

Les cartes topographiques comme archives du paysage: une ressource aujourd'hui accessible à tous ?

BENJAMIN WAYENS

1. INTRODUCTION

La première décennie du 21^{ème} siècle a été marquée par la multiplication des accès en ligne à l'information géographique, y compris pour le grand public. Les portails de cartographie topographique en ligne, *Google Earth* ou encore le *Géoportail* (de l'Institut Géographique Nationale Français) pour ne citer que deux exemples, en sont la matérialisation la plus tangible. Mais cette intégration est de plus en plus large et le recours à la localisation sur un plan ou une vue aérienne est aujourd'hui courante sur les sites internet (pour calculer un itinéraire, localiser un point de vente ou de livraison, ...).

Parallèlement, la numérisation des documents topographiques anciens se double fréquemment de leur mise à disposition en ligne. La première forme de mise à disposition est la publication de l'image brute du document cartographique, éventuellement listé par catégorie. Le site internet "*Patrimoine cartographique de Wallonie*" offre ainsi des fichiers images à haute résolution présentant des documents géographiques anciens dont les dimensions peuvent dépasser le format A0. Moyennant un traitement préalable, les documents topographiques anciens peuvent être regroupés de manière à être consultés via un plan d'assemblage, comme c'est par exemple le cas pour la *Carte de Ferraris* (Carte de Cabinet des Pays-Bas autrichiens, 1770-1778), disponible sur le site de la Bibliothèque royale de Belgique. Enfin, les cartes anciennes scannées peuvent être corrigées géométriquement, géoréférencées et mises en continuité de manière à pouvoir être consultables indépendamment du découpage en planches originel. Dans ce cas, elles sont souvent directement superposables aux documents cartographiques actuels. Un bon exemple de cette démarche est le *Géoportail* français (www.geoportail.fr) qui offre l'accès aux cartes contemporaines mais aussi aux cartes de(s) *Cassini* (1756-1815) et la *Carte Topographique au 1:50 000 type 1900*.

Bien évidemment, il n'a pas fallu attendre la numérisation et la mise en ligne des cartes topographiques anciennes pour que ces dernières soient largement utilisées pour retracer l'histoire des paysages. Plusieurs ouvrages de référence utilisent des portfolios cartographiques pour analyser l'évolution de l'environnement et des paysages, ce généralement sur une période allant de l'apparition de la cartographie topographique systématique (fin 18^{ème} siècle) à nos jours. Que ce soit via des études de cas régionales (Depuydt et al. 1995 et Beyaert et al., 2006) ou par des approches thématiques (paysages urbains, industriels et touristiques dans Beyaert et al., 2006), des équipes de géographes et d'historiens décrivent les principales évolutions du paysage en comparant et en commentant des cartes anciennes et récentes, des gravures et des photos. Les mutations caractéristiques des paysages ruraux, urbains, industriels et touristiques sont illustrées par la comparaison systématique de la carte de *Ferraris* (fin 18^{ème} siècle) avec la carte de *Vandermaelen*, les premières cartes topographiques du *Dépôt de la Guerre et de la Topographie* (19^{ème}

siècle) et les cartes plus actuelles de *l'Institut Géographique National* (20^{ème} siècle). Dans ces ouvrages, la démarche consiste à comparer les différentes éditions pour une sélection de sites jugés représentatifs des différents espaces et types d'évolution.

Si la comparaison est généralement qualitative et visuelle, plus récemment des démarches de quantification des modifications se sont développées. Par exemple, la réinterprétation des cartes topographiques et des photographies aériennes pour constituer une banque de données sur l'évolution de l'utilisation du sol le long du littoral belge a permis de quantifier les changements. Cette objectivation chiffrée montre que le modèle d'urbanisation de la côte belge, tant décrié esthétiquement, se révèle, du point de vue de la consommation d'espace, d'une grande parcimonie durant les 50 dernières années, du moins comparé à ce qui s'observe ailleurs en Europe (Van den Steen et al., 2005). Des analyses quantitatives s'attachent également à mesurer l'évolution de la diversité des éléments constituant le paysage (Antrop, 2007, p.180) ou d'éléments bien précis, tels que les haies en région bocagère.

Néanmoins, la mise en ligne des documents topographiques de base ouvre de nouvelles perspectives. La démocratisation de l'accès aux documents (notamment en évitant les déplacements et frais de copie) tout en les protégeant de trop fréquentes manipulations fait sortir du cercle des spécialistes la réalisation des analyses comparatives de documents topographiques. Mais surtout, cela ouvre la porte à la réalisation d'historiques du paysage pour n'importe quel lieu et non plus seulement d'un nombre limité de sites archétypiques ou didactiques. En d'autres mots, la mise en ligne des cartes anciennes lève le problème de l'accès aux documents et permet à tout un chacun de retracer bien plus facilement l'histoire de son environnement quotidien (son quartier, sa ville, son village). Il n'est d'ailleurs guère étonnant que les manuels scolaires d'étude du milieu témoignent d'un regain d'intérêt pour les documents anciens (voir Brogniet et al, 2009).

La numérisation et la mise en ligne a-t-elle aujourd'hui vraiment résolu les problèmes d'accès et rendu accessible un des outils fondamentaux de la géographie historique ? C'est encore à vérifier, car avant de se prononcer, il convient de répondre à 3 questions:

- Peut-on aujourd'hui accéder à l'ensemble des documents topographiques de base décrivant un lieu quelconque depuis la fin du 18^{ème} siècle ?
- Les connaissances fondamentales pour interpréter ces documents sont-elles suffisamment vulgarisées ?
- Dispose-t-on d'un canevas analytique à la fois simple et pertinent pour retracer l'évolution d'un paysage à partir de documents topographiques ?

