisons d'habitations, le nombre total de bâtiments, l'impression est assez différente. En effet, le nombre de ménages est globalement en augmentation dans 12 communes sur 15 et, pour certaines, il n'a fait qu'augmenter jusqu'en 1961 (à Chastre notamment). De même, le bilan des constructions dans les villages que l'on étudiera plus en détail au chapitre suivant, est bien moins négatif que la chute de la population.

C'est pourquoi on ne peut associer la baisse démographique à une “désurbanisation” du village, au sens de sa forme physique. Il y a même une réelle activité constructive dans plus de la moitié des communes durant les premières décennies du 20<sup>e</sup> siècle (la décennie 1910 à 1920, qui est bien entendu marquée par des pertes importantes sur tous les tableaux, est à relativiser).

On peut encore regarder, plus en détail, année par année, l'évolution de la population de certaines communes desservies par le chemin de fer ; et on ne peut s'empêcher de relever certaines correspondances : la population de la commune (actuelle) de Chaumont Gistoux décroît jusqu'en 1901, puis elle ré-augmente petit à petit jusqu'en 1914. Or le tronçon de ligne vicinale qui la dessert a été ouvert le 1<sup>e</sup> septembre 1900. A Rixensart, l'évolution de la population est presque plate jusqu'en 1897, puis elle augmente jusqu'en 1914 de plus de 50% ; cette commune est traversée par le vicinal de Braine-l'Alleud à Wavre dès juillet 1898. De même dans la commune de Waterloo, la population stagne jusque 1894, cette même année, le vicinal relie Bruxelles à la Petite Espinette, et ensuite elle augmente de 25% jusqu'en 1914. Ou encore, la population de la commune de Incourt explose en 1896, année où la concession de la ligne vicinale qui la traverse est accordée.

Enfin, une dernière observation peut être faite à propos des migrations définitives,

---

<sup>56</sup> Pour une lecture rapide des chiffres dans les tableaux et une visibilité immédiate des processus en cours, les évolutions décroissantes ont été surlignées en rouge et les évolutions croissantes, en vert.

grâce aux travaux que H. Demain a réalisés dans la commune de Plancenot (avant fusion). En effet, il y a relevé sur plusieurs années consécutives (de 1909 à 1913) la profession des personnes qui émigraient définitivement, l'endroit où elles allaient résider, mais aussi le motif principal de l'émigration (**chap. 3.2 illustration 7**).

On peut alors constater que sur les 85 personnes interrogées, 28 déménagent pour des raisons d'ordre privé (mariage, habiter chez son fils, etc.), 7 sont agriculteurs et vont louer une ferme (sauf l'un d'eux qui se déclare plafonneur) et 14 sont des domestiques qui “entrent en service” chez quelqu'un ; sur les 36 personnes restantes qui font des choix d'ordre professionnel, 25 changent de résidence pour la “facilité de communication avec le lieu de travail” tandis que 5 seulement déménagent pour “se trouver près du lieu de travail” ; (les 6 derniers ne mentionnent que “changement de profession”).

Ainsi, même quand l'émigration définitive est importante, on ne peut postuler qu'elle grossit forcément les grandes villes et les centres industriels : il y a, ici en tout cas, 5 fois plus de personnes qui préfèrent s'implanter dans de bonnes conditions de communication plutôt qu'à proximité immédiate de leur lieu de travail. Le petit cartogramme que H. Demain en a fait est assez parlant (**chap. 3.2 ill.7**) : l'ensemble de points des nouvelles résidences forme une zone de dispersion importante à partir du village et ces destinations sont en effet bien plus liées à une voie de chemin de fer qu'à un centre urbain.

En résumé, on peut conclure de ces quelques analyses concernant la migration définitive que, si elle est importante, elle ne peut occulter d'autres phénomènes parallèles mais on ne peut en déduire a priori un exode rural vers les grandes villes. En effet, on a vu que même là où la population des communes diminue, le nombre de ménages augmentait et l'activité constructive pouvait être importante ; on a vu également que les déménagements ne se faisaient pas nécessairement vers une polarité urbaine ou industrielle, loin de là. Finalement, on a constaté quelques correspondances entre le développement démographique d'une commune et l'arrivée d'un chemin de fer vicinal.

L'analyse de ces données (plus spécifiques que la simple population communale) et le décentrement des terrains choisis (en ôtant de l'échantillon les communes les plus centrales) permettent donc de remettre en cause le modèle de “croissance urbaine” qui vide les campagnes, pour ensuite s'y étaler en une “ville diffuse” : il est ici évident que les villages peuvent se développer en parallèle avec les grandes villes – tout comme ils peuvent se “désurbaniser” également aux mêmes moments (cfr. chap.6). Il n'y a donc pas de “vases communicants” dans l'urbanisation, non seulement parce que ce sont évidemment les

personnes qui se déplacent et non leurs constructions, mais surtout parce que les mouvements sont bien plus diversifiés que le simple échange entre “villes” et “campagnes”.

### **3. La migration quotidienne : sous-estimée**

En ce qui concerne la migration quotidienne des personnes pour le travail, on peut remarquer qu'il y a, entre le recensement de 1896 et celui de 1910, un changement radical de discours. Et même, si on ne lisait que l'un ou l'autre, on mesurerait difficilement l'ampleur du changement qui a marqué ces années.

Ainsi, dans l'*Exposé de la situation du Royaume de 1876 à 1900*<sup>57</sup> on peut lire :

« L'objet de ce paragraphe [n°5] a été d'établir dans quelle mesure les ouvriers cherchent du travail hors de la commune de leur résidence ou d'une commune limitrophe. (...). Cette question ne se pose que pour les ouvriers de l'industrie proprement dite. Au total, on constate que : 473.419 hommes sur 595.655 soit 79% et 89.766 femmes sur 104.710 soit 86% travaillent dans la commune de leur résidence ou dans une commune limitrophe. »<sup>58</sup> La répartition de ces ouvriers par province et le calcul des moyennes nationales (80,4 % d'ouvriers non-migrants) a déjà été présentée (cfr. **chap. 3.2. annexe 13**)

Aussi, les conclusions sur ce point en 1900 sont donc que « à l'exception des deux provinces : la Flandre occidentale et le Luxembourg, la proportion d'ouvriers qui travaillent hors de la localité qu'ils habitent ou d'une localité limitrophe est relativement faible et se tient, pour les hommes, entre 10 et 20%. (...) La mobilité du travail n'est élevée dans le pays qu'aux zones frontalières, là où la grande industrie étrangère attire la main d'œuvre. »<sup>59</sup>

De même, en se basant sur une source de cette époque, Marcel Smets peut affirmer : « L'importance de la migration [définitive] vers les grandes villes pendant le 19<sup>e</sup> siècle en Belgique fut démontrée par H. Denis en 1902, au 6<sup>e</sup> congrès international de l'habitation à bon marché, lorsqu'il compara la croissance de la population du royaume durant la période 1846-1900, c'est-à-dire 54 %, avec la croissance, pendant cette même période, des communes respectivement de moins de 2000 habitants (croissance négative), entre 2000 et 5000 habitants (29%), entre 5000 et 10000 habitants (79%) entre

---

<sup>57</sup> “Le recensement général des industries et des métiers (31 oct. 1896)”, tome 3 de : *Statistique générale de la Belgique. Exposé de la situation du Royaume de 1876 à 1900*, rédigé sous la direction de la Commission Centrale de Statistique, Bruxelles : impr. G. Piquart, s.d., 3 tomes.

<sup>58</sup> *Ibidem*, p.182.

<sup>59</sup> *Ibidem*, p.183.



10000 et 25000 habitants (164%), entre 25000 et 100000 habitants (186%) et des villes de plus de 100000 habitants (240%). »<sup>60</sup>

Par contre, durant la décennie 1900-1910, de nombreuses études (parmi lesquelles celles de Mahaim, de Demain, de Rowntree, déjà mentionnées ici) s'élaborent et se publient. Or, ces auteurs soulignent plutôt le fait que dans cette même période, c'est la part de population habitant les communes moyennes qui a grandi, tandis que les plus petites comme les plus importantes stagnent (**chap 3.2. annexe 11**). De même, en ce qui concerne la migration journalière, leurs conclusions sont radicalement autres : les abonnements ouvriers ont empêché la congestion des grandes villes.

Et en effet, dès le recensement de 1910, les chiffres également sont éloquents : près de 40% de la population ouvrière industrielle ne travaille plus ni dans sa commune de résidence ni dans une commune limitrophe, contre seulement 20% en 1900. (graphe sur **chap.3.2 ill.8**).

Quand on s'intéresse ensuite plus particulièrement à la province du Brabant – et aux arrondissements de Nivelles et Leuven, comme le fait H. Demain - l'importance de la migration quotidienne est encore plus évidente. En effet, la province de Brabant comprend près du quart des ouvriers de Belgique considérés “migrateurs” (c'est à dire ceux qui travaillent dans une commune autre que celle de leur résidence ou une commune limitrophe) ; et dans celle-ci, la proportion des ouvriers industriels migrateurs dépasse 70% pour l'arrondissement de Nivelles et 50% dans l'arrondissement de Louvain.

25.000 personnes, selon les calculs de Demain dans les deux arrondissements étudiés, se déplacent ainsi chaque semaine et 5 communes seulement sur les 221 “*n'envoient pas d'habitants aux travaux du dehors*”<sup>61</sup>. On pourra évaluer où elles se situent dans le territoire grâce aux travaux cartographiques au point suivant (3.2C). Et le changement entre 1896 et 1910 est encore plus marqué dans l'arrondissement de Leuven que de Nivelles quand on les compare non pas en valeur absolue mais en proportion du total des ouvriers industriels. (**chap.3.2 annexe 13**).

Cependant, on pourrait penser que ces pourcentages sont importants tout

---

<sup>60</sup> Marcel SMETS, *op.cit.*, p.8-9.

<sup>61</sup> H.S.J. DEMAÏN, *op. cit.*, p.41.

simplement parce qu'ils sont déjà rapportés à une population *ouvrière*, voire même encore restreinte à celle de l'industrie ; quand on ramène la quantité de migrants à la *population totale*, la proportion est évidemment moins importante.

C'est pourquoi, pour avoir néanmoins une idée plus globale de ces données, j'ai travaillé ici avec le nombre de *ménages* par communes de l'arrondissement de Nivelles, auquel j'ai rapporté à chaque fois le nombre d'ouvriers migrants, fourni par H. Demain.

Ces données seront cartographiées plus loin (point 3.2C) mais il est déjà utile de mentionner ici que, en moyenne sur l'arrondissement, on obtient un rapport de 27 migrants pour 100 ménages, soit près de 1 ouvrier migrant pour trois familles, toutes professions confondues, cette fois. A Limelette, cette proportion atteint 0,89 - soit près de 1 ouvrier migrant par foyer. (cfr. **chap.3.2. Annexe 5**).

Enfin, pour évaluer l'ampleur de cette transformation à plus long terme, j'ai regardé comment a évolué, sur tout le 20<sup>e</sup> siècle, la proportion de personnes qui ne travaillent pas dans leur commune de résidence ou une commune limitrophe ; car dès 1910, cette question sera régulièrement posée dans les recensements successifs, sans compter les monographies entièrement consacrées à la mobilité du travail que l'INS élaborera ensuite<sup>62</sup>.

Entre le recensement de 1896 et celui de 1910, la proportion des ouvriers – toutes catégories - occupés dans leur commune de résidence ou une commune limitrophe a donc chuté de 80% à près de 60%, en moyenne nationale. Ce n'est ensuite qu'en 1970 que la proportion des personnes actives occupées dans leur commune de résidence ou une commune limitrophe passera sous les 50% et elle atteindra 43% en 1991. Si le phénomène de mobilité domicile-travail est évidemment lié aux moyens de communications, ce n'est donc pas l'automobile (dans les années 1970) qui a déclenché ce changement majeur dans les modes de vie, mais bien la densité du réseau de chemins de fer et sa forme finement maillée ; en effet, il faut souligner que cette courte période (1896–1910) d'intense transformation sociologique correspond, en Brabant, à la mise en exploitation de toutes les lignes vicinales, celle-ci s'échelonnant de 1887 (pour le premier tronçon) à 1912.

En ce qui concerne plus particulièrement Bruxelles, deux observations peuvent

---

<sup>62</sup> Institut National de Statistiques (INS), "Mobilité géographique de la main d'œuvre", vol. 9 des Recensements de 1970, 1981. Pour le recensement de 1991, une monographie spécifique (11B) a été élaborée : B. Mérenne, H. Van der Haegen, E. Van Hecke, *Migrations de travail et migrations scolaires*, Bruxelles : I.N.S., 1991, 265p.

encore être faites qui contribuent à nuancer son importance relative dans le marché du travail de l'époque.

Tout d'abord, il faut souligner que l'arrondissement de Bruxelles comprend lui-même une proportion de 46% de migrants (ouvriers ou employés, du commerce ou de l'industrie), soit le même taux que toute la province (cfr. **chap.3.2 annexe 13**). Mais surtout, il est utile de reprendre attentivement les cartes établies par Mahaim, bien que lui-même ait plutôt tendance à les utiliser pour montrer la grande attractivité professionnelle de Bruxelles.

J'ai ainsi étudié, par exemple, le nombre de billets émis par deux stations dans la commune actuelle de Chastre, à 30 km au sud-est de Bruxelles. La première gare, entre Chastre et Perbais, a débité 1554 abonnements (en deux mois de 1906) ; par ailleurs, sur la carte de Bruxelles comme foyer d'attraction (en 1908), on mentionne 424 abonnements venant de cette gare (soit 27%, si on admet que les chiffres ont peu changé en 2 ans) tandis que pour les localités minières de la vallée de la Sambre (en 1908) on trouve 225 abonnements. La deuxième gare étudiée, Blanmont, a émis (en 1906) 1734 abonnements ; on en retrouve ensuite 237 (soit 14%) pour Bruxelles et 71 pour la Sambre. En additionnant les données des deux gares, il reste alors 70% des abonnements qui ne vont ni vers Bruxelles ni vers la grande vallée minière du Hainaut. Ou vont-ils ? Il faut bien supposer que le reste du territoire nécessite aussi de la main d'œuvre<sup>63</sup>. (**chap.3.2 ill.8**)

C'est pour approcher l'important marché du travail que représente ce territoire que je vais, au point suivant, m'intéresser plus particulièrement à toutes les industries présentes dans chaque commune, sur la base du recensement des industries et des commerces.

Ainsi, grâce à l'étude des statistiques et des relevés des divers recensements, j'ai pu montrer que la mobilité du travail (la "navette") est une caractéristique ancrée dans le territoire depuis le tournant du siècle passé et que ce changement majeur dans les modes de vie s'est déclenché lors de l'essor du réseau de chemin de fer vicinal - et non de l'automobile.

Mais c'est surtout le rôle de la centralité bruxelloise dans l'organisation du territoire qui est ici relativisée : même si elle était évidemment un lieu de convergence professionnelle

---

<sup>63</sup> Les ouvriers migrants de l'arrondissement de Nivelles (15.897 personnes) allaient majoritairement dans l'arrondissement de Bruxelles (5090) et dans celui de Charleroi (4237) mais aussi dans leur propre arrondissement (2899) et dans celui de Namur (1102) ; puis, 344 migrants vont encore vers Thuin, 251 vers

majoritaire, elle l'était en quantité et en proportion moindre qu'aujourd'hui : la navette vers Bruxelles n'a pas cessé d'augmenter sur tout le 20<sup>e</sup> siècle<sup>64</sup>. C'est donc aujourd'hui que, du point de vue de la mobilité du travail, le territoire s'organise de manière radioconcentrique, tandis que l'aspect isotrope, dispersé et multidirectionnel était bien plus présent au début du 20<sup>e</sup> siècle.

### **C. Géographie de la mobilité**

*Nowelles représentations*

Le besoin de cartographier encore ces données peut sembler curieux puisque les ouvrages de l'époque et en particulier, ceux de Mahaim, Demain et Rowntree, regorgent de cartes ; la période coïncide, en effet, non seulement avec l'essor des études de sociologie mais aussi celui des statistiques graphiques, qu'ils utilisaient abondamment.

Cependant, ces cartes représentent toujours ce qui, à ce moment, a semblé utile à l'auteur dans une problématique précise. Il est surprenant aujourd'hui de constater, par exemple, que sur une très petite carte de la Belgique, à l'échelle 1/1.200.000<sup>e</sup>, présentée par Rowntree en introduction, figure néanmoins "Sart-Risbart", un minuscule village en plein Brabant wallon : la seule justification imaginable de sa présence sur la carte est qu'il s'agissait à l'époque d'une gare de correspondance entre deux lignes vicinales, avec un dépôt.

De même, comme on l'a déjà mentionné, E. Mahaim place sur ses cartogrammes le nombre d'abonnements par station mais il ne parle pas des personnes et il ne représente que le réseau national, dans sa forme géométrique mais sans rapport avec d'autres éléments du territoire. H. Demain, quant à lui, représente les communes sans le réseau ; par ailleurs, il travaille avec le nombre absolu d'ouvriers mais sans aucun point de comparaison avec le reste de la population communale.

---

Soignies, 137 vers Louvain, 93 vers Liège ; 70 vers Tongres ; les autres arrondissements reçoivent moins de 50 personnes. (In : H.S.J. DEMAIN, *op. cit.*, carte p.48).

<sup>64</sup> Aujourd'hui, 34% des résidents actifs (en âge de travailler) et occupés (non-chômeurs) de l'arrondissement de Nivelles travaillent à Bruxelles (Recensement de 1991). En 1913, 5090 sur 25.219 ouvriers allaient à Bruxelles, soit 20%. (Source : H. DEMAIN, *op. cit.*, p. 26).

### ***1. Les ouvriers migrants par commune***

Il semblait donc nécessaire et significatif de rapporter le nombre d'ouvriers migrants, fournis par Demain, à la population communale ou encore, au nombre de ménages que l'on trouve dans le recensement de la population de 1910<sup>65</sup>. Mais surtout, il était intéressant de le rapporter au réseau de déplacement (son tracé, les gares et les stations) et celui-ci, aux limites communales ; ce fond de plan est représenté sur la première carte de cette partie (**chap.3.2.C planche 1**), à l'échelle de l'arrondissement de Nivelles.

Pour cela, il a d'abord fallu retrouver le périmètre des 108 anciennes communes de l'arrondissement (datant d'avant la fusion, en 1977) ; j'ai travaillé dans ce cas avec les cartes de la troisième campagne de relevés de l'ICM (mises à jour vers 1933) où ces limites sont mentionnées et je les ai retranscrites sur le fond de plan actuel en me basant sur les traces disponibles (rivières, champs, routes, limites des nouvelles communes, etc.).

En ce qui concerne les stations, elles étaient représentées sur les cartes de l'ICM par un rectangle élargissant la ligne vicinale ; ainsi peut-on facilement les resituer sur le fond de plan actuel.

Par contre, les arrêts n'étaient pas figurés graphiquement, seul le mot "arrêt" indique à peu près à quelle hauteur ils se trouvaient ; pour plus de précision dans le dessin, je me suis donc aidée des grilles horaires des lignes vicinales, qui mentionnent le nom de chaque arrêt<sup>66</sup>. Ceux-ci correspondent souvent à un lieu-dit encore existant sur les cartes de 1933 et assez souvent, d'ailleurs, à un cabaret (par exemple : le "Belle Alliance", à côté du Lion de Waterloo, ou le "Malatoff", sur la chaussée venant de Gembloux, à la hauteur de Sauvenière). La position des arrêts, généralement plus imprécise donc, est figurée par des ronds sur la carte présentée ici, et non des rectangles.

Enfin, j'ai représenté en 5 catégories différentes (teintes de gris) les valeurs obtenues pour le nombre de migrants domiciliés dans une commune, rapportés au nombre de ménages de celle-ci. Ces données s'échelonnent de 0% (quand il n'y a aucun migrant dans la

---

<sup>65</sup> L'ouvrage de Demain est paru en 1919 mais il était terminé en 1914 et n'a pas pu être publié entre-temps. Ses campagnes de relevés s'étalent entre 1909 et 1913, c'est pourquoi le recensement de 1910 était le plus adéquat pour compléter ses informations ; il l'emploie d'ailleurs lui-même abondamment.

<sup>66</sup> Publiées dans : NEYENS Jos, DANTOIS Francis, SCHOEVAERTS Yves, *Les chemins de fer vicinaux dans la province de Brabant (1885 - 1978)*, Bruxelles : Blanchart / A.F.C.C., 2000 (1981), 239p.

commune) à 89% (soit 89 migrants pour 100 ménages) et les paliers des 5 catégories ont été fixés tous les 20% (cfr. tableau des données, **chap.3.2 annexe 5**). Les communes qui n'envoient aucun migrant à l'extérieur, dans cet arrondissement, sont Enines, Monstreux et Thines, soit une commune limitrophe de Jodoigne et deux de Nivelles, petites villes où les personnes trouvaient visiblement un emploi.

La première carte (**chap.3.2 pl.1**) montre tout d'abord que... l'on peut difficilement tirer des conclusions rapides ! Il n'y a aucun lien évident entre la proportion de migrants dans une commune et le fait que celle-ci soit ou non desservie par une ligne de chemin de fer, contrairement à ce qui viendrait *a priori* à l'idée.

On repère bien sûr une zone très foncée autour du croisement des lignes nationales à Ottignies, mais on trouve une même proportion de migrants sur une simple ligne vicinale (à Ophain - Bois Seigneur Isaac) et il y a, au contraire, d'autres croisements de lignes de l'Etat qui ne donnent pas du tout cette proportion (Nivelles, Braine l'Alleud, Ramillies).

On remarque ensuite qu'à l'ouest de l'arrondissement, la proportion de migrants est globalement plus grande qu'à l'est. Ce fait est sans doute assez compréhensible puisque les migrants qui habitent à l'ouest de l'arrondissement sont très proches de Bruxelles (au Nord) et des mines de la Sambre (au Sud).

Mais au sein de cette grande distinction Est-Ouest, les variations restent importantes : ainsi, dans un "rectangle" constitué par deux lignes vicinales de direction Est-Ouest et deux lignes de l'Etat d'orientation globale Nord-Sud, on trouve deux communes où la proportion de migrants est faible (Genappe et Couture St Germain), bordées au sud d'une couronne où la proportion est forte, circonscrites au nord d'une couronne de communes où la proportion est moyenne, puis encore plus au sud, d'une autre couronne à très faible taux de migrants.

Or, une couronne à forte migration autour d'un pôle de faible migration pourrait sembler assez logique, mais rappelons que les ouvriers qui sont comptabilisés comme migrants ne travaillent ni dans leur commune ni non plus dans une commune *limitrophe* de leur commune de résidence.

Une autre hypothèse simple pour expliquer ces disparités pourrait être que l'importance de la migration et donc, de l'utilisation d'une ligne, était liée à la date de son ouverture : plus la ligne est ancienne, plus la mobilité est grande, car elle mettrait du temps

à entrer dans les mœurs. Mais cette supposition ne tient pas puisque les lignes qui desservent l'est (Wavre-Jodoigne, ou Incourt-Gembloux) étaient ouvertes dès avant 1900 tandis que celle entre Nivelles et Braine l'Alleud est inaugurée en 1903.

En réalité, les dates d'ouverture des lignes vicinales sont tellement proches les unes des autres qu'on ne peut pas y voir une cause profonde de différences dans la proportion des migrants par communes. Par contre, on pourrait penser que les communes desservies par les chemins de fer nationaux (qui précèdent les lignes vicinales de parfois de 50 ans) auraient une propension à la migration plus installée. Cette hypothèse cependant n'est pas non plus vérifiée : certaines stations à l'Est de l'arrondissement, comme Ramillies, Jauche, Orp-le-Grand (1867) ont été desservies avant Braine l'Alleud (1874) ou Clabecq (1884).

Il y a néanmoins quelques raisons, déjà évoquées, pour comprendre cette faible relation entre la répartition des taux de migration et la géographie du réseau. Tout d'abord, d'un point de vue méthodologique : je travaille ici en fonction des limites communales, car c'est la plus petite échelle à laquelle les données sont collectées (au chapitre suivant, par contre, j'étudierai les formes physiques de l'urbanisation d'un village). Ces limites induisent une imprécision puisqu'on attribue une valeur moyenne à toute la surface de la commune alors que, comme le disait Mahaim, un habitant d'une localité peut se trouver très proche de la gare d'une autre commune ou, au contraire, très loin d'une station qui se trouve pourtant dans sa propre commune.

Mais aussi, le fait que les distances parcourues pour atteindre la station de départ pouvaient être importantes a déjà été relevé, notamment par H. Demain : « *Les abonnés qui prennent le train à Gastuche ont leur domicile à Ottenbourg, Dion le Val, Beauvechain, Tourinnes-la-Grosse ; c'est à dire qu'ils viennent de 5, 10 km de distance, par tramway vicinal ou à pied.* ». Ainsi, les communes de Dion-le-Mont et Dion-le-Val ne sont traversées par aucune ligne mais elles comportent pourtant un taux important de migrants par rapport à leurs voisines.

Aussi, faut-il sans doute comprendre que, vu la densité du réseau dans cette portion du territoire, le fait qu'une commune soit traversée ou non par une ligne n'a pas d'incidence sur le taux de mobilité de celle-ci : de toute façon, la desserte est bonne et la migration possible. Puisque la proportion de migrants est donc indépendante de la forme du réseau, de quoi dépendent alors les différences entre communes ?

## ***2. Les “personnes occupées dans l'industrie et le commerce”***

La deuxième idée la plus courante est que le taux d'ouvriers migrants est inversement proportionnel au taux d'industrialisation de la commune elle-même : plus il est faible, plus le nombre de migrants est élevé. Pour évaluer cette hypothèse, il faut donc trouver des données qui puissent représenter le “taux d'industrialisation” d'une commune.

Or, les recensements relatifs à l'industrie et au commerce sont divisé en deux parties : le recensement des professions d'un côté et le recensement des industries et des commerces de l'autre. Dans le premier cas, on y trouve les personnes domiciliées dans la commune et occupées dans l'industrie et le commerce qu'ils soient exploitants, membres de la famille aidant, employés ou ouvriers ; mais on ne sait pas dans quelle commune ils travaillent.

Dans le deuxième cas, il s'agit de la liste des industries et des commerces implantés dans la commune (avec un tome supplémentaire pour le recensement des industries à domicile) où on trouve le nombre de personnes employées par chaque industrie ; mais on ne sait pas de quelles communes elles viennent.

Ces deux types de recensements (dont on trouve un exemple **chap.3.2. annexe 14**) pour les communes qui composent aujourd'hui celle d'Incourt) sont donc complémentaires mais ne se recoupent pas. L'un puis l'autre type de recensement a été utilisé dans la suite afin d'attribuer une “valeur” d'industrialisation à chaque commune mais aucune de ces deux méthodes ne sera exempte d'imprécisions, comme on le verra.

La première source utilisée, le recensement des professions, est classée par communes et elle reprend notamment le nombre de “personnes occupées dans l'industrie et le commerce (patrons, aides, employés, ouvriers) rapporté au nombre total d'habitants”. Pour approcher la “part industrialisée” de la population communale sur cette base, j'ai donc calculé le nombre absolu de “personnes occupées dans l'industrie et le commerce (patrons, aides, employés, ouvriers)”, duquel j'ai soustrait le nombre de migrants de la commune, puis j'ai rapporté le tout au nombre de ménages. Les valeurs obtenues s'échelonnent de 182 personnes non migrantes occupées dans l'industrie et le commerce pour 100 ménages (à Quenast) – à 17 personnes de même statut pour 100 ménages (à Haut Ittre).

Cette échelle a dès lors été cartographiée en la divisant en 5 catégories de teintes différentes, d'égale ampleur : de 17 à 50% ; de 50 à 83% ; de 83 à 116% ; de 116 à 149% et de 149 à 182 % : c'est la carte suivante (**chap 3.2 planche.3**) et les données chiffrées sont



présentées en annexe (**chap.3.2. ann.6**).

Les imprécisions qui subsistent dans ce cas sont dues au fait que le nombre de migrants que j'ai soustrait ne reprend pas ceux qui travaillent dans une commune limitrophe ; par conséquent, le solde des personnes travaillant dans l'industrie et le commerce ne concerne pas exclusivement la commune indiquée. D'autre part, certaines catégories d'exploitants peuvent également être migrants alors qu'on ne comptabilise que les ouvriers, ce que les auteurs étudiés n'ont jamais évoqué.

La carte obtenue montre tout d'abord une grande homogénéité dans les taux d'industrialisation ainsi calculés, alors que la distribution des migrants par communes était beaucoup plus différenciée : plus de la moitié des communes considérées (67 sur 108) se trouvent dans la 2<sup>e</sup> catégorie, soit entre 50 et 80 personnes travaillant dans l'industrie ou le commerce, pour 100 ménages ; 16 communes sont en dessous, et 31 communes seulement se répartissent dans les 3 catégories supérieures.

Ce qu'on visualise prend donc la forme “d'îlots” de communes plus industrialisées, mise à part la vallée de la Dyle qui présente une certaine continuité, surtout là où elle coïncide avec les lignes de chemin de fer nationales. Il est aussi frappant de voir que des taux d'industrialisation très différents sont fréquemment contigus (à l'ouest principalement sur cette carte) ce qui s'oppose à une vision par grandes régions agricoles ou industrielles, vision qu'on ne peut appliquer à cette échelle plus précise : on est plutôt amené à supposer ici une complémentarité entre communes voisines.

Il est également surprenant que les communes les plus urbaines - ou en tout cas, selon ces données, les plus peuplées - n'ont pas nécessairement un taux de population industrielle particulièrement important : ainsi de Nivelles (plus de 12.000 habitants) qui n'est que dans la 2<sup>e</sup> catégorie, ou Wavre (plus de 8.000 habitants) dans la 3<sup>e</sup> ; tandis qu'au contraire, on trouve parmi les communes où la population est la plus industrielle, des communes de moins de 500 habitants : Thines, Montreux, deux voisines de Nivelles, mais aussi Bonlez ou Enines, toutes deux entourées de communes plutôt agricoles.

Mais globalement, il est à nouveau clair qu'il n'y a pas, à cette échelle, de relation étroite entre la répartition de l'industrie dans le territoire et la présence de réseaux, que ce soit les vicinaux, le chemin de fer, ou les chaussées.

En effet, Braine l'Alleud est la seule “tache” noire et cependant elle n'est pas dans une position unique par rapport aux réseaux ; d'autre part, des communes isolées comme Bonlez, Dongelberg ou Hamme-Mille présentent un taux comparable à Court-St-Etienne qui est pourtant traversée par trois voies de chemin de fer ou encore, à Wavre qui est déjà une commune très urbaine.

On peut penser, comme pour la carte précédente concernant les migrants (**chap 3.2 pl.2**), qu'il s'agit d'une question d'échelle : cette relation entre industries et forme du réseau serait sans doute visible dans un cadrage plus large, dans un contexte macro-géographique (celui de toute la Belgique) ou avec des découpages moins fins que les limites communales.

Mais dès lors que l'on descend au niveau de précision des communes, on ne peut plus affirmer ces relations globales. Et si on utilisait cette même finesse de découpe mais en représentant tout le territoire national, on obtiendrait une carte très pointilliste qui rappelle celle de la répartition des petites entreprises présentée dans l'Atlas Statistiques de 1910 (cfr. **chap.3.2. ill.2**).

Enfin, c'est surtout par comparaison entre elles que ces deux cartes sont éloquentes (planches 2 et 3). En effet, il est frappant de voir que les communes qui avaient les plus faibles taux de migrations se répartissent de manière assez homogène sur toute l'échelle d'industrialisation des communes (cfr. tableau en annexe des positions relatives de chaque commune **Chap. 3.2 ann.7**).

On trouve donc :

1) des communes à la fois très industrialisées et très peu migrantes (par rapport aux autres communes de l'arrondissement de Nivelles), ce que l'on peut comprendre si les personnes trouvent du travail sur place (ou dans une commune limitrophe) : ce sont les communes voisines de Quenast et Rebecq Rognon (qui sont à l'extrême Ouest de l'arrondissement et connues pour leurs carrières) ; Monstreux et Thines qui sont voisines de la ville de Nivelles ; Dongelberg et Incourt, proches de la ville de Jodoigne, sans être contiguës ; mais surtout Braine-l'Alleud qui présente un très faible taux de migrants et une population très industrielle ; ou encore Enines, Folx les Caves et Jauche, à l'extrême Est de l'arrondissement qui, elles, n'ont aucun lien de proximité avec une polarité urbaine.

2) des communes peu industrialisées et très migrantes, ce qui peut se comprendre comme des localités dont les revenus locaux autres (donc agricoles) sont faibles, ce qui

impose de travailler ailleurs ; on s'attend à trouver dans cette série, des communes bien desservies par les réseaux et c'est le cas de Haut Ittre, Ophain-Bois Seigneur Isaac et Plancenoit, toutes à l'ouest sur le réseau vicinal, mais pas celui de St-Rémy-Geest, au Nord de Jodoigne, ou de Glabbais qu'aucune ligne ne borde ni traverse.

3) on trouve par ailleurs des communes peu industrialisées qui sont aussi peu migrantes : il faut en déduire que les revenus locaux de l'agriculture sont suffisants puisque, bien que l'industrie ne soit pas présente dans la commune, elle n'attire pas non plus à l'extérieur. On y trouve Bossut-Gottechain, Bomal, Malèves-St Marie-Wastines et Walhain-St Paul, qui ne sont pas limitrophes de communes spécialement industrielles, à l'Est de l'arrondissement ; et Couture-St Germain qui est sans doute moins industrialisée parce que les communes limitrophes le sont suffisamment.

4) on trouve, finalement, des communes très industrialisées et pourtant très migrantes : il s'agit avant tout de Wauthier-Braine, Ottignies, Clabecq et Maransart. Elles se retrouvent à la fois dans le groupe des 31 communes qui ont un taux d'industrialisation très important et à la fois, dans les 2 catégories supérieures de migrants. A un degré moindre mais néanmoins visible, c'est aussi le cas de Tubize, Mont-St Guibert et Bousval, qui ont un taux très important de migration quotidienne, tout en étant dans la moyenne supérieure des communes industrialisées.

Il ressort donc clairement de cette analyse qu'on ne peut se tenir à une perception univoque des mouvements du travail, qui iraient des communes agricoles vers les communes industrialisées. La population de ces dernières est tout aussi mobile que celle des premières et parfois plus ; tandis que les communes les moins mobiles se comptent autant parmi les plus industrielles que parmi les plus agricoles.

Globalement, les communes où la mobilité du travail est la plus élevée se trouvent à l'ouest de l'arrondissement, donc plus proche de Bruxelles et des bassins miniers, et desservies par des lignes de chemin de fer nationales, donc plus anciennes. Mais à l'échelle des communes de l'arrondissement, on ne peut pas conclure à une relation entre les réseaux de chemin de fer, national et vicinal, et l'importance de l'industrialisation d'une commune, ni même avec son taux de mobilité quotidienne.

### ***3. Le nombre d'industries par communes***

Enfin, vu l'uniformité obtenue précédemment pour une grande quantité de communes (appartenant pour plus de 50% à la même catégorie), j'ai voulu affiner ces observations relatives à l'industrialisation des communes, principalement en ce qui concerne la partie est de l'arrondissement de Nivelles, qui apparaît moins industrialisée que la partie ouest.

Je me suis basée pour cela sur la deuxième partie du recensement, celle qui reprend les industries implantées dans une commune. La difficulté ici est que ces données ne sont pas classées par communes mais selon la typologie des industries en cours à l'époque.

Pour chaque sorte d'atelier, de fabrique, etc., on indique non seulement le personnel employé, le nombre de chevaux-vapeur des machines utilisées, mais aussi leur nombre total par arrondissement et, dans la majorité des cas, par commune. L'ouvrage est également pourvu, au début, d'un index des communes qui renvoie aux pages où elles sont mentionnées ; cet index est surmonté de la remarque : « *Ce répertoire permet de dresser la liste complète des industries et métiers de chacune des communes belges* ».

Sur cette base, j'ai donc entamé la liste des entreprises présentes dans les 36 communes qui constituent le cadrage utilisé dans le sous-chapitre précédent, plus serré à l'ouest de l'arrondissement : j'ai noté la "taille" de ces entreprises (mesurée par le nombre de personnes qu'elles emploient) afin de construire cette fois une représentation de l'industrialisation de la *production* communale et non plus, l'industrialisation de la *population* communale.

Cette nouvelle représentation doit évidemment être plus proche de ce que je recherche, puisque dans le cas précédent, cela revenait encore à classer les personnes de la commune en "industrielles" ou non (donc agricoles) alors que précisément ce chapitre a mis en évidence la polyvalence et la diversité des activités exercées par les ouvriers. Tandis que dans ce deuxième cas, c'est bien la dispersion des lieux de travail et leur importance que je cherche à visualiser, afin de caractériser le territoire.

Malheureusement, j'ai dû constater que toutes les communes qui contiennent une industrie de telle ou telle sorte n'étaient pas nécessairement mentionnées. Il arrive très fréquemment qu'après en avoir listé quelques-unes, le recensement indique ensuite "autres communes" et que les données qui y sont relatives soient additionnées. Pour les brasseries,

par exemple : on en mentionne 3 à Incourt, 5 à Mont St Guibert, 8 à Wavre puis on indique qu'on en trouve encore 60, dans 47 autres communes ...

Aussi, je ne vois pas comment ce répertoire peut être complet ; on a en réalité le relevé des principales industries, sans doute, mais pas de tous les établissements dans chaque village. Ce qui est une perte importante pour ce travail puisque je m'intéresse justement aux très petites entreprises, situées dans des localités peu connues et employant pourtant un nombre important de personnes qui ne vivent pas de l'agriculture.

La carte suivante (**chap.5.3 pl.4**) a néanmoins été établie, dans ce cadrage de 20x20 km – mais sans l'assurance d'être exhaustive : elle montre la répartition des industries *mentionnées* dans le recensement de 1910. Elle représente en nuances de gris le nombre de personnes employées dans ces entreprises locales, rapporté au nombre de ménages dans la commune. Les 36 communes inventoriées ont été réparties à nouveau en 5 catégories, de nombre à peu près égal (quatre catégories de 7 communes et une de 8 communes) ; en effet, le mode de division qui a été employé pour les autres cartes (où on divisait en 5 l'échelle parcourue par les valeurs obtenues) donnait ici trop peu de nuances.

Les différences avec la carte précédente ne sont pas négligeables, bien qu'il s'agisse dans les deux cas de figurer une évaluation de l'industrialisation des communes. En effet, la carte antérieure représentait les personnes domiciliées dans la commune et employées dans l'industrie *et le commerce*, moins celles qui migrent pour travailler dans une commune non limitrophe ; ici, il ne s'agit que des industries et non du commerce ; et on compte ici les personnes employées dans la commune même, et non pas une limitrophe. Mais un critère supplémentaire va encore devoir entrer ici en ligne de compte : les personnes qui travaillent dans une industrie de la commune et qui sont migrants dans l'autre sens, étant domiciliés dans une commune non limitrophe.

Tout d'abord, cette carte (planche 4) et la liste réalisée de ces entreprises (**chap.3.2. annexe 8**) montrent le grand nombre et la diversité des industries qui sont implantées dans cette région, pourtant repérée comme étant la moins industrielle de l'arrondissement ; en outre, il faut se rappeler que ce nombre est certainement en dessous de la réalité, puisqu'une quantité importante de ces entreprises est chaque fois comptabilisée à la ligne "autres communes" (elles ne sont donc pas mentionnées dans le répertoire et ne sont donc pas incluses dans mon relevé).

On remarque ensuite que la plus grosse entreprise de la région se trouve à Nil-Saint Vincent, une commune tout à fait rurale, traversée par le vicinal ; or, celle-ci ne se repère absolument pas sur la carte précédente alors qu'elle emploie 382 personnes dans le "forage de mines". Aussi, non seulement cette commune doit-elle attirer des travailleurs bien au delà de son périmètre (qui ne compte que 320 ménages) mais, très probablement, envoie-t-elle aussi une forte quantité d'ouvriers travailler assez loin (les mines ne se trouvent pas dans la commune). Elle joue donc un rôle très important dans la mobilité de cette contrée, à la fois en exportant et en important de la "main d'œuvre".

Les deux entreprises suivantes dans le classement emploient 322 et 294 personnes ; elles sont à Court St Etienne, une commune dont on avait déjà repéré l'industrialisation sur la carte précédente. La suivante, en revanche, dans l'ordre d'importance du personnel, est établie à Archennes : cette commune donne de l'emploi à 190 personnes dans la "construction de machines électriques" tandis qu'elle ne compte que 154 ménages. A nouveau, cette commune ne ressortait pas du tout sur la carte précédente.

Enfin, à Bonlez, 180 personnes travaillent pour la filature mécanique de lin et d'étaupe. On avait mesuré dans cette commune un taux de migration plutôt moyen mais un important taux "d'implication industrielle" de la population communale : on peut donc penser que dans ce cas, l'entreprise locale emploie un personnel local, ce qui n'était pas le cas de Nil-St Vincent ou de Archennes ; mais en outre, elle nécessite aussi d'attirer un personnel supplémentaire.

On découvre ainsi que des communes largement plus rurales qu'urbaines et dont l'industrialisation n'apparaissait pas aux premiers regards (Bonlez, Archennes, Nil St Vincent, entre autres) peuvent être également des centres d'attraction de la main d'œuvre ; on peut en conclure que les lignes vicinales qui les traversent ne servent pas seulement à entraîner leur population ailleurs mais bien, également, à y amener de la main d'œuvre.

Par conséquent, si la carte précédente (planche 3) tentait d'évaluer l'industrialisation d'une commune en fonction de la population résidente qui y travaille dans l'industrie (et le commerce) en soustrayant le nombre de migrants qui travaillent ailleurs, elle a sous-estimé ce taux d'industrialisation puisqu'elle ignore le nombre de personnes qui viennent y travailler ; or, cet aspect de la mobilité n'est visiblement pas négligeable, même dans les communes les plus rurales.

Le deuxième mode d'évaluation de l'industrialisation, qui se base sur les personnes que la commune peut employer dans ses industries (planche 4), est donc plus précis dans sa caractérisation du territoire ; par contre, la quantité de données à compiler est énorme et surtout, la manière dont le recensement est rédigé ne permet pas d'être exhaustif.

A propos de la méthode d'analyse, il faut aussi remarquer que le fait de ramener tous les chiffres absolus (le nombre de migrants par commune, le nombre de personnes employées dans l'industrie, etc.) dans un rapport au nombre de ménages, a permis de relativiser l'impression trop immédiate induite par les grands nombres absolus : ceux-ci font croire que toute l'activité importante est dans les villes (Wavre, Jodoigne, Nivelles, etc.) et que le reste est négligeable.

En outre, connaître le nombre de ménages permet de se faire une idée même grossière de ce qu'on nommerait aujourd'hui la "population active" (en le multipliant par deux). Ainsi, dans le dernier cas étudié, rapporter le nombre de personnes employées dans l'industrie communale au nombre de ménages fait ressortir des "foyers d'attractions" qui autrement passeraient inaperçus, en mettant en évidence les communes où l'industrialisation emploie plus de personnes que la population active.

Pour terminer ce chapitre par un exemple éloquent qui amorce également le chapitre suivant, j'ai comparé pour une commune donnée, celle de Chastre-Villeroux-Blanmont (1623 habitants pour 1050 hectares, 416 ménages en 1910) les données mentionnées dans chacun des deux recensements (**chap. 3.2 annexe 14**) avec une troisième source, moins officielle mais très proche de l'image que l'on cherche à se faire du village : *L'annuaire du commerce. Brabant, Bruxelles et faubourgs*, publié en 1901. On y trouve 182 personnes exerçant, dans la commune même, 51 professions différentes :

1 Bourgmestre, 2 Échevins, 1 Receveur communal, 3 Curés, 2 Assurances (agents d'), 39 Auberges et estaminets<sup>67</sup>, 5 Barbiers, 3 Blanchisseurs et plafonniers, 3 Boulangers, 2 Bouchers, 3 Charrons, 4 Chaussures (marchands), 1 Chef de station et percepteur des postes, 1 Chevaux (marchand), 1 Commissaire de police, 2 Commissaires en charbon, 8 Draps, aunages et épiceries (marchands), 6 instituteurs (3 écoles de filles, 3 écoles de garçons), 1 Engrais chimiques (marchand), 1 Entrepreneur, 6 Farines (marchands), 8

---

<sup>67</sup> Pour ce chiffre qui semble énorme, on peut citer à titre de comparaison, des données concernant le village de Vaugirard, un faubourg au sud Paris : en 1717, il compte 27 cabarets, pour 95 foyers. Cfr. Bernard ROULEAU, *Villages et faubourgs de l'ancien Paris. Histoire d'un espace urbain*, Paris : Le Seuil, 1985, p.74.

Fermiers et cultivateurs, 1 Garde champêtre, 2 Géomètres, 3 Grains (batteurs), 3 Ingénieurs agricoles, 3 Lingères, 2 Liqueurs (marchands), 5 Maçons, 4 Maréchaux, 1 Médecin, 6 Menuisiers-Charpentiers, 2 Meuniers, 1 Pharmacien, 1 Plombier, 6 Propriétaires et rentiers, 3 Sable (marchands), 3 Sabotiers, 1 Sage-femme, 1 Scieur de long, 2 Selliers - bourrellier, 2 Serruriers - poêliers, 1 Sucre (fabricant), 1 Tabac (fabricant), 7 Tailleurs, 10 Tailleuses, 1 Tonnelier, 2 Volaille et œufs (marchands).

Cet annuaire donne bien une image complète des activités qui se déroulent dans une petite commune physiquement “rurale” mais qui fonctionnellement, est loin d’être “agricole” : huit cultivateurs et fermiers, sur 416 ménages ! Les recensements de 1910, par contre, ne mentionnaient, d'un côté, que 15 industries (dont 11 ateliers de confection, une sucrerie, deux électriciens et un ébéniste), employant 49 personnes et, de l'autre, 274 habitants travaillant dans l'industrie (soit 5,6 fois plus, ce qui est difficile à concevoir sans une grande mobilité), et 99 habitants travaillant dans le commerce.

S'il a donc été montré précédemment qu'on ne pouvait pas associer l'industrialisation uniquement au milieu urbain, on voit encore ici qu'on ne peut pas non plus cantonner le milieu rural à la seule activité agricole : ceci est l'un des aspects essentiels caractérisant ce territoire que ce chapitre avait pour but de mettre en évidence.



### Conclusion du chapitre 3

En résumé, plusieurs observations importantes émanent des analyses et de la cartographie de ce chapitre.

Tout d'abord, saute aux yeux la complexité des questions “d'influence” entre réseau, urbanisation, industrialisation, type de main d'œuvre et mobilité : non seulement en terme de méthodologie, de relevé, de disponibilité et d'exploitation des données mais aussi à cause de la multiplicité des facteurs qui entrent en ligne de compte.

Il ressort principalement des cartes réalisées qu'à **cette échelle, on ne peut pas affirmer l'existence des relations suivantes, pourtant souvent considérées comme évidentes :**

- la relation entre le nombre d'ouvriers migrants et la desserte d'une commune par les moyens de transports ;

- la relation entre cette accessibilité et l'industrialisation d'une commune ;

- ni encore, et c'est le plus important dans cette étude de l'urbanisation à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, l'existence d'un mouvement univoque des communes rurales vers des communes urbaines ;

- ni même, enfin, celle d'un mouvement des communes agricoles vers des communes industrielles. On a pu observer en effet que la proportion d'ouvriers migrants par rapport au nombre de ménages peut être bien plus grande dans des communes fort industrialisées que dans des communes très agricoles.

La réalité à l'échelle de ces 108 communes est largement plus complexe que le modèle courant de l'époque, à savoir : un exode exclusif vers les grandes villes qui viderait les communes rurales. Des analyses et mises en cartes du présent chapitre, il ressort que ce n'est pas le seul mouvement en cause, loin de là. Ainsi, même sur le plan de la migration définitive, on a constaté que les lieux définitifs choisis pour des raisons professionnelles répondaient plus à un besoin d'amélioration des communications qu'à la recherche d'une réelle proximité avec la grande ville, ce qui peut s'avérer fort différent.

Ainsi encore, dans la partie consacrée à la migration quotidienne, c'est son importance non pas absolue (que de nombreux auteurs avaient déjà soulignée) mais plutôt comparative qui a été mise en évidence : c'est bien à cette époque, entre le recensement de 1896 et celui de 1910 que **la mobilité journalière s'est introduite massivement dans les**

**modes de vie grâce aux réseaux de chemins de fer et non dans les “trente glorieuses” amenées par la voiture individuelle.**

Dans ce regard plus large sur le 20<sup>e</sup> siècle, c'est aussi **la position de Bruxelles comme centralité dans le réseau de mobilité professionnelle qui est remise en question** : alors que tous les modèles de l'époque examinent les relations entre la grande ville et son territoire, celui-ci étant représenté par les plans d'urbanisme comme un schéma radio-concentrique centré sur Bruxelles, on découvre ici :

- que la capitale n'avait qu'une part toute relative parmi les nombreux foyers d'attraction professionnelle répartis dans le reste du territoire ;

- que ces foyers d'attraction n'étaient pas nécessairement des villes, ni des centres industriels importants, mais que de petites communes rurales attiraient également une main d'œuvre éloignée ;

- et, en tout cas, que la part de Bruxelles parmi les autres foyers était bien moindre qu'aujourd'hui.

Ainsi, remet-on en question à la fois l'image ancienne de territoires organisés autour des grandes villes (les “métropoles”) mais aussi l'image actuelle d'un territoire principalement organisé en réseau horizontal : au début du 20<sup>e</sup> siècle, ce territoire était distribué de manière beaucoup plus isotrope et bien moins hiérarchisée qu'il ne l'est aujourd'hui, alors qu'on le considère maintenant comme une “ville diffuse”.

En effet, on a pu apprécier au début de ce chapitre les caractéristiques du réseau vicinal belge : tout d'abord son ampleur, la plus grande au monde, mais aussi sa forme très finement maillée. Il a été montré que le vicinal devait permettre avant tout de desservir un grand nombre de localités, et non, comme les trains nationaux, de relier les points extrêmes de la ligne, ni même de jouer le rôle de collecteur pour les grandes villes. Car les principaux usages du réseau vicinal sont autres : la ligne est exploitée sur toute sa longueur, la priorité n'est pas la vitesse du parcours mais plutôt le grand nombre de stations.

C'est évidemment en ce sens qu'il s'agit d'un facteur de développement d'une urbanisation dispersée ; mais **ce n'est pas tant en rendant possible le déplacement des populations (dispersion de la densité) qu'en soutenant le développement économique, social et urbain de localités elles-mêmes dispersées (densification du dispersé).**

La forme qu'a pris le réseau vicinal formé par l'addition de ces lignes découle de caractéristiques techniques (dont les conséquences sur la forme physique du réseau dans le territoire ont été étudiées) mais elle provient aussi des modalités de planification des lignes, qui ne sont pas sans rapport avec les caractéristiques attribuées actuellement à la “ville diffuse” au sens large.

En effet, personne n'a conçu ni planifié ce réseau ; il n'est que le résultat de la somme de nécessités locales et du produit des négociations intercommunales. On a pu mettre en évidence ici la part importante de l'initiative locale dans la constitution de ces lignes et l'échelle ponctuelle de chaque intervention, ce qui s'oppose à l'image d'un réseau planifié au préalable, dans un but explicite de mobilité à l'échelle nationale.

Si le résultat obtenu est bien le plus dense réseau au monde, c'est uniquement par l'addition d'une multitude d'initiatives, plus ou moins isolées, qu'il s'est formé. Ainsi, c'est l'initiative communale qui est à l'origine d'une majorité de lignes tandis que le processus de construction était soutenu et coordonné par un organisme d'Etat, la SNCV. Il est donc également frappant de constater **le peu d'implication des provinces et par là, l'absence de tout niveau intermédiaire entre ces deux échelles extrêmes. Or, ceci est précisément une caractéristique des processus de constitutions que l'on décrit pour la “ville diffuse” actuelle.**

Concernant d'autres caractéristiques de la “ville diffuse” également considérées comme des nouveautés, la préexistence de la mobilité a déjà été rappelée ci-dessus ; mais il a aussi été démontré que **des territoires à la fois industriels et agricoles étaient déjà largement répandus dès le début du 20<sup>e</sup> siècle.** Les chapitres suivants montreront que ces territoires, qui ne sont donc “ni (purement) industriel ni agricole”, faisaient bien partie, déjà, de la catégorie “ni rural ni urbain” il y a un siècle.

Enfin, et plus largement, le mode d'analyse et l'approche physique de la “réalité territoriale” tels qu'utilisés dans ce chapitre permettent d'appuyer quelques hypothèses de base de ce travail : le territoire rural est structuré tout comme l'urbain et la non-densité n'implique ni le chaos, ni l'indifférenciation ; on constate également qu'un emboîtement de logiques d'échelles le caractérise, tout comme la ville. Ainsi, malgré la grande étendue des phénomènes observés, on ne peut pas, pour autant, faire abstraction d'échelles plus réduites pour les comprendre.



**Chap. 4**  
**Les**  
**campagnes**  
**urbanisées**

La “ville diffuse” à l'épreuve de l'Histoire.  
Urbanisme et urbanisation dans le Brabant belge.

*« A ce point de vue, il est intéressant de remarquer que, bien que l'agriculture occupe seulement 23% des personnes ayant une occupation quelconque, 56% de la population totale vit à la campagne et 44% dans des communes urbaines. »*

B. Seebhom Rowntree, *Comment diminuer la misère. Etudes sur la Belgique*, Paris : Giard et Brière, 1910, p.540.

### **Quatrième chapitre : les campagnes urbanisées**

*Territoire : la commune de Chastre - Période : 1870 / 1914*

Ce troisième chapitre consacré à interroger les caractéristiques de “ville diffuse” dans le cas du territoire belge, se concentre sur le dernier facteur historique connu pour être une cause profonde de la dispersion urbaine en Belgique<sup>1</sup> : la loi de 1889, dite “de l'ouvrier propriétaire” qui a rendu possible la construction d'un très grand nombre de logements bon marché, dispersés à travers tout le pays.

Cette loi, combinée avec d'autres dispositions, étudiées au chapitre précédent (la densité des réseaux de chemin de fer nationaux et vicinaux et les abonnements ouvriers qui en rendaient les tarifs très abordables), a eu deux effets importants, qu'on relève en Belgique dès 1900 :

---

<sup>1</sup> « La loi de 1889 a en pratique un caractère anti-urbain. La question s'impose s'il s'agit ici d'un choix conscient ou s'il s'agit plutôt d'une conséquence d'un choix idéologique pour la formule de l'ouvrier propriétaire, pour la formule de la maison individuelle. Nous tendons à croire qu'il s'agit d'un choix conscient » : Bruno DE MEULDER, “La loi relative aux habitations ouvrières du 9 août 1889 et la distribution géographique de la main d'œuvre en Belgique : les habitations ouvrières et la banlieue radieuse (1889-1914)” in : Donatella Calabi, *la politica della casa al inizio del Xxe secolo*, Instituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, 1995, p. 58.

- un frein important à la “congestion des grandes villes” et à l'exode rural ;
- une mobilité très précoce de la main d'œuvre, dans le cadre d'un marché du travail dispersé.

Cette situation est bien, comme on l'a vu au chapitre précédent, l'ancêtre direct des habitudes actuelles de “navette” domicile-travail : ce n'est pas la diffusion de la voiture individuelle, dans les années '60-'70, qui a déclenché le changement dans les modes de vie mais bien la densité du réseau chemin de fer, sa forme isotrope et “maillée” grâce au vicinal, et donc la possibilité pour l'ouvrier de rester habiter au village et de profiter de “ressources rurales” sans pour autant travailler dans l'agriculture.

Ceci étant établi, l'intérêt d'étudier l'urbanisation engendrée par cette loi de 1889, dans le cadre de mon questionnement sur le concept actuel de “ville diffuse”, est double. Ces maisons, dont une part importante, comme on le verra, est construite sur initiative individuelle et dans les campagnes, constituent en effet :

- d'un côté, le passé des territoires où se développe la “ville diffuse” actuelle ; il est donc important de le connaître pour comprendre le territoire où l'on travaille aujourd'hui ;
- de l'autre, un mode d'urbanisation qui ne procède pas par planification mais par addition de décisions, d'échelles et d'acteurs différents, c'est-à-dire le processus même d'urbanisation des territoires de “ville diffuse”.

Aussi, dans un premier sous-chapitre, on trouvera une description de cette loi et de ses implications : tout d'abord, une présentation synthétique à travers les textes d'époque ; ensuite, la loi sera resituée dans le contexte plus global des politiques qui traitaient la question du logement des classes défavorisées à cette époque ; enfin, à travers une courte présentation de l'évolution de ces politiques en Belgique tout au long du 20<sup>e</sup> siècle, préciserai dans quelle optique cette loi est présentée et perçue aujourd'hui comme précurseur de la dispersion urbaine actuelle.

Mais surtout, l'étude de cette loi montrera que, pour des raisons techniques (intrinsèques à ses caractéristiques) ses conséquences sur l'urbanisation du territoire ne sont pas connues précisément, bien que toujours présentées comme une évidence.

En effet, une des questions essentielles que pose l'étude détaillée de cette urbanisation est celle des sources. Etant le fruit de milliers de décisions individuelles,

l'urbanisation à une large échelle qui a découlé de cette loi n'est représentée sur aucun document de quelque ampleur que ce soit. Effectivement, il n'y a pas de plans en archives qui montrent par exemple dans quels villages ces maisons étaient construites, combien s'y sont établies et encore moins comment elles s'y sont construites (implantation, articulation avec le village existant, rapport à la parcelle, disposition intérieure, etc.).

Cette absence de documents historiques est sans aucun doute une des raisons de la faible représentation de ce phénomène dans les études faites par les historiens de l'urbanisme ; d'autres raisons étant par ailleurs directement épistémologiques : le fait qu'il ne s'agisse pas des résultats de "*l'art, la science ou la technique de l'organisation des établissements urbains*"<sup>2</sup> l'exclut de l'histoire de l'urbanisme en tant que discipline ; et le fait que les territoires où ce phénomène se produit n'étaient pas considérés à l'époque comme "urbains" l'exclut également de l'histoire des villes.

Cette production de logement est même peu présente dans l'histoire de l'habitat social, car, comme il a souvent été dit dans les analyses socio-politiques, elle ne concernait pas les ouvriers les plus pauvres et ne constituait donc pas une solution intéressante aux problèmes sociaux les plus aigus de l'époque.

Aujourd'hui cependant, ce phénomène d'urbanisation touche un territoire qui est englobé dans "le domaine de l'urbain" depuis récemment - et est à ce titre étudié aujourd'hui par les urbanistes - mais dont le passé est, pour cette raison même, peu connu.

En outre, bien que difficilement calculable et localisable, il s'agit en réalité d'une production très importante en termes quantitatifs, ce qui sera montré dans ce chapitre ; elle est comparable sinon supérieure à d'autres vagues d'urbanisation du territoire très conséquentes et beaucoup plus connues, telles que la Reconstruction qui a suivi la première guerre mondiale.

Enfin, comme je l'ai mentionné, il s'agit d'un processus d'urbanisation qui se déroule suivant des modalités similaires à celles qui produisent la "ville diffuse" actuelle.

Pour ces raisons, ce processus d'urbanisation sera approché de près dans ce chapitre ; on lira dans le deuxième sous-chapitre sur quoi s'est basée mon évaluation de l'importance

---

<sup>2</sup> cfr. "Urbanisme" dans : Françoise CHOAY, Pierre MERLIN (dirs.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris : Presses Universitaires de France, 1996 (2<sup>e</sup> éd.), 863p.

du phénomène et comment son influence et les formes qu'il a prises ont pu être analysées, grâce notamment à la compilation de données cadastrales sur plusieurs décennies.

On lira également comment l'analyse des textes produits par les comités de patronage montre qu'il leur était difficile voire impossible en pratique de répondre aux exigences de la loi ; celle-ci ne peut donc assumer le rôle puissant qu'on lui attribue aujourd'hui.

Enfin, l'élaboration de ce travail en archives a mené concrètement à reconstituer l'urbanisation d'une commune à cette période et c'est cette évolution que l'on présentera, dans la troisième partie, cartographique, de ce chapitre. Il faut noter en effet que les plans des villages “n'existent” pas tels quels à tout moment : à l'échelle communale, on trouve le plan cadastral de 1834, dit “plan primitif”, qui a été conservé tel quel et une copie de celui-ci qui a été amendée chaque année, jusqu'en 1956 : elle ne reflète donc plus aujourd'hui que ce dernier état. Entre les deux, on ne dispose année par année que du recueil des mutations à l'échelle parcellaire : ce sont ces croquis que j'ai compilés pour reconstituer des états intermédiaires du village, de 1870 à 1915.

Il s'agit donc de sources “construites” qui découlent directement de la principale hypothèse méthodologique de ce travail : il faut aujourd'hui créer de nouvelles représentations de l'histoire des territoires pour comprendre les phénomènes qui les traversent actuellement.

Aussi, après la “vie professionnelle”, agricole ou industrielle, et sa répartition dans le territoire étudiées au chapitre précédent, l'état des lieux qui va suivre concerne plutôt “la vie domestique” à travers la question de l'habitat, à l'échelle du village dans ce chapitre et à l'échelle de quelques parcelles, dans le dernier.

L'objectif de ce chapitre est donc d'approcher la transformation physique des villages et de mesurer visuellement leur urbanisation, en parallèle aux politiques de production de l'urbanisation.

Par rapport au modèle classique de croissance de la ville qui vide les campagnes et qui finit par s'y étaler en une “ville diffuse”, il sera montré ici à quel point les villages se développent parallèlement aux grandes villes de la même période – de même qu'ils se “désurbaniseront” également en parallèle - et que le principe des “vases communicants” entre ville et campagnes ne s'applique donc pas en matière d'urbanisation.



On montre ainsi que des pans entiers de la production construite et de l'urbanisation du territoire sont négligés dans l'histoire urbaine, faute de sources - ou à tout le moins sous-évalués, faute de données précises.

Par ailleurs, l'observation concrète des formes d'implantation que cette urbanisation a prise permettra également de repérer des caractéristiques dans le milieu villageois que l'on pourra considérer comme "urbaines" par comparaison avec les formes actuelles d'établissements dans le territoire.

### **A. La question du logement ouvrier**

*Synthèse de la littérature*

Les problèmes d'insalubrité, de misère et de détresse sociale qui sont relevés dans les impasses des grandes villes et dans tous les taudis urbains extrêmement denses où les ouvriers sont regroupés dès le début du 19<sup>e</sup> siècle, parallèlement aux faibles moyens que se donnent les pouvoirs publics pour réglementer la spéculation immobilière, le lotissement, la construction et la location de ces logements ouvriers sur des terrains privés<sup>3</sup>, ont mené en Belgique à des grèves et des conflits sociaux qui ont éclaté entre 1873 et 1886 ; ceux-ci ont finalement abouti en 1889 au vote de la première loi traitant directement du logement<sup>4</sup>.

#### **1.- La loi pour "l'ouvrier propriétaire" (9 août 1889)**

La loi de 1889 se donne pour but global d'améliorer les habitations ouvrières existantes, de faciliter la construction de logements populaires et d'inciter les communes à agir dans ce sens (en appliquant le droit d'expropriation pour cause d'insalubrité publique, le contrôle de l'état sanitaire des constructions, etc.). Il ne s'agit donc pas d'imposer des conditions de salubrité aux propriétaires, ou des quotas de logements populaires aux communes : la loi de 1889 est plus incitative que contraignante, contrairement à ce qui se fera par la suite, ou ce qui se faisait dans d'autres pays (cfr. point suivant).

---

<sup>3</sup> Louis BERTRAND, *Le logement de l'ouvrier et du pauvre en Belgique*, Bruxelles / Paris : Revue Socialiste, 1888.

<sup>4</sup> Pour plus de détails sur la situation sociale urbaine au 19<sup>e</sup> siècle et la manière dont la législation s'est très progressivement attachée à cette problématique, lire : "L'intérêt croissant des pouvoirs publics et le manque de réglementation effective", in : Marcel SMETS, *L'avènement de la cité-jardin en Belgique. Histoire de l'habitat social en Belgique de 1830 à 1930*, Liège : Mardaga, 1977, pp.16-22.

Pour cela, la loi « a institué à cet effet, les comités de patronage des habitations ouvrières et des institutions de prévoyance ; elle a d'autre part, favorisé la construction de maisons à bon marché et leur acquisition par les ouvriers en facilitant la constitution de sociétés établies dans ce but, en mettant des capitaux à leur disposition et en accordant diverses exemptions ou diminutions de droits et d'impôts.

*La loi met divers moyens en œuvre en vue de favoriser la construction de maisons à bon marché :*

- 1°) Elle permet à la Caisse générale d'épargne sous la garantie de l'État d'employer une partie de ses fonds disponibles en prêts faits en faveur de la construction ou de l'achat de maisons ouvrières ;
- 2°) Elle donne au travailleur la faculté de s'assurer sur la vie à la Caisse générale d'épargne ;
- 3°) Elle exempte les maisons d'ouvriers de la contribution personnelle et de toute taxe provinciale ou communale analogue, à raison de la valeur locative des portes, fenêtres et du mobilier ;
- 4°) Elle accorde une réduction de la moitié sur les droits d'enregistrement et d'hypothèque et sur les honoraires des notaires.
- 5°) Elle assure la transmission de la propriété aux héritiers. »<sup>5</sup>

Une précision importante est ajoutée dans les modalités d'application, votées 3 ans plus tard : « L'article 2 de la loi du 30 juillet 1892 permet aux sociétés de crédit de faire des prêts à toute personne en vue de la construction d'habitations ouvrières ou pour l'achat d'immeubles à affecter à cette destination. Mais les personnes autres que les ouvriers proprement dits : c'est-à-dire ceux qui, vivant de leur salaire, travaillent de leurs mains pour le compte d'autrui, ne jouissent pas de la réduction des droits d'enregistrement et d'hypothèque. »<sup>6</sup>

Pour comprendre les mécanismes qui ont influencé la construction massive de ces maisons, je me base ici tout d'abord sur les ouvrages qu'on l'on a publiés à l'époque pour expliquer en détail le fonctionnement de la loi de 1889<sup>7</sup>, sachant que cette littérature est très dense : de nombreux rapports, études et enquêtes étaient destinés aux congrès

---

<sup>5</sup> A. VANDER MOERE, *Habitations ouvrières. Loi du 9 août 1889. Prêts consentis par la Caisse Générale d'Épargne. Sociétés d'habitations ouvrières. Réductions fiscales*, Bruxelles : éd. Jules De Meester, 1904 (3<sup>e</sup> éd.), pp.6-7.

<sup>6</sup> *Ibidem*, p.18.

<sup>7</sup> Notamment le manuel de A. LANGLOIS (membre du comité de patronage de Mons), *Habitations ouvrières. Manuel à l'usage des comités de patronage institués par la loi du 9 août 1889*, Bruxelles : Librairie J. Lebègue & Cie / Mons : Librairie Dufrane Friart, 1890, 104p. ; l'étude économique de A. VANDER MOERE (procureur du roi à Ypres), *Habitations ouvrières. Loi du 9 août 1889. Prêts consentis par la Caisse Générale d'Épargne. Sociétés d'habitations ouvrières. Réductions fiscales*, Bruxelles : éd. Jules De Meester, 1904 (3<sup>e</sup> éd.), 54p. ; et les questions fiscales chez Albert SOENENS (juge au tribunal de 1<sup>ere</sup> instance de Bruxelles, trésorier du comité de patronage d'Anderlecht, Laeken, Molenbeek et St Gilles), *Réformes pratiques pour l'application de la loi du 9 août 1889 sur les habitations ouvrières, Rapport*, Bruxelles : Imprimerie des Institutions de prévoyance, 1892, 40p.

internationaux qui se multiplient dans tous les pays sur la question des habitations à bon marché (dont l'un à Bruxelles en 1897) ; en parallèle, d'autres types de brochures, également très nombreuses mais écrites dans un style moins technique et plus engageant, étaient destinées aux ouvriers<sup>8</sup>.

Les dispositifs mis en place pour assainir les habitations ouvrières existantes, pour en multiplier le nombre et pour faciliter aux ouvriers les moyens de s'en rendre propriétaire, sont complexes : ils impliquent en pratique une multiplication des intervenants, parmi lesquels les “comités de patronage” (dont on analysera les modes de fonctionnement dans la partie suivante) qui ont pour mission globale d'influencer l'action communale sans moyen coercitif, et une multiplication d'intermédiaires financiers, entre le bailleur de fonds (l'Etat) et l'ouvrier à loger. Enfin, on verra que ces dispositifs reposent principalement sur l'initiative et l'esprit d'entreprise individuel, à toutes les échelles.

#### ***a.- Acteurs publics : modalités financières***

Le premier organisme concerné est la *Caisse Générale d'Epargne et de Retraite*<sup>9</sup>, qui avait été fondée en 1865 pour développer la pratique de l'épargne et en particulier celle des ouvriers. Si le français Henri Charriaut déplore en 1900 qu'elle soit si peu courante dans la classe ouvrière, en 1910 Seebohm Rowntree admirera au contraire à quel point elle est bien implantée en Belgique<sup>10</sup> : « à la fin de 1908, dit-il, le nombre de déposants dépasse le tiers de la population, un tiers d'entre eux ont moins de 14 ans et sur les nouveaux déposants entre 1905 et 1908, les trois-quarts sont ouvriers ». Il souligne aussi la multiplicité des formes d'épargne que le gouvernement soutient financièrement : la Caisse de Retraite, qui donne la garantie de l'Etat à une multitude de “sociétés de retraite” implantées dans les plus petits villages<sup>11</sup>, les

---

<sup>8</sup> Gustave TERWANGNE, *Comment l'ouvrier deviendra propriétaire de sa maison. Etude pratique de la loi du 9 août 1889 sur les Sociétés d'Habitations Ouvrières*, Huy : Impr. A. Colin-Houbeau, 1896, 15p.

<sup>9</sup> En 1865, la Caisse Générale d'Epargne fusionne avec la Caisse des Retraites, qui date de 1850 : la Caisse Générale d'Epargne et de Retraite (CGER) existera jusqu'en 1999, où elle fusionne avec d'autres banques belges et néerlandaises pour former Fortis.

<sup>10</sup> Benjamin Seebohm ROWNTREE, “L'épargne”, in : *Comment diminuer la misère. Etudes sur la Belgique*, Paris : éd. Giard et Brière, 1910, pp.471-477. Publication originale : *Land and labour, Lessons from Belgium*, London : Macmillan and Co., 1910, 633p.

<sup>11</sup> « Le nombre de sociétés de retraite qui, en 1895 était de 197 avec 5500 membres, s'élevait, à la fin de 1908, à 5526, avec plus de 650.000 membres actifs.(...) Le gouvernement accorde aux sociétés un subside annuel de 2 francs par affilié dont les versements se sont élevés à 3 francs au moins pendant l'année. » *Ibidem*, pp.473-474.

“sociétés mutualistes”, pour le secours en cas de maladie, et pour suivre, les nouvelles “sociétés de crédits” destinées au logement ouvrier.<sup>12</sup>

L'un des rapports annuels produits par le Comité de Patronage de l'arrondissement de Nivelles décrit le fonctionnement de ces petites sociétés d'épargne dans les milieux ruraux. Il exprime clairement à quel point l'échelle de ces sociétés est minime, bien qu'il s'agisse d'une pratique très largement diffusée. C'est ici déjà l'un de ces facteurs historiques - dont l'étude est aujourd'hui très difficile à mener - qu'on a tendance à négliger, alors que son rôle dans la compréhension des modes de vie de l'époque est loin d'être négligeable.

*« Il existe dans nos différentes communes un très grand nombre de Sociétés d'Epargne, constituées à peu près toutes sur le même modèle. Les membres versent chaque semaine ou chaque mois une certaine somme d'argent qui varie de quelques décimes à 5 frs et plus ; le total des recettes sert à acheter des lots de villes belges et autres valeurs à prime, qui sont partagées après un certain temps, un, deux, trois ou cinq ans, entre tous les participants. L'appât d'un gros lot et la perspective de toucher lors de la liquidation un ou plusieurs titres font le succès de ces sociétés.*

*Il serait difficile d'en faire la statistique et le dénombrement : elles ont souvent une existence fort modeste et ne sont guère connues que de leurs adhérents ; elles sont autonomes, établies entre quelques camarades ouvriers, employés et commerçants. Souvent aussi elles sont des filiales de sociétés diverses : société politiques, sociétés de musique, sociétés de secours mutuels et autres. »<sup>13</sup>*

Enfin, les conditions de prêts de ces sociétés favorisent directement la capacité d'épargne des ouvriers. En effet, ceux-ci doivent posséder au départ un capital au moins égal au dixième de la somme qu'ils désirent emprunter, plus le montant des frais d'acte. « *Cette participation de l'ouvrier, au moyen d'économies antérieures, dans les frais d'achat ou de construction*

---

<sup>12</sup> On cite ce mode de fonctionnement de l'état belge au 19<sup>e</sup> siècle – qui subsidie des institutions civiles agissant dans le sens de l'intérêt public - comme un précurseur du principe de “subsidiarité” qui structure aujourd'hui l'Union Européenne. Il serait issu de la culture catholique (St Thomas d'Aquin) dont le mouvement cherche à conserver son influence sur des secteurs essentiels (l'enseignement et l'assistance) ; il s'explique par la position pragmatique du jeune état en construction qui "n'a pas vocation à s'occuper de tout ; ce que des institutions font déjà, qu'elles continuent à le faire" ; il se comprend dans le contexte d'un territoire longtemps gouverné depuis l'étranger qui s'appuie dès lors sur l'échelle la plus locale possible. Cfr. notamment : Olgierd KUTY, “Aux sources du compromis belge : l'invention du consensualisme et du pragmatisme (1828-1835)”, in : M. Nachi, M. de Nanteuil-Miribel, *Eloge du compromis*, Louvain-la-Neuve : Academia-Bruylant, 2005, 353p.

<sup>13</sup> Comité de Patronage des Habitations Ouvrières et des Institutions de Prévoyance pour l'arrondissement de Nivelles, *Rapport des opérations du Comité pendant l'exercice 1907*, Nivelles, 1908, p.6.

*à concurrence d'un dixième, se justifie par cette raison qu'il doit prouver qu'il sait économiser, l'épargne constituant une des raisons fondamentales des facilités qui lui sont octroyées pour devenir propriétaire ».*<sup>14</sup>

Il convient de souligner, ensuite, que la CGER n'impose pas de limiter les prêts aux seuls ouvriers. Les exemptions fiscales leur sont réservées mais toute personne peut emprunter de l'argent aux taux proposés par la CGER (employés, boutiquiers, artisans, petits patrons), pour autant qu'il s'agisse de construire *“des habitations ayant le caractère de maisons convenant aux ouvriers”*<sup>15</sup>, caractère sur lequel il s'agira évidemment de s'interroger, au chapitre suivant.

En revanche, *« s'il s'agit d'un prêt pour acquisition d'une maison ouvrière déjà construite, destinée à servir d'habitation à l'emprunteur, l'intervention de la société doit être restreinte en faveur d'ouvriers ou de personnes assimilables aux ouvriers, tels que les facteurs des postes, les receveurs et cochers de tramways, les cantonniers, en général, les employés inférieurs d'administration. »*<sup>16</sup>

Ainsi, on constate, comme pour l'usage des abonnements de chemin de fer, que la dénomination “ouvrier” concerne encore (tout comme au chapitre précédent) une part importante de la population, non seulement parce que la proportion d'ouvriers parmi toutes les professions est grande mais aussi parce qu'elle recouvre un grand nombre de professions assimilées<sup>17</sup>.

Cependant, la CGER ne joue pas le rôle d'un organisme étatique qui gérerait à l'échelle nationale toute la production de logements populaires, qui organiserait sa distribution dans le territoire, planifierait des campagnes de construction, etc. (comme d'autres organismes le feront, en France mais aussi pendant quelques courtes périodes, en Belgique).

Au contraire, elle délègue la majeure partie des décisions à des sociétés d'échelle beaucoup plus locale, parfois communale ; la plupart de ces organismes sont des sociétés anonymes, fondées par des “philanthropes”, ainsi considérés parce qu'ils acceptent de percevoir un bénéfice maximal de 4%, dans un idéal de bienfaisance. Mais les sommes prêtées aux ouvriers proviennent presque entièrement de prêts consentis par la CGER car

---

<sup>14</sup> A VANDER MOERE, *op.cit.*, p.20.

<sup>15</sup> *ibidem*, p.18.

<sup>16</sup> *Ibidem*, p.19.

<sup>17</sup> Cette large ouverture de la loi est bien entendu un facteur défavorable du point de vue social car elle n'est pas, du coup, une solution spécifique à l'état d'indigence des ménages les plus pauvres.

les actionnaires particuliers ne versent qu'un dixième du capital : selon Rowntree encore, «*c'est une affaire, où les risques sont réduits au minimum*»<sup>18</sup>.

En effet : «*la Caisse d'épargne a adopté le principe de ne prêter que par un intermédiaire, savoir : une société d'habitations ouvrières, une administration publique ou un tiers-caution. Ce principe se justifie par des considérations de nécessité pratique (...). Un intermédiaire peut mieux apprécier le motif qui les empêche de payer, et leur accorder éventuellement des délais.*»<sup>19</sup> écrit-on pour justifier cette position, très peu interventionniste, de l'échelle nationale.

On voit ainsi à quel point le processus promu par les pouvoirs publics nécessite l'initiative des particuliers, non seulement de la part des futurs ouvriers propriétaires mais aussi pour la création de ces centaines de sociétés intermédiaires.

En pratique, la CGER prêtait des fonds à deux types d'institutions : les sociétés de crédit et les sociétés de construction.

«*- Les sociétés de crédit ont pour objet exclusif de faire des prêts en vue de la construction ou de l'achat d'immeubles destinés à des maisons ouvrières. Ces sociétés se bornent à prêter de l'argent aux ouvriers pour les aider à construire ou à acheter une habitation. Elles ont pour but de rendre les emprunteurs immédiatement propriétaires.*

*- Les sociétés de construction ont pour objet exclusif, la construction, l'achat, la vente et la location d'habitations destinées aux classes laborieuses. Ces sociétés achètent et construisent des maisons, soit pour les revendre, soit pour les louer avec ou sans promesse de vente. La propriété n'est transférée dans ce cas qu'à la suite de paiements périodiques comprenant le prix du loyer et une certaine quotité destinée à former, au bout d'un certain terme fixé, le prix d'acquisition de l'immeuble.»<sup>20</sup>*

Il est important de noter que la production des sociétés de construction est considérée comme négligeable par de nombreux auteurs, comme S. Rowntree : «*Le nombre de maisons construites directement par les municipalités est si petit que nous pouvons ne pas en tenir compte. Il en est de même des maisons construites par certaines institutions charitables, sociétés de construction,*

---

<sup>18</sup> B. Seebohm ROWNTREE, *op. cit.*, p.468.

<sup>19</sup> A. VANDER MOERE, *op. cit.*, p.10.

<sup>20</sup> *Ibidem*, p.11.

*compagnies industrielles. Il faut mentionner cependant, la participation financière des pouvoirs publics dans la création des sociétés anonymes de construction des habitations ouvrières. »<sup>21</sup>*

Par contre, il annonce des chiffres énormes pour la construction des maisons ouvrières en général : « *De 1889 à 1907, la Caisse Générale d'Épargne prêta environ 77 millions de francs pour la construction de plus de 39.000 maisons ouvrières (...). En plus des 39.000 maisons mentionnées plus haut, un grand nombre ont été construites par des ouvriers qui, tout en se prévalant de certains avantages offerts par la loi, n'ont pas emprunté à la Caisse Générale d'Épargne. Ainsi, entre 1890 et 1895, il fut construit 25.395 maisons ; de 1895 à 1900, il en fut construit 47.890 et de 1900 à 1905, 68.159. »<sup>22</sup>. Soit plus de 180.000 maisons ouvrières construites en 15 ans. Ces chiffres avancés par Rowntree, qui ne donne pas ici ses sources, seront évalués dans le point suivant et comparés avec d'autres données.*

Mais la plupart des auteurs observent un déséquilibre semblable. Ainsi, A. Vander Moere donne la proportion de sociétés de chaque type : « *Il y a actuellement [en 1904] en Belgique 159 sociétés d'habitations à bon marché, dont 111 sociétés de crédit et 48 sociétés de construction. De ces 159 sociétés, 146 sont constituées sous la forme anonyme et 13 sous la forme coopérative. »<sup>23</sup>*

C'est-à-dire que les fonds prêtés par la CGER aux ouvriers passent dans 70% des cas par des sociétés de crédit. On peut également y lire que les sociétés de crédit ont reçus 15 fois plus de fonds que celles de construction.

C'est un fait qu'on relève souvent pour dire à quel point les ouvriers belges préféreraient construire eux-mêmes “*sur le terrain qu'ils ont choisi, d'après le plan qui leur convenait*”<sup>24</sup>. Or, on verra pourtant au point suivant que c'est, en revanche, la production bâtie des autres sociétés - celles qui construisaient elles-mêmes avant de louer ou de vendre les logements aux ouvriers - qui a le plus fait l'objet d'études dans l'histoire de l'urbanisme belge.

---

<sup>21</sup> B. Seebohm ROWNTREE, *op. cit.*, p.468.

<sup>22</sup> *Ibidem*, p.467.

<sup>23</sup> A. VANDER MOERE, *op. cit.*, p.11.

<sup>24</sup> Ernest MAHAIM, *Les abonnements ouvriers sur les lignes de chemin de fer belges et leurs effets sociaux*, Bruxelles : Misch et Thron Editeurs, 1910, p.189.

## ***b.- Initiatives privées : modalités pratiques***

Afin de mieux mesurer par la suite les processus qui sont en jeu – notamment dans la partie où je n'aurai pour toute source que les tableaux du cadastre –, il importe de détailler encore comment se passait concrètement la construction de ces maisons dites “ouvrières”, en quoi elles étaient spécifiques, et quelles étaient les contraintes mais aussi la grande variété de situations possibles.

En premier lieu, « *en ce qui concerne la nature de l'immeuble, le conseil d'administration [de la CGER] a arrêté un maximum de la valeur de l'habitation qu'il a fixé à 5000 fr., terrain compris. Ce chiffre ne comprend pas les taxes diverses (de bâtisse, de voirie, etc.) qui sont variables avec les localités. En 1899, la Caisse a porté à 6500 fr. la valeur maxima d'une habitation ouvrière pour Bruxelles et les faubourgs, ainsi que pour Anvers, Gand et Liège.* »<sup>25</sup>

En outre, on sait également que, à partir de 1894, la contenance du fonds, bâti ou non, formant un ensemble, en une ou plusieurs parcelles, ne pouvait pas excéder 25 ares.<sup>26</sup>

C'est une première caractéristique des maisons dites “ouvrières”, assez évidente mais facilement utilisable dans l'analyse : leur prix est bas, donc la surface bâtie est petite ; et en ville celle-ci est sans doute encore plus réduite, malgré la hausse du plafond énergiquement réclamée par Albert Soenens<sup>27</sup> et octroyée en 1899.

On lit ensuite, toujours dans l'étude de Vander Moere, comment la construction se déroule et déjà, en filigrane, les différents rôles que vont jouer les comités de patronage : comme autorité morale qui choisit les “meilleurs” candidats d'abord, puis comme organisme qui enquête, recense et collecte des données (que j'utiliserai largement par la

---

<sup>25</sup> A. VANDER MOERE, *op. cit.*, p.18.

<sup>26</sup> « *On ne peut considérer comme ne formant qu'un ensemble, une maison ou des dépendances (jardin ou annexes) séparées par un chemin ou une enclave. Si la contenance du fonds est supérieure à 25 ares, le prix doit être ventilé : la partie du prix applicable à cette surface de 25 ares profite seul de la réduction.* » in : *ibidem*, pp.46-47.

<sup>27</sup> « *Dans la notice qu'il nous a soumise, M de Royer de Dour démontre (...) que dans l'agglomération bruxelloise, le coût d'une bonne habitation ouvrière, construite sans aucun luxe, mais réunissant les qualités requises d'hygiène et de confort, s'élève au moins à 4693fr, à l'exclusion du terrain. (...) Nous croyons que cette augmentation (du prêt consenti par la CGER) est d'autant plus facile à obtenir qu'elle est toute relative, réclamée seulement pour l'agglomération bruxelloise - et pour quelques autres grandes villes - et qu'elle pourrait même être compensée par la diminution du maximum des avances sur le prix des constructions dans des localités moins importantes.* » in : Albert SOENENS, *Réformes pratiques pour l'application de la loi du 9 août 1889 sur les habitations ouvrières. Rapport*, Bruxelles : Imprimerie des Institutions de prévoyance, 1892, pp. 9-10.



suite) ; et, enfin, comme facteur de diffusion de “modèles” pour la construction des maisons (cette notion faisant, elle, l'objet du dernier chapitre).

Ainsi : « *L'ouvrier choisit librement le terrain pour bâtir sa maison ; il s'abouche avec le propriétaire, discute et arrête le prix. Il s'adresse ensuite à une société constituée dans sa contrée pour prêter de l'argent aux travailleurs honnêtes et laborieux (...); celle-ci lui demande son livret de mariage, ainsi qu'un certificat de comités de patronage prouvant qu'il est ouvrier et qu'il a l'intention d'acquérir une maison pour l'habiter.* »<sup>28</sup>

C'est évidemment sur ce fait que Bruno De Meulder et d'autres auteurs se basent pour mettre en évidence le pouvoir des comités de patronage et le contrôle qu'ils exerçaient sur les ouvriers : « *Le certificat ouvrier est considéré comme une faveur. Plus important est néanmoins qu'une enquête précise est faite sur le statut du candidat constructeur (...). Seuls les ouvriers régulièrement inscrits chez un patron peuvent obtenir le certificat. La loi sur les habitations ouvrières est donc assez sélective. Le problème du logement est exclusivement perçu comme faisant partie du problème industriel.* »<sup>29</sup>

Pourtant, à la lecture des rapports que les comités de patronage rédigent, c'est un autre état d'esprit qui ressort : en effet, ceux-ci publient annuellement la quantité de certificats qu'ils ont distribués et se considèrent évidemment valorisés quand ce nombre est élevé ; dans la description d'une visite de village, l'auteur du rapport déplore qu'aucune construction n'y ait profité des facilités financières ; et il plaide, après avoir répertorié les montants d'une trentaine de locations ouvrières : « *presque tous ces loyers correspondent aux annuités qu'il suffirait de payer à une société pour devenir propriétaire d'un immeuble plus moderne et plus confortable.* »<sup>30</sup> Par conséquent, l'action quotidienne des comités de patronage s'apparente plus à de la propagande pour le système qu'ils ont pour mission de développer, qu'à un contrôle sévère et sélectif de celui-ci.

Enfin, « *l'ouvrier maître d'un coin de terre et possédant les ressources nécessaires, bâtit alors sa maison comme il l'entend, selon ses goûts et ses préférences. La société lui communique généralement des*

---

<sup>28</sup> A. VANDER MOERE, *op.cit.*, p.19.

<sup>29</sup> Bruno DE MEULDER, “La loi relative aux habitations ouvrières du 9 août 1889 et la distribution géographique de la main d'œuvre en Belgique : les habitations ouvrières et la banlieue radieuse (1889-1914)” in : *op. cit.*, p.52.

<sup>30</sup> Comité de Patronage des Habitations Ouvrières et des Institutions de Prévoyance pour l'arrondissement de Nivelles, *op. cit.*, 1908, p.36.

*plans et devis d'habitations pour lui donner une idée de la maison qu'il se propose de construire. Si l'ouvrier le désire, les administrateurs de la société l'aident de leurs indications et conseils ; ils surveillent même la bâtisse. »<sup>31</sup>*

A nouveau, cette explication de A. Vander Moere décrit une situation assez idéale dont il est difficile de mesurer à quel point elle était répandue. On verra plus bas que dans l'arrondissement de Nivelles, en tout cas, le comité de patronage n'a pas pu distribuer de plans-types avant 1910.

Le législateur veut s'assurer en outre que les terrains sont rapidement bâtis car les délais qu'il permet sont courts : « *L'article 17 exige que la construction de la maison se fasse dans le délai de 18 mois à compter de la date de l'acquisition du fonds. Si ce délai est dépassé, les droits de transmission immobilière, de transcription, de prêt ou d'ouverture de crédits sont dus ; le payement des droits ou de suppléments doit avoir lieu dans les deux mois de l'expiration du terme.* » <sup>32</sup> Cet aspect sera encore une caractéristique importante dans l'analyse des opérations qu'on relèvera au cadastre.

Financièrement, il a déjà été dit qu'on exigeait de l'ouvrier qu'il possède à l'avance un dixième du capital nécessaire<sup>33</sup> ; il peut ainsi construire par exemple une maison de 4000 frs sur un terrain de 1500 frs, en empruntant les 5000frs maximum autorisés, s'il dispose d'un apport personnel de 500 frs.

Ensuite, le remboursement de l'intérêt et de l'amortissement du capital s'échelonne sur une durée et selon des montants qui sont fonctions de l'âge auquel l'ouvrier commence son emprunt, mais il doit au être terminé au plus tard lorsqu'il atteint 65 ans<sup>34</sup>. Les intérêts sont plafonnés par la Caisse Générale d'Epargne à 4%.

---

<sup>31</sup> A. VANDER MOERE, *op.cit.*, p.21.

<sup>32</sup> *ibidem*, p. 46.