La réponse à ces trois questions passe non seulement par la synthèse des informations et des publications aisément disponibles mais aussi par un test en situation réelle. Le lieu choisi pour cette étude de cas l'a été selon une démarche proche d'une sélection aléatoire, sur base d'une adresse fournie à l'auteur par le comité de rédaction de cet ouvrage. Il s'agit du hameau de Hèrhet, situé en surplomb de la Lesse au nord-ouest de Houyet dans le Condroz.

2. DES DOCUMENTS TOPOGRAPHIQUES ANCIENS ACCESSIBLES ?

Il est aisé de se procurer une carte topographique actuelle à grande échelle (de l'ordre du 1:20.000) de n'importe quelle partie de la Belgique auprès de *l'Institut Géographique National* (IGN). Cet

organisme vend au grand public ses productions par correspondance ou même directement en ligne via l'interface *Geolives* (www.geolives.com).

Pour ce qui est des cartes topographiques anciennes, on peut dans un premier temps se limiter à consulter un jeu de cartes de base, c'est-à-dire couvrant de manière à peu près exhaustive le territoire belge. Ces 6 cartes de bases, parfois déclinées en plusieurs éditions, permettent de couvrir la période allant de 1770 à nos jours (tableau 1). La plupart des cartes de base antérieures à la seconde guerre mondiale sont disponibles en ligne, du moins pour une large portion du territoire (tableau 2). Par contre, les cartes topographique des années 1950 à 1980 ne sont pas aisément accessibles en ligne. Il faut là recourir aux cartothèques classiques si on ne dispose pas de ces documents, certes plus largement diffusés car commercialisés pour le grand public depuis plusieurs décennies.

L'identification précise de la situation décrite par les documents anciens n'est pas toujours évidente. De multiples dates peuvent figurer sur les cartes: date de prise de levé sur le terrain ou de prise de vue des images exploitées par aérophotogramétrie, date de révision (complète ou partielle), date d'édition. Par convention, on date les documents par date d'édition mais il ne faut pas perdre de vue que la situation du terrain décrite peut être antérieure. De même, il est courant de disposer de plusieurs éditions d'un même document, la correction des cuivres ou des lithographies étant courantes au 19^{ème} siècle (voir à ce propos le catalogue raisonné des publications Vandermaelen, Op de Beeck et al., 1994).

titre de la carte	échelle	date	intérêt analytique
Carte de Cabinet des Pays-Bas autrichiens J. de Ferraris	1:11.520	1770- 1778	Première cartographie topographique systématique. Détail du paysage mais aussi des divisions administratives à la fin de l'Ancien Régime. Premier inventaire systématique de la toponymie, de l'utilisation du sol, des constructions et des éléments d'importance économique.
Carte topographique de Belgique Ph. Vandermaelen	1:20.000	1846- 1854	Couverture du pays après l'indépendance. Instantané du territoire du fait de la rapidité de réalisation. Relief sommaire sous forme de hachures. Attention particulière pour l'habitat et les voies de communication (à l'époque de l'apparition du chemin de fer).
Carte topographique de Belgique Dépôt de la Guerre	1:20.000	1865- 1883	Apparition de la représentation du relief par courbes de niveau. Très bonne représentation de l'utilisation du sol (distinction prairies et culture, peuplements forestiers).
Carte topographique de Belgique Institut Cartographique Militaire	1:20.000	1883- 1905 (ICM2) 1910- 1950 (ICM3)	Avec la carte du Dépôt de la Guerre, bonne couverture d'une période d'intense mutation du paysage suite à l'urbanisation, à l'industrialisation et au développement des infrastructures de transport. Typologie détaillée des voies routières. Dans certaines régions, mesure de l'impact des deux guerres mondiales sur le paysage.

titre de la carte	échelle	date	intérêt analytique
Carte de Belgique OTAN M834 Institut Géographique Militaire	1:25.000	1945- 1992 jusqu'à 3 éditions	Premières cartes réalisées sur base de prise de vues aériennes. Bonne précision géométrique et représentation fiable de nombreux éléments linéaires. Période d'intense urbanisation périurbaine et d'apparition de nombreuses infrastructures autoroutières et touristiques. Restructuration du réseau ferroviaire (disparition de lignes)
Carte topographique de Belgique Institut Géographique National	1:10.000 1:20.000	1995- 2010	Première carte numérique réalisée entièrement par symbolisation semi-automatique des banques de données informatisées. Excellente précision géométrique et légende extrêmement détaillée. Contour précis des bâtiments en milieu urbain.

Tableau 1: liste de cartes de base à grande échelle couvrant le territoire belge
Source: d'après Beyaert et al., 2006; De Maeyer & al. 2004.

source	description
Bibliothèque numérique de la Bibliothèque royale de Belgique http://belgica.kbr.be	Dans le collection de la section cartes et plans, on trouvera en libre accès la couverture complète de la <i>Carte de Ferraris</i> (Carte de Cabinet des Pays-Bas autrichiens). D'autres plans sont mis en ligne, mais sans couverture systématique du territoire belge.
Patrimoine cartographique de Wallonie http://patrimoine.met.wallonie.be	La cartotheque du Ministère wallon de l'équipement et des Transports gère les collections cartographiques anciennes de l'espace régional mais aussi de nombreux autres documents. On y trouve la plupart des cartes du <i>Dépôt de la Guerre</i> et de <i>l'Institut Cartographique Militaire</i> , mais aussi des plans parcellaires (<i>Plans Popp</i>), non seulement pour la Wallonie mais aussi pour le reste de la Belgique.
Ministère de la Région Wallonne Portail cartographique http://cartographie.wallonie.be (Aménagement du territoire et urbanisme)	Le service de coordination cartographique de la DGO4 (Aménagement du territoire, Logement, Patrimoine et Energie) offre des applications simples permettant la visualisation des données cartographiques. A côté des documents contemporains (plans d'aménagement, zonages urbanistiques), on trouve les cartes de <i>Vandermaelen</i> géoréférencées et mises en continuité pour l'ensemble du territoire wallon.

Tableau 2: trois points d'accès en ligne aux cartes de base à grande échelle
couvrant totalement ou partiellement le territoire belge
Source: relevé IGEAT, janvier 2009.

3. INTERPRETER LES DOCUMENTS

Se procurer et visualiser les documents cartographiques n'est que la première étape de leur appropriation. Il faut ensuite les décoder pour en saisir toutes les informations. L'évolution des modes de représentation cartographique rend cependant la comparaison parfois difficile. Il n'est d'ailleurs pas toujours aisé de se procurer les légendes des différentes cartes, ce qui rend précieuses les compilations rassemblées dans certains ouvrages (voir les annexes de Beyaert et al., 2006).

Les limites des cartographies anciennes doivent aussi être connues. Elles font aujourd'hui l'objet de notices très claires dans des ouvrages pédagogiques de base (voir par exemple Brogniet et al., 2009, p.252-253).

Le relief n'est figuré avec des courbes de niveau et de manière fiable qu'à partir de la carte du *Dépôt de la Guerre*. Les chemins et les axes de transport sont systématiquement présents mais leur variété et leur hiérarchisation va croissante au fil du temps du fait de l'évolution des techniques de transport. Cela se traduit par une complexité grandissante des légendes avec le temps. Les conventions pour figurer l'utilisation du sol permettent dès *Ferraris* de distinguer vergers, cultures, prairies mais aussi la nature des peuplements forestiers (résineux ou feuillus). Mais au fil des éditions, une même couleur peut avoir plusieurs significations. Il faut notamment être particulièrement attentif dans l'interprétation des teintes vertes. Dans les cartographies anciennes, les formes des parcelles agricoles dans les zones de cultures et le dessin des haies en zone herbagère tiennent plus du poncif que de la réalité du parcellaire. Au même titre que les voies de communication, la représentation des bâtiments est fiable dès *Ferraris*. Mais à nouveau, la nature des fonctions économiques représentées varient avec le temps et l'évolution de la société. La toponymie peut évoluer car son orthographe voire son sens se modifier. Les déplacements progressifs de toponymes sont fréquents (Antrop, 2007, p. 140-142).

Une lecture attentive, le recours systématique aux légendes et un peu d'expérience, associés à une bonne connaissance du terrain, permettent cependant de rapidement contourner ces écueils. Qui plus est, les fonctionnalités d'agrandissement systématiquement présentes dans les interfaces de consultation en ligne rendent la distinction des détails nettement plus aisée que sur le document papier originaux.

4. UN CANEVAS ANALYTIQUE POUR L'ANALYSE DE L'EVOLUTION DU PAYSAGE

La carte topographique est un inventaire du territoire et donc un outil pour l'analyse du paysage, même si c'est là une vision simplifiée et en vue verticale. La vue d'en haut et la catégorisation explicite des grandes structures influençant le paysage permet un degré d'exhaustivité difficilement atteignable avec les points de vue au sol tels que photographies contemporaines ou anciennes, cartes postales, tableaux, qui sont les autres sources courantes pour l'étude du paysage.

L'analyse des cartes topographiques successives permet de décrire la structure et l'évolution d'un territoire sous divers aspects: la localisation et la forme du peuplement, les marques d'appropriation, l'utilisation du sol, les relations et les communications ou encore l'adaptation aux contraintes du milieu tel que le relief.

L'analyse de la localisation et de la forme des villages et des villes, la structuration des voiries au sein du bâti, les formes (dispersé, planifié en cités, lotissement, ...) fournissent une description évolutive de la localisation et la forme du peuplement. Les limites administratives tracées sur la

carte mais aussi les clôtures et la délimitation des parcelles sont les marques de l'appropriation du sol. Les formes d'utilisation du sol (types de cultures ou de couvert forestier, industries, commerces) traduisent l'exploitation économique du territoire mais aussi son degré d'insertion dans les réseaux commerciaux. Le tracé et la nature des voies de communication (chemin, chaussée, routes, chemin de fer, réseau hydrographique navigable ou non) permet de comprendre les relations entre les lieux et leur degré de connexion avec le reste du monde. Comme le chemin de fer et plus tard les routes pavées ou macadamisées, certaines infrastructures comme les lignes électriques, les châteaux d'eau ou les pylônes de télécommunication témoignent de la généralisation de nouvelles technologies.