<sup>33</sup> Rowntree évoque aussi l'existence de sociétés privées qui permettait d'emprunter par ailleurs le montant de l'apport personnel.

<sup>34</sup> Exemples de sommes à payer hebdomadairement (in : A. Vander Moere, *op. cit.*, p.25.)

Pour :	10 ans	15 ans	20 ans	25 ans
1800 frs.	4,27	3,11	2,55	2,21
3150 frs.	7,47	5,45	4,46	3,88
4500 frs.	10,67	7,78	6,37	5,54

La société prend évidemment une hypothèque sur la propriété comme garantie et « afin que l'ouvrier, dans son intérêt même, comme dans celui de la société, accomplisse les conditions de prêt avec exactitude et paye régulièrement les à-comptes nécessaires au remboursement de la somme empruntée ». L'ouvrier est donc en réalité pendant ce temps un propriétaire “en devenir”, un accédant à la propriété.

Cependant, dans de nombreux cas (5 sur 6, selon Rowntree en 1910, et 4 sur 5 selon le recensement de 1900<sup>35</sup>), l'ouvrier prend auprès de la même société, une assurance-vie. Le montant à payer par mois est plus élevé, il est également fonction de l'âge et il requiert un certificat médical. Mais dans ce cas, si l'ouvrier décède, la maison et le terrain appartiennent directement à la veuve et aux ayant droits, quelle que soit la durée déjà encourue de remboursement. Ainsi, en une génération de toute façon, toutes ces familles sont devenues propriétaires.

## **2.- Le contexte : pour ou contre “le logement social”**

Pour mesurer la spécificité de cette loi et donc celle du territoire qu'elle va contribuer à produire, il est utile de fournir, pour suivre, quelques comparaisons avec d'autres lieux et d'autres approches de cette problématique essentielle du 19<sup>e</sup> siècle : pauvreté, surpopulation des faubourgs ouvriers, loyers démesurés par rapport aux salaires et insalubrité extrême des logements existants.

La comparaison sera tout d'abord synchronique car la loi de 1889 fut analysée avec attention depuis les pays voisins<sup>36</sup> ; puis diachronique car, tout au long du 20<sup>e</sup> siècle, la politique belge en la matière oscillera grosso modo en permanence entre deux conceptions : la politique ici décrite, de propriétarisation privée ou la promotion d'un “logement social”, locatif et public.

Ceci permettra de constater que la perception que l'on avait de dispositions légales pourtant similaires variait selon les pays et varie encore aujourd'hui. Mais aussi que les

---

<sup>35</sup> « La proportion pour 1000 prêts des opérations faites avec assurance s'établit comme suit. En 1891 : 212 ; en 1900 : 795. L'assurance sur la vie est donc appliquée à 80% des prêts. » in : Statistique générale de la Belgique. Exposé de la situation du Royaume de 1876 à 1900, rédigé sous la direction de la commission centrale de statistique, Bruxelles : impr. G. Piquart, 1910, p.713.

<sup>36</sup> Par exemple : Henri CHARRIAUT, *La Belgique moderne, une terre d'expériences*, Paris : Flammarion, 1910, 390p.

phases qui correspondent à cette deuxième approche sont généralement les plus développées et analysées dans l'histoire de l'urbanisme, bien qu'elles soient souvent par ailleurs les plus courtes dans le temps et que leur production ne soit pas nécessairement la plus abondante.

### ***a.- Synchronique : le débat en France***

On présente souvent la situation belge comme un intermédiaire entre les contextes anglo-saxon (Grande-Bretagne principalement) et latin (France). Ici, elle se pose en précurseur : “notre solution, la solution belge comme on l'appelle dans les Congrès, dont nous avons le droit d'être très fiers (...)”<sup>37</sup> écrit Mahaim en 1910. La même année, on estime en Angleterre que « cette loi [belge] est vraiment unique en l'espèce et elle applique certains principes que devraient étudier les réformateurs des autres pays. »<sup>38</sup> Tandis que Georges Picot, initiateur avec Jules Siegfried<sup>39</sup> de lois similaires en France, regrette que celles-ci « n'ont pas offert aux sociétés de constructions de France plus de 5 millions et demi, tandis que la Caisse d'Epargne et de Retraite de Belgique a prêté plus de 50 millions aux constructions belges. Un petit pays six fois moins peuplé que nous a accompli une œuvre dix fois plus considérable. »<sup>40</sup>

Cependant, il est important de noter que l'idée de promouvoir l'ouvrier propriétaire - principalement pour contrer par ce biais la montée du “socialisme” et l'idéologie des “partageux” - n'est certainement pas une invention belge mais plutôt le fait de théories françaises largement diffusées, comme celles de Frédéric Le Play<sup>41</sup>.

---

<sup>37</sup> Ernest MAHAIM, *op. cit.*, p.189.

<sup>38</sup> B. Seebohm ROWNTREE, *op. cit.*, p.464.

<sup>39</sup> Jules SIGFRIED (1837-1922) est industriel et député-maire du Havre, protestant, issu de Mulhouse ; Georges PICOT (1838-1909) est magistrat, catholique ; tout deux philanthropes, ils sont des militants actifs de l'Union de la Paix Sociale, fondée par Le Play ; ils fondent la Société Française des Habitations à Bon Marché (1889) qui avait pour seul objectif d'encourager la construction par les particuliers, les industriels ou les sociétés locales, des maisons salubres et bon marché. Cette société est à l'origine de la proposition française de loi en faveur des habitations ouvrières, présentée en 1892 au parlement et au Sénat en 1894.

<sup>40</sup> Georges PICOT, en février 1905 à l'assemblée générale de la "société française des Habitations à bon marché", cité par : Roger-Henri GUERRAND, *Les origines du logement social en France*, Paris : éd. Ouvrières, 1967, p.305.

<sup>41</sup> Pierre Guillaume Frédéric LE PLAY (1806-1882) : polytechnicien, Inspecteur général des mines, Conseiller d'État, commissaire général de l'Exposition universelle de 1855, responsable de la section française de l'exposition de Londres en 1862, et de l'organisation de celle de Paris en 1867, il est nommé sénateur en décembre 1867. Il est l'auteur de *Ouvriers européens*, paru en 1855, constituée de 300 monographies publiées en six volumes et fruit de nombreuses années de voyage d'observation et d'analyses. Il publie ensuite *La réforme*

Celui-ci a, tout au long de son œuvre, développé l'idée de l'influence hautement bénéfique et "moralisante" de la propriété immobilière sur l'ouvrier, qui serait sinon dépourvu de repères et de valeurs. Ainsi, « *L'union indissoluble entre la famille et son foyer est la pratique qui exerce la plus salutaire influence sur la moralité et le bien-être de la famille ouvrière* »<sup>42</sup> est un leitmotiv très répandu dans les articles de "La Réforme Sociale", la revue qu'il a fondée, et repris par tout mouvement philanthrope, catholique ou protestant ; on retrouve donc largement ce principe en Belgique.

Ce sont également des disciples de Le Play et des membres de "l'Union pour la Paix Sociale", qu'il a créée, qui seront en France à l'origine de la loi de 1894, mais auparavant, ceux-ci seront déjà, lors de l'exposition universelle de Paris en 1889, les artisans de la section 11 : "l'Economie Sociale".

Dans l'histoire sociale française en effet, l'année 1889 est marquée par le "congrès des cités ouvrières" qui prend à ce moment le nom de Congrès des Habitations à Bon Marché (H.B.M.) et qui s'inscrit dans la suite des Congrès internationaux d'Hygiène<sup>43</sup>, dont plusieurs s'étaient tenus à Bruxelles.

Dans le cadre d'un "*vif débat qui oppose, au sein de la bourgeoisie, libéraux et philanthropes aux tenants d'une intervention de l'Etat*", le congrès de 1889 a dès lors pour objectif de "*démontrer que le mouvement philanthropique peut se suffire à lui-même*"<sup>44</sup>.

La deuxième résolution adoptée par le Congrès stipule en effet expressément : « *c'est à l'initiative individuelle ou à l'association privée qu'il appartient de trouver la solution appropriée à chaque*

---

*sociale en France* (Paris : Plon, 1864, 2 vols.) dont 7 éditions seront tirées en 3 ans. En 1856, il crée la Société d'économie sociale qui deviendra Société internationale de science sociale (SISS) en 1904, coordonnant des centaines de groupes locaux dits "UPS" (Unions de la paix sociale). Il a fondé la revue *La réforme sociale* en 1881. La large diffusion de ses idées est à l'origine d'une "école Leplaysienne" en sociologie.

<sup>42</sup> Frédéric LE PLAY, *L'école de la paix sociale, son histoire, sa méthode et sa doctrine*, 1881, cité dans : Roger-Henri GUERRAND, *op. cit.*, p.259.

<sup>43</sup> Au premier Congrès international d'Hygiène, tenu à Bruxelles en 1876, on avait en effet établi un lien étroit entre la question de la salubrité et celle du logement individuel : "*Le bien-être matériel et moral des travailleurs, la salubrité publique et la sécurité sociale sont intéressés à ce que chaque famille ouvrière habite une maison séparée, saine et commode, qu'elle puisse acquérir.*" In : *Congrès international d'hygiène, de sauvetage et d'économie sociale*, Bruxelles : imp. Parent et Cie, 1876, 2vols.

<sup>44</sup> Rémy BUTLER, Patrick NOISSETTE, *Le logement social dans l'histoire économique et politique (1815-1960)*, Paris : La Découverte, 1983, p.26.

*cas particulier. L'intervention directe de l'Etat ou de l'autorité locale sur le marché, venant faire concurrence à l'industrie privée ou tarifer les loyers, doit être écartée (...)»<sup>45</sup>*

Pour cela, une “rue des habitations ouvrières” avait été construite sur l'esplanade des Invalides, alignant en vraie grandeur les maisons-types conçues par le patronat philanthrope ; et des “Grand Prix des habitations ouvrières” furent distribués à plusieurs industries : les mines d'Anzin et de Blanzky, l'usine Menier à Noisiel, l'entreprise Schneider au Creusot, et la Société Philanthropique de Paris.

Mais ces opérations que l'on loue en France en 1889, et que l'on étudie aujourd'hui sous le titre “la France des pavillons – les origines”<sup>46</sup>, sont assez diverses, à l'image des priorités, parfois très différentes, que les disciples leplaysiens pouvaient accorder à l'un ou l'autre facteur : pour Picot, l'important est d'être propriétaire (c'est-à-dire conservateur) mais le caractère individuel du logement urbain reste de l'ordre de l'utopie ; pour d'autres (les hygiénistes), c'est l'idée d'une maisonnette entourée d'une cour ou d'un jardin qui prime, même si elle fait partie d'une “cité ouvrière” qui appartient à un industriel.

Le récurrent “modèle mulhousien”, par exemple, consiste en un programme d'accession à la propriété de petits pavillons, construits par la “Société mulhousienne des cités ouvrières” (SOMCO) une association patronale de douze industriels fondée en 1853 ; 6 plans différents sont possibles ; le remboursement est prévu en 15 ans et il est prélevé sur salaire. L'Etat, sur base de la décision de Napoléon III d'encourager les initiatives en faveur du logement ouvrier, est intervenu pour un tiers dans le capital de départ, en échange d'un droit de regard sur la stabilité des prix durant 20 ans.

A Noisiel, par contre, l'industrie Menier a proposé des maisons individuelles à travers un programme locatif ; et dans la cité de Passy-Auteuil, même s'il s'agit d'offrir aux ouvriers l'accession à la propriété au bout de 20 ans : “*si la conduite d'un locataire devenait notoirement immorale, il encourait la résiliation de son bail et l'expulsion*”<sup>47</sup>.

---

<sup>45</sup> Résolutions du Congrès des Habitations à Bon Marché, publiées dans : Roger-Henri GUERRAND, *op. cit.*, p.285.

<sup>46</sup> Roger-Henri GUERRAND, Roger QUILLOT, *100 ans d'habitat social. Une utopie réaliste*, Paris : Albin Michel, 1989, p.42.

<sup>47</sup> “De Mulhouse à Passy-Auteuil, les origines du pavillon”, in : Roger-Henri GUERRAND, Roger QUILLOT, *op.cit.*, p.47.

Aussi, toutes les “Sociétés” en France qui construisent des maisons ouvrières imposent des conditions qui lient l'habitant à son employeur, voire beaucoup plus. Dans la première cité ouvrière construite à Paris en 1851, par Napoléon III et des actionnaires philanthropes, les habitants, ouvriers de l'usine à gaz de la rue Rochechouart, vivaient tout à fait sous contrôle : ils disposaient de “commodités modernes” (lavoir, séchoir, pavillon de bains, visites gratuites d'un médecin, garderie) mais ils devaient aussi se soumettre à la fermeture des grilles à 22 heures et à l'inspecteur qui veillait aux bonnes mœurs des locataires.

C'est donc une première différence capitale avec les “pavillons” tels qu'ils vont se construire en Belgique à la suite de la loi de 1889 : si la propriété y attache l'ouvrier au sol, il reste autonome dans sa recherche d'emploi, non seulement parce que le réseau de transport le permet, comme l'indique E. Mahaim<sup>48</sup>, mais aussi parce qu'il ne paye pas sa mensualité à l'industrie mais à une société de crédit indépendante (même s'il a dû prouver, au moment d'engager le prêt, qu'il n'était pas au chômage).

C'est donc plutôt en France que la critique adressée par Bruno De Meulder au système belge de 1889 serait de mise : « *Le problème du logement est exclusivement perçu comme faisant partie du problème industriel* »<sup>49</sup>.

Ensuite, si c'est également dans les théories de Le Play que l'on trouve la notion de “patronage”, à l'origine du mot qui qualifie les comités fondés en Belgique (dont le rôle était d'agir indépendamment du pouvoir communal et dont le sens est aujourd'hui attaché au mouvement catholique), il évoque en France très précisément l'action des “patrons” en faveur des ouvriers : « *A cette situation un seul remède : le patronage des classes dirigeantes. La préoccupation centrale des chefs d'industrie doit être d'exciter leurs ouvriers à acquérir, au moyen de l'épargne, la propriété de leur foyer domestique et d'y retenir en tout temps la mère de famille.* »<sup>50</sup>

La loi de 1894 promouvra en France également la création de “comités de patronage” dans chaque département mais sur base volontaire : 12 ans plus tard, seul 52

---

<sup>48</sup> « *Les abonnements au chemin de fer corrigent cet inconvénient, en rendant, dans une certaine mesure, sa mobilité à l'ouvrier, même propriétaire. Il ne dépendra plus des conditions locales du marché, s'il peut, sans abandonner le home qu'il s'est bâti, aller trouver de l'ouvrage au loin. Voilà ce qui nous fait considérer les abonnements comme un très heureux complément de notre système d'aures de maisons ouvrières.* » Ernest MAHAIM, *op. cit.*, p.190.

<sup>49</sup> Bruno DE MEULDER, *op. cit.*, p.52.

<sup>50</sup> Frédéric LE PLAY, cité par : Roger-Henri GUERRAND, *op.cit.*, p.260.

départements sur 90 en étaient pourvus. On sait que la loi belge par contre imposait un comité par arrondissement administratif, soit 54 en 1890 (nombre réduit à 52 en 1892) ; chacun couvrait ainsi en moyenne un territoire 10 fois plus restreint<sup>51</sup>, avec pourtant les difficultés que l'on va décrire.

Enfin, l'intervention de l'état est également perçue radicalement différemment dans les deux pays. Si l'état français offre des aides et des subventions, ce n'est tout d'abord qu'aux industries qui construisent, et non aux futurs propriétaires, comme on l'a vu dans le cas de Mulhouse. Puis, la loi "Siegfried", approuvée en 1892 par le Parlement, provoquera au Sénat deux années supplémentaires de débats avant d'être votée. Cette loi, bien que très semblable à celle que la Belgique a promulguée en 1889, était rejetée en France car considérée comme beaucoup trop socialiste<sup>52</sup>.

Pourtant, Picot et Sigfried, qui s'opposaient d'un côté aux propositions communautaires (comme le phalanstère de Fourier) car elles engendraient la désagrégation de la famille (cuisines collectives, réfectoires, éducation séparée des enfants, etc.), étaient également de farouches opposants de l'intervention de l'Etat : « *dans cette affaire, il ne s'agit pas de faire appel au législateur. L'Etat ne peut corriger la misère, modifier le prix des loyers, se substituer aux propriétaires pour offrir aux ouvriers des logements sains* »<sup>53</sup>.

La loi qu'ils proposent en 1892 se contente donc de susciter l'initiative privée : elle offre des exemptions d'impôts pour les constructions ne dépassant pas une valeur maximale, fixée en fonction de la commune, et dont l'occupant ne soit pas propriétaire d'une autre maison, et elle offre d'autres exemptions d'impôts aux sociétés de constructions et de crédit ; mais elle autorise aussi une série d'organismes publics, tels que bureaux de bienfaisance et hospices ou encore la Caisse des Dépôts et Consignations, à consacrer une partie de leurs fonds à la construction de maisons à bon marché.

Si le premier point était déjà sujet à discussion pour les "ténors de la droite", car il revenait à "créer une nouvelle classe de privilégiés" contraire aux principes républicains, et parce que les bureaux de bienfaisance n'avaient pas selon eux à s'occuper d'investissements, c'est

---

<sup>51</sup> A l'époque, un département français avait en moyenne 6100 km<sup>2</sup> et un arrondissement belge, 560 km<sup>2</sup>.

<sup>52</sup> « *Franchir le barrage du Sénat se révéla hérissé de difficulté. (...) C'était là du socialisme pur, comme le firent remarquer aussitôt plusieurs ténors de la droite, refusant que l'on s'engage dans une voie aussi dangereuse* ». Roger-Henri GUERRAND, Roger QUILLOT, *op. cit.*, p.62.

<sup>53</sup> Georges PICOT, cité par : Rémy BUTLER, Patrick NOISETTE, *op. cit.*, p.26.



l'implication de la Caisse des Dépôts et des Consignations qui attira le plus de critiques et de craintes : *“Tous les faiseurs de grands projets humanitaires (...) veulent se jeter sur ces dépôts dont l'Etat, en définitive, est responsable (...) mais dans un jour de grande crise, que nous devons toujours prévoir, comment avec des placements aussi équivoques et absolument irréalisables, comment rembourseriez-vous les dépôts ?”*<sup>54</sup>

En résumé, la loi de 1894 a eu du mal à passer devant la droite française ; tandis que la loi belge de 1889, pourtant très similaire, était quant à elle considérée comme trop libérale, à l'époque<sup>55</sup> comme encore aujourd'hui, et ce pour plusieurs raisons : d'abord, elle ne résolvait pas les cas de pauvreté les plus cruciaux ; ensuite, en dispersant la population, elle contrait le syndicalisme ; enfin, elle se basait sur le “mérite” des personnes (évalué par la capacité d'épargne) et non sur le droit de tous à disposer d'un logement salubre.

D'un autre côté, non seulement on présente aujourd'hui en France la loi de 1894 comme “très novatrice” - ce qui sous-estime assez fortement le contexte européen que Picot et Siegfried avaient pourtant attentivement analysé (l'Angleterre et l'Italie ayant aussi pris des dispositions similaires dès 1890) - mais surtout, on la considère comme étant à l'origine du “pavillonnaire”<sup>56</sup>.

Or, même quand il s'agit de maisons individuelles (et on utilise souvent le principe du groupement, côte à côte ou dos à dos, par 2 ou 4 logements formant visuellement un seul “pavillon”), toutes les opérations présentées sont construites sur plans identiques ou presque, par lotissements entiers, par une même entreprise de construction et pour le compte d'un même maître d'ouvrage (que celui-ci soit le patron de l'industrie ou, à la suite de la loi, une Société d'HBM). Le “mitage” belge est par contre, le fait de propriétaires individuels et de constructeurs différents sur des terrains ponctuels ; cela, déjà à l'époque, et sans doute encore plus qu'aujourd'hui.

---

<sup>54</sup> L. BUFFET, au sénat le 19 juin 1894 ; cité dans : Roger-Henri GUERRAND, *Les origines du logement social en France*, op. cit., p.293.

<sup>55</sup> « *Les grands mouvements sociaux de 1886 et l'attitude conservatrice subséquente de la Commission du Travail ont entraîné, du côté socialiste, une vive réaction contre la politique du logement du gouvernement. L'alternative socialiste aux propositions teintées de libéralisme du gouvernement fut développée principalement par Hector Denis et Louis Bertrand (...)* » Marcel SMETS, op. cit, p. 58.

<sup>56</sup> Cfr. “De Mulhouse à Passy-Auteuil, les origines du pavillon”, in : Roger-Henri GUERRAND, Roger QUILLOT, op. cit.

Deuxièmement, en Belgique, la loi de 1889 est présentée comme étant une des causes fondamentales de la dispersion de l'urbanisation ; Xaveer De Geyter, par exemple, synthétise ainsi la situation : « *On the pretext of providing the workers with a more healthy life in the countryside, and with the provision of cheap train tickets, workers could live spread out the countryside (...). The scattered, low-density development is thus the upshot of a deliberate policy that has been pursued since Belgium gained independence* »<sup>57</sup>. Ou, comme l'analyse Bruno De Meulder : « *la loi de 1889 a exercé une influence très importante sur le développement spatial des villes (...). Le choix implicite dans les règles de la loi de 1889 pour la maison unifamiliale menait donc vers une suburbanisation (...). Mais cette suburbanisation causée directement par la loi de 1889 (... ) a eu des effets principalement à la campagne et dans les petites villes provinciales.* »<sup>58</sup> (et non à Bruxelles où 1% seulement des maisons produites à la suite de ces lois ont été construites).

Pourtant, la loi de 1894, très semblable, n'a eu que des effets retroints en France ; puisque les mêmes causes n'ont pas partout les mêmes effets, c'est donc une preuve caractéristique de l'écart qu'il peut y avoir entre ce que veulent les lois, ce que planifie l'Etat, et l'urbanisation réellement produite.

Il est donc important de relever à quel point les contextes sont différents à la base. Et ce n'est pas seulement l'existence du réseau de transport ou la force de “l'esprit communal” qui font la différence (les deux autres causes du “*belgian sprawl*”, évoquées par De Geyter).

Plus radicalement, on constate que quand le législateur veut promouvoir “l'initiative privée”, il s'agit en Belgique de celle des ouvriers, des futurs propriétaires ; en France, il s'agit de celle des patrons d'industrie et autres investisseurs potentiels. En outre, le paternalisme était certes une idéologie puissante dans le système instauré en Belgique mais il faut le relativiser quand on le compare à ce qui existait en France.

Comme l'écrit Mahaim en 1910 : « *Si nous avons pu multiplier les ouvriers propriétaires, c'est précisément parce que nous avons trouvé le moyen de leur laisser toute liberté – et toute responsabilité – dans la construction. Et le résultat a été que nos 75.000 maisons sont éparpillées là où il a plu à leurs occupants de les planter. Nous avons évité ainsi les navrantes “cités ouvrières” formant agglomération autour des usines. C'est pourquoi les abonnements, qui favorisent cette dissémination, sont bien dans l'esprit de l'œuvre*

---

<sup>57</sup> DE GEYTER Xaveer Architects, *After Sprawl. Research for the contemporary city*, Rotterdam : NAI Publishers / Antwerpen : deSingel International Art Center, 2002, p.161.

<sup>58</sup> Bruno DE MEULDER, *op. cit.*, pp.56-57.

*et c'est pourquoi il n'est nullement souhaitable – en général – que des sociétés de construction ou des patrons bienveillants viennent se substituer aux ouvriers eux-mêmes. »<sup>59</sup>*

Pour utiliser les concepts d'aujourd'hui, c'est donc le critère de mixité sociale qui prévalait en Belgique, en s'opposant à la “ghettoïsation des banlieues” critiquée actuellement en France ; tandis que l'idée de “ville compacte”, auquel la recherche d'un “développement durable” nous mène aujourd'hui, était complètement absent : on attribuait encore à la campagne de larges capacités d'absorption de population, sans parler des valeurs morales et hygiéniques qu'on lui accordait.

Enfin, d'autres spécificités, qui ont déjà été étudiées en détail au chapitre précédent, sont encore à mentionner dans cette comparaison. Ainsi, comme l'a mis en évidence Emile Vandervelde<sup>60</sup> et à sa suite, Seebhom Rowntree (cfr. chap. précédent), la Belgique était déjà un pays de “petits propriétaires” bien avant la loi 1889 ; la propriété foncière y était déjà extrêmement morcelée, les villes y étaient petites, les loyers étaient bas et le terrain bon marché, non urbain, était abondant : toutes causes qui n'entraînent ni la concentration urbaine, ni la diffusion du logement collectif, ni la prévalence du système locatif.

### ***b.- Diachronique : les politiques sociales belges***

Après avoir replacé cette loi de 1889 dans les débats de son contexte contemporain, il est aussi important, pour suivre, de la resituer dans l'évolution des politiques sociales belges qui ont suivi ; ceci, afin de mesurer la place et l'importance de l'urbanisation du territoire issue de cette loi, par rapport à d'autres contextes législatifs dans l'histoire urbaine du 20<sup>e</sup> siècle en Belgique. Je peux ainsi contextualiser la période étudiée précisément dans une plus longue durée.

Mais ce faisant, je présente également une approche fréquemment utilisée pour parler de l'urbanisation diffuse en Belgique aujourd'hui. En effet, plusieurs facteurs reconnus de l'étalement urbain dépendent largement des choix de base des politiques publiques concernant le logement – ou “l'habitat” en général : propriété privée ou marché locatif ;

---

<sup>59</sup> Ernest MAHAIM, *op. cit.*, pp.190-191.

<sup>60</sup> Emile VANDERVELDE, *La propriété foncière en Belgique*, Paris : Schleicher Frères, 1900, 327p.

maison individuelle ou logement collectif ; maîtrise d'ouvrage privée ou publique ; construction en milieu rural ou urbain.

En ce sens, l'approche par l'histoire des politiques publiques sur le logement devrait permettre de dépasser une histoire de l'urbanisme centrée sur les opérations exemplaires dans l'histoire des idées sur la ville, et d'aborder l'urbanisation plus banale et anonyme du territoire.

En effet, on montrera au point suivant que l'urbanisation engendrée par des lois comme celle de 1889 est certainement supérieure quantitativement à ce qu'on trouve généralement dans l'histoire de l'urbanisme ; tandis que celle-ci par contre, produit des connaissances qui ne sont pas nécessairement applicables à l'ensemble des territoires urbanisés, contrairement à l'usage qu'on en fait parfois implicitement.

L'histoire des politiques du logement peut donc effectivement servir de trame pour écrire l'histoire de la dispersion urbaine en Belgique, ce que font de nombreux auteurs, et je vais la présenter brièvement pour suivre. Mais le tissage de ces fils historiques et le point de vue généralement adopté par l'urbaniste peuvent y créer des raccourcis et y laisser des lacunes<sup>61</sup> que je chercherai d'abord à mettre en évidence, puis à contourner, dans la suite du chapitre.

Ainsi par exemple, il est des histoires du logement social qui se focalisent, en fait, sur les réalisations exemplaires de l'histoire de l'urbanisme ; tout comme certaines histoires de l'urbanisation accordent des valeurs différentes aux réalisations bâties en fonction de critères politiques, sociaux, environnementaux. Et comme la dispersion de l'urbanisation est aujourd'hui connotée négativement, l'Histoire construite sur ces bases a donc tendance à sur-développer les phases où on a, au contraire, “bien” agi : c'est-à-dire, dans le sens de la densification, du collectif, de l'investissement public, etc., tandis que le reste n'apparaît qu'en creux, entre les lignes. En outre, ces phases de “non-dispersion” étant également plus rares et plus courtes (sur le temps du 20<sup>e</sup> siècle) comme qu'on va le voir, on tend du coup à les étudier plus en détail, comme étant plus intéressantes car moins “banales”.

Enfin, et c'est le point faible de toute histoire construite sur l'étude des idées (politiques ou urbaines) et non des formes : tout ce qui n'a pas été “pensé” n'est pas pris en

---

<sup>61</sup> Au delà de l'écart “par définition” déjà souvent relevé (point précédent) entre ce qui se prévoit (les politiques) et ce qui se construit (l'urbanisation).

compte, tout ce qui n'a de trace que sur le sol et non sur le papier, ce qui n'a jamais été planifié, publié, archivé, listé, annoté, repéré, ou même évoqué une seule fois, a peu de chance d'apparaître dans cette histoire.

Or, la transformation du territoire qui résulte de ces formes, construites mais absentes de l'histoire de l'urbanisme et de l'architecture, peut être bien plus conséquente que celle issue des modèles de la pensée urbaine, comme on va le voir dans ce point, en parcourant l'histoire du logement de masse et dans la dernière partie, en décrivant l'urbanisation que cette histoire délaisse généralement.

Ainsi, l'article récent de l'historien Jean Puissant sur l'histoire du logement social<sup>62</sup> fournit, pour commencer, une excellente synthèse de l'évolution des politiques publiques en cette matière, même si l'auteur se centre globalement sur Bruxelles. Et c'est aussi un bon exemple de ce paradoxe apparent de l'écriture, où les périodes les plus longues sont en réalité les moins représentées, parce qu'on privilégie les “opérations illustres” même uniques, plus que la production réelle, même très importante.

On peut lire ainsi, à propos de la première décennie du 20<sup>e</sup> siècle : « *L'habitation mitoyenne familiale, conçue d'après la maison unifamiliale des classes moyennes et symbole de la loi de 1889, représente le modèle d'habitation privilégié par les pouvoirs publics. Encouragé en périphérie, sa construction sera largement favorisée par le développement intensif du réseau de tramway.*

*La cité Hellemans, par contre, propose un modèle d'habitation qui s'inscrit au cœur même de la ville. Emblème d'une solution urbaine forte et progressiste aux problèmes sanitaires et sociaux des impasses, elle remplace l'îlot insalubre sans exclure les plus démunis. Pour intéressant qu'il soit, ce modèle architectural ne comptera pourtant que peu d'exemples. »<sup>63</sup>*

Néanmoins, cette opération (dont la valeur architecturale et urbaine est bien entendu incontestable) occupe ensuite 12 pages de textes et photos, sur les 90 pages d'un article qui doit couvrir plus d'un siècle de production architecturale. La loi de 1889, quant à elle, y est évoquée en une demi-page : on y apprend qu'elle a promu des maisons mitoyennes en périphérie, soutenues par un réseau de tramway.

---

<sup>62</sup> Jean PUISSANT, “Un siècle de logement social à Bruxelles”, in : catalogue de l'exposition *Le logement social au musée ?* au Palais des Beaux-Arts de Bruxelles en mars 2003, org. Société du Logement de la Région Bruxelloise, Bruxelles : éd. Luc Pire, 2003, pp.29-119.

<sup>63</sup> *Ibidem*, p.37.

Effectivement, il est possible que ce soit là les seules observations à faire concernant la loi de 1889 dans un “point de vue” centré sur Bruxelles comme l'est celui de cet article, dans ce périmètre en effet, seul 1% des effets de cette loi ont été recensés.

Mais je montrerai en revanche qu'on ne peut étendre à tout le reste du territoire l'idée que les maisons produites sont mitoyennes, ni qu'elles sont cantonnées à la périphérie des villes ni, comme on l'a vu, qu'elles sont liées aux lignes de tramways. Même pour l'urbanisation de la proche banlieue de Bruxelles, Gustave Abeels a sur le rôle du vicinal une idée fort différente :

*« On aurait pu croire que l'exploitation de l'outil que représentaient les vicinaux allait jouer un rôle prépondérant dans l'expansion des faubourgs de Bruxelles. Il n'en fut rien. La première ligne créée, celle de Bruxelles à Schepdael, en 1887, traverse les hameaux de Schentveld et de Moortebeek, à Anderlecht et celui du Kaudenaerde à Dilbeek. Or, la vieille route de Ninove, l'actuelle rue van Soust, était bâtie bien avant cela. Quant au reste, il faudra attendre l'immédiat après-guerre (1940-1945) pour voir ces quartiers s'urbaniser et nous pensons que le prix modeste des terrains, allié aux avantages de la loi De Teye, ont été plus déterminants pour la construction que l'établissement de la ligne de tramways.*

*Il en va de même pour la ligne d'Engbien, ouverte la même année [en réalité, un an après]. Cette ligne permet, c'est vrai, à une main d'œuvre particulièrement qualifiée d'atteindre les ateliers de l'ouest de Bruxelles, mais n'entraînera pas l'urbanisation des faubourgs de la périphérie. »<sup>64</sup>*

A partir de 1912, comme le résume ensuite Alain Rosenoer, ingénieur architecte à l'actuelle Société Régionale Wallonne du Logement (SRWL) dans son historique<sup>65</sup>, « une commission d'enquête fait état de l'inadéquation, en termes d'efficacité, des mesures prises par la loi de 1889 ; elles ne touchaient pas vraiment les populations visées, c'est-à-dire les plus démunies. Le constat est fait que la création d'une Société nationale d'Habitations et de Logements à Bon Marché constitue la meilleure solution (...). L'intervention de l'état était donc acquise. »

C'est évidemment au sens des “objectifs sociaux” qu'il faut comprendre cette inefficacité puisqu'en matière strictement de production de logements, par contre, les estimations parlent d'un nombre très important. Et à nouveau, c'est dans un cadre bruxellois que sont faites ces observations, car cette commission d'enquête a été fondée par

---

<sup>64</sup> Gustave ABEELS, "Les communications dans et vers la ville aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles", in : Jean STENGERS, Arlette SMOLAR-MEYNART (dirs.), *La région de Bruxelles. Des villages d'autrefois à la ville d'aujourd'hui*, éd. du Crédit Communal, 1989, pp.240-241.

<sup>65</sup> Alain ROSENOER, "Approche historique et perspectives", in : *De l'utopie au réel. 1919-1994 : 75 ans de logement social en Wallonie*, Liège : Les Chiroux, 1994, pp.33-45.

l'association des 3 comités de patronage de la ville qui se réunissaient en une “*Conférence Permanente*”, version restreinte de la “Fédération des comités de patronage” que le gouvernement avait refusée.

Enfin, il est clair que c'est dans les grandes villes, là où le prix du foncier est le plus élevé, que la loi de 1889 est la moins exploitable. Mais la situation des campagnes n'est que timidement évoqué dans les textes de l'époque, notamment par le sociologue catholique H. Demain, qui se demande “*jusqu'à quel point cette loi sert-elle les intérêts des populations rurales ?*” et qui insiste après la guerre : « *M. le député Tibbaut ne craignait pas d'affirmer naguère (1913-1914) devant ses collègues de la Chambre des Représentants que les campagnes manquaient d'habitations autant que les villes* »<sup>66</sup> mais ces points de vue restent minoritaires.

Ce n'est qu'après la première guerre mondiale, en 1919, qu'est votée la loi proposée en 1912 instituant la Société Nationale des Habitations et Logements à Bon Marché et ouvrant la voie au financement public direct du logement social. En effet, les destructions de guerre et l'arrêt total des constructions pendant 4 ans laissent alors un déficit estimé de 200.000 logements, dans tout le pays.

La S.N.H.L.B.M. reçoit mission, via des sociétés locales ou régionales, de construire des logements sociaux à bon marché et de les mettre en location au bénéfice des personnes peu aisées. Les actionnaires de cette société civile sont l'État, les provinces et les sociétés locales ou régionales agréées. La loi définit les concepts de “logement à bon marché”, de “personne peu aisée” et elle établit les obligations des sociétés agréées en matière de fixation de loyers et de charges.

C'est une deuxième période dont l'histoire du logement social s'empare abondamment et comme le décrit à nouveau Jean Puissant, elle est courte dans le temps et peu productive en quantité. Mais l'important ici est, pour lui, l'expérimentation de nouveaux modes d'habiter : « *Profitant de cette manne, les coopératives de locataires se créent et élaborent les expériences les plus intéressantes de l'époque : les cités-jardins. Ces cités-jardins seront hélas peu nombreuses et constitueront un épisode sans doute héroïque mais de courte durée dans l'histoire du logement social. Car très vite, les coûts d'aménagement de ces ensembles se révèlent trop élevés par rapport au*

---

<sup>66</sup> H.S.J. DEMAIN, *Les migrations ouvrières à travers la Belgique*, Leuven : éd. Hugues Bomans, École des Sciences Politiques et Sociales de l'Université de Louvain, 1919, p.182.

*nombre de personnes que l'on peut y loger. Résultat, les logements sont souvent inaccessibles aux populations visées »<sup>67</sup>.*

On peut remarquer que ce fait (l'inadéquation aux besoins des plus démunis), avait été invoqué pour expliquer que l'histoire du logement social passe rapidement sur l'urbanisation suscitée par la loi 1889 ; tandis qu'ici, la même histoire consacre de nombreuses pages à la réalisation du Logis Floréal (1921-1929). Après quoi, elle passe directement aux années 1950, sans évoquer entre-temps la création de la Société Nationale de la Petite Propriété Terrienne (S.N.P.P.T.), un jalon pourtant important dans l'histoire du logement social - mais pas dans l'histoire urbaine.

C'est en effet que, dans les histoires de l'urbanisme, la production liée à la Reconstruction est centrale : la “cité-jardin” y est un vaste sujet d'étude, à la fois comme projet de société, comme concept de ville alternative, comme formes urbaines minutieusement conçues, comme architecture domestique nouvelle, comme innovations typologiques, techniques, etc. Dans l'histoire même du pays, la période de la “Reconstruction” est particulière et intense : s'y conjugue une manne financière (les “dommages de guerre”) qui s'avèrera assez ponctuelle et des acteurs qui sont les précurseurs du mouvement moderne, baignant dans une idéologie mise au point en exil, jusque là en manque de terrain d'application et soudain mis en face d'une demande colossale de réalisations.

Mais ce n'est pas tout : c'est aussi la première phase dans l'histoire du logement social où l'Etat intervient directement. Ce qui veut dire que tout, pour l'ouvrier, est construit par des sociétés agréées, ayant dessinateurs et archives. C'est pourquoi chaque opération construite dans ce contexte est aujourd'hui non seulement connue, mais aussi minutieusement étudiée et décrite.

Les réalisations précédentes dont on avait les représentations étaient d'ordre ponctuel et présentées comme autant de cas particuliers, depuis le Grand Hornu (1822) jusqu'à la première “cité-jardin” d'avant guerre, à Winterslag (1912). La SNLHBM, via différentes modalités financières mais toujours par des sociétés constituées, a financé quant à elle la

---

<sup>67</sup> Jean PUISSANT, *op. cit.*, p.59.



construction de 25.000 logements, un chiffre avancé en 1927 par Adolphe Puissant, le directeur technique de la SNHLBM<sup>68</sup>.

Quantitativement, c'est donc un phénomène de bien moindre ampleur que la production construite dans les années qui ont suivi la loi de 1889<sup>69</sup>. Mais une part majeure de la bibliographie actuelle sur l'urbanisme belge<sup>70</sup> se consacre à cette période, principalement balisée par la thèse de Marcel Smets, sur le logement social justement et sur les cités-jardins en particulier, mais aussi par le catalogue de l'exposition *Resurgam*, et par les travaux monographiques de Strauven et d'autres, soutenus par les A.A.M (Archives d'Architecture Moderne) des années 1970<sup>71</sup>.

Ceci montre encore à quel point ce qui est considéré comme important dans l'histoire de l'urbanisme n'a aucun lien avec l'importance en terme d'urbanisation du territoire. Car finalement, les cités-jardins ne sont pas très représentatives de ce qui se construisait majoritairement. Tout d'abord, parce que la période où elles étaient financièrement possibles fut très courte : « *En 1922, hélas, la loi Moyersoen supprime les financements acquis en 1919 en faveur du logement social et limite sévèrement le développement des coopératives. Favorisant, comme précédemment, l'accès à la propriété, elle signe la fin d'une utopie pour la*

---

<sup>68</sup> « *Depuis la fondation de la Société Nationale des Habitations et des Logements à Bon Marché, c'est-à-dire depuis 1920, plus de 25.000 logements ont été construits en Belgique, par quantité d'architectes de toutes les régions du pays (...)* » in : Adolphe PUISSANT, « L'habitation à bon marché », *L'Emulation*, Revue de la Société Centrale d'Architecture de Belgique, fév. 1927, 47 n°2, p.23.

<sup>69</sup> Plus de 75.000 certificats ont été accordés de 1892 à 1900 (cfr. *L'Exposé de la situation du Royaume, 1876-1900*. Ministère de l'Intérieur, 1901, 2 tomes.). Le nombre de logements que cela représente est estimé selon plusieurs calculs au point suivant.

<sup>70</sup> par exemple : Marcel SMETS, *L'avènement de la cité jardin en Belgique. Histoire de l'habitat social en Belgique de 1830 à 1930*, Liège : Mardaga, 1977, 223p.

Marcel SMETS (dir.), *RESURGAM. 1914 la reconstruction en Belgique*, catalogue d'exposition, Leuven : éd. du Crédit Communal - Centre d'Histoire urbaine, 1985, 247p.

Herman STYNEN, *Urbanisme et Société. Louis Van der Swaelmen (1883-1929) animateur du mouvement moderne en Belgique*, Liège : éd. Mardaga, 1979, 139p.

Maurice CULOT, François TERLINDEN, *Antoine Pompe et l'effort moderne en Belgique (1890-1940)*, catalogue d'exposition, Bruxelles: Musée d'Ixelles, 1969.

Marcel SMETS, *Huib Hoste, propagateur d'une architecture renouvelée*, Bruxelles : Confédération nationale de la construction, 1972.

Francis STRAUVEN, *Antoine Pompe ou l'architecture du sentiment*, Bruxelles: Musée d'Ixelles, 1973, 89p.

Francis STRAUVEN, *Jos Bascourt (1863 - 1927). Art Nouveau à Anvers*, Bruxelles : Archives d'Architecture Moderne, 1995, 161p.

<sup>71</sup> . « *Il est surprenant que, dès le départ, la reconstruction en Belgique ait été entourée du plus grand silence (...). Il fallut attendre le fiasco du mouvement moderne pour que la reconstruction de la Belgique après la Première Guerre Mondiale puisse à nouveau être considérée sans préjugés.*» Marcel SMETS, introduction de *RESURGAM*, *op. cit.*, pp.9-10.

*politique du logement social* » selon Jean Puissant. Cette phase si importante dans l'histoire politique sociale a donc duré trois ans.

Après 1922, le gouvernement autorise la vente de logements sociaux “*pour alléger la charge financière de l'Etat et favoriser la rotation du capital qu'il consacrait à la politique du logement*”<sup>72</sup> et il octroie des primes à l'acquisition : en 1927, la moitié du parc locatif était vendu, ce qui a bien entendu restreint l'offre de “logement décents” comme le regrette Alain Rosenoer.

Dans la phase suivante, la SNLHBM se fixe alors comme objectif de construire au maximum et elle y investit plus de 500 millions de francs. En ville, on construit des immeubles collectifs, économiques et denses (Schaerbeek, Molenbeek) et dans les faubourgs industriels, des rangées de maisons mitoyennes de typologie parfois semblable à ce qui se faisait avant guerre (le bois du Mont à Seraing (1922-1930) ; la rue d'Ougrée à Athus (1926), etc.).

Cette production cohabite avec les réalisations phares, largement publiées, comme la cité de Kappeleveld par Van der Swaelmen (1923-1926) ou la Cité Moderne de Bourgeois (1922-1925) ; mais aussi des quartiers-jardins moins connus (les Hougnes, à Verviers (1924) ; la cité du Charbonnage (1925, à Visé) et des lieux comme le plateau du Tribouillet, à Liège (1925-1930) où se côtoient maisons en rangées et petits collectifs, traditionalistes et modernistes, financés par la SNHBLM ; et enfin, toute la construction d'initiative privée et pourtant ouvrière, financée par les primes à l'acquisition.

En 1935 est fondée la Société Nationale de la Petite Propriété Terrienne (S.N.P.P.T.) dont la production est certainement aussi un “blanc” dans l'histoire de l'urbanisme, sans doute parce qu'elle n'avait pas lieu dans les villes ou centres industriels : elle avait en effet pour but de “*freiner l'exode rural par des mesures en faveur de l'accès à la propriété en zone rurale et la création d'emplois dans la construction pour les chômeurs des campagnes*”<sup>73</sup>. Elle imposait de limiter les opérations à une quinzaine de maisons à vendre et d'attribuer en outre, à chacune, environ 8 ares de terrain à cultiver. Même dans les histoires sociales, on ne donne pas de chiffres, comme pour la SNLHBM, et on n'en montre pas d'exemples. Ces constructions sont sans doute trop “semblables” à ce qui se faisait par ailleurs, sans les services d'une société de construction, pour être intéressantes dans l'histoire de l'architecture ; elles sont également le

---

<sup>72</sup> Alain ROSENOER, *op. cit.*, p.39.

<sup>73</sup> *Ibidem*, p.40.

produit d'une loi de coalition libérale-catholique, qui a donc peu de place dans une histoire de politique sociale.

La deuxième reconstruction, après la guerre 40-45, se déroule dans un contexte différent : « *Par l'apport de capitaux étrangers et une volonté de reconstruction très teintée d'humanisme, elle est caractérisée par un climat économique et social favorable* »<sup>74</sup>. Mais les mêmes observations peuvent être faites dans l'histoire sociale et l'histoire de l'urbanisme : on voit à nouveau une loi socialiste d'application restreinte (loi Brunfaut), avec en toile de fond une autre loi au contraire largement exploitée qui favorise l'accession à la propriété ; et à nouveau, les réalisations soutenues par la loi Brunfaut sont néanmoins les plus présentes dans l'histoire de l'urbanisme.

En effet, en 1948 la loi De Taeye<sup>75</sup> reconduit la politique du ministre Moyersoen, en encourageant la propriété privée par une série de primes à la construction. Cette loi permettait en outre à toute personne à bas revenu souhaitant construire une habitation individuelle d'emprunter à bon marché 90% du coût de construction ; bien entendu, le budget public ainsi investi diminuait d'autant l'intervention publique dans le logement social.

Aussi, en 1949 est votée une contre-proposition socialiste, appelée loi Brunfaut, qui avait pour but premier de stimuler les constructions collectives : elle « *facilite le développement du logement social en finançant les infrastructures et les espaces publics. Mais cela reste insuffisant. Ces deux lois, qui se situent dans la ligne politique traditionnelle du logement, ne règlent pas le sort des plus démunis* »<sup>76</sup>.

Quelques auteurs insistent sur l'urbanisation accélérée des banlieues et des campagnes qui découla de la loi De Taeye. On relève également le rôle capital joué par la promotion immobilière privée, attirée par les avantages financiers proposés, dans la résorption rapide du déficit de logement à la suite de la guerre : « *Par rapport à ses voisins "atlantiques", où l'offre de reconstruction qui suivit la 2<sup>e</sup> Guerre mondiale fut massivement marquée par l'intervention publique, la Belgique a pu, lors de cette période, s'appuyer sur la tradition des initiatives*

---

<sup>74</sup> *Ibidem*, p.40.

<sup>75</sup> Alfred DE TAEYE : parlementaire PSC (1946-1958) ; puis ministre de la santé publique et de la famille de 1950 à 1954. Bourgmestre de Courtrai de 1948-1950.

<sup>76</sup> Jean PUISSANT, *op. cit.*, p.77.

*privées(...). Historiquement, le pilier “accession à la propriété” de la politique du logement n'est pas liée au seul volet “occupation”. De nombreux outils mis en place depuis 1889 ont également permis à de petits bourgeois de placer leurs économies dans la construction neuve d'immeubles de rapport. Jusqu'aux années 1960, leur action participa également à la résorption relativement efficace des pénuries de logement, bien plus passagères en Belgique qu'ailleurs. »<sup>77</sup>*

Mais dans l'histoire de l'urbanisme, on évoque plutôt la Cité Modèle, que le ministre Brunfaut a souhaité faire construire dans le cadre de l'exposition universelle de 1958 ; et d'autres réalisations municipales qui ont profité de la loi Brunfaut sur les infrastructures, comme celles aussi de Renaat Braem pour Anvers (cité Kiel, cité administrative, etc.)<sup>78</sup>.

Enfin, une troisième loi importante pour le logement social fut votée en 1953, également à l'instigation de Alfred De Taeye, appelée “loi contre les taudis”. Celle-ci concerne principalement les villes : elle étend leur pouvoir d'expropriation pour cause d'utilité publique en prévoyant des aides financières à la démolition d'immeubles déclarés insalubres. Au départ, elle visait à promouvoir une campagne de construction de logements sociaux en hauteur. Elle instaurait en fait pour ces logements, le même schéma financier que les travaux de modernisation le long de la jonction Nord-Midi : la Ville achète des îlots entiers d'habitations “délabrées et insalubres”, l'état finance leur démolition, les communes peuvent revendre les terrains à un meilleur prix.

Mais la loi n'imposait pas l'affectation à laquelle les terrains libérés devaient être destinés. Aussi, selon le point de vue d'architectes actuels : « *Elle devint une arme redoutable aux mains des autorités communales et des promoteurs immobiliers qui, avec leur logique spéculative perverse, portèrent un véritable coup de grâce à une ville déjà amplement défigurée. L'histoire connue du quartier Nord en est le triste exemple* »<sup>79</sup>.

Jean Puissant l'exprime autrement, et noue en une phrase les liens entre histoires sociale et urbaine : « *Le logement social devint le champ d'expérimentation du modernisme architectural.*

---

<sup>77</sup> Jean-Marie HALLEUX *et al.*, *La périurbanisation résidentielle en Belgique à la lumière des contextes suisses et danois : enracinement, dynamiques centrifuges et régulations collectives*, revue BELGEO n°4, 2002, p.344.

<sup>78</sup> Francis STRAUVEN, *op. cit.*, p.62, p.75,

<sup>79</sup> Mil de Kooning et Iwan Strauven, “Bruxelles, 1945-1970 : espoirs et illusions” in : (coll.), *Un siècle d'architecture et d'urbanisme 1900-2000*, Région de Bruxelles-Capitale / Mardaga, Bruxelles / Liège, 2000, 119-135.

*(...) La liste de ces réalisations est longue. Et leur nombre, lui seul, témoigne de l'optimisme de cette époque : un monde meilleur semblait possible et les architectes en détenaient la clé.»*

C'est pourquoi, dans ce contexte, on trouve dans l'histoire sociale un grand nombre d'exemples de réalisations de cette époque, qui sont par contre souvent évitées aujourd'hui, dans l'histoire de Bruxelles notamment : le quartier des Minimes au pied du Palais de Justice, le quartier des Brigittines, la tour Brunfaut (1965) à Molenbeek, les tours “Ieder Zijn Huis” à Evere (1958), etc.

Pour les auteurs liés à la Société du Logement<sup>80</sup>, cette période est même parmi les plus fastes : on passe de 7000 logements par an dans les années 1950 à 15.000 nouvelles constructions annuelles en 1970. La lutte contre les taudis connaît un essor extraordinaire jusqu'à la première crise pétrolière et le logement social peut atteindre d'autres couches de la population, jouant ainsi son rôle d'émancipateur social.

Mais ils annoncent déjà la suite : « *Les (...) importants programmes de construction des logements au cours des années 1970 pèsent lourd dans l'immense dette du logement social qui grève les budgets régionaux actuels. (...) Les années 1980 ont été marquées par un désengagement très net des pouvoirs publics qui, vu le renchérissement de l'argent et la charge de la dette, n'ont plus les moyens budgétaires pour compenser le retrait des investissements privés de la construction.* »<sup>81</sup> En effet, en ce qui concerne la location privée, on relève aussi : « *lors des dernières décennies, la maîtrise d'ouvrage de la part des bailleurs privés s'est réduite, cela notamment en raison d'un différentiel de rentabilité de plus en plus favorable aux placements mobiliers* »<sup>82</sup>.

Pourtant, Jean Puissant relève encore une dernière loi qui va à l'encontre des objectifs de la politique du “logement social” : en 1972, « *la loi Breyne impose des normes de qualité et de ce fait, encourage encore l'accès à la propriété. La bourgeoisie peut désormais investir dans l'immobilier sans*

---

<sup>80</sup> La SNLHBM devient la SNL (Société Nationale du Logement) en 1967. La Société pour les Petits Propriétaires Terriens subsiste également sous le nom de SNT (Société Nationale Terrienne). En 1980, la régionalisation de la politique du logement crée la SRWL (Société Régionale Wallonne du Logement), qui fusionnera les activités de la SNL et de la SNT.

<sup>81</sup> Alain ROSENOER, *op. cit.*, p.41.

<sup>82</sup> Jean-Marie HALLEUX et al., *op. cit.*, p.344.

*prendre trop de risques. Le logement devient un bien de consommation et les promoteurs immobiliers se multiplient. L'Etat, encore une fois, laisse au marché le soin de gérer le parc immobilier. »<sup>83</sup>*

Si on comprend bien qu'il en découle un parc locatif public trop étroit, une raréfaction des investissements privés dans le résidentiel locatif et donc, d'un point de vue social, un écart grandissant entre propriétaires et locataires, il faut nuancer le sens de ce qu'on nomme "promotion immobilière".

D'autres auteurs expliquent en effet que la Belgique a connu très tardivement le "promoteur immobilier" parmi les acteurs du territoire : elle détient au contraire "la palme de l'auto-promotion" durant la décennie 1980, dans une étude comparative de 17 pays occidentaux, c'est-à-dire que le maître d'ouvrage n'est autre que le premier occupant de l'immeuble. La raison est selon eux, « *la tradition d'abondance des terres à bâtir. Une configuration foncière différente, avec une offre plus rare et des prix plus élevés (...) aurait poussé les professionnels à se lancer dans la maîtrise d'ouvrage* »<sup>84</sup>.

Pour conclure ce point, ce parcours de l'histoire du logement social en Belgique a donc permis de voir que des phases où la politique publique a pris en main la production et l'attribution des logements ont ponctué à intervalles réguliers des phases plus longues, où elle favorisait au contraire majoritairement l'accès à la propriété (par des primes, exonérations, aides à la construction, prêts hypothécaires, etc.).

Mais surtout, la comparaison avec l'histoire de l'urbanisme a montré que celle-ci se focalisait par contre plus longuement sur les exemples issus des politiques où le secteur public est plus interventionniste ; et encore, que l'histoire sociale avait ensuite tendance à se centrer sur les réalisations exemplaires de l'histoire de l'urbanisme.

Plusieurs raisons ont été évoquées à ces liens :

- l'urbanisme en tant que réflexion sur l'organisation de la société dans l'espace, s'intéresse évidemment aux réalisations qui sont également les plus appréciées d'un point de vue social et non pas à celles qui reconduisent un état existant ;

- l'urbanisme en tant que discipline publique, s'intéresse aux actions du secteur public et maîtrise moins les conséquences des lois sur l'action privée ;

---

<sup>83</sup> Jean PUISSANT, *op. cit.*, p.100.

<sup>84</sup> Jean-Marie HALLEUX et al., *op. cit.*, p.235.

- l'urbanisme s'intéresse à "l'urbain" ; or, les constructions dans les campagnes ou les villages n'étaient pas considérées à l'époque comme faisant partie de ce domaine ; aujourd'hui, cette production n'est donc pas dans l'histoire de l'urbanisme ;

- l'histoire de l'urbanisme en tant que "pensées sur la ville", s'intéresse aux opérations novatrices et exemplaires dans les courants d'idées et non pas à la production banale de l'urbanisation courante ;

- l'histoire de l'urbanisme exploite comme source des documents historiques attestés, qui n'existent pas ou qui sont difficiles à collecter quand l'urbanisation étudiée a trop d'auteurs ou n'a pas d'auteur (re)connu.

Néanmoins, pour pouvoir étudier l'urbanisation du territoire, il s'agit dans ce travail de dépasser ces écueils méthodologiques. Par exemple, on a vu que l'histoire urbaine passait par un "apogée" d'intérêts dans les années 1920 : quantitativement, avec la construction de 25.000 nouveaux logements ; dans l'idéologie sociale, avec l'une des principales implications directes des pouvoirs publics dans la problématique du logement ; dans l'idéologie urbaine, avec la mise en application du concept de "cité-jardin" qui marque encore aujourd'hui la pensée urbaine ; architecturalement, avec l'introduction massive de nouveaux styles et le début des recherches modernistes en Belgique.

Pourtant, cet apogée ne correspond à rien dans l'histoire de l'urbanisation d'un simple village, comme celui de Chastre : on verra dans la partie suivante que c'est même une période où l'urbanisation du village chute de plus de 50%.

Aussi, on ne peut approcher l'urbanisation du territoire sur ces bases, en particulier quand il s'agit d'un territoire qui ne faisait pas partie des phénomènes considérés comme "urbains" à l'époque. Des idées fausses peuvent même découler d'une application trop directe des connaissances de l'histoire de l'urbanisme à l'ensemble des territoires urbanisés ; il a été écrit par exemple que les maisons produites par la loi de 1889 étaient mitoyennes, liées aux lignes de tramways, or, on verra le contraire dans une analyse concrète de l'urbanisation d'une commune. C'est pourquoi d'autres sources doivent maintenant être exploitées : je parcours dans la partie suivante (B) ce que peuvent nous apprendre d'autres documents historiques ; et je produirai finalement (partie C) de nouveaux documents graphiques permettant d'analyser ces situations dans l'histoire de l'urbanisation.

Concernant l'urbanisation du territoire produite par la loi de 1889, de trois à quatre fois supérieure à celle de la Reconstruction, l'histoire de l'urbanisme tout comme l'histoire des politiques publiques ou celle du logement social ne fournissent que de maigres éléments d'appréhension, très généraux et souvent extrapolés à partir de ce qui se passait en périphérie des villes. Mais où étaient implantées ces “75000 maisons ouvrières”<sup>85</sup> ? Avec quel rapport aux villages existants ? Et sous quelle forme : dans le village ou en bordure, sur quels types de parcelles, quels rapports à la rue, quels liens aux réseaux, quels extérieurs (cour, jardin, potager, pré...), etc ?

Ce sous-chapitre a pour but de récolter d'autres témoignages contemporains de cette urbanisation et de l'approcher par d'autres documents historiques, avant d'en produire personnellement de nouveaux.

Plusieurs sources seront ici exploitées, dans des buts différents.

Dans le premier point, seront examinés les rapports annuels du comité de patronage de l'arrondissement de Nivelles (Province de Brabant, au sud de Bruxelles) dont j'ai pu disposer des exemplaires de 1908, 1909 et 1910. Ce sont là le point de vue, l'action et le quotidien des acteurs les plus proches de l'échelle locale que l'on découvre.

L'action des comités sera analysée de manière assez détaillée car ils font l'objet de nombreux commentaires, souvent généraux, qu'il faut nuancer. Ainsi, je souhaite évaluer comment la politique de propriétarisation, souhaitée par le gouvernement, était concrètement diffusée dans le territoire. Je montrerai notamment dans ce contexte à quel point l'idée que les comités de patronage étaient “*en fait des organes de l'autorité nationale qui contrôlait le secteur entier du logement populaire*”<sup>86</sup> est trop sommaire : elle ne colle pas avec l'action quotidienne des comités telle que décrite dans leurs rapports annuels.

On peut également se demander à quel point des documents tels que les “*Manuel à l'usage des comités des patronage*”, qui regorgent de recommandations sur la meilleure manière de construire une maison ouvrière, étaient suivis, avant de les considérer tels quels comme des reproductions d'un état existant.

---

<sup>85</sup> Ernest MAHAIM, *op. cit.*, p.189.

<sup>86</sup> Bruno DE MEULDER, *op. cit.*, p.52.



Enfin, ces rapports de comités sont aussi une source précieuse de descriptions, écrites, de l'état des communes et des villages à ce moment, qui nourrit notre perception de la situation construite. Ces descriptions et celles de quelques autres auteurs seront synthétisées dans un point suivant, consacré aux connaissances “qualitatives” que l'on peut rassembler sur cette urbanisation. En parallèle, on trouvera une estimation “quantitative” concernant cette production construite, basée sur la compilation des nombreuses données, souvent très différentes et fournies par divers auteurs et recensements.

Enfin, le troisième point de cette partie exploitera une dernière source de données : les archives du cadastre. Celles-ci sont constituées de plusieurs types de registres, avec un système de renvois qui permet de passer de l'un à l'autre : le registre des mutations annuelles (le “217”), un recueil de croquis à l'échelle parcellaire, qui représentent graphiquement ce qui a changé dans l'année ; le registre des propriétés, ou matrice (le “205”), dont les “articles” sont les listes de parcelles appartenant à un même nom et qui reprend toutes les modifications de propriété (achat, vente, division, affectation) et de propriétaires, en notant la profession de ceux-ci ; enfin, le registre des parcelles (le “209”), qui note chronologiquement toutes les modifications touchant à une même parcelle (par le changement des numéros et exposants cadastraux, ou celui des articles de la matrice dont ils font partie).

On se penchera ici principalement sur le premier registre, pour appréhender l'urbanisation d'un territoire donné et mesurer tout d'abord son importance et ses caractéristiques (point B.3), puis pour le représenter visuellement dans la dernière partie (C). Les deux autres registres seront exploités au chapitre suivant.

Comme les analyses effectuées sont chaque fois plus précises et que la période étudiée se réduit également, le territoire analysé dans ce chapitre est restreint cette fois à l'échelle d'une seule commune, Chastre, appartenant à la province de Brabant, territoire du chapitre précédent.

L'intérêt de Chastre avait été montré par les analyses du chapitre précédent, notamment celui de sa situation par rapport aux réseaux (une gare de transfert entre chemins de fer de l'état et vicinaux) qui doit permettre de mesurer visuellement le rôle de ce facteur dans l'urbanisation du territoire ; une comparaison avec l'urbanisation d'un autre village, dont les conditions de desserte sont différentes, se fera dans le dernier chapitre.

## 1.- L'action des comités de patronage

La loi de 1889 ayant le but global de : “*assainir les habitations ouvrières qui existent, en multiplier le nombre et faciliter aux ouvriers les moyens de s'en rendre propriétaire*”, les seules mesures incitatives à l'égard des ouvriers via des organismes financiers, ne suffisaient pas : les comités de patronage ont été créés en parallèle, pour organiser la distribution des certificats ouvriers mais aussi pour promouvoir la salubrité, au sens général, auprès des populations pauvres et même des pouvoirs communaux.

Il y avait en 1892, 54 comités institués dans le pays qui ont été réduits à 52 en 1893, par suite de remaniements de circonscriptions<sup>87</sup>.

### *a.- Un grand rôle, sans statut*

Les comités de patronage étaient des institutions au statut complexe, dont les missions sont à la fois très variées mais aussi très restreintes. Voici le texte qui définit leur rôle :

*« Art. 1<sup>er</sup>. Il sera établi dans chaque arrondissement administratif, un ou plusieurs comités chargés :*

*A. De favoriser la construction et la location d'habitations ouvrières salubres et leur vente aux ouvriers soit au comptant, soit par annuités ;*

*B. D'étudier tout ce qui concerne la salubrité des maisons habitées par les classes laborieuses et l'hygiène des localités où elles sont tout spécialement établies ;*

*C. D'encourager le développement de l'épargne et de l'assurance, ainsi que des institutions de crédit ou de secours mutuel ou de retraite.*

*Ces comités recevront le nom de comités de patronage et seront composés de 5 membres au moins et de 18 membres au plus, nommés pour trois ans, savoir : 3 à 10 par la députation permanente du conseil provincial, 2 à 8 par le gouvernement. Ils pourront être subdivisés en sections. Les comités et leurs sections auront un secrétaire nommé par la députation permanente.*

---

<sup>87</sup> Province d'Anvers : 4 comités de patronage ; Flandre occidentale : 8 ; Flandre orientale : 6 ; Limbourg : 3 ; Hainaut : 9 ; Liège : 5 ; Namur : 4 ; Luxembourg : 5 ; Province de Brabant : 8 (n°5. Bruxelles (Ville) ; n°6. Ixelles, Etterbeek, St Josse, Schaerbeek, Uccle et Watermael Boisfort ; n°7. Molenbeek St Jeann anderlecht, Laeken, St Gilles, Forest, Jette St Pierre et Koekelberg ; n°8. Cantons de Hal, Lennick et Ixelles et Uccle (sauf ci-dessus) ; n°9. Cantons de Vilvoorde, Assche, Wolverthem et communes rurales des cantons d'Anderlecht, Molenbeek St Jean, St Josse et Schaerbeek ; n°10. Cantons de Louvain, Aerschot, Haecht ; n°11. Cantons de Tirlemont, Diest, Glabbeek et Léau ; n°12. Arrondissement de Nivelles.

In : Albert SOENENS, *Les habitations ouvrières en Belgique, extraits des pandectes belges*, Bruxelles : éd. Veuve F. Larcier, 1894, p. 42-43.

*Art.2.. Les comités de patronage pourront instituer et distribuer des prix d'ordre, de propriété et d'épargne.*

*Art. 3. Les comités ... signaleront ... les mesures qu'ils jugeront opportunes.*

*Art 4. Avant de décréter une expropriation par zones ... le gouvernement prendra l'avis du comité de patronage sur les conditions à imposer au sujet de la revente des terrains compris dans l'expropriation.»<sup>88</sup>*

Cependant, on lit aussi plus bas qu'ils devront fonctionner “*sans qu'il puisse être porté atteinte aux attributions de ces administrations en matière d'hygiène et de salubrité publique*”. Ainsi, le comité, dont les membres sont nommés par l'Etat et par la Province, n'ont aucun rôle coercitif sur les autorités communales, leur voix n'est que consultative et leurs seuls moyens sont des actions incitatives.

C'est une première raison pour laquelle l'influence de ces comités sur les formes de construction et d'urbanisation dans les villages, bien qu'elle soit souvent considérée comme évidente, est en réalité très difficile à affirmer.

Les tâches, énormes, assignées aux comités ne sont donc pas soutenues et légitimées par un statut officiel de même ambition ; cette situation paradoxale s'exprime aussi dans le fait que, malgré l'ampleur des missions qui leurs sont confiées, la formation d'un “Conseil supérieur des habitations ouvrières”, qui émanerait des comités et les coordonnerait, n'a jamais été autorisée, comme l'explique B. De Meulder : « *Le risque qu'une fédération pareille [devienne] un groupe de pression opérant sur base nationale et éventuellement gênant le gouvernement central, était devenu trop grand* »<sup>89</sup>.

Chaque comité est donc globalement autonome : il y a peu d'actions communes, si ce n'est l'organisation périodique des “congrès nationaux” et le fait que les trois comités bruxellois se soient unis en une “conférence permanente”. Certains comités sont donc beaucoup plus actifs que d'autres, et les actions réalisées sont elles-mêmes très diverses : certains multiplient les publications, d'autres se concentrent sur les visites ; ils peuvent privilégier le contact avec la population ou avec les institutions locales, développer plus ou

---

<sup>88</sup> “Loi relative aux habitations ouvrières et à l'institution des comités de patronage. Promulguée le 9 août 1889 et insérée au Moniteur le jour suivant” in : A. LANGLOIS, *Habitations ouvrières. Manuel à l'usage des comités de patronage institués par la loi du 9 août 1889*, Bruxell es : Librairie J. Lebègue & Cie / Mons : Librairie Dufrane Friart, 1890, 104 p.

<sup>89</sup> Bruno DE MEULDER, *op. cit.*, p.55.

moins de propagande, de concours, de prix, tout cela dépendant fortement de la personnalité et des penchants des membres du comité.

Le comité de Liège, par exemple, qui est dirigé par Ernest Mahaim, sociologue réputé internationalement, dispose dès le tout début du siècle de plans-type d'habitations et même de photos, qu'il présente dans des publications et colloques, qu'il a prêtée à Seebom Rowntree pour illustrer son ouvrage "land and Labour", etc. Le comité de Nivelles, par contre, ne publie que des rapports annuels qui sont néanmoins très détaillés par rapport à ceux émis par d'autres comités en Ardenne, etc.

Les comités bruxellois ont joué quant à eux un rôle de réflexion important, notamment en proposant en 1912 la création de la future Société Nationale des Habitations et Logements à Bon Marché, mais ils ont eu des résultats minimes dans la construction de maisons ouvrières : seul 1% du nombre total de certificats délivrés l'ont été dans l'agglomération bruxelloise.

Tout cela illustre le fait que les différents documents produits par les comités sont dispersés, hétéroclites, divers et parcellaires<sup>90</sup> ; et que, par conséquent, les sources actuelles d'études sur l'action de ces comités le sont également.

Bien sûr, on a diffusé très tôt des recommandations sur la meilleure manière de construire une maison ouvrière. Ainsi A. Langlois, du comité de Mons, annexe à son "Manuel à l'usage des comités des patronage"<sup>91</sup> le programme établi par le conseil supérieur d'hygiène publique en 1887, une sorte de "cahier des charges" des habitations ouvrières qui donne des indications très précises concernant tant l'implantation générale que la disposition des pièces intérieures, la position des fosses d'aisances ou les moyens de chauffage. Mais on verra au chapitre suivant, en étudiant plus en détail l'échelle domestique, que les différences entre ces préconisations décrites dans les rapports annuels et les maisons réalisées sont grandes.

---

<sup>90</sup> ce qu'on déplorait déjà en 1910 : « *il n'existe en Belgique aucune statistique générale sur la matière, bien que quelques comités de patronage, notamment celui de Liège, aient recueilli des renseignements très précieux concernant des régions restreintes. Malheureusement, les méthodes utilisées par chacun d'eux pour classer leurs statistiques diffèrent tellement qu'il est impossible d'en tirer des conclusions générales.* » In : B. Seebom ROWNTREE, *op. cit.*, p.446.

<sup>91</sup> "Annexe n°III : Construction des habitations destinées à la classe ouvrière. Programme élaboré par une commission composée de MM. Beerden, président ; Beyaert, Crocq, Dusart, Guchez, Janssens, Leclerc et Vleminckx." In : A. LANGLOIS, *op.cit.*, pp. 68-74.

En outre, la “vitesse” de diffusion de ce type de programme est faible. On lit ainsi dans le rapport annuel de 1908 du comité de l'arrondissement de Nivelles : « *par sa dépêche du 15 juin 1908, (...) M. le Ministre nous prie : 1<sup>e</sup>) de recommander l'adoption de ce règlement aux administrations communales de notre circonscription ; 2<sup>e</sup>) d'accord avec les sociétés d'habitation ouvrières, de nous occuper de la rédaction de plans-types pour répondre aux conditions d'existence des ouvriers de notre ressort. Notre comité compte en 1910 pouvoir donner satisfaction à M. le Ministre.* »<sup>92</sup>

Cet extrait laisse deviner les faibles moyens et la lenteur d'exécution des recommandations (un an et demi) ; il prouve également que ce comité, en tout cas, ne distribuait pas de plans-type avant 1910.

Enfin, chaque comité, voire chaque membre du comité, a également ses propres priorités : ainsi le rédacteur de celui de Nivelles, par exemple, attache beaucoup d'importance à démontrer l'utilité d'un vestibule, pour éviter de rentrer directement en hiver dans la pièce principale chauffée<sup>93</sup>, alors que le manuel de A. Langlois, mentionné ci-dessus, n'y accorde aucune attention.

Il faut donc souligner tout d'abord que si les maisons “préconisées” sont clairement décrites par ces comités, eux-mêmes informés par la propagation de nombreux rapports élaborés dans des congrès souvent internationaux, il est par contre difficile d'évaluer à quel point ces rapports étaient réellement diffusés, et à quel point ensuite ils étaient suivis.

L'existence des comités, et la description de leurs missions, ne suffisent pas à elles seules pour conclure à la diffusion globale de modèles : la seule manière de s'en rendre compte est de regarder concrètement les constructions de cette période, ce qu'on fera au dernier chapitre.

### ***b.- Des missions importantes, sans moyens***

Le deuxième signe qui conduit à relativiser le rôle de “contrôle” et l'influence des comités de patronage, est la faiblesse de leur moyens, comparée à l'ampleur de leurs missions. Celles-ci sont décrites en détail dans le “règlement organique” des comités, paru en 1895 :

---

<sup>92</sup> Comité de Patronage des Habitations Ouvrières et des Institutions de Prévoyance pour l'arrondissement de Nivelles, *op.cit.*, 1908, p.25.

<sup>93</sup> *Ibidem*, p.35.

« ils exerceront une surveillance permanente et générale sur les habitations ouvrières et les quartiers populeux et s'occuperont de recueillir des renseignements statistiques sur la situation des logements ouvriers. Ils étudieront les moyens propres à l'assainissement de ces quartiers. Ils inspecteront, du consentement des habitants, ces habitations (...); ils s'assureront du bon régime des égouts (...); ils rechercheront les causes d'insalubrité (...); ils indiqueront à l'occupant et au propriétaire les mesures propres à assainir l'habitation. Quand ils le jugeront nécessaire, ils signaleront à l'autorité locale et, au besoin, à la commission médicale provinciale (...) les dispositions qu'il importe de prendre dans l'occurrence »<sup>94</sup>.

L'action principale des comités, dont seuls les frais de gestion sont couverts par les fonds publics, est donc basée sur des visites dans chaque commune et même dans chaque ménage ouvrier : elle est par définition, lente et laborieuse. Elle est aussi forcément partielle et partiale : au mieux, le comité peut passer une fois par an dans chaque commune, pour mesurer les transformations et le suivi des recommandations d'une année à l'autre.

Mais le nombre de communes que le comité de Nivelles a pu visiter et qu'il a décrites<sup>95</sup>, sur les 108 que compte l'arrondissement, est encore plus faible, et même très variable selon les années, vraisemblablement selon les moyens :

- 21 en 1907: *Autre Eglise, Beauvechain, Bomal, Mont-St André, Chastre, Chaumont-Gistoux, Huppaye, Jandrain-Jandrenouille, Jauchelette, Jodoigne-Souveraine, Lasne, Limal, Limelette, Wastinne, Marilles-Nodreng, Perwez, Piétrain, Placenoit, Tourinnes-la-Grosse, Wauthier-Braine, Wavre.*

- 6 en 1908 : *Grez-Doiceau, Houtain, Marbais, Nethen, Noville-sur-Mehaigne, Tourinnes-St Lambert.*

- 11 en 1909 (rapports plus courts) : *Bornival, Corbais, Corroy-l-Grand, Jandrain, Nil-St Vincent, Nivelles, Oisquercq, Opprebais, Sart-Dame Avelines, Wavre, Waterloo.*

En outre, les dates de ces visites étant mentionnées, on peut aussi observer que, si le comité s'est rendu deux fois à Chaumont-Gistoux la même année (le 30 mars et le 28 avril 1907), il peut aussi cumuler plusieurs villages en un seul jour, par exemple Corroy-le Grand, Corbais et Opprebais, le 19 juillet 1909.

---

<sup>94</sup> *Ibidem*, p.23.

<sup>95</sup> Celles où des “conférences sur l'hygiène” ont été données et celles où des “prix d'ordre et de propreté” ont été distribués ne sont pas comptabilisées.

Parallèlement, la lecture des rapports annuels met en lumière le deuxième rôle des comités, après les visites, et rappelle une évidence : ces documents ne s'adressent pas aux ouvriers mais à ceux qui prennent les décisions ; et les comités se donnent pour but certes de rendre compte de leurs propres actions mais aussi de communiquer, selon les années et les villages, un état des lieux pointilliste qui concerne tant les questions sanitaires (le nombre de fontaines à eau) et médicales (les cas de scarlatine) que territoriales (les chemins à paver), scolaire (le nombre d'enfants inscrits), financières (les taux d'épargne, de participations à la mutuelle), économiques (le coût des vicinaux pour les entreprises locales), et bien sûr constructives (le nombre de maisons sur caves, à étage, avec fosses d'aisance, etc).

C'est donc surtout aux communes, mais aussi aux différents ministères et commissions d'enquêtes, ou même à la SNCV, que les comités de patronage s'adressent, quand ils relèvent par exemple que “*sur la partie de la ligne vicinale Nivelles-Bois Seigneur Isaac le système de chauffage paraît défectueux*” ou qu'il “*manque un abri pour voyageurs à Bouvrée, à Ittre et à Baulers*”, ou qu'on devrait “*organiser à Bomal un service de vaccination publique*” ou encore quand ils déclarent “*soutenir la demande de subside introduite par l'administration communale de Wauthier Braine pour procurer de l'eau potable à la population ouvrière*”<sup>96</sup>, etc.

Sur le terrain, l'action d'un comité consiste donc concrètement à :

- recommander à la commune de couvrir une fontaine pour éviter que des eaux usées ne ruissellent dedans ;
- remettre un prix de 20frs et un livret d'épargne à Madame Julienne Dechief, épouse Delander, de Virginal Samme, pour l'ordre et la propreté de sa maison en 1907 ;
- compter le nombre de maisons à Chastre dont le toit est en chaume ;
- signaler à l'administration communale de Ramillies “*qu'elle répondrait aux vœux de tous les habitants en pavant le chemin du Mariva*” ; ... etc.

Si ces actions relèvent donc sans doute d'une idéologie paternaliste, “*dans le but de prendre barre sur la masse ouvrière et de la discipliner*”<sup>97</sup>, on voit également qu'elles sont d'ordre extrêmement ponctuel, individuel et local ; l'idée qu'on puisse agir de cette manière à grande échelle est irréaliste, compte tenu du fait que les membres des comités ne sont pas

---

<sup>96</sup> Extraits des rapports de 1908, 1909 et 1910 du comité de patronage de l'arrondissement de Nivelles.

<sup>97</sup> Bruno DE MEULDER, *op.cit.*, p.54.

nombreux, pas rétribués, que le territoire qu'ils ont à parcourir est très étendu, et que les diverses activités sont en permanence basées sur le volontariat<sup>98</sup>.

Tout cela permet de comprendre pourquoi présenter les comités de patronage comme des organes de contrôle, à l'échelle nationale, de toute la politique du logement populaire, semble excessif et peu conforme aux actions qu'ils pouvaient concrètement entreprendre.

Mais si on ne peut déduire directement de ces données l'importance de l'influence des comités sur l'urbanisation des campagnes, elles sont par contre une source d'information précieuse pour le travail entrepris dans ce chapitre, qui cherche à rendre compte des transformations concrètes des villages en parallèle à celles des grandes villes. Elles seront exploitées à ce titre au point suivant.

## **2.- La production bâtie dans le territoire**

Après avoir vu comment, concrètement, les comités de patronage agissaient sur le terrain, ce deuxième point regroupe les informations disponibles dans les sources historiques sur ce qui a été réellement construit à la suite de cette loi, que ce soit sur le mode descriptif ou, pour commencer, quantitatif.

### ***a.- Evaluations quantitatives***

Les chiffres que les auteurs, actuels ou à l'époque, avancent pour le nombre de maisons construites sont plutôt variés.

Celui qui en a parlé le plus récemment, Bruno De Meulder, cite Roger-Henri Guerrand, lequel cite le français Georges Picot<sup>99</sup> qui évoquait 60.000 habitations ouvrières construites entre 1889 et 1912 en Belgique ou par ailleurs, 50 millions de francs investis par la CGER (qu'il compare aux 5 millions que l'on avait consenti à cette période en France).

---

<sup>98</sup> « Plusieurs membres du Comité ont bien voulu se charger de faire l'inspection des ménages ouvriers inscrits pour ces concours », in : Comité de Patronage des Habitations Ouvrières et des Institutions de Prévoyance pour l'arrondissement de Nivelles, *Rapport des opérations du Comité pendant l'exercice 1908*, Nivelles, 1909, p.28.

<sup>99</sup> Georges PICOT, en février 1905 à l'assemblée générale de la "Société Française des Habitations à Bon Marché", cité par : Roger-Henri GUERRAND, *Les origines du logement social en France*, Paris : éd. Ouvrières, 1967, p.305.



Dans la brochure sur “L’habitat économique en Belgique” publiée en 1935, on énonce : « De 1889 à juillet 1914, il y eut 176 sociétés agréées qui reçurent des avances pour 109 millions, ce qui a permis à 63.000 ouvriers de devenir propriétaires. »<sup>100</sup> (sans préciser s’il s’agit de construction ou d’un achat).

Et trois ouvrages importants, tous publiés en 1910, fournissent encore des données différentes : pour E. Mahaim, sur lequel beaucoup d’auteurs se sont basés : « Au total, nous avons vu surgir depuis 1890, plus de 75.000 maisons ouvrières, bâties par les ouvriers qui les occupent, sur le terrain qu’ils ont choisi, d’après le plan qui leur convenait (...) »<sup>101</sup>. Le français Henri Charriaut annonce quant à lui 42.600 maisons, pour lesquelles (construction ou acquisition) la CGER a avancé plus de 80 millions de francs<sup>102</sup>.

Toujours la même année, l’anglais Rowntree écrit : « De 1889 à 1907, la Caisse Générale d’Épargne prêta environ 77 millions de francs pour la construction de plus de 39.000 maisons ouvrières (...). En plus des 39.000 maisons mentionnées plus haut, un grand nombre ont été construites par des ouvriers qui, tout en se prévalant de certains avantages offerts par la loi, n’ont pas emprunté à la Caisse Générale d’Épargne. Ainsi, entre 1890 et 1895, il fut construit 25.395 maisons ; de 1895 à 1900, il en fut construit 47.890 et de 1900 à 1905, 68.159. »<sup>103</sup>. Soit selon lui, plus de 180.000 maisons ouvrières construites (sans même compter, donc, les maisons achetées) en 15 ans.

De quelles données dispose-t-on exactement pour connaître le nombre de maisons construites grâce à la loi de 1889, et ainsi évaluer l’importance de cette urbanisation du territoire ?

Avant 1919, les informations relatives aux logements sont maigres, quel que soit leur type, comme le remarque Eric Buyst dans sa thèse : « *With the exception of the decennial censuses of houses and buildings there is no indicator on housing construction between 1890 and 1919.* »<sup>104</sup> Aussi, cet auteur a-t-il travaillé sur un échantillon de 100 communes, qu’il multiplie ensuite par un “facteur d’expansion” pour obtenir une estimation des chiffres nationaux. C’est également

---

<sup>100</sup> Commission de défense contre les abus des Sociétés de Construction, *L’habitat économique en Belgique*, Rapport présenté à la Chambre le 15 janvier 1935, p.6.

<sup>101</sup> Ernest MAHAIM, *op. cit.*, p.189.

<sup>102</sup> Henri CHARRIAUT, *la Belgique Moderne, terre d’expérience*, *op. cit.*, pp.205-206.

<sup>103</sup> Seebhom B. ROWNTREE, *op. cit.*, p.467.

<sup>104</sup> Eric BUYST, “An economic history of residential building in Belgium between 1890 and 1961”, *Studies in Belgian Economic History, Vol. 1*, Bruxelles : Académie Royale des Sciences, des Lettres et des Beaux Arts de Belgique, 1992, p.98.

ce que je serai amenée à faire ici, mais à une échelle plus modeste et sans pouvoir réellement extrapoler.

En ce qui concerne spécifiquement les maisons ouvrières, les informations sont de deux types : d'un côté, le nombre de certificats distribués est connu, il est publié notamment dans les recensements décennaux ; de l'autre, les montants prêtés par les institutions financières sont repris dans des rapports annuels et cumulés dans les mêmes recensements.

Les statistiques générales du Royaume<sup>105</sup> donnent le nombre des certificats délivrés par année, pour la période de 1892 à 1900 : on arrive ainsi à la somme de 75.185 certificats distribués en 8 ans, mais sans que soit précisé le pourcentage de ceux qui sont destinés à la construction, à l'achat d'une maison, à l'achat de terrain ou encore, à des travaux de transformation. Or, pour étudier l'urbanisation du territoire, c'est évidemment aux premiers qu'il faut s'intéresser.

On sait également que « *Depuis la mise en vigueur de la loi du 9 août 1889, la caisse d'épargne a avancé successivement pour la construction ou l'acquisition d'habitations ouvrières des capitaux dont l'ensemble atteignait au 31 déc. 1900 plus de 37 millions de frs (nota : au 31 déc. 1910 : 83.402.761 frs).* »<sup>106</sup> Mais, comme le regrette également Eric Buyst, les chiffres de la CGER ne différencient pas non plus les crédits alloués pour des maisons construites ou pour des maisons achetées. Il se base quant à lui sur une estimation de 60% de constructions nouvelles : « *The proportion of building loans in the total is unknown, but is probably more than a half [et il renvoie en note à Marcel Smets<sup>107</sup>]. If we assume that the average proportion of building loans is 60 percent, housing construction (...) can be outlined as follows (...)* »<sup>108</sup>, etc.

On dispose par ailleurs des données réparties par type d'institutions de financement qui font l'intermédiaire entre la CGER et l'emprunteur<sup>109</sup>. On peut ici mesurer ce qu'on a déjà signalé : les sociétés de crédit, qui prêtent directement à l'ouvrier pour qu'il construise

---

<sup>105</sup> *Statistique générale de la Belgique. Exposé de la situation du Royaume de 1876 à 1900*, rédigé sous la direction de la Commission Centrale de Statistique, Bruxelles : impr. G. Piqart, 1910, p.780.

<sup>106</sup> *Ibidem*, p. 713.

<sup>107</sup> Marcel SMETS a en effet écrit (*op. cit.*, p.49) que les certificats servaient à peu près toujours à l'obtention d'une maison.

<sup>108</sup> Eric BUYST, *op. cit.*, p.209.

lui-même, sont trois fois plus nombreuses que les sociétés de construction ; et elles ont investis dans le logement 12 fois plus de capitaux. Mais une société de crédit pouvait aussi prêter de l'argent pour acheter et une société de construction pouvait vendre des immeubles lui appartenant.

Enfin, il est de toute façon difficile d'estimer un nombre de maison en fonction des montants financiers alloués car le prix d'une maison à l'époque pouvant facilement varier du simple au triple (de 1800 frs à 5500 frs, maximum autorisé). Il faut donc utiliser un autre moyen pour connaître le nombre de constructions.

En l'absence de données concrètes émanant de ces institutions, j'ai eu recours à "l'échelon" encore inférieur, les rapports des comités de patronages.

En effet, à leur niveau, ceux-ci distinguent le nombre de certificats délivrés pour la construction de maison, pour l'achat d'un terrain ou pour l'acquisition directe de la maison. C'est en tout cas ce que mentionnent les rapports d'activités des années 1907, 1908 et 1909 du comité de patronage de Nivelles, qui chapeaute tout le sud de la province du Brabant.

	Achat de maison (art. 14)			Achat de terrain (art. 14)			Emprunt en vue d'acquisition (art. 16)			Total général		
	1907	1908	1909	1907	1908	1909	1907	1908	1909	1907	1908	1909
CANTON DE PERWEZ												
Chastre-Vill Bl	5	7	7	0	3	3	4	5	5	9	15	15
Perwez	5	4	4	3	4	4	5	4	4	13	12	12
Walhain St Paul - Sart lez W.	5	3	3	2			5	5	5	12	8	8
Corbais	1	2	2	0			1	5	5	2	7	7
Cortil Noirmont	1	3	3	0	2	2	5	2	2	6	7	7
Grand Rosière Hottomont	2	3	3	0	1	1	3	2	2	5	6	6
Mont St André	3	4	4	0			2	2	2	5	6	6
Nil St Vincent St Martin	0	2	2	1	1	1	1	3	3	2	6	6
Hévillers	0	3	3	1			0	2	2	1	5	5
Mont St Guibert	1	2	2	2			4	2	2	7	4	4
Noville sur Méhaigne	3	1	1	0			2	3	3	5	4	4
Thoremçais les Béguines	4	1	1	1			2	2	2	7	3	3
Tourinnes-St Lambert-ibersart	1	1	1	0	1	1	3	1	1	4	3	3
St Géry	0			0			0	2	2	0	2	2
Orbais	4	1	1	0			2			6	1	1
Thoremçais St Trond	2			0			3	1	1	5	1	1
Geest - Gérompont- Rosière	0			2			1			3	0	0
Malèves St Marie Wastines	0			0			0			0	0	0

TOTAUX	37	37	(37)	12	12	(12)	43	41	(41)	92	90	(90) <sup>110</sup>
--------	----	----	------	----	----	------	----	----	------	----	----	---------------------

	Achat de maison (art.14)			Achat de terrain (art.14)			Emprunt en vue d'acquisition (art.16)			Total général		
	1907	1908	1909	1907	1908	1909	1907	1908	1909	1907	1908	1909
CANTON DE WAVRE												
Ottignies		1	5	11	4	10	12	7	15	23	12	30
Wavre	9	14	10	6	5	5	8	14	13	23	33	28
Rixensart	4	4	5	2	4	11	15	5	12	21	13	28
Grez Doiceau	6	8	6	2	2	2	8	4	19	16	14	27
Limal	6	4	6	8	5	2	8	12	10	22	21	18
Néthen	3	5	6	1	1	4	2	3	7	6	9	17
La Hulpe	1	4	4	9	3	3	12	5	7	22	12	14
Genvai	4	3	3	6	3	2	7	3	8	17	9	13
Court St Etienne	5	7	5	11	5	1	14	9	4	30	21	10
Bierges	3	1	4	0			0		5	3	1	9
Chaumont - Gistoux		2	2		1		2	6	4	2	9	6
Bossut-Gottechain	3	1	2	2			5	3	4	10	4	6
Ohain	4	7	2		1	1	5	7	2	9	15	5
Céroux-Mousty	2		3		2	1	4	2	1	6	4	5
Limelette	3	3	1		1	1	2	1	1	5	5	3
Dion le Val		1	2	1	1		1	1	1	2	3	3
Corroy - le Grand	1		1				1	2	2	2	2	3
Dion le Mont	1		2					1	1	1	1	3
Lasne Chapelle St Lambert	1	4	1	2	1		1	1	1	4	6	2
Rosières	1	2		1			1	1	2	3	3	2
Coutture St Germain			1				1	1	1	1	1	2
Biez	1	3					1	4		2	7	0
Archennes	2	2		1	0		2	2		5	4	0
Bonlez										0	0	0
TOTAUX	60	76	71	63	39	43	112	94	120	235	209	234
TOTAL NIVELLES	<b>97</b>	<b>113</b>	<b>108</b>	<b>75</b>	<b>51</b>	<b>55</b>	<b>155</b>	<b>135</b>	<b>161</b>	<b>327</b>	<b>299</b>	<b>324</b>

Voici, en synthétisant les 3 rapports, les données publiées pour les deux cantons de l'arrondissement (tableaux ci-dessus) :

Les intitulés des colonnes pouvant prêter à confusion, je les interprète de la manière suivante, sur la base des indications des articles de loi concernés : les deux premières colonnes concernant l'achat d'une maison ou l'achat d'un terrain (art.14), la dernière colonne concerne donc ce qui nous intéresse : les emprunts en vue de la construction d'une maison. C'est effectivement elle qui reprend les chiffres les plus importants, même si ce n'est pas dans la proportion de 60% estimée par d'autres chercheurs.