Plus que la simple description de la répartition des différents éléments, c'est le positionnement relatif des éléments entre eux qui permet de comprendre l'organisation d'un territoire et donc d'un paysage. L'analyse des relations entre les éléments du paysage se fera utilement en se référant à des éléments remarquables du paysage, classiquement relief et centralité. En milieu rural, on examinera par exemple la position des villages par rapport aux rivières, puis des champs ou prairies par rapport au village. De même, la localisation des changements est au moins aussi révélatrice que la nature des changements et permet de examiner les dynamiques d'extension, de repli ou de recomposition.

Le passage de l'énumération des changements à la compréhension de la dynamique des paysages suppose la connaissance d'un certain nombre d'éléments historiques permettant de conceptualiser les évolutions locales. Ces bases d'histoire des paysages sont aujourd'hui largement accessibles au travers d'ouvrages de vulgarisation (Godart et al., 2007 & 2009; Beyaert et al., 2006; Antrop, 2007).

Période	Paysages urbains	Paysages ruraux
avant 1800	Villes point d'échange d'une économie marchande, limitée par l'enceinte Déplacements pédestres. Proto-industrie urbaine.	Population vivant essentiellement de l'agriculture. Généralisation des constructions "en dur". Agriculture diversifiée, spécialisation régionale limitée. Proto-industrie rurale. Amélioration du réseau de transport routier sous le régime autrichien (chaussées thérésiennes).
1800- 1830	Démantèlement des enceintes et remplacement par des boulevards (mais persistance de l'octroi).	Développement d'un dense réseau de canaux en Flandre, le long de fleuves et vers Charleroi.
1830- 1850	Poursuite du démantèlement des enceintes. Développement de conurbations industrielles autour de l'industrie extractive ou de la métallurgie lourde.	Début de l'exode rural. Loi sur la mise en valeur des incultes, début de la disparition des terres communales. Effondrement de l'industrie textile à domicile en Flandre. Disparition de l'industrie métallurgique fondée sur le charbon de bois dans les vallées de Haute-Belgique. Développement du chemin fer.
1850- 1880	Développement des faubourgs, bourgeois ou industriels. Habitat ouvrier dense et non planifié, à proximité immédiate des usines et des charbonnages. Grandes percées urbaines, urbanisme haussmannien. Edifications des grands bâtiments publics de prestige, dont les gares. Hygiénisme et disparition des cours d'eau à ciel ouvert, développement de l'égouttage. Développement des grands espaces verts urbains (parcs à l'anglaise).	Renforcement de l'exode rural. Densification du réseau de chemin de fer. Abonnements ouvriers permettant la navette. Développement des canaux en Campine et dans la région du Centre.
1880- 1914	Réaction culturaliste aux grands aménagements. Dégagement et rénovation des monuments historiques. Développement des transports publics (tramways). Poursuite du développement des faubourgs et des grands espaces verts urbains.	Développement des importations de céréales. Extension maximale du réseau de chemin de fer. Développement des chemins de fer vicinaux
1914- 1950	Dépopulation de la ville intérieure des grandes agglomérations. Généralisations des transports publics. Poursuite de l'urbanisation dans un tissu résidentiel généralement mitoyen. Emergence d'un habitat social	Extension maximale des chemins de fer vicinaux.

	périphérique (cités-jardin).	
1950-1990	<p>Développement du secteur tertiaire dans la partie centrale des grandes villes. Généralisation des transports privés (automobile), diminution de l'offre de transports publics. Dépopulation de la ville centrale et périurbanisation résidentielle autour des grandes agglomérations (lotissements et habitat pavillonnaire). Renforcement du caractère immigré dans les vieux quartiers centraux où l'habitat de piètre qualité persiste. Urbanisme fonctionnaliste. Quartiers de logement en hauteur à vocation sociale mais aussi pour les classes moyennes à la limite de la ville dense. Autoroutes, pénétrantes urbaines, tunnels, parkings, grandes surfaces commerciales. Croissance industrielle hors de pôles urbains (périphéries mais aussi Campine).</p>	<p>Loi sur le remembrement. Adaptation systématiques des parcelles agricoles à la mécanisation. Arrachage des haies. Les exploitations agricoles quittent les villages pour des bâtiments plus fonctionnels. Politique agricole commune: logique de rendement et de renforcement de la productivité par soutien des prix. Périurbanisation (à proximité des villes) et rurbanisation (en zone moins dense) des campagnes. Evolutions diversifiés selon que l'on soit en zone rurale agricole (grandes cultures dominantes sur les plateaux limoneux en concurrence avec l'urbanisation), multifonctionnelle (terres moins productives rentabilisées par diversification, tourisme rural) ou fragilisées (sols peu productifs libérés en faveur du boisement, surtout en Ardenne). Agriculteurs minoritaires même dans le milieu rural.</p>
1990-2010	<p>Réappropriation de certains quartiers anciens populaires au profit d'une classe sociale supérieur (gentrification), mais maintien de la logique globale de périurbanisation dont les acteurs principaux sont les classes moyennes et aisées. Mise œuvre et adaptation progressive des plans d'aménagement d'inspiration fonctionnaliste (plans de secteur).</p>	<p>Politique agricole commune: crise de surproduction, remise en cause du soutien de prix. Renforcement des contraintes environnementales et sanitaires. Développement des loisirs verts et de l'agriculture biologique.</p>

Tableau 3: repères chronologiques pour l'histoire du paysage en Belgique (1770-2010)
Source: d'après Vandermotten et Vandewattyne, 1985; Beyaert et al. 2006; Godart et al., 2007.