<sup>110</sup> Les données relatives à l'année 1909 dans le canton de Perwez sont entre parenthèses car on peut craindre une erreur dans le rapport : celui-ci publie exactement les mêmes données, pour toutes les communes, que celles de l'année précédente. Néanmoins, comme elles ont partout ailleurs augmenté, on peut dire qu'en reprenant les mêmes, on ne surestime pas les résultats.

ur les trois années, la proportion se répartit donc comme suit : 47,5% des certificats servent à l'acquisition (sous-entendu, d'une maison à construire) ; 33,5% ont servi à l'achat d'une maison (donc, existante) ; et 20% ont servi à acheter un terrain (les mêmes demandeurs pouvant par la suite obtenir un autre certificat pour construire dessus).

Il est certes très hasardeux de vouloir extrapoler ces données à tout le pays mais on peut néanmoins, en estimant que l'arrondissement de Nivelles est représentatif d'une moyenne nationale et en prenant systématiquement les hypothèses les plus basses, proposer un chiffre minimum.

Ainsi, en considérant que, sur aucun terrain acquis, une maison n'a ensuite été construite sans qu'un autre emprunt ait été effectué ; et en prenant le nombre de certificats au niveau national distribués en 1900 ; on peut avancer qu'au moins 47,5% des 75185 certificats nationaux distribués de 1892 à 1900 ont été consacrés à la construction de nouvelles maisons à l'échelle belge, soit 35.713 certificats.

Ce à quoi on peut rajouter les maisons construites par les sociétés de construction, pour obtenir l'urbanisation du pays qui fait suite à la loi de 1889 : on connaît le chiffre de la valeur des immeubles appartenant aux sociétés de construction en 1900 (cfr. infra) soit 1.570.000 francs, et le montant moyen du prix d'une maison, entre 1800 et 5500 francs, soit 3650 francs ; on peut donc rajouter une moyenne de 416 maisons et arriver ainsi à une urbanisation de plus de 36.000 nouvelles constructions en 8 ans.

Ceci représente 50% de plus que la production construite par la SNLHBM dans une même durée de huit années (1919-1927), évaluée à 25.000 maisons. C'est aussi une production de 4500 maisons à l'année (soit 10 fois celle de la plus grosse entreprise de "clé sur porte" aujourd'hui) ; ou encore, réparties uniformément sur les 30.000 km<sup>2</sup> du territoire, une maison pour 6,6 km<sup>2</sup> ou encore une maison tous les 2,5 km linéaires, chaque entre 1892 et 1900.

Il faut bien considérer que ce chiffre de 4500 maisons par an est un minimum, puisque non seulement le phénomène a pris encore plus d'ampleur dans la décennie suivante, mais aussi puisqu'on n'a pris en compte ici aucune maison construite sans emprunt sur un terrain acheté et enfin puisque, comme le signalait Rowntree, « *un grand nombre ont été construites par des ouvriers qui, tout en se prévalant de certains avantages offerts par la loi,*

*n'ont pas emprunté à la Caisse Générale d'Épargne* »<sup>111</sup>. De cette manière, Il aboutissait quant à lui au nombre de 180.000 maisons en 18 ans, soit 10.000 maisons à l'année, ce qu'on peut certainement considérer comme la limite haute de la fourchette, dans laquelle oscille cette urbanisation du territoire, avant 1914.

### ***b.- Descriptions qualitatives***

Enfin, avant d'aborder l'analyse d'un territoire en particulier, il faut mentionner ici les quelques descriptions littéraires qu'on peut trouver des transformations que vivaient les villages sous l'influence de cette urbanisation nouvelle. Tout d'abord, parce qu'elles sont rares, et la faible représentativité de ce phénomène dans l'historiographie urbaine a déjà été analysée au sous-chapitre précédent ; ensuite, parce qu'on les trouve dans des ouvrages qui ont, en fait, un autre objet principal ou dans des documents peu diffusés ; enfin, parce que ce sont réellement les seuls témoignages du phénomène étudié et qu'il est donc important de les comparer avec les observations directes qu'on pourra faire dans la troisième partie, sur base des représentations que j'ai reconstituées.

Ces “descriptions” doivent être soigneusement différenciées des “prescriptions” que l'on trouve bien plus abondamment dans les bibliothèques, puisqu'à l'époque, la meilleure manière de construire des maisons pour les ouvriers faisait l'objet d'innombrables réflexions, articles et colloques.

Plusieurs thèmes traités touchent plus particulièrement aux maisons elles-mêmes et ils feront l'objet du chapitre suivant, mais je citerai ici, à titre d'exemple, les quelques aspects qui relèvent de “la forme urbaine”<sup>112</sup>, dans un manuel qui était distribué aux comités de patronage :

*« I. Emplacement : L'emplacement doit être salubre, à l'abri d'émanations nuisibles et permettre une libre circulation de l'air ainsi que l'accès des rayons solaires. Le terrain doit être perméable ou convenablement drainé et à l'abri des inondations. S'il est constitué de matières rapportées, celles-ci doivent être exemptes de toute substance putrescible. (...) Il aura une étendue suffisante pour qu'on puisse conserver auprès de l'habitation un espace libre destiné à servir de cour ou de jardin. Dans les localités dépourvues de*

---

<sup>111</sup> Seebhom B. ROWNTREE, *op. cit.*, p.467.

<sup>112</sup> C'est-à-dire dans ce contexte, de l'implantation et de l'articulation des bâtiments entre eux, nouveaux et/ou existants.

*distribution d'eau, il importe de choisir un emplacement capable de fournir une eau saine et suffisamment abondante. Lorsque, faute d'espace, les maisons ouvrières doivent être agglomérées, on évitera de créer des impasses et des bataillons carrés, qui seraient de nature à entraver la libre circulation de l'air. (...)*

*II. Orientation : La meilleure orientation est celle qui soumet le plus complètement possible les habitations à l'action des rayons solaires, en ne laissant exposées que les plus petites surfaces à la pluie et aux vents humides. »*<sup>113</sup>

Il est clair qu'on ne peut prendre de telles sources à la lettre et considérer que la production bâtie que l'on cherche ici à analyser était forcément à l'image de ces "prescriptions". Mais il est intéressant de lire ces recommandations car elles imprégnaient les comités de patronage ; on pourra ainsi mesurer, plus bas, dans leur propre regard sur les situations réelles qu'ils décrivent, la grande part de ce qui est orienté par l'idéologie politique dominante de l'époque.

De même, dans son ouvrage sur la migration ouvrière, où H. Demain consacre plusieurs chapitres<sup>114</sup> au mode de vie des ouvriers migrants et notamment à leurs villages, l'idéologie sociale catholique de l'époque transparaît à chaque paragraphe :

*« (...) nous avons aujourd'hui le phénomène déjà fort accusé de la localité rurale à population semi-agricole et semi-industrielle. Il est intéressant d'observer la transformation de ces communes, jusqu'ici homogènes et sédentaires, par l'adjonction de nombreux habitants qui vont chercher au dehors leur moyen de subsistance. (...)*

*Or depuis la migration, et dans les localités qui se recommandent par leur abord facile, on voit les maisons des paysans autrefois distantes les unes des autres, reliées entre elles le long de la route par des demeures nouvelles, d'aspect urbain, accompagnées d'un jardin légumier. Ce sont les domiciles des migrants. Si le village se tient à l'écart, les logements ouvriers constituent un groupe séparé plus à proximité de la gare. (...)*

*A Clabecq et à Braine le Château, vous distinguerez aisément parmi les maisons alignées sur la chaussée celles qui formaient le village historique. A Wauthier Braine, la population agricole est restée disséminée sur la hauteur, et beaucoup de familles se sont installées à part, plus près des usines. Ailleurs,*

---

<sup>113</sup> Conseil Supérieur d'Hygiène Publique, Programme pour la construction des habitations destinées à la classe ouvrière, approuvé le 11 août 1887, p.70, Annexe III de : LANGLOIS A., *Habitations ouvrières. Manuel à l'usage des comités de patronage institués par la loi du 9 août 1889*, Bruxelles : Librairie J. Lebègue & Cie / Mons : Librairie Dufrane Friart, 1890, 104 p.

<sup>114</sup> H.S.J. DEMAIN, *op. cit.* Cfr infra, chapitre 3.2, note 44.

comme à Ottignies, Villers la Ville et Waterloo, l'élément migrateur a pris tellement d'importance qu'on ne croit plus se trouver au village. Les maisons sont construites par rangées, à front de rue ; la façade est souvent décorée par des linteaux de pierre bleue ou par des dessins de briques de couleur ; les passants disposent de trottoirs réguliers.

Cette agglomération a attiré le petit commerce, des boutiques de merceries, des quincailleries, des boucheries, des charcuteries ; au dessus des estaminets, on lit des enseignes comme celles-ci : "Au pays de Charleroi", "au café des mineurs", au souffleur de verre", "au terminus" (...)

Le cimetière a été déplacé et transporté loin de l'église. Parfois les raisons d'hygiène imposaient ce changement ; ailleurs, on n'a fait qu'obéir à des préoccupations antireligieuses. Et c'est dommage, car les ouvriers, en se rendant au travail, voyaient les croix des tombes et entendaient la voix des morts dont l'existence s'était passée dans le devoir et l'espérance de l'au-delà. [!!] Mais c'est surtout l'âme de ces localités à population mixte qui subit une radicale transformation (...) »<sup>115</sup>

Les terrains que cet auteur décrit ne sont pas celui qui sera traité en détail dans la suite de ce travail, mais ils sont situés dans la même région, et il est intéressant de pouvoir les comparer ensuite au cas de Chastre : ici, tantôt les nouvelles maisons se distinguent de l'ancien village, tantôt celui-ci ne se reconnaît plus ; par endroits, elles sont en rangées et à front de rue ; elles disposent de jardins potagers ; le commerce s'est développé ; le cimetière est déplacé, etc.

Enfin, la source descriptive la plus précise est celle des rapports de visite que les comités de patronage rédigent, commune par commune ; mais on va lire que certaines préoccupations sont issues en droite ligne des textes "prescriptifs" ci-dessus. Voici le rapport de visite de la commune de Chastre, effectuée en 1907 (les informations relatives aux bâtiments eux-mêmes seront traitées au chapitre suivant) :

« Nous avons procédé à la visite de 116 maisons ouvrières de la commune de Chastre. Cette visite a donné lieu aux observations suivantes :

- Un certain nombre de vieilles constructions sont bâties à proximité des trois ruisseaux qui traversent le territoire de la commune : l'Orne, la Houssière et le Nil. Il en résulte, pour ces immeubles, les inconvénients habituels d'une telle situation : humidité des murs et parfois inondation des caves. Au n°19, par exemple, les caves sont remplies d'eau. Cette situation est à signaler non pas pour qu'il y soit porté remède, puisqu'elle est irrémédiable, mais pour engager les administrations communales à créer des

---

<sup>115</sup> Ibidem, pp.130-131.



distributions d'eau ou tout au moins des puits communaux, qui dispensent les ménages ouvriers de se choisir un emplacement insalubre à proximité des rivières pour les besoins de l'eau.

- Nous n'avons pas constaté d'emplacement défectueux provenant du mauvais état des chemins (...);

- De même, l'existence de 3 cimetières en pleine agglomération ne soulève aucune récrimination. Ils sont suffisamment vastes et il n'y a que celui de Chastre (village) qui soit en contact avec les habitations. - À part les maisons construites à front de rue qui sont soumises à un alignement et par conséquent, à une orientation déterminée, les immeubles ouvriers de Chastre, comme ceux des localités rurales, ont été érigés sans tenir compte de l'importante question de l'exploitation [orientation ?]. La façade est tournée au nord ou au sud, suivant les dispositions du terrain ou la fantaisie du bâtisseur et il arrive quelques fois que deux maisons contiguës aient l'une la façade à l'est, l'autre à l'ouest.

- (...) L'aspect extérieur des habitations dénote un souci général d'entretenir les maisons et les dépendances avec une certaine coquetterie. [...]

- Dépendances. Les annexes pour animaux domestiques sont contiguës dans tous les immeubles visités. Le purin et le fumier sont à ciel ouvert partout. 51 ménages ont disposé des tonneaux pour recueillir les eaux pluviales. Dans 5 maisons, ces eaux s'écoulent dans une citerne. (...)

- l'eau potable. Les dernières mesures prises par l'administration communale pour doter tous les quartiers de bornes publiques sont de nature à contenter tout le monde. (...) Quand le hameau des Neuves Maisons sera lui-même pourvu d'un puits, ce sera parfait pour toute la commune, réserve faite de quelques observations : on pourrait mettre un bas à la pompe située dans la rue d'Hevillers, les abords ne sont pas abordables ; Fontaine Laroche Charles : eau convenable, desservant 12 maisons ouvrières, située en face d'une maison très sale, d'où beaucoup de réclamations, les sales eaux coulant le long du chemin pénètrent dans la fontaine.

- situation pécuniaire. Le prix de location est assez élevé. Citons quelques chiffres : le n°4 paye 180 francs ; le n°5 paye 156 francs [suit le relevé d'une trentaine de loyers]. Presque tous ces loyers correspondent aux annuités qu'il suffirait de payer à une société pour devenir propriétaire d'un immeuble plus moderne et plus confortable »<sup>116</sup>

Il ressort de cette lecture, outre des descriptions que l'on cherchera à retrouver spatialement, quelques nuances importantes dans ce qu'on traite comme "maison ouvrière" : ici, ce sont 116 "ménages ouvriers" qui sont recensés par le comité de patronage

---

<sup>116</sup> Comité de Patronage des Habitations Ouvrières et des Institutions de Prévoyance pour l'arrondissement de Nivelles, *op. cit.*, 1908, pp. 33-36.

et qui reçoivent leur visite, mais tous ne sont pas logés dans des maisons financées par la loi de 1889 et, comme on le comprend à la fin du passage, 30 ménages en tout cas sont locataires. Certains des ménages sont logés dans des immeubles anciens, d'autres dans des "immeubles ouvriers" érigés récemment ; ceux-ci sont soit à front de rue, soit "comme ceux des localités rurales" : des caractères généraux qui, tels quels, ne suffisent pas à appréhender l'urbanisation du village.

Plusieurs remarques découlent donc de ces données de type "descriptives" et expliquent les raisons du travail qui va suivre. Tout d'abord, il faut souligner la faible quantité d'informations que cela constitue, malgré l'extrême précision de ces rapports laborieux, pour celui qui veut (se) représenter le village de l'époque. Les questions du début restent à peu près entières : où étaient implantées les maisons ouvrières ? quel rapport aux villages existants ? quels liens aux réseaux ? etc.

Ensuite, en recoupant les prescriptions et les descriptions, on ne peut que constater que ces dernières sont orientées par les idéologies des premières : que verrait-on aujourd'hui, dans un autre contexte de questionnement (densité, évolutivité, urbanité, etc.) ?

Enfin, méthodologiquement, il faut souligner l'inintérêt, dans un premier temps, de se restreindre aux seules "maisons ouvrières", puisque comme on l'a lu ci-dessus, le sens de ces mots dans la pratique de l'époque est large.

C'est pourquoi dans la suite de ce chapitre, on s'intéressera à l'urbanisation de tout un village, en commençant avant l'application de la loi de 1889 et en s'achevant de nos jours. Ceci permet d'évaluer comparativement la période en question dans un temporalité plus longue ; mais aussi d'appréhender ensuite spécifiquement les maisons "d'ouvrier propriétaire", comme je le ferai au dernier chapitre, en rapport avec le reste de la production bâtie du village.

### **3.- L'urbanisation d'une commune**

A l'échelle communale, les recensements nationaux fournissent quelques données quantitatives concernant les bâtiments : leur nombre total et combien sont destinés à l'habitation. Ils sont décennaux, à quelques exceptions près : 1890, 1900, 1910, 1920 puis 1947, 1961, 1970, 1980, 1991. Les chiffres qu'ils fournissent pour la commune de Chastre ont déjà été présentés (**chap. 3.2 illustration 9**) et ils montrent que le nombre de

bâtiments d'habitations augmente jusqu'en 1947, que la population elle-même diminue et que le nombre de ménages augmente aussi (jusqu'en 1961) : il y a 943 habitations en 1890, 962 en 1900, 1028 en 1910, 1026 en 1920, 979 en 1947, etc. Il y a donc, effectivement, une petite accélération dans la première décennie du 20<sup>e</sup> siècle et une stagnation pendant la guerre, mais ces observations sont bien maigres pour appréhender toute l'urbanisation évoquée jusqu'ici.

Pour approcher au plus près les transformations physiques d'une commune, les dernières sources qui seront dès lors analysées dans ce travail sont les archives du cadastre. Les points précédents ont non seulement permis de cerner dans quel contexte elles avaient lieu mais aussi de mesurer les informations qu'on pouvait récolter avant de les aborder. Il a ainsi été montré que ces informations étaient soit des généralités dérivées de ce qu'on connaît des villes et de leurs faubourgs, soit trop peu étoffées pour comprendre réellement l'urbanisation des communes rurales à cette période.

Par contre, tout ce qui précède constitue une “chair” qui nourrit et habille la lecture des registres du cadastre qui, s'ils ont bien la plus grande exactitude possible concernant toute modification territoriale à l'unité près, sont néanmoins arides à appréhender directement : sans la connaissance des processus en cours, il est difficile d'en percevoir les transitions ou les spécificités simplement dans des colonnes de cotes, d'exposants, et d'articles de matrice.

### ***a.- Analyse des archives du cadastre***

Le registre des mutations parcellaires (le “217”) a été abordé en premier, parce que c'est celui où on voit le mieux les parcelles, graphiquement, dans leurs états “avant/après”- ou “gauche/droite” comme disent les registres, car c'est toujours ainsi qu'on y représente une mutation. Les autres registres cadastraux (des parcelles et des propriétaires) seront exploités dans le dernier chapitre.

Dans un premier temps, j'ai parcouru toutes les années depuis 1860 (cette date sera explicité plus bas, c'est celle estimée du fond de plan de Popp) jusqu'à 1990 (soit un siècle après les premières applications de la loi de 1889) pour relever toutes les mutations qui ont eu lieu dans la commune et pouvoir repérer ainsi des périodes (forte construction, remembrement, stagnation, etc), des constantes ou des répétitions.

Dans un deuxième temps, je me suis centrée sur la période de 1870 à 1930 pour représenter sur un fond de plan communal toutes les mutations de bâti qui ont eu lieu dans le village de Chastre, l'un des trois qui composait la commune jusqu'en 1977<sup>117</sup> : ces dessins feront l'objet de la dernière partie (C).

Ces relevés systématiques, réalisés pour toutes les mutations de la période 1860-1990, sont présentés en annexe : on trouve d'abord un tableau qui les synthétise par type de mutation et par tranches de 5 ans (**chap.4. annexe 1**) ; puis des extraits du relevé complet<sup>118</sup>, mutation par mutation (**chap.4. annexe 2**) ; enfin, les graphiques qui ont été produits sur la base de ces données (**chap. 4. annexe 3**) et qui seront commentés ci-dessous.

Avant d'analyser ce qu'on peut y saisir de l'urbanisation du village, voici ce que représente chaque colonne des tableaux, et comment elles ont été traitées.

Les mutations sont classées tout d'abord par année (première colonne) puis par “section” (deuxième colonne): la commune se compose en effet de trois “sections”, qui correspondent grosso modo à trois villages : A = Villeroux ; B = Chastre ; C = Blanmont. Une image du “plan d'assemblage de la commune”, datant de 1835, forme la première planche graphique de la partie suivante (chap 4. pl.1). Le chiffre après la lettre est le numéro du croquis dans le registre annuel (troisième colonne).

Dans la colonne suivante, on trouve le type de mutation dont il s'agit. Pour cela, j'ai défini plusieurs catégories, dont deux principales, pour qualifier les modifications du parcellaire et celles du bâti.

- s'il ne s'agit que de mutation parcellaire, on lira “division” ou “réunion de parcelles” ; et quand les changements ne concernent que le déplacement d'une limite (ou

---

<sup>117</sup> Historiquement, Chastre et Villeroux ont été liés par un décret sous Napoléon (1811), puis Chastre-Villeroux-Blanmont ont été réunis sous l'administration hollandaise (1815-1830). La commune du début du siècle est donc composée de ces trois villages. En 1926, elle se verra adjoindre le hameau du Piroy, issu de Cortil-Noirmont (au sud).

En 1977, lors du remembrement national des communes, elle fusionnera avec Gentinnes, Saint Géry et Cortil-Noirmont, sous le nom de “Chastre”, et est composée aujourd'hui de ces 7 villages. Dans cette dernière partie de la chronologie, on s'est restreint à la section I de la nouvelle commune fusionnée, qui correspond au même territoire d'étude que l'ancienne commune de Chastre-Villeroux-Blanmont.

<sup>118</sup> Le relevé complet comporte près de 50 pages ; j'ai mis en annexe, à titre d'exemple, la partie du relevé qui concerne les années de 1885 à 1915.

parfois, une mise à jour du cadastre) sans que le nombre de parcelles soit modifié : “vérif./changement de limite”.

- s'il s'agit de bâti : on peut lire soit “nouvelle construction” ; soit “agrandissement” (si plus de la moitié de la surface bâtie est ajoutée) ; soit “démolition totale” ou “démolition partielle” (si plus de la moitié de la surface bâtie a disparu) ; soit encore “transformation” (dans les cas de faible changement de surface bâtie).

- quelques autres possibilités sont plus rares : “changement de voirie” ; “expropriation pour vicinal” ou plus tard, “parcellisation de l'emprise du vicinal”, etc.

Dans la colonne suivante, on trouve des annotations plus variées concernant l'opération :

- S'il s'agit d'une mutation de parcelle, j'ai noté soit en combien de parts elle était divisée (“1 en 3” par exemple) soit combien de parts étaient réunies (“3 en 1”). Après une quarantaine d'années, avec la pratique, des “types de divisions” ont commencé à m'apparaître et je les ai ensuite classifiés : ainsi, le type A désigne une grande parcelle dont on vend un petit morceau à un bout ; le type B est une grande parcelle découpée en tranches égales, le type C est le découpage, plus insolite, de morceaux en plein milieu de la parcelle d'origine, etc.

- S'il s'agit de nouveaux bâtiments construits, j'ai relevé principalement son rapport aux mitoyens et à la rue : il peut donc être mitoyen “1 côté”, “2 côtés” ou à “(1,5m)” du mitoyen ; il peut être parallèle au mitoyen ou parallèle à la rue ; “front de rue” ou en “retrait” de la rue (5m.) ; j'indique également s'il est “centré” sur la parcelle à la façon d'un pavillon actuel dits “4 façades”, ou s'il a des dimensions particulières (1,3m. x 1,1m.) pouvant être une fontaine, une chapelle, des W.C., etc. ; ou tout autre commentaire permettant de se représenter par après l'opération.

- S'il s'agit d'agrandissement sur une parcelle déjà construite, j'ai noté si c'était une annexe séparée (donc un bâtiment supplémentaire) ou non.

La dernière colonne reprend des notes très diverses qui m'ont servi de repères dans la suite du travail.

Elaborer ces tableaux m'a d'abord permis de me familiariser avec le cadastre lui-même en tant que source et comme forme de représentation du territoire, puisque j'ai ainsi

scruté tous les croquis ; mais aussi, de parcourir visuellement toute la fin du 20<sup>e</sup> siècle - même si je n'ai pu faire le travail de cartographie que jusque 1930 - et de mesurer ainsi quelques grandes évolutions dans les pratiques, tant sur le terrain que dans les modes graphiques ; enfin, de compiler les données pour fournir des informations, non pas statistiques mais réellement comptabilisées, sur l'évolution de l'urbanisation de la commune, et suivant d'autres temporalités que celles des recensements.

### ***b.- L'activité foncière et immobilière***

Plusieurs types d'observations sont possibles grâce à ces tableaux, que l'on peut classer selon les dates, les sections, les types de mutations, etc.

J'ai d'abord cherché à en extraire une image de l'activité de construction et de l'activité foncière (divisions ou réunions de parcelles) tout au long du 20<sup>e</sup> siècle, en faisant des compilations sur des petites périodes de 5 ans, afin de gagner en précision par rapport aux recensements. (**chap.4. annexe 1**).

Plusieurs graphes, ensuite, montrent l'évolution, en fonction de ces périodes de 5 ans, de toutes les données qui ont été compilées (**chap.4 annexe 3**) :

- tout d'abord, le nombre total d'opérations reprises au cadastre pour la période (courbe noire), le nombre d'opérations concernant le bâti (rouge) et celui concernant le parcellaire (verte) ;

- ensuite, à propos du bâti exclusivement : le nombre de bâtiments démolis (courbe blanche), le nombre de bâtiments ajoutés ou agrandis (jaune), le nombre de bâtiments nouvellement construits (orange), et un bilan de cette activité constructive (en violet) définie comme la somme des bâtiments nouveaux et ajoutés moins les bâtiments démolis ;

- enfin, à propos du parcellaire, un bilan des opérations sur les parcelles (courbe vert foncé) qui est le nombre de parcelles divisées moins le nombre de parcelles réunies. Ainsi, quand ce chiffre est positif, la commune a globalement un nombre de parcelles qui augmente, quand le chiffre est négatif, elle s'est globalement remembrée.

**(graphie A.)** - La première observation est évidemment l'importance du “pic d'activité” qu'on peut observer sur les courbes qui concernent le nombre d'opérations recensées, entre 1885 et 1910. Celui-ci est d'une importance similaire à l'activité d'urbanisation (en nombre d'opérations recensées au cadastre) des années 70-80.

Cependant, en regardant uniquement la courbe du bâti de nouvelles constructions, son profil est plutôt classique : jusque dans les années 1960, il oscille régulièrement, avec un petit plafond entre 1900 et 1915, qui sera rejoint en 1935, puis monte ensuite très rapidement dans les dernières décennies du 20<sup>e</sup> siècle, avec un pic en 1980 (celui-ci correspond à la construction d'un lotissement d'une centaine de logements sociaux, à proximité de la gare de Chastre).

Mais en regardant de plus près, des nuances importantes apparaissent. Ainsi, il est intéressant de comparer :

**(*graphie B.*)** - le nombre d'opérations sur le parcellaire et celles sur le bâti : on voit que jusqu'en 1890, le nombre d'opérations sur le parcellaire avait toujours été plus important que celles sur le bâti, et on verra au point suivant qu'elles témoignent d'un caractère communal essentiellement agricole. Par contre, l'activité bâtie dominera désormais dans la commune dès 1890, mise à part une courte phase entre 1900 et 1905 puis au tout début des années 1920, où l'activité parcellaire rattrape celle du bâti (car elle a elle-même beaucoup baissé).

**(*graphie C.*)** - ensuite, en regardant plus directement le type d'activité concernant le bâti, on peut comparer le nombre d'opérations de nouvelles constructions (courbe orange) ou d'agrandissement de bâti existant sur une même parcelle, sous forme séparée ou non (courbe jaune) : les premières sont la pratique la plus courante à partir des années 1950, tandis qu'auparavant, les travaux d'agrandissement ou d'ajouts à l'existant dominant. Mais une période particulière fait exception : de 1890 à 1915, le nombre de constructions nouvelles excédait déjà celui des agrandissements.

On constate aussi, au passage, sur le même graphe que le nombre de bâtiments démolis est globalement supérieur aux bâtiments transformés sur la période de 1920 à 1980 ; après, la pratique de la transformation redevient majoritaire, comme elle l'était avant la première guerre mondiale.

**(*graphie D.*)** – enfin, en regardant l'activité sur le foncier, on constate un parallélisme quasi parfait entre la courbe de tendance du bilan parcellaire et celle des bâtiments nouvellement construits, avec une toute petite “avance” de la première. Plus précisément, les deux courbes de données alternent sur des petites périodes régulières : les divisions parcellaires dominant jusqu'en 1875, puis les nouvelles constructions sont plus nombreuses

jusqu'en 1890, puis ce sont 20 ans où les divisions parcellaires les dépassent ; entre 1910 et 1920, le processus s'inverse puis, à nouveau, la courbe du parcellaire domine ; jusque 1950 ensuite, le nombre de nouvelles constructions est supérieur ; puis les divisions parcellaires sont le phénomène dominant jusqu'en 1975, avant d'être à nouveau dépassées par le nombre de nouvelles constructions. On peut donc en déduire une alliance étroite entre les deux phénomènes et ce, dès 1890.

Avant cette date, il y a une période assez unique de fort remembrement parcellaire dans la commune, où l'on passe d'une activité de (+47) parcelles juste avant 1870, à une baisse de (-25) parcelles, 10 ans après. Cette période où le nombre de parcelles est au plus bas dans la commune, correspond néanmoins à une forte activité sur le foncier (les réunions de parcelles)<sup>119</sup>.

Et c'est juste après ce fort remembrement qu'a lieu le premier "boom" d'opérations sur le bâti (*graphe B*) : 71 opérations entre 1885 et 1890, qui sera suivi par celui de 1910 (83 opérations) et celui des années 1930, à comparer au "boom immobilier" plus classique de la fin des années 1960, (73 opérations), avant celui de la dernière décennie (1980-1990), qui monte encore.

**Trois observations importantes sont donc à faire, à ce stade-ci, en ce qui concerne l'activité d'urbanisation de la commune.**

Tout d'abord, le fait que le premier pic d'activité d'urbanisation précède les "causalités" possibles : la loi sur les maisons ouvrières (1889) mais aussi les lignes vicinales car si la loi qui les l'instaurent est votée en 1885, la ligne qui va passer par la commune n'est autorisée qu'en 1890 (et il était alors prévu qu'elle traverse le village de Blanmont) ; le tracé définitif est approuvé en 1896 ; l'exploitation est attribuée en 1899 et l'ouverture se fera par tronçons, de 1900 à 1904. Il est ainsi clarifié que c'est le développement de la commune qui a attiré l'arrivée de la ligne et non le contraire<sup>120</sup> voire même, plus spécifiquement, le développement du village du Chastre (section B) qui a détourné le tracé prévu par Blanmont (section C).

---

<sup>119</sup> On observe durant cette période une nouvelle pratique au cadastre qui consiste à regrouper sous une seule cote parcellaire un terrain et un bâtiment construit dessus alors qu'auparavant, ils étaient répertoriés séparément ; mais on ne peut attribuer le "remembrement" communal observé à cette pratique, puisque ce sont bien les parcelles elles-mêmes et non les cotes qui ont été comptées ici.

<sup>120</sup> On peut rappeler, à l'appui, la remarque de H. DEMAÏN à propos de la construction des vicinaux : « (...) alors comme aujourd'hui, l'administration des chemins de fer répond aux désirs et aux exigences de la population plutôt qu'elle ne les prévient. », in : H.S.J. DEMAÏN, *Les migrations ouvrières à travers la Belgique*, École des sciences Politiques et Sociales de l'Université de Louvain, Louvain : éd. Hugues Bomans, 1919, p.22.



Deuxièmement, il faut souligner ici à quel point les temporalités dans l'histoire de l'urbanisation de Chastre sont totalement différentes de celles qu'on déduirait de l'histoire urbaine belge en général : ce n'est pas pendant les guerres mondiales qu'il y a le plus de démolitions ; ce n'est pas dans les années 1920 qu'il y a le plus de nouvelles constructions ; il y a une activité constructive importante avant la première guerre mondiale, semblable à celle des années 1970 où l'urbanisation des campagnes est attribuée classiquement à la diffusion de la voiture individuelle.

Enfin, concernant cette dernière observation, on peut remarquer que si l'importance de l'activité sur le bâti est bien comparable durant ces deux périodes, ce sont les types d'opérations réalisées qui les différencient le mieux. Ainsi, il y a 669 mutations cadastrales entre 1885 et 1915 (30 ans) et 630 mutations entre 1945 et 1975. C'est la répartition qui change :

- Entre 1885 et 1915 : 91 bâtiments transformés, 97 bâtiments agrandis, 98 nouveaux bâtiments ;
- Entre 1945 et 1975 : 31 bâtiments transformés, 95 bâtiments agrandis, 202 nouveaux bâtiments.<sup>121</sup>

Si le nombre de nouvelles maisons a donc explosé dans les dernières décennies, par contre, l'activité globale sur le bâti est assez comparable en quantité. Mais dans les formes, on est passé de pratiques qui alternent de manière assez équivalente la nouvelle construction, l'agrandissement ou la transformation, vers une hégémonie de la nouvelle construction.

Cette différence importante dans l'urbanisation de chacune des époques va être affinée dans les parties qui suivent : avec l'analyse des pratiques foncières tout d'abord ; avec la représentation cartographique des mutations ensuite ; avec l'étude des modalités de construction à l'échelle parcellaire, au dernier chapitre.

### ***c.- Les pratiques foncières : le lotissement des parcelles***

---

<sup>121</sup> Il y a en outre 39 bâtiments démolis dans la première période - pour 59 bâtiments, dans la seconde.

Le fait d'avoir parcouru sur cette période (1860-1990) toutes les mutations cadastrales me permet, finalement, de rapporter encore ici quelques observations concernant spécifiquement les opérations sur les parcelles, dans le cadre de ce chapitre sur les formes d'urbanisation à l'échelle du village. Je les comparerai aux remarques issues d'une autre étude, très poussée, des altérations de parcelles : celle de Bernard Rouleau<sup>122</sup> pour les faubourgs de Paris (annexés en 1860), dont on trouvera quelques croquis dans les illustrations (**chap.4 ill.13**).

Dans les illustrations de ce chapitre (**chap.4 ill.1 à 12**), on peut notamment visualiser le passage progressif des découpages de type rural (à vocation agricole) vers des découpages de types lotissement (destiné à la construction) ; et l'évolution des manières de faire, tout au long du 20<sup>e</sup> siècle, cette dernière opération.

Il s'agit de photos personnelles, prises dans les archives du cadastre, de certains croquis. Ceux-ci ont été choisis soit parce qu'ils sont représentatifs d'une grande quantité d'autres (les types) soit parce qu'ils sont au contraire, des cas particuliers intéressants. La première planche (illustration 0) montre le plan d'assemblage des 3 sections et un détail du plan dit "primitif" (1935) du village de Blanmont.

Sur l'**illustration n°1**, sont présentés des croquis de découpages de type "agricole" : ils gardent des dimensions larges et n'ont pas nécessairement d'accès à une rue ou une route. Il y a même des réunions/divisions qui ont pour effet de tourner leur direction principale de 90° (cfr. 1878 – n°20). Ces découpages en parts à peu près égales ou suivant des proportions précises, sont typiques des successions telles qu'on les pratique en Belgique, comme le décrivait S. Rowntree<sup>123</sup> pour expliquer la parcellisation extrême de la propriété foncière, contrairement à l'Angleterre où on garde en priorité l'intégrité d'un domaine. Enfin, il y a également de nombreux croquis de regroupement de parcelles (cfr. 1874 - n°17), une pratique courante dans la période de 1870 à 1885, où le bilan négatif des opérations sur les parcelles, qu'on a évoqué au point précédent, exprime une majorité de remembrements.

---

<sup>122</sup> Bernard ROULEAU, *Villages et faubourgs de l'ancien Paris. Histoire d'un espace urbain*, Paris : éd. du Seuil, 1985, 379p.

<sup>123</sup> Cfr infra., chapitre 3.2 partie A point 2 : *Morcellement du territoire rural*.

Sur l'**illustration n°2**, on voit apparaître des découpages de parcelles qui sont déjà bâties ; le bâti existant occupe généralement un extrême de la parcelle et c'est le reste qui est divisé en morceaux. La particularité est que ces morceaux restent très grands (20 m. de large en moyenne) et constituent une transition entre les parcelles agricoles et les futures parcelles des "lotissements en lanière".

L'**illustration n°3** présente quelques constructions qui font figure de précurseurs : en 1867, une petite opération de "promotion" avec 4 maisons mitoyennes semblables à Blanmont (cfr. photo), et une autre dans le village de Chastre où trois maisons mitoyennes sont visiblement pensées comme une seule opération, en 1882. On ne reverra ensuite des opérations du même type que 20 ans plus tard, et même dans les années 1930 seulement, pour le type "promotion".

Il est intéressant de voir que les 4 maisons de Blanmont ont d'abord été construites sur un seul terrain, puis que celle de l'extrémité droite a acquis un parcelle de terrain autour d'elle en 1886, et que les autres ont finalement fait de même, en 1890.

L'**illustration n°4** montre quels types de découpages d'échelle urbaine se réalisent avant 1890. L'impression qui en ressort est que chaque opération est un cas particulier (ajouts d'annexes, agrandissement, coupure d'un bâtiment en 2, etc.) sur un terrain particulier, souvent biscornu, avec des constructions particulières : on ne repère pas encore de "bâti-type" ou "d'implantation-type" à ce moment.

Les découpages de parcelles agricoles sont de plus en plus fins ; certaines deviennent de véritables lanières, de 6m. ou 7m. de large et pouvant atteindre plus de 100m. de long (croquis de 1903).

On peut les rapprocher du parcellaire viticole que Rouleau observe dans les faubourgs de Paris. Celui-ci relève grosso modo trois types de parcellaire en fonction de l'exploitation du sol : les terres à labour, qui sont de grandes parcelles, les terrains maraîchers, souvent carrés, plus petits, et les terres à vigne. Ces dernières prennent une forme en lanière, avec un rapport largeur/longueur allant jusqu'à 0,05 donc très comparable avec l'exemple ci-dessus. « *Ce type de division du sol s'explique certainement, dit-il, par le fait que la propriété des terres à vigne était particulièrement recherchée et qu'on n'hésitait pas à procéder à de nouvelles divisions du sol chaque fois qu'intervenait une succession* »<sup>124</sup>. En transférant cet argumentaire sur les

---

<sup>124</sup> Bernard ROULEAU, *op. cit.*, p.86.

parcelles en lanières de Chastre, ce n'est pas ici une culture particulière qui donne une telle valeur au terrain mais bien la future urbanisation.

En somme, il s'agit de la densification du village existant, avec tout d'abord, une phase de densification des parcelles déjà bâties, où chacun agit sur son propre terrain ; et ensuite, une évolution vers une augmentation du nombre de parcelles dans le village, par la division des grandes parcelles en morceaux successifs, les uns à côté des autres.

Les **illustrations n°5 et 6** présentent ainsi l'urbanisation de la rue principale de Chastre et d'une rue de Blanmont. Elles se densifient par parcelles juxtaposées, qui ne sont pas toujours découpées en une seule opération (comme sur le croquis 1903) mais plus souvent par morceaux successifs (croquis 1909, 1912, 1913), un an ou deux avant l'apparition au cadastre de chaque nouveau bâtiment.

Les divisions se font ensuite de plus en plus fines, comme à Blanmont (ill. 6), où elles forment des parcelles de 8 à 12m de large et de plus de 200m. de long ; dans ce dernier exemple, les fonds de parcelles seront réunies à nouveau (croquis 1908), pour en refaire une parcelle agricole (la 607c2).

Ces constructions neuves, sur un parcellaire récemment découpé, long et étroit, commencent alors à former un “type”, par leur caractéristiques foncières et architecturales ; il fera l'objet du dernier chapitre.

Enfin, les croquis relatifs au tracé du vicinal, dont on peut encore apprécier la souplesse du tracé (**illustration n°7**), foisonnent durant cette période mais aussi, les croquis relatifs à d'autres travaux d'infrastructures communales : un tunnel supplémentaire sous la voie de chemin de fer de l'état, le détournement du ruisseau au droit du moulin de Gérompont, la rectification du tracé d'une route, la création d'une nouvelle voirie, etc.

Après la première guerre mondiale (**illustration n°8**), l'urbanisation se “collectivise” : on voit apparaître plusieurs fois des maisons jumelées, accolées en miroir, ou un nouveau groupe de 4 maisons identiques ; et les divisions parcellaires très serrées, bâties ou non, se multiplient. La sucrerie, grosse industrie derrière la gare de Chastre, se divise.

L'**illustration n°9** et les suivantes montrent comment, dès les années 1950, l'urbanisation de très grandes parcelles s'organise : d'abord, par de petits morceaux qu'on découpe, dans un ordre successif au début (croquis de 1948) puis de façon plus

incohérente, en plein milieu et avec de grands vides (croquis de 1960 à 1968) qui se remplissent par la suite et se bâtissent de manière plus aléatoire.

En même temps, s'inventent des solutions pour exploiter et desservir les fonds de parcelles (croquis de 1957) qui sont, comme on l'a vu, des lanières très profondes parce qu'elles découlent de parcelles rurales qu'on divise avec le plus possible de petits cotés sur la rue.

C'est une différence importante avec le contexte de faubourg étudié par B. Rouleau : « *Dans l'espace parisien, le nombre de parcelles qui sont commandées par une autre parcelle ne représente qu'un pourcentage infime* »<sup>125</sup>.

Cette pratique s'observe ici au niveau privé, en consacrant une partie de la propriété à une servitude de passage, mais aussi en urbanisant de grandes parcelles, puis enfin, au niveau du dessin communal, avec de nouvelles voiries.

Ainsi, petit à petit, des plans de plus en plus complexes apparaissent : une “raquette” se dessine (**illustration n°10**) de 1962 à 1969, tandis qu'une rue en impasse, est lotie en un an (1963 en haut). On commence également à diviser en lots, à revendre et bâtir l'emprise du vicinal (croquis 1963, en bas) dont la ligne a été désaffectée en 1953.

D'autres exemples d'utilisation de la profondeur du parcellaire, sur cette planche (croquis 1965) et la suivante (croquis 1989 et 1990), montrent encore comment on donne accès à une deuxième “couche” de parcelles, à l'arrière, en utilisant le foncier privé.

Puis débute le lotissement de l'énorme parcelle C180 qui démarre de manière assez déroutante, par le dessin d'un îlot intérieur (**illustration n°11**). De 1968 à 1978, année après année, le dessin des rues intérieures de desserte se construit et les premières maisons apparaissent.

Finalement, on assiste à la construction de l'ensemble de logements sociaux (société “Notre Maison”) à Chastre entre 1975 et 1980, dont les logiques de découpages se différencient totalement des pratiques des décennies précédentes (**illustration n°12**) : elles

---

<sup>125</sup> Bernard ROULEAU, op. cit., p.153.

répondent à un plan pré-conçu qui se fait petit à petit et dont les états intermédiaires sont déconcertants (des divisions parcellaires sont courbes<sup>126</sup> voire bicornues).

Il occupe le centre d'une très large parcelle (la 83) dont les bords avaient été progressivement lotis et bâtis en "croûte", sur une profondeur maximale de 60m. (cfr. **ill. n°9**) et dont le centre était resté agricole. Le projet est constitué de "barrettes" de 4 à 8 maisons mitoyennes et jumelles, agencées dans des ruelles courbes, qui créent un parcellaire compliqué. En effet, les jardins attribués aux maisons sont, eux, parfaitement rectangulaires et tous égaux ; le différentiel avec la voirie "pittoresque" devient un "troisième lieu" résiduel, ni public ni privé, qui fait le liant entre les barrettes de maisons et la voie publique.

Le dernier croquis (1982) montre comment ce système va évoluer : l'espace interstitiel est progressivement racheté par les maisons adjacentes. Ce sont alors les jardins privés qui encaissent la différence de géométrie, comme dans les îlots urbains traditionnels.

Il faut remarquer pour finir à quel point ces pratiques d'urbanisation diffèrent beaucoup de celle des faubourgs, telle que l'a analysée Bernard Rouleau dans le cas de Paris<sup>127</sup>, alors même que les observations sur le parcellaire rural d'origine, par contre, sont sensiblement pareilles.

Cet auteur identifie, tout d'abord, sept types de découpages parcellaires<sup>128</sup> (**illustration n°13**) ; deux d'entre eux seulement sont repérables dans cette étude : celui qu'il nomme "en parallèle" et, à un stade moins avancé, celui "en imbrication orthogonale". Par contre, des découpages de parcelle en plein milieu d'un linéaire, qui se sont souvent présentés ici (cfr. **ill. n°9**, 1960-62) sont pour lui assez rares : *« jamais ne s'implante dans l'espace une limite de parcelle qui ne soit déjà tributaire d'une autre limite préexistante, (...) celle-ci pouvant être soit une limite d'îlot (...) ou encore, plus couramment, une autre limite de parcelle »*<sup>129</sup>.

Ensuite, deux grands types de transformations sont par lui étudiées : le cas où des voies sont surimposées, un cas extrêmement courant dans son travail, et il s'intéresse alors

---

<sup>126</sup> Dans l'urbanisation des faubourgs, selon Bernard ROULEAU, les découpages parcellaires courbes ne se rencontrent que lorsqu'il s'agit de la trace d'un ancien chemin. Cfr. *op. cit.*, p.140.

<sup>127</sup> Si ce n'est quelques remarques générales qui peuvent s'appliquer dans les deux situations, ainsi : *« Dans tous les cas, l'urbanisation provoque une densification du parcellaire (...). Le rapport entre la densité de parcelles et la construction est évident, dans la mesure où nous voyons que l'urbanisation a surtout progressé par la création de lotissements, c'est-à-dire en vue d'une rentabilisation plus systématique du sol par fractionnement. »*, in : *op. cit.*, pp.172-174.

<sup>128</sup> Bernard ROULEAU, *op. cit.*, p.152.

<sup>129</sup> *Ibidem*, p.147.

à la manière dont le parcellaire adjacent, en oblique, ou le bâti s'y adaptent, ce qui ne s'est pas produit à Chastre, à moins d'y assimiler le tracé du vicinal, mais le bâti ne s'est pas orienté parallèlement à ce tracé. L'autre cas est celui des lotissements qui, par contre, se rencontre souvent dans cette étude.

Mais les lotissements des faubourgs de Paris prennent en fait des formes toutes autres que celles décrites ci-dessus. Ils répondent évidemment avant tout à des soucis de densité : le rapport entre la surface de parcelle et la surface constructible, comme le rapport entre la surface de parcelle et son linéaire de façade sont des données à optimiser, comme le montre B. Rouleau dans plusieurs exemples. Mais d'un autre côté, cette adéquation entre parcelle et bâti a une influence inverse sur la flexibilité ultérieure de la parcelle ; ce sont au contraire les parcelles de l'ancienne structure rurale que l'on peut rentabiliser avec par exemple un deuxième bâtiment en retrait, car leur longueur s'y prête. « *On peut donc dire que le phénomène de lotissement, en miniaturisant et en densifiant le parcellaire, l'a en même temps fixé* »<sup>130</sup>, ce qui est également le cas de l'urbanisation de lotissement dans les villages comme Chastre.

Avec ce parcours de tous les croquis d'arpentage sur la période envisagée (1860-1990), des caractéristiques importantes de l'évolution globale de l'urbanisation de la commune ont donc pu être mises en évidence : l'importance de l'activité constructive avant la première guerre mondiale ; l'inadéquation des périodicités qui l'on déduirait de l'histoire des villes ; les différents types d'activité sur le bâti et leur importance relative selon les époques et finalement, l'évolution des pratiques foncières. On observe que celles-ci, dès 1885, passent progressivement de modalités “rurales” à d'autres, qui sont “urbaines” par les dimensions des parcelles divisées, par la manière de faire les divisions, et par leur rapport à la rue ; enfin, on assiste à la complexification des opérations foncières, avec des emprises de plus en plus larges et par des acteurs de moins en moins isolés, qui demandent des travaux d'équipements publics, d'infrastructures et de desserte.

Mais ceci n'a encore été perçu qu'au cas par cas, par groupe de parcelles, ou de manière quantitative. Le sous-chapitre suivant a pour but de compiler ensemble les mutations parcellaires pour contextualiser ces observations dans le plan global du village.

---

<sup>130</sup> *Ibidem*, p.174.

Les planches qui vont être commentées dans cette troisième partie ont été réalisées pour plusieurs raisons qui ont été amenées et justifiées par les parties précédentes. On peut les résumer comme suit :

La première est que l'urbanisation des campagnes manque de sources pour être connue et étudiée, principalement parce qu'elle ne fait pas partie de l'histoire de l'urbanisme (voir à ce sujet la discussion dans l'introduction de ce chapitre).

La deuxième raison est que cette urbanisation est essentiellement le fait de la loi dite de "l'ouvrier propriétaire" (1889) ; or, en étudiant concrètement la manière dont cette loi s'applique (cfr. deuxième partie de ce chapitre) on comprend l'impossibilité de trouver des documents d'époque qui représentent ce phénomène. Ils n'existent pas car personne ne les a produits au moment où il avait lieu : cette urbanisation ne se planifiant pas, ils n'étaient pas nécessaires, et ce phénomène ne faisant pas partie des problématiques urbaines de l'époque, ils ne soulevaient pas d'intérêt.

La troisième raison de chercher à produire ces documents est qu'aujourd'hui, par contre, ils sont essentiels à la compréhension des phénomènes urbains en cours :

- parce qu'ils présentent le passé des territoires actuels qui posent question, ceux de "ville diffuse" ;
- parce qu'ils constituent des exemples des processus actuels qui posent question, la densification d'une urbanisation dispersée, sans planification préconçue.

Comment visualiser cette urbanisation des campagnes ? Il existe bien entendu certaines représentations cartographiques de l'époque (Vandermaelen, I.C.M., I.G.M.) mais elles se révèlent insuffisamment précises, comme on l'expliquera dans un premier point, en terme de contenu comme de périodisation. C'est donc la source des archives du cadastre qui a été exploitée, pour sa précision extrême dans le temps (registre annuels) et dans l'espace (échelle parcellaire).

Cependant, dans les archives du cadastre, les états successifs d'un village en telle ou telle année n'existent pas non plus. En ce qui concerne la commune de Chastre, on dispose du plan parcellaire de 1834, dit "plan primitif", et d'une copie de celui-ci qui a été amendée tous les ans jusqu'en 1956 : elle reflète donc aujourd'hui ce dernier état.



On trouve en outre, au service Cartes et Plans de la Bibliothèque Royale, une version du plan parcellaire que le géographe brugeois Philippe-Christian Popp a mise à jour entre 1855 et 1870, comme pour la quasi totalité des communes belges. La date du plan concernant la commune de Chastre, 1861, a pu être identifiée grâce à ce travail, en repérant les dernières mutations parcellaires qu'il a prises en compte. Entre ces dates fixes (1834 – 1861 – 1956), on ne dispose que du recueil, année par année, des mutations à l'échelle parcellaire.

Aussi, pour connaître par exemple l'état du village en 1885, date de l'instauration des chemins de fer vicinaux en Belgique, il faut créer une nouvelle carte en compilant sur le fond de plan de 1863 toutes les mutations parcellaires qui ont eu lieu durant les années 1862 à 1885. Puis de même pour l'état du village dans l'année 1900, etc.

C'est pourquoi je pense qu'on peut réellement parler de construction de “sources” pour ce travail de recherche, puisque les documents produits n'existent pas *a priori* et qu'ils sont nécessaires pour répondre à une problématique actuelle. C'est la principale hypothèse méthodologique de ce travail, qui postule qu'il faut aujourd'hui créer de nouvelles représentations de l'histoire des territoires pour comprendre les phénomènes qui les traversent actuellement.

Enfin, il est essentiel de souligner également la proximité de processus entre la construction de ces documents, et la construction du territoire lui-même ; c'est donc une méthode qui permet d'approcher l'urbanisation “diffuse” au plus près, dans sa formation même.

## **1.- Lacunes des représentations existantes**

### ***a.- Les cartes de Ferraris et de Vandermaelen***

Ces représentations du territoire qui précèdent l'Institut Cartographique de Belgique (ICM), ont déjà été présentées dans la partie sur l'histoire des cartes (chap.2, partie B). Datant respectivement de la fin du 18<sup>e</sup> siècle et du milieu du 19<sup>e</sup> siècle<sup>131</sup>, elles ne sont

---

<sup>131</sup> Les cartes de Ferraris ont été levées entre 1771 et 1778, à l'échelle 1/11.520, où le bâti de chaque hameau est représenté avec une grande précision. Une réduction en fut faite pour être gravée et vendue, c'est la carte dite “chorographique” à l'échelle 1/86.400, regroupant 4 feuilles de l'édition précédente. Cette carte fut régulièrement reprise et mise à jour par des cartographes belges comme de Bouge et Ph. Vandermaelen, dans

évidemment pas d'application pour observer les changements de la fin du 19<sup>e</sup> siècle. Mais elles peuvent néanmoins nous informer sur l'état du village avant le début des facteurs d'urbanisation considérés (abonnements à bon marché sur les chemins de fer en 1869, le réseau vicinal en 1885, la loi de 1889).

Par rapport au cadastre, elles apportent en tout cas un élément essentiel : la topographie, que ce soit par les ombrages sur les cartes de Ferraris, ou bien, chez Vandermaelen, les lignes de plus grande pente. Ces cartes permettent donc d'observer la manière dont le noyau du village s'implante.

La représentation de Ferraris (cfr. **chap.4 planche.2**) met en évidence le fait que les villages sont au creux des vallées tandis que les parties supérieures des collines sont laissées libres ; elle montre que les cultures les plus extensives se déploient sur les hauteurs, tandis que les petites plus exploitations, maraîchers, potagers ainsi que les parties boisées sont dans la vallée et font partie, pourrait-on dire sur cette image, du village lui-même.

La carte de Vandermaelen (cfr. **chap.4 pl.3**) ne mentionne pas les cultures mais seulement les parties boisées. Ainsi, le bâti ressort plus sur cette représentation. Le rapport très étroit avec les cours d'eau apparaît encore clairement, à cette échelle très fine comme dans toutes les précédentes (cfr. chapitres 2 et 3), dans les 4 villages que représente cette carte : les rues leur sont globalement parallèles, mais à une certaine distance, constante, en fonction évidemment de la pente du terrain.

En ce qui concerne Chastre, les 3 ou 4 rues principalement urbanisées à ce moment sont toutes parallèles à la rivière ; des rues transversales existent mais ne comportent aucune construction, si ce n'est le tronçon qui fait face à l'église, et deux ou trois bâtiments plus détachés du village.

Cette représentation permet aussi de poser quelques hypothèses concernant l'origine romaine du village<sup>132</sup>, parce qu'elle est plus dépouillée que la précédente, et que le rapport

---

la première moitié du 19<sup>e</sup> siècle. Le géographe Philippe Vandermaelen a fondé en 1830 l'Etablissement géographique de Bruxelles ; il produit ainsi deux cartes topographiques de toute la Belgique, la première à l'échelle 1/80.000 et la deuxième à l'échelle 1/20.000, en plusieurs dizaines de planches.

<sup>132</sup> Cette origine est connue, mais je n'ai pas trouvé de reconstitution d'archéologues concernant l'organisation du village. « *Le nom de camp, castra, que le village de Chastre porte de temps immémorial, semble en rejeter l'origine à l'époque romaine. On y a trouvé des débris de briques, de pavement, et d'autres antiquités. Un document de la fin du 14<sup>e</sup> mentionne à Villeroux un endroit dit "à la Tombelle".* » in : Eugène DE SEYN, *Dictionnaire Historique et Géographique des communes belges. Histoire, géographie, archéologie, topographie, hypsométrie, administration, industrie, commerce, etc., etc., etc.*, Bruxelles : éd. A. Bieleveld, 1933 (1<sup>e</sup> éd. 1925), 9 tomes, entrée "Chastre-Villeroux-Blanmont". Il faut aussi signaler les "tombes" ou *tumuli* mentionnés par toutes les cartes sur la colline au sud du village.

entre le bâti et les rues est plus fin que sur les suivantes, où les circulations sont plus grossières.

La forme globalement rectangulaire n'est pas la structure classique des autres villages, plutôt nés d'un croisement ou d'une convergence de chemins. Ici, ceux-ci s'organisent curieusement à angles droits, sans centre, et on pourrait y lire une grille. (cfr. chap.4 pl.4.). L'église se branche sur un côté du rectangle ; à l'arrière, une allée qui aboutit sur le chevet est elle aussi dans la géométrie du rectangle, en son milieu. Par ailleurs, la forme des chemins extérieurs, qui arrivent au village par l'ouest et qui se regroupent en V avant de se connecter sur la rue principale (orientée parallèle à la pente et à la rivière), laissent supposer la présence de portes, passages obligés dans une enceinte (tracé possible en pointillé sur la planche). Enfin, l'urbanisation de la rue la plus à l'ouest, nommée "par delà l'eau" n'est pas courante car les constructions, parallèles à la rivière, en sont beaucoup plus proches que les autres cas observés, pour un relief très faible (on y a d'ailleurs mentionné des problèmes d'humidité au chapitre précédent). Sont-elles à ce point rapprochées parce qu'elles y étaient contraintes par une enceinte ?

Enfin, ces observations sont à rapprocher de planches précédentes (chap.3.1C pl.8) qui étudiaient la structure plus large de cette région et qui y avaient décelé des traces de grilles à plusieurs échelles : le village de Ernage, au sud, mais aussi dans les champs. Chastre est aussi sur une route est-ouest mentionnée par plusieurs spécialistes des tracés romains<sup>133</sup> qui passait au nord de Gembloux et rejoignait Nivelles (en violet sur la planche). Il est intéressant de constater néanmoins que si la direction des grilles dans le territoire s'orientait globalement selon les chaussées (cfr. chapitre 3.1), l'implantation du village fait un angle avec cette direction globale et s'implante plutôt selon le relief local, parallèlement à la rivière et aux flancs de vallée.

Par contre, malgré son échelle détaillée et la clarté des traits, peut-on se baser sur cette représentation en ce qui concerne plus précisément le bâti, sa forme et son implantation ? Ils semblent avoir peu changé depuis les relevés de Ferraris.

---

<sup>133</sup> Notamment : MERTENS Joseph, "Les routes romaines de la Belgique", *Archeologia Belgica* n°33, extr. de la revue *Industrie* n°10, oct. 1955, 44p.

En outre, les formes des bâtiments sont simplistes : des rectangles, ou des L, qui ont presque tous les mêmes dimensions ; et on relève une erreur dans la typographie du village voisin, nommé Zerbais au lieu de Perbais (alors qu'il n'a jamais changé de nom).

Ces cartes nous laissent donc devant une question essentielle - inhérente aux représentations "toutes faites" : est-ce le village qui n'a pas changé ou est-ce l'auteur de la carte qui n'a pas de nouvelles données ?

En effet, en comparant ces cartes au plan cadastral primitif de 1834 à Chastre, trop de différences se remarquent pour les considérer comme fiables à une précision suffisante. Celui-ci (cfr. **chap.4 pl.1**) montre en effet une urbanisation qui n'est pas du tout aussi linéaire et régulière que le présente Vandermaelen : des "petits paquets" de bâtiments s'agglomèrent aux croisements, les maisons le long de l'eau sont (presque) accolées, etc.

Il est bien connu que les auteurs de cartes ne faisaient pas systématiquement de nouveaux relevés des terrains qu'ils représentaient, loin de là : les historiens de la cartographie passent d'ailleurs beaucoup de temps à recomposer les familles et les généalogies de plans, à chercher qui disposait de quelle autre carte, quelles données il a compilé, etc. Ces recherches permettraient sans doute d'évaluer l'exactitude de telle ou telle indication ou, en tout cas, de savoir d'où vient l'information. Mais elles ne donneraient toujours pas la représentation de l'état existant du village. Pour sortir de ces ambiguïtés, il faut donc créer ses propres cartes.

#### ***b.- Les cartes de l'Institut Cartographique Militaire (ICM)***

Des questions méthodologiques se posent également concernant les cartes de l'Institut Cartographique Militaire. Celles-ci se basent sur des relevés du territoire totalement nouveaux en ce qui concerne la construction de la carte<sup>134</sup>, mais rien ne précise que le bâti représenté n'est pas repris par endroits des cartes précédentes. Le bâti de Chastre sur la première campagne de cartes de l'I.C.M. est en effet, à nouveau, très semblable à celui de Vandermaelen.

---

<sup>134</sup> Le dépôt de la Guerre, qui deviendra l'Institut Cartographique Militaire (I.C.M.) en 1878, avait en effet pour mission les levés d'astronomie de position, de triangulation, de nivellement, etc.

Par contre, ces cartes de l'I.C.M. ont été régulièrement mises à jour : en ce qui concerne Chastre, une première carte est publiée en 1873, au 1/40.000 (carte “d'état major”) et au 1/20.000 (carte “topographique”) et elle avait été levée de 1865 à 1867 ; la deuxième est révisée lors de la première campagne de mise à jour et publiée au 1/20.000 en 1904, et celle au 1/40.000, en 1913 (cfr. **chap.4 planche 5**).

C'est pourquoi, en comparant les deux cartes (1873 et 1913), on pouvait penser avoir déjà une image de la transformation du village à la période concernée par les facteurs d'urbanisation en question.

C'est donc le premier travail que j'ai réalisé et qui est présenté à la suite (**chap.4 planches 6 à 8**) : sur un fond de plan actuel, révisé en 1994, les routes et le bâti mentionnés en 1873 sont redessinés ; puis le même dessin, superposable, est accompli sur base de la carte 1/20.000 de 1904 ; enfin, pour comparaison, on trouve l'urbanisation actuelle du village (IGN 1994).

Si certaines observations que l'on fera par la suite auraient pu globalement être faites déjà ici, ce travail ne pouvait pas être considéré comme suffisamment fiable pour les affirmer définitivement, car trop d'éléments y manquent de précision :

- la source elle-même et ses modes de mises à jour : on ne peut être sûr que le bâti dessiné est vraiment un bâti relevé.

- la représentation graphique : toute carte comporte un travail de “généralisation”<sup>135</sup> et de symbolisation ; ainsi la plupart des bâtiments ne sont que des rectangles, une construction avec plusieurs corps de bâtiment est représentée en L, etc. Si on veut réellement mesurer l'urbanisation du village (qui peut consister en une densification de parcelles, en ajouts d'annexes, etc.), on est loin de la précision nécessaire.

- les dates : le travail ainsi réalisé est en fait tributaire de données toutes autres que celles de la problématique : ce sont les mises à jour de l'Institut Cartographique Militaire, 1873 et 1904.

---

<sup>135</sup> « En cartographie, la généralisation est l'opération de simplification par laquelle, après réduction d'échelle, on adapte le contenu d'une carte en tenant compte du but et de l'échelle de la nouvelle carte. Elle ne va pas sans une certaine déformation ou déplacement des objets cartographiés : ce n'est pas une simple réduction d'échelle. Elle implique une interprétation raisonnée et réclame un certain "sens géographique" de la part du cartographe.

C'est pourquoi, la généralisation ne peut pas être facilement automatisée. C'est en tout cas un des problèmes les plus difficiles qui soit posé au cartographe. D'un point de vue technique, le processus de généralisation comprend : - la généralisation conceptuelle, c'est-à-dire l'utilisation de représentations plus synthétiques et moins nombreuses. - la généralisation graphique (ou structurale), une schématisation des éléments représentés. - le déplacement, c'est-à-dire une harmonisation de la position relative des données tout en préservant les relations spatiales observées sur le terrain. » cfr. site internet [ign.be](http://ign.be), rubrique "savoir-faire".

On peut difficilement les associer aux facteurs étudiés ici : la loi pour l'ouvrier propriétaire (1889), les vicinaux (1885), les abonnements sur les chemins de fer nationaux (1869). La périodisation dont on dispose est donc peu convaincante (en 1904, le vicinal qui passe par Chastre est en service depuis moins d'un an), et les changements relevés peuvent aussi bien être ceux de n'importe quelle mise à jour de carte.

Ces sources ne permettent donc pas de répondre à la problématique posée par ce travail. C'est pourquoi il s'agit de produire d'autres documents, à des dates qui correspondent aux facteurs analysés et basés sur des données suffisamment précises pour décrire l'urbanisation concrète du village.

## **2.- Nouvelles cartes : sur base du cadastre**

La source du cadastre réunit les critères qui manquent aux précédentes : elle est précise spatialement (la parcelle) et temporellement (relevés annuels). Elle ne constitue pas une photographie, à un instant qu'on ne maîtrise pas : elle amène à construire la carte souhaitée par addition progressive d'éléments, en un processus identique à la formation du territoire d'urbanisation "diffuse". Par contre, elle ne mentionne pas le relief et le fond de plan parcellaire le plus complet, celui de Ph.-Ch. Popp, n'est pas superposable avec les cartes IGN.

### ***a.- Cadrage, échelle et périodes***

Les choix de cadrage, d'échelle et de périodes résultent de tout ce qui précède.

1) Le fond de plan de Ph.-Ch. Popp s'imposait puisque cette représentation fait gagner près de 30 ans par rapport au plan primitif de Chastre (1834). La date précise de la mise à jour en question a été déterminée sur base des mutations de la parcelle 163e : sa division en 3 indices f,g et h (en 1860) a été prise en compte par Popp tandis que la division de la parcelle 163f en 2 indices i et k (en 1862) ne l'est pas. Le fond de plan peut donc être daté de 1861 et j'ai commencé à y compiler les modifications de l'année 1862.

2) L'échelle de travail est celle du fond de plan, soit le 1/5000. On représente ainsi un carré de 2 km carrés sur une page A3. Cette surface de travail a été choisie par

approximation : la première approche sur les cartes IGN (cfr. point précédent) s'était centrée sur la gare de l'Etat et montrait par conséquent les transformations des deux villages qui l'encadraient et qui ont fini par s'y relier, Chastre et Perbais. Ce premier carré, de 3x3 km<sup>2</sup>, était trop vaste pour l'étude parcellaire envisagée ensuite, dans les temps possibles en archives ; c'est pourquoi le carré a été réduit à peu près d'un quart (1,4 x 1,4 km<sup>2</sup>), sa diagonale faisant 2 km de long. Les feuilles étant présentées en format A4, les cartes sont donc réduites à 71%.

3) Le cadrage a été placé afin que figurent sur le dessin tout le village de Chastre et l'arrivée du vicinal de Villeroix, par l'ouest, mais aussi la voie ferrée de l'Etat et les deux gares, de l'autre côté ; et le secteur de Petit Champ, au nord, car il recevra au cours de cette période plus de constructions que la partie sud. La représentation n'est pas coupée sèchement le long du carré, celui-ci sert plutôt à donner une échelle et une focalisation pour des dessins qui peuvent s'imprimer dans différents formats. L'orientation des plans de Popp étant variable, ils ont ici été redressés avec le nord en haut.

4) Les périodes étudiées : en faisant le travail de compilation des mutations parcellaires sur un fichier informatique, le même problème méthodologique s'est posé qu'aux archivistes du cadastre : choisir les "états" du village que l'on conserve et ceux que l'on met à jour. En effet, conserver un état du village pour chaque année aurait demandé un nombre incalculable de "calques" dans le fichier informatique car il ne suffit pas de dessiner ce qui se construit : il faut aussi garder mémoire sur un calque de ce qui se démolit, et de ce qui se transforme entre chaque état retenu ; c'est pourquoi le nombre d'états souhaités multiplie exponentiellement le nombre de calques nécessaires<sup>136</sup>.

---

<sup>136</sup> Concrètement, chaque bâtiment est dessiné sur un seul calque, que l'on affiche ou pas et dont la couleur varie (noir, rouge ou gris) selon la situation que l'on veut présenter. A titre d'exemple, la situation de 1885 est constituée de 4 calques : les bâtiments existants en 1835 et encore présents en 1885 (en noir) ; les bâtiments apparus en 1870 et encore présents en 1885 (en noir) ; les bâtiments nouveaux en 1885 (en rouge) ; les bâtiments présents en 1870 mais disparus en 1885 (en gris). L'état de 1900 est composé de 5 calques supplémentaires : les bâtiments existants en 1835 et encore présents en 1900 (en noir) ; les bâtiments apparus en 1870 et encore présents en 1900 (en noir) ; les bâtiments apparus en 1885 et encore présents en 1900 (en noir) ; les bâtiments nouveaux en 1900 (en rouge) ; les bâtiments présents en 1885 mais disparus en 1900 (en gris) ; etc.

Le dispositif final semble complexe (21 calques pour décrire les états de 1834, 1861, 1870, 1885, 1900, 1915) mais c'était la manière la plus efficace de travailler en dépouillant les archives car chaque bâtiment n'apparaît qu'une seule fois, c'est le calque qui change de couleur. Et quand je rencontre une nouvelle mutation qui le concerne, il me suffit de le passer du calque en cours vers le calque "démoli" pour cette période.

J'ai donc choisi des périodes de 15 ans, afin que des différences apparaissent de manière suffisamment marquées et parce que les dates possibles étaient pertinentes pour la problématique.

Ainsi, 1870 correspond à la mise en application de la loi sur les abonnements à bon marché ; 1885 est la date de l'instauration de la SNCV ; 1900 est le tournant du 20<sup>e</sup> siècle, et on verra qu'il marque une accélération des mutations ; enfin, la quinzaine suivante est également cohérente avec l'histoire, à un an près car 1914 inaugure une période d'arrêt de la construction.

Il faut enfin préciser que je me suis ici intéressée aux mutations du bâti : on ne retrouvera pas sur ces cartes les découpages de parcelles agricoles qui ont été analysées précédemment (cfr. chap.4 partie B.3). Néanmoins, il était parfois nécessaire de tracer les divisions parcellaires quand du bâti devait ensuite y être placé, afin d'avoir suffisamment de repères pour le dessiner.

C'est pourquoi certaines mutations de parcelles apparaissent sur les calques ; on peut d'ailleurs déjà observer que leur nombre augmente de période en période, c'est-à-dire que les premières constructions dans le village demandaient rarement un découpage parcellaire préalable, alors que c'est le processus le plus classique, 30 ans plus tard.

### ***b.- Evolution du bâti dans le village***

Plusieurs évolutions peuvent être observées en ce qui concerne le bâti dans le village et tout d'abord, la position des nouvelles constructions, leur quantité, leur taille et leur forme. (**chap.4 planches 9 à 15**).

En effet, en 1870, tout comme encore en 1885, on peut remarquer que les mutations sont encore de deux types assez distincts, soit très grosses (et elles concernent généralement les fermes) soit très petites (et il s'agit plutôt d'annexes que de nouvelles parcelles bâties). Une importante proportion des bâtiments nouveaux est construite à l'extrémité des rues, si on ne considère pas les transformations qui concernent les grosses fermes dans le village. Ainsi, la proportion de nouvelles maisons d'habitation est faible : on observe plutôt la transformation du moulin (sur la rivière), celle des grosses fermes, l'adjonction de dépendances (sans doute agricoles) et autres annexes à des bâtiments



existants ; et enfin, l'apparition de la sucrerie (derrière la gare), dont on a vu les effets sur l'emploi au chapitre 3.

Ici débute donc le “boom constructif” que l'on avait observé pour la tranche 1886-1890, dans la partie précédente (cfr. 4B.3b. *L'activité foncière et immobilière*). La planche de 1900 en effet, montre clairement la grande quantité de nouvelles constructions (en rouge) qui apparaissent à cette période, et cela continue à s'exprimer sur la planche de 1915. Le travail réalisé, en répartissant les constructions sur les calques informatiques, permet de calculer que la moitié du village existant en 1915 n'existait pas en 1885, soit un renouvellement de 50% en 30 ans.

On découvre par contre un fort contraste avec la planche de 1930 : l'activité bâtie est redevenue, en quantité, comparable à ce qu'elle avait été en 1870. La fameuse période de la “reconstruction” qui a tant marqué la périphérie de Bruxelles, les grandes villes - et la littérature sur l'urbanisme belge - est totalement sans effet dans ce contexte.

Mais d'autres différences, pas seulement quantitatives, sont également à souligner :

Sur la planche de 1900 (**chap.4 pl.12**), on commence à visualiser de nouvelles constructions qui ont des proportions beaucoup plus semblables entre elles, alors qu'on avait observé un fort contraste sur les planches précédentes : ici, 3 ou 4 constructions sont réellement plus importantes que les autres, et 7 ou 8 ne sont que de petites annexes mais la grande majorité sont des petits rectangles qui ont une taille similaire, moyenne.

La manière dont ceux-ci s'implantent par rapport à la parcelle, en longueur ou en profondeur, sur un ou deux mitoyens, etc., sera longuement analysée dans le dernier chapitre, qui suit. Mais on remarque ici avant tout leur position dans le village : il s'agit en effet très distinctement d'une densification progressive des vides inclus dans la structure du village et non plus, comme on pouvait l'observer sur les planches de 1870 ou 1885, de constructions qui allongent les rues. On observe ici un effet d'agrégation : “le bâti attire le bâti”.

La planche de 1915, à ce sujet, pourrait sembler transitoire. La densification des principales rues existantes y continue intensément, tout comme l'agrégation du bâti sur de petites polarités, comme la ruelle qui mène à la gare. Mais on y trouve à nouveau, quelques

constructions neuves qui allongent les rues et surtout, des rues qui n'avaient jamais été bâties reçoivent leurs premières constructions, sur les bords du terrain de Bois Champs.

Cependant, si c'est déjà une transition vers une nouvelle forme d'urbanisation du village, celle-ci sera bien plus tardive et elle ne concerne pas encore directement l'habitat. En effet, la série des maisons qui vont s'enfiler le long du chemin des Bois (rue Nord-Sud en dessous de la gare) ne commencera à se bâtir qu'à partir de 1948. Tandis que le bâtiment qui fait face à la première maison n'était pas une habitation mais "le café du vicinal" ; les deux bâtiments qui sont dans l'emprise du vicinal étaient la gare vicinale et un petit bâtiment pour les marchandises ; à l'ouest du village, également à côté du vicinal, c'est une ferme qui s'est construite à l'emplacement d'un autre bâtiment plus modeste et d'une annexe ; juste au dessus, c'est l'école qui est agrandie ; et au nord de la feuille, c'est un moulin qui est transformé.

Enfin, entre 1900 et 1915 (**chap.4 pl.12 et 13**) apparaissent également pour la première fois des travaux de voiries : autour de la gare, de la sucrerie et de l'arrêt du vicinal, bien sûr, avec le percement d'un nouveau tunnel sous le chemin de fer de l'état ; mais aussi avec le tracé de la fin de la ruelle "par delà l'eau" qui longe le ruisseau sur son bord sud.

L'activité constructive est intense à cet endroit, sur les planches de 1900 et 1915. Le terrain y était certainement peu cher vu le risque d'inondation et les maisons qui s'y construisent sont probablement des maisons ouvrières, comme on peut le visualiser sur les photos actuelles (cfr. **Chap.4 pl. 13bis**) ; peut-être faut-il voir dans l'amélioration de la voirie l'action du comité de patronage ? Cette rue mène à une portion de territoire nommée le Piroy (hameau), qui faisait partie de la commune de Villeroix, au sud, mais qui sera adjointe à Chastre en 1926, peut-être à la suite de l'urbanisation de cette partie de la commune.

Enfin, il reste une observation à faire concernant non pas le bâti mais plutôt les démolitions : celles-ci en effet sont difficiles à repérer sur ces représentations, bien qu'elles soient en réalité très nombreuses (cfr. tableaux en annexe sur l'activité foncière et immobilière). C'est que souvent après une démolition a eu lieu dans la même quinzaine d'années la reconstruction de la parcelle, sous une forme parfois très différente, qui se place par dessus, et cache ainsi les démolitions dans le dessin. Cela signifie concrètement que peu de démolitions ne sont pas suivies de reconstruction à cette époque et ce, assez rapidement.

Cela illustre également une autre observation que l'on peut faire, et qu'on a également entendue dans les archives du cadastre, sans qu'il y ait vraiment d'explication : c'est que ce sont souvent les mêmes parcelles qui “mutent”, certaines toutes les années, tandis que d'autres restent inchangées pendant parfois plus d'un siècle (sauf de propriétaire!). Les mutations ne sont pas uniformément réparties sur le parcellaire du village et on constate expérimentalement qu'une parcelle a d'autant plus de probabilité de “muter” qu'elle a déjà subi plusieurs mutations. C'est encore plus frappant pour le parcellaire agricole, même si cela n'a pas été dessiné ici ; on peut comprendre en effet que le bâti sur une parcelle contribue plus ou moins à la “figer”, surtout s'il est construit sur les mitoyens.

### ***c.- Comparaison : le village de 1914 et celui de 1994.***

Le travail de compilation des mutations cadastrales n'a pas été poursuivi au delà de 1930, pour des raisons de temps bien sûr mais aussi techniques : à force de modifications, on s'éloigne de plus en plus du fond de plan de 1861 publié par Popp ; par ailleurs, le cadastre bénéficie de relevés IGN de plus en plus précis ; enfin, on s'approche de 1956, année où on dispose également d'un plan parcellaire complet du village (c'est la copie du plan primitif sur lequel le cadastre compilait les mutations depuis 1834) mais il est dans un état catastrophique. Il serait donc nécessaire de faire un “transbordement” de toutes les données sur cet autre fond de plan, mais le reproduire n'est pas autorisé.

Par contre, il est assez simple de réutiliser le premier travail qui avait été réalisé sur les cartes IGN et ICM (cfr. **chap.4 pl.8**) pour représenter, à cette nouvelle échelle, l'état du village en 1994 : c'est la planche suivante (**chap.4 pl.15**).

Par comparaison avec les précédentes, cette planche illustre tout d'abord clairement pourquoi la première étude réalisée sur les cartes IGN et ICM était insuffisante. En effet, les observations possibles sont moindres car la position du bâti est bien moins précise : les épaisseurs de routes sont constantes, les dimensions du bâti sont plus standardisées, et surtout, les distances entre bâtiments et les distances entre la route et les bâtiments sont “généralisées”, c'est-à-dire qu'à cause de l'échelle de représentation, pour signifier des bâtiments non mitoyens, il faut les dessiner plus écartés qu'ils ne le sont et pour signifier que le bâti n'est pas à front de rue, il faut le dessiner plus éloigné de la route qu'il ne l'est en réalité, etc.

Ainsi, sur cette planche de 1994 réalisée sur base de l'IGN, tout le village semble plus ou moins “relâché”, selon les endroits, et en aucun cas on ne perçoit la densité, la régularité et la “quasi” mitoyenneté (étudiée plus en détail au chapitre suivant mais déjà très visible ici) qui caractérise la partie du village construite jusqu'en 1930. Ainsi par exemple, l'urbanisation le long de la route qui descend de la gare vers le sud semble s'égrener en ordre lâche, comme le pavillonnaire actuel organisé en raquette, au nord-est du cadre ; pourtant, ce sont des maisons construites sur un parcellaire long et étroit, mitoyen en tout cas d'un côté, et avec deux pignons aveugles (cfr. photo sur **chap.4. pl.13 bis**).

Evidemment, il faut en déduire que la manière de représenter l'urbanisation actuelle est elle aussi, sûrement, déformée et que par conséquent, son aspect chaotique, aléatoire, est peut-être dû à la manière dont on le représente ; un travail similaire, en précision, sur l'urbanisation actuelle révélerait peut-être plus de logiques, de structures et de cohérence que ne le font les représentations habituelles, toute basées sur l'IGN, qui est aujourd'hui considérée comme la source la plus fiable.

Plus largement, cette représentation montre par comparaison avec les précédentes de grosses différences dans la manière dont le village s'urbanise :

- plus aucune densification de l'urbanisation, on construit “à côté”, loin de l'existant. Il est ainsi très frappant de constater que la rue principale de Chastre, qu'on a vue se bâtir et se densifier progressivement jusqu'en 1930, s'est ensuite complètement figée : les dents creuses qu'on voyait dans cette rue sont les mêmes que celles d'aujourd'hui, à la seule différence qu'on les a utilisées pour y insérer des garages, remises et appentis, ce qui est un exemple de leur qualité d'évolutivité. (**chap.4. pl.17**).

- ensuite, on exploite de nouvelles parcelles qui avaient très peu muté et, principalement, les plus grandes : la zone de Bois Champ où passait la courbe du vicinal (83a), celle en face, coupée par tout un petit ruisseau (97 et 98) ; et des grandes parcelles au nord-est (Champ du Chêne).

- par contre, aucune construction ne s'est implantée là où le parcellaire, même vierge, est très dense (trop dense ?), comme le long de la route qui relie est-ouest les deux parties du village, tout en bas de la feuille.

Ceci rend visible le changement des “acteurs” de l'urbanisation : les initiatives sont moins individuelles mais plutôt prises par des intermédiaires, qui urbanisent des zones plus conséquentes à usage d'autrui (promoteurs).

Enfin, la comparaison de la forme du village en 1915 et de l'urbanisation de la commune en 1994 montre que si l'urbanisation était “dispersée” au début du siècle, il est important de préciser à quelle échelle. Certes, au niveau du pays ou de la province, une quantité impressionnante de construction de maisons individuelles a eu lieu, dispersées dans toutes les communes ; mais à l'échelle d'un village, on retrouve au contraire des modes d'implantations qu'on pourrait définir comme “urbains”, puisque proches de ce qui se faisait dans les villes : densification des rues existantes, construction en front de rue, parallèle à l'axe de la voie, appui sur les mitoyens en tout cas d'un coté, etc.

En outre, une dernière planche réalisée avec ces calques permet de mettre en évidence une ultime caractéristique importante (**chap.4 pl.16**) : une couleur différente a été attribuée aux bâtiments selon la quinzaine d'années où ils ont été construits. Elle montre clairement le mélange très fin des époques de construction dans une même rue : les transformations successives sont tellement disséminées dans le village qu'on y trouve difficilement plus de trois maisons adjacentes datant de la même période. Ceci illustre à quel point l'urbanisation se faisait en densifiant le village existant et non en l'allongeant ou en l'agrandissant par de nouvelles parties, ce qui est fort différent des dernières phases d'urbanisation dont on voit le résultat sur la planche précédente (**chap 4.3.2 pl.15**), résultat qu'on avait vu se dessiner dans l'analyse des pratiques foncières (chap.4B 3c). Les interventions plus actuelles urbanisent des surfaces parfois équivalentes au village en deux ou trois ans, et sont bien repérables, cernées. Mêmes les constructions individuelles hors lotissements, ne sont absolument pas mélangées au village.

On peut donc résumer ces dernières observations en décrivant le village de 1915 comme un “patchwork” très fin d'éléments différents, où le mélange se fait à l'échelle même des maisons.

Tandis que l'urbanisation des communes en 1994 par contre, serait un “patchwork” d'éléments différents à l'échelle des “tissus”. On peut lister parmi ces éléments, le village ancien ; un petit “pôle” industriel, avec gare, café et commerces, qui s'était formé de l'autre côté des voies ; des agglomérats de constructions sur les croisements ; puis des lotissements datant de la fin des années 1970 ; et, entre les morceaux, des routes urbanisées où les maisons s'enfilent en brochettes plus ou moins serrées.

## Conclusion du chapitre 4

Avec les deux chapitres qui précèdent, on a parcouru les trois facteurs généralement cités comme étant à l'origine de la dispersion urbaine en Belgique ; et leurs conséquences, les formes qu'ils ont concrètement engendrées, ont pu être analysées. Les lacunes des autres types de représentations, dues à leur construction même, ont été explicitées ; et l'inadéquation des périodisations issues de l'histoire des villes a été mise en évidence.

Cela constitue l'un des apports importants de ce travail, qui donne à voir une urbanisation jusqu'ici souvent invoquée comme prémisses de la situation actuelle du territoire mais connue uniquement en termes quantitatifs et globaux, et dont les formes physiques étaient déduites par défaut de ce qu'on connaissait dans les alentours des villes.

La première partie du chapitre a ainsi montré comment les enjeux différents de l'histoire de l'urbanisme, de l'histoire du logement, de l'histoire des politiques publiques, etc., pouvait donner des places différentes à cette forme d'urbanisation, voire parfois une place très restreinte, en contradiction avec son importance quantitative, ou représentative en durée, dans le temps du 20<sup>e</sup> siècle. Plusieurs raisons ont été évoquées à cette absence :

- l'urbanisme en tant que discipline publique, s'intéresse aux actions du secteur public et maîtrise moins les conséquences des lois sur l'action privée ;

- l'urbanisme s'intéresse à "l'urbain" ; or, les constructions dans les campagnes ou les villages n'étaient pas considérées à l'époque comme faisant partie de ce domaine ; aujourd'hui, cette production n'est donc pas dans l'histoire de l'urbanisme ;

- l'histoire de l'urbanisme en tant que "pensées sur la ville", s'intéresse aux opérations novatrices et exemplaires dans les courants d'idées et non pas à la production banale de l'urbanisation courante ;

- l'histoire de l'urbanisme exploite comme source des documents historiques attestés, qui n'existent pas ou qui sont difficiles à collecter quand l'urbanisation étudiée a trop d'auteurs ou n'a pas d'auteur (re)connu.

C'est pourquoi l'urbanisation du territoire a dû être approchée sur d'autres bases que celles des documents historiques existants, à travers la construction de représentations nouvelles de l'urbanisation passée.

À la suite de cela, quelques observations essentielles dans la compréhension des phénomènes de dispersion urbaine, actuels ou anciens, peuvent être appuyées.

A – Tout d'abord, on mesure maintenant en quoi la situation analysée au tournant du 20<sup>e</sup> siècle était très proche des caractéristiques du concept actuel de “ville diffuse”, tel que défini au 1<sup>er</sup> chapitre.

Cette observation relativise donc fortement d’abord le caractère de “nouveauté”, le statut “d’aboutissement” qu’on lui attribue dans l’histoire actuelle des villes, puisque des formes de dispersion urbaine ont déjà précédé notre époque, mais également, le principe de “balancier”, l’idée que le phénomène de “ville diffuse” alternerait avec des phases de concentration et de croissance et des villes, puisqu’en réalité les deux phénomènes coexistent.

En effet, le morceau de territoire étudié est bien le lieu, entre 1885 et 1914, d’une forme d’urbanisation dispersée, aux caractéristiques proches de la *città diffusa* : grande mobilité entre domicile et lieu de travail, dispersion des lieux de travail dans tout le pays (et non concentrée dans les grandes villes) mais aussi mixité importante des fonctions dans les villages, et urbanisation du territoire par initiatives individuelles ou de faible échelle, que ce soit celle des ouvriers dans l’implantation des maisons ou des communes dans le tracé des lignes vicinales. En outre, cette urbanisation est incitée par un ensemble de lois qui créent un cadre de production favorable, mais rien cependant ne l’a définie formellement, à aucune échelle, ce qui est encore une caractéristique de “ville diffuse”.

B – Mais on mesure aussi qu’il existe en revanche de grandes différences entre l’urbanisation des campagnes du début du 20<sup>e</sup> siècle et celle d’aujourd’hui. Ce qui relativise la “responsabilité” des lois de 1885, 1889, etc. dans la situation actuelle, décriée, du territoire.

En effet, avec l’arrivée des nouveaux réseaux de mobilité, le développement de l’industrie locale et la construction d’une grande quantité de maisons ouvrières financées par ces lois, facteurs invoqués de dispersion urbaine, le village n’a pas pour autant pris une forme dispersée : les découpages parcellaires et les nouvelles constructions, très nombreuses, densifient le village existant en remplissant les creux ; les mutations ne se propagent pas de parcelles en parcelles mais se multiplient sur les mêmes parcelles ; le bâti nouveau exploite également les parcelles les plus petites ; les rues forment un réseau qui se densifie et qui enrichit les parcours possibles, contrairement à la distribution simpliste des parcelles en forme de raquette ou de route enroulée sur elle-même et raccordée par un

point à un grand axe de circulation ; enfin, les implantations majoritaires se font en rapport à la rue et aux mitoyens, comme on le verra mieux au chapitre suivant.

Il faut donc nuancer les propos, à nouveau en fonction des échelles : il s'agit bien d'une vague d'urbanisation dispersée, proche de la ville diffuse actuelle, à l'échelle du pays, parce que cette grande quantité d'habitat ne s'est pas concentrée dans les faubourgs des quelques grandes villes ou les abords immédiats des grandes industries mais s'est bien dispersée dans une multitude de villages répartis sur tout le territoire.

Mais je souligne ici à quel point l'urbanisation, à l'échelle d'une commune, n'a pas pour autant pris la forme dispersée que l'on reproche aujourd'hui aux lotissements actuels et aux pavillonnaires isolés, détachés de tout lien avec le tissu local.

Ainsi, une large évolution sur cette période peut être proposée : dès 1885, les pratiques foncières évoluent ici progressivement d'un type "rural" à ce qu'on pourrait qualifier de "urbain", en ce qui concerne les dimensions des parcelles divisées, la manière de faire ces divisions et leur rapport à la rue : il y a, à cette époque, certainement un souci, voire une fierté, pour le village à faire "urbain", même si l'éventail des pratiques urbaines en ce qui concerne le foncier et l'implantation du bâti, telles que décrites chez Rouleau, notamment pour les faubourgs de Paris, y est plus restreint qu'en ville.

C'est bien plus tard (après 1950) que les opérations foncières divergent ensuite et se complexifient avec des emprises de plus en plus larges et des acteurs de moins en moins individuels, qui demandent de nouveaux travaux d'équipement publics et d'infrastructures de desserte dont l'étendue est bien supérieure à la densité réellement produite de bâti. En ce sens, ces modalités, qui sont celles de l'urbanisation actuelle des villages, créent moins de "l'urbain" que ne le faisaient les pratiques du début du siècle.

Ce que je voudrais souligner ainsi, c'est que le village était une forme urbaine complexe, qui s'est urbanisée en même temps que les grandes villes - et qui, tout comme elles, aujourd'hui se *dés-urbanise* (fuite des commerces, des équipements, etc.) ; l'appauvrissement le plus évident étant l'homogénéisation des fonctions, vers le seul habitat : de simples habitations du village actuel étaient auparavant un café, un hôtel, un commerce de charbon ou un moulin.

Donc, si les villes, villages et métropoles ont connu une densification simultanée et connaissent aujourd'hui ensemble une dés-urbanisation, on est loin de la "logique des vases



communicants” : ce n'est pas parce que les villes grandissent que les campagnes nécessairement se vident.

Par rapport au concept de “ville diffuse”, enfin, ce qui caractériserait aujourd'hui ces territoires ce n'est donc pas tant l'urbanisation des campagnes, ou la prédominance des pavillons, ou le manque de vision d'ensemble et de planification à grande échelle... ni même l'habitat individuel isolé (comme on le verra au chapitre suivant) : tous ces points ne sont pas nouveaux.

Il me semble que ce qui caractérise avant tout ce territoire actuel, c'est l'absence des relations intermédiaires, l'absence des échelles d'articulations qui déclinent toutes les nuances de l'espace public : le seuil – le perron – le recul à rue, le parvis, la place – la ruelle, la rue, l'avenue, le boulevard, le croisement, l'élargissement, la place, etc. C'est le grand nombre de ces articulations (et on en trouvait autant dans l'agencement d'un village) qui font la ville. Or, ce n'est pas comme cela que le territoire actuel est structuré.

Dans ces territoires, on vit aujourd'hui à deux échelles uniquement. On passe directement de sa maison et son jardin à l'autoroute, du local au global. On habite directement le territoire, et pas la ville, même diffuse.



**Chap. 5.  
Habitat individuel  
ni rural,  
ni urbain**



1900

2000

La “ville diffuse” à l'épreuve de l'Histoire.  
Urbanisme et urbanisation dans le Brabant belge.

**Cinquième chapitre : Habitat individuel “ni rural, ni urbain”**

*Territoire : parcelles - Période : 1889 / 1914*

Dans ce dernier chapitre consacré à l'étude de cas du territoire belge, l'échelle d'analyse la plus fine sera utilisée : celle du parcellaire. En effet, la plupart des caractéristiques de l'urbanisation dispersée, que l'on attribue aujourd'hui à la “ville diffuse”, ont été étudiées dans les chapitres précédents à plus grande échelle : la mobilité importante et étendue, grâce à un réseau de transport dense et finement maillé ; la dispersion du marché du travail en de petites polarités très nombreuses ; la forme du territoire comme produit de multiples décisions à petite échelle (individuelles ou communales) qui s'additionnent ; et l'importante vague d'urbanisation sous forme d'habitations individuelles qui se répartissent dans les villages de campagne.

Il reste à traiter la question de la forme de ce bâti. La loi de 1889 promouvant l'accession à la propriété et surtout l'initiative privée dans la construction du logement, les “ouvriers” (puis bien d'autres statuts professionnels assimilés) construisaient, selon les mots déjà cités de E. Mahaim, “là où ils le souhaitait, comme ils le souhaitaient.” Nombreux sont donc

les auteurs qui y voient le début des nappes de “pavillonnaire” - un habitat individuel isolé sur sa parcelle – qui constituent une grande partie du paysage urbanisé d'aujourd'hui.

Or, pour étudier précisément la forme qu'à prise cette vague d'urbanisation du début du 20<sup>e</sup> siècle et pour pouvoir la comparer terme à terme avec les phénomènes actuels, il faut justement questionner ces deux “boîtes noires” : “*là ou ils le souhaitaient*”, ce qui a été étudié au chapitre précédent ; et “*comme ils le souhaitaient*”, qui fait l'objet de ce présent chapitre.

Cependant, tout comme la répartition de ces maisons dans le territoire et tout comme leur localisation dans les villages existants, la forme de ces maisons, leur implantation dans la parcelle, leurs dispositions internes, etc., n'ont pas non plus été planifiées, prévues, dessinées, à aucune échelle “collective” dont on aurait aujourd'hui une trace dans quelque archive que ce soit : seul le cadastre, à nouveau, permet de les observer, une par une. Cela est également une conséquence directe des modalités de fonctionnement de la loi de 1889, explicitées au chapitre précédent.

Puisque les maisons réellement construites ne sont pas directement connaissables à travers les documents de l'urbanisme, la littérature actuelle leur attribue des caractéristiques qui, toutes, font appel à des références extérieures : on cite l'influence des villes ; ou celle des corons, construits par les industriels pour leurs propres ouvriers ; ou celle du mouvement pour la Garden City et le *cottage* anglais qui agit sur les penseurs sociaux puis à travers eux, sur le patronat éclairé, sur les sociétés de construction et sur les ouvriers constructeurs eux-mêmes.

Aussi, dans une première partie, j'examinerai comment les auteurs actuels qui travaillent sur l'urbanisation de cette époque abordent ces maisons, et les “modèles” évoqués seront ici répertoriés et décrits. On regardera ensuite quelles étaient, d'un autre côté, les “prescriptions” et les plans-types que les penseurs de l'époque élaboraient et cherchaient à distribuer via les comités de patronage (dont le fonctionnement a été abordé au chapitre 4) ; enfin, je rajouterai quelques éléments qui permettent de également connaître ce qui se faisait dans les campagnes, avant le début de cette vague d'urbanisation, cela afin d'évaluer l'idée d'un modèle “rural”.

Ces éléments ainsi rassemblés en première partie (influences possibles, modèles prescrits et contexte local) serviront de points de référence dans le travail de la troisième partie qui comparera à ceux-ci une série de plans “reconstruits”.

Car l'hypothèse principale que ce dernier chapitre a pour but de démontrer est que cette vague d'urbanisation a causé l'apparition d'un “type” architectural nouveau qui n'est à l'époque ni urbain, ni rural, ni industriel.

Ainsi, c'est avant tout la question de “l'influence” - celle des modèles connus sur l'urbanisation réalisée - qui sera abordée dans cette partie : on ne peut pas en effet la postuler d'office comme évidente, à cause du contexte particulier d'initiative privée et d'échelle individuelle des réalisations, très dispersées dans le territoire.

C'est donc encore l'hypothèse de base de cette thèse qui sera évaluée ici : celle de la présence dans l'histoire de l'urbanisme de “lacunes” que seule l'histoire de l'urbanisation, avec d'autres sources et d'autres méthodes, peut éclairer.

Enfin, ce dernier chapitre cherchera également à établir une deuxième hypothèse importante, qui concerne quant à elle la généalogie de la “ville diffuse” : en effet, il sera mis en évidence que ce nouveau type qui urbanise les campagnes n'est pas non plus, loin de là, un proche parent du pavillonnaire actuel.

Pour montrer cela, dans la deuxième partie, j'exploiterai les deux registres des archives du cadastre qui n'ont pas été utilisés au chapitre précédent : celui des propriétaires et la matrice de parcelles (cfr. point 4B.3a.) en les recoupant avec le registre des mutations parcellaires. Ne pouvant bien entendu pas reconstruire ici toute l'Histoire de l'urbanisation, ni même l'histoire d'un seul village, ces recoupements ont néanmoins permis de reconstituer quelques “histoires” courtes et individuelles, parmi celles qui ont formé cette urbanisation.

Ainsi, à travers une lecture croisée de l'évolution des terrains (vente, achat, changement de statut, etc.), de l'évolution des propriétaires (succession, changement de profession) et de l'évolution des formes (découpages, construction, agrandissements, etc.), la première impression qui s'en dégage est la complexité et la diversité de chacune de ces “histoires” à multiples rebondissements ; mais aussi une “intelligence” des articulations à

l'existant (à la fois dans le temps et dans l'espace) qui s'oppose à la vision d'une urbanisation univoque et homogène, comme celle que les lotissements actuels proposent.

Parallèlement, l'analyse de ces registres a permis de sélectionner une série de maisons qui constitueront ensuite le dernier corpus sur lequel j'ai travaillé, dans la troisième partie. Elles ont été choisies selon trois critères qui permettent de penser avec assez de certitude qu'elles étaient construites grâce à la loi de 1889 :

- la période de construction : entre 1890 et 1914 car après la première guerre mondiale, d'autres mécanismes ont été mis en place ;
- la profession du propriétaire, qui doit être estimée de faibles revenus (“journalier”, “ouvrier”, etc.) ;
- et le lieu de la construction : au village de Chastre (section B) étudié au chapitre précédent, a été adjoint également celui de Blanmont (section C de la même commune) afin de constituer un corpus suffisamment conséquent d'études de cas.

Enfin, dans la troisième partie, les recherches dans les archives du cadastre complétées par de petites campagnes photographiques, vont permettre de “regarder” directement ces maisons. Elles pourront être analysées, en reconstituant les plans des parcelles d'abord, grâce au registre des mutations, mais aussi en leur adjoignant une élévation, puisqu'elles ont pu être, à peu près toutes, retrouvées aujourd'hui et photographiées pour ce travail. C'est ainsi que la spécificité de ce type de maisons, la manière dont elles s'implantent et sont construites, pourra être examinée en référence aux “modèles” identifiés dans la première partie de ce chapitre ; mais elle pourra également être comparée aux usages actuels de la maison individuelle en milieu rural.

### **A.- Les maisons ouvrières : “modèles” possibles**

Cette première partie a pour objet de mieux connaître les “modèles” ayant potentiellement pu influencer les maisons construites dans les campagnes ; ceci, afin d'évaluer (au dernier sous-chapitre) dans quelle mesure ces dernières sont à l'image des modèles qu'on leur attribue aujourd'hui ; et dans quelle mesure elles étaient le reflet des modèles que l'on concevaient pour elles, à l'époque.

Des ouvrages de différents types seront donc parcourus ici : les livres qui traitent aujourd'hui des maisons issues de la loi de 1889 pour montrer comment ils les décrivent ; les études qui concernent la construction des maisons ouvrières pour visualiser ce que produisait le patronat ; enfin, les actes des colloques de l'époque qui prescrivaient comment ces maisons devaient être construites.

### 1. Ce que décrit la littérature actuelle

Je me base principalement, pour les points suivants, sur l'analyse de l'ouvrage de Marcel Smets<sup>1</sup> qui, bien qu'un peu ancien, reste la référence essentielle sur l'urbanisme belge de cette époque par la précision et l'ampleur des questions couvertes. Deux travaux différents mais issus de la même sphère, compléteront cette approche : les articles de Bruno De Meulder<sup>2</sup> qui expriment bien la vision actuelle que l'on porte sur la dispersion urbaine en Belgique et le catalogue de la dernière exposition sur le logement social en Wallonie<sup>3</sup> dont l'iconographie, même pour la période précédant la première guerre mondiale, est particulièrement riche.

Le premier ouvrage, tout d'abord, offre deux images importantes sur les maisons ouvrières (cfr. **chap.5. ill.1** et **ill.2.**), chacune basée sur un document différent de la C.G.E.R.<sup>4</sup>

D'un côté, l'auteur souligne l'importance de *“la maison modèle, présentée par la CGER à l'exposition mondiale de 1910 comme idéal d'habitation bon marché : (...) un pavillon typiquement suburbain, implanté dans un bois et donc dépourvu de toute réalité urbaine.”*<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> Marcel SMETS, “Le logement individuel après la loi de 1889”, *L'avènement de la cité-jardin en Belgique*, op. cit., pp.49-56.

<sup>2</sup> Bruno DE MEULDER, “La loi relative aux habitations ouvrières du 9 août 1889 et la distribution géographique de la main d'œuvre en Belgique : les habitations ouvrières et la banlieue radieuse (1889-1914)” in : Donatella Calabi, *La politica della casa al inizio del XXe secolo*, Venezia : Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, 1995.

Et : Bruno DE MEULDER *et al.*, “Sleutelen aan het Belgische stadslandschap / Patching up the Belgian Urban Landscape”, *Oase* n° 52, Nijmegen : Sun Publishers, 1999.

<sup>3</sup> Alain MALHERBE, Pierre FRANKIGNOULLE (dirs.), *De l'Utopie au Réel. 1919-1994 : 75 ans de logement social en Wallonie*, Liège : éd. Les Chiroux, 1994, 222p.

<sup>4</sup> Caisse Générale d'Epargne et de Retraite. Son rôle dans la construction des maisons ouvrières est décrit au chapitre précédent (*4.A.1a. Acteurs publics*).

<sup>5</sup> Marcel SMETS, *op. cit.*, p.51-52.



Il explique en effet à la même page que l'habitat ouvrier « a perdu toute signification de participation à la vie d'une communauté (...). Il est prisonnier de l'image individualiste du logement autonome. Il va donc de soi qu'on en revient à la maison bourgeoise ou, mieux encore, à la villa isolée des faubourgs en tant qu'idéal formel. »<sup>6</sup>

De l'autre, quand il décrit ce qui s'est réellement construit, Marcel Smets s'appuie sur une source un peu différente, de type descriptive : « Du rapport publié en 1910 par la CGER sur les constructions individuelles et groupées réalisées dans l'ensemble du pays grâce aux prêts qu'elle avait consentis, il ressort que les maisons unifamiliales modestes construites après 1889 ressemblent encore fortement aux rangées de maisons étroites et raides réalisées dès les années 1860, entre autres à Verviers et Nivelles. (...) C'est encore le plan type recommandé par le congrès d'hygiène de 1852. »<sup>7</sup>.

Deux formes radicalement différentes de la maison ouvrière sont donc évoquées ici. Mais on perçoit aussi, très fortement, le rôle de “l'influence” : celle des expositions “mondiales” consacrées aux logements ouvriers, et, avant, celle des congrès hygiénistes ; le produit des réflexions de ces nombreux penseurs sociaux, industriels philanthropes et autres catholiques qui débattent en colloque du meilleur plan-type pour la maison ouvrière, fera l'objet du point suivant (partie A point 2.).

Dans les articles de Bruno De Meulder, ce sont également deux images apparemment opposées qui ressortent de ses descriptions de l'urbanisation de l'époque. D'un côté, dans son travail sur le “*Belgian Urban Landscape*”, il souligne l'influence des villes et l'importance du modèle de maisons entre mitoyens : « *The house types introduced to the countryside in this fashion were essentially urban in character. (...) terrace-type house designs.* »<sup>8</sup>

Tandis que, dans son article sur les effets de la loi de 1889, il met plutôt l'accent sur les prémisses du modèle suburbain : « *La maison ouvrière qui est propagée est une maison individuelle au sens vrai. C'est une maison isolée avec son petit coin de terre, pas dans le village ou le hameau, mais hors du centre et sans relation avec ce centre* »<sup>9</sup>.

---

<sup>6</sup> *Ibidem*, p.51.

<sup>7</sup> *Ibid.*

<sup>8</sup> Bruno DE MEULDER *et al.*, “Patching up the Belgian Urban Landscape”, *op. cit.*, p.84.

<sup>9</sup> Bruno DE MEULDER, “La loi relative aux habitations ouvrières du 9 août 1889 et la distribution géographique de la main d'œuvre en Belgique : les habitations ouvrières et la banlieue radieuse (1889-1914)”, *op. cit.*, p.61.

Finalement, on peut comprendre la position de cet auteur en citant encore un autre passage - où on note également l'importance de l'influence des modèles et leur diffusion dans tout le pays : « *Par le contrôle strict du comité de patronage et la distribution gratuite de plans-types d'habitations ouvrières (...), on impose un nouveau type de logement aux ouvriers, un type urbain et "moderne". Les matériaux, le plan, les détails techniques de la construction, tout est adapté. De cette façon, (...) ce n'est pas une ville, ce n'est plus la campagne mais une catégorie intermédiaire qui se crée.* »<sup>10</sup>

Ainsi, ce sont pour lui des *maisons* urbaines construites dans un *contexte* rural qui créent un nouveau type de *territoire*, intermédiaire, qu'il va nommer le suburbain.

Or, l'étude des nouvelles constructions, suite à la loi de 1889, qui fait l'objet de la dernière partie de ce chapitre, montrera plutôt une catégorie intermédiaire de maisons, ni urbaine, ni rurales, dans un contexte de village rural qui a cependant des caractéristiques urbaines.

#### **a.- La "maison en rangée"**

Ce premier point présente, tout d'abord, ce qu'on connaît de la construction pour ouvriers dans les villes et leurs faubourgs, pour pouvoir évaluer l'hypothèse d'un simple déplacement du type constructif, des faubourgs industriels vers les campagnes.

Cette hypothèse est en tout cas plausible d'un point de vue sociologique : comme l'explique Emile Vandervelde dans sa monographie sur la commune de La Hulpe (20km de Bruxelles), une bonne part des ouvriers qui migraient quotidiennement pour travailler à Bruxelles étaient employés dans le bâtiment : « *Les ouvriers sont des brasseurs (5) ; des paveurs (5) ; des coupeurs de papier (6) ; des scieurs de long (7) ; des plafonneurs (21) ; des menuisiers (27) et surtout des maçons (111). (...) Parmi ces ouvriers, il y en a 125, au moins, qui vont tous les jours travailler à Bruxelles et dans ses faubourgs.* »<sup>11</sup> Ainsi, ceux qui sont considérés comme futurs propriétaires de maisons ouvrières dans le village étaient bien probablement au fait des modèles constructifs des faubourgs et certainement aptes *a priori* à les reproduire ailleurs – à condition qu'ils en ait les moyens (matériaux, matériel, équipes,...).

---

<sup>10</sup> *Ibidem*, p.60.

<sup>11</sup> Emile VANDERVELDE, *La propriété foncière en Belgique*, Paris : Schleicher Frères Editeurs, Bibliothèque internationale des sciences sociologiques, 1900, p.24.

Que connaît-on de ces maisons de faubourgs qui auraient inspirés les constructions dans les villages ? Toutes les illustrations présentées dans les sources étudiées montrent des opérations réalisées par des sociétés de construction, soit à la demande de particuliers philanthropes et/ou industriels, soit pour le compte d'organisations de bienfaisance ou encore, pour celui “d'associations privées de construction de logement ouvrier” (un nouveau statut autorisé à partir de 1867, qui est également de caractère philanthrope car ces investisseurs ne s'autorisaient qu'un taux d'intérêt bien inférieur à ce que la spéculation immobilière rapportait).

Il en résulte logiquement qu'il s'agit toujours de la construction groupée de maisons semblables ; c'est ce que présentent les photos qui accompagnent le texte de Marcel Smets (cfr. **chap.5. ill.2.**), tout comme la majorité des illustrations dans les ouvrages sur le logement social : une construction “isolée” n'y aurait pas sa place puisqu'elle ne répondrait pas à la problématique majeure : celle du grand nombre.

Et non seulement les opérations présentées groupent toujours plusieurs maisons mais celles qui illustrent le chapitre de Marcel Smets sont même tout à fait mitoyennes et ce, sur de longues rangées (il ne s'agit pas des petits groupements de 3 à 4 maisons qui fleuriront dans d'autres contextes).

Si on analyse également de ce point de vue l'ouvrage de Malherbe et Frankignoulle<sup>12</sup> (cfr. **chap.5 ill. 4. et 5.**), pourtant cadré sur la Wallonie et non sur les villes en particulier, sur les treize illustrations qui représentent des bâtiments antérieurs à 1914, onze exemples sont complètement mitoyens - ou collectifs.

Cette observation est confirmée par les propos-mêmes de Marcel Smets : « *La première maison ouvrière conçue comme telle arrive avec l'Exposition Internationale de 1851 (...). La typologie de l'îlot avec maisons mitoyennes est conservée mais les parcelles se rétrécissent, l'îlot se rétrécit aussi (...). D'autres types architecturaux ont été essayés mais n'ont jamais vraiment percé, par exemple la maison de type “Mulhouse”, de type “cité Napoléon” ou de type “familistère”.* »<sup>13</sup>

Et si on étudie, en plan, un exemple existant de faubourgs ouvriers qui se sont développés à proximité de la voie ferrée (cfr. **chap.5 ill.3**) à Tubize, petite ville industrielle

---

<sup>12</sup> *De l'Utopie au Réel. 1919-1994 : 75 ans de logement social en Wallonie* (op. cit.). Sur les 13 exemples d'avant 1914 qui y sont présentés, on trouve 8 illustrations de maisons mitoyennes, 3 illustrations de logements collectifs, une illustration de maisons jumelées (p.35, à Boussu) ; et une illustration de type “Mulhouse”, c'est-à-dire un pavillon carré divisé en 4 logements de coin (p.29, à Verviers).

<sup>13</sup> “Entretien avec Marcel SMETS” in : *op. cit.*, p.21.

au sud de Bruxelles, on peut en effet observer précisément une forme assez laniérée de la parcelle-type, des maisons mitoyennes des deux cotés, avec un plan en profondeur et la position des annexes en fond de parcelle ; ici, en outre, un accès à l'arrière de la parcelle était rendu possible par des voies secondaires en intérieur d'îlot.

La deuxième caractéristique qui est régulièrement évoquée dans ces ouvrages est la répétitivité quasi-constante du plan intérieur de ces maisons mitoyennes, qui se ressemblaient bien entendu dans une même rangée mais également d'un exemple à l'autre, d'une ville à l'autre. « *Leur plan est pratiquement identique : une entrée ; deux pièces et une annexe au rez-de-chaussée, deux chambres à coucher à l'étage et un grenier parfois aménagé en chambre mansardée sous le toit.* »<sup>14</sup>

En regardant les deux exemples de plans que présente ce même auteur, cette affirmation semble néanmoins rapide - car aucun n'y correspond : l'exemple tiré du manuel de Demany a une entrée, une annexe mais une seule pièce ; l'exemple à Ixelles a deux pièces mais pas d'entrée et pas d'annexe (cfr. **chap.5 ill.2.**). On verra dans les descriptions des contemporains (au point suivant) qu'il s'agit en réalité de trois types différents de maisons, selon les revenus de l'ouvrier.

On peut également interroger une opération de Nivelles, souvent citée comme précurseur des réalisations pour les ouvriers, construite 1859 à l'instigation du Docteur Lebon. L'observation des façades révèle qu'il s'agissait d'une typologie assez différente de celles présentées ci-dessus (cfr. **chap.5 ill.3**) mais qui sera utile comme référence pour les maisons qu'on découvrira dans la troisième partie : tout d'abord, ce sont des maisons à 3 travées égales, et non 2 comme dans les exemples précédents qui en ont une principale, plus large et une secondaire par laquelle on entre et où on trouve l'escalier.

Mais surtout, si on considère que les murs mitoyens sont bien au droit des cheminées représentées<sup>15</sup>, la porte est dans la travée du milieu. Dans ce cas, il y a soit une pièce principale et une travée secondaire et on entre alors directement dans la pièce principale, ce qui était déconseillé dès le congrès sur l'hygiène de 1852 ; soit il y a un couloir central qui dessert deux travées, ce qui n'est pas du tout un plan typique, ni de la maison ouvrière

---

<sup>14</sup> Marcel SMETS, *op. cit.*, p.51.

<sup>15</sup> Il est peu plausible qu'il en soit autrement car sinon, il resterait une travée d'entrée toute seule ; il est aussi possible que deux maisons à deux travées de percements (de même largeur, ce qui est rare) finissent la rangée de part et d'autre, mais cette solution est plus complexe donc moins probable.

mitoyenne évoquée jusqu'ici, ni même du plan-type des maisons de ville bourgeoises de l'époque, qui comportent deux travées de largeurs inégales.

Par ailleurs, on peut relever une troisième caractéristique récurrente dans les nombreuses descriptions de ce type de maisons : l'influence du "type bourgeois" sur la maison ouvrière dès que son constructeur en a les moyens. Marcel Smets nuance : « *les habitations un peu plus chères, par contre, vont, pour ce qui est de la façade, prendre de plus en plus l'apparence d'une maison bourgeoise. Certaines sont nettement teintées de néo-classicisme, d'autres évoquent vaguement le modern style.* »<sup>16</sup> Il présente notamment en illustration l'extrait d'un manuel sur la construction de maisons ouvrières, qui propose 12 façades différentes pour un seul plan. (cfr. **Chap.5 ill.2.**)

Préciser que cette influence ne concerne que la façade est important car aucun des exemples relevés ci-dessus ne présente la coupe de la maison de ville bourgeoise belge, celle qui se bâtissait à l'époque dans toutes les rues des beaux quartiers : la maison avec un "bel étage", construit sur une "cuisine-cave" semi-enterrée, auquel on accède par une demi volée d'escalier dans le hall d'entrée<sup>17</sup>. Cependant on trouve, en façade justement, des ajoutes dans ces exemples qui ne sont pas du tout typiques de la façade bourgeoise : un puit, dans l'exemple à Ixelles, des cheminées et des ventilations hautes, ou des reprises d'eaux pluviales en saillie, dans l'exemple à Schaerbeek.

Quelques caractéristiques générales peuvent encore être déduites à partir de tous les exemples relevés. Tout d'abord, on observe que ces maisons mitoyennes sont construites majoritairement à front de rue : un seul exemple chez Marcel Smets y échappe, avec un plan particulier comportant à l'avant une pièce saillante, dans laquelle on trouve la porte d'entrée, latéralement<sup>18</sup> ; et dans le catalogue étudié, un seul exemple présente également un retrait à la rue, avec jardinet devant (1910, Viroinval).

Dans les derniers exemples de maisons en série, on remarque qu'on commence à regrouper les portes d'entrée deux à deux (en miroir), ce qui rompt quelque peu le rythme, sinon répétitif, des travées. C'est le cas du dernier exemple du catalogue, mentionné ci-dessus, et c'est également celui où l'appropriation par les habitants semble avoir été la plus

---

<sup>16</sup> *Ibidem*, p.51.

<sup>17</sup> Sauf un exemple à Liège, rue Bois-Gotha (*Ibidem*, p.52) : mais dans ce cas, on peut penser que c'est plutôt la forte pente de la rue qui a mené à cette typologie.

<sup>18</sup> *Ibidem*, p. 53. Exemple de la rue de Fraises à Anderlecht.

diversifiée par la suite. Mais à nouveau, il faut remarquer que cette mise en commun des entrées n'est pas non plus dans l'esprit bourgeois.

Enfin, je mentionnerai la présence de soupiraux et donc de caves dans tous les exemples publiés par Marcel Smets (exemples bruxellois majoritairement) mais aussi dans bon nombre d'exemples du catalogue sur les réalisations en Wallonie, ce qui sera une question souvent débattue dans les congrès.

### ***b.- Le “cottage” isolé***

Si la maison en rangée est donc majoritairement représentée pour exprimer ce qui était construit, c'est le cottage isolé par contre qui ressort pour signifier vers quel idéal tendaient les réalisations. Dans l'ouvrage de Marcel Smets, les images qui illustrent cette tendance pour le logement “à bon marché” ne montrent d'ailleurs que des projets et non des réalisations (cfr. **chap.5 ill.2.**).

Cependant, il s'agit bien d'une “lame de fond” qui parcourt tous les textes actuels concernant cette époque : la montée irrésistible du modèle de la “cité-jardin”. Celle-ci sera bien entendu un leitmotiv pour les habitations à bon marché de l'après-guerre, mais quelle place avait-elle avant 1914 ?

Marcel Smets et d'autres chercheurs contemporains<sup>19</sup>, décrivent à quel point le modèle Howardien de la Garden-City<sup>20</sup> a été dans un premier temps réduit à des images et dépouillé de ses principales caractéristiques d'échelle urbaine, en traversant la Manche : l'autonomie de la ville qui doit comporter toutes les fonctions urbaines, l'auto-gestion par les habitants et leurs élus, la production locale, l'importance des réseaux de transports, etc.

Cet appauvrissement du début est généralement attribué au premier ouvrage de Georges Benoit-Lévy<sup>21</sup>, membre du Musée Social et fondateur de l'Association des Cités-Jardins de France. Celui-ci publie en effet en 1904 une étude sur les réalisations novatrices d'Angleterre. Mais il n'avait alors visité que les précurseurs des “cités-jardins” : Port

---

<sup>19</sup> Susana MAGRI, “Le Musée Social, Georges Benoit-Lévy et les cités-jardins (1900-1909)”, in : (coll.), *Cités-Jardins, genèse et actualité d'une utopie*, Paris : Editions Recherches / les Cahiers de l'IPRAUS, 2001, pp. 83-92.

<sup>20</sup> Ebenezer HOWARD, *To-morrow: a Peaceful Path to Real Reform* (1898) ré-édité sous le titre : *Garden Cities of To-Morrow*, London : Swan Sonnenschein, 1902.

<sup>21</sup> Georges BENOIT-LEVY (préf. de Charles GIDE), *La cité jardin*, Paris : H. Jouve, 1904, 287p.

Sunlight, une cité construite pour les ouvriers de l'usine de savon Lever et Bournville, construite pour ceux de l'usine de chocolat Cadbury.

L'année suivante, comme 60.000 personnes, il visite la “*cheap cottage exhibition*” qui eut lieu à Letchworth ; si cette cité-jardin est bien la première directement inspirée du modèle de Howard et dessinée par Unwin et Parker, elle n'était encore, en 1905, qu'au tout début de sa construction.

Il ne rapporte donc, en France, qu'une image simplifiée, celle de maisonnettes à croisillons dans la verdure : « Rien n'est amusant comme le spectacle de tous ces petits cottages disséminés dans ces berceaux de verdure, rien n'est beau comme ces maisons aux formes simples mais étudiées (...) et rien ne respire plus la santé que cette cité perdue dans la campagne »<sup>22</sup>.

En parallèle, il conforte encore, en France, la conviction que l'initiative patronale doit jouer le rôle principal dans la construction des logements ouvriers<sup>23</sup> : « Notre ami E. Howard est un publiciste anglais qui, dans un livre “*Demain*”, propose aux industriels de s'unir pour faire en grand ce que Messieurs Lever et Cadbury ont fait chacun de leur côté. »<sup>24</sup>

C'est pourquoi le développement de ce modèle sera donc présenté ici dans le cadre plus spécifique des logements réalisés par des industriels, pour leurs propres ouvriers, au point suivant (1c.).

Cependant, en Belgique, cette typologie du “pavillon isolé” est peu représentée dans les réalisations de l'époque pour l'habitat à bon marché. Ainsi, parmi les exemples d'avant 1914 publiés dans l'ouvrage sur le logement social en Wallonie, on ne trouve que la version “mulhousienne” du pavillonnaire : bien antérieure à l'influence anglaise<sup>25</sup> mais tout comme certains exemples de Port Sunlight, elle consiste à créer l'effet d'une demeure classique, de grandes proportions, centrée sur la parcelle, en assemblant plusieurs logements.

Marcel Smets, quant à lui, décrit longuement un seul exemple – connu parce que unique - de cité ouvrière construite en Belgique avant 1914 sur le modèle de la “cité-

---

<sup>22</sup> *Ibidem*, p. 172.

<sup>23</sup> Ce débat a été présenté au chapitre précédent (4A. 2a : *Synchronique : le débat en France*).

<sup>24</sup> Georges BENOIT-LEVY, *op. cit.*, p. 10.

<sup>25</sup> Certains auteurs en situent même l'idée originale en Belgique : « C'est à Verviers, un peu après 1830, que fut faite la première tentative de “la maison ouvrière à l'ouvrier”. M. de Biolley construisit, dans cette ville, une série de petites maisons qui furent toutes cédées à des conditions minimales aux familles de travailleurs. Cette entreprise philanthropique a précédé celle de Mulhouse qui s'est fait une grande renommée dans le monde pour la première application de cette idée. Verviers revendique à juste droit cette priorité. » in : Henri CHARRIAUT, *la Belgique Moderne. Terre d'expériences*, Paris : E. Flammarion, 1910, p. 207.

jardin”, c'est-à-dire, avec des pavillons (incluant plusieurs logements), des rues courbes et arborées, des équipements publics, etc. : Winterslag, construite en Campine par Adrien Blomme et initiée par un concours public remporté en 1912.

Mais c'est que justement, il ne faut pas restreindre, avant 1914, l'application de ce type à la seule question du logement ouvrier : Marcel Smets illustre cette typologie avec Port Sunlight mais aussi “Le Coq sur Mer”, une villégiature sur la côte belge.

En effet, avant la guerre, l'approche du cottage et de la “cité jardin” en Belgique oscille encore entre deux tendances bien éloignées<sup>26</sup> : on la présente certes comme idéale pour le logement ouvrier mais elle séduit aussi les plus nantis, pour s'appliquer aux lieux de villégiature et de loisir.

C'est pourquoi, si on connaît peu de logements ouvriers réalisés dans cette tendance avant-guerre, les exemples de “cottages bourgeois” par contre sont nombreux : les villas à la mer ou dans les proches campagnes (mais en dehors des villages existant) s'inspirent à foison des images qui circulent de maisonnettes anglaises charmantes et “cosy”.

Ainsi par exemple, dans un ouvrage de Jean Bary publié en 1910<sup>27</sup>, un chapitre intitulé “*les plus récentes créations*” montre non seulement des “cottages à Bournville”, Port Sunlight et Letchworth (spécifiant à chaque image s'il est “*ouvrier*” ou non) ; mais aussi des “cottages” à Westende, la Panne, le Coq, Duinbergen (des stations balnéaires qui ponctuent la côte belge) ou encore, une “*maison de campagne aux environs de Bruxelles*” et un “*nid dans la verdure à Uccle*” (quartier huppé de la banlieue bruxelloise). (cfr. **Chap.5 ill.6**).

Le modèle du cottage anglais peut donc se placer parmi les influences sur les maisons ouvrières construites en Belgique, mais par des biais divers : via le mouvement des cités-jardins, une fois qu'il aura été reconnu comme nouveau modèle social et, selon Marcel Smets, en passant à nouveau par le souhait de ressembler à la bourgeoisie. Cette propension avait justifié, pour le type en rangée, l'influence de la maison de ville ; dans ce

---

<sup>26</sup> « L'idéal dans la cité bourgeoise est en même temps celui de la cité ouvrière. (...) Pour la seconde cependant, la manière d'atteindre cet idéal est différente de celle employée dans la première. » Raymond MOENAERT, “*les cités jardins et les cités ouvrières*”, Premier congrès international et exposition comparée des villes (Gand, 1913), Bruxelles : Union Internationale des Villes, 1913, p.144.

<sup>27</sup> Jean BARY, *Les cités jardins, Villas et cottages*, Hasselt : Presses Van Langenacker, 1910, 44p.



cas-ci, c'est la maison bourgeoise de villégiature, dans la nature, qui serait un des modèles des maisons ouvrières.

Par contre, il faut bien différencier ces maisons du type “rural”, même si elles sont construites à la campagne. Le modèle du “cottage” tel que diffusé avant 1914 n'est en rien une émanation du milieu et des pratiques agricoles mais bien du milieu industriel anglais.

On peut donc souligner ici que, s'il y aura création d'un type “intermédiaire”, pour la maison bon marché, le mélange entre maison en rangée et cottage isolé ne correspond pas du tout à un mélange entre “urbain” et “rural”, qui se ferait par une situation territoriale “d'entre-deux” suburbain. En effet, comme on le verra, la maison mitoyenne faisait déjà partie des typologies traditionnelles des villages ruraux ; la maison isolée n'est pas nécessairement un type “rural” et le “cottage” est plutôt l'apanage, à ce moment d'avant-guerre, des classes aisées.

### **c.- Du coron au pavillon**

En se restreignant, pour suivre, aux seuls modèles conçus explicitement pour les ouvriers, dans un contexte d'initiative patronale, on perçoit une évolution simple qui parcourt le 19<sup>e</sup> siècle et continue jusqu'en 1914 : elle passe bien de la maison en rangée, dite de “corons”<sup>28</sup>, vers le “pavillon” dans un cadre verdoyant.

C'est ce que montre clairement Y. Le Maner dans un ouvrage consacré au logement ouvrier des régions Nord et Pas-de-Calais en France<sup>29</sup>. Ceux-ci, dès 1880, étaient devenus des “bassins de pointe en matière de logement minier”<sup>30</sup> pour l'Europe du Nord-ouest. Dans une première phase, qui dure jusque 1870, le seul type existant était le “coron”, dont le plus ancien est construit à Denain en 1826 : « *il était formé de plusieurs blocs de maisons basses*

---

<sup>28</sup> *Coron* est dérivé de l'ancien français *cor*, signifiant “extrémité, coin”. Dans les dialectes du nord de la France, *coron* désigne jusqu'au 16<sup>e</sup> siècle, l'extrémité, la “corne” d'un bâtiment. En Wallonie, il signifie “le bout”, d'une rue ou d'une étoffe. Vers 1850, se produit en Belgique et dans le Nord de la France, une rapide évolution et le mot commence à désigner un quartier ouvrier d'une localité industrielle, vraisemblablement parce que ces quartiers sont situés en bout de rue, aux limites de l'agglomération. D'après : *Dictionnaire historique de la langue française*, Paris : le Robert, 1992.

<sup>29</sup> Yves LE MANER, *Du coron à la cité. Un siècle d'habitat minier dans le Nord-Pas de Calais (1850-1950)*, Lewarde : Centre Historique Minier, 1995, 199p.

<sup>30</sup> *Ibidem*, p.86.

*accolées [dos à dos] dont la longueur dépassait fréquemment les 100 mètres (...). Ces blocs furent petit à petit réduits en longueur. »<sup>31</sup>*

Et l'auteur en donne des éléments de description précis (cfr. **chap.5 ill.7**) : « des jardins exigus (entre 50 et 200 m<sup>2</sup>) des logements de petite taille (de 30 à 50 m<sup>2</sup>), des matériaux médiocres (...). Une pièce unique au rez-de-chaussée (16 à 25m<sup>2</sup>) avec une seule fenêtre - sur la rue – faisait office de cuisine et de chambre pour les parents ; 1 à 3 chambres à l'étage (pour les enfants) ; une cave pour entreposer le charbon (...); les WC sont dans une dépendance extérieure, souvent commun à plusieurs logements. »<sup>32</sup>

Dans un deuxième temps, il décrit la transition par étapes des corons vers les “cités pavillonnaires” : la compagnie de Béthune, par exemple, « désaccoupla les deux rangées de maisons dans les logements édifiés de 1861 à 1876, ensuite apparut la première cité formée de groupes de 4 maisons entourées de jardins. Enfin, en 1891, la compagnie construisit pour la première fois une cité constituée de blocs de 2 maisons »<sup>33</sup>.

La taille de ces logements augmente également progressivement, vers une moyenne de 70m<sup>2</sup> pour la maison et 500m<sup>2</sup> pour le jardin ; une plus grande diversification des modèles fut proposée (jusqu'à 31 types de maisons ouvrières et 13 types de maisons d'employés furent créés par la compagnie de Lens) ; les espaces dans la maison se spécialisèrent, avec deux pièces au rez-de-chaussée et toutes les chambres à l'étage ; et les ajoutés que les ouvriers construisaient en bois dans les jardins (clapiers, buanderie, pigeonier, WC individuel) furent standardisées en dur en annexe des maisons.

L'auteur cite plusieurs causes à cette évolution : l'influence de modèles, comme celui de Mulhouse, ou celui de Montceau-les-Mines, qui fut présenté à l'exposition universelle de 1867 à Paris, mais aussi des considérations plus pragmatiques. En effet, les compagnies minières cherchent à ce moment à se rendre propriétaires de grands domaines fonciers autour des fosses car, leur responsabilité dans les nombreux affaissements de terrain étant de plus en plus souvent engagée, ils diminuent ainsi le coût des litiges et des compensations à payer ; et sur ces terres disponibles mais instables, les ingénieurs des

---

<sup>31</sup> *Ibidem*, pp. 40-41.

<sup>32</sup> *Ibidem*, p.43.

<sup>33</sup> *Ibidem*, p.54.

compagnies poussèrent à abandonner la construction de longues barres car elles étaient plus sensibles aux mouvements de sol que de petites unités.

La troisième phase que cet auteur décrit est "l'avènement des cités-jardins" : à partir de 1905, Dourges réalisa quatre cités, dont « *la grande nouveauté, c'était l'apparition d'une voirie courbe, rompant avec la tradition hippodamienne (...). Elles comprenaient en outre des trottoirs, ce qui leur donnait une petite allure urbaine, des squares publics, des arbres en grand nombre (...). Le jardin était au centre du projet, mais un jardin double : potager à l'arrière de la maison, d'agrément côté rue.* »<sup>34</sup> Ces maisons, avec leurs toitures à 4 pans, leurs colombages, leurs frises décoratives, sont, dit-il, ouvertement copiées sur les modèles britanniques de Bournville et de Port Sunlight.

Ainsi, cet auteur présente explicitement le mouvement général vers la forme pavillonnaire, comme une amélioration certaine de la qualité de vie mais aussi, comme un souci pragmatique et économique des compagnies minières et, enfin, comme l'influence du mouvement des Garden Cities sur le patronat éclairé. Néanmoins, il faut noter dans cet exemple que les maisons présentées comme les plus "pavillonnaires" comportent encore au minimum 2 logements, accolés latéralement ; et que toutes les maisons étudiées appartiennent aux Compagnies, tandis que les ouvriers, employés ou ingénieurs, sont tous locataires de leur logement.

Aussi, est-il intéressant de regarder également le travail de Ch. Devillers et B. Huet sur l'urbanisation du Creusot<sup>35</sup> qui s'est formée autour des usines métallurgiques Schneider, entre Saône et Loire.

Non seulement instructif méthodologiquement, il montre un développement particulièrement riche et diversifié de logements ouvriers : le contexte est plus urbain, ce qui était imposé par les usines, plus dense à cause du relief et, surtout, une part importante des logements ouvriers ne sont pas directement construits par le patronat mais sont néanmoins orientés par des règlements, ce qui constitue un exemple intermédiaire de maîtrise d'ouvrage d'échelle plus réduite et privée, qu'il est utile de comparer avec les constructions au cas par cas présentées en troisième partie (C).

---

<sup>34</sup> *Ibidem*, p.91.

<sup>35</sup> Christian DEVILLERS, Bernard HUET, *Le Creusot. Naissance et Développement d'une Ville Industrielle (1782-1914)*, Seyssel : Champ Vallon, 1981, 287p.

Enfin, les réalisations des usines du Creusot étaient souvent montrées dans les expositions universelles et les congrès traitant des Habitations à Bon Marché (1867, 1889, etc.) ; elles sont donc un exemple pertinent de ce qui était largement “diffusé” comme modèles à l’époque.

Les premiers logements ouvriers construits par les Schneider pour leurs ouvriers ne datent que de 1860. Auparavant, il y avait bien les casernes de l’usine qui logeaient les célibataires, mais le “type creusotin” de logement ouvrier s’est progressivement “*mis au point par les petits constructeurs*”, à partir de la maison rurale dite “à terre” (deux pièces l’une à côté de l’autre, parfois trois avec l’étable dans le prolongement) qui se retourne en profondeur dès que le parcellaire est moins large. (cfr. **Chap.5 ill.8.**)

Or, « *dès 1843, ils [les ouvriers] ne construisent plus de maisons unifamiliales mais des maisons à deux logements superposés et autonomes, l’accès en haut se faisant par un escalier intérieur latéral* »<sup>36</sup>. A partir de 1854, l’escalier devient extérieur, souvent en façade arrière et il dessert les logements supérieurs par une coursive, qui devient l’élément typique de ces maisons ; on accède alors à la cour arrière par un couloir latéral venant de la rue, qui doit servir à deux maisons adjacentes.

Il s’agit donc d’une maison de rapport, appartenant à une “*petite bourgeoisie ouvrière*”, qui habite à un niveau et en loue un ou deux autres (quand les mansardes sont habitées) mais dont le mode de groupement est imposé par les usines. Car celles-ci se préoccupent non de bâtir mais de réguler l’urbanisation : dès 1845, les Schneider inscrivent dans les actes de vente des terrains des contraintes de plus en plus urbaines : l’alignement à la rue, la construction d’un trottoir, la mitoyenneté, et l’obligation de partager avec un futur voisin, l’escalier latéral ou le couloir d’accès à l’arrière de la parcelle.

Les auteurs étudient en détail le passage de cette maison rurale “à terre” de deux pièces (cuisine et chambre, la cuisine servant aussi de chambre aux parents) au regroupement progressif de ces doubles cellules d’abord par deux, l’une sur l’autre ; puis par quatre, avec un couloir commun vers l’arrière ; puis plus encore, grâce aux coursives (cfr. **chap.5 ill.8.**). Ils expliquent que ce dispositif permet à tous les logements d’avoir un accès à

---

<sup>36</sup> *Ibidem*, p.165.

l'extérieur et qu'ils restent ainsi proches de l'habitat "unifamilial" que le patronat voulait développer<sup>37</sup>.

On peut cependant se demander comment l'usage de l'arrière de la parcelle était réparti entre les habitants (propriétaires ou non) puisque c'est là bien entendu, que se joue l'avantage du logement individuel, avec la possibilité d'y avoir un potager, un clapier, un poulailler et un WC séparé. Il est aussi intéressant de constater que ce logement néanmoins collectif, puisque superposé, était produit par une maîtrise d'ouvrage individuelle et de faibles revenus ("ouvrier", "manœuvre", "employé", "charpentier", "mineur", sont les professions inscrites sur les actes de vente des parcelles).

Le gabarit du bâti est décrit comme un carré de porteurs, façades et pignons, approximativement de 9 mètres de côté, dans lequel on trouve généralement 4 logements de 2 pièces ou, plus rarement, 2 logements de 4 pièces ; la surface moyenne par logement est donc de 40m<sup>2</sup>, ce qui est déjà très petit par rapport aux exemples précédents du Nord-Pas de Calais et encore plus, comme on le verra, par rapport aux exemples étudiés en Belgique.

Dans une dernière phase, enfin, les usines recommencent à construire elles-mêmes pour les ouvriers, non plus des casernes mais de nouveaux modèles de logement, proches à la base du type "creusotin" décrit ci-dessus puis évoluant, eux-aussi, vers le pavillonnaire ; dans le cas de ces "lotissements rationnels", construits par le patronat, les maisons étaient toutes identiques.

Ainsi, la première cité (Cité des Pompiers, 1860) comporte 10 maisons de 4 logements à 2 pièces, de 45 m<sup>2</sup> chacun, avec un escalier latéral extérieur pour accéder aux logements supérieurs ; la deuxième opération (Cité Villedieu, 1865) est déjà constituée de maisons individuelles mais d'un seul niveau et guère plus grandes (jusqu'à 55 m<sup>2</sup>), toujours alignées à la rue et flanquées d'une cuisine en appentis à l'arrière, sans cave. Dans un exemple plus tardif (Cité Saint Sauveur, 1905) destinés à des employés, les maisons comportent 2 logements accolés, de 4 pièces chacun sur deux niveaux, avec escalier intérieur et un petit retrait par rapport à la rue ; les entrées se font latéralement, comme dans certains modèles bourgeois de province, pour ne pas être côte à côte. (cfr. **chap.5 ill.8.**)

---

<sup>37</sup> Cfr. chapitre précédent (chapitre 4A. 2a, "Le débat en France").

Cette étude rend donc très clairement visible la manière dont le type “creusotin” s'est formé comme le “produit” de normes imposées par les patrons de l'usine, qui vendent les terrains, conjuguées à des facteurs spatiaux, économiques et symboliques propres aux propriétaires de ces maisons ; puis, que les productions réalisées par l'usine elle-même n'en sont pas fort différentes, la deuxième cité décrite étant même semblable au tout premier agencement qui était celui de la maison rurale “à terre”, même si elle évolue vers le groupement de ces logements en très petites unités pavillonnaires. Aussi, les différences par rapport à ce qui construit en Belgique au même moment sont importantes, comme on le verra, et la compréhension fine des “logiques d'habiter” que cette étude permet, sera également utile pour les appréhender et les comparer.

## **2. Ce que décrivaient les contemporains**

Certains exemples que l'on décrit aujourd'hui pour parler du logement ouvrier, comme le Creusot, était évidemment aussi bien connus à l'époque. Mais étaient-ce alors les seuls modèles ? Si les comités de patronage finissaient par diffuser les idées élaborées dans les congrès savants, quelles étaient les principes qu'ils défendaient et à quel point étaient-ils applicables ? Détailler pour suivre ce qui se concevait à l'époque comme étant la meilleure habitation à bon marché, permettra ensuite de mesurer les écarts avec les maisons réellement construites.

Bien entendu, ces données prescrites côtoyaient également des descriptions de la situation existante : mais que regardait-on ? Pas nécessairement les mêmes maisons que celles analysées aujourd'hui, comme on le verra à travers les comptes rendus de quelques observateurs de leur temps ; et certainement pas les typologies du milieu rural, ce qui fera l'objet du dernier sous-point ci-dessous.

### **a.- Les prescriptions des congrès**

“*De quoi doit se composer une habitation ouvrière ?*” Les réponses qu'apportent à cette question Raymond Moenaert, architecte belge renommé, lors de l'important congrès international des Villes à Gand (1913) surprennent par leur côté péremptoire, par les différences avec ce qu'on a déjà vu notamment au Creusot et seront fort éloignées de ce qu'on pourra observer dans la troisième partie.

Ainsi, « *comme dans la cité bourgeoise, les maisons ouvrières seront précédées d'un jardinet, pour le plaisir de tous* » ; cependant, il ajoute aussi qu'il faudra pourvoir à l'entretien du jardinet et ce, souvent malgré l'ouvrier. « *Une salle à manger serait superflue, car l'ouvrier belge prend ses repas de préférence dans la cuisine (...) ce serait une seconde pièce à chauffer* ». Mais aussi : « *L'habitation ne doit pas posséder de sous-sol. Les caves sont superflues au ménage besogneux qui n'est pas en mesure de faire des provisions* »<sup>38</sup>.

Par contre, « *un four à pain doit être attendant à la buanderie, pour les besoins du ménage* » (alors que les fournils sont communautaires de tradition, parce que le feu à entretenir est trop important pour un seul ménage) ; ou encore : « *Un luxe qu'à notre avis, il faut s'imposer, c'est la bow-window et les châssis à croisillons. Outre que le bow-window égaie le home et l'agrandit, les croisillons tendent à en augmenter l'intimité (...)* »<sup>39</sup>.

D'autres recommandations issues directement du mouvement hygiéniste, furent regroupées dans un programme approuvé, en 1887 déjà, par le Conseil Supérieur d'Hygiène Publique pour la construction des habitations ouvrières. Ce programme était joint au manuel rédigé par A. Langlois, à l'usage des comités de patronage<sup>40</sup>. Cependant, les recommandations restent souvent très générales et les contraintes principales concernent les milieux urbains denses ; beaucoup d'entre elles ne seront pas reconnaissables dans les études de cas qui suivront. A titre d'exemple, ce type de recommandations touchent à :

- III. *Dispositions générales : Les habitations destinées à une seule famille auront un rez-de-chaussée et un étage. (...) Dans les villes et les centres industriels, on peut admettre des maisons pour un plus grand nombre de ménages, mais il ne faut pas que ceux-ci soit au nombre de plus de huit.*

IV. *Distribution intérieure : Les maisons seront établies sur caves. (...) Dans les maisons dont les dimensions exigües ne comportent pas de vestibule, l'escalier sera contenu dans une cage fermée. La hauteur des pièces ne sera pas inférieure à 3m. pour le rez-de-chaussée et à 2m80 pour les étages.*

V. *Mode de construction : (...) les fosses d'aisance seront établies en dehors et aussi loin que possible des habitations. (...)*

IX. *Cours et jardins : elles devront avoir le cinquième au moins de la celle de la superficie totale. Elles seront complètement ouvertes sur un côté et auront une largeur au moins égale à la hauteur des bâtiments qui les bordent. Si les toitures des bâtiments n'ont pas de chenaux, ce qui pourrait se présenter à*

---

<sup>38</sup> Raymond MOENAERT, *op. cit.*, p.145.

<sup>39</sup> *Ibidem*, p.146.

<sup>40</sup> A. LANGLOIS, *Habitations ouvrières. Manuel à l'usage des comités de patronage institués par la loi du 9 août 1889*, Bruxelles : Librairie J. Lebègue & Cie / Mons : Librairie Dufrane Friart, 1890, 104p.

la campagne, il sera nécessaire, pour préserver les murs de l'humidité d'établir à leur pied des les cours et jardins, aux endroits où tombent les eaux du toit, un pavage incliné de 60cm de largeur au moins terminé par une rigole à pente longitudinale.

X. Dépendances des maisons ouvrières : Les annexes destinées au logement des animaux domestiques (vaches, chèvre, porcs, etc.) devront satisfaire aux conditions suivantes : leur capacité sera d'au moins 20 m<sup>3</sup> par vache, de 6 m<sup>3</sup> par chèvre et de 5 m<sup>3</sup> par porc. (...) »<sup>41</sup>

### **b.- Les “observateurs” de l'époque**

A côté des recommandations que l'on prescrivait à ceux qui construisaient des logements ouvriers, on trouve également en archive quelques compte-rendus d'observations des maisons construites ; si certains ne sont pas spécialement instructifs<sup>42</sup>, d'autres sont très précis, comme ceux de Seebohm Rowntree, dans son étude déjà évoquée sur les conditions de vie en Belgique, en 1910<sup>43</sup>.

Dans ses notes sur le logement, il commence par distinguer “pour plus de clarté” les maisons des villes et celles des campagnes ; cependant, l'étude de la première catégorie occupe 20 pages et comporte des relevés d'enquêtes nombreuses et minutieuses tandis que, pour la deuxième, il résume en 2 pages ses impressions et les réponses des agronomes de l'Etat au questionnaire qu'il a établi ; de plus, dans cette catégorie de “logement rural”, il n'étudie que celui de “l'ouvrier agricole”, alors que tous les ouvriers habitant en milieu rural ne l'étaient pas nécessairement, comme on l'a vu.

Il classe tout d'abord les maisons ouvrières (des villes) en trois niveaux, selon la qualification de l'ouvrier et le revenu de la famille. On peut synthétiser les descriptions qu'il donne de ces maisons suivant le plan de leur rez-de-chaussée (**chap.5 ill.9**).

Le type I. (celui des ouvriers les plus aisés) comporte deux pièces, avant et arrière, et un couloir latéral ; la pièce arrière est la cuisine, qui débouche sur une cour avec quelques

---

<sup>41</sup> *Ibidem*, pp.69-74.

<sup>42</sup> « On voit les maisons des paysans autrefois distantes les unes des autres, reliées entre elles le long de la route par des demeures nouvelles, d'aspect urbain, accompagnées d'un jardin légumier. Ce sont les domiciles des migrants. » in : H. S. J. DEMAIN, Les migrations ouvrières à travers la Belgique, *École des sciences Politiques et Sociales de l'Université de Louvain, Louvain : éd. Hugues Bomans, 1919, p. 131.*

<sup>43</sup> Seebohm ROWNTREE, *Comment diminuer la misère. Etudes sur la Belgique*, Paris : éd. Giard et Brière, 1910, 652p. Traduction de : ROWNTREE B. Seebohm, *Land and labour, Lessons from Belgium*, London : Macmillan and Co., 1910, 633p.



annexes (lavoir, WC) puis un jardin sauf, dit-il, dans les centre-villes. L'exemple qu'il montre en illustration de ce premier type est en outre en "bel étage", avec les pièces principales surélevées d'un demi-niveau.

Le type II. comporte deux pièces au rez-de-chaussée mais n'a plus de corridor ; l'escalier débouche dans la cuisine mais il est fermé par une porte et une cloison ; et on entre de la rue dans la première pièce, appelée salon ou salle à manger. Enfin, les maisons du type III. Ne comporte qu'une pièce au rez-de-chaussée : « *on entre directement de la rue dans la cuisine, pièce où l'on vit, et l'on passe de là dans la cour où se trouvent les commodités* »<sup>44</sup> ; cette cuisine contient parfois un lit et l'escalier qui y débouche est ouvert.

La taille des jardins dont disposent la plupart des maisons (contrairement aux mêmes typologies en Angleterre) ne dépend pas tant, selon ses descriptions, du niveau de la maison mais plutôt de la situation de la parcelle, à l'extérieur ou au centre de la ville. La largeur de la maison, indiquée pour le type I., n'est que de 5m à 5,5m., ce qui est peu et révèle bien un parcellaire caractéristique des villes belges. Il observe également que si les maisons de type I. et II. peuvent être alignées indifféremment dans une même rue, les maisons de type III. par contre sont généralement regroupées dans des lieux spécifiques, des rues plus étroites ou en impasse.

Il porte enfin une grande attention à la distribution d'eau potable et à l'évacuation des eaux vannes, ce en quoi la Belgique est selon lui en retard sur l'Angleterre. Peu de maisons, même dans la catégorie I., ont une "prise d'eau séparée" et elles partagent souvent un "robinet" à 3 ou 4 maisons ; tandis que l'utilisation des fosses à aistance est encore très répandue, ou bien celle de "tinettes mobiles", dans les districts ruraux où il n'y a pas de systèmes d'égouts.

Mis à part cet aspect, ses conclusions sont plus favorables au logement ouvrier belge que celui anglais, car il est extrêmement moins cher (moitié prix en moyenne), ce qui est dû au faible coût de la construction, des matériaux comme de la main d'œuvre, parce qu'il est généralement plus grand (les logement de 3, 4 pièces ou plus, sont la norme dans les catégories I. et II.), et qu'il est souvent plus salubre.

---

<sup>44</sup> *Ibidem*, p.444.

En ce qui concerne sa deuxième partie sur le “logement rural”, restreint aux “maisons des ouvriers agricoles et des petits cultivateurs indépendants”, la seule information spécifique ajoutée est que « *quand il y a deux ou plusieurs chambres à coucher au rez-de-chaussée, l'une d'elle sert généralement à emmagasiner les outils et la nourriture de la chèvre, des lapins et des poules. On voit donc que la maison de l'ouvrier agricole ne renferme pas toujours la place suffisante pour dormir.* »<sup>45</sup> Et de remarquer que les “anciennes habitations” y sont pour la plupart insalubres (basses, humides, non carrelées), tout comme leurs abords car le tas de fumier est souvent trop près des fenêtres d'habitation, que l'eau est contaminée et que le système d'égouts est inexistant.

Par contre, ajoute-t-il, « *dans le sud du pays [c'est-à-dire, en Wallonie], on commence à construire les maisons d'après le modèle de la ville, c'est-à-dire avec cave, grenier et deux étages.* »<sup>46</sup> Et les trois images qui illustrent cette partie montrent cette évolution, avec tout d'abord une ferme traditionnelle en pierre qui en réalité est une exception puisque, dit-il, la plupart des maisons ouvrières sont en briques ; puis une “ancienne habitation” en terre glaise, couverte de chaume ; et enfin, deux maisons dites “modernes” d'ouvriers agricoles, en briques et tuiles, mitoyennes avec un étage et trois travées (**chap.5. ill.9**).

Cette sur-représentation du modèle urbain par rapport aux constructions en milieu rural et sa suprématie dans les commentaires découle bien entendu de sa “modernité”. Mais c'est, du coup, la seule vision qui est généralement retenue des habitations ouvrières d'avant-guerre, comme par exemple, dans le long article (en trois parties) sur le logement à bon marché qu'écrivit Adolphe Puissant, en 1927, dans *l'Emulation*<sup>47</sup>. Celui-ci est alors directeur de la Société Nationale des Habitations et des Logements à Bon Marché et il s'agit pour lui de montrer cette fois la supériorité des nouvelles maisons construites par la Société, dans la mouvance des cités-jardins. Pour cela, il leur oppose précisément des “maisons ouvrières d'avant-guerre en Belgique” (cfr. **ill.5A 9**), qui présentent évidemment le modèle “urbain”, avec un double mitoyen, un plan de 4m50 de large en façade et de 9m. de profondeur, avec deux pièces l'une derrière l'autre et entre les deux, l'escalier en travers.

---

<sup>45</sup> *Ibidem*, p.462.

<sup>46</sup> *Ibid.*

<sup>47</sup> Adolphe PUISSANT, “L'habitation à bon marché” in : *L'Emulation* n°2, “L'habitation à bon marché (suite)” in : *L'Emulation* n°3, et “L'habitation à bon marché (suite et fin)” in : *L'Emulation* n°4, Bruxelles, février, mars et avril 1927, pp.19-24, pp.34-38, pp.42-46.

### *c.- L'absence du modèle rural*

Si les maisons ouvrières d'avant-guerre servent de repoussoir pour les nouvelles réalisations de la SNHLBM dans les années 1920, *a fortiori* les constructions en milieu rural - qui étaient déjà sous-représentées avant 1914 - disparaissent complètement des études. Pour tous ceux qui réfléchissaient sur le logement à bon marché, il était établi que les constructions à la campagne étaient appelées à s'inspirer du modèle urbain, comme on a pu le lire chez Rowntree.

Néanmoins, il existe quelques exemples de modèles de l'époque qui étaient conçus spécifiquement pour les ouvriers de la campagne et notamment, ceux publiés par le baron de Royer de Dour<sup>48</sup>.

Ils sont intéressants dans le cadre de ce travail en premier lieu parce qu'ils illustrent toutes les ambiguïtés de la question de "l'influence". En effet, il est difficile de les classer dans la catégories des "modèles prescrits", tant leur réalisme et les détails concrets qu'ils comportent les rapprochent des descriptions : ils sont très probablement des relevés de l'existant, légèrement améliorés. Pourtant, ces dessins étaient présentés comme des "modèles" dans des colloques, dans le cadre de réflexions sur le coût de construction des maisons en fonction de leur situation géographique.

Par ailleurs, ces exemples sont aussi instructifs pour cette étude parce qu'ils seront un point de référence important dans la comparaison avec les maisons analysées en troisième partie.

Les spécificités par rapport aux maisons "urbaines" présentées auparavant tiennent principalement à la largeur des maisons et à l'attribution des pièces au rez-de-chaussée. (cfr. **Chap.5 ill.10**). En effet, jamais plus étroit que 7m., leur plan est proche du carré (9x8m.) voire même d'un rectangle s'étendant parallèle à la rue (c'est le cas de 3 modèles sur 7) ; les 50m<sup>2</sup> de surface au sol des maisons décrites par Rowntree sont donc ici toujours dépassés (sauf dans un cas) et la moyenne est plus proche des 75m<sup>2</sup>.

On retrouve par contre, dans la seule façade présentée ici, les percements presque carrés du niveau haut - comme ceux des maisons d'ouvriers agricoles de Rowntree - et la

---

<sup>48</sup> Baron H. de ROYER DE DOUR, *Amélioration de la condition de l'ouvrier et du petit propriétaire de campagne, accompagné de 7 plans-types d'habitations ouvrières*, Bruxelles : Société Belge de Librairie, 1898, 45p.

coupe montre qu'il s'agit non d'un étage mais de fenestrons au ras du plancher du grenier ; s'ils sont munis de volets en bois et non de fenêtres (cfr. photo sur **chap.5 ill.9**), ils pouvaient servir à engranger du foin.

Les attributions des pièces du rez-de-chaussée sont également très spécifiques : on lit, à l'arrière, “cuisine” et “chambre”, mais aussi : “étable pour 2 vaches”, “grange”, “remise”, “chèvre”, “porc”, “charbon”, etc. Si dans d'autres modèles ces activités rurales sont parfois aussi évoquées, elles y sont toujours situées dans des “annexes” ajoutées à l'arrière de la parcelle mais jamais dans des pièces du corps du bâtiment principal, comme ici. Malheureusement, peu d'éléments sont donnés dans ce cas-ci sur le reste de la parcelle, si ce n'est des W.C. accolés à la façade arrière ; on ne sait donc rien sur leur mode d'implantation par rapport à la rue et aux limites mitoyennes.

Enfin, pour finir ce sous-chapitre sur les modèles possibles des maisons qui seront examinées dans la suite, je voudrais le compléter par quelques images issues d'études consacrées directement à l'architecture rurale. Celles-ci participent d'un autre contexte : centrées sur la question du patrimoine et issues de l'histoire de l'art, elles cantonnent généralement leurs inventaires et leurs descriptions aux grandes fermes en carré, aux églises, calvaires, fontaines et autres monuments qui ponctuent les villages mais s'occupent très peu de ce qui fait leur tissu “banal”.

Néanmoins, les quelques représentations de “fermes modestes” que l'on trouve notamment dans un article de Bernadette Lozet<sup>49</sup> sur le Brabant wallon, ne sont pas sans intérêt, à la suite des maisons déjà présentées et en comparaison de celles que je vais étudier. En effet, l'auteur montre bien comment ces petites fermes, qui sont aujourd'hui en forme de U, se sont construites par adjonction successive de corps de bâtiment (“espace d'engrangement”, “cellules de stabulation”, porcherie, etc.) sur la base d'un premier logis dont le type est, à nouveau, à trois travées et percé à l'étage de baies plus basses (mais dans ce cas-ci, avec châssis de fenêtres) et qui sont en fait, le fruit d'une surélévation (cfr. **chap.5 ill.10**).

---

<sup>49</sup> Bernadette LOZET, “Architecture rurale en Brabant Wallon”, in : L.-F. GENICOT (dir.), *Architecture rurale de Wallonie. Hesbaye brabançonne et pays de Hannut*, Liège : Mardaga, 1986, pp.19-26.

Ainsi, le fait de parcourir tous les modèles possibles, évoqués aujourd'hui ou recommandés à l'époque, pour les maisons ouvrières qui seront analysées ensuite, a déjà montré à quel point les catégories "en rangée" et "isolée" sont tout d'abord abstraites, mais aussi bien séparées de l'idée "d'urbain" ou "rural". En outre, il est frappant de relever que, selon les contextes, un même type de logement est présenté comme une maison "moderne" qui tend vers le type "urbain", pour les ouvriers agricoles, chez Seebohm Rowntree, tandis qu'il constitue le corps de logis de "bâtiments agricoles modestes", dans les ouvrages sur l'architecture rurale de Wallonie.

Il est donc visible que la frontière urbain/rural était déjà bien difficile à placer, même au début du 20<sup>e</sup> siècle ; ou peut-être, que le mélange urbain/rural tant évoqué aujourd'hui est en fait bien antérieur à ce moment de la formation du "suburbain" ; mais de toute façon, que cette frontière dépend des contextes dans lesquels les bâtiments sont évoqués. C'est cet écueil que je tenterai de contourner dans la dernière partie.

### **B.- Les pratiques : des situations complexes**

Si la partie précédente, en faisant un tour parmi les modèles possibles pour ces nouvelles maisons ouvrières, a mis en évidence la difficulté d'en déduire des catégories tranchées, je souhaite, dans cette deuxième partie, mettre à jour quelques raisons de cette complexité.

Pour cela, je cherche à rentrer plus avant dans le détail des pratiques de construction, d'acquisition de parcelles et d'utilisation de la propriété et ce, sur base de documents de l'époque qui ont pour caractéristiques d'être à la fois très précis (comme la liste des professions de tous les usagers d'une gare) mais aussi, très circonscrit (si le document n'existe par exemple que pour une seule gare).

C'est pourquoi il est important de remarquer que cette approche ne permettra ni de généraliser une observation ni d'exprimer tous les attributs d'une époque ; cependant, son but est, au contraire, de montrer que les généralisations que l'on connaît comportent des contradictions et même, qu'elles reflètent mal une grande quantité de situations, notamment celles qui font l'urbanisation dispersée et "pointilliste".

## 1. Histoires de propriétaires

### a.- Qu'est-ce qu'un “ouvrier qualifié” ?

A la séparation entre propriétaires et locataires est traditionnellement associée la division entre richesse et pauvreté, en témoignent les nombreuses caricatures publiées à cette époque de l'humble mère de famille accompagnée de ses enfants maigrelets qui se voit réclamer le loyer par un énorme monsieur bedonnant. La situation, en tout cas en Belgique, à cette époque, est déjà plus complexe. Emile Vandervelde, dans son important travail sur “la propriété foncière en Belgique” évoque par exemple à Rixensart “une vraie cour des miracles des propriétaires”<sup>50</sup>, en parcourant la longue liste des cotes foncières inférieures à 10 ares en 1834, où il trouve un sabotier, un tisserand, mais aussi un mendiant et un aveugle.

Mais bien d'autres ambiguïtés apparaissent à la lecture des idées que les auteurs actuels exposent quand ils tentent de synthétiser la situation de l'époque. Ainsi, il est souvent répété que seuls les ouvriers qualifiés, voire les petits artisans, disposaient des moyens nécessaires pour faire construire un logement grâce à la loi de 1889<sup>51</sup>. Cependant, dans les mêmes textes, ce sont les ouvriers du milieu rural qui sont présentés comme non qualifiés, tandis que les ouvriers qualifiés habiteraient en ville<sup>52</sup>. Pourtant, ces auteurs soulignent encore, par ailleurs, que 1% seulement des constructions de maisons ouvrières financées par la loi de 1889, l'ont été dans les villes et que c'était donc une “loi anti-urbaine”, pour la campagne ; aussi, la quantité de maisons construites en milieu rural contredit-elle soit l'un soit l'autre de ces arguments.

---

<sup>50</sup> Emile VANDERVELDE, *op. cit.*, p.42.

<sup>51</sup> « On constatait bien simplement que l'ouvrier moyen n'était financièrement, pas capable d'acquérir un logement », in : Bruno DE MEULDER, “la loi relative aux habitations ouvrières”, *op. cit.*, p.56.

Marcel SMETS écrit également : « Les prêts à taux réduits prévus par la loi restaient réservés aux ouvriers les plus aisés, aussi est-il peu probable que la loi de 1889 ait fait beaucoup pour améliorer la situation du logement des pauvres » in : *L'avènement de la cité-jardin en Belgique*, *op. cit.*, p.49.

<sup>52</sup> « En repoussant les ouvriers non qualifiés hors des villes, (..) le système de sécurité social pouvait rester réduit. Ce système (...) vise les ouvriers qualifiés qui habitent les villes et ont des revenus assez hauts et stables pour pouvoir financer eux-mêmes leur sécurité sociale (appelée institution de prévoyance). (...) l'espace traditionnel (y compris le travail au champs des femmes et des enfants, la solidarité familiale, etc.) est la sécurité sociale pour les ouvriers non qualifiés, les ouvriers non urbains. » in : Bruno DE MEULDER, “la loi relative aux habitations ouvrières”, *op. cit.*, p.59.

En pratique, il y a donc plusieurs points à relativiser et à éclaircir. Si on voulait par exemple comptabiliser effectivement combien de propriétaires de maison ouvrière sont “qualifiés” ou non, on perçoit rapidement que cette question est en réalité très difficile à trancher.

En parcourant la liste des professions que les ouvriers indiquaient à H. Demain lors de son enquête sur les migrants domicile-travail à la station de Céroux-Mousty (voir **chap.5 ill.11**), une petite commune à 25km de Bruxelles, pas un seul n'a mentionné “journalier” ou “ouvrier” ; tous (mis à part quelques “*manœuvres*”) ont une spécialité à inscrire. Or, à côté des *menuisiers*, *maçons*, ou *forgerons*, comment savoir s'il faut compter parmi les “qualifiés” ceux qui indiquent “*tourneur*”, “*ajusteur*”, “*mouleur*”, “*piocheur*”, “*raboteur*”, “*monteur*” ?

Concrètement, “l'ouvrier non qualifié” sera plutôt celui qui change souvent de spécialité, contrairement à un menuisier qui pourra le rester toute sa vie ; mais alors, il faudrait aussi inclure un vieux “*domestique*” parmi les professions qualifiées. Et l'ouvrier “qualifié”, qui gagne donc plus que les autres, peut l'être jeune, s'il a acquis un savoir-faire comme apprenti (chez un artisan) ou à la longue, par son expérience ; etc.

Aussi, il ne faut certainement pas négliger la question de savoir qui dresse la liste, questionne l'ouvrier et relève les professions.

Si je prends pour suivre, la liste des nouveaux propriétaires inscrits au cadastre dans les années 1890-1914, le fonctionnaire de cette institution, contrairement à H. Demain, s'embarrasse moins de détails et les “*journaliers*” ou “*ouvriers*” occupent dans son registre près d'un quart de ces nouveaux arrivants. (cfr. **chap.5 annexe 1**). En effet, 97 professions très peu qualifiées (car je n'y comptabilise ni les petits artisans, tel qu'un forgeron ou un maçon, ni les “*employés*”) apparaissent sur les 400 cotes foncières analysées, du n°1500 au n°1900.

Cette fourchette dans la matrice cadastrale des propriétaires a été choisie comme échantillon, parce qu'elle correspond grosso modo à la période étudiée. Cependant, on ne peut toutefois pas considérer que cette fourchette couvre toutes les maisons construites dans ces années ; en effet, un grand nombre d'ouvriers ayant construit sur un terrain dont ils étaient déjà propriétaires, leur numéro de matrice cadastrale est bien antérieur dans la liste.

Ainsi, avec ces seuls deux documents, on observe donc que les ouvriers qui prennent un abonnement à Cérroux-Mousty (c'est-à-dire, habitant en milieu rural et travaillant en ville) sont tous munis d'une "qualification", tandis que les ouvriers qui sont effectivement inscrits au cadastre de la commune de Chastre-Villeroux-Blanmont comme nouveaux propriétaires, entre 1890 et 1914, ne sont globalement que "journaliers" ou "ouvriers", sans autre spécificité.

Enfin, il faut encore observer à ce sujet la fréquence avec laquelle, même au cadastre, les intitulés de professions changent, pour une même personne : "domestique" puis "camionneur", "journalier" puis "cultivateur", "maçon" puis "journalier", "paveur" puis "journalier" puis à nouveau "paveur", etc., sont les indications successivement barrées que l'on peut y lire. On peut évidemment imaginer qu'il valait mieux, pour s'inscrire dans les conditions de la loi 1889, se présenter à un moment donné comme journalier, quitte à en changer par après, ce qui n'était pas le cas dans le contexte de l'enquête de H. Demain.

La deuxième remarque importante à faire est l'extrême variabilité des observations selon les villages, même très proches et issus d'une même source. Ainsi, dans les compte-rendus de visite effectués par le comité de patronage de Nivelles en 1909, on peut lire qu'à Corbais, « le nombre de maisons est de 154, dont 75 ouvrières. (...) Dans cette commune, nous avons rencontré beaucoup de petites maisons estimées de 1500 à 2800 francs ; à part 14 ouvriers, tous sont propriétaires de leur "home" »<sup>53</sup>. Ce qui correspond donc à plus de 80% des familles ouvrières de la commune qui sont propriétaires de leur maison.

A Gistoux, par contre, soit à 5km de là (mais aussi deux ans auparavant), on peut lire : « Nous avons visité quelques maisons neuves dans l'espoir d'en découvrir une qui fût bâtie par l'intermédiaire d'une société [de crédit]. Il n'en existe pas à Gistoux. Un ménage a construit en empruntant 3500 frs. à un notaire. Les autres sont des locataires qui payent un loyer de 5 à 12 frs par mois. »<sup>54</sup> Cependant, le rapport indique aussi que la population ouvrière est surtout concentrée à Chaumont, un autre village de la commune.

---

<sup>53</sup> Comité de patronage de Nivelles, *Rapport des opérations du Comité pendant l'exercice 1909*, Nivelles, 1910, p.41.

<sup>54</sup> Comité de patronage de Nivelles, *Rapport des opérations du Comité pendant l'exercice 1907*, Nivelles, 1908, p.41.



### *b.- Qui sont les “petits propriétaires” ?*

La lecture de ces monographies locales de l'époque permet aussi de se rendre compte que le fait d'être propriétaire d'un bout de terrain était chose plutôt courante dans ces campagnes, comme le montre Emile Vandervelde :

*A La Hulpe, « en 1834, époque de l'achèvement du cadastre, le nombre de cotes foncières était de 255, dont 201 (78%) au nom de propriétaires habitant la commune, soit, si l'on tient compte seulement de ces dernières, une cote foncière pour 6 habitants. (...) et comme chaque famille se compose, en moyenne, de 4 à 5 personnes, on peut en conclure qu'il y a bien peu de familles dans la commune qui ne possèdent une parcelle en propriété. »<sup>55</sup> Et plus loin : « On voit qu'ici encore [à Rixensart], il n'est pour ainsi dire pas de famille qui n'ait son coin de terre. »<sup>56</sup>*

Aussi, il est déjà évident que la possession d'un terrain dans ce type de commune n'est pas un pré-requis aussi discriminant que l'on pense dans la procédure prévue pour la construction d'une maison ouvrière.

La liste de **l'annexe 1**. a donc bien mis en évidence l'apparition - ou en tout cas la présence importante - parmi les cotes foncières concernant les maisons, d'une nouvelle classe de propriétaires, peu qualifiés, dits “journalier” ou “ouvrier”. Dans une deuxième compilation de données (**chap.5 annexe 2**), j'ai répertorié en revanche qui étaient les propriétaires de toutes les nouvelles constructions bâties dans la commune de Chastre-Villeroux-Blanmont, entre 1890 et 1914.

Cette liste-ci servira de base à la sélection des maisons qui seront analysées dans la troisième partie de ce chapitre. Mais elle permet déjà d'étudier qui étaient exactement les nouveaux propriétaires dans cette période, dans le cas de cette commune.

Pour la section B, par exemple, c'est-à-dire le village de Chastre, on comptabilise 31 nouvelles constructions entre 1890 et 1914 (soit, sur une surface approximative de 2km<sup>2</sup>).

- Sur ce total, 6 nouvelles constructions sont le fait de “grands propriétaires”, à savoir : le baron et la baronne d'Udekem d'Acoz (2 constructions) ; la commune elle-même (1 construction) ; et les chemins de fer de l'état (3 bâtiments).

---

<sup>55</sup> Emile VANDERVELDE, *op. cit.*, p.12-13.

<sup>56</sup> *Ibidem*, p.41.

- 8 nouvelles constructions par contre, sont la propriété de “journaliers” ou professions assimilées : j’y ai compté les “ouvriers”, un “machiniste”, un “scieur de long” et un “domestique” ;

- 14 constructions sont le fait de professions qu'on peut aussi considérer comme proches : 4 sont bâties par des “employés” ; 2 propriétaires sont “cabaretiers” ; l'un est “facteur” et 7 maisons sont construites par des artisans (j'ai regroupé sous ce terme : un entrepreneur, un cordonnier, une tailleuse, un boucher, un menuisier, un maçon) ; la dernière appartient à un “coquetier”<sup>57</sup> ;

- enfin, il reste 3 propriétaires un peu à part, car il est difficile d'en préciser l'importance tant elle peut être variable : une “négociante” et 2 cultivateurs.

Aussi, on peut constater que la proportion des constructions dont les propriétaires sont journaliers ou assimilés reste proche d'un quart (24%), comme déjà observé dans le cas précédent, et que cette proportion remonte à 70% quand on prend en compte tout types de “petits propriétaires”.

La même étude sur la section C (qui correspond au village de Blanmont) fournit des proportions encore plus frappantes et on y constate également une activité bâtie plus importante qu'à Chastre. Les 52 nouvelles constructions de la période 1890-1914 (sur une superficie approximative de 3km<sup>2</sup>) peuvent se répartir comme suit :

- 26 nouvelles maisons sont construites par des “journaliers” ou assimilés, ceux-ci étant : 1 ajusteur, 1 garde-barrière, 1 garde excentrique (?!), 1 garçon de magasin et 2 mécaniciens ;

- 15 constructions sont le fait “d'employés” (3 bâtiments) ou d'artisans : 2 menuisiers , 1 serrurier, 1 maçon, 1 tailleur d'habits, 1 charron, la veuve d'un maçon, 1 entrepreneur, 1 jardinier, 1 boulanger et 2 charpentiers ;

- 5 propriétaires sont probablement des “notables” dans le village : le curé, l'instituteur, un brasseur et un pharmacien ;

- 5 enfin peuvent être considérés comme de “grands propriétaires” : 2 personnes qui n'indiquent que “propriétaire” comme profession, 1 personne qui indique “sans profession”, la commune elle-même et les chemins de fer de l'Etat.

---

<sup>57</sup> Le Petit Robert : “marchand d'œufs, de volailles, en gros.”

Ce sont donc, dans ce cas, 50% des nouvelles constructions qui sont bâties par des journaliers ou assimilés, et 79% si on compte les “petits propriétaires” (c'est-à-dire tous sans les notables et les grands propriétaires).

Si ces observations ne couvrent qu'un très petit échantillon de villages, par rapport au nombre de villages existants en Brabant, ce qui ne permet pas de généraliser de tels proportions, il faut néanmoins souligner qu'il n'y a pas non plus de particularité frappante dans ces villages qui en ferait des exceptions...

## **2. Histoires de propriétés**

### **a.- Les “exploitations agricoles”**

Dans la liste analysée ci-dessus des bâtiments construits entre 1890 et 1914 (**chap.5 annexe.2**), on peut remarquer qu'aucun “cultivateur” n'est mentionné à Blanmont parmi ces nouveaux propriétaires. Et on constate aussi dans ces listes à quel point leur profession est variable et peut changer au moment d'inscrire l'acte cadastral, l'un passant de cultivateur à cabaretier (article n°1562 de la matrice) tandis que d'autres, cabaretier (n° 1306) ou journalier (n°1438), se déclarent ensuite cultivateurs.

Or, la variabilité de cette profession n'est pas sans lien avec la complexité du statut des propriétés et surtout, celui des habitants des maisons ouvrières, entre agricoles et industriels.

En effet, une autre ambiguïté est mise à jour dans l'étude “La propriété foncière en Belgique” déjà mentionnée<sup>58</sup>, concernant les recensements ruraux. Car les documents de synthèse qui étaient publiés, notamment en 1895, prenaient soin de souligner que le nombre d'exploitations agricoles (dont on craignait la baisse à l'époque) ne faisait alors qu'augmenter, et de beaucoup. Ainsi à La Hulpe par exemple, on recense 314 exploitations agricoles en 1846, et 525 en 1895.

Mais Emile Vandervelde relève par ailleurs dans le même recensement que « 279 personnes – hommes, femmes et enfants âgés de plus de 12 ans – s'y occupaient habituellement de travaux

---

<sup>58</sup> Emile VANDERVELDE, *op. cit.*

agricoles. Il y aurait donc deux fois plus d'exploitations que d'exploitants !»<sup>59</sup>. Et il en conclut : « ces seuls chiffres suffisent à montrer que les 401 exploitations inférieures à 1 hectare ne sont pas de véritables exploitations agricoles mais des jardins légumiers, des carrés de choux ou de pomme de terre que les ouvriers cultivent à leur moment perdus »<sup>60</sup>. Aussi, cette augmentation apparente des exploitations agricoles est pour lui, au contraire, « le signe de la transformation de La Hulpe en commune ouvrière et industrielle ».

Cela se reflète également dans les autres communes qu'il étudie et son explication pour Genval illustre bien la fluctuation repérée ci-dessus dans les professions : « Les autres personnes recensées comme faisant partie de la population agricole sont, ou bien des ouvriers industriels (...) ou bien de petits commerçants ou industriels – marchands de volailles, bouchers, briquetiers, cabaretiers, marchands de farines, marchands de vaches – qui cultivent quelques morceaux de terres (...) soit pour leur consommation, soit pour l'avoine de leur cheval, la nourriture de leurs vaches, la paille et autres produits. »<sup>61</sup>

Finalement, quand Vandervelde répartit le nombre des exploitations agricoles suivant leur importance, il en résulte à l'échelle belge, que le nombre des grandes exploitations (de plus de 10 hectares) est resté stationnaire, mais que la petite et la moyenne culture, « produisant des valeurs d'échange », tend à disparaître ; tandis que la culture qu'il nomme parcellaire, celles des jardins de maison ouvrière, « produisant des valeurs d'usage »<sup>62</sup>, se développe de plus en plus.

Il faut sans doute aussi lier à ce changement économique, une modification que j'ai constatée dans les cotes du cadastre, autour de 1902 : avant, le bâtiment et la parcelle attenante avaient deux cotes foncières différentes tandis qu'après cette date

---

<sup>59</sup> *Ibidem*, p.20.

<sup>60</sup> *Ibidem*. Si Vandervelde considère cet état des choses comme globalement positif, parce que la condition ouvrière (nourriture, santé, hygiène) est ainsi bien meilleure que dans les villes, il souligne néanmoins qu'en pratique, ce sont les femmes des ouvriers qui assument les travaux des champs (« quand on parcourt la banlieue morcelée de ces villages (...), on ne voit guère que de grêles silhouettes de femmes et de d'enfants ») et qu'en conséquence, les écoles sont désertées une grande partie de l'année car pendant ce temps, les enfants en âge scolaire aident au ménage et s'occupent des plus petits. Cependant, il considère que ce n'est qu'une phase transitoire, que la « division du travail » va augmenter et remarque que la ménagère de La Hulpe, commune la plus proche de Bruxelles, commence déjà à acheter son pain au lieu de le cuire. (p.68).

<sup>61</sup> *Ibidem*, p.59.

<sup>62</sup> *Ibidem*, p.33.

(approximativement), on commence progressivement à ne donner plus qu'une seule cote pour la maison et son terrain. Il devenait certainement compliqué d'y faire figurer les usages de celui-ci, comme en témoigne les changements fréquents d'appellation des cotes foncières non bâties, qui passent de “terre” à “pré” ou “pâturage”, ou “place” ou “jardin”. (Cfr. par exemple un extrait de matrice cadastrale, **chap.5 illustration 12**).

### **b.- Morcellement et additions**

Si le nombre d'exploitations agricoles est en augmentation avec la comptabilisation des jardins ouvriers, c'est également le nombre total de propriétés qui connaît un boom dans ces années-là. C'est ce qui fera dire à la plupart des observateurs que la Belgique “se morcelle” et à Seebohm Rowntree que la division extrême de la propriété en Belgique est même une des différences essentielles avec le territoire anglais. Mais à nouveau, ces remarques générales doivent se nuancer.

E. Mahaim avait démontré (voir chapitre 3.2 partie B) que pour les villes, ce n'était ni les plus importantes qui grandissaient, ni les plus petites, mais bien les catégories moyennes. A l'échelle des propriétés, c'est le contraire qui a lieu.

Car les toutes petites propriétés prolifèrent, certes, mais comme le montre Vandervelde, “l'immense majorité des propriétaires ne détient qu'une fraction infinitésimale du territoire”<sup>63</sup>, tandis que “la grande propriété se développe au lieu de se morceler”<sup>64</sup> : dans le cas de La Hulpe, 92 % des cotes foncières additionnées en 1898 ne correspondent qu'à 11% du territoire de la commune ; 6 cotes foncières (soit 1% de celles-ci) rassemblent par contre 67% des terres. Et il en est de même, comme le montre cet auteur, pour la plupart des cantons du Brabant, mis à part les plus éloignés de Bruxelles.

Il établit ainsi clairement que « malgré les lois successorales, qui avaient avant tout pour but de l'entamer, le bloc de la grande propriété reste intact et même grandit. A cause des lois successorales (...), la très petite propriété gagne également du terrain ; c'est donc la propriété moyenne, la propriété familiale, qui tend à se réduire. »<sup>65</sup>

---

<sup>63</sup> *Ibidem*, p.13.

<sup>64</sup> *Ibidem*, p.152.

<sup>65</sup> *ibidem*, p.148.

Les quelques “histoires de parcelles” mises en annexe ou extraites ci-dessous, ont donc pour but de rendre visible le foisonnement de ces “propriétés parcellaires”, comme les nomme Vandervelde, mais aussi de relativiser quelques visions trop “simplistes” : celles d'un phénomène d'urbanisation linéaire, homogène et toujours dans le même sens ; celles d'une forme d'urbanisation évidente et monotone, d'alignement progressif de maisonnettes ; celles d'une maison avec jardin, construite après des années et des années de labeur par un ouvrier très méritant qui y finira ses jours...

Les processus que ces quelques histoires laissent deviner sont, au contraire, riches, complexes et intriqués, indissociablement articulés à d'autres bouts d'histoires, de parcelles et de famille, où les démolitions, agrandissements, transformations, divisions, partage, usufruit ou changement d'affectation se succèdent aussi vite que les constructions apparaissent.

Voici par exemple ce qui arrive à la parcelle n°4 de Blanmont, entre 1867 et 1917<sup>66</sup>.

En 1867, elle est acquise par l'article **1258** de la matrice et divisée en 6 morceaux, de 4a à 4f. 5 maisons (mitoyennes) y sont bâties, 4b à 4f. Ce n°**1258** correspond à Jean Verheyden, “propriétaire” de profession et domicilié à Bruxelles ; en 1887, l'article passe à la veuve Crombez Fr., sénateur, domiciliée à Limelette ; en 1897, lui succèdent “les enfants”. L'article 1258 de la matrice contient, 10 ans plus tard (1878), plus de 20 hectares de terres, bruyères, landes, mais aussi une poudrière, un atelier de concassage et un “chemin de fer industriel” (c'est-à-dire privé).

En 1873, la parcelle 4a est vendue au n°**768** de la matrice, sauf un morceau, devenu 4g (intitulé “une terre”). Ce dernier est coupé en 3 morceaux : le premier, 4i, est vendu au n°**1416** de la matrice qui a aussi acheté la maison 4f, devenue 4h ; le deuxième (4k) sera coupé en 8 parcelles, dont 3 seront gardées par le n°1258 et l'un sera acheté par le numéro **1221** qui a aussi acheté le troisième tiers (4l) du morceau 4g. Les maisons 4c, 4d et 4e sont achetées en 1888 par le n°**866**, avec les nouveaux morceaux 4b2, 4c2 et 4d2, intitulés “jardins”.