5. BIOGRAPHIE D'UN PAYSAGE

Les mutations d'un lieu telles que retranscrites au travers de sa représentation sur les cartes topographiques n'est évidemment qu'une partie de l'histoire de ce lieu. Mais le paysage actuel est une trace concrète de l'histoire pour qui sait le décoder.

Deux concepts sont utiles pour mener à bien l'exercice consistant à écrire la biographie d'un paysage (Antrop, 2007, p. 149-150). La notion de profondeur temporelle cherche à identifier, pour chaque constituant actuel du paysage, la période à laquelle il s'est mis en place. Il ne s'agit pas forcément d'identifier le moment auquel l'élément est créé mais bien de déterminer quand il prend sa forme actuelle. Les trajectoires du paysage décrivent les processus par lesquels ils changent

d'aspect. Il s'agit d'identifier des phases de transformation et de les mettre en relation avec les processus économiques et sociétaux qui induisent ces changements.

La profondeur temporelle peut se déduire de manière directe de l'analyse de séries chronologiques de cartes. Les phases constituant la trajectoire du paysage également, mais elles ne prendront tout leur sens que replacées dans le contexte plus large fourni par les synthèses sur l'histoire du paysage dans nos régions. Organisée de la sorte, la démarche est pourtant à la fois rapide et riche, comme en témoigne l'étude du cas de Hèrhet.

La première étape de la biographie paysagère du hameau de Hèrhet consiste, sur base de la carte topographique actuelle, de s'interroger sur la profondeur temporelle des différents éléments du paysage.

On est tout d'abord frappé par la stabilité de l'organisation spatiale générale, comme en témoigne la comparaison avec la carte *de Ferraris*. Le hameau (1)¹ s'étale sur un plateau peu boisé, le long d'une rue (autrefois un chemin) d'orientation nord-est/sud-ouest. Il est entouré des terrains dégagés. Les bois (2) occupent les versants de vallée jusqu'au rebord du petit plateau où est installé Hèrhet, surtout le long de la Lesse. Un examen plus approfondi révèle cependant de nombreuses modifications qui sont intervenues et un paysage dont la profondeur historique est moins importante qu'il n'y paraît.

Le noyau central du hameau est ancien. Même si des disparitions ou des reconstructions sont à noter, bon nombre de bâtiments sont identifiables dès la carte *de Ferraris*. Les extensions de l'habitat sont elles nettement plus récentes et apparues en deux phases, à la fin du 19^{ème} siècle (3) et durant le dernier tiers du 20^{ème} siècle (4). C'est d'ailleurs bien perceptible dans l'architecture des bâtiments visible sur la vue aérienne oblique.

Les nombreuses prairies apparaissent sur les cartes les plus récentes (5), alors que précédemment elles étaient cantonnées aux fonds de vallée inondables (6). Il s'agit là d'une modification majeure des paysages au sud du sillon Sambre et Meuse, où les cultures ont progressivement fait place aux herbages. L'importation des céréales américaines à la fin du 19^{ème} siècle et la reconversion vers l'élevage des régions aux terres les moins adaptées à la céréaliculture intensive mécanisée expliquent cette évolution du paysage, plus précoce et systématique en Ardenne que dans le Condroz. La présence actuelle de pépinières (7) traduit également une forme de diversification de l'agriculture. Durant la seconde moitié du 20^{ème} siècle, les cartes témoignent aussi d'une progression des bois, essentiellement sous la forme de la plantation de résineux (8).

Les voies de communication actuelles se mettent en place essentiellement à la fin du 19^{ème} siècle. Sur les cartes *de Ferraris* et de *Vandermaelen*, il apparaît clairement que les relations avec les localités environnantes se faisaient par l'ouest, via Féragès (9), ou le sud, via le lieu dit Les Bônis (10). L'arrivée du chemin de fer Dinant-Jemelle dans la vallée de la Lesse (11) durant la dernière décennie du 19^{ème} siècle va fondamentalement changer les choses. Déjà visible sur l'édition de 1907, un chemin puis une route relie dorénavant Hèrhet à la gare de Houyet (12) par le fond de la Ragotée. La carte du *Dépôt de la Guerre* laisse également entrevoir l'existence éphémère d'un cheminement vers Gendron avec un passage de la Lesse (13). Il disparaîtra avec l'arrivée du chemin de fer.

La toponymie évolue également dans la seconde moitié du 20^{ème} siècle. L'actuel fond de la Ragotée tire son nom d'une fontaine de la Ragotée visible sur toutes les cartes depuis celle de Vandermaelen (14). Après la seconde guerre mondiale, ce n'est plus la fontaine qui est mentionnée