Le n°**1416** de la matrice est Monsieur Joseph Bartel, imprimeur domicilié à Bruxelles et Marie Humbertine Bartel, ménagère à Blanmont (sa sœur ? sa femme ?!). Le n°**1221** est Joseph Henneaux, cultivateur à Chastre, puis machiniste à Bruxelles ; en 1916, ses enfants héritent de l'article de la matrice. Le n°**866** est Pierre Joseph Bonet, journalier à Chastre, qui

---

<sup>66</sup> Des images de cette parcelle ont été présentée au chapitre précédent (cfr. chap4. ill.3).

n'en profitera pas longtemps car en 1891, “succession” : les “frères Gérard”, cultivateurs, deviennent chacun nu-proprétaires d'une moitié puis revendent en 1893 en trois lots (maisons et jardins) aux n°1525, 1523 et 1537. Le premier numéro appartient à Ghislain Ghens, mécanicien à Ixelles, puis à Blanmont ; le tout est revendu en 1916. Le n°1523 appartient à Jean-Baptiste Crick-Stache, boucher à Chastre-Villeroux-Blanmont, qui revend le tout en 1894 déjà, au n°1557. La troisième maison est vendue au n°1537, Julie Moisse, cuisinière à Bruxelles puis rentière à Blanmont ; l'article passe à ses héritiers en 1922. Quant au n°1557, il appartient à Guillaume Guns-Anciaux, menuisier à Chastre-Villeroux-Blanmont, qui meurt en 1897 ; ses héritiers vendent la maison et le jardin en 1916 et en rachètent une autre en 1917.

Ainsi, le bout de terrain qui aboutit en 1894 dans l'article 1557 a changé 6 fois de propriétaires en 27 ans.

Dans d'autres cas, ce ne sont pas les propriétaires qui défilent mais les constructions : le “journalier” de l'article 699 acquiert une maison et un jardin en 1883, agrandit et rehausse la maison en 1886, la démolit entièrement en 1891, en construit une autre en 1892 et revend le tout en 1904 au n°1714 qui continue... Le “journalier” de l'article 600 achète en 1896 une maison et un “pré” ; en 1908, il démolit la maison, la reconstruit mais plus petite, et achète une “place” en face de la rivière ; en 1910 la maison devient deux cotes foncières, “maison” et “bâtiment rural” ; et en 1911, la “maison” est à nouveau agrandie.

Certaines histoires semblent avortées (le journalier du n°1587 qui achète une terre en 1896, puis la revend telle quelle, en 1906) ; d'autres un peu compliquées (le journalier du n°1464 qui achète une maison et un terrain, démolit la maison et en reconstruit une autre sur le terrain à côté) ; d'autres encore démontrent une activité foncière débordante : en témoigne l'article 1647 où un facteur, ayant acquis une maison en 1898, revend une partie du terrain en 1900 à un menuisier qui y fait construire sa maison ; le facteur se rajoute la pâture derrière en 1905, sur laquelle il fait construire une autre maison en 1906 qu'il vend ensuite à un journalier, etc.

Ce qui surprend donc principalement, c'est la quantité et la complexité des opérations foncières et immobilières réalisées par cette classe sociale, jugée peu de temps auparavant comme “irresponsable” et devant être encadrée par des “comités de patronage” : une fois leur “home” acquis, ces nouveaux propriétaires ne se contentent pas de jardiner leurs

légumes ; dans de nombreux cas, ils font “fructifier” leur bien, agrandissent ou reconstruisent, achètent et revendent,... comme de vrais spéculateurs ?!

Il est donc clair que, si les faubourgs des villes bruissaient de leur extension, l'activité foncière et immobilière des villages était également substantielle bien que certainement différente, sans étendues ou grandes lignes visibles, mais en se densifiant de l'intérieur, par un nombre important de petites touches “impressionnistes”.

### **3. Histoires de constructions**

Avant de regarder directement les nouvelles maisons de cette époque, repérées à Chastre, il reste encore à s'interroger sur leur construction même. En effet, dans les discours actuels sur cette période, on oscille entre l'idée d'une grande société de construction, extérieure, qui viendrait imposer au village des manières de faire urbaines<sup>67</sup> et, d'autre part, l'image de l'auto-construction paysanne, en terre glaise : « *La tradition de l'auto-construction (aidé par la famille et le village) et des modèles culturels simples (la ferme en bois et terre glaise) est remplacé graduellement par la modernité de l'entrepreneur et la brique cuite, le confort de l'eau et du gaz* »<sup>68</sup>.

Pour éclairer ces questions, celle des acteurs (qui construit ?) et celle des modes constructifs (comment ?), je regroupe donc ci-dessous les quelques éléments de réponses que l'on peut trouver dans les textes de l'époque.

#### **a.- Les acteurs de la construction**

Les points précédents ont permis de préciser qui étaient les personnes qui faisaient construire une maison (les “propriétaires”) mais il reste à préciser qui les conçoit et les construit physiquement (les “entrepreneurs”). J'ai pu montrer au chapitre précédent qu'il n'y avait pas eu de plans-types distribués par le comité de patronage concerné, celui de Nivelles, avant 1910 au moins ; néanmoins, la question d'un modèle, répétitif, se pose parce que l'analyse des maisons retrouvées, dans la partie suivante, mettra en évidence l'apparition d'une “maison-type”.

---

<sup>67</sup> « Par le contrôle qu'instaure le comité de patronage, on impose un nouveau type de logement aux ouvriers, un type de logement urbain et “moderne”. Les matériaux, le plan, les détails techniques, tout est adapté », in : Bruno DE MEULDER, “La loi relative aux maisons ouvrières”, *op. cit.*, p.61.

<sup>68</sup> *Ibidem*, p.53.



L'hypothèse d'une société de construction, implantée dans la commune qui aurait eu pour client presque tous les nouveaux propriétaires de la période, ne peut pas vraiment être écartée. Pour exclure cette éventualité, il aurait fallu retrouver les permis de bâtir, dans l'espoir qu'ils mentionnent effectivement le maître d'œuvre en plus du maître de l'ouvrage. Mais ces documents n'étaient pas directement accessibles et les recherches plus poussées qui auraient été nécessaires pour cela aux archives communales, n'ont pas pu être faites.

C'est pourquoi je me contenterai ici de signaler, en parallèle, les indices qui pourraient appuyer une autre hypothèse, celle d'une quasi "auto-construction" – par le propriétaire lui-même aidé par un réseau d'artisans proches - mais sur un mode constructif nouveau, appelé "moderne".

Vandervelde, tout d'abord, évoque plusieurs fois des ouvriers qui ont construit eux-mêmes leur maison ; mais il mentionne surtout à quel point les villages (en tout cas, ceux dont il a fait la monographie), sont peuplés d'artisans du bâtiment, ceux précisément qui construisent les faubourgs de Bruxelles : A Genval, les 261 ouvriers recensés en 1900 sont "*presque tous, des menuisiers (29) des plafonneurs (41) et des maçons (133).*"<sup>69</sup>

Reprenant les annuaires du commerce et de l'industrie que j'ai pu trouver pour la commune de Chastre, voici les métiers du bâtiment que l'on peut y trouver<sup>70</sup> :

En 1901 : 1 entrepreneur, 5 maçons, 3 blanchisseurs-plafonneurs, 5 menuisiers-charpentiers, 1 plombier et 2 géomètres. Le total dans cette liste étant de 51 professions, exercées par 181 habitants, la construction représente donc près de 10% de cette population active.

Il est sans doute difficile d'évaluer si cette proportion est importante ou pas, mais elle est en tout cas en forte augmentation par rapport à la liste précédente, qui date de 1884 : 1 entrepreneur, 2 maçons, 1 blanchisseur-plafonneur, 4 menuisiers-charpentiers, 1 géomètre (sur 47 professions différentes, exercées par 140 habitants), soit 6% de cette population active.

---

<sup>69</sup> Emile VANDERVELDE, *op. cit.*, p.61.

<sup>70</sup> La liste complète a déjà été présentée, au chapitre 3.

En retournant finalement au recensement officiel de 1910, pour les professions exercées par les personnes domiciliées dans la commune de Chastre-Villeroux-Blanmont (cfr. **Chap.3.2B, annexe 2**), on peut constater que la construction représente alors le troisième secteur d'activité communale, occupant 38 personnes sur le total de 274 employés dans une industrie quelconque, soit à ce moment, 13 % de cette population active (derrière l'industrie des métaux, qui occupe 45 personnes et l'industrie des transports, qui en occupe 41). Sur les 38 personnes ayant déclaré cette profession, la majorité est installée à son compte (18 “exploitants”), 14 ont le statut d'ouvrier et 6 étaient au chômage, au moment du recensement.

Certaines phrases enfin, peuvent être relevées dans les rapports du comité de patronage de Nivelles, telles que : « *On devrait démontrer l'utilité du vestibule à tous les ouvriers intentionnés de bâtir.* »<sup>71</sup> Celle-ci illustre bien le fait que c'est l'ouvrier propriétaire “intentionné de bâtir” qu'il s'agit de convaincre, et non une société de construction. Par ailleurs, si une grande quantité de maisons visitées avait été construite par l'une de ces sociétés, il est assez probable que le rapport du comité l'aurait mentionné, sachant que cette question les intéressait et qu'ils l'ont posée dans plusieurs villages.

### ***b.- Les modes constructifs***

Quelques précisions peuvent encore être apportées concernant plus particulièrement les modes constructifs grâce à l'analyse des monographies de villages réalisées à l'époque, soit par les comités de patronage, soit dans le travail sur la propriété foncière de Emile Vandervelde.

Ainsi, dans la commune de Chastre-Villeroux-Blanmont, le comité de patronage de Nivelles visite en 1907, 116 maisons ouvrières (sur un total de 388 maisons d'habitations, au recensement de 1900) : absolument toutes sont construites en briques et, pour les toitures, seules six d'entre elles n'ont pas encore remplacé le chaume par la tuile. Voici leurs commentaires : « *Dans le mode de construction, comme dans la disposition intérieure, les maisons*

---

<sup>71</sup> Comité de patronage de Nivelles, *op. cit.*, 1908, p.35.

*ouvrières de Chastre sont plus modernes et par suite plus salubres et plus confortables que celles des autres localités de même importance. »*<sup>72</sup>

Cet extrait montre sans doute que le choix assez arbitraire, opéré aux chapitres précédents, du village de Chastre comme échantillon d'analyse, ne sera pas représentatif de tous les villages du Brabant en ce qui concerne la construction des maisons.

Les quelques remarques qui suivent sont assez cohérentes avec les observations que l'on fera sur maisons qui ont été repérées dans la partie suivante, comme ouvrières et construites dans cette période : « *Nous n'avons trouvé que 19 maisons sur les 116 qui n'étaient pas bâties sur caves. Par contre, il y a 47 maisons sans vestibule : on entre de la rue dans la première pièce, la cuisine ordinairement, qui de par l'absence de vestibule est froide et souvent humide au point d'être inhabitable en hiver. (...) Les maisons ouvrières avec étages sont relativement assez nombreuses : nous en avons compté 64 qui ont des chambres à coucher au dessus du rez de chaussée. Les autres ont une moyenne de 3 pièces de plein pied. »*<sup>73</sup>

Enfin, deux derniers constats plus difficiles à vérifier : « *Les annexes pour animaux domestiques sont contiguës dans tous les immeubles visités. Le purin et le fumier sont à ciel ouvert partout. (...) Signalons cependant que 18 immeubles ne possèdent pas de cabinet d'aisance. »*<sup>74</sup>

La lecture des descriptions de Vandervelde confirme encore la présence quasi unanime d'annexes pour animaux : « *A La Hulpe, presque tous les ménages ouvriers ont un porc et, pour les plus favorisés, une vache dont le lait sert presque exclusivement à faire du beurre pour les tartines du matin. »*<sup>75</sup>

Un autre extrait pose assez clairement une différence entre les “maisons anciennes” et les “maisons nouvelles” et donne un aperçu sur la manière la plus aisée, semble-t-il, de passer de l'une à l'autre : « [à Rixensart], *les maisons ouvrières de l'ancien type, sans étage et sans cave, avec deux pièces et une soupente, disparaissent peu à peu le plus souvent par incendie et surtout, quand elles sont assurées. (...) Il est naturellement impossible de savoir dans quelle mesure ces incendies doivent être réellement attribués à la malveillance. Quoiqu'il en soit, les maisons nouvelles ont toutes un étage, une cave bien construite et des chambres plus spacieuses. »*<sup>76</sup>

---

<sup>72</sup> *Ibidem*, p.33.

<sup>73</sup> *Ibidem*, p.34.

<sup>74</sup> *Ibidem*, p.34-35.

<sup>75</sup> Emile VANDERVELDE, *op. cit.*, p.27.

<sup>76</sup> *Ibidem*, p.51

Le comité de patronage, faisant également allusion à ces incendies, en souligne d'autres conséquences sur le nouveau bâti : « *Les sociétés d'assurance, devant la fréquence de ces incendies, se montrent très parcimonieuses dans le règlement des indemnités. La somme allouée est toujours insuffisante pour réaliser les projets des sinistrés. Il en résulte que l'aménagement intérieur des maisons reconstruites est toujours sacrifié à la façade et aux annexes pour animaux domestiques.* »<sup>77</sup>

Les descriptions rassemblées dans ce sous-chapitre ont donc pu appuyer l'hypothèse esquissée dans la première sous-partie, que toutes les catégories telles que “rural et urbain”, “ancien et moderne”, ou encore, “ouvrier et bourgeois” sont bien trop simplistes pour exprimer la complexité de la situation dans laquelle l'urbanisation du territoire s'est déroulée au début du siècle et en particulier, celle des villages des campagnes : c'est la richesse foisonnante et la multiplicité de ces situations que les quelques “histoires” de parcelles, de personnes et de constructions relatées ici, avaient pour but de faire ressortir.

### **C.- Les maisons bon marché à Chastre (1890-1914)**

*Nowelles représentations.*

Cette dernière partie ambitionne d'analyser directement les maisons réellement construites à la suite de la loi 1889.

En effet, les modes d'approche présentés dans les deux parties précédentes ont montré leur limites pour répondre aux questions qu'on se pose aujourd'hui sur cette urbanisation : quelles types de maisons étaient construites ; à quel point ont-elles transformé les modes “rural” et “urbain” ; s'agit-il de la naissance des “pavillons” actuels ; quels sont les liens ou les parentés avec les formes d'urbanisation que l'on connaît aujourd'hui ?

Or, les questions sur ces maisons ne peuvent pas être éclaircies tant qu'on les regarde, comme dans la première partie, à travers le filtre des idéologies de l'époque reprises et réinterprétées aujourd'hui ; et les quelques éléments de réponses obtenus dans la deuxième partie, glanés çà et là dans les textes descriptifs de l'époque, restent trop sommaires et disparates ; ces textes n'ont, en fait, pas été écrits pour répondre aux mêmes

---

<sup>77</sup> Comité de patronage de Nivelles, *op. cit.*, 1908, p.33.

questionnements. C'est pourquoi un moyen de les observer de manière directe, sans intermédiaire, a été mis au point ; il fait l'objet de ce sous-chapitre.

Tout d'abord, la matrice cadastrale a permis de circonscrire quelles étaient les nouvelles constructions réalisées dans la période 1889-1914 par un propriétaire qui se déclare ouvrier ou journalier (ou assimilé), dans la commune de Chastre-Villeroux-Blanmont.

Ensuite, les plans cadastraux et les croquis dans le registre des mutations ont servi à repérer où étaient ces maisons dans les villages et comment elles ont été implantées par rapport à la parcelle ; enfin, les maisons étant localisées, il était possible de les étudier en coupe et en élévation au moyen de photographies.

Ces informations croisées sont regroupées dans les planches du volume en annexe, sous la forme de 48 fiches, une par maison repérée ; elles associent les croquis parcellaires, d'une part, les photos, de l'autre et au centre, les données de la matrice cadastrale, complétées par les observations que l'on peut déduire de l'ensemble. Ces dernières concernent les volumes bâtis, leur mode d'implantation et quelques constatations récurrentes.

- La moitié des fiches (24) correspondent aux nouvelles constructions réalisées dans la section B (Chastre) de la commune, entre 1890 et 1914, soit un ensemble de 31 bâtiments dont j'ai ôté 6 constructions qui avaient été repérées précédemment (cfr. chap 5B. 1b) : celles réalisées par des "grands propriétaires" et une dernière construction, par un "employé", qui s'avère être une chapelle.

Parmi ces 24 maisons, 8 sont la propriété d'ouvriers ou assimilés (pour rappel, 5 ouvriers, 1 "machiniste", 1 "scieur de long" et 1 "domestique") ; les 16 autres constructions ont été considérées comme appartenant à de petits propriétaires : 3 employés, 2 cabaretiers ; 1 facteur ; 7 artisans ; 1 "coquetier" ; 1 négociante ; 2 cultivateurs.

- Pour augmenter le nombre de maisons ouvrières, j'ai rajouté les 24 constructions qui sont le fait d'ouvriers propriétaires à Blanmont, sur les 52 constructions neuves dans ce village (section C de la même commune) à la même période. Ce sont les 26 ouvriers ou assimilés repérés dans la partie précédente, mis à part l'un d'eux qui a construit un "fournil" et un autre, un "bâtiment rural".

Sur cette base, plusieurs travaux comparatifs sont donc possibles. Le fait de regarder (à peu près) toutes les maisons construites à Chastre - et pas seulement les maisons ouvrières, va permettre d'évaluer leur spécificité par rapports aux autres propriétaires ; mais grâce à l'apport de maisons uniquement ouvrières, construites dans le village d'à côté, on obtient un échantillon de 32 constructions, suffisamment substantiel pour interroger la constitution d'une typologie de maisons.

Ensuite, l'analogie entre ces maisons et les modèles qu'on leur attribue aujourd'hui pourra être questionnée, tout comme l'influence des modèles qu'on concevait pour elles à l'époque. Enfin, le dernier point que ce travail permettra d'interroger est leur ressemblance avec les constructions pavillonnaires actuelles, dont on leur attribue la "paternité".

### **1. Les modes d'implantation**

La première question que je me suis posée concerne la manière dont la maison s'implante sur la parcelle. En effet, tous les qualificatifs utilisés - "urbain" ou "rural", en rangée ou pavillonnaire, "maison de ville" ou "maison isolée" - font appel à des questions de mitoyenneté et de rapport à la rue.

Si on revoit sur ce point les modèles déjà évoqués (partie 1), les exemples de maisons de l'époque publiés aujourd'hui sont soit à front de rue, soit dans la verdure : un seul exemple d'avant 1914, dans le catalogue de l'exposition sur les logements sociaux, est en léger retrait par rapport à la rue<sup>78</sup>, mis à part le modèle "mulhousien" qui a les jardins autour. Quant aux exemples de maisons ouvrières patronales qu'on a vues au Creusot, elles sont aussi à front de rue ; et les exemples ruraux présentés sont des fermes en U, dont le corps de logis est soit perpendiculaire à la rue, soit avec un grand retrait par rapport à celle-ci.

Sur cette question de l'implantation encore, il a déjà été montré au chapitre précédent que ces maisons étaient réparties dans tout le village, éparpillées donc les unes par rapport aux autres, mais aussi que chacune faisait encore partie intégrante de l'agglomération ; ce qui constituait déjà une différence importante avec les "lotissements pavillonnaires" actuels - qui sont conçus d'un seul tenant, à l'écart du village existant.

---

<sup>78</sup> Viroinval (cfr. chap.5 ill.5.)

Pour observer à présent comment s'implantent les maisons sur leur propre parcelle, j'ai relevé pour chacune, des données chiffrées concernant leur retrait par rapport à la rue et aux limites parcellaires. En pratique, quand les chiffres indiqués dans les fiches ci-jointes ont pu être relevés directement sur le cadastre, ils sont notés au dixième de mètre près ; quand ce sont des mesures prises sur des plans à l'échelle (1/2500), elles sont notées au demi-mètre près ; et les dimensions évaluées par comparaison (sur photo ou sur le plan Popp) sont au mètre près.

### **a. Alignement principal**

Toutes les maisons analysées, sauf 5, s'implantent selon des données préexistantes que l'on peut regrouper en deux familles : soit elles s'orientent en fonction de l'axe de la rue (dans ce cas, j'ai indiqué "R" dans le tableau ci-dessous) ; soit elles s'orientent selon la direction de l'une ou l'autre limite parcellaire (elles sont alors notées "P"), en étant parallèle, perpendiculaire, ou même à cheval sur celle-ci (donc, construite en mitoyenneté).

Il y a 5 maisons que je n'ai pu classer selon ces critères : trois d'entre elles parce qu'elles sont démolies ou invisibles de la rue (les fiches 27, 37, 40) et la maison n°16 parce qu'elle représente en fait un cas particulier d'extension.

Seule la construction n°30 a une implantation plus complexe qui relève des deux systèmes : d'un côté, elle est bien perpendiculaire à une limite mitoyenne mais celle-ci a été tracée en même temps que les bâtiments ; de l'autre, la maison a un angle par rapport à la rue mais une de ces annexes est alignée à front de rue ; en fait, l'implantation de cette construction découle vraisemblablement de l'orientation du bâtiment qui la précédait sur la parcelle et qui n'a peut-être pas été complètement démolie et reconstruit en une fois.

A l'inverse, trois maisons seulement (les fiches 8, 42 et 47) ont pu s'aligner à la fois sur la rue et sur les limites parcellaires (notées "PR" dans le tableau ci-dessus). Ceci est la conséquence d'une première caractéristique importante à relever : le fait que l'orientation générale du parcellaire est rarement perpendiculaire aux rues qui le desservent. C'est le contraire qui se passe dans un milieu très urbain, où le parcellaire du bâti est souvent découpé *après* le tracé des rues (ou en même temps) et donc selon le dessin le plus efficace, c'est-à-dire perpendiculairement à l'axe de la rue. Ici, par contre, la situation de ces

découpages illustre le cas d'un parcellaire très ancien, qui pré-existe au tracé des routes et des rues du village, et que l'on bâtit à peu près tel quel.

		ouvrier ou ass.	ouvrier ou ass.	ouvrier ou ass.	ouvrier ou ass.	cultivateur	démolie	Maçon	ouvrier ou ass.	entrepreneur	ouvrier ou ass.	ouvrier ou ass.	ouvrier ou ass.	ouvrier ou ass.	négociante	ouvrier ou ass.	ouvrier ou ass.	ouvrier ou ass.	menuisier	groupe	ouvrier ou ass.	Tailleuse	ouvrier ou ass.	non résidentiel
FICHE <sup>79</sup>		8	42	47	29	<b>17</b>	2	<b>13</b>	36	<b>19</b>	41	7	32	<b>11</b>	6	38	3	<b>9</b>	25	26	<b>22</b>	31	28	
alignement		PR	PR	PR	P.	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
retrait à l'avant	Moy.	1,7m	2m.	2m.	1,9	2	2	2	2,1	2,5	2,6	3	3,5	3,5	4,8	5	5	5	5	6,5	6,5	7	7,7	13
côté gauche	Min.	mit	mit	Mit	1,3	2	libre	mit	1,6	mit	mit	mit	mit	1,5	2,5	mit	mit	mit	mit	mit	mit	4,6	7,9	mit
côté droit	Min.	mit	0,1	Mit	libre	2,5	mit	1,7	libre	5	var	mit	libre	mit	mit	libre	1	libre	mit	mit	mit	3,4	mit	libre
Rapport à la rue - Divers					Haie	Haie			muret			muret		Haie	Muret	muret	Haie					Mur		

		ouvrier ou ass.	ouvrier ou ass.	café du vicinal	employé	coquelier	ouvrier ou ass.	cordonnier, garde	cabaretier cultivateur	ouvrier ou ass.	boucher	ouvrier ou ass.	ouvrier ou ass.	ouvrier ou ass.	ouvrier ou ass.	ouvrier ou ass.	ouvrier ou ass.	employé	employé	ouvrier ou ass.	facteur	démolie	ouvrier ou ass.
FICHE		44	48	<b>15</b>	<b>12</b>	<b>18</b>	5	<b>20</b>	<b>14</b>	4	<b>23</b>	43	45	46	39	1	<b>21</b>	<b>24</b>	34	<b>10</b>	33	35	
alignement		R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R
retrait à l'avant	Moy.	0	0	0	0	0	0	1	1,5	2,5	2,8	3	3,4	3,4	3,7	3,7	4,4	4,6	5	5,5	7,6	7	
côté gauche	Min.	libre	0,6	5	4,6	0,2	libre	libre	1,3	1	var	1,2	libre	libre	4,4	1	var	var	3,8	libre	0,5	libre	
côté droit	Min.	1	libre	var	libre	mit	var	libre	libre	var	1	var	1,5	var	1,3	libre	var	3,7	libre	1,5	libre	libre	
Rapport à la rue - Divers																	Muret	Muret					haie

Les autres maisons (40 fiches) se répartissent en quantités à peu près égales suivant les deux types d'orientations : 19 maisons se placent en fonction des limites parcellaires – elles ont donc un angle par rapport à la rue - et 21 d'entre elles se placent parallèlement à la rue, laissant par conséquent sur le côté, des angles (souvent incommodes) avec les limites du terrain.

Il n'y a pas non plus de majorité qui se dégage entre les modes d'implantation dans un village ou dans l'autre ; par contre, on peut signaler que parmi les maisons qui ne sont

<sup>79</sup> Cfr. les planches graphiques du chap.5. (volume séparé) : les fiches numérotées de 1 à 24 correspondent au village de Chastre et les numéros en gras sont les maisons dont le propriétaire n'est pas explicitement ouvrier, journalier ou assimilé ; les fiches numérotées de 25 à 48 sont les maisons strictement ouvrières du village voisin, Blanmont (même commune).



pas le fait de propriétaires strictement ouvriers, le choix s'est un peu plus fortement orienté vers la rue : 9 maisons sur les 15 analysées à Chastre (les numéros en gras, dans le tableau).

Enfin, on aurait aussi pu imaginer que les écarts de géométrie entre la rue et le parcellaire serait repris à l'intérieur du bâti, comme cela est fréquent dans le tissu urbain constitué. Mais une seule maison se trouve dans cette configuration (la fiche 43) et ce n'est pas le bâtiment principal, mais son annexe accolée, qui reprend la différence de géométrie.

### **b. Rapport à la rue**

Il n'y a donc pas, *a priori* à ce stade, de choix franc pour ce qui pourrait être considéré comme une caractéristique urbaine : l'orientation selon l'espace public, l'alignement à rue. En effet, les maisons qui se sont plutôt alignées sur les limites mitoyennes sont à peu près aussi nombreuses. Cette autre disposition peut se comprendre comme étant le choix de l'efficacité (en évitant les triangles peu utilisables sur les cotés) et de la vision à long terme (en laissant ouvertes des configurations judicieuses d'extension) chacun sur sa propre parcelle.

Néanmoins, les maisons qui ne sont pas parallèles à la rue ne sont pas pour autant sans rapport avec celle-ci, sans rapport entre elles ni sans rapport à un "espace public".

D'abord, parce que quand les angles ne sont pas importants, on ne perçoit pas cette différence de choix sur place, à l'œil, comme sur un plan cadastral (cfr. photos **chap.5 planche17**). Ensuite, parce que des maisons adjacentes prennent souvent la même option d'alignement ; si l'une est parallèle à la limite parcellaire, la voisine sera donc alignée avec elle et ainsi de suite. On obtient alors de petits alignements de maisons qui forment un ensemble, même si ce n'est pas la rue qui crée la règle commune.

Enfin, la troisième disposition qui entre en ligne de compte dans la constitution du rapport à la rue et à l'espace public, est la mesure du retrait de la maison par rapport à la rue. Seules 6 maisons sur les 43 analysées de ce point de vue, ont été construites directement à front de rue (retrait de 0 mètres, dans le tableau, par rapport à la limite parcellaire avant). Elles sont évidemment, du coup, dans la catégorie "rue" pour l'alignement principal. Mais ce ne sont pas pour autant des maisons bâties sur les

mitoyens ni même des maisons qui cumulent les deux formes d'alignement : la façade à front de rue n'implique donc pas pour autant une implantation typiquement urbaine.

Aujourd'hui, cependant, un nombre bien plus important de ces maisons nous paraissent pourtant construites à front de rue. C'est tout d'abord parce que les anciennes petites routes ont été élargies ; mais aussi que les dimensions de ces retraits n'étaient pas si importantes. Elles s'étendent à peu près uniformément entre 1 et 7 mètres et ce, que la maison s'oriente sur la rue ou sur le parcellaire. La moyenne de ces distances est de 3,3 mètres (si on excepte 1 mesure extrême, qui est un cas particulier<sup>80</sup>), ce qui peut faire fonction de trottoir un peu large.

Mais si ces maisons paraissent en fait dans un rapport très articulé avec la rue, c'est surtout par comparaison visuelle : proportionnellement au reste de la parcelle, à l'arrière, et aux grands écarts qui sont parfois laissés sur le côté, la bande de terrain à l'avant semble étroite. Et deuxièmement, c'est par rapport aux autres maisons construites postérieurement, avec un retrait qui fait parfois la moitié de la parcelle en profondeur, que celles-ci semblent implantées dans un rapport direct à la rue.

Ceci amène une première nuance que l'on peut apporter dans la qualification de ces maisons : même si aujourd'hui, elles paraissent “urbaines” dans leur implantation, qu'elles semblent être exportées de la ville vers la campagne et qu'elles constituent ce qui structure le plus les rues, ce n'était pas nécessairement le cas au moment où elles ont été construites. A l'époque, les maisons de faubourgs se construisaient sur la limite avant de la parcelle et en mitoyen des deux cotés, tandis que très peu de celles-ci le font. D'autre part, le retrait de ces maisons, variable entre 1 et 7m., ne constituait pas du tout une nouveauté par rapport au village existant (cfr. **chap.5 pl.17**).

On peut encore observer en ce qui concerne le rapport à la rue qu'une seule maison, (fiche 22) présentant par ailleurs un des retraits les plus importants (7m.) est clôturée par un mur haut et des grilles ; 5 autres maisons ont une petite haie et 6 maisons ont un muret bas, pour se séparer de la rue. Ces marques physiques de la limite entre terrain et trottoir contribuent à “tenir” la continuité bâtie de la rue et, le retrait des maisons n'étant pas

---

<sup>80</sup> Le retrait le plus important (13 m.) s'écarte fort des autres et a été éliminé de la moyenne : cette construction (n°28) n'était sans doute destiné que provisoirement à l'habitation, en attendant la construction adjacente (fiche 31).

profond, l'impression que leurs façades participent à la constitution de l'espace de la rue, subsiste.

### c. Rapport au mitoyen

L'analyse du rapport entre ces maisons et leurs limites mitoyennes montre également une grande diversité de situations. Pour un regard rapide, l'apparence extérieure de ces maisons, avec leurs deux murs pignons aveugles, fait croire à une série de “maisons de ville” espacées, dont les murs mitoyens sont en attente des constructions voisines.

Avant tout, il faut préciser que la mitoyenneté n'est pas une spécificité de *la ville* : des groupes de maisons, bien plus anciens que 1890, sont construits sur mitoyens dans ces villages, comme en témoignent quelques photos ci-jointes (**chap.5 pl.17**). Par contre, on peut cependant l'envisager comme une caractéristique *urbaine*, si ce mot est pris au sens d'une idée communautaire de la construction et de la formation de l'espace public mais dans ce cas, il faut aussi considérer qu'un village est déjà une “forme urbaine”.

AVEC MITOYEN		Menuisier	non résidentiel	ouvrier ou ass.	ouvrier ou ass.	ouvrier ou ass.	démolie	ouvrier ou ass.	entrepreneur	coquetier	Négociante	ouvrier ou ass.	ouvrier ou ass.	maçon	ouvrier ou ass.	ouvrier ou ass.	ouvrier ou ass.	Groupé	ouvrier ou ass.	ouvrier ou ass.
FICHE		<b>9</b>	28	32	38	31	2	6	<b>19</b>	<b>18</b>	<b>11</b>	42	3	<b>13</b>	41	7	8	25	26	47
alignement		P	P	P	P	P	P	P	P	R	P	PR	P	P	P	P	PR	P	P	PR
retrait à l'avant	(moy)	5	13	3,5	5	7,7	2	4,8	2,5	0	3,5	2	5	2	2,6	3	1,7	6,5	6,5	2
côté gauche	(min.)	<b>mit</b>	<b>mit</b>	<b>mit</b>	<b>mit</b>	7,9	libre	2,5	<b>mit</b>	0,2	1,5	<b>mit</b>	<b>mit</b>	<b>mit</b>	<b>mit</b>	<b>mit</b>	<b>mit</b>	<b>mit</b>	<b>mit</b>	<b>mit</b>
Côté droit	(Min.)	libre	libre	libre	libre	<b>mit</b>	<b>mit</b>	<b>mit</b>	<b>5</b>	<b>mit</b>	<b>mit</b>	0,1	1	1,7	var	<b>mit</b>	<b>mit</b>	<b>mit</b>	<b>mit</b>	<b>mit</b>

AUCUN MITOYEN		cordonnier, garde	ouvrier ou ass.	ouvrier ou ass.	employé	cultivateur	tailleuse	démolie	ouvrier ou ass.	ouvrier ou ass.	ouvrier ou ass.	ouvrier ou ass.	cabaretier cultivateur	ouvrier ou ass.	facteur	ouvrier ou ass.	ouvrier ou ass.	ouvrier ou ass.	ouvrier ou ass.	café du vicinal	ouvrier ou ass.	employé	ouvrier ou ass.	ouvrier ou ass.	boucher	employé
FICHE		<b>20</b>	35	34	<b>12</b>	<b>17</b>	<b>22</b>	33	48	1	29	36	<b>14</b>	44	<b>10</b>	45	46	5	<b>15</b>	39	<b>24</b>	4	43	<b>23</b>	<b>21</b>	
Alignement		R	R	R	R	P	P	R	R	R	P	P	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R
Retrait à l'avant	moy	1	7	5	0	2	7	7,6	0	3,7	1,9	2,1	1,5	0	5,5	3,4	3,4	0	0	3,7	4,6	2,5	3	2,8	4,4	
côté gauche	min	libre	libre	3,8	4,6	2	4,6	0,5	0,6	1	1,3	1,6	1,3	libre	libre	libre	libre	libre	5	4,4	var	1	1,2	var	var	
côté droit	min	libre	libre	libre	libre	2,5	3,4	libre	libre	libre	libre	libre	libre	1	1,5	var	var	var	var	var	1,3	3,7	var	var	1	var

Néanmoins, la proportion de ces nouvelles maisons (1890-1914) qui sont réellement construites en mitoyen, est plutôt faible :

- 5 maisons seulement utilisent deux murs mitoyens et l'une d'entre elles (fiche 8) rachètera rapidement une bande de terrain latéral (pour pouvoir y ouvrir des baies car elle est devenue un café).
- 14 autres maisons présentent une configuration mitoyenne d'un côté et laissée libre de l'autre ;
- 29 maisons ne sont pas construites sur une limite parcellaire. Par conséquent, elles ne seront jamais des constructions mitoyennes, quelque soit la densification des rues et l'urbanisation du village. Deux situations peuvent quand même faire exception : si une annexe accolée vient combler l'écart, ce qui n'a eu lieu (à ce jour) que pour le n°9 ; ou si le morceau de parcelle laissé libre est suffisamment large pour être vendu et y bâtir une autre maison, ce qui fut le cas des n°34 et 45. Toutes les autres maisons présentent encore aujourd'hui des écarts avec leur limites parcellaires et donc, avec leurs voisins.

Ensuite, les écarts que ces types d'implantation laissent entre la maison et la limite parcellaire ne prennent pas n'importe quelles dimensions. Si on les répartit en trois catégories, ce sont les plus extrêmes qui sont les plus représentées : les écarts sont, en général, soit de moins de 2 mètres (et *a fortiori*, si on y compte les murs mitoyens), soit ils sont supérieurs à 7 mètres.

En effet, sur le total de 86 limites latérales (43 maisons x2), 11 dimensions seulement se trouvent entre 2 et 7m. (en gris foncé dans le tableau). Par ailleurs, 24 cotés ont déjà été mentionnés comme mitoyens ; 23 cotés ont été indiqués comme “libre” (ou plus large que 7 m.) et les 28 écarts restants sont inférieurs à 2m. (ou mentionnés comme variables, “var.”)

Un nombre relativement important de maisons s'implantent avec un angle vis-à-vis de la limite mais si proches que le passage minimal y est impossible (9 fiches, marquées “var” dans le tableau. Voir aussi photo 1, **chap.5 pl.18**).

Dans ces cas-là, il faut en conclure que l'écart ne découle d'aucun besoin ou usage mais du choix de l'alignement à rue et d'une recherche de facilité constructive : un volume à angles droits évitera les toitures gauches, les découpes triangulaires pour les planchers, etc.

Ce qui montre que dans le contexte de ces maisons, la valeur du foncier perdu est bien moindre que les surcoûts pour la complication des travaux.

Enfin, en étudiant ces dimensions deux à deux, par maison, on peut remarquer que les implantations les plus courantes sont celles où les écarts de deux cotés de la maison sont très différents : 11 maisons ont un écart faible d'un côté et sont laissées libres de l'autre, auxquelles il faut rajouter 6 maisons mitoyennes d'un côté et libre de l'autre ; à l'opposé, 4 maisons seulement se sont implantées avec des écarts semblables de chaque côté (n°17 et 22 pour des dimensions moyennes et n°20 et 35 avec de grands écarts)<sup>81</sup>, c'est-à-dire presque au milieu de la parcelle.

On peut donc déduire de l'analyse de ces maisons qu'elles s'implantent volontairement avec des écarts de deux sortes : soit de l'ordre du “passage”, qui fait 2m. de large au maximum, c'est-à-dire le passage d'une charrette (et d'une voiture aujourd'hui) ; soit de l'ordre de la “réserve foncière”, c'est-à-dire qu'on laisse explicitement un côté de la parcelle dégagé, pour des utilisations ultérieures. C'est pourquoi on peut parler ici de maisons “articulées” à l'existant, qui s'attachent à l'espace de la rue mais aussi à la structure du parcellaire et qui, dans le temps, organisent l'espace futur.

Il faut évidemment leur opposer les modes d'implantation actuels (voir **chap.5 pl.17**), où tous les écarts entre la maison et les limites du terrain ne sont en fait que des “restes”, de taille plus ou moins égales puisque la maison cherche à se centrer sur la parcelle ; Les implantations actuelles se retrouvent d'ailleurs exactement dans la catégorie inverse des précédents, avec des écarts toujours intermédiaires, entre 2 et 7m. Il est clair que dans ce cas, chaque maison est un objet avec sa propre logique qui ne construit rien, spatialement, avec les autres.

A nouveau, c'est donc bien par rapport à aujourd'hui que les maisons construites à la suite de la loi de 1889 semblent implantées de manière “urbaine” mais à l'époque, leurs

---

<sup>81</sup> Cette analyse ne porte bien entendu que sur les parcelles suffisamment large pour que le choix se pose : il faut en ôter celles qui sont mitoyennes des deux cotés (5 cas), mitoyenne d'un côté et avec un petit écart de l'autre (6 cas), ou celles qui ont de très petits écarts des deux cotés (4 cas). Il reste 7 maisons ayant une dimension moyenne (2 avec l'autre qui est libre ; 2 avec l'autre qui est grande, et 3 avec l'autre qui est petite).

dispositions n'avaient rien de spécifique ni qui ne soit déjà largement utilisé dans les villages.

En outre, cette configuration ancienne crée un “tissu urbanisé” potentiellement riche de possibilités d'articulations des éléments entre eux : il “tient” la rue transversalement ; il assemble les maisons selon des géométries communes ; il crée en lui-même les futures opportunités foncières et surtout, il est adaptable à différentes époques.

Ainsi, le passage sur le côté est tout aussi utile qu'on ait des poules et des cochons à l'arrière, ou les vélos des enfants ; et tout le monde a pu intégrer, plus ou moins habilement, le garage de sa voiture (**chap.5 pl.18**), ce qui n'est pas le cas de nombreux tissus urbains aujourd'hui défigurés par des portes de garages alignées aux rez-de-chaussée.

## **2. Les volumes bâtis**

Le deuxième volet de l'analyse de ces maisons porte plus directement sur leur type constructif, leur gabarit et l'organisation générale de leurs volumes. Je croise pour cela les dimensions générales de la construction en plan, portées sur les croquis cadastraux, et la configuration de la coupe, déduite de l'élévation qui a été prise en photo.

C'est pourquoi quelques précautions doivent être prises dans l'analyse de ces données : l'existence d'une cave, par exemple, est déduite de la présence de soupiroux en façade, ce qui ne permet pas de savoir sous quelle surface de la maison elle s'étend. Les différences de hauteur d'étage sont déduites des différences de hauteurs de fenêtres, ce qui semble être une grosse approximation mais on verra qu'elles définissent des configurations simples.

Enfin, quelques hypothèses seront faites sur l'organisation intérieure des plans sur base de raisonnements logiques, car je ne suis entrée que dans trois maisons analysées : les propriétaires actuels de ces maisons en ayant rarement les plans, l'analyse de cette nouvelle échelle aurait donc demandé des relevés sur place, c'est-à-dire, à nouveau, des sources qui n'existent pas, à constituer.

		Ouvrier ou ass.	Ouvrier ou ass.	Ouvrier ou ass.	coquelier	Ouvrier ou ass.	Ouvrier ou ass.	Ouvrier ou ass.	Ouvrier ou ass.	menuisier	Ouvrier ou ass.	Ouvrier ou ass.	facteur	cab. cultivateur	café du vicinal	Ouvrier ou ass.	Ouvrier ou ass.	Ouvrier ou ass.	Ouvrier ou ass.	Ouvrier ou ass.	
FICHE <sup>82</sup>		36	34	5	18	38	1	43	39	9	3	4	10	14	15	32	35	41	44	48	
A	3 travées porte latérale	largeur	6,1	7	7,2	7,2	7,3	7,4	8,4	10,7	11,2										
		Epais.	13,3	14,8	8	8	8,7	8	8,5	9,3	8										
B	3 travées + 1 plus large	largeur									10	12	10,5	10,4	13,8	10,5	10,7	9,8	9,6	11,5	
		épais.									9	8,4	8,5	8,3	8	7,9	8,6	7,8	8	11,6	
Hteur des fenêtres étage % celles du rez		=	=	-50%	-50%	=	50 - 100	=	50 - 100	50 - 100	=	=	50 - 100	-50%	=	50 - 100	-50%	=	50 - 100	50 - 100	
collecte des eaux		P	F	P	F	F	F	P	P	P	P	P	P	P	P	F	P	F	F	F	

		Ouvrier ou ass.	boucher	employé	cultivateur	employé	cordonnier, garde	négociante	employé	Ouvrier ou ass.	Ouvrier ou ass.	Ouvrier ou ass.	Ouvrier ou ass.	Ouvrier ou ass.	Ouvrier ou ass.	Ouvrier ou ass.	maçon	entrepreneur	Ouvrier ou ass.	Ouvrier ou ass.
FICHE		8	23	21	17	24	20	11	12	47	46	42	45	31	6	7	13	19	26	30
C	3 travées porte centrée	largeur	7,2	8,4	9,7	10	10,1	13,1	15	16										
		épais.	10,3	8,2	8,1	8,75	9,1	10	8,7	9,4										
D	2 travées inégales	largeur								6	6,7	6,9	7,1	7,3						
		épais.								8,1	8,3	8,4	8,6	10						
E	volume très allongé	largeur													18	11	16,4	14,5	12,3	25
		épais.													8	8	5,5	8	8,8	8
Hteur fdes enêtres étage % celles du rez		=	=	=	=	=	=	=	+ 100%	=	=	=	50 - 100	=	-50%	-50%	-50%	-50%	-50%	-50%
collecte des eaux		P	P	P	P	P	P	F	FP	P	int	int	F	F	F	F	F	F	F	F

### *a. L'organisation des travées*

Sur la simple base de la façade, un premier tri dans les maisons peut être fait en fonction du nombre de travées qu'elles comportent. Le terme de “travée” peut être abusif constructivement puisque, comme précisé dans la partie B, les façades et les pignons pouvaient être porteurs tous les quatre et que les planchers pouvaient changer de sens de portée selon les pièces (cfr. coupes de Royer de Dour, **chap.5 illustration 10**) ; mais étant donné que les pignons sont quasiment tous aveugles, il est assez simple de décrire ces volumes en terme de “travées” perpendiculaires à la rue.

<sup>82</sup> **Légende** des tableaux :

- Lignes A, B, C, D, E : emprise au sol du corps de logis, en mètres.
- Fenêtre de même hauteur à l'étage qu'au rez-de-chaussée (=) ; fenêtres moitié moins hautes, ou moins (-50%) ; dimensions intermédiaires (50-100).
- Collecte des eaux en façade avant (F) ; le long d'un mur pignon (P) ; par l'intérieur de la maison (int).

Dans un premier temps, 5 types différents de volumes ressortent (voir tableau ci-dessus) ; cependant, des liens vont apparaître entre eux et nuancer ces catégories. Ainsi, on peut tout d'abord compter que 17 maisons comportent 3 travées égales, dont 9 avec la porte dans une travée latérale (type A) et 8 avec la porte au centre (type C) ; ensuite, 10 maisons comportent 3 travées égales et une supplémentaire, plus large (type B) ; enfin, 5 maisons n'ont que 2 travées (type D) et 6 maisons sont beaucoup plus allongées, avec 4 travées ou plus (type E).

Les 10 maisons restantes (sur les 48 de l'échantillon) n'ont pas pu être classées selon ces critères, pour des raisons pratiques (5 d'entre elles sont démolies, introuvables ou invisibles de la rue) ou méthodologiques : 2 constructions ne sont en fait pas de l'habitat, une maison est aujourd'hui indissociable d'un groupe et les deux dernières ont un dispositif d'entrée spécifique, non pas sur la rue mais latéral, ce qui s'est avéré trop rare pour en faire une catégorie (fiches 22 et 29).

Par contre, deux maisons un peu différentes ont néanmoins été intégrées dans les catégories ci-dessus : la maison 44 est dans le “type B”, même si elle n'a que deux travées de fenêtres, parce que les proportions en sont très semblables ; la maison 21 est dans le “type C”, même si ce n'est qu'au rez-de-chaussée qu'elle comporte 3 travées, car le volume ajouté latéralement a visiblement pour but de rendre la maison symétrique autour de la porte centrale.

Les deux tableaux ci-dessus font alors apparaître une récurrence nouvelle : toutes les maisons qui ont leur porte d'entrée au centre ont été construites par ceux que j'ai classé comme “petits propriétaires” et non par des ouvriers ou assimilés, sauf une. Cette dernière maison, cependant, a été fort transformée (cfr. fiche 8) au moment où elle est devenue un café et il est bien possible qu'à l'origine, la porte n'était pas centrée.<sup>83</sup>

C'est pourquoi ces maisons, qui ont trois travées mais dont la porte est placée au centre, constituent en fait une catégorie fort différente des autres (cfr. **chap.5 planche 19**). Cela se comprend aisément quand on imagine le plan intérieur : soit on entre directement

---

<sup>83</sup> C'est aussi la seule maison de cette catégorie qui soit plus profonde que large et la seule qui soit construite sur les mitoyens (cfr. point précédent). Il s'agit donc visiblement d'un autre type de maison que la catégorie C, même si sa nouvelle façade ne le traduit pas.



dans une grande pièce à rue (ce qui se faisait dans les très petites maisons) soit il y a un corridor dans l'axe, ce qui divise la maison en deux parties égales.<sup>84</sup>

En parallèle, on constate aussi que les maisons qui ont 3 travées égales et une plus large (le type B) n'ont jamais la porte dans la travée centrale et qu'elles sont à tout égard semblables à celles qui n'ont que 3 travées (type A), hormis l'extension du volume en largeur. (cfr. **chap.5 planche 20**).

Cette travée supplémentaire est non seulement plus large mais elle se différencie aussi des trois autres par la forme des baies : une seule maison (fiche 35) a répété dans cette travée les mêmes percements que dans les autres ; 5 maisons ont répété la même baie uniquement à l'étage ; et 4 maisons ont dans cette travée spécifique des percements tout à fait différents.

Les portes, dans ces travées spécifiques, sont généralement plus basses, pour les différencier de la porte principale. Les fenêtres, décalés en hauteur, plus étroites et moins hautes, témoignent d'une différence de niveau dans les planchers et d'un choix d'agencement non pas esthétique mais fonctionnel : il s'agit soit d'aérer un local d'usage rural (animaux, grange, outils) soit de l'accès en hauteur à un fenil (fiche 41, 48). Aujourd'hui, ces volumes ont exactement la largeur adéquate pour y insérer un garage (fiche 4, 15, 32).

Aussi est-il logique de penser que ces maisons plus larges (du type B) sont en réalité une variante très simple du type A, avec les 3 travées égales. Cela est confirmé par le fait que sur les photos actuelles, il y a d'autres maisons qui possèdent aujourd'hui cette travée “fonctionnelle” supplémentaire (fiche 1, fiche 5) : celle-ci pouvait se construire soit *a posteriori*, soit dans le même temps, quand on en avait les moyens.

Ces mêmes maisons (type B) fonctionnent donc aussi sans la travée plus large et on devine facilement l'agencement de leur plan intérieur : un couloir dans lequel on entre qui distribue latéralement une pièce avant et une pièce arrière et qui comprend l'escalier, en longueur<sup>85</sup>. En effet, il est peu plausible que les trois travées correspondent à trois espaces

---

<sup>84</sup> J'ai pu confirmer ce plan notamment pour la fiche 17, soit la plus petite de cette catégorie : cette maison présente en effet au rez-de-chaussée, deux (petites) pièces à l'avant, de tailles égales, et deux à l'arrière, séparées par un couloir qui fait fonction de vestibule puis de cage d'escalier (en deux volées).

<sup>85</sup> J'ai pu confirmer ce plan notamment pour la fiche 34. Aujourd'hui, la cuisine est rajoutée dans la même travée que l'entrée mais à l'arrière, après l'escalier, et on y accède par la grande pièce latérale ; ce dispositif est très courant dans la plupart des maisons bruxelloises à deux travées inégales.

différents, les dimensions en largeur (de 6 à 11m.) ne permettant pas vraiment d'aligner deux pièces en façade en plus du vestibule.

C'est pourquoi, finalement, il est aussi très probable que les maisons de type A, bien qu'exprimant trois travées égales, soient tout à fait semblables, dans leur organisation intérieure, à celle du type D qui en comportent deux, l'une large et l'autre étroite dans laquelle on entre, c'est-à-dire le type bruxellois<sup>86</sup> le plus courant (cfr. **chap.5 planche 19**). Cependant, il y a bien une raison à leurs différences de façades, qui est liée à la largeur de la parcelle. Toutes les maisons qui n'expriment que 2 travées en façade ont un linéaire à rue compris entre 6 et 7m., c'est-à-dire également, le parcellaire bruxellois le plus courant.

Les maisons qui présentent 3 travées ont, quant à elles, plus de 7 mètres de façade (sauf deux fiches, n°34 et 36)<sup>87</sup>; la fenêtre supplémentaire a donc pour but de mieux éclairer la pièce avant, qui est plus large. C'est peut-être aussi la raison pour laquelle, dans la plupart des façades à 3 travées, celles-ci sont réparties le plus régulièrement possible, malgré parfois un très léger regroupement des baies par rapport à la porte.

Cependant, on peut aussi remarquer qu'exprimer en façade une pièce principale et donc, deux travées inégales, ferait tout à fait correspondre la maison à l'image de celle des faubourgs; tandis que, si on revoit la petite "ferme modeste" typique de ces villages (selon les historiens de l'architecture rurale, présentée dans la partie précédente, cfr. **chap.5 illustration 10**), on y découvre par contre les mêmes trois travées mais régulièrement espacées.

Sans avoir pu les vérifier parce qu'il aurait fallu entrer dans les maisons, quelques réflexions peuvent néanmoins encore être faites sur le sens de portée des planchers. En effet, on sait qu'à Bruxelles, les façades normalement sont des murs porteurs pour ne pas charger les mitoyens, ce dont découle le plan traditionnel des trois pièces en enfilade qui coupent la profondeur grosso modo en travées de 5m.

Ici, on peut supposer que tous les murs sont potentiellement porteurs et qu'on porte toujours sur la plus petite largeur des pièces pour économiser le bois (c'est ce qu'on voit en

---

<sup>86</sup> Cfr. Vincent HEYMANS, *Les dimensions de l'ordinaire. La maison particulière entre mitoyens à Bruxelles. Fin XIXe-début XXe siècle*, Paris : L'Harmattan (Coll. "Villes et entreprises"), 1998, 250p.

<sup>87</sup> Ces dernières se différencient aussi parce qu'elles sont les seules de ce type à être beaucoup plus profondes que larges.

tout cas dans les coupes de Royer de Dour, **chap.5 ill.10**). Ainsi, il est assez plausible que la travée en plus dans le type B (qui fait 3m. de large) porte sur les murs pignons ; il en irait de même pour la travée de l'entrée.

Par contre, il faut observer que les dimensions de ces maisons sont bien plus constantes en profondeur (les types A et B varient entre 7,8 et 9,3m.) qu'en largeur (de 7,2 à 11.2m. pour le type A et de 10 à 13,8m. pour le type B). C'est pourquoi on peut faire l'hypothèse que la grande pièce porte dans l'autre sens sur 2x 4m. environ, avec un mur de refend intermédiaire, parallèle à la façade, celui qui sépare la pièce avant (publique) de la pièce arrière (privée). C'est ce qui permettrait le grand éventail de largeur de maisons, tout en gardant le même agencement apparent de la façade.

Finalement, il ressort de ces comparaisons que 3 dispositifs généraux peuvent se dégager :

- 1) les maisons très allongées, qui rappellent fortement les anciennes grandes fermes (**chap.5 pl.17**) ;
- 2) les maisons dont l'entrée est centrée, parce qu'elles impliquent un plan radicalement différent à l'intérieur ;
- 3) puis enfin, les maisons avec l'entrée dans une travée latérale, qui peuvent elles-mêmes se décliner suivant trois types : les plus étroites n'ont que deux travées de baies, de largeurs différentes ; les plus simples ont trois travées égales ; et les plus courantes (10 modèles) ont 3 travées, plus une "fonctionnelle".

Ces dernières maisons parcourent donc toute la gamme, du plus "urbain" d'apparence (parce qu'il rappelle exactement les façades des faubourgs) au plus "rural" (à cause des usages de la travée plus large). Les maisons plus allongées sont évidemment proches des types ruraux.

Les modèles centrés, par contre, qui correspondent à l'expression d'une bourgeoisie naissante, ne reprennent pas une typologie urbaine (on y trouverait une cuisine-cave et un bel étage) mais sans doute, celle des "notables" du milieu villageois. Accessoirement, c'est aussi le type de maisons de l'échantillon dont la largeur varie le plus (de 8m. pour la petite maison carrée du "boucher" à 16m. pour celle de la "négociante") : il peut donc s'exprimer dans des gabarits extrêmement différents.

### **b. Les caractéristiques en coupe**

D'autres caractéristiques encore peuvent affiner la compréhension de ces maisons et la manière de les qualifier, en s'intéressant aux quelques données accessibles sur la coupe des maisons.

En effet, la première analyse ci-dessus, en termes de travées, a clairement mis en évidence la similarité de ces maisons avec le modèle présenté dans l'architecture rurale, qui était lui-même, comme il a été souligné en première partie, très proche des photos que Rowntree avaient publiées en 1910, pour illustrer le nouveau logement "moderne" de l'ouvrier agricole (cfr. **chap.5 illustration 10**). Cependant, ces deux modèles se caractérisaient aussi à l'étage par des fenêtres très basses et presque carrées : leur proportion et position dans la façade ne permettent d'imaginer en coupe, au dessus du rez-de-chaussée, qu'un espace aménagé sous les combles (d'usage très divers selon les cas : chambres, rangements, grange, fenil).

Or, on retrouve effectivement, pour 10 maisons sur les 38 de cet échantillon, ces mêmes fenêtres carrées et basses, à l'étage. Et il s'agit visiblement d'un dispositif issu de la tradition rurale car six d'entre elles sont justement les maisons du type "allongé", le plus proche des fermes traditionnelles des villages (cfr. **chap.5 planche19**).

A l'inverse, aucune des maisons les plus proches du modèle urbain des faubourgs (type D) n'ont ces petites fenêtres carrées à l'étage : elles ont toutes, sauf une, opté pour la solution d'avoir les mêmes fenêtres aux deux niveaux, ce qui est économique notamment dans un contexte de construction en grand nombre. La moitié des maisons restantes (8 constructions) ont également fait ce choix, tandis que l'autre moitié dispose à l'étage de fenêtres moins hautes qu'au rez-de-chaussée (ce qui constitue une économie de matière, dans le contexte de la construction unique) ; et 4 d'entre elles ont encore les petites fenêtres carrées de la "ferme modeste" (à gauche sur **chap.5 planche 20**).

Par contre, toutes les maisons du type "centré" (avec la porte au milieu), repérées comme l'expression d'une petite bourgeoisie montante, ont des fenêtres à l'étage au moins aussi hautes que celles du rez-de-chaussée ; la plus imposante d'entre elles (fiche 12) a même des percements supérieurs de proportions encore plus allongées qu'au rez-de-chaussée.

Une autre caractéristique qui a systématiquement été observée pour ces maisons est la présence ou non de caves (ou, en tout cas, de soupiraux à la rue) et elle réfute l'influence sur ce point des prescriptions de certains penseurs sociaux qui considéraient que les maisons ouvrières n'avaient pas besoin de caves : seules 6 maisons sur les 38 analysées n'en ont certainement pas et 5 d'entre elles appartiennent, à nouveau, au type allongé (type E).

Dans l'optique de créer une intimité par rapport à la rue, il était possible que certaines maisons soit construites avec un rez-de-chaussée en “bel étage”, comme on le faisait à ce moment dans les belles rues des villes, mais ce n'est le cas pour aucune de ces maisons analysées ; toutes, ou presque, n'ont que 1 ou 2 marches de différences de niveau et celles-ci sont à l'extérieur de la maison.

Enfin, la question de la collecte des eaux de pluie (de toiture) peut constituer un dernier élément susceptible de qualifier ces maisons car la pratique la plus simple, en milieu rural, est de descendre ces eaux directement le long de la façade, ce qui par contre est souvent interdit en milieu urbain, où elles détremperaient l'espace public du trottoir quand il n'y a pas d'égout.

Il est donc intéressant de remarquer, dans cet échantillon de 38 maisons, que toutes celles du type D, supposées être les plus proches des anciennes fermes de village, descendent effectivement les eaux en façade, tandis que 6 maisons sur 8 du type “centré” évitent de le faire et que 2 maisons à deux travées, identifiées comme étant les plus “urbaines”, reprennent même leurs eaux par l'intérieur de la maison (au grenier), comme on le faisait souvent dans les maisons de villes.

La pratique qui semble la plus courante néanmoins (21 fiches), est de renvoyer l'eau de la toiture avant vers la façade arrière en faisant descendre un tuyau en oblique le long du mur pignon : cette modalité, qui dénote un souci “urbain” de l'espace public à l'avant, n'est possible que parce que l'implantation de la plupart des maisons n'est, en revanche, pas mitoyenne comme en ville.

Aussi, à chaque manière différente de caractériser ces maisons, tant en plan qu'en élévation, les catégories esquissées se recoupent et se renforcent. Il y a bien une gamme étendue de types de maisons, dont la plus proche du type “urbain” est aussi la plus modeste en taille, tandis que le modèle le plus bourgeois ne s'inspire pas du tout de la ville, ni par ailleurs, des fermes cossues.

Mais surtout, il émerge un type de maison intéressant parce que spécifique à ce contexte et à cette période : le modèle rural ou d'ouvrier agricole, avec les trois travées égales et de petites fenêtres carrées en haut de la façade, évolue avec ici un véritable étage et une travée “fonctionnelle” supplémentaire. C'est bien ce type de maisons qui incarne une “situation intermédiaire”, entre usages ruraux et urbains, fonctions agricoles et habitants industriels.

### **3. Une typologie complète**

Les points précédents, qui portaient sur l'analyse d'un échantillon global de 48 maisons (réduits à 43 cas pour la question de l'implantation et à 38 cas pour la question des volumes), permettent de formuler plusieurs remarques sur ces maisons ouvrières, construites après la loi de 1889.

#### **a. Des usages ruraux, un milieu urbanisé**

La première remarque est que ce type de maisons ouvrières, implantées dans les campagnes, ne forme pas une situation “intermédiaire” parce qu'il s'agirait de maisons “urbaines” en milieu “rural”, comme on le décrit trop rapidement dans la littérature actuelle consacrée à cette vague d'urbanisation.

En effet, ce sont avant tout les maisons elles-mêmes et leur rapport aux parcelles qui constituent un type “intermédiaire”, c'est-à-dire neuf : ni tout à fait urbain, ni tout à fait rural. Car ces maisons ne sont pas “de la ville” pour plusieurs raisons : peu de mitoyennetés, retrait à rue, angles parcellaires, usages agricoles, 3 travées de fenêtres ou plus, étage très bas. Et le “milieu” n'est pas rural non plus, à de nombreux points de vue qui ont fait l'objet du précédent chapitre (le village est une structure urbaine bien plus forte que les lotissements de pavillons actuels).

Il est vrai que Seebhom Rowntree, quand il évoque ces maisons, parle du “modèle de la ville” ; mais il précise : “*c'est-à-dire avec cave, grenier et deux niveaux*”<sup>88</sup>. Il faut donc nuancer : à l'époque, ces maisons étaient considérées comme urbaines pour des raisons de volume,

---

<sup>88</sup> B. Seebhom Rowntree, *op. cit.*, p.462.

de gabarit, de type constructif. Mais aujourd'hui, ce qui les qualifie comme urbaines, c'est leur mode d'implantation par rapport à la rue par comparaison avec des pratiques actuelles.

Ainsi, même si de nombreuses caractéristiques ne sont pas “de la ville”, le type d'implantation dénote néanmoins beaucoup de préoccupations “urbaines” : renvoyer la collecte de l'eau à l'arrière des parcelles, participer à la constitution d'un espace public à l'avant, s'appuyer sur des géométries communes. Tandis que les volumes et les usages, contrairement à la photo publiée par Rowntree, restent marqués par les modalités agricoles : que ce soit les fenêtres de l'étage, le passage latéral et bien sûr, la travée en plus.

Ainsi, plutôt que d'évoquer des maisons urbaines et un milieu rural, la situation est plus correctement décrite par l'idée de fonctions rurales (pas seulement agricole, puisque l'élevage y intervient aussi) qui doivent s'insérer dans des dispositifs urbanisés (c'est-à-dire dans les villages eux-mêmes et non pas de manière isolée) en constituant des rues et de l'espace public, sur un parcellaire de plus en plus étroit et dans des maisons où la fonction d'habitat devient prépondérante voire unique, comme en ville.

### **b. Une gamme étendue de maisons**

La deuxième remarque importante est qu'il n'y a pas une maison ouvrière typique, mais qu'on observe la déclinaison de toute une gamme de constructions. Certes, des maisons qu'on peut qualifier “d'urbaines” à plusieurs points de vue, en font partie : sur le modèle des faubourgs ouvriers, avec un parcellaire étroit et deux travées en façade, l'une principale, l'autre d'entrée et de distribution. Et par ailleurs, on y trouve aussi des maisons qualifiées de “rurales”, qui évoquent les anciennes fermes de village, très allongées, en retrait et indépendantes de la rue, avec les petites fenêtres carrées et l'eau collectée en façade.

Mais la grande majorité des constructions est d'un autre gabarit : un cube légèrement plus large que profond (ces maisons ont une surface au sol proche de 9x8 mètres) qui se divise en façade en trois travées égales. Et ce type se partage encore selon deux pratiques : soit la porte reste dans une travée latérale, comme dans les petites “fermes modestes” déjà décrites ; soit les usages veulent résolument se différencier de l'agricole et pour ce faire, la porte d'entrée se place au milieu du volume. Enfin, cette dernière disposition présente

encore une variante, qui est finalement le type le plus couramment rencontré dans cette étude : une travée supplémentaire se rajoute à côté de celle de la porte, elle est plus large et percée de manière visiblement fonctionnelle pour des usages autres que l'habitation.

On pourrait donc tout d'abord classer ces maisons selon un axe linéaire (**chap.5 pl.21**), depuis le type allongé (4 travées) jusqu'au type étroit (2 travées), en passant par les différents types à 3 travées, comme une gradation du plus rural (dans les usages) au plus urbain (dans les gabarits).

Ainsi, la catégorie “intermédiaire” des constructions à 3 travées + 1 supplémentaire (les plus courantes), devient un “type” spécifique à cette situation, qui est elle-même un entre-deux :

- du point de vue économique, avec un propriétaire ouvrier qui a des revenus industriels et des activités agricoles ;
- socialement, parce que ce faisant, il représente une transition dans les catégories sociales ;
- spatialement, avec des caractéristiques urbaines dans l'implantation et d'autres villageoises ;
- constructivement, avec des apports urbains (hauteur d'étage) et des dispositions villageoises (la largeur des maisons).

Il faut en outre préciser que les maisons de ce type spécifique présentées ici (10 cas) sont loin d'être les seuls exemplaires dans les villages. Il suffit d'y parcourir quelques rues pour en découvrir dans tous les coins, dans toutes les dispositions et dans tous les états de transformation (cfr. **chap.5. pl. 21**).

Cependant, il serait simpliste de ne s'en tenir qu'à une gradation linéaire du rural à l'urbain :

- d'abord parce qu'il ne faut pas y voir une évolution dans le temps, où le nombre de travées se réduirait progressivement en même temps que le village passerait du rural à l'urbain. Tous les types coexistent et se construisent tout le long de ces 25 années.

- ensuite, parce que les maisons à trois travées, notamment, ne sont pas une simplification du modèle rural à 4 travées. Elles peuvent être considérées soit comme la reprise directe d'un autre modèle existant dans les villages (la “ferme modeste” citée plus haut) ; soit comme un élargissement de la maison à 2 travées des faubourgs, dues à la plus



grande largeur des parcelles, qui implique d'avoir deux fenêtres au lieu d'une pour éclairer la pièce avant.

- Enfin, si les maisons à porte centrée, quant à elles, font le choix de se différencier des modalités rurales, cela n'implique pas pour autant un modèle urbain, car ces maisons ne sont pas un type courant des villes belges ; elles le font sans doute à l'image d'autres types de constructions, appartenant elles-aussi aussi au village lui-même.

C'est pourquoi il faut parler non d'un type de maison ouvrière, mais d'une typologie complète, qui se décline certes le long d'un axe rural-urbain mais pas seulement (cfr. **chap.5 pl.21**) : un même type se ramifie également transversalement, selon l'importance des pratiques agricoles que la maison intègre et selon la largeur disponible du terrain ; et d'autres modèles interviennent, qui ne sont ni la ferme rurale ni la maison ouvrière urbaine mais qui sont issus des types constructifs du village.

### **c. L'émergence d'un "type" spécifique**

La troisième remarque qui découle de ces analyses est l'importance de la notion de "type" par rapport à celle de "modèle". Car il est vrai que face à ces répétitions, dans les volumes et les formes, on peut évidemment poser, par exemple, l'hypothèse d'une même société de construction, à laquelle auraient fait appel la plupart de ces nouveaux propriétaires et qui aurait construit partout suivant un même "modèle".

Il y a ainsi un détail dans les façades qui semble décoratif et qui se répète dans la quasi totalité des constructions du type B identifié ci-dessus : une frise de briques posées en oblique, qui débordent sous la corniche et reviennent verticalement marquer l'épaisseur des murs pignons ; et cet encadrement de la façade peut soit englober la travée supplémentaire, soit la différencier en marquant une bande verticale entre celle-ci et les trois autres.

Cependant, il y aurait dans ce cas, non seulement des détails décoratifs mais aussi des données constructives qui se répèteraient : modules de brique, longueur de poutre, taille des baies, etc. Or, de ce point de vue, la plus grande diversité de dimensions règne, malgré une impression globale de famille, de ressemblance. C'est bien le même "type", mais ce n'est jamais la même maison.

Cela constitue une caractéristique essentielle de ce type de construction, mais aussi du type de travail effectué ici pour les analyser. En effet, il n'y avait pas un "modèle" préalable

que tous les constructeurs auraient suivi ; mais il y a bien, aujourd'hui, à travers cette analyse, l'émergence d'un "type" de maison spécifique.

Ces maisons ne répondent pas à des normes pré-établies mais elles répondent à des questions récurrentes de manière semblable (alignement à rue ou aux limites, écarts par rapport aux mitoyens, retrait à la rue, collecte des eaux en façade ou latéralement, hauteur des étages, etc.) sans que les réponses soient jamais parfaitement identiques.

La situation spécifique, tant spatiale des maisons que sociale et économique de leurs propriétaires, a induit une forme d'urbanisation spécifique de ces parcelles, avec des maisons jamais vues dans les ouvrages actuels sur l'urbanisation de l'époque, ni présentés en 1910 par aucun auteur. Même si elles ne sont pas sans points communs avec des modèles connus, elles intègrent ou assemblent ceux-ci de manières diversifiées et nouvelles.

Il en résulte une grande adéquation de ces maisons avec leur contexte et par là également, une bonne capacité d'adaptation à des dispositions nouvelles. Ainsi, il est frappant de voir combien de ces bâtiments ont complètement changé d'usages sans en être chamboulés : le café du vicinal est devenu une maison, tandis que le café actuel était auparavant une maison ; un moulin est devenu une habitation, une ferme est aujourd'hui un cabinet de dentiste ; etc.

### **Conclusion du chapitre 5**

En conclusion de ce chapitre de réflexion à l'échelle parcellaire, il est maintenant possible de comparer les maisons que les ouvriers construisaient dans les villages sous l'impulsion de la loi de 1889 (décrites dans la troisième partie) avec celles qui ont été présentées dans la première partie : d'une part, les modèles qu'on prescrivait pour elles à l'époque et d'autre part, ceux qu'on utilise aujourd'hui pour les évoquer.

De plus, connaître les maisons réellement construites au début du siècle permet aussi de regarder par comparaison les manières de faire actuelles, dans la même situation, et d'évaluer, ainsi, le rôle que ces maisons jouent dans la forme dispersée du territoire d'aujourd'hui.

Tout d'abord, après avoir passé en revue toutes les caractéristiques de ces maisons (partie C), il est maintenant évident que les descriptions tranchées qu'on a pu lire en première partie (A) sont tout à fait inadéquates. On y citait, d'un côté, un *“pavillon typiquement suburbain, implanté dans un bois et dépourvu de toute réalité urbaine”*, un *“habitat ouvrier prisonnier de l'image individualiste du logement autonome”*, une *“maison isolée avec son petit coin de terre, pas dans le village ou le hameau”*; ou bien de l'autre, *“des rangées de maisons étroites et raides”* ou encore des *“terrace-type house designs”*.

Et peu de caractéristiques parmi celles collectées sur les “maisons en rangée” publiées ne se retrouvent dans les maisons qui ont ici pu être observées, que ce soit la construction en mitoyenneté et à front de rue, l'organisation du plan des maisons, l'étroitesse du parcellaire, l'influence des dispositifs bourgeois en façade, le regroupement des portes, etc. Pas une maison non plus ne se trouve dans la situation du “pavillon” au milieu de sa parcelle et de la végétation.

Des différences très frappantes également se font jour avec les maisons construites pour les ouvriers par le patronat industriel: le type du Creusot, très diffusé, s'est rapidement orienté en profondeur et non en largeur; le logement individuel y a rarement d'étage; s'il comporte trois travées, il a la porte au milieu; mais surtout, la surface des logements est deux à quatre fois plus petite, car même ceux que l'on désigne comme de l'habitat individuel sont en fait des logements groupés sous forme de pavillons. Ainsi, les logements du Nord-Pas de Calais, réputés les plus “confortables” de France, ont une surface totale de 70m<sup>2</sup>, ce qui est inférieur à la seule surface au sol des maisons étudiées à Chastre qui en plus, comportent toutes un étage.

Aussi, il est clair qu'on ne peut se baser sur ces modèles pour décrire les maisons construites dans les villages belges par les ouvriers eux-mêmes.

Deuxièmement, ce qu'on peut savoir de ces maisons à partir des descriptions produites dans les colloques de l'époque est tout aussi inadéquat et lacunaire.

Inadéquat, parce que seules des images comme celles de Royer de Dour montrent des usages ruraux au sein même des maisons - et il s'agit sans doute plus de quelques relevés existants que de modèles distribués aux ouvriers constructeurs.

Lacunaire également, comme on peut le voir dans l'étude pourtant foisonnante de B. Seebhom Rowntree qui, en 1910, n'en montre qu'une photo et traite ce sujet en deux pages,

alors qu'il en a consacrées vingt aux modèles des villes ; et dans celle de A. Puissant qui, en 1927, n'évoque déjà plus que le modèle urbain pour illustrer ce qui se faisait avant guerre.

Enfin, les analyses produites dans la deuxième partie ont montré que la situation de l'époque dans ces campagnes était bien opposée à l'idée répandue d'ouvriers passifs et isolés, sur leur coin de terre ; elles ont mis en évidence la complexité, le foisonnement et l'intrication des activités foncières et immobilières dans ces villages.

Tout comme les catégories d'urbain et rural s'avèrent trop tranchées, celles de riche et pauvre, propriétaire ou locataire, ouvrier qualifié ou non-qualifié, exploitant agricole ou simple habitant, acheteur et vendeur, etc., étaient des notions transitoires et mouvantes qu'on ne peut figer aujourd'hui de manière absolue pour décrire la situation de ces "acteurs" de l'urbanisation.

Plusieurs hypothèses de ce travail sont ainsi attestées :

- Tout d'abord, l'idée que les modèles conçus à l'époque (et présents aujourd'hui dans les archives) n'étaient pas, loin de là, ce qui se construisait réellement dans les villages de campagne et donc, ce qui constitue aujourd'hui encore une grande partie du paysage existant. Par conséquent, il en résulte que les seules sources traditionnelles de l'histoire de l'urbanisme ne permettent pas de connaître ces maisons ; c'est pourquoi, il a fallu se créer des sources neuves pour visualiser cette urbanisation du début du siècle, à chaque échelle déjà parcourue dans les chapitres précédents et encore ici, parcelle par parcelle.

- Mais aussi, l'idée qu'une image fautive de ces maisons en découlait : à seulement lire que les ouvriers construisaient "*là ou il le souhaitait, comme il le souhaitait*", on en déduit trop facilement qu'il s'agissait là des causes premières de la forme dispersée de l'urbanisation du territoire, la "banlieue radieuse" comme la nomme certains auteurs<sup>89</sup>.

Les premiers chapitres de cette thèse ont effectivement montré la grande dispersion d'une importante quantité de maisons individuelles, construites entre 1889 et 1914, réparties dans toutes les communes du territoire.

---

<sup>89</sup> « Some notes on the genesis of the Banlieue Radieuse. The [Belgian] idiosyncrasies – individualistic housing, the atypical treatment of space, the lack of planned order – have deep cultural antecedents and strong social-economic roots (...) ». B. DE MEULDER, "Patching up the Belgian Urban Landscape", *op. cit.*, p.81. Marcel SMETS, "La Belgique ou la banlieue radieuse" in : *Paysage d'architectures* (catalogue d'exposition), Bruxelles : Fondation de l'architecture, 1986.

Mais le chapitre précédent, sur l'urbanisation du village, a par contre mis en évidence que celles-ci ont bien plus contribué à la densification des villages qu'à leur étalement ; et ce dernier chapitre, consacré aux maisons elles-mêmes et à leur implantation parcellaire, mène finalement à critiquer l'idée de maisons *urbaines* importées dans un milieu *rural*, ce qui seraient la genèse de l'urbanisation dispersée actuelle.

S'il y a bien formation d'un nouveau territoire, un intermédiaire entre la campagne et la ville, c'est moins à l'échelle d'une commune – qui continue, à ce moment, à s'agglomérer - que dans le type même des maisons construites, leur mode d'implantation sur la parcelle et donc, la manière de s'agencer localement entre elles.

Car celles-ci se déclinent tout d'abord en un ensemble diversifié qui couvre plusieurs modes d'intégration de fonctions agricoles dans des formes “modernes” de la ville.

Mais surtout, elles forment dans leur grande majorité un type de maison qui n'était ni rural, ni villageois, ni urbain : cela se note dans les proportions même du bâti (presque cubique), dans l'organisation de son plan (en trois travées égales, plus une différente) et de son élévation (avec un étage haut), dans ses pignons aveugles et son implantation écartée des limites mitoyennes, dans son rapport à la rue (retrait, angle, constitution de l'espace public), etc.

Il est donc erroné de considérer ces maisons comme des modèles *de la ville*, sur la seule base de leurs mitoyens aveugles, de l'usage de la brique et d'un volume plus ramassé que les longues fermes basses. En effet, les murs mitoyens ne sont en attente d'aucun voisin, les écarts avec les limites ont des usages ruraux précis, tout comme la travée supplémentaire, et le gabarit est globalement plus large que profond.

Par contre, il est vrai que ces maisons ne manquent pas de caractères *urbains* si on veut bien entendre par là le contraire d'isolé, détaché, mais plutôt ce qui forme et intègre des règles et des repères communs, un espace public. Le fait que ces maisons soient *espacées* ne signifie pas pour autant qu'elles ne soient pas *articulées* à des structures existantes, qu'elles ne forment rien ensemble et qu'elles n'ont pas une vision commune de l'évolution du territoire.

Aussi, ce n'est pas tant dans leurs formes et types constructifs que les maisons sont “urbaines”, mais bien dans leur rapport à l'urbanisation existante et leur articulation ouverte à celle du futur. C'est en cela par conséquent qu'elles se différencient nettement de

l'urbanisation actuelle dite “diffuse” ; en effet, cette dernière est quant à elle, dispersée (ou plus précisément “détachée”) à toutes les échelles : celle de la commune, mais aussi celle d'un lotissement et même celle de la parcelle.

En effet, tout au long du 20e siècle, l'importance, pour les maisons nouvellement construites, d'avoir un rapport “perceptible” à la rue et un rapport “appropriable” aux limites voisines, le souci de prévoir un pignon mitoyen, celui de préserver un morceau de parcelle pour de futures utilisations (agrandissement de la maison ou vente foncière), etc., toutes ces attentions disparaissent pour réduire les modes d'implantation à une seule configuration : centrée sur la parcelle.

L'urbanisation “diffuse” que l'on décrit aujourd'hui en Belgique est en effet formée de nappes de “pavillons”, sans autre lien à l'urbanisation existante qu'une ruelle qui débouche sur un route facile d'accès, sans forme interne compréhensible, efficace ou utile et, surtout, sans lien entre les “pavillons” : on les appelle aussi “maisons quatre façades” parce qu'elles n'ont théoriquement pas d'orientation principale et parce que les quatre cotés de la maison jouissent d'autant de dégagement possible, puisque précisément il s'agit de “distancier” ses voisins (ce qui ne veut pas nécessairement dire s'isoler visuellement par des murs ou de la végétation).

Certes, les constructions de l'époque étaient déjà d'initiative individuelle, d'échelle très ponctuelle (parcellaire) et d'implantation espacée ; mais en parallèle, elles densifient néanmoins le bâti existant, elles s'inscrivent dans des continuités, forment ensemble un espace public et s'articulent au contexte.

Bien entendu, il faut aussi rappeler ici, et ne pas négliger, le cadre circonscrit dans lequel cette étude est réalisée. L'approche que j'ai développée, si elle contourne certains écueils des études plus traditionnelles de l'urbanisme pour cerner au plus près l'urbanisation existante, ne permet pas, par contre, de généraliser ces observations sans beaucoup de précautions.

Les seules bases sur lesquelles s'appuyer pour monter en généralité sont les descriptions présentées dans la partie 2 : celles-ci permettent de voir que les villages choisis n'ont pas grand chose de spécifique, par rapport aux autres décrits par le même comité de patronage (arrondissement de Nivelles), ou dans les enquêtes sociologiques de Demain, ou encore les monographies de Vandervelde. Chastre a été choisi à la fin du chapitre 3 qui

étudiait les liens entre mobilité et industrialisation, parce que ce village se trouvait à la croisée des deux réseaux de chemins de fer ; mais la comparaison finale avec Blanmont, village voisin qui n'a qu'une gare de l'Etat, montre que ce dernier a en fait connu une plus grande poussée constructive entre 1889 et 1914. Ces choix, qui devaient être faits, ne semblent donc pas avoir orienté l'étude sur des cas très particuliers.

Si ces observations ne peuvent donc prétendre exprimer tous les attributs d'une époque, elles permettent par contre, ce qui était bien le but de ce travail, de montrer que les généralisations que l'on a faites sur base des documents d'urbanisme existants comportaient quelques contradictions et surtout, qu'elles reflètent mal ce qui a formé cette vague spécifique d'urbanisation dispersée.

Ainsi, l'étude de ces maisons a permis de décrire un "type" d'habitat, qui est nouveau dans les études sur l'urbanisation même s'il est, pourtant, extrêmement répandu et banal dans le paysage de l'urbanisation belge. Il est par ailleurs, pourvu de plusieurs des qualités qui font l'urbanité de la ville et adapté également au milieu rural, moins dense, qui gère le "végétal". Il permet surtout, selon moi, de mettre en évidence la richesse des lieux "d'entre-deux", qui sont une caractéristique essentielle des situations construites "articulées" : que ce soit entre le bâtiment et son voisin, entre la maison et son garage, ou un potager, ou une servitude vers l'arrière, une annexe professionnelle ou un abri de jardin.

Et finalement, on peut se demander si cette "richesse" spatiale, cette adéquation aux usages multiples et cette souplesse du rapport privé/public, ne provient pas justement de mon hypothèse principale concernant ce chapitre : le fait que ces maisons n'ont pas été construites selon un "modèle" préalable, qu'il soit celui du grand paternalisme pour les ouvriers, ou celui d'une société de construction implantée dans la région.

Il s'agit, au contraire, de la formation progressive d'un "type", par transformation d'autres types existants, agrégation de fonctions et d'usages, variation de formes par petites touches ; comme en témoigne les quelques éléments de définitions suivants, issus d'un chapitre du manuel *Analyse Urbaine* qui offre une étude historique et méthodologique approfondie de la pratique typologique :

- le fait que le type n'est pas un objet ou une figure à imiter, mais “*le moyen concret de la reproduction*”<sup>90</sup> ;

- la définition du type comme « *un objet abstrait, construit par l'analyse, qui rassemble les propriétés essentielles d'une catégorie d'objets réels et permet d'en rendre compte avec économie* »<sup>91</sup> ;

- la définition de « *l'architecture urbaine, le plus souvent anonyme, procédant par types transmis par voisinage qui dépendent des savoirs faire traditionnels (...), du respect d'une réglementation simple et du consensus qui s'est établi sur des dispositions banales : alignement, mitoyenneté, rôle de la cour, etc.* »<sup>92</sup>

On ne peut, dès lors, qu'opposer la manière dont ce “type” de maisons s'est formé aux pratiques actuelles de construction les plus répandues dans les lotissements de l'urbanisation “diffuse” :

- la maison “clé sur porte” : parcourir aujourd'hui les catalogues de ces sociétés illustre bien à quel point malgré la variété apparente des possibilités, il s'agit toujours de “modèle” préalables qui s'imposent et non de “types” de maisons qui s'adapteraient aux conditions de chaque lieu ponctuel ;

- les prescriptions aveugles de certains services d'urbanisme ou lotisseurs : il s'agit de “normes”, qui imposent des distances à rue ou limitent des hauteurs de corniches, selon des modèles esthétiques pré-conçus et souvent implicites, et non de “règles” découlant d'un usage, qui permettraient à tous de participer à la création d'un lieu commun.

---

<sup>90</sup> Philippe PANERAI, “typologies”, pp.105-133 in : PANERAI *et al.*, *Analyse urbaine*, Marseille : Ed. Parenthèses, 1999, citation p.105.

<sup>91</sup> *Ibidem*, p.122.

<sup>92</sup> *ibidem*, p.109.





La “ville diffuse” à l'épreuve de l'Histoire.  
Urbanisme et urbanisation dans le Brabant belge.

**CONCLUSION GENERALE – Plan :**

1. L'urbanisation dispersée en 1900
2. L'urbanisation de 1900 et la “ville diffuse”
3. L'urbanisation de 1900 et celle de 2000
4. La “ville diffuse” en 2000
5. “Diffus” et “urbain” : vers de nouvelles définitions

**Conclusion de la thèse**

Peut-on répondre, pour conclure, à la question de savoir si la Belgique est une “ville diffuse” ? Les analyses développées dans cette thèse imposent de nuancer fortement la réponse selon les époques, selon les échelles et les cadrages, et selon les critères de définition de ce concept.

En effet, d'un travail de clarification des termes qui traitent des territoires “ni ruraux ni urbains” et d'un souci de définition par des critères stricts de ce qu'on peut nommer “ville diffuse” (chapitre 1), une problématique globale s'est dégagée : celle du lien entre la manière dont on regarde un territoire et ce que l'on en dit. Et plus précisément, le fait que le cadrage de l'histoire de l'urbanisme ne peut mener qu'à penser la dispersion urbaine comme phase finale de la croissance des villes et le fait que les modèles géographiques qui découlent de ce cadrage, peinent à décrire le territoire belge.

J'en avais déduit qu'il fallait regarder “autrement” l'urbanisation, dans d'autres cadrages, pour qualifier la Belgique, pour avoir une meilleure compréhension des territoires de “ville diffuse” et surtout, pour avoir tout simplement connaissance de leur formes

passées, qui sont absentes de l'histoire de l'urbanisme parce qu'elles sont absentes de ses sources.

C'est pourquoi dans chacun des chapitres suivants je me suis attachée à produire des cartes, plans et croquis de l'urbanisation belge suivant un point de vue décalé par rapport aux représentations historiques du territoire urbanisé. Chaque chapitre a dès lors permis d'évaluer, à des échelles et sur des périodes de plus en plus précises, la présence ou non des critères définis pour la "ville diffuse" mais aussi, de comparer ce que les représentations produites apportaient aux données connues à travers l'histoire de l'urbanisme. Ce travail a ainsi abouti à l'étude détaillée d'une période d'urbanisation spécifique, entre 1885 et 1914.

Je voudrais donc finalement reprendre ici en sens inverse les chapitres, remonter les échelles parcourues et redescendre le 20<sup>e</sup> siècle vers aujourd'hui, pour synthétiser ces analyses. Ce qu'elles apportent à la vision classique sur la "ville diffuse" en général, et aux savoirs diffusés sur l'urbanisation belge sera présenté ci-dessous à travers quatre niveaux de lecture et se clôturera par quelques réflexions sur l'urbanisation contemporaine.

### **1) L'urbanisation de 1900**

Le premier niveau de lecture concerne directement la vague d'urbanisation du territoire étudiée ici de manière détaillée, entre 1885 et 1914, comme conséquence de trois facteurs : l'existence sur tout le territoire d'un réseau dense de chemin de fer vicinaux, la mobilité qu'il permettait aux ouvriers habitant dans les campagnes grâce à un système d'abonnements, et la loi de 1889 incitant les ouvriers à être propriétaires d'une maison individuelle.

Cette recherche a tout d'abord pu montrer à quel point cette vague d'urbanisation du territoire était peu connue et étudiée si ce n'est en termes généraux, quantitatifs et inscrits dans des raisonnements d'ordre politique et socio-économique ; mais surtout, que ses formes physiques étaient en réalité déduites, par défaut, de ce qu'on connaissait dans les alentours des villes ; et notamment, que les milliers de maisons construites par les ouvriers dans les campagnes étaient présentées comme une influence directe des modèles urbains.

Le premier apport de cette thèse est donc d'avoir pu construire, en compilant des centaines de croquis repris aux archives du cadastre, des cartes, plans et croquis qui donnent à voir les formes concrètes que cette urbanisation a prise dans le territoire, à 4

échelles différentes ; ce type de sources n'existant pas telles quelles dans les archives de l'histoire de l'urbanisme.

Les dispositifs analysés en particulier sont la forme du réseau des chemins de fer vicinaux (chapitre 3.1), qui dessert finement le territoire de manière maillée et non radioconcentrique ; la manière dont il s'est formé, par addition de lignes et non par planification d'ensemble et sur initiative avant tout locale ; l'importance de la longueur de la ligne, de son itinéraire, et non des seules deux extrémités desservies ; et bien entendu, sa densité et la mobilité qu'il a permise. Mais aussi (chap. 3.2) la distribution étendue des emplois industriels et non leur concentration dans les pôles principaux ; la mixité des activités dans les villages et la faible représentation de l'agricole malgré le milieu rural ; la multi-directionnalité des flux de migration du travail, qui se fait couramment au départ de communes déjà fortement industrialisées et même en direction de communes peu urbanisées.

Aussi, la première idée que l'étude de cette urbanisation mène à relativiser est le modèle urbain courant du tournant du 20<sup>e</sup> siècle : un exode exclusif vers les grandes villes, qui vide les communes rurales. La position de Bruxelles, notamment, doit être nuancée comme centralité dans le réseau de mobilité professionnelle de l'époque, au cœur d'un schéma radio-concentrique et drainant les environs : cette configuration se limite en fait à un cadrage très restreint autour de la ville. C'est donc une première déformation due aux types de sources de l'histoire de l'urbanisme qui apparaît ici, puisque ce cadrage est précisément celui des représentations historiques de Bruxelles, qu'on trouve dans les archives pour cette période.

Le deuxième type d'observation concernant spécifiquement cette vague d'urbanisation autour de 1900 porte sur les maisons construites dans ce contexte. L'analyse menée à l'échelle de deux villages montre :

- qu'il est erroné de considérer celles-ci comme des maisons de villes, sur la seule base de leurs pignons aveugles, de l'usage de la brique et de volumes plus ramassés que les longues fermes basses ;
- mais aussi, que ces maisons ne ressemblent pas non plus aux modèles conçus pour elles dans les colloques de l'époque, ceux qui constituent aujourd'hui les sources officielles de l'histoire de l'urbanisme. En effet, les maisons qui ont les deux travées inégales typiques

des villes belges sont nettement minoritaires par rapport à nombre de celles qui forment au contraire, un type de maison nouveau, qui n'était ni rural ni urbain : deux niveaux égaux, trois travées égales et une quatrième plus large à usage agricole. La manière de s'implanter sur la parcelle, en retrait et à une certaine distance des limites cadastrales, n'était pas non plus celle des villes, même si ces pratiques sont plus "urbaines" que celles d'aujourd'hui dans les mêmes villages, comme on le verra au dernier point ci-dessous.

C'est ainsi une hypothèse importante de ce travail qui est attestée car on observe dès lors que les modèles conçus à l'époque n'étaient pas, loin de là, ce qui se construisait réellement dans les villages de campagne, ce qui relativise le pouvoir de "l'influence" des modèles théoriques sur la forme concrète que prend le bâti. Mais en outre, ceux-ci constituant les archives de l'urbanisme, c'est bien le manque de pertinence de ces dernières pour connaître certaines formes d'urbanisation, les dispersées en particulier, qui est ici soulignée : non seulement elles ne permettent pas de les connaître, mais elles y appliquent également des idées erronées, déduites d'un cadrage trop centré sur la ville.

## **2) L'urbanisation de 1900 et la "ville diffuse"**

Le deuxième niveau de lecture concerne la comparaison entre les caractéristiques définies pour les territoires de "ville diffuse", au premier chapitre, et celles de la vague d'urbanisation du territoire étudiée ici le plus en détail, entre 1885 et 1914 : une grande proximité entre celles-ci a pu être mise en évidence.

La conséquence est qu'il faut admettre, bien avant la diffusion de l'automobile individuelle, l'existence de territoires dont la situation est très proche de celle que l'on décrit aujourd'hui notamment dans le Veneto, caractérisés par une mixité de fonctions dans les villages mais aussi sur une même parcelle et encore dans le chef des individus, qui cumulent plusieurs types d'activités ; par la répartition des emplois dans tout le territoire et la faible importance des pôles dans cette armature urbaine ; et par une mobilité journalière importante et multidirectionnelle, etc.

Surtout, on y retrouve très explicitement les modes de formation des territoires de "ville diffuse" par agrégats d'initiatives locales, ponctuelles et de faible échelle de décision (communes, groupes de particuliers, ouvrier-propriétaire) : que se soit la manière dont les réseaux se sont formés par addition de lignes indépendantes, ou la manière dont les maisons des ouvriers ont densifié le paysage urbanisé sans aucune coordination, « *là où ils le*

*souhaitaient, comme ils le souhaitaient*». C'est pourquoi on peut difficilement parler de “planification” de la dispersion par les pouvoirs politiques de cette époque, et certainement pas des formes dispersées.

En outre, comme cette mobilité très précoce est due à un système de déplacement public et collectif, il faut également revenir sur l'idée que la dispersion de l'urbanisation est la conséquence de l'individualisation des modes de déplacements mais également, sur l'idée qu'elle constitue la phase la plus récente dans l'histoire des villes. Il faut donc aussi critiquer le fait que les formes dispersées n'apparaissent dans cette histoire que comme conséquence de l'étalement des villes : c'est encore une lacune due au cadrage trop restreint des études qui constituent l'histoire de l'urbanisme. Si le vicinal a contribué au développement d'une urbanisation dispersée, ce n'est pas en rendant possible le déplacement des populations et en les étalant (dispersion de la densité), mais bien en soutenant le développement économique, social et urbain de localités elles-mêmes dispersées (densification du dispersé).

Cela relativise donc fortement son caractère de “nouveau” et son statut “d'aboutissement” dans l'histoire actuelle des villes, puisque des formes de dispersion urbaine ont déjà précédé notre époque. Même le principe de “balancier”, l'idée que la dispersion urbaine alternerait avec des phases de concentration et de croissance et des villes, est remise en question. En effet, les deux phénomènes coexistent ici et on est loin de la logique des “vases communicants” : ce n'est pas parce que les villes grandissent que les campagnes nécessairement se vident ; villes, villages et métropoles ont connu une densification simultanée et connaissent sans doute aujourd'hui, ensemble, une dés-urbanisation.

### **3) L'urbanisation de 1900 et celle de 2000**

Le troisième niveau de lecture concerne le fait que cette vague d'urbanisation précisément étudiée entre 1885 et 1914 est souvent invoquée comme prémisse de la situation actuelle de l'urbanisation dispersée en Belgique.

Or, grâce aux nouvelles sources construites ici pour donner à voir les formes concrètes que cette urbanisation a prises, j'ai pu montrer que, si elle précède bien la ville diffuse actuelle dans l'histoire, elle n'en est pas pour autant la cause, ni même un “antécédent” semblable. Elles diffèrent en effet sur un aspect essentiel : la forme même de

la dispersion de cette urbanisation.

Les analyses menées pour montrer cela se basent sur la définition de la “ville diffuse” établie au sens strict (chapitre 1), qui avait pour spécificité de montrer des “caractères de dispersion” à toutes les échelles données : du territoire à la parcelle en passant par le village ou la commune, la rue, le lotissement, etc. Or, ici, deux échelles en tout cas ne présentent pas du tout ces caractéristiques.

- L'étude à l'échelle d'une commune (chapitre 4) a montré que malgré les facteurs invoqués de dispersion urbaine (l'arrivée des nouveaux réseaux de mobilité, le développement de l'industrie locale et la construction d'une grande quantité de maisons individuelles), le village n'a pas pour autant pris une forme dispersée : les découpages parcellaires et les nouvelles constructions, très nombreuses, densifient le village existant en remplissant les creux ; les mutations ne se propagent pas de parcelles en parcelles mais se multiplient sur les mêmes parcelles ; le bâti nouveau exploite également les parcelles les plus petites ; les rues qui se créent participent au réseau en le densifiant et en enrichissant les parcours possibles. Le village continue donc à s'agglomérer et le souci de faire “urbain” est encore important à l'époque : alignements, trottoirs, écoulement des eaux vers l'arrière, façades qui constituent la rue, etc.

- Deuxièmement, l'étude à l'échelle parcellaire des maisons ouvrières dans deux villages (chapitre 5) a permis de critiquer l'idée de maisons urbaines importées dans un milieu rural, importation qui serait la genèse du territoire urbanisé actuel : ce sont d'autres types de construction, formes d'implantation et usages des lieux qui caractérisent cette urbanisation.

Néanmoins, l'étude a bien montré à quel point les implantations majoritaires des maisons se font en rapport à la rue, aux limites mitoyennes, aux autres bâtis, sur la parcelle ou les voisines ; même s'il y a des écarts, ceux-ci ont une mesure précise, un sens et un usage défini. Le fait que ces maisons soient *espacées* ne signifie donc pas pour autant qu'elles ne sont pas *articulées* à des structures existantes, qu'elles ne forment rien ensemble, et qu'elles n'ont pas une vision commune de l'évolution du territoire. Ces “articulations” sont de plusieurs types : un rapport “perceptible” à la rue et un rapport “appropriable” aux limites voisines, un pignon aveugle qui peut devenir un refend intérieur en cas d'extension, un morceau de parcelle prévu pour de futures utilisations, etc.

Ces maisons ne sont donc pas isolées, détachées, elles créent et elles intègrent des règles et des repères communs, un espace public. C'est en cela qu'elles diffèrent complètement des pratiques actuelles, qui réduisent les modes d'implantation à une seule configuration : centrée sur la parcelle.

L'urbanisation “diffuse” que l'on décrit aujourd'hui en Belgique est par contre formée de nappes de “pavillons”, sans autre lien à l'urbanisation existante qu'une ruelle qui débouche sur un route facile d'accès, sans forme interne compréhensible, efficace ou utile, et surtout, sans lien entre les “pavillons”. Or, l'urbanisation qui s'est développée autour de 1900 sur base des facteurs incriminés (réseau vicinal, abonnements, loi de l'ouvrier propriétaire) n'est pour rien dans cette situation puisqu'ils ont engendré à leur époque de toutes autres formes d'implantations.

Mais parce qu'on lisait dans les sources de l'époque que les ouvriers construisaient “*là ou ils le souhaitaient, comme ils le souhaitaient*”, on en a déduit qu'il s'agissait là des causes premières de la forme dispersée de l'urbanisation du territoire : c'est une idée erronée qui découlait de l'absence de sources pour visualiser cette urbanisation.

En résumé, il s'agit bien d'une vague d'urbanisation dispersée, proche de ce qu'on nomme “ville diffuse”, à l'échelle du pays, parce que cette grande quantité d'habitat ne s'est pas concentrée dans les faubourgs de quelques grandes villes ou les abords immédiats des grandes industries mais s'est bien dispersée dans une multitude de villages répartis sur tout le territoire. Mais je souligne ici à quel point l'urbanisation à l'échelle d'une commune n'a pas, pour autant, pris la forme dispersée des lotissements actuels que l'on critique ni, à l'échelle de la parcelle, celle de l'habitat pavillonnaire isolé et détaché de tout lien avec le tissu local. La question de la dispersion et de la diffusion sont donc très dépendante de l'échelle considérée, et dans le dernier point ci-dessous, une description suivant un large panel de cadrages différents sera proposée.

#### **4) l'urbanisation de 2000 et la “ville diffuse”**

Le dernier niveau de lecture consiste à réévaluer l'urbanisation actuelle à la lumière des caractéristiques de celle du siècle précédent, établies ici. Et ce faisant, la situation d'aujourd'hui apparaît singulièrement moins diffuse que prévu.



Le premier point mis en évidence est la taille croissante, tout au long du 20<sup>e</sup> siècle, de l'échelle des interventions : on est de moins en moins pointilliste de ce point de vue. L'analyse des types d'opérations urbaines dans la commune (chapitre 4) a montré que les transformations foncières après 1950 se complexifient, avec des emprises de plus en plus larges et des acteurs de moins en moins individuels, qui demandent de nouveaux travaux d'équipement publics et d'infrastructures de desserte.

La planification du territoire au cours du 20<sup>e</sup> siècle se fait elle-même par zonages de plus en plus larges, jusqu'aux plans régionaux les plus récents (RSV). L'échelle des parcelles sur lesquelles se font les interventions n'a cessé d'augmenter. Dans le milieu rural aussi, c'est le remembrement qui a caractérisé le 20<sup>e</sup> siècle plutôt que le morcellement parcellaire.

En ce qui concerne l'habitat individuel lui-même, il se construit aujourd'hui bien plus souvent sous forme de lotissements, donc à une échelle supérieure à celle de la parcelle, que maison par maison comme cela était le cas en 1900, le long des routes, à la sortie ou dans les villages. Si les maisons neuves actuelles sont donc isolées sur leur propre parcelle, elles sont néanmoins regroupées par lotissement, à l'échelle de la commune.

La mixité des fonctions, quant à elle, était très présente dans les villages belges au début du siècle et, par comparaison, elle est beaucoup moins présente aujourd'hui : les surfaces commerciales sont groupées le long des nationales, ou aux échangeurs autoroutiers. Et on procède toujours (voire de plus en plus) par “zonings” qui créent d'importantes surfaces mono-fonctionnelles : zonings industriels, commerciaux, parcs d'entreprises, lotissements. La mixité aujourd'hui est plutôt un “mythe”, un rêve d'urbaniste, très difficile à réaliser avec les moyens d'une commune. C'est donc plutôt le regroupement des fonctions qui prime, à l'échelle territoriale.

Le troisième point est la place de Bruxelles dans l'armature urbaine globale : celle-ci est bien plus centrale aujourd'hui qu'il y a un siècle, qui était l'ère des “métropoles” et des “villes tentaculaires” dans l'histoire de l'urbanisme. Aujourd'hui, pour une même distance, la proportion de travailleurs d'une commune qui vont travailler à Bruxelles a fortement augmenté.

Mais la place de Bruxelles a aussi beaucoup évolué dans la forme même des réseaux, qui sont, on l'a vu, de plus en plus radio-concentrés sur la capitale, à grande échelle comme localement. Le développement des réseaux de déplacements actuels ne va pas dans le sens d'une meilleure desserte de l'étendue du territoire mais de relier au mieux et au plus vite des

polarités de plus en plus éloignées. La situation actuelle que vit la Belgique est donc en ce sens plus proche de la métropolisation (cfr. chap.1) que de la ville diffuse.

Aussi, un dernier point qui en découle est que la situation actuelle n'est pas celle d'un territoire isotrope, "qui se parcourt dans tous les sens" et où les réseaux de déplacements offrent plein d'alternatives cela constitue une différence essentielle avec la "ville diffuse" telle que définie dans le Veneto, l'image de l'éponge ou la notion "d'hyperville", où on entre et on sort par une multitude de points (cfr. chap.1).

Ceci remet donc en question non seulement l'image d'un territoire organisé autour des grandes villes, les métropoles, au début du 20<sup>e</sup> siècle ; mais aussi, l'image actuelle d'un territoire perçu et présenté principalement en réseau de flux multidirectionnels : le territoire est aujourd'hui distribué de manière bien moins isotrope et bien plus hiérarchisée qu'il y a un siècle.

Quelques critiques sur le territoire actuel en découle :

1 - la dissociation à grande échelle, entre la forme des réseaux et la forme de l'urbanisation ; si celle-ci est réputée s'étendre en nappe, en surface, de manière assez homogène avec de faibles gradients de densité, les réseaux par contre se développent de plus en plus en un système hiérarchisé, radio-concentrique, qui distribue de moins en moins bien l'étendue du territoire. Aussi voit-on que la relation entre les infrastructures et l'urbanisation ne va pas de soi et que des dysfonctionnements importants peuvent être le résultat de leur inadéquation.

2 – la disparition des articulations entre échelles. Ce qui caractériserait aujourd'hui la nouveauté de ces territoires n'est pas l'urbanisation des campagnes, la prédominance des maisons individuelles, l'absence de vision d'ensemble et de planification à grande échelle, car tous ces processus existaient déjà il y a siècle. Il semble qu'aujourd'hui, ce qui caractérise avant tout ce territoire soit la disparition des articulations successives (qui font la "ville") entre une urbanisation par bribes locales et un réseau de déplacement qui la survole sans la concerner directement. L'organisation spatiale manque de seuils et la mobilité, d'alternatives : on ne vit presque qu'à deux échelles, passant de son jardin à l'autoroute, du local au global.

Dans la notion de “ville diffuse”, j’ai montré qu’Indovina concentrait son travail sur la présence de *fonctions* urbaines dans un territoire étendu, tandis que, dans ce travail, je me suis attachée aux *formes* diffuses, à plusieurs échelles.

Il semble donc qu’il reste une qualité primordiale de la ville à souligner : celle de pouvoir articuler les différentes échelles ; ne serait-ce pas là que résiderait l’essentiel de “l’urbain” ? ce serait en fait ce qui manque le plus aux territoires étudiés d’aujourd’hui. Car il y avait, à l’époque un souci pour le village “à s’urbaniser”, non pas dans les formes et les types constructifs mais bien dans leur rapport à l’urbanisation existante et leur articulation ouverte à celle du futur. C’est en cela qu’il se différencie nettement de l’urbanisation actuelle dispersée (ou plus précisément “détachée”) à presque toutes les échelles.

### 5) “Diffus” et “urbain” : vers d’autres définitions?

La définition de la “ville diffuse” au sens strict (chap.1) impliquait de s’intéresser à des échelles différentes. En effet, 5 types de situations en tout cas peuvent être identifiées dans ce qui précède, et aucune époque n’est “diffuse” – c’est-à-dire détachée, isolé ou dispersée – à toutes ces échelles :

Question :	Implantation des maisons par rapport à leur parcelle	Implantation des maisons par rapport à un îlot, une rue, etc.	Localisation des maisons dans le village, la commune, etc.	Localisation des maisons dans un territoire large	Forme du réseau dans le territoire
1900	Articulée (rapport à la rue et aux mitoyens)	<b>Diffus - pointilliste</b>	Articulée (insérée dans le village existant)	<b>Diffus - dispersé</b>	<b>Diffus - isotrope</b>
2000	<b>Diffus - isolé</b>	Groupée (lotissements)	<b>Diffus - détaché</b>	<b>Diffus - dispersé</b>	Radio-concentrique, hiérarchisé

La première nécessité est donc d’ouvrir très fortement le panel du vocabulaire, non pas pour désigner à chaque fois les mêmes situations mais au contraire, pour les distinguer.

Si on garde l’idée de “ville diffuse” au sens strict pour une forme d’urbanisation qui cumulerait tous les critères (et aucune situation étudiée ici n’y répond), on peut proposer un vocabulaire plus spécifique pour les autres configurations rencontrées. Ainsi, l’urbanisation “dispersée” pourrait désigner de grands écarts à une large échelle, tandis que l’urbanisation “pointilliste” désignerait des interventions qui sont très écartées même à échelle précise.

Il faut aussi distinguer leur rapport à l'existant : une urbanisation pointilliste en soi peut se faire de manière “agglomérée” l'existant, ce qui ne serait pas le cas de l'urbanisation “détachée”, manquant d'articulation aux structures préalables. Le tout se différenciant de l'urbanisation en blocs, de plusieurs parcelles (lotissement) ou de plusieurs hectares (zoning, ZAC, etc).

Ainsi, les maisons ouvrières de 1900 forment une urbanisation *dispersée* à l'échelle d'une région, qui est *pointilliste* dans les villages mais pourtant tout à fait *articulée* à l'existant à l'échelle des parcelles.

La vague de pavillonnaire des dernières décennies est une urbanisation également *dispersée* dans de larges régions, mais par contre *regroupée* par paquets de lotissements à l'échelle d'une commune, eux-mêmes *détachés* des structures existantes et constitués de maisons *isolées* à l'échelle des parcelles.

Pour travailler sur ces territoires, Il faut donc évidemment sortir des dispositions binaires rural/urbain, dispersé/aggloméré, etc., et élargir le panel par d'autres situations décrites, nommées, identifiées ; le seul adjectif “diffus” en occulte la complexité et sous-estime aussi largement la richesse de la diversité de ces situations.

Mais le mot “urbain” aussi, gagnerait peut-être à un sens plus large que “ce qui fait partie de la ville” (Larousse) ; tout comme le mot “urbanisation” a été pris ici dans un sens plus large que le sens démographique auquel il est normalement réservé (chap. 1).

En effet, en le rapprochant plus de l'urbanité que de l'urbanisme, de la cité que de la ville, il peut servir à désigner aujourd'hui des situations construites (*insediamenti, settlements, urbanizaciones*) qui bien que ne rentrant pas dans tous les critères de la ville (densité, diversité, agglomération à moins de 200m., etc.) en comportent néanmoins des qualités importantes : celle de chercher les règles pour contribuer à un espace public et fonctionner ensemble dans le temps, sans modèle planifié (ce qui n'a servi, même aux villes les plus belles, qu'à les figer).

“L'urbain”, finalement, la qualité à retenir de la ville, ne serait dès lors pas tant le “couple diversité/densité” mais plutôt la quantité de seuils et la qualité des articulations qui font que toutes échelles cohabitent. La densité ne serait peut-être qu'une manière parmi d'autres de structurer tout cela, ensemble.

La “ville diffuse” à l'épreuve de l'Histoire.  
Urbanisme et urbanisation dans le Brabant belge.

## BIBLIOGRAPHIE

La bibliographie est organisée en deux grandes parties :

1. Bibliographie générale	216 références
2. Bibliographie sur l'urbanisation belge	115 références
3. Corpus d'ouvrages (1870-1930)	56 références
4. Corpus de données statistiques et dictionnaires (1896-1999)	20 références
5. Corpus de cartes (1631-2001)	63 références

## 1. Bibliographie générale

- ALEXANDER Christopher, *De la Synthèse de la Forme*, Paris : Dunod, 1971, 187p.
- ALEXANDER Christopher, “La ville n'est pas un arbre”, *Architecture, Mouvement, Continuité* (A.M.C.) n°1, nov. 1967, pp.3-11.
- ANSAY Pierre, SCHOONBRODT René, *Penser la ville. Choix de textes philosophiques*, Bruxelles : Archives d'Architecture Moderne, 1989, 479p.
- ARBELLOT Guy, *Autour des routes de poste. Les premières cartes routières de la France. XVIIe-XIXe siècle*, Paris : Bibliothèque Nationale, Musée de la Poste, 1992, 181p.
- ASCHER François, *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris : O. Jacob, 1995, 345p.
- AYMONINO Carlo, *Il significato delle città*, Venezia : Marsilio, 2000 (1<sup>e</sup> éd. 1975)., 269p.
- BACON Edmund, *Design of cities*, New York : the Viking Press, 1974, 336p.
- BAILLY Antoine, BAUMONT Catherine, HURIOT Jean-Marie, SALLEZ Alain, *Représenter la ville*, Paris : Anthropos-Economica, 1995, 112p.
- BAIROCH Paul, *De Jéricho à Mexico. Villes et économie dans l'Histoire*, Paris : Gallimard, 1985, 705p.
- BANHAM Reyner, *Theory and Design in the first Machine Age*, London : Architectural Press, 1960, 338p.
- BANHAM Reyner, *Los Angeles: the architecture of four ecologies*, London : Allen Lane, 1971, 256p.
- BARATTUCCI Chiara, *Urbanisations dispersées. Interprétations/Actions. France et Italie 1950-2000*, Rennes : Presses Universitaires, 2006, 316 p.
- BAUER Gérard, ROUX Jean-Michel, *La rurbanisation ou la ville éparpillée*, Paris : Seuil, 1976, 190p.
- BEAUCHARD Jacques (dir.), *La ville-pays. Vers une alternative à la métropolisation*, La Tour d'Aigues : éd. de l'Aube, 1996, 125p.
- BEAUJEU-GARNIER Jacqueline, CHABOT Georges, *Traité de géographie urbaine*, Paris : Armand Colin, 1963, 493 p.
- BEAUJEU-GARNIER Jacqueline, DEZERT, Bernard, et al. (dirs.), *La grande ville, enjeu du XXIème siècle: mélanges en hommage à Jean Bastié*, Paris : Presses universitaires de France, 1991, 622p.
- BENEVOLO Leonardo, *Histoire de la ville*, Marseille : Parenthèses, 1983 (1<sup>e</sup> éd. 1973), 509p.
- BERTIN Jacques (dir.), *Sémiologie graphique. Les diagrammes, les réseaux, les cartes*, Paris : École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1999 (1<sup>e</sup> éd. 1967), 431p.
- BLOCH Marc, *Apologie pour l'histoire ou Métier d'historien*, préf. de Jacques LEGOFF, édition critique préparée par Etienne BLOCH, Paris : éd. Armand Colin, 1993 (1<sup>e</sup> éd. 1949), 290p.
- BOERI Stefano, “Notes pour un programme de recherche” in : *Mutations*, Barcelona : ACTAR / Bordeaux : Arc en rêve, 2000, pp. 356-349.
- BOERI Stefano, LANZANI Arturo, “Gli orizzonti della città diffusa”, *Casabella* n°588, mars 1992, pp. 44-59.

- BOERI Stefano, LANZANI Arturo, MARINI Edoardo, “Le tre città della regione milanese”, *Casabella* n°607, 1993, pp. 18-23.
- BOERI Stefano, LANZANI Arturo, MARINI Edoardo, *Il territorio que cambia. Ambienti, paesaggi e immagini della regione milanese*, Milano : Segesta, 1993, 270p.
- BOSELDMANN Peter, *Representation of Places, Reality and Realism in City Design*, Berkeley (Calif.) : Univ. of California Press, 1998, 228p.
- BOURDIN Alain, MASBOUNGI Ariella, *Un urbanisme des modes de vie*, Paris : Le Moniteur, 2004, 96p.
- BOUSQUET-BRESSOLIER Catherine (dir.), *L'œil du cartographe et la représentation géographique du Moyen-Age à nos jours*, Paris : Comité des travaux historiques et scientifiques, 1995, 283p.
- BRUNET Roger (dir.), *Les mots de la géographie : dictionnaire critique*, Paris : GIP Reclus/La Documentation française, 1993, 518p.
- BRUNET Roger, *Champs et contrechamps : raisons de géographe*, Paris : Belin, 1997, 319p.
- BRUNET Roger, *La Carte, mode d'emploi*, Paris : Fayard, 1987, 269p.
- BRUNET Roger, *Les villes “européennes”*, Paris : DATAR, 1989, 79p.
- BUCHANAN Colin, *L'automobile dans la ville. Etudes des problèmes à long terme que pose la circulation dans les zones urbaines* (trad. de “Traffic in Towns”), Paris : Imprimerie Nationale, 1965 (1<sup>e</sup> éd. 1963), 224p.
- BURGEL Guy, *La ville aujourd'hui*, Paris : Hachette, coll. “Pluriel”, 1993, 224p.
- BURGEL Guy, *Paris avenir de la France: essai sur le nouveau rôle de la capitale française vis-à-vis de la province et du monde*, La Tour d'Aigues : éd. de l'Aube, 1999, 240p.
- BURGEL Guy, “Paris et l'Ile de France, un amour de raison”, *Pouvoirs* n°110 (“Paris”), 2004, pp.47-59.
- BURGEL Guy, *La revanche des villes*, Paris : Hachette, 2006, 233p.
- BURKE Gerald, “Industrial Britain” in : *Towns in the making*, London : Arnold Publishers, 1971, pp.126-153.
- BUTLER Rémy, NOISETTE Patrice, *Le logement social en France. 1815-1981. De la cité ouvrière au grand ensemble*, Paris : La Découverte / Fondation Maspero, 1983, 200p.
- CALAFATI Antonio, “Economia della città dispersa”, *Economia Italiana* n°1, 2003, pp.1-10.
- CAMAGNI Roberto, BOSCACCI Flavio (dir.), *Tra città e campagna : periurbanizzazione e politiche territoriali*, Bologna : il Mulino, 1994, 467p.
- CANIGGIA Gianfranco, *Lecture de Florence. Une approche de la ville et du territoire*, Bruxelles : Institut Supérieur d'Architecture Saint Luc, 1994, 142p.
- CASTELLS Manuel, *The informational city*, Oxford : Blackwell, 1989, 402p.
- CASTEX Jean, CELESTE Patrick, PANERAI Philippe, *Lecture d'une ville : Versailles*, Paris : Le Moniteur, 1980, 235p.
- CASTEX Jean, COHEN Jean-Louis, DEPAULE Jean-Charles, *Histoire urbaine, anthropologie de l'espace*, Paris : Presses du CNRS, cahiers PIR-Villes, 1995, 135p.
- CASTEX Jean, DEPAULE Jean-Charles, PANERAI Philippe, *Formes urbaines: de l'îlot à la barre*, Marseille : Parenthèses, 1997 (1<sup>e</sup> éd. 1997), 196p.

- CHOAY Françoise, "Le règne de l'urbain et la mort de la ville" in : *La ville. Art et architecture (1870-1993)*, Paris : éd. du Centre Pompidou, 1994, pp.26-35.
- CHOAY Françoise, *Urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*, Paris : Seuil, 1965, 445p.
- CHOAY Françoise, *La règle et le modèle : sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme*, Paris : Seuil, 1980 (1<sup>e</sup> éd. 1974), 381p.
- CHRISTALLER Walter, *Die zentralen Orte in Süddeutschland*, Jena : G. Fisher, 1933, 331p.
- CLAUDE Viviane, *Faire la ville. Les métiers de l'urbanisme au 20<sup>e</sup> siècle*, Marseille : Parenthèses, 2006, 253p.
- CLAVAL Paul, *La logique des villes : essai d'urbanologie*, Paris : LITEC, 1981, 633p.
- CLEMENT Pierre, GUTH Sabine, "Densité : évolution du concept", *Le courrier du CNRS* n°82 ("Villes, Cities, Ciudades"), 1996, pp.174-176.
- COHEN Jean-Louis, "L'ordre impossible : stratégies et figures de l'architecture métropolitaine" in : CLAIR Jean (dir.), *Les années 20, l'âge des métropoles*, Paris : Gallimard / Montréal : Musée des beaux-arts, 1991, pp.62-91
- COHEN Jean-Louis, LORTIE André, *Des fortifs au périph'. Paris : les seuils de la ville*, Paris : Picard, 1992, 319p.
- (Coll.), "Métropolisation et péri-urbanisation", Dossier, *Cahiers du CREPIF* n°42, mars 1993, pp.5-172.
- (Coll.), "La ville à trois vitesses : gentrification, relégation, périurbanisation", Dossier, *Esprit* n°303, mars-avril 2004, pp.7-279.
- (Coll.), "Concepts", Dossier, *Urbanisme* n°296, sept-oct 1997, pp.40-90.
- Comité d'histoire du centre culturel du crédit communal, *La cartographie au 18<sup>ème</sup> siècle et l'oeuvre du Comte de Ferraris* (Actes du colloque, Spa, 8-11 sept. 1976), Bruxelles : Crédit communal de Belgique, coll. "Histoire Pro Civitate", 1978, 317p.
- CORBOZ André, "Apprendre à décoder la nébuleuse urbaine", *Cahier de l'Institut pour l'art et la ville* n°8, 1994, pp.5-12.
- CORBOZ André, *Le territoire comme palimpseste et autres essais* (introd. S. Marot), Paris : éd. de l'Imprimeur, coll. "Tranches de Villes", 2001, 281p.
- CORBOZ André, "la Suisse comme hyperville", *Le Visiteur* n°6, 2000, pp.112-129.
- COUTAU-BEGARIE Hervé, *Le phénomène nouvelle histoire. Grandeur et décadence de l'école des Annales*, Paris : Economica, 1989 (2<sup>e</sup> éd), 409p.
- CRARY Jonathan, *L'Art de l'observateur: visions et modernité au XIX<sup>e</sup> siècle* (trad. F. Maurin), Paris : Jacqueline Chambon, 1994 (1<sup>e</sup> éd. MIT Press, 1991), 233p.
- CRAWFORD Margaret, *Building the workingman's paradise : the design of American company towns*, London : Verso, 1995, 248p.
- DAMISCH Hubert, *L'origine de la perspective*, Paris : Flammarion, coll. "Champs", 1993 (1987), 474p.
- DE GEYTER Xaveer Architects, *After Sprawl. Research for the contemporary city*, Rotterdam : NAI Publishers / Antwerpen : deSingel International Art Center, 2002, 255p.
- DE WOLFE Yvor, *The Italian Townscape*, London : Architectural Press, 1963, 280p.
- DEMATTEIS Giuseppe, "Représentations spatiales de l'urbanisation européenne", in :



- Arnoldo Bagnasco et Patrick Le Galès (dirs.), *Villes en Europe*, Paris : La Découverte, 1997.
- DEMORGON Marcelle, DEPAULE Jean-Charles, PANERAI Philippe, *Analyse urbaine*, Marseille : Parenthèses, 1999 (1e éd. AAM : 1980), 189p.
- DEMORGON Marcelle, PANERAI Philippe, et al., *La banlieue comme territoire structuré. Etude d'une route : la N192 et la N308 de la Défense au Pont de Maison-Lafitte*, Versailles : ADROS, 1987, 487p.
- DEVILLERS Christian, HUET Bernard, *Le Creusot : naissance et développement d'une ville industrielle, 1782-1914*, Seyssel : Champ Vallon, 1981, 287p.
- DIVORNE Françoise, *Berne et les villes fondées par les ducs de Zähringen au 12e siècle*, Bruxelles : Archives d'Architecture Moderne, 1991, 290p.
- DIVORNE Françoise, GENDRE Bernard, LAVERGNE Bruno, PANERAI Philippe, *Les Bastides d'Aquitaine, du Bearn et du bas Languedoc. Essai sur la régularité*, Bruxelles : A.A.M., 1985, 119p.
- DONADIEU Pierre, *Campagnes urbaines*, Arles : Actes Sud / Versailles : E.N.S.P., 1998, 219p.
- DONZELOT Jacques, *Faire société*, Paris : Seuil, 2002, 362p.
- DORIER-APRILL Elisabeth (dir.), *Les très grandes villes dans le monde*, Paris : éd. du temps, 2000, 382p.
- DUBY Georges (dir.), *Histoire de la France urbaine*, Paris : Seuil, 1980-1985, 5vol.
- DUPUY Gabriel, *Urbanisme des réseaux. Théories et Méthodes*, Paris : Armand Colin, 1991, 198p.
- DYOS Harold James (dir.), *The Study of Urban History* (Actes de colloque, Urban History Group, Leicester, 23-26 sept.1966), London : Arnold, 1968, 400p.
- EIZAGUIRRE G. Xabier, *La construcción del territorio disperso. Talleres de reflexión sobre la forma difusa*, Barcelona : Universitat Politècnica de Catalunya, 2001, 227p.
- ENAULT Cyril, "La dilution: note méthodologique pour l'analyse de l'étalement urbain", *L'Espace Géographique* n°3, 2004, pp.241-255.
- FAURE Alain, "« Nous travaillons 10 heures par jour, plus le chemin ». Les déplacements de travail chez les ouvriers parisiens, 1880-1914", in : MAGRI Susanna, TOPALOV Christian, *Villes ouvrières. 1900-1950*, Paris : l'Harmattan, 1989, pp. 93-107.
- FISHMAN Robert, "Metropolis Unbound : The New City of the Twentieth Century", *Flux* n°1, 1990, pp. 44-55.
- FONT Antonio, LLOP Carles, VILANOVA Josep Maria, *La construcció del territori metropolità. Morfogènesi de la regió urbana de Barcelona*, Barcelona : Mancomunitat de municipis de l'Area metropolitana, 1999, 211p.
- FORTIER Bruno, *La métropole imaginaire, un atlas de Paris*, Liège : Mardaga, 1989, 254p.
- FRIEDMAN Yona, "The European Union, a Continent City", in : S. Lebesque, H. van Vlissingen, *Structures Serving the Unpredictable*, Rotterdam : NAI Publishers, 1999, 131p.
- FURET François, *L'atelier de l'histoire*, Paris : Flammarion, 1989 (1<sup>e</sup> éd. 1982), 312p.
- GANDELSONAS Mario, *The urban text*, Cambridge (Mass.) : M.I.T. Press, 1991, 95p.
- GANDELSONAS Mario, *X-urbanism : architecture and the American city*, New York :

- Princeton Architectural Press, 1999, 189p.
- GARREAU Joel, *Edge city, life in the new frontier*, New York : Doubleday, 1991, 548p.
- GAUTHIER Bernard, *Espace urbain. Vocabulaire et morphologie*, Paris : éd. du Patrimoine, 2003, 493p.
- GERBEAUX Françoise (dir.), *Utopie pour le territoire : cohérence ou complexité ?*, La Tour d'Aigues : éd. de l'Aube, 2000, 189p.
- GERETSEGGER Heinz, PEINTER Max, *Otto Wagner (1841-1918) The expanding city and the beginning of modern architecture*, London : Academy Editions, 1979, 272p.
- GHORRA-GOBIN Cynthia, *Los Angeles, le mythe américain inachevé*, Paris : Presses du C.N.R.S., 1997, 195p.
- GILOT Christian, *La place et la ville : notes sur l'ouverture*, Thèse de doctorat, Université Catholique de Louvain, 1995.
- GILOT Christian, "Invention et tradition : Louvain-la-Neuve", in : *L'UCL : vie et mémoire d'une institution*, Bruxelles : La Renaissance du Livre, 1993, pp.13-25.
- GILOT Christian, VANDERBURGH David, "Brussels and the Arcades of (the) Capital" in : *Passagen 2000*, Amsterdam School for Cultural Analysis, 1997, pp. 129-139.
- GILOT Christian, "L'intérieur amène l'extérieur : le forum de Pompéi dans les carnets du voyage d'Orient", *Matières* n°3, 1999, pp.76-85.
- GLEICK James, *La Théorie du chaos : vers une nouvelle science*, Paris : Flammarion, 1991, 431p.
- GOSSÉ Marc, "La crise mondiale de l'urbanisme. Quels modèles urbains ?", *Les Annales de la Recherche Urbaine* n° 86, juin 2000, pp. 85-91.
- GOTTMAN Jean, *Megalopolis : the urbanized northeastern seaboard of the United States*, Cambridge (Mass.) : M.I.T. Press / New York : Twentieth Century Fund, 1961, 810p.
- GRASSI Giorgio, "Rural et urbain dans l'architecture", in : *L'architecture comme métier et autres écrits*, Liège : Mardaga, 1979, pp.133-147.
- GREGOTTI Vittorio, *Le territoire de l'architecture*, Paris : L'Equerre, 1982 (1<sup>e</sup> éd. 1972), 167p.
- GRILLET-AUBERT Anne, "De la typo-morphologie à la ville diffuse", *Les Cahiers de la recherche architecturale et urbaine* n°11, 2002, pp.63-75.
- GRILLET-AUBERT Anne, GUTH Sabine (dirs.), *Transport et architecture du territoire. Recherche : état des lieux et perspectives*, Paris : Recherches/IPRAUS, 2003, 155p.
- GUENGANT Alain, *Les coûts de la croissance périurbaine. l'exemple de l'agglomération rennaise*, Paris : éd. de l'A.D.E.F., 1992, 155 p.
- GUERRAND Roger-Henri, *Propriétaires et Locataires: Les Origines Du logement Social en France (1850-1914)*, Paris : éd. Quintette, 1987 (1<sup>e</sup> éd. 1966), 345p.
- GUERRAND Roger-Henri, QUILLOT Roger, *100 ans d'habitat social. Une utopie réaliste*, Paris : Albin Michel, 1989, 176p.
- GUICHONNET Paul, RAFFESTIN Claude, *Géographie des frontières*, Paris : Presses Universitaires de France, 1974, 223p.
- GUILLERME André, *Les temps de l'eau. La cité, l'eau et les techniques. Nord de la France. Fin IIIe – début XIXe siècle*, Seyssel : Champ Vallon, 1983, 259p.
- GUILLERME André, LEFORT Cécile, JIGAUDON Gérard, *Dangereux, insalubres et*

*incommodes. Paysages industriels et banlieue parisienne (19e-20e siècles)*, Seyssel : Champ Vallon, coll. "Milieux", 2004, 343p.

HAUMONT Nicole, HAUMONT Antoine, RAYMOND Henri, RAYMOND Marie-Geneviève, *L'habitat pavillonnaire*, Paris : CRU, 1966, 150p.

HAYDEN Dolores, *A field Guide to Sprawl (with aerial photographs by Jim Wark)*, London/New York : Norton, 2001, 128p.

HERVOUET Vincent, *La sémantique périurbaine : ou comment se repérer dans un dédale de mots et d'expressions*, ESO n°15, Université de Nantes : CESTAN, 2001, pp.121-126.

HOHNENBERG Paul M., LEES Lynn Hollen, *La formation de l'Europe urbaine : 1000-1950*, Paris : Presses Universitaires de France, 1992, 496p.

HUET Bernard, "L'architecture contre la ville", *Architecture, Mouvement, Continuité (A.M.C.)* n°14, déc. 1986, pp.10-13.

INDOVINA Francesco (dir.), *la città diffusa*, Venezia : Istituto Universitario di Architettura, Dipartimento di analisi economica e sociale del territorio, 1990, 227p.

INFUSSI Francesco (dir.), "Un caso di urbanizzazione diffusa nel nord del portogallo", *Urbanistica* n° 101, déc. 1990, pp. 37-51.

Institut de Sociologie urbaine, *L'habitat pavillonnaire*, préf. de Henri Lefebvre, Paris : Centre de Recherche d'Urbanisme, 1979 (1<sup>e</sup> éd. 1966), 146p.

JACOB Christian, *L'empire des cartes. Approche théorique de la cartographie à travers l'histoire*, Paris : Albin Michel, 1992, 537p.

JACOBS Jane, *The Death and Life of Great American Cities*, New York : Vintage Books, 1961, 458p.

KAUFMANN Vincent, *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines. La question du report modal*, Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2000, 252p.

KAUFMANN Vincent, GUIDEZ Jean-Marie, JEMELIN Christophe, *Automobiles et modes de vie urbains : quel degré de liberté ?*, Paris : La Documentation Française, 2001, 167p.

KOOLHAAS Rem, "La ville générique", in : *Mutations*, Barcelona : ACTAR / Bordeaux : Arc en rêve, 2000, pp. 722-759.

KOOLHAAS Rem, "Generic City", in : *S.M.L.XL*, Rotterdam : 010 Publishers, 1995, pp. 1238-1267.

KOSTOF Spiro, *The City Assembled. The Elements of Urban Form Through History*, London : Thames & Hudson, 1999 (1<sup>e</sup> éd. 1992), 320p.

KRIEGER Alex, GREEN Lisa J., *Past Futures : Two centuries of imagining Boston*, Cambridge (Mass.) : Harvard University Graduate School of Design, 1985, 76p.

LANZANI Arturo, *I paesaggi italiani*, Roma : Meltemi, 2003, 479p.

LASSUS Bernard, LEYRIT Christian (dirs.), *Autoroutes et paysages*, Paris : les Editions du Demi Cercle, 1994, 195 p.

LATOUR Bruno, *La science en action*, Paris : La Découverte, 1989, 450p.

LATOUR Bruno, *La clef de Berlin et autres leçons d'un amateur de sciences*, Paris : La Découverte, 1993, 251p.

LATOUR Bruno, HERMANT Emilie, *Paris, ville invisible*, Paris : La Découverte, 1998,

159p.

LE GOFF Jacques, NORA Pierre, *Faire de l'histoire 1. Nouveaux problèmes ; 2. Nouvelles approches ; 3. Nouveaux objets*, Paris : Gallimard, 1974, 3vol.

LE GOFF Jacques, *Histoire et mémoire*, Paris : Gallimard, 1988 (1<sup>e</sup> éd. Einaudi, 1977), 409p.

LE GOFF Jacques (dir.), *La Nouvelle Histoire*, Paris : Complexe, 1988 (1<sup>e</sup> éd. CEPL, 1978), 334p.

LE GOFF Jacques, *Pour l'amour des villes*, Paris : Textuel, 1997, 159p.

LE JEANNIC Thomas, "30 ans de péri-urbanisation : extension et dilution des villes", *Economie et Statistique* n°307, 1997, pp.21-41.

LE MANER Yves, *Du coron à la cité. Un siècle d'habitat minier dans le Nord-Pas de Calais (1850-1950)*, Lewarde : Centre Historique Minier, 1995, 199p.

LEFEBVRE Henri, *Le droit à la ville*, Paris : Anthropos, 1968, 166p.

LEFEBVRE Henri, *Du rural à l'urbain*, Paris : Anthropos, 2001 (1<sup>e</sup> éd. 1970), 299p.

LEVEILLE Alain, *Atlas du territoire genevois. Permanences et modifications cadastrales aux 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> siècles*, Genève : Département des Travaux Publics du canton de Genève, 1993-1999, 4 vol.

LEVY Jacques, *Europe. Une géographie*, Paris : Hachette (coll. "Carré Géographie"), 1997, 287p.

LEVY Jacques, LUSSAULT Michel (dirs.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris : Belin, 2003, 1033p.

LUCAN Jacques *et al.*, *Paris des faubourgs. Formation, transformation*, Paris : Picard, 1996, 221p.

LUSSAULT Michel, "La ville des géographes" in : (PAQUOT Thierry *et al.*) *De la ville à l'urbain. Etat des savoirs*, Paris : La découverte, 2000, 442p.

LYNCH Kevin, *L'image de la Cité*, Paris : Dunod, 1998 (1<sup>e</sup> éd. 1960), 221p.

LYNCH Kevin, APPLEBYARD Donald, MYER John R., *The view from the road*, Cambridge (Mass.) : M.I.T. Press, 1964, 64p.

MALFROY Sylvain, *Penser et représenter la ville*, Lausanne : E.P.F.L., 2000, 369p.

MALVERTI Xavier, PINON Pierre (dir.), *La ville régulière, modèles et tracés*, Paris : Picard, 1997, 215p.

MANGIN David, *La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine*, Paris : éd. de la Villette, 2004, 398p.

MAROT Sébastien, "L'art de la mémoire, le territoire et l'architecture", *Le Visiteur* n° 4, 1999, pp.114-176.

MERLIN Pierre, CHOAY Françoise (dirs.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris : Presses universitaires de France, 1996 (2<sup>e</sup> éd.), 863p.

MONMONIER Mark Stephen, *Comment faire mentir les cartes ou du mauvais usage de la géographie*, Paris : Flammarion, 1993, 232p.

MORICONI-EBRARD François, *Géopolis : pour comparer les villes du monde*, Paris : Anthropos-Economica, 1994, 246p.

MORRIS Anthony Edwin James, *History of urban form. Before the Industrial Revolutions*, London : Godwin, 1979, 317p.

- MUMFORD Lewis, *Technique et civilisation*, Paris : Seuil, 1950 (1<sup>e</sup> éd. 1934), 414p.
- MUMFORD Lewis, *La cité à travers l'Histoire*, Paris : Seuil, 1964 (1<sup>e</sup> éd. 1961), 781p.
- MURATORI Saverio, *Studi per una operante storia urbana di Venezia*, Roma : Istituto Poligrafico dello Stato, 1959, 114p.
- PALERMO Pier Carlo (dir.), *Linee di assetto e scenari evolutivi della regione urbana milanese. Atlante delle trasformazioni insediative*, Milano : Franco Angeli, 1997, 176p.
- PALSKY Gilles, *Des chiffres et des cartes. Naissance et la cartographie quantitative française au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris : Comité des travaux historiques et scientifiques, 1996, 331p.
- PANERAI Philippe, *Formes urbaines, tissus urbains. Essai de bibliographie raisonnée (1940-2000)*, Paris la Défense : Direction Générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction, 2001, 92p.
- PANERAI Philippe, "Typologies", *Cahiers de la Recherche Architecturale* n°4 ("Mémoires de la ville"), déc. 1979, pp. 3-20.
- PANERAI Philippe, MANGIN David, *Projet urbain*, Marseille : Parenthèses, 1999, 185p.
- PAQUOT Thierry, *Le Monde des villes : panorama urbain de la planète*, Bruxelles : Complexe, 1996, 699p.
- PAQUOT Thierry, LUSSAULT Michel, BODY-GENDROT Sophie, *De la ville à l'urbain. Etat des savoirs*, Paris : La découverte, 2000, 442p.
- PAQUOT Thierry, RONCAYOLO Marcel, *Villes et civilisation urbaine : XVIII<sup>e</sup> - XX<sup>e</sup> siècle*, Paris : Larousse, 1992, 687p.
- PEREC Georges, *Penser / Classer*, Paris : Seuil, 2003 (1<sup>e</sup> éd. 1985), 175p.
- PHILIPPART Eric (dir.), *Nations et frontières dans la nouvelle Europe. L'impact croisé*, Bruxelles : Editions Complexe, 1993, 278p.
- PICON Antoine, *La ville territoire des cyborgs*, Besançon : éd. de l'Imprimeur, coll. "Tranches de villes", 1998, 112p.
- PICON Antoine, ROBERT Jean-Paul, *Le dessus des cartes. Un atlas parisien*, Paris : Picard, 1999, 287p.
- PINOL Jean-Luc, "La ville des historiens" in : (PAQUOT Thierry et al.) *De la ville à l'urbain. Etat des savoirs*, Paris : La découverte, 2000, 442p.
- PINOL Jean-Luc (dir.), *Atlas historique des villes de France*, Paris : Hachette, 1996, 318p.
- PINON Pierre, LÉBOUDEC Bertrand, *Les plans de Paris. Histoire d'une capitale*, Paris : APUR/BNF/Le Passage, 2004, 135p.
- PINON Pierre, *Lire et composer l'espace public*, Paris : éd. du STU, 1991, 79p.
- PINSON Daniel, THOMANN Sandra, *La maison en ses territoires. De la villa à la ville diffuse*, Paris : L'Harmattan, 2001, 191p.
- PRELORENZO Claude, *Infrastructures, villes et territoires*, Paris : L'Harmattan, 2000, 279p.
- PUMAIN Denise, ROBIC Marie-Claire, "réseaux urbains : des mots aux choses", *Urbanisme* n°304, janv.-fév. 1999, pp.72-75.
- PUMAIN Denise, SAINT-JULIEN Thérèse, CATTAN Nadine, ROZENBLAT Céline, *Le Système des Villes européennes*, Paris : Anthropos, 1994, 201p.

- PUMAIN Denise, SAINT-JULIEN Thérèse, LE GLEAU Jean-Pierre, “Villes d'Europe : à chaque pays sa définition”, *Economie et Statistique* n°294-295, 1996, pp.9-23.
- PUMAIN Denise, SAINT-JULIEN Thérèse, SANDERS Léna, *Villes et auto-organisation*, Paris : Anthropos, 1989, 191p.
- RAGON Michel, *Histoire mondiale de l'architecture et de l'urbanisme modernes. Tome 1. Idéologies et pionniers (1800-1910)*, Tournai : Casterman, 1986, 350p.
- RASMUSSEN Steen Eiler, *Londres*, Paris : Picard, 1990 (1<sup>e</sup> éd. 1934), 367p.
- REMY Jean, VOYE Liliane, *La ville, vers une nouvelle définition ?*, Paris : L'Harmattan, coll. “Villes et Entreprises”, 1992, 173p.
- REPS John William, *The Making of Urban America*, Princeton : Princeton University Press, 1965, 574p.
- RIMBERT Sylvie, *Cartes et graphiques*, Paris : SEDES, 1964, 239p.
- RIVIERE Jean-Loup, *Cartes et figures de la terre*, Paris : Centre Georges Pompidou, 1980, 480p.
- RONCAYOLO Marcel, *La ville et ses territoires*, Paris : Gallimard, 1990, 285p.
- RONCAYOLO Marcel, *Les grammaires d'une ville. Essai sur la genèse des structures urbaines à Marseille*, Paris : École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1996, 507p.
- RONCAYOLO Marcel, PERROT Jean-Claude, BARDET Jean-Pierre, BOUVIER Jean, “Pour une nouvelle histoire des villes”, *Annales Economies Sociétés Civilisations* n°6, 1977, pp. 1237-1254.
- ROSSI Aldo, *L'architettura della città*, Padova : Marsilio, 1970, 216p.
- ROULEAU Bernard, *Le Tracé des rues de Paris, formation, typologie, fonctions*, Paris : Éditions du C.N.R.S., 1967, 131p.
- ROULEAU Bernard, *Méthodes de la cartographie*, Paris : Presses du C.N.R.S., 1991, 213p.
- ROULEAU Bernard, *Villages et faubourgs de l'ancien Paris. Histoire d'un espace urbain*, Paris : Seuil, 1985, 379p.
- SASSEN Saskia, *La ville globale: New York, Londres, Tokyo* (trad. D. Canal), Paris : Descartes, 1996 (1<sup>e</sup> éd. 1991), 530p.
- SECCHI Bernardo, “Villes moyennes et nouvelles formes de métropoles européennes”, *Urbanisme* n°346, janv-fév. 2006, pp.86-91.
- SECCHI Bernardo, *Prima lezione di urbanistica*, Roma / Bari : Laterza, 2000, 200p.
- SECCHI Bernardo, “Urbanistica descrittiva”, *Casabella* n°588, mars 1992, pp. 22-23.
- SECCHI Bernardo, *Dell'utilità de descrivere cio que si vede, si tocca, si ascolta*, Prato : Secondo convegno internazionale di Urbanistica, mars 1995.
- SECCHI Bernardo, “L'émergence de la ville diffuse”, *Diagonal* n°156, juillet-août 2002.
- SECCHI Bernardo, BIANCHETTI Christina, “Milano, ad esempio”, *Casabella* n°596, déc. 1992, pp. 44-47.
- SENNETT Richard, *Le travail sans qualité : les conséquences humaines de la flexibilité*, Paris : Albin Michel, 2000 (1<sup>e</sup> éd. 1998), 221p.
- SIEVERTS Thomas, *Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*,

Basel : Birkhäuser, 1999, 191p.

Thomas SIEVERTS, *Entre-ville. Une lecture de la Zwischenstadt*, préf. de René Tabouret, Marseille : éd. Parenthèses, 2004, 188p.

SÖDESTRÖM Ola, “Sélectionner et projeter. Les visualisations dans les pratiques de l'urbanisme”, *Espace Temps* n° 62-63, 1996, pp. 104-113.

SOJA Edward W., “Sprawl is no longer what it used to be”, in : Ghent Urban Studies Team (GUST, dir.), *Post Ex Sub Dis Urban Fragmentations and constructions*, Rotterdam : 010 Publishers, 2002, p.76-88.

SOJA Edward W., *Postmetropolis, Critical Studies of Cities and Regions*, Oxford : Blackwell, 2000, 440p.

SOJA Edward W., *Thirdspace : a journey through Los Angeles and other real-and-imagined places*, Oxford : Blackwell, 1996, 334p.

SOLA-MORALES Manuel de, *Las formas del crecimiento urbano*, Barcelona : Universitat Politècnica de Catalunya, 1997, 196p.

SOUBEYRAN Olivier, *Imaginaire, science et discipline* (préf. B. Secchi, A. Corboz), Paris : L'Harmattan, 1997, 482p.

TAVERNE Ed, “Randstad Holland, horizons d'une ville diffuse”, *Le Visiteur* n°6, 2000, pp.82-111.

TOSI Maria Chiara, MUNARIN Stefano, *Tracce di città, esplorazioni di un territorio abitato : l'area veneta*, Milano : éd. Franco Angeli, 2001, 221p.

TSIOMIS Yannis, *Ville-cité : des patrimoines européens*, Paris : Picard, 1998, 212p.

VELTZ Pierre, *Mondialisation, villes et territoires. L'économie d'archipel*, Paris : Presses universitaires de France, 1996, 262p.

VENTURI Robert, SCOTT-BROWN Denise, IZENOUR Steven, *Learning from Las Vegas*, Cambridge Mass. : MIT Press, 1972, 189p.

VERNEZ-MOUDON Anne, *Built for changes, neighborhood architecture in San Francisco*, Cambridge (Mass.) : M.I.T. Press, 1986, 285p.

VIGANO Paula, *La città elementare*, Milano : Skira, 1999, 206p.

WACKERMANN Gabriel, *Très grandes villes et métropolisation*, Paris : Ellipses, 2000, 223p.

WALTER François, *la Suisse urbaine (1750-1950)*, Genève : Zoé, 1994, 453p.

WEBBER Melvin, CHOAY Françoise (préf.), *L'urbain sans lieu ni bornes*, La Tour d'Aigues : éd. de l'aube, 1996 (1<sup>e</sup> éd. 1964), 123p.

WEBER Max, *La ville*, Paris : Aubier Montaigne, 1982 (1<sup>e</sup> éd. 1921), 218p.

## 2. Bibliographie sur l'urbanisation belge

ACCARAIN Michel, *Histoire de la Jonction belge-grand-ducale : le chemin de fer Spa – Gouvy. Ses métamorphoses et son impact sur la région (1863 - 1900)*, Louvain-la-Neuve : Bureau de recueil, Collège Erasme / Bruxelles : Nauwelaerts, 1999, 207p.

ANDRE R., REYBROECK-QUENON J., RUELENS E., “Les migrations dans la banlieue bruxelloise”, *Revue de l'Institut de sociologie*, 1970, pp.781-794.

BAUDET Jean, *Les ingénieurs belges : de la machine à vapeur à l'an 2000 : histoire des techniques et prospective industrielle*, Bruxelles : A.P.P.S., 1986 , 171p.

De KEERSMAEKER M.-L., HALLEUX Jean-Marie, LABOTTE J.-M. *et al.*, “Les coûts de la désurbanisation”, *Etudes et documents* n°1, Conférence Permanente du Développement territorial, Ministère de la Région wallonne, 133 p.

BELTRAN Alain, GRISET Pascal, *Histoire des techniques aux 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> siècles*, Paris : Armand Colin, 1990, 190p.

BINARD Marc, JAMAGNE Pierre, MULLER Fabrice, “Utilisation des données satellitaires pour l'actualisation décennale du découpage en secteurs statistiques du territoire de la Belgique”, in : DUBOIS J.-M., CALOZ R., GAGNON P. (dirs.), *La télédétection en francophonie : analyse critique et perspectives*, Montréal : Agence Universitaire de la Francophonie, 2000, pp. 23-31.

BORDES François, de PIREY Gonzague, *La Belgique impertinente. Comprendre la Belgique pour deviner l'Europe*, Paris : Presses de l'Ecole des Mines, 2000, 109 p.

BOUILLARD Philippe, GOVAERTS Pierre, HAUMONT Francis, *et al.*, *Espace Wallon : évolution et mutations*, Louvain-la-Neuve : CIACO, coll. “Architecture et urbanisme”, 1985, 109p.

BRUCK Laurent, HALLEUX Jean-Marie, MAIRY Nicolas, “La péri-urbanisation résidentielle en Belgique à la lumière des contextes suisses et danois : enracinement, dynamiques centrifuges et régulations collectives”, *BelGeo* n°4, 2002, pp. 333-354.

BUYST Eric, *An economic history of residential building in Belgium between 1890 and 1961, Studies in Belgian Economic History*, Bruxelles : Académie Royale des Sciences, des lettres et des Beaux Arts de Belgique, 1992, 307p.

CARON François, *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau: la Compagnie du chemin de fer du Nord, 1846 -1937*, Paris / La Haye : Mouton, 1973, 619p.

Center for Operations Research and Econometrics (C.O.R.E.), *Critères pour la détermination des frontières de Bruxelles* , Louvain-la-Neuve : Université Catholique de Louvain, 1999, 70p.

Centre Culturel du Brabant Wallon, *Logement social en Wallonie et en Brabant Wallon* , Court-St-Etienne : Centre Culturel du Brabant Wallon et Maison de l'Urbanisme, coll.“Espace-Vie” n°3, 1995, 127p.

Centre d'Étude, de Recherche et d'Action en Architecture, *Morphologie urbaine à Bruxelles*, Bruxelles : Institut Supérieur d'Architecture Saint Luc, 1987, 183p.

CHEVALIER Raymond, *Les voies romaines*, Paris : Picard, 1997, 343p.

CHRISTIANS Charles, “Rurbanisation et périurbanisation en Belgique : phénomènes actuels ou dépassés autour de Bruxelles et en Wallonie ?” in : MERENNE-SCHOUMAKER Bernadette, MERENNE E. (dirs.), *Recherches en géographie urbaine*.



*Hommage au Professeur J.A. Sporck*, Liège : Société géographique de Liège/Presses universitaires, 1987, 2vol.

CHRISTOPHE Paul, "Histoire des routes belges", *Annales des travaux publics de Belgique* n°2, avril 1935, pp. 167-295.

COLARD Alain, VANDERMOTTEN Christian, "La périurbanisation de l'emploi dans les zones métropolitaines belges", *Revue Belge de Géographie* n°1-2-3, 1994, pp.33-40.

(Coll.), *Bruxelles : construire et reconstruire – Architecture et aménagement urbain 1780-1914*, Catalogue de l'exposition organisée par la Sint-Lukasarchief et la Commission néerlandaise de la Culture de l'Agglomération de Bruxelles, 1979, 304p.

(Coll.), *Pierres et Rues – Bruxelles: croissance urbaine 1780-1980*, Catalogue de l'exposition organisée par la Société Générale de Banque, Bruxelles : Sint-Lukasarchief / G. Abeels, 1982, 359p.

(Coll.), *100 ans de débat sur la ville – La formation de la ville moderne à travers les comptes rendus du Conseil Communal de Bruxelles*, Bruxelles : Archives d'Architecture Moderne, 1984, 335p.

(Coll.), *Les îles flottantes*, Catalogue de la 8e exposition internationale d'architecture, pavillon belge, biennale de Venise, Bruxelles : La lettre Volée, 2002, 125p.

Comité d'Histoire du Crédit Communal, *La genèse et les premiers siècles des villes médiévales dans les Pays -Bas méridionaux. Un problème archéologique et historique* (Acte de colloque, Spa, septembre 1988) (pref. Adriaan Verhulst), Bruxelles : Crédit Communal de Belgique, coll. "Histoire" n°83, 1990, 576p.

COMITRANS 1963, *La Belgique et ses transports*, Bruxelles : Comitrans (Ministère des Transports publics), 1963, 125p.

CULOT Maurice, "Bruxelles. La longue marche", *L'Architecture d' Aujourd'hui* n°180, juillet-août 1975, p.2.

DANCKAERT Lisette, *L'évolution territoriale de Bruxelles. La cartographie de 1550 à 1840*, Bruxelles : Arcade, 1968, 164p.

DANCKAERT Lisette, *Bruxelles : cinq siècles de cartographie*, Tielt : Lannoo, 1989, 144p.

DE MEULDER Bruno, "La loi relative aux habitations ouvrières du 9 août 1889 et la distribution géographique de la main d'œuvre en Belgique : les habitations ouvrières et la banlieue radieuse (1889-1914)" in : CALABI Donatella, *La politica della casa al inizio del XXe secolo*, Venezia : Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, 1995, pp. 49-64.

DE MEULDER Bruno, DEHAENE Michiel, *et al.*, *Atlas. Fascikel 1. Zuidelijk-West-Vlaanderen*, Kortrijk : Uitgave ANNO '02 v.z.w., 2002, 114p.

DE MEULDER Bruno, SHREURS Jan, COCK Annabel, NOTTEBOOM Bruno, "Sleutelen aan het Belgische stadslandschap / Patching up the Belgian Urban Landscape", *Oase* n°52, 1999, pp. 78-113.

DE MEYER Ronald, SMETS Marcel, "Recenti studi sulla storia urbana in Belgio per il XIX secolo e l'inizio del XX", *Storia Urbana* n° 22-23, 1983, pp. 8-55.

DEMEY Thierry, *Bruxelles. Chronique d'une capitale en chantier (vol. 1. Du voûtement de la Senne à la jonction Nord-Midi)*, Bruxelles : Paul Legrain/Éd. C.F.C., 1990, 342p.

DEMEY Thierry, *Bruxelles. Chroniques d'une capitale en chantier (vol. 2. De l'Expo '58 au siège de la C.E.E.)*, Bruxelles : Paul Legrain, 1992, 329p.

- DES MAREZ Guillaume, *Le développement territorial de Bruxelles au Moyen Age, étude de géographie historique urbaine*, Bruxelles : F.A.L.K., 1935, 90p.
- DESAMA Claude, ORIS Michel (dirs.), *Dix essais sur la démographie urbaine de la Wallonie au 19e siècle*, Bruxelles : éd. du Crédit Communal, 1998, 323p.
- DHONDT Jean, *Histoire de la Belgique*, Paris : Presses Universitaires de France, 1963, 126p.
- DONNAY Jean-Paul, *Agglomérations morphologiques et fonctionnelles, l'apport de la télédétection urbaine*, Louvain : Acta Geographica Lovaniensia, vol. 34, 1994, pp.191-199.
- DORBAN Michel, PETIT Roger, YANTE Jean-Marie (dirs.), *Implantations industrielles, mutation des sociétés et du paysage* (Actes de la journée d'étude du Centre d'écologie historique de l'U.C.L., Arlon, 6 octobre 1984), Bruxelles : Archives Générales du Royaume, 1986, 199p.
- DUBOIS Léon, *Hambourg 1798, la naissance de la révolution industrielle belge*, Bruxelles : Cadran, 1994, 104p.
- DUMONT Georges-Henri, *Histoire de Bruxelles : biographie d'une capitale*, Bruxelles : Le Cri, 1997, 475p.
- DUMONT Georges-Henri, *Histoire de la Belgique*, Bruxelles : Le Cri, 1999 (1<sup>e</sup> éd. 1977), 655p.
- DUPONT Sylvette, LIBON Michelle, *Histoire des idées et des faits dans leurs rapports avec l'évolution des institutions* (1<sup>e</sup> partie "Etat belge (1830-1980)"), Louvain-la-Neuve : Université Catholique de Louvain, Collège Thomas More, 1995 (1<sup>e</sup> éd. 1982), 199p.
- DUVOSQUEL Jean-Marie, DE CANDT Paul, *AéroAtlas Brabant Wallon et Bruxelles*, Tielt : Lannoo, 1995, 285 planches.
- FEBVRE Lucien, *Philippe II et la Franche Comté. Etude d'histoire politique, religieuse et sociale* (pref. F. Braudel), Paris : Flammarion, 1970 (1<sup>e</sup> éd. 1912), 538p.
- FRANKIGNOULLE Pierre, MALHERBE Alain, SMETS Marcel et al., *De l'utopie au réel. 1919-1994, 75 ans de logement social en Wallonie*, Liège : Centre Culturel "Les Chiroux", 1994, 222p.
- GEERINCK Olivier, *Le chemin de fer à vapeur des Trois Vallées : Mariembourg-Treignes, Mariembourg-Chimay-Anor, Dinant-Givet*, Linkebeek : Cabri, 1991, 48p.
- GENICOT Léopold, "Etudes sur la construction des routes en Belgique", *Bulletin de l'Institut de Recherches économiques et sociales* t. XIII n°5, 1947, pp. 477-505.
- GENICOT Léopold, *Histoire des routes belges depuis 1704*, Bruxelles : Office de Publicité, coll. "Nationale", 1948, 78p.
- GENICOT Léopold, "Les chaussées du Namurois de 1795 à 1830", *Namurcum. Chronique de la Société Archéologique de Namur* t. XXIII n°1, 1948, pp. 25-36.
- GENICOT Léopold (dir.), *Histoire de la Wallonie*, Toulouse : Ed. Universitaires Privat, 1973, 502p.
- GENICOT Luc-Francis (dir.), C.H.A.B. (UCL), *Architecture rurale de Wallonie. Hesbaye brabançonne et pays de Hannut*, Liège : Mardaga, 1989, 234p.
- GENICOT Luc-Francis, HENDRICKX Jean-Pierre, *Wallonie-Bruxelles : berceau de l'industrie sur le continent européen*, Louvain-la-Neuve : Université Catholique de Louvain, 1990, 255p.
- GERARD Claude, LESOURD Jean-Alain, *Histoire économique, XIXe et XXe siècle*, Paris :

Armand Colin, 1963, 2vol., 664p.

GROSJEAN Bénédicte, “Dispersion urbaine et réseaux de transport dans la province de Brabant (B)” in : GRILLET-AUBERT Anne, GUTH Sabine (dirs.), *Déplacements. Architectures du transport : territoires en mutation*, Paris : éd. Recherches, coll. “Questionnements”, 2005, pp.113-127.

GROSJEAN Bénédicte, “Généalogie urbaine d'un village du Brabant : pour une histoire diffuse de la grande ville”, *Le Visiteur* n°10, printemps 2003, pp. 68-97.

GROSJEAN Bénédicte, “La città diffusa, “happy end” della storia urbana ? Studio di un caso in Belgio”, in : *Corso sul governo del paesaggio : nella città diffusa. Casi europei*, Actes de colloque, Treviso : fondation Benetton, sept. 2003, publié sur : [http://www.fbsr.net/file\\_fbsr/file/corso03\\_013Grosjean.pdf](http://www.fbsr.net/file_fbsr/file/corso03_013Grosjean.pdf).

HASQUIN René, *La Wallonie, son histoire*, Bruxelles : Luc Pire, 1999, 292p.

HAYT François, *Atlas d'Histoire Universelle et d'Histoire de Belgique*, Namur : Wesmael-Charlier, 1982, 152p.

HEIN Carola (dir.), “Bruxelles l'Européenne. Capitale de qui ? Ville de qui ?”, *Les Cahiers de la Cambre* n°5, Bruxelles : La lettre Volée, 2006, 312p.

HENDRICKX Jean-Pierre, WALGRAFFE Pierre (dirs.), *Le patrimoine industriel du Brabant Wallon* (postface G. Zelis), Court-St-Etienne : Centre Culturel du Brabant Wallon, 1994, 197p.

HENNE Alexandre, WAUTERS Alphonse, *Histoire de la ville de Bruxelles*, Bruxelles : Culture et Civilisation, 1968 (1<sup>e</sup> éd. 1845), 5 vol.

HEYMANS Vincent, *Les dimensions de l'ordinaire. La maison particulière entre mitoyens à Bruxelles. Fin XIXe-début XXe siècle*, Paris : L'Harmattan, coll. “Villes et entreprises”, 1998, 250p.

KESTELOOT Christian, DE LANNOY Walter, SAEY Pieter, SWYNGEDOUW Erik, VANDERMOTTEN Christian, “Les fractionnements de la Belgique. Une géographie sociale de l'espace belge”, *Contradictions*, n°58-59, 1990, 224p.

KESTELOOT Christian, DE MAESSCHALK Filip, “Anti-urbanism in Flanders : the political and social consequences of a spatial class struggle strategy”, *BelGeo* n°1-2, 2001, pp.41-62.

KURGAN-VAN HENTEURYK Ginette, *Rail, finance et politique : les entreprises Philippart (1865 - 1890)*, Bruxelles : Université Libre de Bruxelles, 1982, 249p.

KURGAN-VAN HENTEURYK Ginette, JAUMAIN Serge (dirs.), *Aux frontières des classes moyennes. La petite bourgeoisie belge avant 1914*, Bruxelles : éditions de l'Université de Bruxelles, 1992, 147p.

KURGAN-VAN HENTEURYK Ginette, STENGERS Jean (dirs.), *Innovation technologique : facteur de changement (19<sup>e</sup> - 20<sup>e</sup> siècle)*, Bruxelles : Université Libre de Bruxelles, 1986, 259p.

Olgierd KUTY, “Aux sources du compromis belge : l'invention du consensualisme et du pragmatisme (1828-1835)” in : Mohamed NACHI, Matthieu DE NANTEUIL-MIRIBEL, *Eloge du compromis*, Louvain-la-Neuve : Academia-Bruylant, 2005, 353p.

LAFFUT Michel (dir.), “Les chemins de fer belges 1830 – 1913, genèse du réseau et présentation critique des données statistiques”, tome 8 de *Les moyens de communication en Belgique (1830-1913)*, 1<sup>e</sup> série (19<sup>e</sup> siècle) de la coll. *Histoire quantitative et développement de la Belgique*, Bruxelles : éd. du Palais des Académies, 1985, 788p.

- LAGASSE Charles-Etienne, *Les nouvelles institutions politiques de la Belgique et de l'Europe*, Namur : Artel-Erasme, 1999, 568p.
- LAMALLE Ulysse, *Histoire des chemins de fer belges*, Bruxelles : Office de Publicité, Hors série, 1943 (2<sup>e</sup> éd.), 158p.
- LANNOY Pierre, *Le village périphérique. Un autre visage de la banlieue. Spatialisation du quotidien et représentations sociales*, Paris : l'Harmattan, coll. "Villes et Entreprises", 1996, 217p.
- LARTILLEUX H., *Géographie des chemins de fer d'Europe*, tome II de *Géographie Universelle des Transports*, Paris : Librairie Chaix, 1953, 254p.
- LEBOUTTE René, *Reconversions de la main d'œuvre et transition démographique : les bassins industriels en aval de Liège (17<sup>e</sup> - 20<sup>e</sup> siècle)*, Paris : Les Belles Lettres, 1988, 519p.
- LINTERS Adriaan, *Industria. Architecture industrielle en Belgique*, Liège : Mardaga, 1986, 232p.
- MABILLE Xavier, *Histoire politique de la Belgique – Facteurs et Auteurs du changement*, Bruxelles : C.R.I.S.P., 1997, 475p.
- MARIEN Marcel-Edouard, *Par la chaussée Brunebaut. De Bavai à Cologne*, Bruxelles : Musées royaux d'art et d'histoire, 1967, 128p.
- MARTIN J., "Le grand chemin de Wavre à Bruxelles", *Wavrensia. Bulletin du cercle hist. et archéologique de Wavre et de sa région*, tome 14, n<sup>o</sup> 3, 1965, pp. 77-108.
- MASSART A., *Routes d'hier... routes d'aujourd'hui*, Bruxelles : Administration des Routes et Fonds des Routes, 1978-79, 196p.
- MATTEONI Dario (dir.), "L'architettura in Belgio 1920-1940", *Rassegna* n<sup>o</sup>34, 1988, pp.5-88.
- MERENNE Emile, THIERNESSE Louis, *Maisons et villages de Wallonie*, Gembloux : Duculot, 1979, 72p.
- MERENNE-SCHOUMAKER Bernadette, "Occupation et consommation de l'espace urbanisé. Quelques observations en Belgique", *La Géographie* n<sup>o</sup>1, 1976, pp.25-42.
- MERTENS Clément, *La répartition de la population sur le territoire belge, étude de démographie sociale*, Bruxelles : Édition Universelle, Société d'études morales, sociales et juridiques, 1947, 302p.
- MERTENS Joseph, "Les routes romaines de la Belgique", *Archeologia Belgica* n<sup>o</sup>33, extr. de la revue *Industrie* n<sup>o</sup>10, oct. 1955, 44p.
- Ministère des Travaux Publics, *Autoroute E10, un nouveau maillon du réseau autoroutier européen*, Mons : Fonds des Routes, 4<sup>e</sup> direction régionale des Autoroutes, 19 déc. 1972, 11p.
- MOUGENOT Catherine, "Logement, assistance et promotion en Belgique", *Les Annales de la Recherche Urbaine* n<sup>o</sup>33, 1987, pp.78-86.
- MOUGENOT Catherine, MORMONT Marc, *L'invention du rural. L'héritage des mouvements ruraux (de 1930 à nos jours)*, Bruxelles : Éd. Ouvrières, 1988, 288p.
- MOUREAUX Philippe, *La statistique industrielle dans les Pays-Bas autrichiens à l'époque de Marie-Thérèse*, Bruxelles : Palais des académies, 1974-1981, 2 vol., 1349p.
- NEYENS Jos, DANTOIS Francis, SCHOEVAERTS Yves, *Les chemins de fer vicinaux dans la province de Brabant (1885 - 1978)*, Bruxelles : Blanchart / A.F.C.C., 2000 (1981), 239p.
- NORMAN Anne, MORITZ Benoît, *Sens et formes. Architectures 1850-1950 en Brabant Wallon*,

- Court-St-Etienne : Centre Culturel du Brabant Wallon, 1999, 119p.
- NOTTEBOOM Bruno, UYTENHOVE Pieter, "A documentary of the Flemish Countryside. Photography of Jean Massart, Georges Charlier and Jan Kempenaers (1906-2003)", *Oase* n°63, 2003, pp.14-30.
- PLACQ G., "Le développement du réseau routier belge de 1830 à 1940", *Bulletin de l'institut de recherches économiques et sociales* t. XVII, 1951, pp. 425-469.
- POLASKY Janet, *The democratic socialism of Emile Vandervelde, between reform and revolution*, Oxford : Berg, 1995, 303p.
- PUISSANT Jean, "L'industrialisation du Brabant Wallon et son impact sur l'urbanisation" in : *De villes en villes ? Urbanisation et patrimoine en Brabant Wallon*, Court-St-Etienne : Centre Culturel du Brabant Wallon et Maison de l'Urbanisme, coll. "Espace-Vie" n°6, 1997, pp.35-41.
- PUISSANT Jean, "Un siècle de logement social à Bruxelles", in : *Le logement social au musée ?* (catalogue d'exposition, Marcel SMETS, Pierre FRANQUEVILLE (dirs.) Bruxelles : éd. Luc Pire, 2003, pp.29-119.
- PUTTEMANS Pierre, "Banlieues bruxelloises", *Le Carré Bleu* n°1 ("Banlieues, germes d'une nouvelle urbanité ?"), 1997, pp. 24-26.
- REMY Jean, VOYE Liliane, JOURDAIN R., *Typologie des villes belges*, Louvain-la-Neuve : UCL, Groupe de sociologie wallonne, 1979, 76p.
- SCHAYES Antonin-Guillaume-Bernard, *La Belgique et les Pays-Bas avant et pendant la domination romaine. Tableau historique, géographique, physique, statistique et archéologique de la Gaule septentrionale, jusqu'au VIe siècle*, Bruxelles : Devroye, 1877 (1858-59), 3vol.
- SCHOONBRODT René, "Cités-jardins contre villes" in : *Cités-Jardins en Belgique (1920-1940)*, Bruxelles : Archives d'Architecture Moderne, 1994, pp.11-33.
- SCHOONBRODT René, *Essai sur la destruction des villes et des campagnes*, Liège : Mardaga, 1987, 187p.
- SCHREURS André, *La route de Wallonie*, Liège : Collection scientifique de la Faculté de droit de l'ULg n°3, 1953, 261p.
- SMETS Marcel, *L'avènement de la cité jardin en Belgique. Histoire de l'habitat social en Belgique de 1830 à 1930*, Liège : Mardaga, 1977, 223p.
- SMETS Marcel (dir.), "Belgio : studi di storia urbana tra '800 e '900", *Storia Urbana* n° 22-23, 1983, 325p.
- SMETS Marcel (dir.), *RESURGAM. 1914 la reconstruction en Belgique* (catalogue d'exposition), Leuven : éd. du Crédit Communal / Centre d'Histoire urbaine, 1985, 247p.
- SMETS Marcel, "La Belgique ou la banlieue radieuse" in : *Paysage d'architectures* (catalogue d'exposition), Bruxelles : Fondation de l'architecture, 1986.
- SPAPENS Christian (dir.), *Ensembles architecturaux en région bruxelloise*, Bruxelles : Racine, 1997, 157p.
- STENGERS Jean, *Émigration et immigration en Belgique au XIXe et au XXe siècles*, Bruxelles : Académie Royale des Sciences d'Outre-Mer, 1978, 107p.
- STENGERS Jean (dir.), *Bruxelles : croissance d'une capitale*, Antwerpen : Fonds Mercator, 1979, 453p.

- STENGERS Jean, SMOLAR-MEYNART Arlette (dirs.), *La région de Bruxelles. Des villages d'autrefois à la ville d'aujourd'hui*, Bruxelles : Crédit Communal de Belgique, 1989, 363p.
- STRAUVEN Francis, René Braem. *Les aventures dialectiques d'un moderniste flamand*, Bruxelles : Archives d'Architecture Moderne, 1980, 316p.
- STYNEN Herman, "La cité-jardin tra naturalismo e razionalismo", *Rassegna* n°34 ("L'architettura in Belgio 1920-1940"), 1988, pp. 16-23.
- VAN DER HAEGEN Herman, PATTYN Martine, "Les régions urbaines belges", *Bulletin de statistiques* n°3, 1979, pp.235-249.
- VAN DER HAEGEN Herman, PATTYN Martine, ROUSSEAU Sabine, "Dispersion et relations de niveau élémentaire des noyaux d'habitat en Belgique. Situation en 1980", *Bulletin de Statistiques* n°5-6, 1981, pp.265-284.
- VAN DER HAEGEN Herman, LEEMANS Stéphanie, PATTYN Martine, "Les régions urbaines belges en 1991", *Etudes Statistiques*, 1989, pp. 5-25.
- VAN DER HAEGEN Herman, VAN HECKE Etienne, JUCHTMANS Greet, "Les régions urbaines belges en 1991", *Etudes Statistiques* n°104, 1996, pp.3-42.
- VANDERMOTTEN Christian, "L'urbanisation en Belgique", *La Géographie* n°24, 1973, pp.157-169.
- VANHAMME Marcel, *Bruxelles-capitale, évolution de la ville de 1830 à nos jours*, Bruxelles : Office de Publicité, coll. "Nationale" 7e série - n°79, 1947, 80p.
- VANHAMME Marcel, *Bruxelles, de bourg rural à cité mondiale*, Antwerpen / Bruxelles : Mercurius, 1968, 457 p.
- VERHULST Adriaan, "An aspect of the question of continuity between antiquity and middle ages : the origin of the Flemish cities between the North Sea and the Scheldt", *Gent : Studia Historica Gandensia* n° 217, extrait de : *Journal of Medieval History* n°3, 1977, pp. 175-206
- VERNIERS Louis, *Bruxelles et son agglomération, de 1830 à nos jours*, Bruxelles : la Librairie Encyclopédique, 1958, 501p.
- WALGRAFFE Pierre (dir.), *Le patrimoine rural du Brabant Wallon*, Court-St-Etienne : Centre Culturel du Brabant Wallon, 1996, 261p.
- WANKENNE André, *La Belgique à l'époque romaine: sites urbains, villageois, religieux et militaires*, Bruxelles : C.N.R.A.B., 1972, 208p.
- WATELET Marcel, *Cartographie et politique dans la Belgique du 19<sup>ème</sup> siècle : matériaux pour l'Histoire Nationale et locale. Aux origines du Ministère des Travaux Publics*, Bruxelles : Crédit Communal de Belgique - Département culturel, 1987, 271p.
- WATELET Marcel, *Paysages de frontières. Traces de limites et levés topographiques (17e-19e siècle)*, Paris/Louvain-la-Neuve : Duculot/Lanno, 1992, 197p.
- WATELET Marcel, *Chemins impériaux et voies royales, essai sur la cartographie et l'ingénierie routière en Wallonie au début du XIX<sup>e</sup> siècle*, Bruxelles : Racine, coll. "Patrimoine cartographique de Wallonie, vol. III, 1998, 264p.
- WITTE Els (dir.), *Histoire de Flandre des origines à nos jours*, Bruxelles : La Renaissance du Livre, 1983, 358p.

### 3. Corpus d'ouvrages : 1870-1930

ABERCROMBIE Patrick, "Brussels. A study in Development And Town Planning (Part I.)", *Town Planning Review* Vol III. n°2, 1912, pp.96-113.

ABERCROMBIE Patrick, "Brussels. A study in Development And Town Planning (Part II.)", *Town Planning Review* Vol III. n°3, oct. 1912, pp.188-195.

Association pour l'amélioration des logements ouvriers, *Rapport de l'année 1896, 5e année sociale*, Bruxelles : éd. S. Feron, 1897, 33p.

BANSART Fernand, DU CASTILLON Léonce, *La question des habitations et des logements à bon marché en Belgique et à l'étranger. Étude du projet de loi belge instituant une société nationale des habitations à bon marché*, Bruxelles : Établissements généraux d'imprimerie, 1914, 136p.

BARY Jean, *Les cités-jardins. Villas et cottages*, Hasselt : imp. Van Langenacker, 1910, 44p.

BERTRAND Louis, *Le logement ouvrier et des pauvres en Belgique*, Bruxelles : imp. A. Lefèvre, 1888, 323p.

BERTRAND Louis, *La naissance d'une ville. Schaerbeek depuis cinquante ans, 1860-1910*, Bruxelles : impr. V. Gielen, 1912, 360p.

BOUCHE Benoit, *Les ouvriers agricoles en Belgique*, Bruxelles : Misch et Thron Editeurs, 1913, 265p.

BULS Charles, *Esthétique des villes*, Bruxelles : Bruylant-Christophe et Cie, 1894, 47p.

CAILLARD Fr., *Les migrations temporaires dans les campagnes françaises*, Paris : éd. du Temps Présent, 1912, 160p.

Caisse Générale d'Épargne et de Retraites, *Compte rendu des opérations et de la situation de la CGER, instituée par la loi du 16 mars 1865 sous la garantie de l'État, année 1909 (-1914)*, Bruxelles, 1910, 84p.

Caisse Générale d'Épargne et de Retraites, *La CGER et ses différents services*, Bruxelles, 1910, 58p.

CHALLAMEL Jules, *De l'insaisissabilité et de l'attribution après décès des habitations à bon marché. Rapport au Congrès International de Bruxelles, 1897*, Bruxelles : Hayez, Impr. de l'Académie Royale de Belgique, 1897, 32p.

CHARRIAUT Henri, *La Belgique moderne. Une terre d'expériences*, Paris : Flammarion, 1910, 390p.

Comité de Patronage des Habitations Ouvrières et des Institutions de Prévoyance pour l'arrondissement de Nivelles, DROSSART Louis, *Rapport des opérations du Comité pendant l'exercice 1907*, Nivelles : Ed. S1, 1908, 46p.

Comité de Patronage des Habitations Ouvrières et des Institutions de Prévoyance pour l'arrondissement de Nivelles, DROSSART Louis, *Rapport des opérations du Comité pendant l'exercice 1908*, Nivelles : Ed. S. 1, 1909, 60p.

Comité de Patronage des Habitations Ouvrières et des Institutions de Prévoyance pour l'arrondissement de Nivelles, DROSSART Louis, *Rapport des opérations du Comité pendant l'exercice 1909*, Nivelles : Ed. S. 1, 1910, 85p.

Commission de Défense contre les abus des Sociétés de Construction, *L'habitation économique en Belgique*, Rapport présenté aux Sociétés Bruxelloises fédérées d'Architectes,

- Bruxelles : Fédération Royale des Sociétés d'Architectes de Belgique, 1935, 26p.
- Congrès National des Habitations ouvrières et des institutions de prévoyance, Gand 6-7-8 juillet 1913, *Documents préparatoires, rapports et compte rendus de séances*, Bruxelles : Impr. A. Havlange, 1913, 454p.
- Congrès National des Habitations ouvrières et des institutions de prévoyance, SOENENS Albert, *L'inspection des habitations ouvrières (rapport)*, Congrès National des Habitations ouvrières et des institutions de prévoyance, à Gand du 6 au 8 juillet 1913, 1913, 46p.
- DE BRUYNE H., STASSE E., "Bruxelles aux champs / Rural Brussels", in : *Town Planning Conference, London, 10-15 October 1910. Transactions*, London : R.I.B.A., 1911, pp.680.
- DE BURLET C., *Les chemins de fer vicinaux en Belgique*, Bruxelles : impr. Schaumans, 1908 (2<sup>e</sup> éd.), 65p.
- DE LEENER Georges, "La statistiques des transports en Belgique", *Annales des travaux publics de Belgique*, n°6, Bruxelles, décembre 1935, pp. 871-885.
- DE LEENER Georges, *Les chemins de fer en Belgique. Leur passé. La nouvelle Société Nationale des Chemins de Fer Belges. Ses perspectives d'avenir*, Bruxelles : éd. Maurice Lamertin, 1927, 249p.
- de ROYER de DOUR Baron Hippolyte, *Amélioration de la condition de l'ouvrier et du petit propriétaire de campagne, accompagné de 7 plans-types d'habitations ouvrières*, Bruxelles : Société Belge de Librairie, 1898, 45p.
- DEMAIN H. S. J., *Les migrations ouvrières à travers la Belgique*, Leuven : éd. Hugues Bomans, École des sciences Politiques et Sociales de l'Université de Louvain, 1919, 227p.
- GIDE Charles, *L'habitation hors la ville*, extrait de la revue Économique Internationale (janvier 1925), Bruxelles : éd. Goemaere, 1925, 17p.
- GOSSERIES F., *L'Oeuvre du logement populaire urbain et rural en Belgique*, Bruxelles : Éditions de l'Association des Patrons et Ingénieurs Catholiques de Belgique, 1937, 39p.
- HOWARD Ebenezer, *Garden Cities of To-Morrow*, introd. de MUMFORD Lewis, London : Faber and Faber Ltd, 1965 (1<sup>e</sup> éd. 1898 - 1902), 168p.
- HOWARD Ebenezer, "The Transit Problem and the Working Man", *Town Planning Review*, vol. 4, n°2, juill. 1913, pp. 127-132.
- HUMBERT G., *Traité des chemins de fer d'intérêt local. Chemins de fer à voie étroite. Tramways. Chemins de fer à crémaillère et funiculaires*, Paris / Liège : Librairie Polytechnique Baudry et Cie, 1893, 493p.
- LANGLOIS A., *Habitations ouvrières. Manuel à l'usage des comités de patronage institués par la loi du 9 août 1889*, Bruxelles : Librairie J. Lebègue & Cie / Mons : Librairie Dufrane Friart, 1890, 104p.
- LAUDET Fernand, *Chemin de fer d'intérêt local à voie étroite. Résumé de la question*, Tarbes : Imprimerie E. Croharé, 1894, 13p.
- LEDOUX Ch., *Description raisonnée de quelques chemins de fer à voie étroite*, Paris : Dunod - Librairie des Corps des Ponts et Chaussées et des Mines, 1874, 177p.
- LEFEVRE A. M., *L'habitat rural en Belgique. Etude de géographie humaine*. Thèse de doctorat, Liège : Impr. H. V. Carmanne, 1925, 288p.
- L'EVESQUE Ch., *La mobilisation du travail et le transport des ouvriers par chemin de fer*, Paris : imp. L. Maretheux, 1907, 143p.