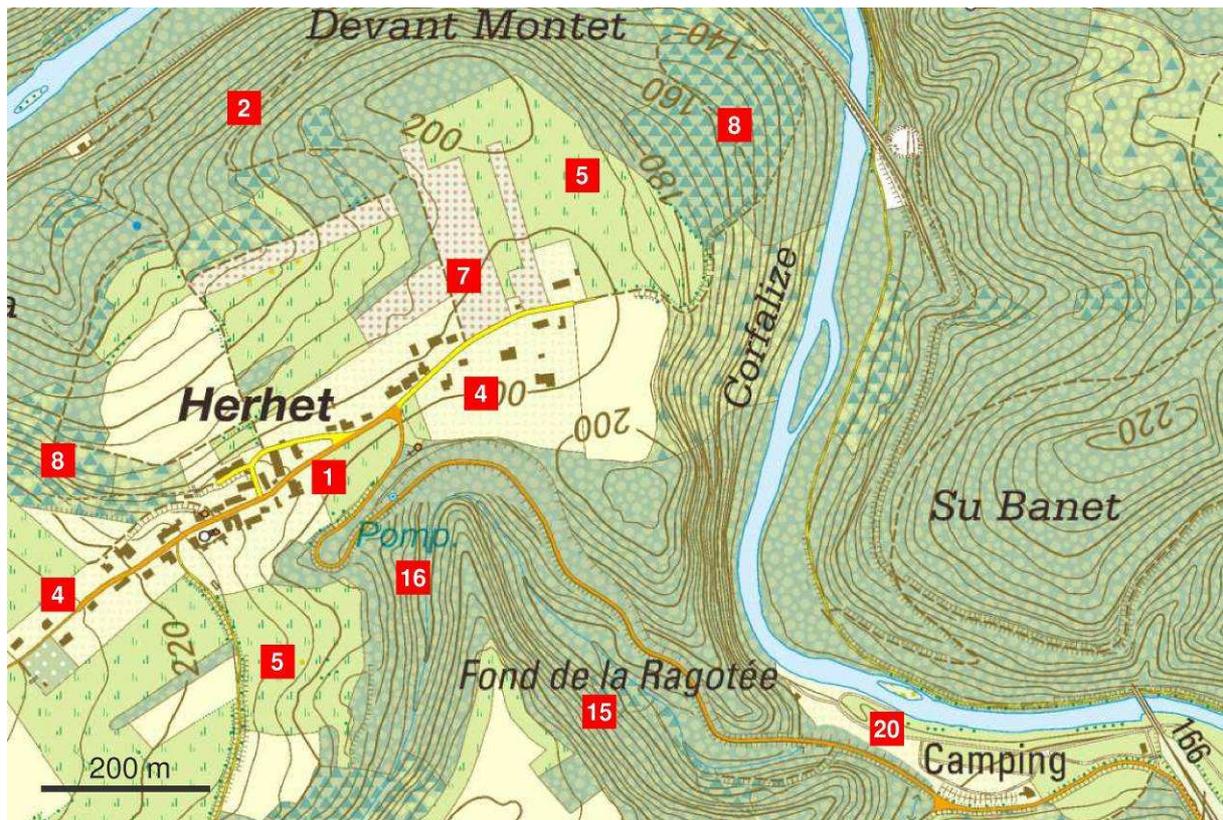
¹ Les renvois entre parenthèse se réfèrent aux éléments mis en évidence dans les figures 1 et 2.

mais bien un captage plus anonyme associé à une modification du tracé de la route. Le toponyme de fond (15) remplace celui de fontaine et est cohérent avec le relief (le texte s'est d'ailleurs déplacé vers le sud sur les éditions les plus récentes). Il résulte peut-être également d'une confusion, lors de la mise à jour, avec l'abréviation "Font." présent sur la carte de 1933. Trace de l'irruption de la modernité tout comme le captage associé à la distribution d'eau (16), l'arrivée de l'électricité se marque par la ligne et les pylônes (17) qui traversent le hameau.

L'arrivée du chemin de fer marque aussi une présence croissante du tourisme dans les environs. Il s'agira tout d'abord d'un tourisme élitaire avec la compagnie des Grands Hôtels qui y établira l'hôtel du Château d'Ardenne en 1897, qui disposait de sa halte le long des voies (18). Ce domaine est le développement d'un pavillon de chasse agrandi pour devenir résidence royale durant la seconde moitié du 19^{ème} siècle. Ce statut de domaine de chasse explique le caractère accentué du boisement sur cette rive de la Lesse, alors que la situation du couvert végétal était comparable à celle de Hèrhet sur la carte *de Ferraris* (19). Un tourisme plus populaire s'installera lui en fond de vallée via les campings le long de la Lesse (20).

L'ensemble des observations montrent que le hameau de Hèrhet a vu son paysage se modifier au gré de son désenclavement. Une bonne partie des modifications débutent avec l'arrivée du chemin de fer (extension de l'auréole bâtie, relation directe avec Houyet). Cette période correspond aussi à une période de transformation progressive de l'agriculture, passant en un siècle (de 1850 à 1950) d'une polyculture encore partiellement autarcique à une agriculture mécanisée, spécialisée et soumise aux évolutions du marché, dès lors contrainte de se spécialiser ou de se reconvertir. Les changements d'utilisation du sol autour du hameau (passages des cultures aux prairies dominantes, reboisement, transformation des prés de fauche en camping) en sont les témoins. Les boisements en résineux contribuent à une certaine fermeture du paysage mais aussi, tout comme les prairies, à une diminution de variations saisonnières de l'aspect du paysage. Le tourisme apparaît essentiellement dans les fonds de vallée mais aussi de manière plus dispersée au travers de la multiplication des secondes résidences, dont certaines adoptent une architecture périurbaine en rupture avec l'habitat traditionnel. Ces nouveaux modes de vies périurbains traduisent aussi le développement de la navette quotidienne vers des pôles d'emploi plus lointains. Ce processus est entamé en Belgique avec l'avènement du chemin de fer et s'est fortement renforcé après la seconde guerre mondiale avec la généralisation de l'automobile.