- MAHAIM Ernest, *Les abonnements ouvriers sur les lignes de chemin de fer belges et leurs effets sociaux*, Bruxelles : Misch et Thron Editeurs, 1910, 259p.
- MANGOT R., *Les habitations ouvrières en Belgique*. Thèse de doctorat, Paris : éd. Librairie Recueil du Sirey, 1913, 178p.
- MIN Edmond, *Topographie médicale du royaume de Belgique, zone du Brabant, 35e monographie, sections 30 à 34 de la zone V., comprenant les 122 communes des cantons de Jodoigne, Perwez-le-Marché, Gembloux, Eghezée et de la section de Flavennes, (canton de Namur Nord, à l'exception de la ville de Namur)*, Liège : H. Vaillant-Carmanne, 1910, 417p.
- MOENAERT Raymond, "Les Cités-Jardins et les Cités Ouvrières", actes du premier Congrès International des Villes, Gand, 1913, pp. 139-147.
- MOREAU Auguste, *Les chemins de fer d'intérêt local. Avantages de la voie étroite. Extrait des Mémoires de la Société des Ingénieurs civils*, Paris : Capiaumont & Renault, 1885, 58p.
- NOTHOMB Jean-Baptiste, *Travaux publics en Belgique. 1830 - 1839. Chemins de fer et routes ordinaires*. Rapport présenté aux chambres législatives le 12 nov. 1839, Bruxelles, 1840 (2<sup>e</sup> éd.).
- PIRENNE Henri, *Histoire de Belgique, des origines à nos jours*, Bruxelles : éd. Maurice Lamertin, 1900-1932, 7 vol.
- PUISSANT Adolphe, "L'habitation à bon marché" in : *L'Emulation* n°2, "L'habitation à bon marché (suite)" in : *L'Emulation* n°3, et "L'habitation à bon marché (suite et fin)" in : *L'Emulation* n°4, Bruxelles, février, mars et avril 1927, pp.19-24, pp.34-38, pp.42-46.
- ROWNTREE Benjamin Seebohm, *Land and labour, Lessons from Belgium*, London : Macmillan, 1910, 633p.
- Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux, "Exercice 1934", rubrique *Chronique - Belgique*, in : *Annales des travaux publics de Belgique* n°5, Bruxelles, octobre 1935, pp. 767-769.
- SOENENS Albert, *L'inspection des habitations ouvrières, Congrès international des Habitations à Bon Marché de Bruxelles en 1897*, Bruxelles : Hayez, Impr. de l'Académie Royale de Belgique, 1897, 38p.
- SOENENS Albert, Comité de patronage des habitations ouvrières et des institutions de prévoyance d'Anderlecht, *Réformes pratiques pour l'application de la loi du 9 août 1889 sur les habitations ouvrières (rapport)*, Bruxelles : Imprimerie des Institutions de prévoyance, 1892, 40p.
- SOENENS Albert, DE MORTIER E., PERPETE D., *Les habitations ouvrières en Belgique*. Extrait des *pandectes belges*, Bruxelles : Veuve F. Larcier, 1894, 96p.
- TERWANGNE Gustave, *Comment l'ouvrier deviendra propriétaire de sa maison. Etude pratique de la loi du 9 août 1889 sur les Sociétés d'Habitations Ouvrières*, Huy : Impr. A. Colin-Houbeau, 1896, 15p.
- UNWIN Raymond, *L'étude pratique des plans de villes. Introduction à l'art de dessiner les plans d'aménagement et d'extension*, Paris : l'Equerre, 1981 (1<sup>e</sup> éd. 1909), 370p.
- VANDER MOERE A., *Habitations ouvrières. Loi du 9 août 1889. Prêts consentis par la Caisse Générale d'Épargne. Sociétés d'habitations ouvrières. Réductions fiscales*, Bruxelles : éd. Jules De Meester, 1904 (3e éd.), 54p.
- VANDERVELDE Emile, *La propriété foncière en Belgique*, Paris : Schleicher Frères Editeurs, Bibliothèque internationale des sciences sociologiques, 1900, 327p.

VANDERVELDE Émile, *L'influence des villes sur les campagnes* (vol.1. "Brabant"), Bruxelles : Annales de l'Institut des Sciences Sociales, 1899, 35p.

VANDERVELDE Émile, *L'exode rural et le retour au champs*, Bruxelles : A. Vromant & Cie, 1901 / Paris : Alcan, 1910., 324p.

VERHAEREN Emile, *Les campagnes hallucinées. Les villes tentaculaires*, Paris : Gallimard, 1982 (1<sup>e</sup> éd. 1893 et 1895), 178p.

WAGNER Otto, "Die GrossStadt" in : *Architecture Moderne et autres écrits*, Liège : Mardaga, 1984 (1<sup>e</sup> éd. 1910), pp. 83-97.

#### **4. Corpus de données : recensements et dictionnaires**

*Annuaire alphabétique belge du commerce et de l'industrie dressé d'après les documents officiels et le recensement général du royaume à la fin de 1900, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> parties*, Bruxelles : Société anonyme des grands annuaires, 1901, 2 tomes.

Commission Centrale de Statistique, *Statistique générale de la Belgique. Exposé de la situation du Royaume de 1876 à 1900*, Bruxelles : impr. G. Piquart, 1910, 3 tomes.

DE SEYN Eugène (dir.), *Dictionnaire Historique et Géographique des communes belges. Histoire, géographie, archéologie, topographie, hypsométrie, administration, industrie, commerce, etc., etc., etc.*, Bruxelles : éd. A. Bieleveld, 1933 (1<sup>e</sup> éd. 1925), 9 tomes.

HASQUIN Hervé (dir.), *Communes de Belgique, dictionnaire d'histoire et de géographie administrative*, Bruxelles : Crédit Communal de Belgique, 1980, 4 tomes.

Institut National de Statistique, "Région bruxelloise" tome 2A du *Mouvement de la population des communes (1857-1946)*, Bruxelles : Ministères des Affaires économiques, 1999.

Institut National de Statistique, "Brabant Flamand" tome 2B du *Mouvement de la population des communes (1857-1946)*, Bruxelles : Ministères des Affaires économiques, 1999.

Institut National de Statistique, "Brabant Wallon" tome 2C du *Mouvement de la population des communes (1857-1946)*, Bruxelles : Ministères des Affaires économiques, 1999.

MERENNE-SCHOUMAKER Bernadette, VAN DER HAEGEN Herman, VAN HECKE Etienne, *Urbanisation*, Monographie 11A du Recensement Général de la population et des logements au 1<sup>er</sup> mai 1991, Bruxelles : Institut National des Statistiques, Services Fédéraux des Affaires scientifiques, techniques et culturelles, 1998, 194p.

MERENNE-SCHOUMAKER Bernadette, VAN DER HAEGEN Herman, VAN HECKE Etienne, *Migrations de travail et migrations scolaires*, Monographie 11B du Recensement Général de la population et des logements au 1<sup>er</sup> mai 1991, Bruxelles : Institut National des Statistiques, Services Fédéraux des Affaires scientifiques, techniques et culturelles, 2000, 266p.

Ministère de la Région Wallonne, Direction Générale de l'Aménagement du territoire, Division du Patrimoine, *Architecture rurale de Wallonie (volume 6 : Hesbaye brabançonne)*, Liège : éd. Mardaga, 1983, 236p.

Ministère de la Région Wallonne, Direction Générale de l'Aménagement du territoire, Division du Patrimoine, *Le patrimoine mobumental de la Belgique (Volume 2 : province de Brabant)*,

Liège : éd. Mardaga, 1998, 624p.

Ministère de l'Industrie et du Travail. Office du Travail. Section de la statistique, *Recensement de l'industrie et du commerce au 31 décembre 1910. Première partie : recensement professionnel*, Bruxelles : J. Lebègue et Cie, 1913, 4 volumes.

Ministère de l'Industrie et du Travail. Office du Travail. Section de la statistique, *Recensement de l'industrie et du commerce au 31 décembre 1910. Deuxième partie : recensement industriel.*, Bruxelles : J. Lebègue et Cie, 1913, 8 volumes.

Ministère de l'Industrie et du Travail. Office du Travail. Section de statistique, *Recensement général des industries et des métiers, 31 octobre 1896. Exposé général des méthodes et des résultats*, Bruxelles : P. Weissenbruch, 1902, 440p.

Ministère de l'Industrie et du Travail. Office du Travail. Section de statistique, *Recensement général des industries et des métiers (31 octobre 1896) du royaume de Belgique. Atlas statistique*, Bruxelles : imprimerie A. Lesigne, 1903, 56p.

Ministère de l'Intérieur, *Population. Recensement Général du 31 déc. 1910 – Tome IV*, Bruxelles : Imprimerie Weissenbruch, 1915.

Ministère de l'Intérieur et de l'Hygiène, *Population. Recensement Général du 31 déc. 1920 – Tome III*, Bruxelles : Imprimerie Weissenbruch, 1926.

Ministre de l'Intérieur et de l'Instruction Publique, *Population. Recensement Général du 31 déc. 1890 – Tome II*, Bruxelles : Imprimerie A. Lesigne, 1893.

Ministre de l'Intérieur, Office central de Statistiques, *Population. Recensement Général du 31 déc. 1930 – Tome V*, Bruxelles : Imprimerie V. Ghiesbreght, 1937.

Service des Etudes et de la Statistique Régionale, *Indicateurs statistiques bruxellois, tableaux et méthodologie*, Bruxelles : Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, 1998.

VANDER MAELEN Philippe, *Dictionnaire géographique de la province de Brabant*, Bruxelles : Etablissement Géographique, 1831.

### **C- Corpus de cartes : 1631-2001 (ordre chronologique)**

- 1631 : BLAEUW Guillaume, *Brabantia Ducatus*, Amsterdam.
- 1680 (ca) : VAN WAESBERG Jansosnius, Hispan. Regis mathematico, *Prima pars Brabantiae Cuius caput Lovainum*
- 1680 (ca) : VAN WAESBERG Jansosnius, Hispan. Regis mathematico, *Secunda pars Brabantiae Cuius urbs primaria Bruxellae*
- 1690 : DANCKERTS Justo, *Provinciae Belgii Regii, Distinctae edquo sunt hodie divisae modo, Inter Regem Galliae, Hispaniae et Ordines Provinciarum Faederatarum*, Amsterdam.
- 1705 : SEUTTER M., *Belgii pars meridionalis exhibens X provincias Catholic ...*
- 1719 : DESLISLE Guillaume, *Carte des Pays-Bas Catholiques (...) où les limites sont exactement marquées suivant les derniers traités (...) ad usum Burgundiae Ducis*, Amsterdam.
- 1750 (ca) : VISSCHER Nicolaum, *Brabantiae ducatus cum adjacentibus provinciis*, Amsterdam.
- 1750 : MOLL Herman, *Les Provinces des Pays-Bas Catholiques ou A Most Exact Map of Flanders Or Austrian Netherlands*, London.
- 1777 : *Carte de Cabinet des Pays-Bas autrichiens* levée à l'initiative du Comte Ferraris 1/11.520
- 1789 : Académie Royale des Sciences, *Carte des Pays-Bas Catholiques Connue sous le nom de Flandres, Divisée entre la Couronne de Belgique, la Maison d'Belgique Et les Provinces Unies*.
- 1792 : ELWE I. B., *Carte Nouvelle des Pais-Bas Catholiques, Devisés en Autrichiens, François, et Hollandois*, Amsterdam.
- 1795 (ca) : ALEXIS M.-G., *La Belgique au Moyen-Age et jusqu'à la révolution de 1792*, Paris.
- 1808 : CHANLAIRE, cartes basées sur celles de Belgique par CASSINI et celle des Pays-Bas par FERRARIS, Paris, 2J-3J-2K-3K.
- 1810 : PINCKERTON, *The Netherlands and the countries to the left bank of the Rhine*, London.
- 1846-1854 : VANDERMAELEN Philippe, *Carte topographique de la Belgique à l'échelle de 1 à 20.000 en 250 feuilles*, Bruxelles : Etablissement Géographique.
- 1855-1870 : POPP Philippe-Christian, *Plans cadastraux de la province de Brabant*, échelle du 1/5000, détails au 1/2500.
- 1908 : *Chemins de fer vicinaux de la Belgique*, Institut Cartographique Militaire, 1/400.000, détails au 1/50.000.
- 1916 : *Brussels*, Geographical section, General Staff, Southampton (Ord. Survey 1910), 1/100.000.
- Carte de Belgique au 1/320.000 : (dérivée de la carte d'Etat-Major, dressée de 1852 à 1886, tenue au courant des chemins de fer)*
- 1896 : Tirage de Dunkerque (Ostende, Bruges).
- 1929 : Tirage de Mézières (Bruxelles, Louvain, Namur,...).
- 1937 : Tirages de Lille (Tournai, Courtrai) et d'Anvers.

Institut Cartographique Militaire – 1/20.000

1867	n° 31/8 Tervueren	Institut Cartographique Militaire	<i>Levés et nivelés en 1864.</i>
1871	n° 31/3 Bruxelles	Institut Cartographique Militaire	<i>Levés et nivelés en 1864.</i>
1871	n° 31/4 Saventhem	Institut Cartographique Militaire	<i>Levés et nivelés en 1864.</i>
1871	n° 31/7 Uccle	Institut Cartographique Militaire	<i>Levés et nivelés en 1864.</i>

Institut Cartographique Militaire – 1/40.000

871	n°32 Louvain	Institut Cartographique Militaire	<i>levée et nivelée en 1864, 1865. Rédigée et gravée au Dépôt de la Guerre en 1871. Equidist. De 5m.</i>
1871	n°39 Nivelles	Institut Cartographique Militaire	<i>levée et nivelée en 1865. (...)</i>
1874	n°40 Wavre	Institut Cartographique Militaire	<i>levée et nivelée en 1865, 1866, 1867.</i>
1878	n°31 Bruxelles	Institut Cartographique Militaire	<i>Levée et nivelée en 1863, 1865.</i>
1908	n°32 Louvain	Karte von Belgien Blatt 32 (1881, 1908)	1/40.000
1915	N°40 Wavre	Geographical Section Staff n°2743, OSO	1/40.000
1933	N°40 Wavre	Karte von Belgien Blatt 40 (1912-1913, 1933)	1/40.000

Institut Géographique Militaire – 1/20.000

1933	31/3 Bruxelles	Institut Géographique Militaire de Belgique	<i>Levés et nivelés en 1864. En surcharge, on trouve en outre des compléments partiels aux voies de communication datant de 1949.</i>
1933	31/7 Uccle	Institut Géographique Militaire	<i>Levés et nivelés en 1864. (...)</i>
1947	31/4 Saventhem	Institut Géographique Militaire	<i>Levés et nivelés en 1864. (...)</i>
1947	31/8 Tervueren	Institut Géographique Militaire	<i>Levés et nivelés en 1864. (...)</i>

Institut Géographique Militaire – 1/25.000

1958	31/7-8 Uccle Tervueren	– Institut Géographique Militaire de Belgique	<i>(Levés en 1953-54)</i>
1964	31/3-4 Bruxelles Zaventem	– Institut Géographique Militaire de Belgique	<i>(Levés en 1950-56)</i>

Institut Géographique Militaire – 1/40.000

1933	n°40 Wavre	Institut Géographique Militaire	<i>levé et nivelé en 1867, dernières révisions en 1912-1913, mise à jour en 1933 en ce qui concerne les voies de communication et les subdivisions administratives.</i>
------	------------	---------------------------------	---

- |      |                       |                                 |   |
|------|-----------------------|---------------------------------|---|
| 1949 | <i>n°31 Bruxelles</i> | Institut Géographique Militaire | <i>levé et nivelé en 1865, équidistance 5m, dernière révision en 1924, compléments en 1939, révision partielle en 1947, en surcharge : compléments partiels aux voies de communication.</i> |
| 1949 | <i>n°32 Louvain</i>   | Institut Géographique Militaire | <i>en surcharge : compléments partiels aux voies de communication (modifications les plus importantes en attendant la publication de la nouvelle carte)</i>                                 |
| 1949 | <i>n°39 Nivelles</i>  | Institut Géographique Militaire | <i>levé et nivelé en 1865, rédigé et gravé en 1871, équidistance 5m, revu sur le terrain en 1879, 1891, 1906, zincographié à l'ICM, juillet 1922.</i>                                       |

*Institut Géographique Militaire – 1/100.000*

- |      |                        |                                 |  |
|------|------------------------|---------------------------------|--|
| 1938 | <i>V – Bruxelles</i>   | Institut Géographique Militaire |  |
| 1954 | <i>C12 – Bruxelles</i> | Institut Géographique Militaire | <i>Levés en 1907, compléments en 1953.</i> |

*Institut Géographique National de Belgique – 1/20.000*

- |      |                                    |                                |                           |
|------|------------------------------------|--------------------------------|---------------------------|
| 1994 | <i>31/1-2 Asse – Anderlecht</i>    | Institut Géographique National | <i>(Levés en 1988-92)</i> |
| 1994 | <i>31/3-4 Bruxelles – Zaventem</i> | Institut Géographique National | <i>(Levés en 1988-91)</i> |
| 1994 | <i>31/5-6 Lennik-Halle</i>         | Institut Géographique National | <i>(Levés en 1988-91)</i> |
| 1994 | <i>31/7-8 Uccle – Tervuren</i>     | Institut Géographique National | <i>(Levés en 1988-91)</i> |

*Institut Géographique National de Belgique – 1/50.000*

- |      |                                 |                                |   |
|------|---------------------------------|--------------------------------|---|
| 1982 | <i>N°31 Brussel – Bruxelles</i> | Institut Géographique National | <i>(Levés en 1974-79)</i>   |
| 1994 | <i>n°32 Leuven</i>              | Institut Géographique National | <i>Généralisation à partir de la carte topographique de base à 1/25.000, révision basée sur complément terrain, 1989.</i> |
| 1994 | <i>n°39 Nivelles</i>            | Institut Géographique National | <i>Généralisation à partir de la carte topographique de base à 1/25.000, révision basée sur complément terrain, 1991.</i> |
| 1994 | <i>n°40 Wavre</i>               | Institut Géographique National | <i>Généralisation à partir de la carte topographique de base à 1/25.000, id.</i>  |
| 2001 | <i>n°31 Bruxelles</i>           | Institut Géographique National | <i>Généralisation à partir de la carte topographique de base à 1/10.000, révision 2000.</i>                               |

*Institut Géographique National de Belgique – 1/100.000*

- |      |                               |                                |  |
|------|-------------------------------|--------------------------------|--|
| 1986 | <i>112 – Namur – Huy</i>      | Institut Géographique National |  |
| 1987 | <i>111 – Mons – Charleroi</i> | Institut Géographique National |  |

1987	<i>105 - Kortrijk - Gent</i>	Institut Géographique National
1988	<i>106 - Dendermonde-Herentals</i>	Institut Géographique National
1988	<i>108 - Tournai-Geraardsbergen</i>	Institut Géographique National
1988	<i>110 - Hasselt - Waremmes</i>	Institut Géographique National
1989	<i>103 - Antwerpen - Turnhout</i>	Institut Géographique National
1994	<i>109 - Brussel - Bruxelles</i>	Institut Géographique National

Grandes échelles

2001	<i>Carte topographique de la Belgique</i>	Institut Géographique National	1/250.000
1999	<i>Belgique. Bruxelles - Ostende - Liège</i>	Michelin	1/200.000

**Annexes  
Chap. 3.**



	Brabant - Sociétés d'exploitation	Km	1ere demande	concession de la ligne	ouverture
A.	<b>Société Anonyme pour l'exploitation des chemins de fer vicinaux</b>	<b>311</b>			
A1	Wavre-Jodoigne	28	1885	1887	1887-1889
A2	Louvain-Jodoigne	29	1887	1890	1892
A3	Louvain-Diest	30	1886	1892	1893-1894
A4	Wavre - Braine l'Alleud	23	1886	1895	1898-1899
A5	Louvain Tervueren	18	1885	1896	1897
A6	waterloo-gare - waterloo mont st jean	6	1894	1897	1901
A7	Courcelles -Incourt - Gembloux	57	1890	1896	1900-1904
A8	Tervueren- Tirlemont	39	1892	1893	1902-1905
A9	Bruxelles - Haacht	19	1885	1888	1889-1890
A10	Bruxelles - Sterebeeck - Vossem	16	1885	1891	1897
A11	Haacht - Aarschot - Tirlemont	46	1891	1895	1897-1901
B.	<b>Société pour l'exploitation de voies ferrées en Belgique</b>	<b>119</b>			
B1	Bruxelles - Schepdaal - Ninove	25	1885	1887	1887-1913
B2	Hal-Ninove	27	1886	1897	1906-1913
B3	Bruxelles - Enghien	32	1884		1888
B4	Bruxelles - Humbeek	18	1886	1887	1889
B5	Grimbergen - Londerzeel	13	1890	1891	1893-1894
B6	laeken - Wemmel	4	1904	1909	1911
C.	<b>Société Anonyme pour l'exploitation du chemin de fer vicinal de Bruxelles à la Petite Espinette et extensions</b>				
C1	Bruxelles - Petite Espinette et extension	24	1888	1891	1894
D.	<b>Société Anonyme des chemins de fer provinciaux</b>	<b>33</b>			
D1	Asse-Alost-Oordegem	26	1897	1902	1904-1905
D2	Overijse - Groenendael	7	1888	1892	1894
E.	<b>Société Anonyme de Transports urbains et vicinaux</b>	<b>64</b>			
E1	Jodoigne-Tirlemont-St Trond	45	1901	1903	1907-1908
E2	Diest-Koersel	19	1899	1904	1907-1912
F.	<b>Vicinaux et Tramways</b>	<b>57</b>			
F1	Malines-Aarschot	32	1902	1906	1908-1910
F2	Lierre-Werchter	25	1901	1903	1908-1909
G.	<b>Kempische Stoomtram Maatschappij</b>	<b>15</b>			
G1	Aarschot-Westerlo	15	1902	1906	1911
H.	<b>Antwerpsche Maatschappij voor den Dienst van buurtspoorwegen</b>	<b>59</b>			
H1	turnhout-Mol-Westerlo-Zichem	59	1893	1895	1896-1900
J.	<b>SNCV : régie directe</b>	<b>36</b>			
J1	Nivelles-Braine l'Alleud - Virginal - Hennuyère	36	1898	1900	1903-1911
	<b>27 lignes</b>	<b>718</b>			

TABLEAU 1.

### Chap. 3.1 Annexe 1

#### L'exploitation des chemins de fer vicinaux

27 lignes vicinales  
Dans la province du  
Brabant.  
Classés par société  
d'exploitation

Sources :  
NEYENS Jos *et al.*

	Brabant - Sociétés d'exploitation	Km	1ere demande	concession de la ligne	ouverture
A1	Wavre-Jodoigne	28	1885	1887	1887-1889
B1	Bruxelles - Schepdaal - Ninove	25	1885	1887	1887-1913
B3	Bruxelles - Enghien	32	1884		1888
B4	Bruxelles - Humbeek	18	1886	1887	1889
A9	Bruxelles - Haacht	19	1885	1888	1889-1890
A2	Louvain-Jodoigne	29	1887	1890	1892
A3	Louvain-Diest	30	1886	1892	1893-1894
B5	Grimbergen - Londerzeel	13	1890	1891	1893-1894
C1	Bruxelles - Petite Espinette et extension	24	1888	1891	1894
D2	Overijse - Groenendael	7	1888	1892	1894
H1	turnhout-Mol-Westerlo-Zichem	59	1893	1895	1896-1900
A5	Louvain Tervueren	18	1885	1896	1897
A10	Bruxelles - Sterebeek - Vossem	16	1885	1891	1897
A11	Haacht - Aarschot - Tirlemont	46	1891	1895	1897-1901
A4	Wavre - Braine l'Alleud	23	1886	1895	1898-1899
A7	Courcelles -Incourt - Gembloux	57	1890	1896	1900-1904
A6	waterloo-gare - waterloo mont st jean	6	1894	1897	1901
A8	Tervueren- Tirlemont	39	1892	1893	1902-1905
J1	Nivelles-Braine l'Alleud - Virginal - Hennuyère	36	1898	1900	1903-1911
D1	Asse-Alost-Oordegem	26	1897	1902	1904-1905
B2	Hal-Ninove	27	1886	1897	1906-1913
E1	Jodoigne-Tirlemont-St Trond	45	1901	1903	1907-1908
E2	Diest-Koersel	19	1899	1904	1907-1912
F2	Lierre-Werchter	25	1901	1903	1908-1909
F1	Malines-Aarschot	32	1902	1906	1908-1910
B6	laeken - Wemmel	4	1904	1909	1911
G1	Aarschot-Westerlo	15	1902	1906	1911

H1	turnhout-Mol-Westerlo-Zichem	59	1893	1895	1896-1900
A7	Courcelles -Incourt - Gembloux	57	1890	1896	1900-1904
A11	Haacht - Aarschot - Tirlemont	46	1891	1895	1897-1901
E1	Jodoigne-Tirlemont-St Trond	45	1901	1903	1907-1908
A8	Tervueren- Tirlemont	39	1892	1893	1902-1905
J1	Nivelles-Braine l'Alleud - Virginal - Hennuyère	36	1898	1900	1903-1911
F1	Malines-Aarschot	32	1902	1906	1908-1910
B3	Bruxelles - Enghien	32	1884		1888
A3	Louvain-Diest	30	1886	1892	1893-1894
A2	Louvain-Jodoigne	29	1887	1890	1892
A1	Wavre-Jodoigne	28	1885	1887	1887-1889
B2	Hal-Ninove	27	1886	1897	1906-1913
D1	Asse-Alost-Oordegem	26	1897	1902	1904-1905
F2	Lierre-Werchter	25	1901	1903	1908-1909
B1	Bruxelles - Schepdaal - Ninove	25	1885	1887	1887-1913
C1	Bruxelles - Petite Espinette et extension	24	1888	1891	1894
A4	Wavre - Braine l'Alleud	23	1886	1895	1898-1899
E2	Diest-Koersel	19	1899	1904	1907-1912
A9	Bruxelles - Haacht	19	1885	1888	1889-1890
B4	Bruxelles - Humbeek	18	1886	1887	1889
A5	Louvain Tervueren	18	1885	1896	1897
A10	Bruxelles - Sterebeek - Vossem	16	1885	1891	1897
G1	Aarschot-Westerlo	15	1902	1906	1911
B5	Grimbergen - Londerzeel	13	1890	1891	1893-1894
D2	Overijse - Groenendael	7	1888	1892	1894
A6	waterloo-gare - waterloo mont st jean	6	1894	1897	1901
B6	laeken - Wemmel	4	1904	1909	1911
A.	<b>Société Anonyme pour l'exploitation des chemins de fer vicinaux</b>	<b>617</b>			

### Chap. 3.1 Annexe 1bis

Les 27 lignes vicinales  
du Brabant en 1914.

TABLEAU 1. :  
Même tableau que le  
précédent mais  
1. - classé par date  
d'ouverture de la ligne  
2. - classé par longueur  
de la ligne.

	Lignes	Km	Première demande	date	Auteurs de veto	Objet du litige	Ouverture
A4	Wavre - Braine l'Alleud	23	Plusieurs communes concernées	1886	Des communes voisines	"Discorde quand à l'itinéraire à suivre"	1898-1899
A6	waterloo-gare - waterloo mont st jean	6	communes de Waterloo et Ohain	1894	Les communes de Ohain et de La Hulpe	Elles voulaient remplacer la demande initiale par une ligne de Waterloo à La Hulpe, projet qui fut abandonné	1901
B2	Hal-Ninove	27	ville de Hal	1886	Les communes de Oetingen, Vollezele et Denderwindeke	Hal veut compenser les pertes subies à cause de la ligne Bruxelles – Enghien. Les autres souhaitent modifier le tracé.	1906-1913
A7	Courcelles -Incourt - Gembloux	57	Les communes concernées	1890	Ministère des Chemins de fer, des Postes et Télégraphes	Il édicte des restrictions concernant le transport des marchandises entre le canal de Gosselies et Tilly	1900-1904
A2	Louvain-Jodoigne	29	Les communes de Louvain, Eghezée, Hamme-Mille Tourinnes la Grosse, Beauvechain, Melin, Jodoigne	1887	Ministère des Chemins de fer, des Postes et Télégraphes	Le tronçon Hamme-Mille Eghezée, qui faisait doublon avec une ligne nationale	1892
J1	Virginal - Hennuyères – Braine Le Comte	36	Nivelles, braine l'alleud, Virginal, Haut Itre et Itre	1898	ministère des Chemins de fer, des Postes et Télégraphes	tronçon Enghien Braine-le-Comte	1903-1911
A1	Wavre-Jodoigne	28	La Ville de Wavre	1885			1887-1889
E1	Jodoigne-Tirlemont-St Trond	45	Un ensemble de 17 communes	1901			1907-1908
I1	réseau urbain de Louvain	12	le conseil communal	1906			1912
B1	Bruxelles - Schepdaal – Ninove	25	SNCV	1885	ministère des Chemins de fer, des Postes et Télégraphes	concurrence avec une ligne nationale	1887-1913
C1	Bruxelles - Petite Espinette et extensions	24	SNCV	1888	ministère des Chemins de fer, des Postes et Télégraphes	concurrence avec une ligne nationale pour l'extension de la Petite Espinette à Waterloo	1894
A8	Tervueren- Tirlemont	39	SNCV	1892			1902-1905
B4	Bruxelles – Humbeek	18	SNCV	1886			1889
B5	Grimbergen - Londerzeel	13	SNCV	1890			1893-1894
D2	Overijse - Groenendael	7	SNCV	1888			1894
A11	Haacht - Aarschot - Tirlemont	46	Province du Brabant	1891			1897-1901
A10	Bruxelles - Sterrebeek – Vossem	16	Province du brabant	1885	ministère des Chemins de fer, des Postes et Télégraphes	le tronçon Sterrebeek Vossem, en concurrence avec une ligne nationale	1897
A5	Louvain Tervueren	18	la chambre de commerce de Louvain	1885	La commune de Vossem, bien que la ligne la traverse	Refus non justifié, la ligne a été financée par les autres intervenants	1897
A3	Louvain-Diest	30	Des particuliers, puis la SNCV en 1887	1886	les communes concernées	Elles ne veulent pas souscrire au capital demandé par la SNCV puisque des particuliers sont prêts à payer la ligne	1893-1894
A9	Bruxelles – Haacht	19	non précisé. "avec le soutien du Comte de Mérode"	1885			1889-1890
F2	Lierre-Werchter	25	non précisé	1901	commune de Putte	"elle posa des exigences irrecevables" (?)	1908-1909
E2	Diest-Koersel	19	non précisé	1899	Commune de Koersel	Demande de prolongement de la ligne qui n'était initialement prévue que jusque Beringen.	1907-1912
F1	Malines-Aarschot	32	non précisé	1902	Commune de Keerbergen	Modification du tracé sur son territoire	1908-1910
H1	turnhout-Mol-Westerlo-Zichem	59	Non précisé	1893	Province de brabant	Répartition du capital entre les provinces concernées	1896-1900
D1	Asse-Alost-Oordegem	26	non précisé	1897	Province de Brabant	Répartition du capital entre les provinces concernées	1904-1905
G1	Aarschot-Westerlo	15	non précisé	1902	Les actionnaires de la ligne Malines-Itegem-Westerlo-Turnhout	Réticence pour concurrence possible avec leur ligne	1911
B3	Bruxelles – Enghien	32	non précisé	1884			1888
B6	Laeken – Wemmel	4	non précisé	1904			1911

## Chap. 3.1 Annexe 2

Les 27 lignes vicinales  
du Brabant en 1914

TABLEAU 2. :  
Analyse du processus  
décisionnel :  
-Auteur de la demande  
- veto éventuel  
- raisons succinctes

	Lignes	Capital		répartition							
		TOTAL	Etat	(%)	Province de Brabant	(%)	(ou autre)	communes	(%)	particuliers	(%)
A1	Wavre - Jodoigne	1 705 000	852 000	50	427 000	25		382 000	22	44 000	3
A2	Louvain - Jodoigne	1 202 000	301 000	25	300 000	25		601 000	50	-	
A3	Louvain - Diest	1 160 000	290 000	25	290 000	25		572 000	49	8 000	1
A4	Braine-L'Alleud - Wavre	1 480 000	554 000	37	370 000	25		556 000	38	-	
A5	Louvain - Tervueren	968 000	323 000	33	242 000	25		403 000	42	-	
A6	Waterloo (Gare) - Waterloo (Mont-St-Jean)	320 000	80 000	25	80 000	25		110 000	34	50 000	16
A7	Incourt - Tilly - Gembloux										
	Tilly - Incourt - Gembloux	3 242 000	1 180 000	36	719 000	22	(Brabant)	1 221 000	38	-	
					122 000	4	(Namur)				
	Tilly - Courcelles	1 060 000	530 000	50	74 000	7	(Brabant)	265 000	25	-	
					191 000	18	(Hainaut)				
A8	Tervueren - Tirlemont	2 296 000	1 148 000	50	574 000	25		574 000	25	-	
A9	Bruxelles - Haacht	1 160 000	290 000	25	290 000	25		580 000	50	-	
A10	Bruxelles - Sterrebeek - Vossem										
	Bruxelles - Sterrebeek	800 000	200 000	25	200 000	25		371 000	46	29 000	4
	Sterrebeek - Vossem	380 000	105 000	28	95 000	25		180 000	47	-	
A11	Haacht - Aarschot - Tirlemont	2 300 000	575 000	25	575 000	25					
B1	Bruxelles - Schepdaal - Ninove										
	Bruxelles - Schepdaal	440 000	110 000	25	110 000	25		160 000	36	60 000	14
	Schepdaal - Eizeringen	192 000	48 000	25	48 000	25		50 000	26	46 000	24
	Eizeringen - Ninove	460 000	115 000	25	66 000	14	(Brabant)	230 000	50	-	
					49 000	11	(Flandre Or.)				
B2	Hal- Ninove	1 704 000	852 000	50	331 000	19	(Brabant)	426 000	25		
					95 000	6	(Flandre Or.)				
B3	Bruxelles- Enghien	1 231 000	308 000	25	293 000	24	(Brabant)	595 000	48	20 000	2
					15 000	1	(Hainaut)				
B4	Bruxelles - Humbeek										
	Humbeek - Laeken	850 000	213 000	25	212 000	25		425 000	50	-	
	Laeken - Bruxelles	208 000	52 000	25	52 000	25		104 000	50	-	
B5	Grimbergen - Londerzeel	820 000	369 000	45	205 000	25		213 000	26	33 000	4
B6	Laeken - Wemmel	500 000	250 000	50	125 000	25		125 000	25	-	
C1	Bruxelles - Petite-Espinette & ext										
	Bruxelles - Petite-Espinette	870 000	203 000	23	217 000	25		450 000	52	-	
	Petite-Espinette - Waterloo (Eglise)	650 000	325 000	50	162 000	25		163 000	25	-	
	Extension Rhode-Saint-Genèse ,	560 000	280 000	50	140 000	25		140 000	25	-	
	Extension Observatoire	500 000	250 000	50	125 000	25		125 000	25	-	
D1	Asse - Alost - Oordegem	1 410 000	705 000	50	123 000	9	(Brabant)	353 000	25	-	
					229 000		(Flandre Or.)				
D2	Groenendael-Overijse	872 000	218 000	25	218 000	25		436 000	50	-	
E1	Jodoigne - Tirlemont - Saint-Trond	2 360 000	1 180 000	50	442 000	19	(Brabant)	541 000	23	-	
					74 000	3	(Limbourg)				
					123 000	5	(Liège)				
E2	Diest - Koersel	1 112 000	561 000	50	116 000	10	(Brabant)	281 000	25	-	
					164 000	15	(Limbourg)				
F1	Malines - Aarschot	1 400 000	700 000	50	214 000	15	(Brabant)	305 000	22	-	
					181 000	13	(Anvers)				
					222 000	15	(Hainaut)				
F2	Lierre - Werchter	1 320 000	660 000	50	53 000	4	(Brabant)	239 000	18	-	
					369 000	28	(Anvers)				
G1	Westerlo - Aarschot	840 000	420 000	50	51 000	6	(Brabant)	157 000	19	-	
					212 000	25	(Anvers)				
H1	Turnhout - Mol - Westerlo - Zichem	1 974 000	642 000	33	39 000	2	(Brabant)	661 000	33	30 000	2
					602 000	30	(Anvers)				
I1	Zichem - Scherpenheuvel	355 000	88 000	25	0	0		149 000	42	118 000	33
J1	Nivelles - Braine-L'Alleud - Virginal - Hennuyères - Braine-le-Comte										
	Nivelles - Virginal - Braine-L'Alleud	1 326 000	663 000	50	332 000	25		300 000	23	31 000	2
	Virginal - Braine-le-Comte - Rebecq	1 500 000	750 000	50	153 000	10	(Brabant)	375 000	25	-	
	TOTAUX	38 701 000	14 977 000	39	10 226 000	26		12 143 000	31	438 000	1

### Chap. 3.1 Annexe 3

TABLEAU 3

Les 27 lignes vicinales  
du Brabant en 1914

TABLEAU 3. :  
Répartition du  
financement des lignes  
entre les communes,  
les provinces, l'état et  
des particuliers.

En grisé : Actionnaire  
majoritaire

	Ouvriers migrants	ménages	migr./ménage
Limelette	184	206	89,32%
Ophain Bois Seigneur Isaac	375	430	87,21%
Ottignies	546	652	83,74%
Hevillers	157	198	79,29%
Loupoigne	305	396	77,02%
Dion le Val	73	95	76,84%
Limal	425	578	73,53%
Oisquercq	122	166	73,49%
Wauthier Braine	269	377	71,35%
Braine le Château	751	1073	69,99%
Ittre	508	739	68,74%
Maransart	84	127	66,14%
Rosières	108	164	65,85%
Baisy thy	431	659	65,40%
Vieux Genappe	218	336	64,88%
Glabbais	127	196	64,80%
Ways	113	182	62,09%
Clabecq	220	358	61,45%
Céroux Mousty	241	403	59,80%
Corbais	89	156	57,05%
Dion le Mont	79	141	56,03%
Mont St Guibert	230	420	54,76%
Saint Rémy Geest	81	154	52,60%
Lillois Witterzée	162	313	51,76%
Haut Ittre	81	159	50,94%
Plancenoit	88	173	50,87%
Virginal Samme	282	579	48,70%
Tubize	796	1658	48,01%
Tourinnes la Grosse	129	273	47,25%
Mellery	72	154	46,75%
Baulers	96	214	44,86%
Lasne Chapelle St Lambert	248	559	44,36%
Cortil Noirmont	116	275	42,18%
Bousval	171	407	42,01%
Genval	237	566	41,87%
Lathuy	65	159	40,88%
Villers la Ville	118	300	39,33%
Waterloo	454	1167	38,90%
Linsmeau	43	118	36,44%
Archennes	56	154	36,36%
Perwez	272	766	35,51%
Bierges	132	372	35,48%
Saint Géry	35	99	35,35%
Melin	109	313	34,82%
Tourinnes St Lambert	123	374	32,89%
Huppaye	80	253	31,62%
<b>Chastre Villeroux Blanmont</b>	130	416	31,25%
Nodebais	40	130	30,77%
Court St Etienne	346	1150	30,09%
Wavre	700	2516	27,82%
Marbais	155	569	27,24%
Rixensart	154	574	26,83%
Noville sur Mehaigne	51	193	26,42%
Nil St Vincent St Martin	84	320	26,25%
Bonlez	34	131	25,95%
Geest Géraupont (Petit Rosière)	57	220	25,91%
Sart Dame Aveline	142	549	25,87%
Jauchelette	28	113	24,78%
Tilly	61	250	24,40%
Hamme Mille	59	247	23,89%
Ohain	137	598	22,91%
La Hulpe	169	761	22,21%
Chaumont Gistoux	77	350	22,00%
Genappe	115	529	21,74%
Ramillies-Offus	37	176	21,02%
Saint Jean Geest	38	183	20,77%
Biez	33	160	20,63%
Jauche	76	397	19,14%
Piétain	56	295	18,98%
Quenast	127	689	18,43%
Grand Rosière Hottemont	26	148	17,57%
Bossut Gottechain	57	343	16,62%
Gentignes	29	176	16,48%
Mont St André	25	170	14,71%
Longueville	21	145	14,48%
Marilles	33	229	14,41%

... suite du tableau :

	Ouvriers migrants	# ménages	migr./ménage
Marilles	33	229	14,41%
Folx les Caves	23	162	14,20%
Bornival	13	97	13,40%
Grez Doiceau	91	683	13,32%
Thoremçais Les Béguines	23	181	12,71%
Dongelberg	18	143	12,59%
Orbais	19	153	12,42%
Autre Eglise	29	240	12,08%
Couture St Germain	19	164	11,59%
Nethen	39	338	11,54%
Nodwez	24	211	11,37%
Orp le Grand	56	495	11,31%
Jandrain Jandrenouille	31	275	11,27%
Opprebais	39	348	11,21%
Incourt	21	192	10,94%
Rebecq Rognon	104	1173	8,87%
Bomal	8	91	8,79%
Houtain le Val	21	240	8,75%
Pietrebais	17	210	8,10%
Nivelles	256	3186	8,04%
Braine l'Alleud	171	2328	7,35%
Glimes	10	139	7,19%
Jodoigne Souveraine	8	124	6,45%
Jodoigne	78	1230	6,34%
Beauvechain	28	450	6,22%
Malèves Ste Marie Wastines	11	177	6,21%
Thoremçais St Trond	14	245	5,71%
Roux Miroir	6	134	4,48%
Walhain St Paul	19	465	4,09%
Corroy le grand	4	307	1,30%
Enines	0	118	0,00%
Monstreux	0	72	0,00%
Thines	0	70	0,00%
Arr de Nivelles	13998	44779	
Arr de Bruxelles		296537	
Arr de Louvain		56126	
BRABANT		397442	

## Chap. 3.2 Annexe 5

Données pour la carte  
chap 3.2 pl. 2

Nombre d'ouvriers  
migrants journaliers  
rapporté au nombre de  
ménages,  
par communes de  
l'arrondissement de  
Nivelles.

Sources : H. DEMAIN  
et recensement 1910.

	rapport du nombre de personnes occupées dans l'industrie et le commerce (patrons, aides, employés, ouvriers) au nombre total d'habitants	Nombre d'habitants	Nombre de personnes occupées dans l'industrie et le commerce	Nombre de migrants	Nbre de personnes occupées dans l'industrie et le commerce MOINS le nombre de migrants	Nombre de ménages	Nbre de personnes occupées dans l'industrie et le commerce - non migrantes - pour 100 ménages
	A	B	C = A x B	D	E = C - D	F	= E / F
Quenast	49,43	2796	1382	127	1255	689	182,16
Braine l'Alleud	43,14	9410	4059	171	3888	2328	167,03
Rebecq Rognon	37,49	4503	1688	104	1584	1173	135,05
Dongelberg	34,03	620	211	18	193	143	134,96
Tubize	45,08	6574	2964	796	2168	1658	130,73
Enines	30,66	486	149	0	149	118	126,28
Genappe	38,22	2007	767	115	652	529	123,27
Wauthier Braine	45,31	1587	719	269	450	377	119,38
Bonlez	37,30	504	188	34	154	131	117,55
Court St Etienne	38,78	4373	1696	346	1350	1150	117,38
Folx les Caves	33,08	644	213	23	190	162	117,31
Monstreux	30,33	277	84	0	84	72	116,69
Hamme Mille	30,11	1136	342	59	283	247	114,59
Thines	28,68	272	78	0	78	70	111,44
Jauche	34,79	1466	510	76	434	397	109,33
Marbais	33,12	2337	774	155	619	569	108,79
Incourt	29,77	766	228	21	207	192	107,83
Villers la Ville	37,67	1168	440	118	322	300	107,33
Jodoigne	32,99	4198	1385	78	1307	1230	106,25
Clabecq	40,33	1478	596	220	376	358	105,05
Orp le Grand	30,90	1864	576	56	520	495	105,05
Mont St Guibert	39,76	1670	664	230	434	420	103,33
Ottignies	43,59	2764	1205	546	659	652	101,05
Bousval	36,15	1607	581	171	410	407	100,72
Sart Dame Aveline	32,41	2132	691	142	549	549	100,00
Waterloo	35,03	4419	1548	454	1094	1167	93,74
Wavre	35,67	8556	3052	700	2352	2516	93,48
Geest Gérapont (Petit Rosière)	31,79	821	261	57	204	220	92,73
Chaumont Gistoux	27,55	1394	384	77	307	350	87,73
Ohain	27,19	2413	656	137	519	598	86,81
Maransart	35,51	535	190	84	106	127	83,45
Linsmeau	26,61	526	140	43	97	118	82,18
Glimes	21,94	556	122	10	112	139	80,57
Nodebais	24,12	597	144	40	104	130	80,00
Longueville	23,33	583	136	21	115	145	79,32
Ways	36,83	695	256	113	143	182	78,55
Loupoigne	37,86	1619	613	305	308	396	77,77
Céroux Mousty	34,13	1623	554	241	313	403	77,65
Genval	30,47	2212	674	237	437	566	77,21
Braine le Château	39,90	3953	1577	751	826	1073	77,00
Biez	25,53	611	156	33	123	160	76,87
Lathuy	26,94	683	184	65	119	159	74,84
Grand Rosière Hottemont	24,02	562	135	26	109	148	73,64
Tourinnes St Lambert	23,36	1695	396	123	273	374	72,98
Lasne Chapelle St Lambert	30,71	2130	654	248	406	559	72,65
Jauchette	25,34	434	110	28	82	113	72,54
Vieux Genappe	32,88	1402	461	218	243	336	72,31
Nethen	17,17	1625	279	39	240	338	71,01
La Hulpe	23,57	2995	706	169	537	761	70,55
Houtain le Val	19,71	964	190	21	169	240	70,42
Mellery	29,58	610	180	72	108	154	70,41
Marilles	22,56	851	192	33	159	229	69,43
Opprebaix	18,83	1487	280	39	241	348	69,25
Jandrain Jandrenouille	18,79	1176	221	31	190	275	69,08
Cortil Noirmont	25,57	1189	304	116	188	275	68,37
Mont St André	22,45	628	141	25	116	170	68,23
PlétRain	22,53	1141	257	56	201	295	68,16

**Chap. 3.2**  
**Annexe**  
**6**

Données pour la carte  
chap 3.2 pl. 3

Nombre d'habitants de  
la commune occupés  
dans l'industrie et le  
commerce  
par communes de  
l'arrondissement de  
Nivelles.

Sources : H. DEMAIN  
et recensement 1910.

PiétRain	22,53	1141	257	56	201	295	68,16
Autre Eglise	20,93	917	192	29	163	240	67,89
Perwez	28,09	2816	791	272	519	766	67,76
Pietrebais	16,65	949	158	17	141	210	67,15
Bierges	24,79	1537	381	132	249	372	66,94
Archennes	21,87	727	159	56	103	154	66,88
Nivelles	18,21	12697	2312	256	2056	3186	64,54
Virginal Samme	28,82	2252	649	282	367	579	63,39
Roux Miroir	16,07	560	90	6	84	134	62,68
Huppaye	22,14	1075	238	80	158	253	62,45
Noville sur Mehaigne	22,23	769	171	51	120	193	62,15
Gentignes	18,90	730	138	29	109	176	61,91
Corbais	26,29	700	184	89	95	156	60,92
Hevillers	35,58	779	277	157	120	198	60,69
Chastre Villeroix Blanmont	23,53	1623	382	130	252	416	60,55
Melin	22,72	1307	297	109	188	313	60,05
Thorembais Les Béguines	17,90	732	131	23	108	181	59,68
Saint Jean Geest	19,86	735	146	38	108	183	59,00
Nil St Vincent St Martin	21,38	1272	272	84	188	320	58,74
Ittre	32,49	2893	940	508	432	739	58,45
Limal	30,88	2455	758	425	333	578	57,63
Corroy le grand	13,95	1291	180	4	176	307	57,36
Rosières	32,47	619	201	108	93	164	56,70
Baisy thy	31,71	2532	803	431	372	659	56,43
Orbais	15,53	676	105	19	86	153	56,20
Grez Doiceau	16,70	2821	471	91	380	683	55,65
Lillois Witterzée	28,20	1188	335	162	173	313	55,28
Rixensart	19,69	2382	469	154	315	574	54,88
Dion le Val	27,41	456	125	73	52	95	54,73
Ramillies-Offus	17,79	742	132	37	95	176	53,98
Bornival	15,08	431	65	13	52	97	53,60
Jodoigne Souveraine	15,04	492	74	8	66	124	53,22
Oisquercq	33,76	619	209	122	87	166	52,39
Nodwez	15,16	884	134	24	110	211	52,14
Dion le Mont	24,35	624	152	79	73	141	51,73
Limelette	32,11	903	290	184	106	206	51,43
Saint Rémy Geest	28,06	563	158	81	77	154	49,99
Saint Géry	19,95	421	84	35	49	99	49,48
Plancenoit	21,05	822	173	88	85	173	49,15
Malèves Ste Marie Wastines	12,73	754	96	11	85	177	48,01
Thorembais St Trond	11,21	1150	129	14	115	245	46,90
Ophain Bois Seigneur Isaac	33,20	1720	571	375	196	430	45,59
Tilly	16,49	1037	171	61	110	250	44,00
Baulers	22,33	851	190	96	94	214	43,94
Tourinnes la Grosse	20,64	1187	245	129	116	273	42,49
Glabbais	25,64	819	210	127	83	196	42,34
Bomal	12,30	374	46	8	38	91	41,76
Beauvechain	10,38	1955	203	28	175	450	38,87
Bossut Gottechain	12,83	1403	180	57	123	343	35,86
Walhain St Paul	8,08	1906	154	19	135	465	29,03
Couture St Germain	9,31	634	59	19	40	164	24,41
Haut Ittre	19,78	546	108	81	27	159	16,98

### Chap. 3.2 Annexe 6bis

Fin du tableau précédent.

Données pour la carte  
chap 3.2 pl. 3  
**(SUITE)**  
Nombre d'habitants de  
la commune occupés  
dans l'industrie et le  
commerce  
par communes de  
l'arrondissement de  
Nivelles.

Sources : H. DEMAIN  
et recensement 1910.

	Nombre de personnes occupées dans l'industrie et le commerce	Nbre de personnes occupées dans l'industrie et le commerce pour 100 ménages	Nombre de migrants	Nbre de migrants pour 100 ménages	Nbre de personnes occupées dans l'industrie et le commerce MOINS le nombre de migrants	Nbre de personnes occupées dans l'industrie et le commerce - non migrantes - pour 100 ménages
	C = A x B	= C / F	D	= D / F	E = C - D	= E / F
Quenast	1382	200,59	127	18,43	1255	182,16
Braine l'Alleud	4059	174,38	171	7,35	3888	167,03
Rebecq Rognon	1688	143,92	104	8,87	1584	135,05
Dongelberg	211	147,54	18	12,59	193	134,96
Tubize	2964	178,74	796	48,01	2168	130,73
Enines	149	126,28	0	0,00	149	126,28
Genappe	767	145,00	115	21,74	652	123,27
Wauthier Braine	719	190,73	269	71,35	450	119,38
Bonlez	188	143,51	34	25,95	154	117,55
Court St Etienne	1696	147,47	346	30,09	1350	117,38
Folx les Caves	213	131,50	23	14,20	190	117,31
Monstreux	84	116,69	0	0,00	84	116,69
Hamme Mille	342	138,48	59	23,89	283	114,59
Thines	78	111,44	0	0,00	78	111,44
Jauche	510	128,47	76	19,14	434	109,33
Marbais	774	136,03	155	27,24	619	108,79
Incourt	228	118,77	21	10,94	207	107,83
Villers la Ville	440	146,66	118	39,33	322	107,33
Jodoigne	1385	112,60	78	6,34	1307	106,25
Clabecq	596	166,50	220	61,45	376	105,05
Orp le Grand	576	116,36	56	11,31	520	105,05
Mont St Guibert	664	158,09	230	54,76	434	103,33
Ottignies	1205	184,79	546	83,74	659	101,05
Bousval	581	142,73	171	42,01	410	100,72
Sart Dame Aveline	691	125,86	142	25,87	549	100,00
Waterloo	1548	132,65	454	38,90	1094	93,74
Wavre	3052	121,30	700	27,82	2352	93,48
Geest Gérapont (Petit Rosière)	261	118,63	57	25,91	204	92,73
Chaumont Gistoux	384	109,73	77	22,00	307	87,73
Ohain	656	109,71	137	22,91	519	86,81
Maransart	190	149,59	84	66,14	106	83,45
Linsmeau	140	118,62	43	36,44	97	82,18
Glimes	122	87,76	10	7,19	112	80,57
Nodebais	144	110,77	40	30,77	104	80,00
Longueville	136	93,80	21	14,48	115	79,32
Ways	256	140,64	113	62,09	143	78,55
Loupoigne	613	154,79	305	77,02	308	77,77
Céroux Mousty	554	137,45	241	59,80	313	77,65
Genval	674	119,08	237	41,87	437	77,21
Braine le Château	1577	146,99	751	69,99	826	77,00
Biez	156	97,49	33	20,63	123	76,87
Lathuy	184	115,72	65	40,88	119	74,84
Grand Rosière Hottemont	135	91,21	26	17,57	109	73,64
Tourinnes St Lambert	396	105,87	123	32,89	273	72,98
Lasne Chapelle St Lambert	654	117,02	248	44,36	406	72,65
Jauchette	110	97,32	28	24,78	82	72,54
Vieux Genappe	461	137,20	218	64,88	243	72,31
Nethen	279	82,55	39	11,54	240	71,01
La Hulpe	706	92,76	169	22,21	537	70,55
Houtain le Val	190	79,17	21	8,75	169	70,42
Mellery	180	117,17	72	46,75	108	70,41
Marilles	192	83,84	33	14,41	159	69,43
Opprebais	280	80,46	39	11,21	241	69,25
Jandrain Jandrenouille	221	80,35	31	11,27	190	69,08
Cortil Noirmont	304	110,56	116	42,18	188	68,37
Mont St André	141	82,93	25	14,71	116	68,23
PiétRain	257	87,14	56	18,98	201	68,16

**Chap. 3.2**  
**Annexe**  
**7**

Comparaison des données précédentes :

-Le nombre d'ouvriers migrants par ménage

- le nombre de personnes employées dans l'industrie et le commerce par ménage

- idem, sans les ouvriers migrants.



PiétRain	257	87,14	56	18,98	201	68,16
Autre Eglise	192	79,97	29	12,08	163	67,89
Perwez	791	103,27	272	35,51	519	67,76
Pietrebais	158	75,24	17	8,10	141	67,15
Bierges	381	102,43	132	35,48	249	66,94
Archennes	159	103,24	56	36,36	103	66,88
Nivelles	2312	72,57	256	8,04	2056	64,54
Virginal Samme	649	112,09	282	48,70	367	63,39
Roux Miroir	90	67,16	6	4,48	84	62,68
Huppaye	238	94,07	80	31,62	158	62,45
Noville sur Mehaigne	171	88,57	51	26,42	120	62,15
Gentignes	138	78,39	29	16,48	109	61,91
Corbais	184	117,97	89	57,05	95	60,92
Hevillers	277	139,98	157	79,29	120	60,69
Chastre Villeroux Blanmont	382	91,80	130	31,25	252	60,55
Melin	297	94,87	109	34,82	188	60,05
Thorembais Les Béguines	131	72,39	23	12,71	108	59,68
Saint Jean Geest	146	79,77	38	20,77	108	59,00
Nil St Vincent St Martin	272	84,99	84	26,25	188	58,74
Ittre	940	127,19	508	68,74	432	58,45
Limal	758	131,16	425	73,53	333	57,63
Corroy le grand	180	58,66	4	1,30	176	57,36
Rosières	201	122,55	108	65,85	93	56,70
Baisy thy	803	121,84	431	65,40	372	56,43
Orbais	105	68,62	19	12,42	86	56,20
Grez Doiceau	471	68,98	91	13,32	380	55,65
Lillois Witterzée	335	107,03	162	51,76	173	55,28
Rixensart	469	81,71	154	26,83	315	54,88
Dion le Val	125	131,57	73	76,84	52	54,73
Ramillies-Offus	132	75,00	37	21,02	95	53,98
Bornival	65	67,00	13	13,40	52	53,60
Jodoigne Souveraine	74	59,67	8	6,45	66	53,22
Oisquercq	209	125,89	122	73,49	87	52,39
Nodwez	134	63,51	24	11,37	110	52,14
Dion le Mont	152	107,76	79	56,03	73	51,73
Limelette	290	140,75	184	89,32	106	51,43
Saint Rémy Geest	158	102,58	81	52,60	77	49,99
Saint Géry	84	84,84	35	35,35	49	49,48
Plancenoit	173	100,02	88	50,87	85	49,15
Malèves Ste Marie Wastines	96	54,23	11	6,21	85	48,01
Thorembais St Trond	129	52,62	14	5,71	115	46,90
Ophain Bois Seigneur Isaac	571	132,80	375	87,21	196	45,59
Tilly	171	68,40	61	24,40	110	44,00
Baulers	190	88,80	96	44,86	94	43,94
Tourinnes la Grosse	245	89,74	129	47,25	116	42,49
Glabbais	210	107,14	127	64,80	83	42,34
Bomal	46	50,55	8	8,79	38	41,76
Beauvechain	203	45,10	28	6,22	175	38,87
Bossut Gottechain	180	52,48	57	16,62	123	35,86
Walhain St Paul	154	33,12	19	4,09	135	29,03
Couture St Germain	59	35,99	19	11,59	40	24,41
Haut Ittre	108	67,92	81	50,94	27	16,98

### Chap. 3.2 Annexe 7bis

Fin du tableau précédent.	Nombre de personnes occupées dans l'industrie et le commerce	Nbre de personnes occupées dans l'industrie et le commerce pour 100 ménages	Nombre de migrants	Nbre de migrants pour 100 ménages	Nbre de personnes occupées dans l'industrie et le commerce MOINS le nombre de migrants	Nbre de personnes occupées dans l'industrie et le commerce - non migrantes - pour 100 ménages	<p>Comparaison des données précédentes : <b>(SUITE)</b></p> <p>-Le nombre d'ouvriers migrants par ménage</p> <p>- le nombre de personnes employées dans l'industrie et le commerce par ménage</p> <p>- idem, sans les ouvriers migrants.</p>
---------------------------	--	---	--------------------	-----------------------------------	--	---	--

Recensement des industries - 1910		Nbre industries	total pers.
<b>Ottignies</b>	Blanc de silex (fabrique de)	1	13
<b>Wavre</b>	Boulangeries	7	15
<b>48 autres communes</b>	Boulangeries	101	155
<b>Court St Etienne</b>	Brasseries	3	13
<b>Incourt</b>	Brasseries	3	15
<b>Mont Saint Guibert</b>	Brasseries	5	24
<b>Wavre</b>	Brasseries	8	42
<b>47 autres communes</b>	Brasseries	60	220
<b>Mont Saint Guibert</b>	Brasseries-maltes	1	13
<b>6 autres communes</b>	Brasseries-maltes	6	32
<b>Céroux-Mousty</b>	Briquetteries (chantiers de fabrication à la main)	1	15
<b>Rixensart</b>	Briquetteries (chantiers de fabrication à la main)	2	13
<b>Chaumont-Gistoux</b>	carrière à ciel ouvert de pierres taillées, moellons, pavées, etc	3	
<b>Opprebaix</b>	carrière à ciel ouvert de pierres taillées, moellons, pavées, etc	1	94
<b>Chaumont-Gistoux</b>	carrières à ciel ouvert de sable	2	
<b>Wavre</b>	Cartonnages (fab. De) cartonniers	1	1
<b>Wavre</b>	Chaises (canneurs-euses, rempailleurs - euses) (ateliers de mont	1	1
<b>Nil-Saint Vincent-St Martin</b>	Confiseries (fab. De)	2	23
<b>Wavre</b>	Cordes en fibres végétales (fab mécanique de)	1	2
<b>Court St Etienne</b>	Cordonnerie (ateliers de)	14	23
<b>Mont Saint Guibert</b>	Cordonnerie (ateliers de)	7	12
<b>Ottignies</b>	Cordonnerie (ateliers de)	7	14
<b>Perwez</b>	Cordonnerie (ateliers de)	12	12
<b>Wavre</b>	Cordonnerie (ateliers de)	26	43
<b>83 autres communes</b>	Cordonnerie (ateliers de)	225	297
<b>Ottignies</b>	Couleurs et enduits (fab. De)	1	11
<b>Perwez</b>	Couvertures en tuiles, en ardoises et en chaume (entreprises de)	11	15
<b>Rixensart</b>	Couvertures en tuiles, en ardoises et en chaume (entreprises de)	4	12
<b>70 autres communes</b>	Couvertures en tuiles, en ardoises et en chaume (entreprises de)	149	184
<b>Chastre-Villeroux-Blanmont</b>	de précision : hébénisterie (pour appareils photographiques, etc.)	1	1
<b>Wavre</b>	Emaillage de métaux (atelier de), plaques et articles émaillés (fab	1	41
<b>Incourt</b>	Entreprises de rouissage et teillage du lin, teillage à la main	4	27
<b>Opprebaix</b>	Entreprises de rouissage et teillage du lin, teillage à la main	6	23
<b>Piétrebaix</b>	Entreprises de rouissage et teillage du lin, teillage à la main	5	27
<b>Glimes</b>	Entreprises de rouissage et teillage du lin, teillage mécanique	1	12
<b>Wavre</b>	Etain et plomb en feuilles, capsules, etc. (fab. De)	1	21
<b>Chaumont-Gistoux</b>	fabrique de blanc de silex	1	
<b>Bonlez</b>	Filature mécanique de lin et d'étaupe de lin	1	180
<b>Chaumont-Gistoux</b>	Filature mécanique de lin et d'étaupe de lin	1	
<b>Court St Etienne</b>	Filatures nécaniques de coton	1	322
<b>Court St Etienne</b>	Fonderie de fonte, de fonte et acier, de fonte et de cuivre	3	294
<b>Wavre</b>	Fonderie de fonte, de fonte et acier, de fonte et de cuivre	1	35
<b>Corroy-le Grand</b>	forges de maréchaux ferrants et de forgerons	4	11
<b>Tourinnes Saint Lambert</b>	forges de maréchaux ferrants et de forgerons	6	11
<b>Wavre</b>	forges de maréchaux ferrants et de forgerons	6	11
<b>Nil-Saint Vincent-St Martin</b>	Houille (siège en préparation de mines de), forage de puits pour m	1	382
<b>Court St Etienne</b>	Imprimeries typographiques	2	14
<b>Wavre</b>	Imprimeries typographiques	7	47
<b>16 autres communes</b>	Imprimeries typographiques	33	47
<b>Chastre-Villeroux-Blanmont</b>	ind. Alim : raffinerie de sucre	1	25
<b>Chastre-Villeroux-Blanmont</b>	ind. Chim : entrprises installation électricité	2	5
<b>Court St Etienne</b>	Limes (fab. De) tailleurs de limes	3	8
<b>Ottignies</b>	Limes (fab. De) tailleurs de limes	3	99
<b>Court St Etienne</b>	Linge (atelier de repassage du)	11	15
<b>Perwez</b>	Linge (atelier de repassage du)	10	11
<b>Wavre</b>	Linge (atelier de repassage du)	8	13
<b>48 autres communes</b>	Linge (atelier de repassage du)	123	155
<b>Archennes</b>	Machines et appareils électriques (ateliers de construction de)	1	190
<b>Court St Etienne</b>	Machines motrices, machines outils, appareils industriels (ateliers	1	11
<b>Wavre</b>	Machines motrices, machines outils, appareils industriels (ateliers	1	29
<b>Céroux-Mousty</b>	Maçonnerie, carrelage, cimentage (entreprises de), puisatiers	2	18
<b>Corroy-le Grand</b>	Maçonnerie, carrelage, cimentage (entreprises de), puisatiers	6	12
<b>Court St Etienne</b>	Maçonnerie, carrelage, cimentage (entreprises de), puisatiers	10	25
<b>Grez Doiceau</b>	Maçonnerie, carrelage, cimentage (entreprises de), puisatiers	7	18

## Chap. 3.2 Annexe 8

Données pour la carte  
Chap 3.2 planche 4

Les industries  
répertoriées par types,  
mentionnées dans le  
recensement de  
l'industrie et du  
commerce (2e partie)  
de 1910.  
Pour les 36 communes  
considérées.

	Nbre de personnes employées dans les industries de la commune	Nbre de ménages	Nbre de personnes employées dans les industries de la commune pour 100 ménages
Bonlez	191	131	145,80
Nil-Saint Vincent-St Martin	432	320	135,00
Archennes	190	154	123,38
Mont Saint Guibert	339	420	80,71
Court St Etienne	889	1150	77,30
Céroux-Mousty	295	403	73,20
Grez Doiceau	499	683	73,06
Limal	322	578	55,71
Ottignies	354	652	54,29
Biez	66	160	41,25
Opprebais	134	348	38,51
Wavre	962	2516	38,24
Rixensart	161	574	28,05
Tilly	65	250	26,00
Perwez	187	766	24,41
Incourt	42	192	21,88
Tourinnes Saint Lambert	79	374	21,12
Corroy-le Grand	51	307	16,61
Glimes	22	139	15,83
Limelette	32	206	15,53
Orbais	23	153	15,03
Nethen	46	338	13,61
Piétrebais	27	210	12,86
Chastre-Villeroux-Blanmont	49	416	11,78
Cortil - Noirmont	24	275	8,73
Chaumont-Gistoux	27	350	7,71
Hévillers	15	198	7,58
Gentignes	11	176	6,25
Thorembais les béguines	11	181	6,08
Walhain Saint Paul	20	465	4,30
Bossut Gottechain	14	343	4,08
Bierges	12	372	3,23
Dion-le Mont	0	141	0,00
Dion-le Val	0	95	0,00
Longueville	0	145	0,00
Roux-Miroir	0	134	0,00

**Chap. 3.2**  
**Annexe**  
**9**

Données pour la carte  
Chap 3.2 planche 4

Nombre de personnes employées dans les industries mentionnées dans le recensement de l'industrie et du commerce (2e partie) de 1910. Pour les 36 communes considérées.

Recensement 1910	Incourt					Glimes					Opprebais					Piétrebais					Roux Miroir					INCOURT
	total	Exploitants	employés	ouvriers	chomeurs	total	Exploitants	employés	ouvriers	chomeurs	total	Exploitants	employés	ouvriers	chomeurs	total	Exploitants	employés	ouvriers	chomeurs	total	Exploitants	employés	ouvriers	chomeurs	
industrie des mines	0					2			2		1			1	1			1		0					4	
des carrières	15			15		1			1		88	4		83	1	1			10		2			2	8	115
des métaux	14	13		1		5	4		1		5	4		1		10	10			2	2				36	
céramique	0					8	8				1	1				2	2			3	3				14	
Verrières	0					0					0					3			3	1			1		4	
Chimiques	0					0					1	1				0				0					1	
Alimentaires	18	12		6		3	2	1			6	6				1	1			0					28	
textiles	29	14		15		5	5				26	11		15		19	16		3	8	4		4		87	
du vêtement	12	10		2		17	17				23	18		5		12	12			6	6				70	
de la construction	10	2		7	1	9	9				13	12		1		9	1		5	3	10	4		6	51	
du bois et de l'ameublement	12	11			1	10	9	1			14	12		2		15	12		3	4	4				55	
des peaux et des cuirs	6	6				3	3				2	2				4	4			1	1				16	
du papier	0					0					0					0				0					0	
du livre	0					0					0					0				0					0	
d'art et de précision	0					0					0					0				0					0	
des transports : ent. Publiques	1		1			4			4		0				3			3	0						8	
des transports : ateliers et arse	1		1			0					0				0				0						1	
des transports : ent. Privées	2		2			0					24	2	4	18		1			1	3			3		30	
<b>total industrie</b>	<b>120</b>	<b>68</b>	<b>4</b>	<b>46</b>	<b>2</b>	<b>67</b>	<b>57</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>204</b>	<b>73</b>	<b>4</b>	<b>126</b>	<b>1</b>	<b>81</b>	<b>58</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>3</b>	<b>48</b>	<b>24</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>14</b>	<b>520</b>
commerce de produits des mines	0					2	2				0					0				2	2					4
des métaux	1	1				2	2				0					0				0						3
céramique et verrières	3	3				0	0				0					0				0						3
produits chimiques	0					0	0				0				5	5			0							5
agricoles non préparés	5	5				4	4				6	6			2	2			1	1					18	
alimentaires	25	25				10	10				13	13			18	16	1	1	4	4					70	
textiles et du vêtement	9	9				2	2				14	14			5	4	1		4	4					34	
de bois, ameublement et const	0					0	0				0				1	1			0						1	
des peaux et des cuirs	1	1				2	2				0								0						1	
du papier	0					0	0				2								0						0	
polygraphiques	0					4	4				0					0			0						4	
d'art et de précision	1	1				0	0				0					0			0						1	
banque et crédit	0					0	0				0					0			0						0	
assurance	0					0	0				0					0			0						0	
industrie hôtelière	53	53				29	29				23	23			30	30			24	24					159	
<b>total commerce</b>	<b>98</b>	<b>98</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>53</b>	<b>55</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>56</b>	<b>58</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>61</b>	<b>58</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>303</b>
<b>TOTAUX</b>	<b>218</b>	<b>166</b>	<b>4</b>	<b>46</b>	<b>2</b>	<b>120</b>	<b>112</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>260</b>	<b>131</b>	<b>4</b>	<b>126</b>	<b>1</b>	<b>142</b>	<b>116</b>	<b>2</b>	<b>21</b>	<b>3</b>	<b>83</b>	<b>59</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>14</b>	<b>823</b>

Recensement 1910	Chastre-Villeroux-Blanmont					Cortil - Noirmont					Gentignes					Saint Gery					CHASTRE					
	total	Exploitants	employés	ouvriers	chomeurs	total	Exploitants	employés	ouvriers	chomeurs	total	Exploitants	employés	ouvriers	chomeurs	total	Exploitants	employés	ouvriers	chomeurs						
industrie des mines	6			6		6			6		0			0		0										12
des carrières	3			3		3	3				0			0		0										6
des métaux	45	6	1	38		58	8	1	49		10	3		6	1	25	3	1	21							138
Verrières	1				1	3	3				2			2		0										6
Chimiques	2	1			1	9			9		0			0		0										11
Alimentaires	16	3		13		16	8		8		3	2		1	1			1								36
textiles	2			2		0					0			0		0										2
du vêtement	30	28		2		35	27		8		18	18			5	5										88
de la construction	38	18		14	6	33	11		21	1	29	11		15	3	12	5		7							112
du bois et de l'ameublement	27	13		12	2	23	12		11		8	4		4		12	6		6							70
des peaux et des cuirs	8	4		4		4	3		1		8	7		1		6	5		1							26
du papier	5		1	4		1			1		0				0											6
du livre	2			2		3			3		1			1		0										6
d'art et de précision	1			1		0					0				0											1
des transports : ent. Publiques	41		16	25		7			5	2	0				0											48
des transports : ateliers et arsena	34		1	33		19			19		6			6		1			1							60
des transports : ent. Privées	13		9	4		4			3	1	0				0											17
<b>total industrie</b>	<b>274</b>	<b>73</b>	<b>28</b>	<b>163</b>	<b>10</b>	<b>224</b>	<b>75</b>	<b>9</b>	<b>139</b>	<b>1</b>	<b>85</b>	<b>45</b>	<b>0</b>	<b>35</b>	<b>5</b>	<b>62</b>	<b>24</b>	<b>1</b>	<b>37</b>	<b>0</b>					<b>645</b>	
commerce de produits des mines	3	3				4	4				1	1			0											8
des métaux	0					1	1				0				1	1										2
céramique et verrières	0					1	1				0				0											1
produits chimiques	3	3				0	0				0				1	1										4
agricoles non préparés	2	2				15	15				0	0			1	1										18
alimentaires	15	14		1		18	17		1		8	8			4	4										45
textiles et du vêtement	7	6		1		9	9				1	1			3	3										20
de bois, ameublement et construc	1	1				0	0				0				0											1
polygraphiques	1			1		0	0				0				0											1
banque et crédit	7		7			1			1		1			1		0										9
assurance	1		1			0	0				0				0											1
industrie hôtelière	59	59				30	30				41	41			6	6										136
<b>total commerce</b>	<b>99</b>	<b>88</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>79</b>	<b>77</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>52</b>	<b>51</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>					<b>246</b>	
<b>TOTAUX</b>	<b>373</b>	<b>161</b>	<b>37</b>	<b>165</b>	<b>10</b>	<b>303</b>	<b>152</b>	<b>11</b>	<b>139</b>	<b>1</b>	<b>137</b>	<b>96</b>	<b>1</b>	<b>35</b>	<b>5</b>	<b>78</b>	<b>40</b>	<b>1</b>	<b>37</b>	<b>0</b>					<b>891</b>	

## Chap. 3.2 Annexe 10

Recensement de  
l'industrie et du  
commerce.  
  
1e partie :  
recensement  
professionnel, 1910.

Communes constituant  
aujourd'hui celles de  
Chastre et Incourt.

Lignes vicinales prov. Brabant	(in : MAHAIM, 1910)	Nbre d'abonnements			moyenne annuelle	longueur de la ligne	nbre abonmts annuels/km
		1906	1907	1908			
Bruxelles	Petite Espinette	28 380	31 744	33 388	31 171	24	1299
Bruxelles	Humbeek (serv. Suburbain)	15 232	18 351	19 720	18 894	18	1 050
Bruxelles	Humbeek (serv. rural)	3 379					
Bruxelles - Schepdael	Ninove (serv. Suburbain)	2 978	19 846	21 783	18 995	25	760
Bruxelles - Schepdael	Ninove (serv. rural)	12 378					
Bruxelles	Haecht (serv. rural)	13 443	14 059	13 626	14 163	19	745
Bruxelles	Haecht (serv. Suburbain)	35	304	1 021			
Bruxelles	Enghien	16 757	19 439	22 368	19 521	32	610
Groenendael	Overyssche	3 015	3 232	3 901	3 383	7	483
Braine-l'alleud	Wave	6 908	8 165	8 245	7 773	23	338
Bruxelles - sterrebeek	Vossem (serv. rural)	2 413	3 365	5 675	4 829	16	302
Bruxelles - sterrebeek	Vossem (serv. Suburbain)	702	1 080	1 251			
Courcelles - Incourt	Gembloux	12 512	13 770	10 611	12 298	57	216
Nivelles - Virginal	Braine-l'Alleud	7 294	7 803	7 813	7 637	36	212
Hal	Ninove	4 031	6 757	5 122	5 303	27	196
Louvain	Jodoigne	2 128	3 127	3 343	2 866	29	99
Louvain	Tervueren	1 342	1 500	2 440	1 761	18	98
Wavre	Jodoigne	1 609	1 897	2 252	1 919	28	69
Louvain	Diest	1 735	1 648	1 543	1 642	30	55
Grimbergen	Londerzeel	481	796	856	711	13	55
Tervueren	Tirlemont	834	1 790	2 091	1 572	39	40
Haecht - Aarschot	Tirlemont	764	752	797	771	46	17
Waterloo	Mont Saint Jean	6	25	79	37	6	6
Jodoigne - tirlemont	Saint Trond		93	598	230	45	5
Malines	Aerschot			299	100	32	3
21 lignes/27		91 365	109 448	115 714	105 509	570	185
<b>province d'Anvers</b>		70 480	90 129	85 602	82 070		
<b>Flandre occidentale</b>		18 316	34 022	39 535	30 624		
<b>Flandre Orientale</b>		20 556	25 368	27 648	24 524		
<b>Hainaut</b>		166 707	202 006	225 414	198 042		
<b>Province Liégeoise</b>		67 175	71 983	93 123	77 427		
<b>Limbourg</b>		16 085	18 103	17 982	17 390		
<b>Luxembourg</b>		11 075	13 311	13 955	12 780		
<b>Namur</b>		22 886	41 155	49 138	37 726		

Fréquentation des lignes vicinales du Brabant, selon E. Mahaim.

## Chap. 3.2 Annexe 11

(en % de la pop totale)						
Communes :	de moins de 2000 hab	De 2000 à 5000 hab	De 5000 à 10000 hab	De 10000 à 25000 hab	De 25.000 à 100.000 hab	de 100.000 hab et plus
1876	32,24	26,16	12,83	10,44	7,91	10,41
1880	31,62	25,42	12,53	11,09	8,73	10,61
1890	28,6	25,15	11,69	11,6	11,46	11,47
1900	24,94	22,76	14,08	13,66	13	11,57

Évolution de la population en fonction de la taille des communes.

En rouge : diminution

En vert : augmentation

1. Utilisation des lignes vicinales :  
Nombre d'abonnements délivrés par chaque ligne en 1906, 1907 et 1908.

2. Croissance relative des communes de taille moyenne.

Selon les recensements de la population.  
In : E. MAHAIM, 1910.

	surf. (ha)	pop de droit					global
		1890	1900	1910	1920	1947	
Chastre-Villeroux-Blamont	1051,6	1583	1554	1623	1595	1447	-136
Cortil -Noirmont	1064,18	1289	1219	1189	1049	918	-371
Gentignes	814,67	777	752	730	670	592	-185
Saint Gery	351,31	524	473	421	350	307	-217
<b>CHASTRE</b>	<b>3281,76</b>	<b>4173</b>	<b>3998</b>	<b>3963</b>	<b>3664</b>	<b>3264</b>	<b>-909</b>
Incourt	388,95	779	745	766	693	661	-118
Glimes	658,97	661	611	556	531	412	-249
Opprebais	1214,96	1536	1525	1487	1408	1326	-210
Piétrebais	782,27	1024	966	949	836	673	-351
Roux-Miroir	759,12	619	581	560	514	467	-152
<b>INCOURT</b>	<b>3804,27</b>	<b>4619</b>	<b>4428</b>	<b>4318</b>	<b>3982</b>	<b>3539</b>	<b>-1080</b>
Chaumont-Gistoux	1343,1	1447	1319	1394	1395	1265	-182
Bonlez	856,94	555	533	504	423	374	-181
Corroy-le Grand	1463,29	1416	1369	1291	1157	951	-465
Dion-le Mont	578,74	651	639	624	530	500	-151
Dion-le Val	309,78	410	371	456	411	344	-66
Longueville	446,17	648	577	583	558	465	-183
<b>CHMT-GSTOUX</b>	<b>4998,02</b>	<b>5127</b>	<b>4808</b>	<b>4852</b>	<b>4474</b>	<b>3899</b>	<b>-1228</b>
<b>TOTAL 15 communes</b>		<b>13919</b>	<b>13234</b>	<b>13133</b>	<b>12120</b>	<b>10702</b>	<b>-3217</b>

	surf. (ha)	nbre de ménages					global
		1890	1900	1910	1920	1947	
Chastre-Villeroux-Blamont	1051,6	341	367	416	463	523	182
Cortil -Noirmont	1064,18	270	269	275	268	295	25
Gentignes	814,67	171	168	176	169	185	14
Saint Gery	351,31	104	104	99	95	102	-2
<b>CHASTRE</b>	<b>3281,76</b>	<b>886</b>	<b>908</b>	<b>966</b>	<b>995</b>	<b>1105</b>	<b>219</b>
Incourt	388,95	181	183	192	190	200	19
Glimes	658,97	147	145	139	140	138	-9
Opprebais	1214,96	325	335	348	345	380	55
Piétrebais	782,27	214	209	210	211	205	-9
Roux-Miroir	759,12	130	134	134	134	131	1
<b>INCOURT</b>	<b>3804,27</b>	<b>997</b>	<b>1006</b>	<b>1023</b>	<b>1020</b>	<b>1054</b>	<b>57</b>
Chaumont-Gistoux	1343,1	328	320	350	333	434	106
Bonlez	856,94	134	128	131	113	129	-5
Corroy-le Grand	1463,29	305	301	307	292	277	-28
Dion-le Mont	578,74	133	140	141	141	167	34
Dion-le Val	309,78	79	80	95	92	123	44
Longueville	446,17	143	138	145	140	151	8
<b>CHMT-GSTOUX</b>	<b>4998,02</b>	<b>1122</b>	<b>1107</b>	<b>1169</b>	<b>1111</b>	<b>1281</b>	<b>159</b>
<b>TOTAL 15 communes</b>		<b>3005</b>	<b>3021</b>	<b>3158</b>	<b>3126</b>	<b>3440</b>	<b>435</b>

	surf. (ha)	Nbre de bâtiments					global
		1890	1900	1910	1920	1947	
Chastre-Villeroux-Blamont	1051,6	376	388	414	421	434	58
Cortil -Noirmont	1064,18	269	273	296	300	271	2
Gentignes	814,67	182	183	200	193	176	-6
Saint Gery	351,31	116	118	118	112	98	-18
<b>CHASTRE</b>	<b>3281,76</b>	<b>943</b>	<b>962</b>	<b>1028</b>	<b>1026</b>	<b>979</b>	<b>36</b>
Incourt	388,95	187	191	193	189	184	-3
Glimes	658,97	159	157	148	149	132	-27
Opprebais	1214,96	347	366	370	363	349	2
Piétrebais	782,27	219	225	226	234	209	-10
Roux-Miroir	759,12	146	136	142	141	146	0
<b>INCOURT</b>	<b>3804,27</b>	<b>1058</b>	<b>1075</b>	<b>1079</b>	<b>1076</b>	<b>1020</b>	<b>-38</b>
Chaumont-Gistoux	1343,1	362	331	362	360	403	41
Bonlez	856,94	144	133	140	116	117	-27
Corroy-le Grand	1463,29	335	320	346	300	269	-66
Dion-le Mont	578,74	152	150	154	150	152	0
Dion-le Val	309,78	90	87	109	90	101	11
Longueville	446,17	155	143	151	143	137	-18
<b>CHMT-GSTOUX</b>	<b>4998,02</b>	<b>993</b>	<b>934</b>	<b>1002</b>	<b>926</b>	<b>1179</b>	<b>186</b>
<b>TOTAL 15 communes</b>		<b>2994</b>	<b>2971</b>	<b>3109</b>	<b>3028</b>	<b>3178</b>	<b>184</b>

En rouge : diminution  
En vert : augmentation

## Chap. 3.2 Annexe 12

Évaluation de  
l'émigration définitive  
pour les communes  
formant aujourd'hui  
celles de Chastre,  
Incourt et Chaumont-  
Gistoux.

Sources : *Population.  
Recensement général*  
(1890, 1900, 1910,  
1920 et 1947).

Ouvriers migrants, par province (1896 et 1910) :

OUVRIERS DE L'INDUSTRIE Recensement de l'industrie et du commerce (1896)	Hommes			Femmes			TOTAL		
	Habitant la province	Travaillant dans sa commune d'habitation ou limitrophe	%	Habitant la province	Travaillant dans sa commune d'habitation ou limitrophe	%	Habitant la province	Travaillant dans sa commune d'habitation ou limitrophe	%
Anvers	54 549	45 926	84,19%	8 939	7 754	86,74%	63 488	53 680	84,55%
Brabant	91 966	65 632	71,37%	21 710	17 855	82,24%	113 676	83 487	73,44%
Flandre occ.	36 904	22 350	60,56%	7 430	4 104	55,24%	44 334	26 454	59,67%
Flandre or.	58 040	52 518	90,49%	25 007	23 861	95,42%	83 047	76 379	91,97%
Hainaut	186 328	160 081	85,91%	19 776	17 565	88,82%	206 104	177 646	86,19%
Liège	117 972	92 809	78,67%	18 352	15 643	85,24%	136 324	108 452	79,55%
Limbourg	7 674	6 539	85,21%	571	358	62,70%	8 245	6 897	83,65%
Luxembourg	8 953	4 313	48,17%	396	324	81,82%	9 349	4 637	49,60%
Namur	33 269	23 251	69,89%	2 529	2 302	91,02%	35 798	25 553	71,38%
<b>Le royaume</b>	<b>595 655</b>	<b>473 419</b>	<b>79,48%</b>	<b>104 710</b>	<b>89 766</b>	<b>85,73%</b>	<b>700 365</b>	<b>563 185</b>	<b>80,41%</b>

recensement de 1910	Ouvriers de l'industrie	ouv. Migr. H.	ouv. Migr. F.	Total migrants	% de migrants
Anvers	155 218	38 053	2 846	40 899	26,3%
Brabant	223 525	85 010	18 601	103 611	46,4%
Flandre occ.	148 389	28 885	7 251	36 136	24,4%
flandre or.	198 752	30 777	6 097	36 874	18,6%
Hainaut	275 855	119 034	8 853	127 887	46,4%
Liège	189 991	74 325	9 244	83 569	44,0%
Limbourg	15 702	5 958	155	6 113	38,9%
Luxembourg	14 678	7 186	97	7 283	49,6%
Namur	48 374	23 712	857	24 569	50,8%
<b>Royaume</b>	<b>1 270 484</b>	<b>412 940</b>	<b>54 001</b>	<b>466 941</b>	<b>36,8%</b>

Ouvriers migrants, par arrondissements (province du Brabant, 1910):

pour tous les ouvriers et employés, tant du commerce que de l'industrie	Limitrophe	Même arr.	Même prov.	Autre prov.	Total	Tot non limitrophe	% non limitrophe
Arr. de Louvain	4434	1265	2260	2159	10118	5684	56,18%
Arr. de Nivelles	4986	2410	4905	4756	17057	12071	70,77%

Arrondissement :	Bruxelles	Louvain	Nivelles	Total Brabant
Migrateurs	78613	9101	15897	103611
Ouv. Industriels	169853	28463	25219	223535
Proportion	46,30%	31,70%	63%	46,40%

NIVELLES	1896 %	1910 %
trav dans comm de résidence	10266 51,0%	13232 52,3%
trav dans autre commune	9852 49,0%	12071 47,7%
	20118	25303
<b>LEUVEN</b>	<b>1896 %</b>	<b>1913 %</b>
trav dans comm de résidence	10204 81,3%	10257 64,3%
trav dans autre commune	2349 18,7%	5684 35,7%
	12553	15941

Chap. 3.2  
Annexe  
13

Données concernant la  
migration du travail

Sources :  
1. Situation du  
royaume, tome 3, 1896.  
2. Recensement des  
industries et des  
métiers, 1910.  
3., 4. et 5.  
H. DEMAIN, 1919.

Extraits de la première partie du recensement : les professions

Recensement 1910	Incourt				Glimes				Opprebaïs				Piétrebaïs				Roux Miroir				INCOURT					
	total	Exploitants	employés	ouvriers	chomeurs	total	Exploitants	employés	ouvriers	chomeurs	total	Exploitants	employés	ouvriers	chomeurs	total	Exploitants	employés	ouvriers	chomeurs						
industrie des mines	0					2			2		1			1		1			1		0					4
des carrières	15			15		1			1		88	4		83	1	1			1		10			2	8	115
des métaux	14	13		1		5	4		1		5	4		1		10	10				2	2				36
céramique	0					8	8				1	1				2	2				3	3				14
Verrières	0					0					0					3			3		1			1		4
Chimiques	0					0					1	1				0					0					1
Alimentaires	18	12		6		3	2	1			6	6				1	1				0					28
textiles	29	14		15		5	5				26	11		15		19	16		3		8	4		4		87
du vêtement	12	10		2		17	17				23	18		5		12	12				6	6				70
de la construction	10	2		7	1	9	9				13	12		1		9	1		5	3	10	4			6	51
du bois et de l'ameublement	12	11			1	10	9	1			14	12		2		15	12		3		4	4				55
des peaux et des cuirs	6	6				3	3				2	2				4	4				1	1				16
du papier	0					0					0					0					0					0
du livre	0					0					0					0					0					0
d'art et de précision	0					0					0					0					0					0
des transports : ent. Publiques	1		1			4			4		0					3			3		0					8
des transports : ateliers et arsenaux	1		1			0					0					0					0					1
des transports : ent. Privées	2		2			0					24	2	4	18		1			1		3			3		30
<b>total industrie</b>	<b>120</b>	<b>68</b>	<b>4</b>	<b>46</b>	<b>2</b>	<b>67</b>	<b>57</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>204</b>	<b>73</b>	<b>4</b>	<b>126</b>	<b>1</b>	<b>81</b>	<b>58</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>3</b>	<b>48</b>	<b>24</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>14</b>	<b>520</b>
commerce de produits des mines	0					2	2				0					0					2	2				4
des métaux	1	1				2	2				0					0					0					3
céramique et verrières	3	3				0					0					0					0					3
produits chimiques	0					0					0					5	5				0					5
agricoles non préparés	5	5				4	4				6	6				2	2				1	1				18
alimentaires	25	25				10	10				13	13				18	16	1	1		4	4				70
textiles et du vêtement	9	9				2	2				14	14				5	4	1			4	4				34
de bois, ameublement et construction	0					0					0					1	1				0					1
des peaux et des cuirs	1	1				2					0					0					0					1
du papier	0					0					2					0					0					0
polygraphiques	0					4	4				0					0					0					4
d'art et de précision	1	1				0					0					0					0					1
banque et crédit	0					0					0					0					0					0
assurance	0					0					0					0					0					0
industrie hôtelière	53	53				29	29				23	23				30	30				24	24				159
<b>total commerce</b>	<b>98</b>	<b>98</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>53</b>	<b>55</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>56</b>	<b>58</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>61</b>	<b>58</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>303</b>
<b>TOTAUX</b>	<b>218</b>	<b>166</b>	<b>4</b>	<b>46</b>	<b>2</b>	<b>120</b>	<b>112</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>260</b>	<b>131</b>	<b>4</b>	<b>126</b>	<b>1</b>	<b>142</b>	<b>116</b>	<b>2</b>	<b>21</b>	<b>3</b>	<b>83</b>	<b>59</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>14</b>	<b>823</b>

Recensement 1910	Nbre industries	Nbre moteurs	Puiss. (en chevaux-vapeur)	total pers.	Chefs d'entreprise	membre famille aidants	employés	ouvriers
<b>Incourt</b>								
Brasseries	3	1		15	3	4		8
Entreprises de rouissage et teillage du lin, teillage à la main	4			27	4	10		13
<b>total</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>42</b>	<b>7</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>21</b>
<b>Glimes</b>								
Entreprises de rouissage et teillage du lin, teillage mécanique	1	1	15	12	1	1		10
ateliers de confection de vêtements pour hommes, tailleurs	5			10	5	5		
<b>total</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>15</b>	<b>22</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>10</b>
<b>Opprebaïs</b>								
carrière à ciel ouvert de pierres taillées, moellons, pavées, etc	1	1	80	94			4	90
Entreprises de rouissage et teillage du lin, teillage à la main	6			23	8	3		12
ateliers de confection de vêtements pour femmes, couturières	11			17	11	1		5
<b>total</b>	<b>18</b>	<b>1</b>	<b>80</b>	<b>134</b>	<b>19</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>107</b>
<b>Piétrebaïs</b>								
Entreprises de rouissage et teillage du lin, teillage à la main	5			27	5	12		10
<b>Roux-Miroir</b>								
<b>INCOURT</b>	<b>36</b>	<b>3</b>	<b>95</b>	<b>225</b>	<b>37</b>	<b>36</b>	<b>4</b>	<b>148</b>

Chap. 3.2  
Annexe  
14

Recensement de l'industrie et du commerce.