La trajectoire du paysage de Hèrhet est donc bien le reflet des profondes mutations de la société belge depuis la révolution industrielle. Cela se traduit localement par un désenclavement à deux échelles (vis-à-vis de Houyet, mais aussi plus large via l'amélioration des communications à longue distance). Ses effets se surimposent à un héritage plus ancien dont des traces persistent (organisation générale du cœur ancien du hameau, boisement des versants, toponymie).

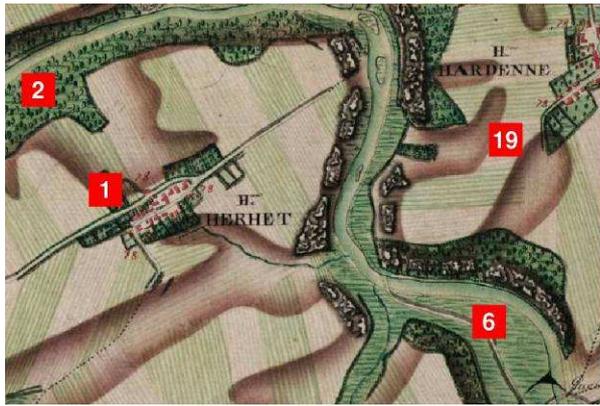


Institut Géographique National
2004

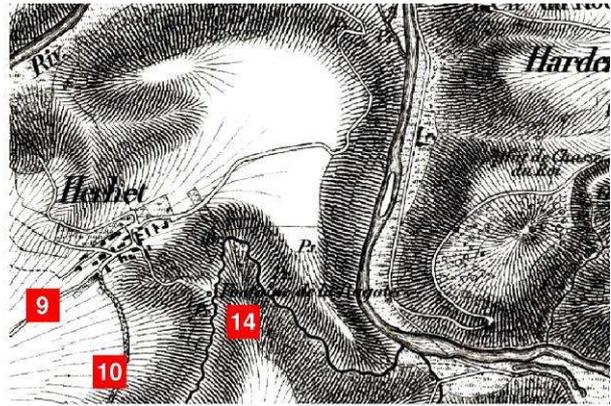


Vue aérienne oblique
circa 2000

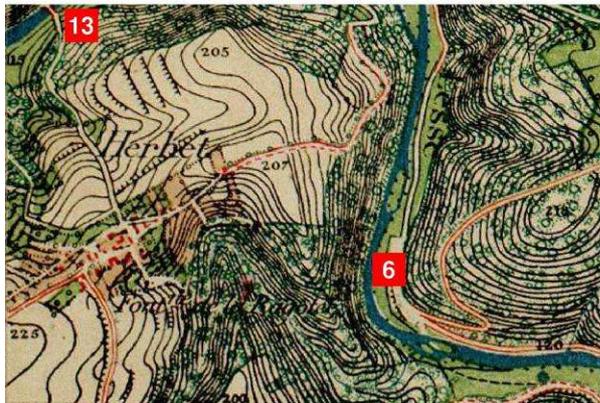
Figure 1: Topographie actuelle du hameau de Hèrhet
Source: Institut Géographique National (carte 1:20.000, échelle modifiée)
et collection Vanrie (photographie aérienne oblique).



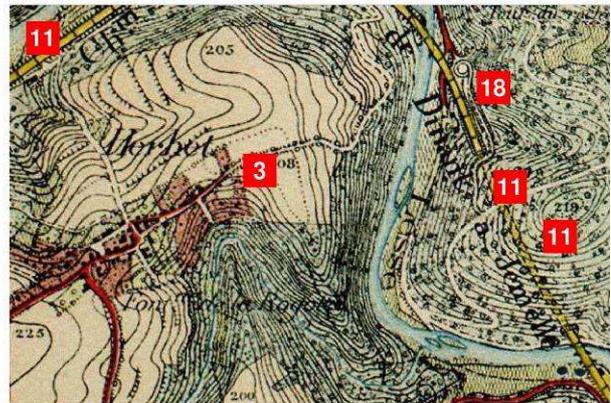
Ferraris 1770-1776



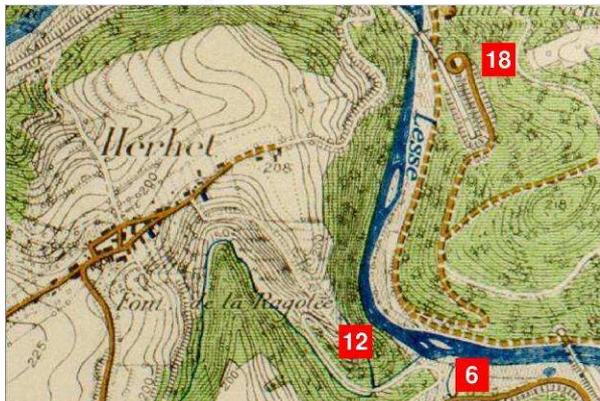
Vandermaelen 1846-1854



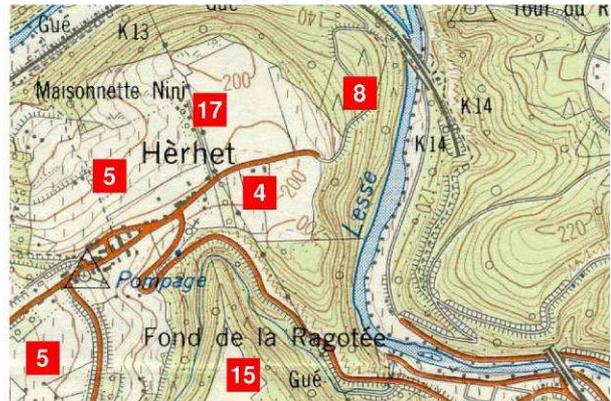
Dépôt de la Guerre 1879



Institut Cartographique Militaire 1892



Institut Cartographique Militaire 1933



Institut Géographique Militaire 1969

Figure 2: Topographie du hameau de Hèrhet 1770-1969

Source: Bibliothèque royale de Belgique (Carte de Ferraris), collections Institut Géographique National, Ministère de la Région Wallonne et Société Royale Belge de Géographie.