1ere partie :

Les professions.

2e partie :

Les industries et les commerces.

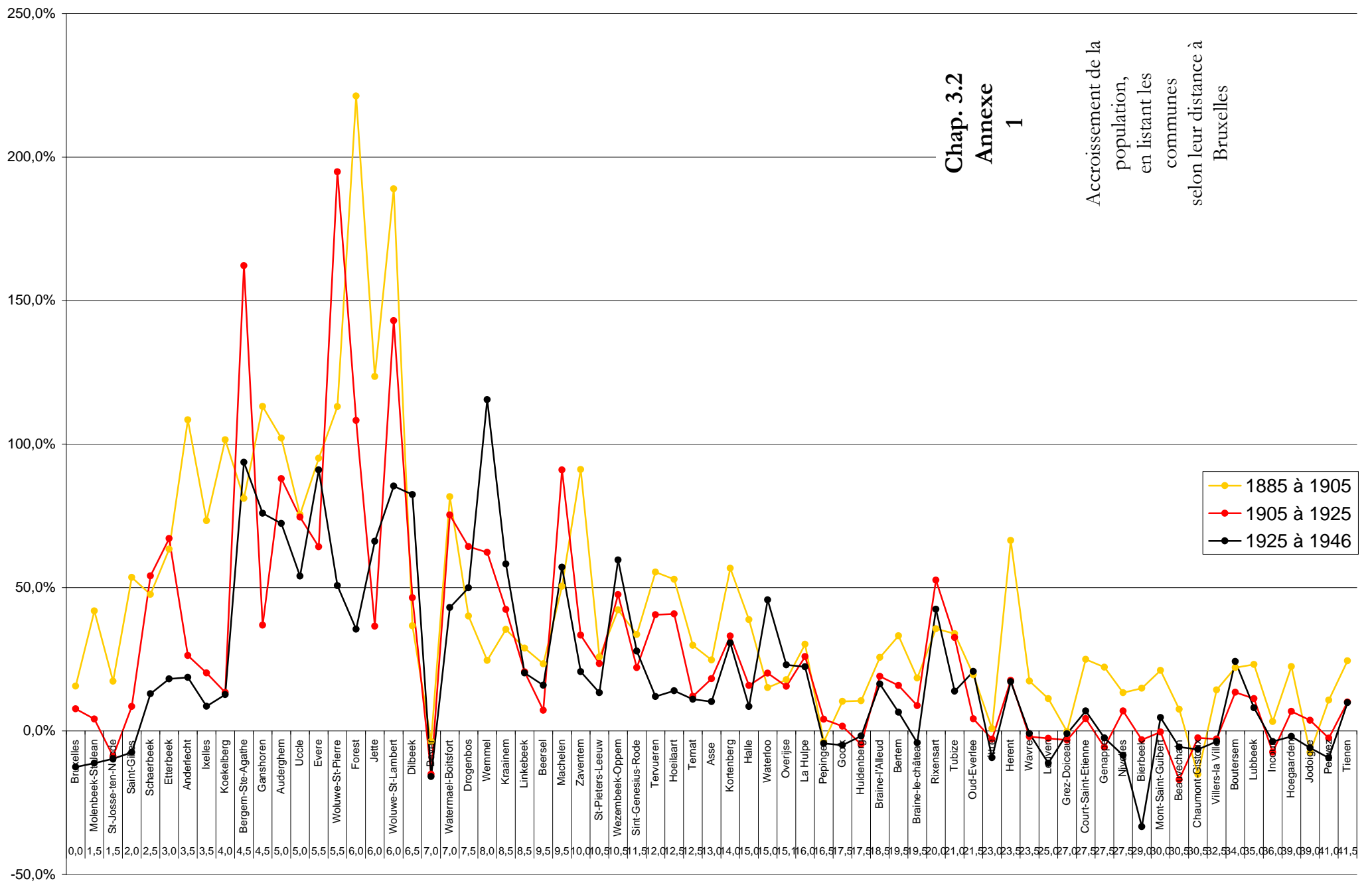
Extraits de la deuxième partie du recensement : les industries.

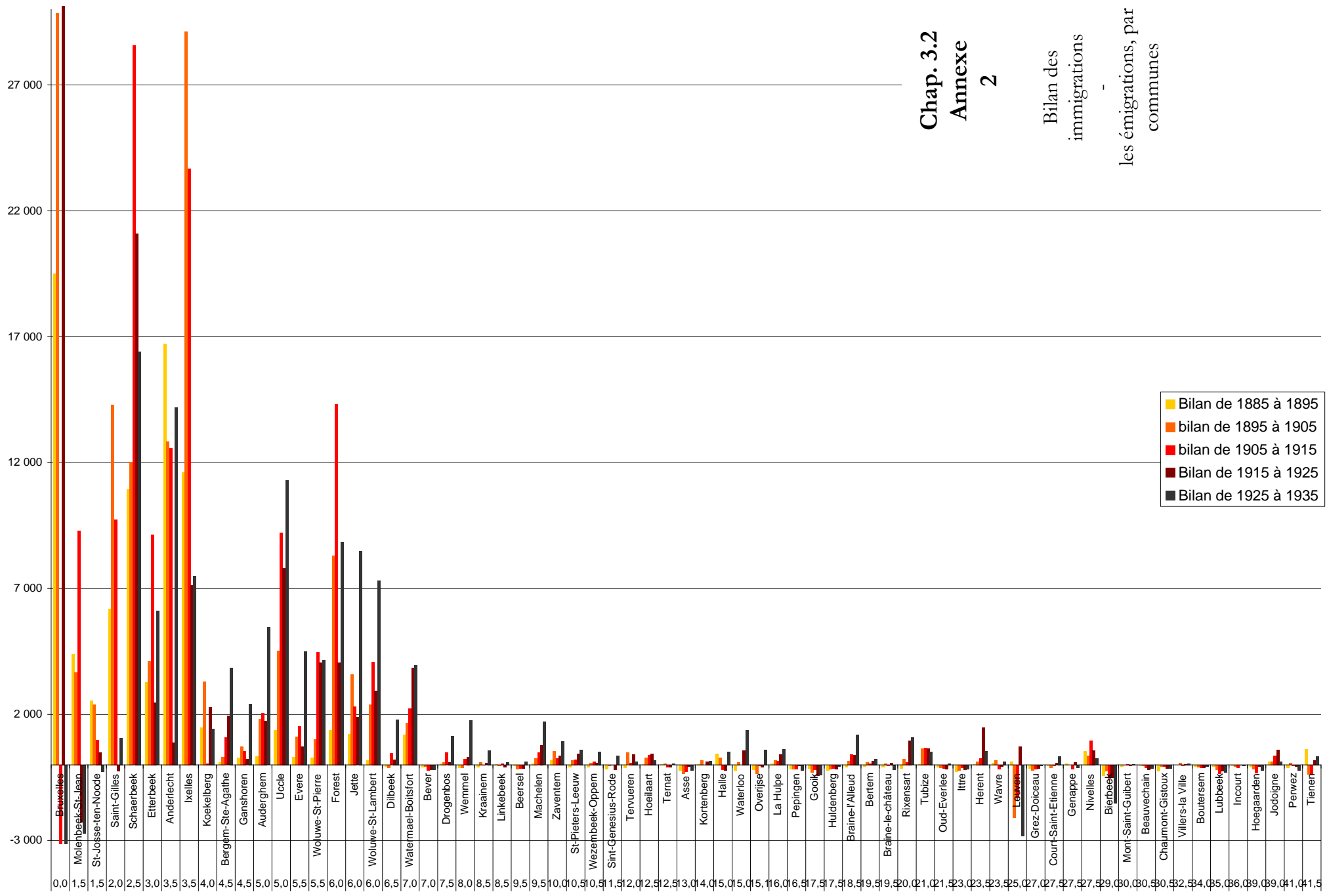
Exemple pour les communes constituant aujourd'hui celle de Incourt



**Chap. 3.2**  
**Annexe**  
**1**

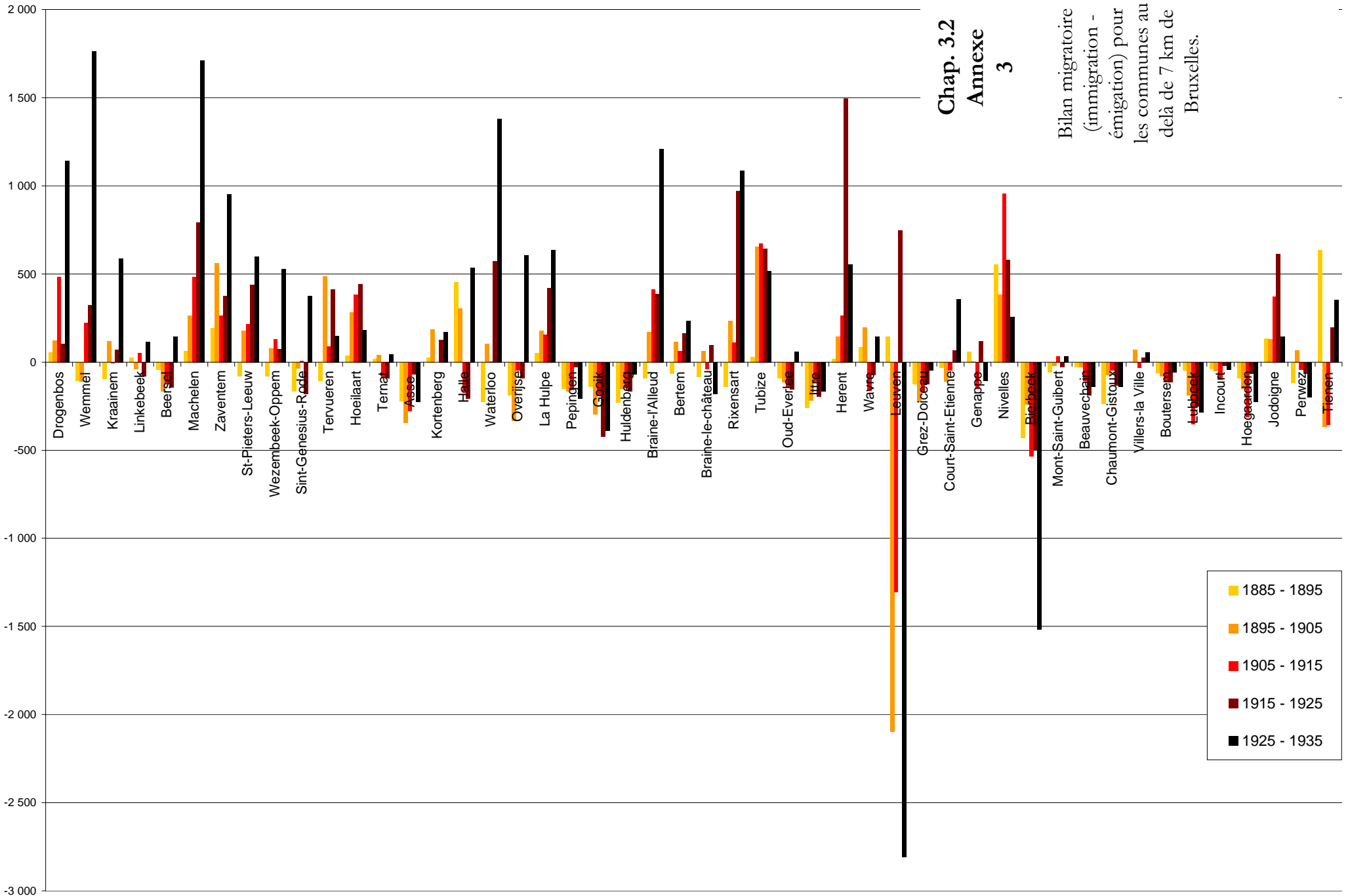
Accroissement de la  
population,  
en listant les  
communes  
selon leur distance à  
Bruxelles





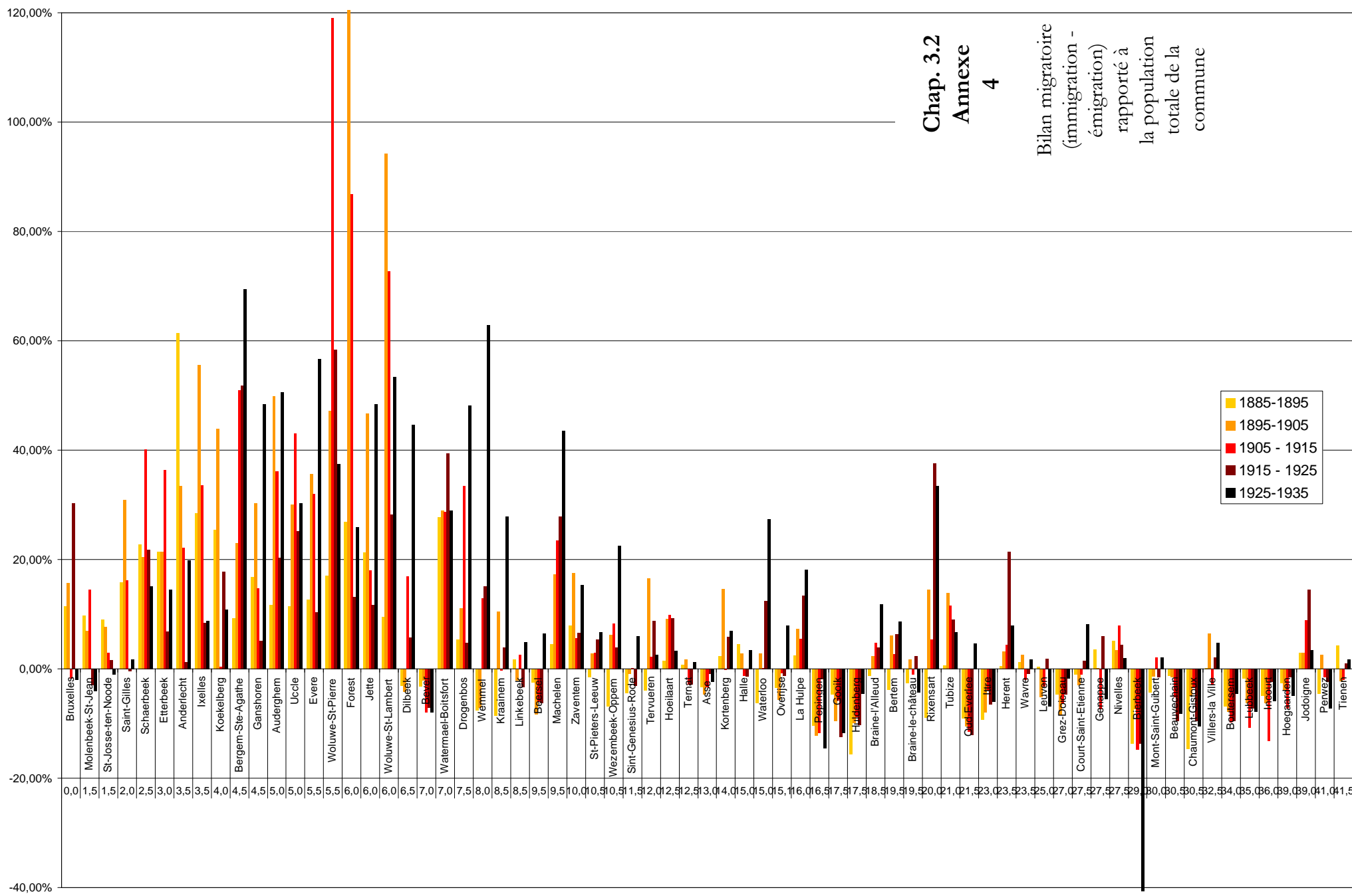
**Chap. 3.2**  
**Annexe**  
**2**

Bilan des  
immigrations  
-  
les émigrations, par  
communes



**Chap. 3.2**  
**Annexe**  
**3**

Bilan migratoire  
(immigration -  
émigration) pour  
les communes au  
delà de 7 km de  
Bruxelles.



**Annexes**  
**Chap. 4**

	Nbre	bâtements démolis				bâti transf. (même vol.)				bâti apuré (agrand)				bâtements construits				Bilan du bâti (nbre)				Bilan parcelles						
		op. tot	A	B	C	tot	A	B	C	tot	A	B	C	tot	A	B	C	tot	A	B	C	tot						
1990	39				0	1	1	4	6		1	2	3	4	3	10	17	4	4	12	20	7	1	0	8			
1989	32		1		1	1	1		2		1	5	6	1	7	6	14	1	7	11	19	4	-1	2	5			
1988	33			1	1		1	3	4	1	2	1	4		6	5	11	1	8	5	14	0	2	2	4			
1987	22		1	1	2			2	2	1	3	2	6	1	4	1	6	2	6	2	10	1	5	0	6			
1986	27				0	1		1	2	2	4	3	9	1	4	3	8	3	8	6	17	0	1	0	1			
1986-1990	153	0	2	2		4	3	3	10		16	4	11	13		28	7	24	25	56	11	33	36	80	12	8	4	24
1985	21		1		1	2	1	4	7		1	2	3		1		1	0	1	2	3	0	2	-2	0			
1984	38				0	3	1	2	6		4	4	8	1	3	4	8	1	7	8	16	0	-3	0	-3			
1983	20				0	1	1		2	1	3	2	6		2	1	3	1	5	3	9	0	4	4	8			
1982	24			1	1	2			2		4	6	10		53	2	55	0	57	7	64	0	49	0	49			
1981	35			1	1	1	2		3	1	3	3	7	4	4	4	12	5	7	6	18	0	10	3	13			
1981-1985	138	0	1	2		3	6	7	7		20	2	15	17		34	5	63	11	79	7	77	26	110	0	62	5	67
1980	36		1		1	1	1		2	1	1	1	3		101	9	110	1	101	10	112	1	87	1	89			
1979	56	1		1	2	1	1		2	1	1	9	11	8	6	7	21	8	7	15	30	11	-4	2	9			
1978	29				0				0				0		8	8	16	0	8	8	16	0	7	3	10			
1977	18				0				0				0		22	3	25	0	22	3	25	5	16	3	24			
1976	41	1			1				0	1	3	2	6	1	11	8	20	1	14	10	25	1	18	8	27			
1975-1980	180	2	1	1		4	1	2	1		4	3	5	12		20	9	148	35	192	10	152	46	208	18	124	17	159
1975	26			4	4		1		1		1	1	2		6	11	17	0	7	8	15	-1	-1	6	4			
1974	25			1	1				0		1	2	3	1	3	7	11	1	4	8	13	0	8	0	8			
1973	24		1		1				0	1	1	1	3	1	2	5	8	2	2	6	10	2	22	10	34			
1972	23			1	1				0		1	2	3		2	2	4	0	3	3	6	0	3	18	21			
1971	14		1		1				0	1		1	2		1	5	6	1	0	6	7	0	2	4	6			
1971-1975	112	0	2	6		8	0	1	0		1	2	4	7		13	2	14	30	46	4	16	31	51	1	34	38	73
1970	29		1	1	2	1	1		2		2	1	3	1	6	11	18	1	7	11	19	0	-1	-1	-2			
1969	21	1		2	3				0		3	1	4	2	1	5	8	1	4	4	9	-1	6	13	18			
1968	30	2	2		4		2		2		1		1	3	1	8	12	1	2	6	9	0	6	16	22			
1967	40	1	1		2		1		1	2	1	4	7	1	5	5	11	2	5	9	16	-3	0	6	3			
1966	19				0				0			3	3			5	5	0	0	8	8	3	1	8	12			
1966-1970	139	4	2	5		11	1	4	0		5	2	7	9		18	7	13	34	54	5	18	38	61	-1	12	42	53
1965	31		1	2	3				0	3		2	5		5	5	10	3	4	5	12	-2	7	4	9			
1964	24	2	1	1	4				0	1	1		2	1	5	4	10	0	5	3	8	0	13	3	16			
1963	24		1		1				0	1		1	2		4	4	8	1	3	5	9	0	8	24	32			
1962	26	1	1	1	3	1	1		2	1		2	3		10	10	0	-1	11	10	10	-1	3	2	4			
1961	24		1	1	2			1	1	1	1		2		5	2	7	1	5	1	7	1	5	3	9			
1961-1965	129	3	5	5		13	1	1	1		3	7	2	5		14	1	19	25	45	5	16	25	46	-2	36	36	70
1960	21				0		2		2		5		5		1	4	5	0	6	4	10	0	5	0	5			
1959	17		1	1	2				0		2	1	3		2		2	0	1	2	3	2	4	0	6			
1958	12			1	1		1		1				0		1	2	3	0	1	1	2	2	2	1	5			
1957	9		1		1				0	2		1	3		2		2	2	-1	3	4	0	0	2	2			
1956	20	1	1	1	3				0	1	4		5	3		4	7	3	3	3	9	0	-1	-1	-2			
1956-1960	79	1	3	3		7	0	1	2		3	3	11	2		16	3	2	14	19	5	10	13	28	4	10	2	16
1955	15			1	1		1		1			2	2			3	3	0	0	4	4	0	4	2	6			
1954	9			1	1		2	2	4				0			2	2	0	0	1	1	0	2	0	2			
1953	23		1		1	1	2	3	6		2	1	3	1	1	1	3	1	2	2	5	2	1	5	8			
1952	10	1			1		1		1	1	2		3		3		3	0	0	5	5	-2	0	0	-2			
1951	20	1	1	1	3				0	1		1	2	2	2	3	7	2	1	3	6	0	-1	7	6			
1951-1955	77	2	2	3		7	1	5	6		12	2	2	6		10	3	3	12	18	3	3	15	21	0	6	14	20
1950	21		1	1	2		1		1			1	1		2	5	7	0	1	5	6	0	1	22	23			
1949	19	2		1	3		1		1		1	4	5	3		4	7	1	1	7	9	4	0	1	5			
1948	20	1	1		2		1		1	1	2	3	6		1		1	0	1	4	5	-1	1	-2	-2			
1947	16		3		3				0		2	1	3	1	2		3	1	1	1	3	1	2	2	5			
1946	18	1		2	3		2	2	4	4		5	9	1		1	2	4	0	4	8	-2	2	-1	-1			
1946-1950	94	4	5	4		13	0	3	4		7	5	5	14		24	5	4	11	20	6	4	21	31	2	6	22	30

## Chap. 4 Annexe 1

Recensement et  
classification des  
mutations cadastrales

Commune de Chastre  
(B) – Villeroix (C)-  
Blanmont (A).  
De 1860 à 1990.

Sources :  
Archives du cadastre  
du Brabant.

1945	15		1	1			0	2	3	5	1	1	2	1	3	2	6	-2	2	-1	-1				
1944	2			0			0			0			0	0	0	0	0	0	0	0	0				
1943	14		3	3			0	1	2	3			0	0	1	-1	0	-2	0	0	-2				
1942	9	1	1	2			0	1	1	2	2	1	3	2	0	1	3	0	0	-1	-1				
1941	11			0	1		1	1	5	6			0	1	0	5	6	1	-1	0	0				
1941-1945	51	1	1	4	6	1	0	0	1	2	3	11	16	3	2	0	5	4	4	7	15	-3	1	-2	-4
1940	6	1	1	2			0	2	1	3			1	1	1	1	0	1	2	0	1	0	1	1	
1939	0			0			0			0			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1938	18			0	1	1	2	1	2	6	9			0	1	2	6	9	0	2	0	2	2	2	
1937	40			0	1	2	3	1	8	9	1	4	4	9	1	5	12	18	1	-1	5	5	5	5	
1936	31		2	2	1		1	2	1	5	8			1	3	4	2	2	6	10	0	-8	9	1	
1936-1940	95	1	0	3	4	1	3	2	6	5	4	20	29	1	5	8	14	5	9	25	39	1	-6	14	9
1935	42	2	1	2	5		2	3	5	3	6	9	18	2	1	2	5	3	6	9	18	-5	-1	-1	-7
1934	18	1	1	2			1	1	2	1	4	5		2	2	4	1	1	5	7	1	0	0	1	
1933	17	2	1	3			0	1	1	1	3			2	3	5	-1	2	4	5	1	1	3	5	
1932	32	3	3	1	7	1		1		6	6			1	2	3	-3	-2	7	2	2	2	1	5	
1931	7	1	1	2			0	1		1				1	1	2	1	1	-1	1	1	0	0	1	
1931-1935	116	9	5	5	19	1	3	4	8	5	8	20	33	5	5	9	19	1	8	24	33	0	2	3	5
1930	11		1	1			1	1	1	0				3	3	0	0	2	2	0	1	4	5	5	
1929	25	3		3			1	1	1	5	6			2	1	2	5	0	1	7	8	0	-1	1	0
1928	11	2	1	3			0	1	3	1	5			0	1	1	0	2	1	1	1	3	3	3	
1927	10	1	1				0	1	2	3				1	1	2	1	0	3	4	-1	1	2	2	
1926	17	4	1	5			0		6	6				3	3	0	-1	5	4	0	0	1	1	1	
1926-1930	74	3	7	3	13	0	0	2	2	3	3	14	20	2	5	6	13	2	1	17	20	0	2	9	11
1925	10			0			0		3	3				1	1	0	0	4	4	0	1	6	7	7	
1924	13			0			0	1	1	1	1	2		1	1	2	0	2	1	3	0	1	3	4	
1923	22	1		1			0	1	1	1				1	1	-1	1	1	1	1	-2	2	0	0	
1922	9			0			0	1	1	1				0	0	1	0	1						0	
1921	9	1		1			1	1	2	2				0	-1	2	0	1	2	2	-8	-4	-4	-4	
1921-1925	63	2	0	0	2	0	1	0	1	0	4	4	8	0	2	2	4	-2	6	6	10	0	6	1	7
1920	0			0			0			0				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1919	2			0			0			0				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1918	1			0			0			0				0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1
1917	3			0			0	1	1	1				0	0	1	0	1			0	4	0	4	4
1916	15			0			0	1	1	1				1	1	0	1	1	2		0	0	0	0	0
1916-1920	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	1	1	0	2	1	3	0	5	0	5
1915	7			0			0		1	1				1	1	0	1	1	2		0	1	1	2	2
1914	18	1	1	2	1		1	1	1	2				1	2	3	0	1	2	3	1	1	0	2	2
1913	13			0	2	1	3	1	1	2				2	2	4	0	3	3	6	1	1	0	2	2
1912	16		1	1			1	1	4	1	5			2	3	5	4	3	2	9	0	0	0	0	0
1911	24			0	1	2	3	3	1	4				5	5	0	3	6	9		0	2	-1	1	1
1911-1915	78	0	1	2	3	4	3	1	8	4	6	4	14	0	6	12	18	4	11	14	29	2	5	0	7
1910	29	2	3	5	2	1	3	6	1	4	5			1	2	1	4	-1	0	5	4	-2	0	3	1
1909	18			0	1		1	2	2	3	7			2	1	3	6	4	3	6	13	1	1	4	6
1908	50	4	2	2	8	1	5	6	12	2	7	5	14	1	1	2	4	-1	6	5	10	0	0	3	3
1907	12			0			1	1		1	1			1	1			0	0	2	2	1	0	0	1
1906	18		1	1			2	2	1	1	1	3		1	3	4	2	4	0	6	0	0	-4	-4	-4
1906-1910	127	6	5	3	14	3	7	12	22	5	11	14	30	5	7	7	19	4	13	18	35	0	1	6	7
1905	32	2		2			1	1	2	1	1	4		1	1	2	4	1	2	3	6	-2	-1	-4	-7
1904	27	1		1	2	3	2	7			0			1	3	4	8	0	3	4	7	1	6	5	12
1903	10			0	1	1	2	1	1	1				1	1			0	1	1	2	0	8	5	13
1902	17		1	1			0	1	1	1				1	5	6	0	1	5	6	0	1	6	7	7
1901	18			0	3	1	4		1	1				1	2	3	1	0	3	4	2	6	0	8	8
1901-1905	104	3	1	0	4	2	7	5	14	2	3	2	7	3	5	14	22	2	7	16	25	1	20	12	33

## Chap. 4 Annexe Ibis

Recensement et  
classification des  
mutations cadastrales

Commune de Chastre  
(B) – Villeroix (C)-  
Blanmont (A).  
De 1860 à 1990.

Sources :  
Archives du cadastre  
du Brabant.

1900	14		1	1			0			0			2	2	0	0	1	1	1	2	0	3			
1899	18			0	2	3	5			0			1	3	4	0	1	3	4	1	3	7			
1898	25			0	3	3	6			1	1		2	2	0	0	3	3	-3	0	6	3			
1897	8	1	1	2			1	1		0				0	0	-1	-1	-2	0	0	1	1			
1896	21	1		1	2	1	3	1	1	2				0	0	1	0	1	2	-1	-2	-1			
1896-1900	86	1	1	2	4	2	5	8	15	1	1	1	3	0	1	7	8	0	1	6	7	1	4	8	13
1895	9	2		2			0			3	3		1	1	-2	1	3	2	0	1	1	2			
1894	30		1	4	5	1	2	2	5	1	2	3	6	1	4	5	2	5	-1	6	-3	2	4	3	
1893	21		1	1	2	3		1	4				0	1	2	3	0	0	1	1	0	0	0	0	
1892	28			0			1	1		1	1			2	2	0	0	3	3	4	0	11	15		
1891	22	1		1			0			1	1		2	1	1	4	1	1	2	4	7	0	1	8	
1891-1895	110	3	2	5	10	4	2	4	10	1	2	8	11	3	7	5	15	1	7	8	16	8	3	17	28
1890	28			0	2	1	3			1	1	2		1	1	2	0	2	2	4	1	0	3	4	
1889	16		1	1			2	2		1	1			2	2	4	0	3	1	4	0	0	1	1	
1888	34		1	1			1	1	1	1	1	2		2	1	3	3	2	-1	4	4	2	2	8	
1887	20			0			0			2	2					0	0	0	2	2	0	0	10	10	
1886	66	1	1	2	8	6	2	16	7	8	10	25		1	2	1	4	7	9	11	27	7	-1	3	9
1886-1890	164	1	1	2	4	8	8	6	22	8	11	13	32	3	6	4	13	10	16	15	41	12	1	19	32
1885	16			0	3	1	4			1	2	3		1	1	2	0	2	3	5	-2	-1	-2	-5	
1884	12	1		1			1	1	1	1	1	2				0	1	0	0	1	-2	-4	0	-6	
1883	5			0			0			1	1			1	1		0	2	0	2	-1	2	0	1	
1882	15	1		1			1	1		1	1					0	0	-1	1	0	-2	2	1	1	
1881	11		1	1			0					0		1	1		0	0	0	0	0	-1	-4	-5	
1881-1885	59	0	2	1	3	3	1	2	6	1	3	3	7	0	2	2	4	1	3	4	8	-7	-2	-5	-14
1880	17	1		1			1	1	2			2	2			1	1	0	-1	3	2	0	-4	-2	-6
1879	17		1	1			0				2	2				1	1	0	0	2	2	-3	6	-4	-1
1878	35	1	2	3	1		1		1	1	4	2	7	1	2	3	0	5	2	7	-2	-9	-3	-14	
1877	22			0			0			3	1	1	5	1	2	3	3	2	3	8	-3	3	-2	-2	
1876	34	2		2	2	1	1	4	1	6	1	8		1	1	2	2	4	2	8	-6	1	-1	-6	
1876-1880	125	1	3	3	7	3	2	2	7	5	11	8	24	1	2	7	10	5	10	12	27	-14	-3	-12	-29
1875	20			0			1	1	2	2	1	3		1	1		2	2	0	4	2	0	-1	1	
1874	11	1	2	3			0			1	1					1	1	0	0	-1	-1	0	5	-2	3
1873	17			0			1	1	1	5	6			2	1	3	1	7	1	9	-2	2	2	2	
1872	11	1		1			1	1	1	1		1		1	1		1	0	0	1	-2	-1	0	-3	
1871	0			0			0					0				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1871-1875	59	0	2	2	4	0	2	1	3	4	7	0	11	0	4	2	6	4	9	0	13	-2	6	-1	3
1870	19			0			0			1	3	1	5	2		2	1	5	1	7	-2	4	5	7	
1869	19		2	2			1	1	2	1		1				3	3	1	0	1	2	3	0	1	4
1868	14			0	1	1	2			2	3	5		1	1		0	3	3	6	8	0	2	10	
1867	18			0	1	2	3					0		1	2	6	9	1	2	6	9	6	2	6	14
1866	16			0	1		1	2		2		2		1	1	2	3	1	0	4	3	8	1	12	
1866-1870	86	0	0	2	2	3	4	1	8	4	5	4	13	2	6	9	17	6	11	11	28	18	14	15	47
1865	0			0			0					0				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1864	31	2		2	1	1	2			3	6	3	12	2	2	4	3	8	3	14	7	0	-1	6	
1863	13			0			1	1	1	1	1	2				0	1	0	1	2	2	0	0	2	
1862	15		1	1	1	1	2					0		2	1	3	2	1	-1	2	-10	1	3	-6	
1861	12	1		1			0					0				2	2	-1	0	2	1	0	0	6	6
1861-1865	71	3	0	1	4	2	1	2	5	4	6	4	14	4	3	2	9	5	9	5	19	-1	1	8	8
1860	21			0			0			3	3					2	2	0	3	2	5	6	-3	2	5
1859	17		2	2	1		1					0		1	1	1	3	1	1	-1	1	-1	2	-3	-2
1858	30	3	3	6			0			4	2	2	8	3	2	1	6	4	4	0	8	4	2	-3	3
1857	18		1	1			0					0				0	0	-1	0	-1	9	12	3	24	
1856	9			0			0					0				0	0	0	0	0	0	11	0	11	
1856-1860	95	3	1	5	9	1	0	0	1	4	5	2	11	4	3	4	11	5	7	1	13	18	24	-1	41
	Nbre	bâtiments démolis				bâti transf. (même vol.)				bâti ajouté (agrand)				bâtiments construits				Bilan du bâti (nbre)				Bilan parcelles			

## Chap. 4 Annexe 1ter

Recensement et  
classification des  
mutations cadastrales

Commune de Chastre  
(B) – Villeroix (C)-  
Blanmont (A).  
De 1860 à 1990.

Sources :  
Archives du cadastre  
du Brabant.



**Chap. 4**  
**Annexe**  
**2**

Recensement et  
classification des  
mutations cadastrales

LE DETAIL  
Pour les années  
1885 – 1914.

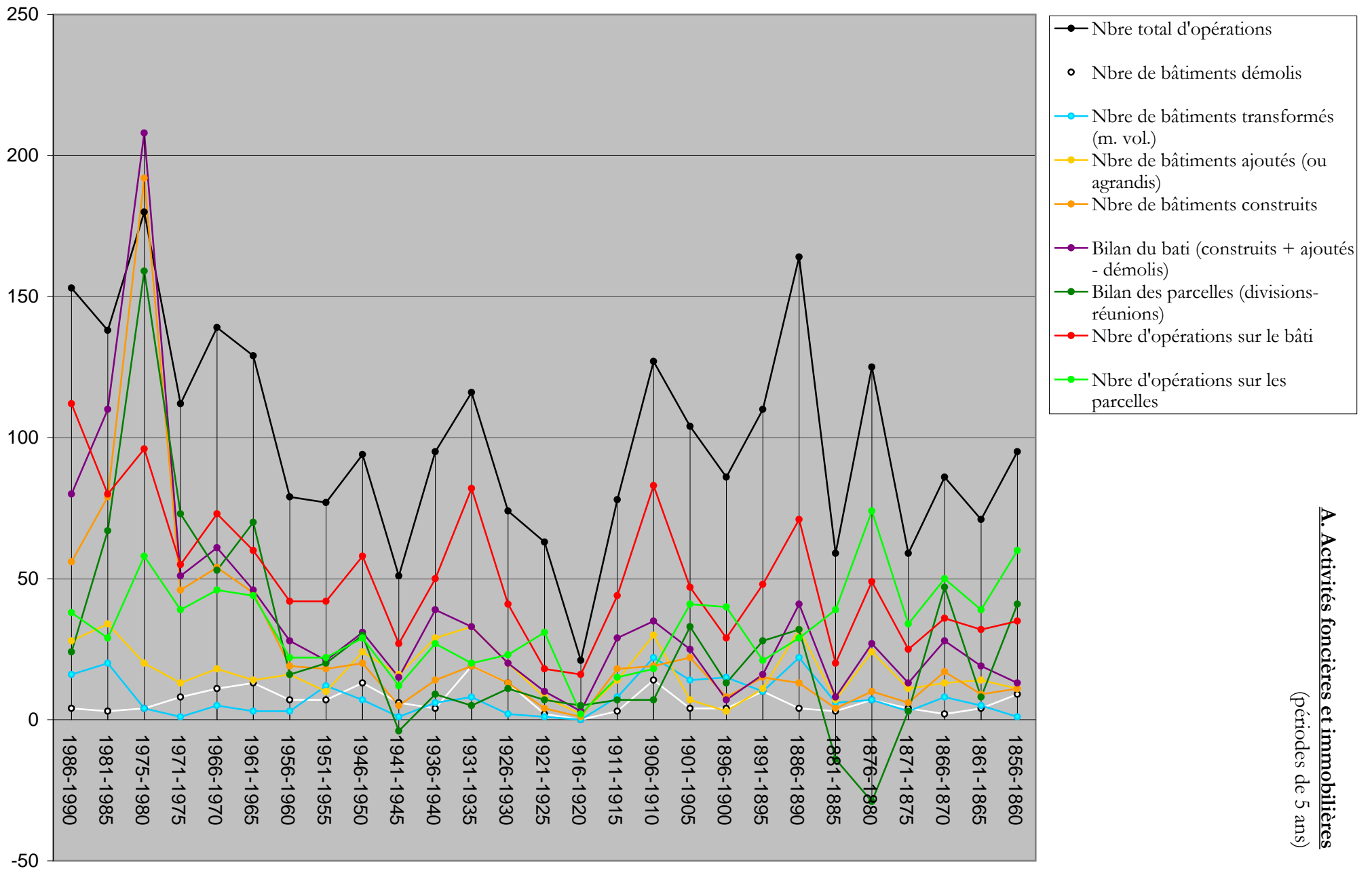
Commune de Chastre  
(B) – Villeroux (C)-  
Blanmont (A).

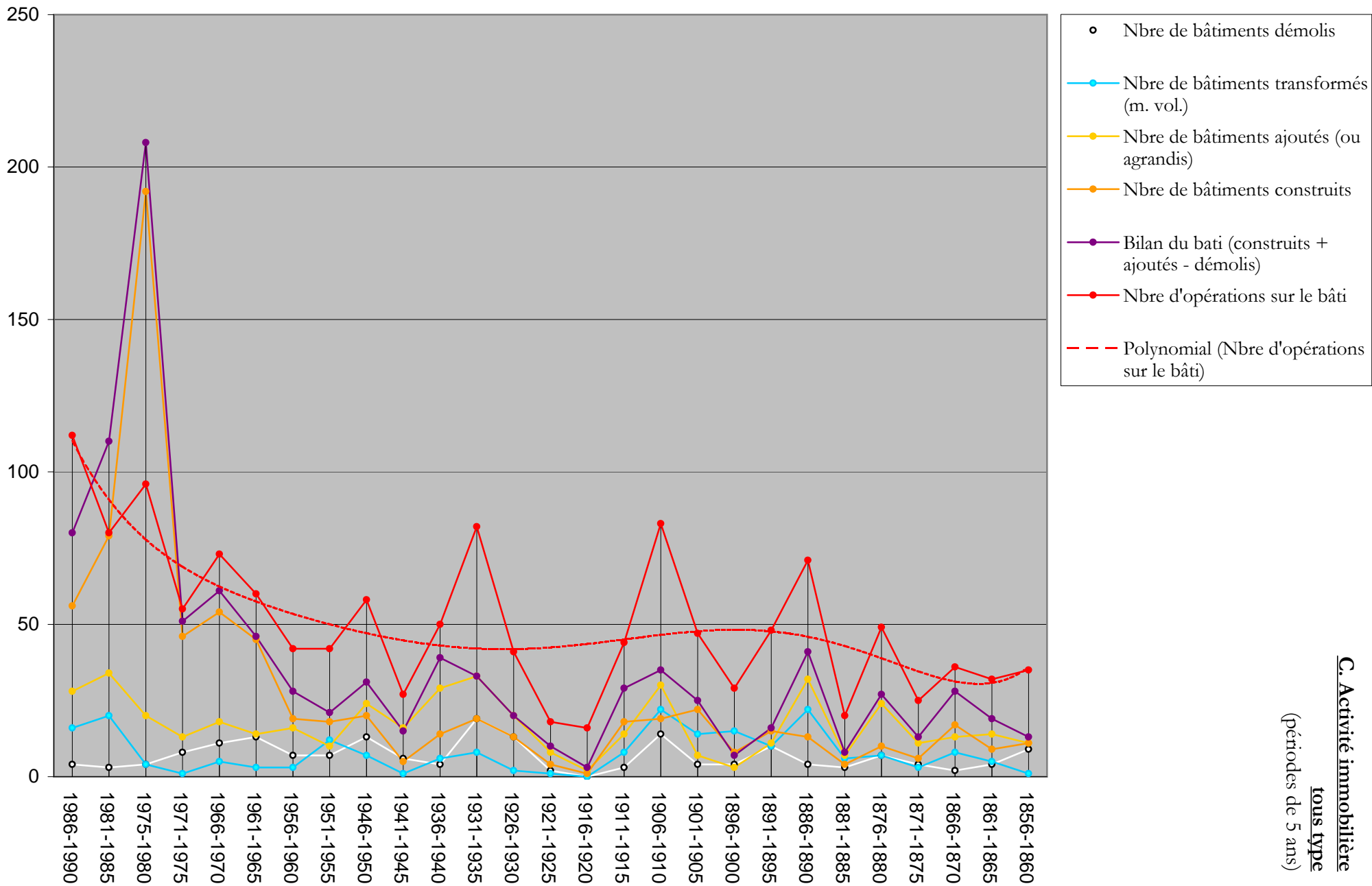
**Chap. 4**  
**Annexe**  
**3**

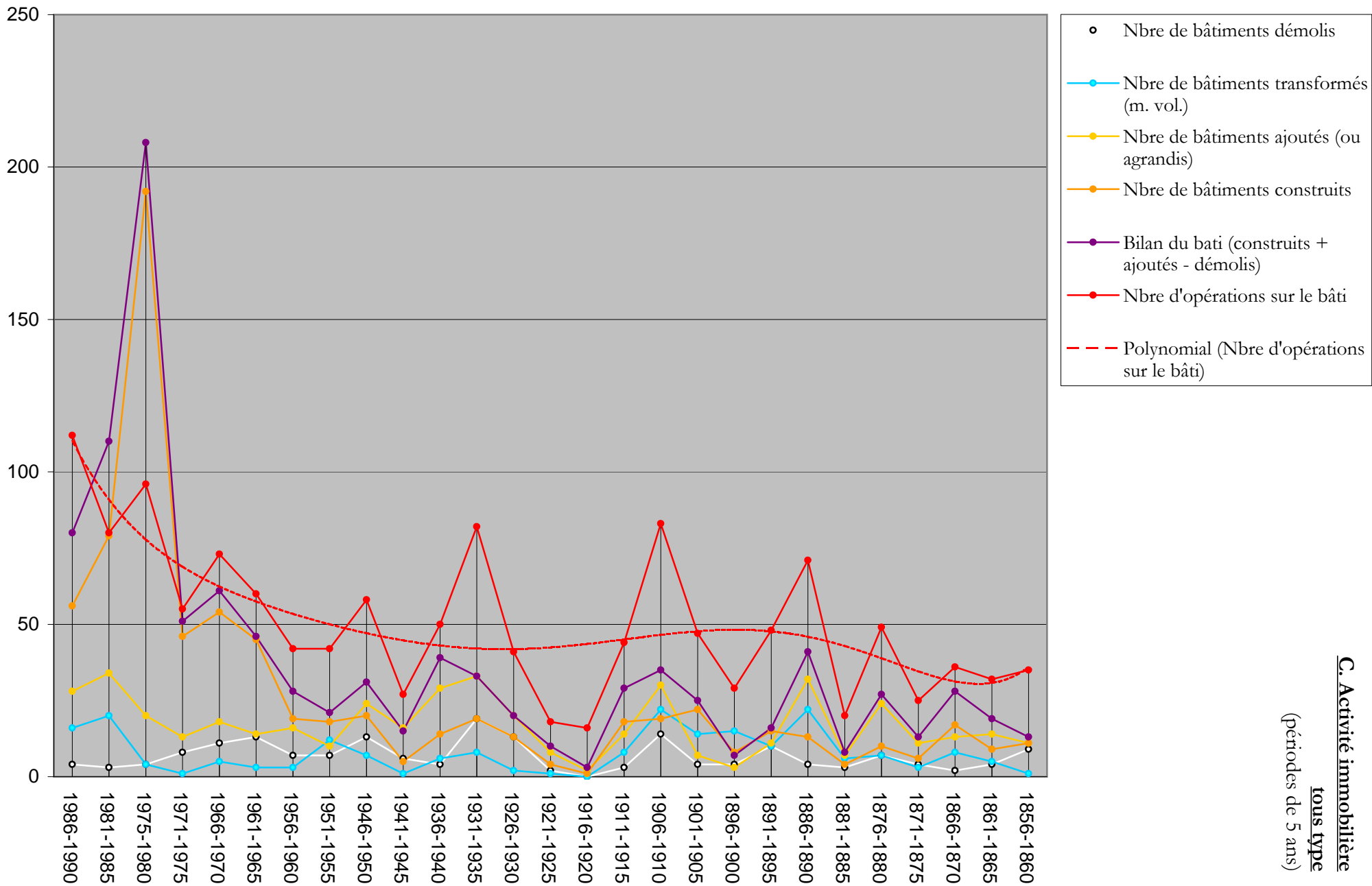
Recensement et  
classification des  
mutations cadastrales

LES GRAPHIQUES  
Basés sur le tableau  
de l'annexe 1

Commune de Chastre  
(B) – Villeroux (C)-  
Blanmont (A).

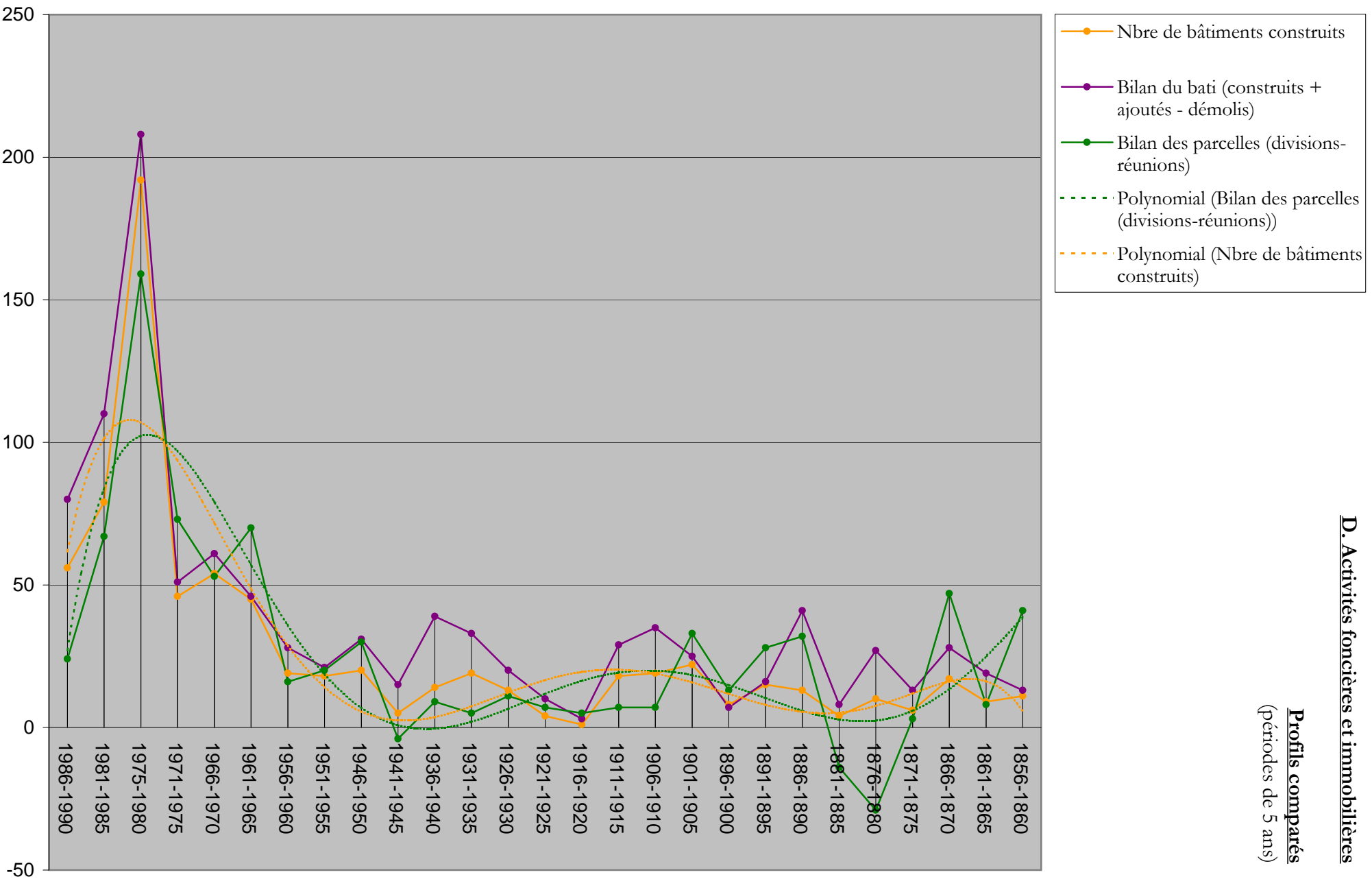






**D. Activités foncières et immobilières**

**Profils comparés**  
(périodes de 5 ans)



**Annexes  
Chap. 5.**

N° de matrice	profession du titulaire de la matrice	Historique de la matrice (extraits)
1500	cordonnier, puis garde particulier"	il était déjà propriétaire à Perbais (C39) il achète cette terre en 1911 - il fait construire en 1912
1526	colporteur	
1527	journalier	achète maison (A546y) et jardin en 1893 - 1905 - donation (un nu proprio et un usufruitier) 1908 : cessation d'usufruit (le nu proprio devient proprio) - 1908 maison incendiée - 1909 reconstruction après incendie - 1910 reconstruction totale - 1913 "améli
1529	servante	
1530	journalier	propriétaire d'une terre
1534	ouvrier	achète maison (B268a) et jardin en 1893 - vente d'une partie du jardin en 1921 - vente de la maison en 1921 - achat autre maison (B249b) et jardin en 1918
1535	domestique	propriétaire d'une terre
1536	journalier de Nil St Vincent	propriétaire d'une terre (1893-1923)
1544	domestique puis camionneur	maison et jardin (1894-1917)
1551	domestique	maison en 1900 vendue en 1903
1557	ouvrier	achète en 1920 maison (C47) et jardin
1560	ouvrier	achète une terre en 1894 - la revend en 1903 et rachète une autre ((C147b) nouvelle construction en 1912 - 1913 exemption expirée - vente du tout en 1923
1563	journalier et ménagère	achètent en 1894 - partage divisé en 2 en 1902
1565	journalier	cantonnier lui vend terrain (6,3 ares) en 1899. En 1900, il construit maison de 1 are (. En 1901 : "exemption expirée" : 60 frs de revenu imposable
1566	journalier	achète le terrain en 1895 - construit en 1904 - acquiert autre maison en 1905 (562) - en 1911 : donation-nouvelle construction changement de limite avec le chemin - division - 1918 maison 562 : reconstruction après incendie - vente du tout en 1920 - en 1
1569	journalier	achète une terre en 1894 - en 1910 : un pré, un jardin, un bâtiment rural, une maison (B112a) et 3 terres - en 1916 : succession...
1587.2	journalier	achète une terre en 1896 - la revend en 1906
1590	journalier	achète en 1898 une maison (A358b) et un jardin - revende en 1907 à 1640 (journalier)
1596	domestique	3 terres achetées en 1897
1600	piocheur et ménagère	2 terres achetées en 1897 revendues en 1912
1607	fermier puis journalier	maison et jardin (B287a) achetés en 1897 revendus en 1925
1608	ouvrier	achète un jardin de 6ares en 1894 avec son frère, cultivateur - en 1897, partage : 4ares - en 1904, il achète seul 2 terres et 1 maison (571) à 673 - en 1910 agrandissement de la maison
1623	domestique - journalier	achat de maison et jardin en 1898 - et plusieurs terres - vente en 1918 à un journalier
1625	domestique	en 1898 : achat de terre, jardin, maison et 2 bâtiment ruraux, démolis en 1918 achat d'un jardin en 1918
1627	journalier	un maçon achète en 1898 une terre et une maison (A373a) - il revend à un journalier en 1908 - 1917 : succession - vente à ménagère autre famille
1629	maçon puis ouvrier	jardin et maison (C34p) acquis en 1898 - vente en 1924
1630	servante	jardin et maison -C34o) acquis en 1898
1639	domestique puis journalier	jardin et maison (A358a) acquis en 1898 - autre maison et jardin (A358b) acquis en 1908 - réunion des deux maisons en 1916
1640	journalier	1890 : il achète terre et maison (392a) - en 1908 il revend la maison - en 1909, nouvelle construction sur la parcelle de terre (337) achetée en 1908 - le reste de la parcelle (337b) est dénommé pature
1644	journalier	il achète 176 (maison) en 1891 et 175 (terrain derrière) il démolit la maison sur 176 et construit une autre sur 175 à côté en 1893
1653	piocheur	achat de terre en 1899, revende en 1901 achat de maison (B135c), pré, jardin en 1900 - une terre en 1901 - 2 terres en 1907 - 1911 reconstruction totale de la maison changement de limite (6,9 ares au lieu de 5,9) - achat de terre en 1915 - achat de pré en
1654	ouvrier	achat jardin et maison (C566i) en 1899 - succession à madame ménagère en 1900 - vente en 1913 à un houilleur de Blamont
1655	employé	achat jardin et maison (B354g) en 1899 - vente en 1919 à un journalier de St Gery
1657	employé	maison et jardin acquis en 1899 - exemption expirée en 1900 - agrandissement maison en 1910 - construction d'une chapelle en 1915
1658	journalier puis cultivateur	achat jardin et maison (B221h) en 1899 - achat 3 terres en 1918 achat d'un pré en 1922
1659	journalier	achète en 1899 maison (C161a) et jardin à 824 - revend en 1902 à un autre journalier - rectification de limite en 1914
1660	journalier	achète en 1899 maison (B243e) et jardin

## Chap. 5 Annexe 1 (1/3)

Liste des nouveaux propriétaires "journalier" ou assimilés, dans les cotes foncières de 1500 à 1900.

(in : *Matrice cadastrale des propriétaires et des propriétés bâties et non bâties*, Archives du Brabant)



N° de matrice	profession du titulaire de la matrice	Historique de la matrice (extraits)
1665	journalier	achète la terre en 1900 - construit en 1901 - en 1902, paye 30 frs (maison 1,2 ares) de revenu imposable sur le bâti
1667	journalier - ouvrier	achète maison (A454a) en 1899 - 1912 donation à un ouvrier même famille reste usufruitier - vente d'une partie de la maison (?) pour élargissement du terrain (elle passe de 01,9 ares à 1,4 ares) en 1914
1675	paveur, puis journalier, puis paveur	acquiert terre en 1900 - terre, grange jardin maison (A507b) en 1904 - acquiert terre (en A) et jardin (B507e) en 1905 - nouvelle construction en 1906 - exemption expirée en 1907
1679	journalier	achète jardin à 75 en 1901 puis maison (A634a) en 1911 - en 1911 : vente création d'usufruits (2 ouvriers et 1 journalier) - en 1919 vente à un plafonneur
1681	journalier	jardin et maison acquis en (B103e) 1901 de 1227 et 1225 - acquiert autre maison et jardin (103h) de 1224 en 1916, bail en 1924 (à lui même ?)
1694	journalier	acheté à 973 (journalier _ menuisier)
1696	maçon puis journalier	exemption expirée en 1904 (60frs pour une maison de 1,7 ares)
1700	journalier	achète maison (C115d) et jardin en 1902 - 1916 : succession à même famille (journalier aussi)
1702	journalier	achète en 1909 - vend en 1913 à un ouvrier - vend en 1920 à un ouvrier
1704	ouvrier	acquiert en 1902 jardin et bâtiment rural (C119c) d'un partage (1563) - reconstruction partielle en 1905 - achète en 1905 2 maisons (C120e et C120f) à 1632 (cultivateur) et 1 jardin - en 1908, vente de la maison 120e, agrandissement de 120f et vente, chan
1709	journalier	acquiert maison (A362a) et jardin en 1902 - une terre en 1914 - achète une maison (A360b) en 1917 à 1710 (journalier) avec jardin - une terre en 1920 - 3 terres en 1922 - la maison (A360b) et le jardin sont vendus en 1921-22 à 2141 - achète une terre et u
1710	journalier	acquiert maison (A360a) et jardin en 1902 revente en 1917 à 1709 ci dessus.
1717	ouvrier	achète maison (B26c) et jardin en 1903 à 1551 (couple domestique ménagère, qui a construit maison en 1900, sur terre achetée en 1894) . Les a toujours en 1926 (nouveaux registres)
1720	ménagère - journalier	elle achète jardin et maison (B266c) et autre jardin en 1903 - exemption expirée de la maison en 1903 - vente du jardin2 en 1905 - agrandissement de la maison en 1909 chagmt de proprio en 1909 (son mari)
1727	journalier de Charleroi	achète un jardin en 1903 - il passe à sa veuve ménagère en 1905 - vente à 770 et nouvelle construction en 1911
1729	journalier	achète maison (C172c) et jardin en 1903. Passa à la veuve et enfants en 1916 - toujours propios en 1926 (au changement de registres)
1731	journalier de Héவில்ers	achète un jardin (C646b) en 1903 - revend en 1911 à 770
1735	ouvrier	achète une terre en 1904 - nouvelle construction en 1906 : maison (C441g) et jardin - 1907 : exemption expirée- changemt de limite en 1913 - toujours proprio en 1926
1737	journalier	achète une terre en 1904 - nouvelle construction en 1906 : maison (C441g) et jardin - 1907 : exemption expirée- changemt de limite en 1913 - toujours proprio en 1926
1739	journalier	achat d'un jardin en 1904 (B284m) - changement de limite avec chemin en 1905 - achat de maison (B286k) en 1916 de 855 - achat de terre en 1921-22 - 1923 succession - héritent la veuve et et un autre même nom (journaliers tout deux) - vente d'une partie d
1741	journalier et ménagère	achat de maison (A517b) à 1360 en 1904 - en 1905 : délimitation démolition partielle changenmet de limite avec 518c division 517c et d - achat d'un jardin (1518c) à 1360 en 1904 aussi - délimitation chgement de limite divisé en 2 en 1905.
1742	garde-barrière	bâtiment construit est appelé "bâtiment rural"
1749	domestique - journalier	devient proprio jardin et bâtiment rural en 1904 - transformé en "maison" et "jardin" en 1906 (200f devient 200h -i) - 1907 vend à un journalier autre famille - 1911, agrandissement - 1924, agrandissement - 1921-22 : achète 2 prés à 1285 - 1924 : changemen
1752	journalier	achète maison (A505b) et jardin à 1683 en 1904 - changements de limites ... - 1913 : achat terre à 1229 - achat de 2 terres en 1924 - achat 1 terre en 1926
1753	journalier	achat maison (A406d) à 1354 en 1904 avec jardin - toujours proprio en 1926
1755	ouvrier	achète jardin et maison (C591f) à 1647 (facteur) en 1904 - changement de limites en 1906 - en 1910 :achat de 8 terres et une pâture - 1915 : changement de limites - 1918 succession veuve et autre même nom - toujours propios en 1926
1756	peintre, puis ouvrier	proprio de la parcelle qui fait construire - il a reçu le terrain en donation en 1911 d'une veuve cabaretière
1758	journalier	proprio avec 2 autres en 1904 d'un fournil et d'un jardin et 'une maison (B167a) décès et vente en 1923.
1759	ouvrier	achète une terre en 1904 - nouvelle construction en 1906 : maison (C441i) et jardin - paye 60 frs dès 1907 - vente d'une partie pour élargissement de la route en 1914 - vente en 1927 à 1740 (cabaretier)
1762	journalier	achète maison (A470e) et jardin en 1904 - chgmt de limites en 1909 - achat 2 terres en 1913 - élargissement du chemin en 1914 - achat de 3 terres en 1918 - achat d'une terre en 1921-22

## Chap. 5 Annexe 1 (2/3)

Liste des nouveaux propriétaires "journalier" ou assimilés, dans les cotes foncières de 1500 à 1900.

(in : *Matrice cadastrale des propriétaires et des propriétés bâties et non bâties*, Archives du Brabant)

N° de matrice	profession du titulaire de la matrice	Historique de la matrice (extraits)
1765	journalier	achète maison (A556b) et jardin en 1905 - les enfants héritent en 1918 - toujours propres en 1926
1768	journalier	achète maison (A517c) et jardin à 1741 (ci dessus) en 1905 - achète maison (A517d) et jardin à 1361 en 1907 - réuni les 2 maisons en 1910 - vend en 21-22 à 2079
1770	journalier	achète maison (C547b) et jardin à 964 en 1905 - toujours proprio en 1926
1777	ouvrier	achète maison (C72) et jardin à 439 en 1906 - toujours proprio en 1926
1782	journalier	achète en 1906 à 933, un verger "comme pâture", une maison (B170a) et une terre - la maison est divisée en 1911 (170b et c) achète en pré en 1917 - toujours proprio en 1926
1783	journalier	proprio d'une terre en 1906 en 1910 partagée en deux pour SNCV (1761) et 1865
1787	ménagères - ouvrier	2 veuves propres en 1906 de maison (A599d) jardin et une terre - vente de la terre en 1912 - vente du reste à un ouvrier en 1915 - il achète maison (A599e) et jardin à 1830 en 1918 - achète 5 prés en 1925 - toujours proprio en 1926
1788	journalier	achète maison (C526b) fournil et jardin à 1399 en 1906 - 1908 : passe à la veuve et les enfants - toujours propres en 1926
1789	ouvrier	racheté à 1390 (employé d'Ixelles - même nom) en 1906 - exemption d'expiration en 1908 - la maison : 1,50 ares = 36 frs
1792	journalier	achète terre en 1907 (6,3 ares) - construction nouvelle 1,70 ares en 1909 paye 60 frs de revenu imposable sur la surface bâtie - toujours pro en 1926
1793	ouvrier forgeron	achète maison (C164b) à 631 en 1907 - et jardin avec son fils, maçon mais divisé en 1914 - succession en 1908 - en vente en 1914 à un journalier de Blanmont, toujours proprio en 1926
1808	employé de Chastre	proprio de la parcelle qui fait construire
1815	ouvrier de Perbais	proprio d'une terre (B160) en 1908 achetée à 810 - la revend en 1924 à 1937
1818	scieur de long - ouvrier	il a acquis en 1908 le pré B189, la maison 190, le pré 191, la place (?) 194 - en 1910, il y a "rectification de limites avec... ; construction d'un chemin, changement de limite avec... ; construction nouvelle, rectification de limite..." sur la "place", il y a
1819	journalier - ouvrier	achète à 1202 un jardin et une maison (C166b) en 1908 - donation en 1913 à un ouvrier qui a un même nom (et mention "F") - toujours pro en 1926
1820	ouvrier	1820 (frères 1 ouvrier et 1 cabaretier - à partir de 1909 : seulement l'ouvrier) construit sur sa parcelle et revend un morceau (k <sup>2</sup> ) à 1562 : le frère cabaretier !!
1820	ouvrier (cf.1909)	construit encore une maison sur un morceau du terrain, divisé en parcelle indépendante. Elle sera vendue en 1923
1823	ouvrier et madame ssp.	acquièrent de 327 terre, jardin et maison (C576a) en 1908 - vente en 1917 à même nom ?? "ouvrier au ch de fer" - toujours pro en 1926
1828	ouvrier	achète à 810 une terre et à 930 jardin et maison (B353h) en 1908 - toujours proprio en 1926
1830	journalier à Chastre, puis serre-frein à Schaerbeek	achète à 1033 jardin et maison (A599e) en 1909 - vente en 1917 à qqun de Chastre - réunion d'articles en 1918
1832	journalier	achète à 1130 une terre et une maison (A484q) en 1909 - 1910 exemption expirée - 1914 vente d'une partie pour élargissement du chemin - achète de 1089 une autre maison et jardin (A184i) en 1924
1833	ouvrier	achète une terre en 1909 - vente en 1911 à un maçon - qui construit une maison dessus en 1924
1837	ouvrier de Perbais	terre acquise en 1909 - nouvelle construction (B84f) changement de limite avec le chemin en 1910 - passe à sa veuve en 1912 - vend à un cultivateur en 1919 - passe par mariage à un cafetier en 1926
1842	ouvrier de Walhain	achète 3 terres en en 1910 à 207 - 1912 : succession (veuve...)
1848	journalier à moustier s/ Sambre puis cultivateur à Chastre	acquiert maison (B178b) et jardin de 1211 en 1910 - 1911 : reconstruction partielle chgmt de limites, jardin devient verger" - achat de pré en 1918 - achat de terre en 1920 - achète 3 terres en 1922 - achète 1 terre en 1924
1852	ouvrier	achète la terre en 1911 et fait construire la même année - toujours proprio en 1926
1865	journalier	achète une terre à 1783 en 1910 - la revend à 2051 en 1921-22
1867	employé	
1868	ouvrier	
1881	ouvrier	

## Chap. 5 Annexe 1 (3/3)

Liste des nouveaux  
propriétaires  
"journalier" ou  
assimilés, dans les  
cotes foncières de  
1500 à 1900.

(in : *Matrice cadastrale  
des propriétaires et des  
propriétés bâties et non  
bâties*, Archives du  
Brabant)

Année	Section	N° croquis	Nouvelles constructions description	parcelle concernée	devient :	matrice du niveau propriétaire	profession	historique
1890	B	15	mitoyen d'un coté	122c	122d - 122e	1301	menuisier	il achète la parcelle en 1889 et elle est bâtie en 1890
1890	C	22	2 corps de bâtiment et une annexe séparée	170a	170b-c-d	1392	curé	
1891	C	15	cabane ? 5,6 x 3,5 m	112	112a-b	1189	journalier	construction d'un fournil. La maison est sur le terrain voisin (113a, elle existe depuis 1873)
1891	A	5	mitoyen 1 coté	567c	567f-g	1382	forgeron	
1891	B	8	1,5 m du mitoyen	143h	143l-m	1461	facteur des postes	il a acheté une "terre" 143h en 1890 = 18ares 10c
1891	A	4	mitoyen d'un coté, des annexes le long de l'autre mitoyen, le terrain derrière vendu	549b	549e-f-g	62-62-773	la commune de CVB - un menuisier	
1892	C	24	2 parcelles, 2 bâtiments	374e	374g-h	699	journalier	maison plus jardin - en 1886 : agrandissement exhaussement - démolition entière en 1891 - nouvelle construction en 1892 - "Donation vente cessation d'usufruit" en 1904 : Acheté par 1714.
1892	C	24	2 parcelles, 2 bâtiments	374f	374i-j	700	journalier	maison plus jardin - en 1886 : agrandissement exhaussement - démolition entière en 1891 - nouvelle construction en 1892 - "cessation d'usufruit" en 1920 : Acheté par 2035
1892	C	17	mitoyen 1 coté	82d	82e-f	1487	pharmacien	
1893	B	11	avec annexe séparée, grosse maison (de l'institutrice?)	284g	284h-i	62	la commune de CVB	
1893	C	16	derrière un angle rentrant dans la parcelle	175	175a-176b	1464	journalier	il achète 176 (maison) en 1891 et 175 (terrain derrière) il démolit la maison sur 176 et construit une autre sur 175 à coté en 1893
1893	C	12	grosse maison	19q	19r-s	1490	brasseur	(la brasserie à vapeur est construite sur une autre parcelle 19l ; elle fait l'objet d'un jugement en 1904 - après, tout le lot (y compris 19r-s) appartient à un administrateur de Koekelberg)
1894	B	13	? Une chapelle ? Minuscule	209a	209c-d	1284	employé, frère de cultivateur	demeure à Lavaux-Sté Anne ?
1894	B	15	parcelle triangulaire "bâtiment avec moteur à vapeur"	274	274a-b	1423	baron d'Udekem d'Acoz	demeure à Gand ! démolition totale en 1906 réuni avec 274a sous 274c
1894	B	9	une chapelle à un croisement triangulaire	84g	84f	1425	baronne d'Udekem d'Acoz	demeure à Louvain
1894	B	14	fait un angle avec bords parcellaire	251	251a-b	1567	machiniste	(son fils ?) même nom hérite en 1924. Il est journalier.
1894	A	1	une chapelle	3c	3d-e	?		
1895	B	3	mitoyen 1 coté	238	238a	1543	négociante	veuve Joseph
1898	C	17	mitoyen 1 coté	126b	126c-d	1603	"propriétaire"	(aussi de 124a). demeure à bxls. "serre et remise"
1898	C	21	2 m du mitoyen	591	591f (bât) et 591a-b-c-d-e-g terrains)	1647	facteur	il achète la pâture derrière (591g) en 1905 et il fait construire une autre maison dessus en 1906. 591a est vendue à un menuisier, qui y fait construire une maison en 1900 (aussi : "exemption expirée"). 591b est vendue à un cultivateur. 591c à un cultivateur
1899	C	14	4 m du mitoyen avec angle diminuant. Parallèle à la rue	591a	591h-i	1583	menuisier	591a est vendue à un menuisier, qui y fait construire une maison en 1900 (aussi : "exemption expirée")
1899	C	14	mitoyen 1 coté	591c	591k-l	1635	cultivateur	
1899	C	12	mitoyen 1 coté	394c	394d-e et f	1649	mécanicien	
1899	B	5	p83 grosse bâtisse, dans le coin du vicinal ?	83k	83v-w-u	1657	employé	
1900	C	10	1,3 m du mitoyen, 1,9 de la rue	568c	568e-d	1565	journalier	cantonnier lui vend terrain (6,3 ares) en 1899. En 1900, il construit maison de 1 are (. En 1901 : "exemption expirée" : 60 frs de revenu imposable
1900	C	11	mitoyen 1 coté	643g	643k-i	1646	serrurier	
1901	C	14	mitoyen 1 coté	110a	110c-b-d	62	CVB	ça doit être l'école de Blanmont
1901	C	15	c'est en fait une annexe ajoutée ?	174a-173c	174c-173d	1238	maçon	il achète à un journalier. Convertit le bâtiment rural en maison. Exhaussement. revente en 1920 à un journalier
1901	A	1	0,5 m du mitoyen	398e	398h-g	1665	journalier	achète la terre en 1900 - construit en 1901 - en 1902, paye 30 frs (maison 1,2 ares) de revenu imposable sur le bâti
1902	C	13	0,5 m du mitoyen	589a	589c-b	1696	maçon puis journalier	exemption expirée en 1904 (60frs pour une maison de 1,7 ares)
1902	C	12	mitoyen 1 coté	568b	568g-f	1702	garde exentrique ?!!	vend en 1909 à un journalier - vend en 1913 à un ouvrier - vend en 1920 à un ouvrier

## Chap. 5 Annexe 2 (1/4)

Nouveaux bâtiments construits entre 1890 et 1914 (Chastre -Villeroux -Blanmont)

Croisement du registre des mutations et de la matrice des propriétaires, Archives du cadastre du Brabant.

Année	Section	N° croquis	Nouvelles constructions description	parcelle concernée	devient :	matrice du nouveau propriétaire	profession	historique
1902	C 10		mitoyen des 2 cotés	394d-e	394i-g-h	1649	mécanicien	
1902	C 6		parcelle de coin	73-74b	73a-b-c 74c-d	73a : 1694	journalier	acheté à 973 (journalier / menuisier) : "vente partage nouvelle construction agrandissement changement de limite" !!
1902	C 6		parcelle de coin	73-74b	73a-b-c 74c-d	73b-c : 1693	menuisier	maison et atelier de menuiserie
1902	B 1		1 bâtiment public (en bleu) lié à la gare					
1902	C 7		2 bâtiments publics (gare et annexe)		607/2			gare de blanmont
1903	C 7		2 bâtiments : mitoyen 1 coté	607o	607t-u	1562	cultivateur, puis cabaretier	achète le terrain en 1902 - nouvelle construction en 1903 - en 1905 : ils vendent une partie (passe de 1,4 à 1,26 ares)
1903	C 7		2 bâtiments : 5 m du mitoyen	607m	607s-r	1708	garçon de magasin, puis cabaretier	achète le terrain en 1902 (16 ares) - nouvelle construction en 1903 - en 1904 : "exemption expirée" - 1909 : vend une partie de la terre (607r)
1904	B 4		3 m du mitoyen	29a-30a	29b-30d	1306	cabaretier, puis cultivateur	achète les terrains en 1902 - construit la maison et changement de limite en 1904 - achète 2 maisons en 1905 à Blanmont (577d-579b) et une terre (580c) - en 1914 : donation - partage - changement de limite sur le tout...
1904	C 13		parcelle de coin	391b	391d-c	1398	ouvrier puis ajusteur	achète le terrain en 1900 - construit en 1904, il paye 54 frs sur surface bâtie (1,4 ares) - agrandissement en 1908 (1,7 ares)
1904	C 15		1,6 m du mitoyen	567	567b-a	1566	journalier	achète le terrain en 1895 - construit en 1904 - acquiert autre maison en 1905 (562) - en 1911 : donation- nouvelle construction changement de limite avec le chemin - division - 1918 maison 562 : reconstruction après incendie - vente du tout en 1920 - en 1
1904	C 17		2,7 m du mitoyen	649d	649f	1728	charron	achète le terrain en 1903 en construit la maison en 1904 (vu qu'on nomme maintenant d'une seule référence la maison et le terrain, on ne sait plus leur surfaces respectives)
1904	C 12		carré dans parcelle triangulaire pointue	186a	186b	1748	un tailleur d'habits	succède en 1909 à la cabaretière, puis vend à un chauffeur de Blanmont en 1910.acquisition en 1904 - vente en 1922
1904	B 7		bâtiment coupé en deux et annexe séparée	200b-c	200e-d-f	1751-1749	1749 : domestique	devient proprio jardin et bâtiment rural en 1904 - transformé en "maison" et "jardin" en 1906 (200f devient 200h -i). il vend à un journalier en 1909.
1904	B 7		bâtiment coupé en deux et annexe séparée	200b-c	200e-d-f	1751-1749	1751 : maçon	acquiert maison et jardin en 1902
1904	A 1		rectangle dans un coin aigu (7x9 m)	140	140c, b et a	99	1746 : employé puis cabaretier	Terrain qui appartient au comte de Grunne (99), en 1904 il vend plusieurs parcelles, notamment dans le cadre du vicinal.
1904	B 5		2 bâtiments publics la gare du vicinal et l'arrêt du vicinal					
1905	C 24		annexe séparée, sur parcelle voisine	651b	651c	1438	journalier, puis cultivateur	acquiert maison et jardin 648 et 647 en 1888 (!) - acquiert la terre (651) en 1891 - acquiert des terres, prés, jardins jusqu'en 1906 - en 1913 : "cession. Partie devenue non imposable
1905	C 22		4,6 m du mitoyen - petit carré dans un coin de grande parcelle	591g	591n-m	1647	facteur	pré acquis en 1904, construit en 1905. Le pré devient "pâturage"
1905	B 13		le "café du vicinal"	83c²	83e²-d²	1761	cabaretier !	vendu par la SNCV, Bruxelles
1906	B 6		agrandissement de l'ancienne école : grange de la ferme	411a	411b-c	1226	cultivateur	
1906	B 7		parallèle au mitoyen (pas de cote de distance)	122b	122g-f	1291	cultivateur	jardin acquis depuis 1880 - nouvelle construction e, 1906 - exemption expirée en 1907 - il paye 150 frs de taxes - en 1920 : 356 !
1906	A 5		mitoyen deux cotés	507c	507d	1675	paveur, puis journalier, puis paveur	acquiert terre en 1900 - terre, grange jardin maison (A507b) en 1904 - acquiert terre (en A) et jardin (B507e) en 1905 - nouvelle construction en 1906 - exemption expirée en 1907
1906	C 15		mitoyen 1 coté	441d	441h-g	1735	ouvrier	achète une terre en 1904 - nouvelle construction en 1906 : maison (C441g) et jardin - 1907 : exemption expirée- changemnt de limite en 1913 - toujours proprio en 1926
1906	C 15		touche le mitoyen par un coin arrière	441e	441k-i	1759	ouvrier	achète une terre en 1904 - nouvelle construction en 1906 : maison (C441i) et jardin - paye 60 frs dès 1907 - vente d'une partie pour élargissement de la route en 1914 - vente en 1927 à 1740 (cabaretier)
1906	B 7		mitoyen 1 coté	117d	117g-f	1789	ouvrier	racheté à 1390 (employé d'Ixelles - même nom) en 1906 - jardin et maison (1,50 ares - 36 frs)

## Chap. 5 Annexe 2 (2/4)

Nouveaux bâtiments construits entre 1890 et 1914 (Chastre -Villeroux -Blanmont)

Croisement du registre des mutations et de la matrice des propriétaires, Archives du cadastre du Brabant.

Année	Section	N° croquis	Nouvelles constructions description	parcelle concernée	devient :	matrice du nouveau propriétaire	profession	historique
1906	A	5	mitoyen deux cotés	507c	507d	1675	paveur, puis journalier, puis paveur	acquiert terre en 1900 - terre, grange jardin maison (A507b) en 1904 - acquiert terre (en A) et jardin (B507e) en 1905 - nouvelle construction en 1906 - exemption expirée en 1907
1906	C	15	mitoyen 1 coté	441d	441h-g	1735	ouvrier	achète une terre en 1904 - nouvelle construction en 1906 : maison (C441g) et jardin - 1907 : exemption expirée- changement de limite en 1913 - toujours proprio en 1926
1906	C	15	touche le mitoyen par un coin arrière	441e	441k-i	1759	ouvrier	achète une terre en 1904 - nouvelle construction en 1906 : maison (C441i) et jardin - paye 60 frs dès 1907 - vente d'une partie pour élargissement de la route en 1914 - vente en 1927 à 1740 (cabaretier)
1906	B	7	mitoyen 1 coté	117d	117g-f	1789	ouvrier	racheté à 1390 (employé d'Ixelles - même nom) en 1906 - jardin et maison (1,50 ares - 36 frs)
1907	C	12	parcelle triangulaire de croisement de rue	558b	558d-e	1785	ajusteur	terre acquise en 1906 - nouvelle construction en 1907 - exemption expirée en 1909
1908	C	31	4 m du mitoyen avec angle diminuant. Parallèle à la rue	146f	146p-q	1210	la veuve d'un maçon	qui vend en 1908 à un employé - 1908 : nouvelle construction (maison = 2ares)
1908	C	41	mitoyen 1 coté, passage 1m de l'autre	607x-t w-y	607de b² à h²	1586	propriétaire	il a déjà 3 autres maisons, et des tas de terres, jardins et terrain d'agrément !
1908	B	14	bâtiment dans l'emprise du chemin de fer					
1909	A	8	3 m du mitoyen, grand recul à rue	882a	882c-b	1249	industriel	Boël-Capitte, demeure à La Louvière - sa veuve en 1913 demeure à St Josse ten Noode
1909	A	1	maison le long de la rue, au milieu de la parcelle	337	337a-b	1460	journalier	1890 : il achète terre et maison (392a) - en 1908 il revend la maison - en 1909, nouvelle construction sur la parcelle de terre (337) achetée en 1908 - le reste de la parcelle (337b) est dénommé pature
1909	C	13	parcelle le long de la rue. Bâtiment adossé au fond et front de rue (forme d'agrandissement)	128c-d 129e	128e-f 129 f-h	1732	instituteur	proprio des deux parcelles : 1414 (instituteur qui a hérité d'un employé de brasserie) vend à 1564 (négociante, elle possède la maison 128c depuis 1895) et à 1732 (instituteur qui possède la maison 128d depuis 1903 et "démolition reconstruction changement
1909	B	4	mitoyen avec léger angle	263f	263g-h	1792	journalier	achète terre en 1908 (6,3 ares) - construction nouvelle 1,70 ares en 1909
1909	C	5	mitoyen 1 coté, passage 0,1m de l'autre	607b²	607m²-l²-k²	1820	ouvrier	1820 (frères 1 ouvrier et 1 cabaretier - à partir de 1909 : seulement l'ouvrier) construit sur sa parcelle et revend un
1909	C	5	mitoyen 1 coté, deuxième qui touche par l'angle - angle important entre rue et parcellaire	87c	87e (bât) -d-f-g	1836 - 1833	modeleur - ouvrier	proprio (1701 : plafonneur de Hevillers, commun limitrophe de la parcelle) qui coupe en 3 et vend (d-e) à 1836 (modeleur de Blanmont) et (f) à 1833 (ouvrier, qui va y construire une maison en 1924) et garde g
1910	B	12	4 bâtiments alignés entre eux, nouvelle route	196a	193c-196c	600	journalier	achète en 1896 maison 193a et pré 195b - en 1908 : démolition et reconstruction partielle + achat d'une "place" 195c (lié à la rivière ?) - la maison en 1910 devient deux n° : maison et bâtiment rural - en 1911 : agrandissement de la maison 193c devient 1
1910	B	12	4 bâtiments alignés entre eux, nouvelle route	187c	187d	881	maçon	qui a hérité en 1904 de ses beaux-parents, journaliers
1910	B	12	4 bâtiments alignés entre eux, nouvelle route	197a	198i-197c	1167	coquetier ? Ou coquelier	198b : maison construite en 1871 - souvent transformée jusque 198i - l'autre en face est un "bâtiment rural"
1910	A	3	parallèle à la rue, angle avec mitoyen	139e	139f-g	1811	maçon	proprio et fait construire
1910	B	12	4 bâtiments alignés entre eux, nouvelle route	190	190a	1818	scieur de long. Vendu à un ouvrier en 1919	il a acquis en 1908 le pré 189, la maison 190, le pré 191, la place (?) 194 - en 1910, il y a "rectification de limites avec... ; construction d'un chemin, changement de limite avec... ; construction nouvelle, rectification de limite..."
1910	C	27	mitoyen 2 cotés	607n²	607r²-q²	1835	Charpentier	(chaussée de St Job à Uccle, puis Blanmont) terre acquise en 1909 - nouvelle construction en 1910 - 1913 il revend tout
1910	B	10	mitoyen 2 cotés	84d3	84f3-g3	1837	ouvrier	terre acquise en 1909 - nouvelle construction changement de limite avec le chemin en 1910) - passe à sa veuve en 1912 - vend à un cultivateur en 1919
1910	B	12	4 bâtiments alignés entre eux, nouvelle route	192a	192b-c	1840	entrepreneur	

## Chap. 5 Annexe 2 (3/4)

Nouveaux bâtiments construits entre 1890 et 1914 (Chastre -Villeroux -Blanmont)

Croisement du registre des mutations et de la matrice des propriétaires, Archives du cadastre du Brabant.

Année	Section	N° croquis	Nouvelles constructions description	parcelle concernée	devient :	matrice du niveau propriétaire	profession	historique
1911	C 21		mitoyen 1 coté	646d-e- f 649g	646h-649m et 646g (terrain)	770	entrepreneur puis sans profession	770 achète 4 terrains (646d-e-f et 649g) à 1725 (électricien de l'elles qui l'avait acheté en 1903) -1731 (journalier de Hevillers, 1903)-1726 (maçon de MstGuib, acheté en 1903) et 1727 (journalier de Charleroi, en 1903) en 1911 - il construit dessus deux
1911	C 18		parallèle à la rue, angle avec mitoyen	508a	508c-d	1808	employé de Chastre	proprio de la parcelle qui fait construire
1911	C 16		parallèle à la rue, angle avec mitoyen	87h	87n-m	1852	ouvrier	proprio de la parcelle qui fait construire
1911	C 18		parallèle à la rue, angle avec mitoyen	507	507a-b	1868	ouvrier	
1911	C 19		mitoyen 1 coté	567a	567c-d-e	1882	charpentier	1556 (cf. 1904) vend une partie de parcelle à 1882 (qui construit une maison dessus) - et il garde un accès au reste de la parcelle à l'arrière
1912	B 7		orienté vers la rue, qui se plie - entre route et vicinal	83f	83x <sup>2</sup>	1500	cordonnier, puis garde particulier"	il était déjà propriétaire à Perbais (C39) il achète cette terre en 1911 - il fait construire en 1912
1912	C 12		2 bâtiments et 2 annexes accolées	147c	147d-e	1560	ouvrier	achète une terre en 1894 - la revend en 1903 et rachète une autre ((C147b) nouvelle construction en 1912 - 1913 exemption
1912	C 15		mitoyen 2 cotés	607f	607v <sup>2</sup> -w <sup>2</sup>	1820	ouvrier (cf. 1909)	construit encore une maison sur un morceau du terrain, divisé en parcelle indépendante. Elle sera vendue en 1923
1912	B 8		angle avec mitoyen, contact sur le coin - gd rue de Chastre	264g	264i-k	1867	employé	
1912	C 10		mitoyen 1 coté - parcelle en coude	79	79a-b	1875	sans profession...?	
1912	C 12		2 bâtiments et 2 annexes accolées	146r	146s-t	1881	ouvrier	
1913	C 10		mitoyen 1 coté avec petit angle	607f	607x <sup>2</sup> -y <sup>2</sup>	1391	jardinier	il a acheté la terre en 1902. Il avait déjà un terrain (C633/2b) où une maison avait été construite en 1886
1913	B 5		milieu de parcelle	258e	258f-g	1637	tailleuse de Blanmont	proprio de la parcelle qui fait construire - elle a acheté la parcelle en 1912 à un cordonner de Chastre
1913	C 9		mitoyen 1 coté avec petit angle	441c	441n-o	1756	peintre, puis ouvrier	proprio de la parcelle qui fait construire - il a reçu le terrain en donation en 1911 d'une veuve cabaretière
1913	B 5		mitoyen 1 coté avec petit angle	264h	264m-n-l	1901	boucher	264h appartient à 360 (employé, qui a plein de terres) - 264l (terrain) est vendu à 1370 - m et n à 1901.
1914	C 15		mitoyen 2 cotés	496g	496m-n	1472	garde-barrière	bâtiment construit est appelé "bâtiment rural"
1914	C 18		25cm du mitoyen	637c	637e-f	1622	boulangier	
1914	B 6		avec une annexe en front de rue	264o	264p-q	1923	employé	vend en 1930 à un journalier

## Chap. 5 Annexe 2 (4/4)

Nouveaux bâtiments  
construits entre 1890  
et 1914  
(Chastre -Villeroux  
-Blanmont)

Croisement du  
registre des mutations  
et de la matrice des  
propriétaires,  
Archives du cadastre  
du Brabant.

La “ville diffuse” à l'épreuve de l'Histoire.  
Urbanisme et urbanisation dans le Brabant belge.

### **Résumé en français**

Ce travail pose l'hypothèse que la manière dont l'histoire de l'urbanisme est élaborée ne permet ni de connaître le passé des actuelles “villes diffuses” ni de supposer l'existence de “villes diffuses” dans le passé. Il propose dès lors de contribuer à une histoire de l'urbanisation au sens large, en produisant de nouvelles sources (vol. 3) qui ne soient pas celles des archives de l'urbanisme (vol. 2). Après une analyse de la manière dont ces territoires “ni ruraux ni urbains” sont aujourd'hui appréhendés (chap 1), un terrain est étudié en particulier : le Brabant belge, à 4 échelles différentes (chap 2 à 5). L'étude aboutit sur une période d'urbanisation importante (1885-1914) mais jamais étudiée physiquement parce que non planifiée, et en produit des cartes inédites. La comparaison avec la “ville diffuse” actuelle permet de revenir sur cette urbanisation dans l'historiographie belge mais aussi de relativiser l'idée de la dispersion comme phase finale de la croissance des villes.

### **English Title**

The “diffuse city” to the test of History  
Urbanism and urbanization in the Belgian Brabant.

### **English Summary**

This thesis shows that the way in which the history of urbanism is elaborated makes it possible neither to know the past of current “diffuse city” nor to suppose the existence of any “diffuse city” in the past ; it intends then to contribute to a history of urbanization in the broad sense of the word by producing new sources (vol. 3), which are not the archives of urbanism (vol. 2). After analysing the way in which these territories “neither rural nor urban” are apprehended today (chap.1), a physical field is studied in particular : the Belgian Brabant, on four different scales (chap.2 -5). The study leads to a period of important urbanization (1885-1914) but never studied physically because it was not planned : original maps of it have been produced here. The comparison with the current “diffuse city” makes it possible to reconsider this phase of urbanization in Belgian historiography but also to criticize the idea of urban dispersion as the final phase of an urban growth process.

---

#### **DISCIPLINE - SPECIALITE DOCTORALE**

Architecture – Urbanisme

---

#### **MOTS-CLES**

Formes urbaines - Dispersion urbaine – infrastructures – échelle / cadrage  
Histoire des villes – Géographie historique – Bruxelles - Chastre