6. CONCLUSION

Le rapide inventaire des sources topographiques de base montre qu'il est possible de retracer l'histoire du paysage sur base de nombreux états des lieux échelonnés depuis la fin du 18^{ème} siècle. Le caractère systématique de ces couvertures cartographiques du territoire belge ouvre la voie à une multiplication des études de l'évolution de l'utilisation du territoire, et dès lors, du paysage qui en résulte. Les études classiques mettant en exergue des paysages ou des évolutions archétypiques peuvent être complétées par des études portant sur l'espace quotidien des habitants. Faire la biographie paysagère de sa ville, de son village ou de sa rue ne se heurte pas à l'obstacle de l'absence de sources cartographiques. Qui plus est, la généralisation de l'accès en ligne, du moins pour la Wallonie, fait qu'il n'a jamais été aussi facile de visualiser de manière rapide et confortable les cartes historiques, particulièrement celles datant d'avant la seconde guerre mondiale. Cependant les cartes de la période 1945-1992, qui n'ont actuellement pas fait l'objet de démarches systématiques de numérisation et de mise à disposition via internet, alors qu'elles ont un intérêt historique évident car elles couvrent une période d'intense modification du paysage, dans et autour des villes (périurbanisation) mais aussi à la campagne ou dans les lieux touristiques. Ces cartes sont cependant assez facilement disponibles sur papier parce qu'elles ont fait l'objet d'une commercialisation pour le grand public.

Le cadre analytique permettant de décrire et de comprendre l'évolution du paysage et de dépasser le simple relevé des changements est également plus accessible. Des ouvrages, au tirage loin d'être confidentiel, proposent des introductions à l'histoire du paysage largement vulgarisées, regroupent les légendes des cartes anciennes, confrontent cartographie et iconographie (tableaux, photos, cartes postales). Ils proposent surtout de nombreux exemples de démarches fondées sur le concept de profondeur temporelle permettant de mettre en lumière des trajectoires du paysage.

L'examen du cas du hameau de Hèrhet a montré que la comparaison des différentes éditions des cartes topographiques permet de rapidement établir une première image de la profondeur temporelle des différents éléments constituant le paysage. La carte permet de déterminer à quand remonte l'aspect actuel en terme de distribution de l'habitat, d'utilisation du sol, de réseaux de communication, voire, dans une certaine mesure, de toponymie. Replacées dans un contexte historique plus large, ces modifications peuvent être rattachées à des grandes évolutions socio-économiques, auquel le hameau n'échappe plus du fait de son désenclavement, dont l'arrivée du chemin de fer à la fin du 19^{ème} siècle constitue une étape marquante.

Bien entendu, les cartes seules ne suffisent pas à saisir toutes les subtilités des changements paysagers. Les vues panoramiques et obliques sont des compléments indispensables, notamment parce qu'ils se rapprochent de la vision humaine qui n'est évidemment pas zénithale. C'est sur ce type de vue qu'on peut notamment observer les modifications de style architectural. A ce titre, les vues obliques ou panoramiques qui combinent une large couverture (et donc une certaine exhaustivité comme la carte) et une vision moins abstraite des choses (on se rapproche du point de vue humain) sont évidemment des documents précieux qu'il conviendrait d'archiver et de diffuser aussi soigneusement que les cartes topographiques afin de constituer des archives de l'environnement et du paysage.

REFERENCES

Les références de cet article sont volontairement limitées à des travaux couvrant le territoire belge de manière significative et dont le caractère vulgarisé les rend accessibles à un large public.

M. ANTROP, *Perspectieven op het landschap*. Gent, Academia Press, 2007.

M. BEYAERT, M. ANTROP, P. DE MAYER, C. VANDERMOTTEN, C. BILLEN, J. DECROLY, C. NEURAY, T. ONGENA, S. QUERLAT, I. VAN DEN STEEN et B. WAYENS, *La Belgique en cartes. L'évolution du paysage à travers trois siècles de cartographie*. Tielt, Lannoo, 2006.

J. BROGNIET, N. DELHOYE et V. MAHY, *Etude du milieu 1re/2e: savoirs et savoir-faire*. Bruxelles, De Boeck, 2009.

P. DE MAEYER, B.M. DE VliegHER et M. BRONDEEL, *De spiegel van de wereld*. Gent, Academia Press, 2004.

F. DEPUYDT (éd.), *Fascinerende Landschappen van Vlaanderen en Wallonië in kaart en beeld*. Leuven, Davisfonds, 1995.

M. GODART, C. FELTZ, C. DE WITTE, C. NEURAY, M. NIELSEN, T. PONS et C. VAN DER KAA, *Les Plateaux brabançon et hesbignon*. Namur, Conférence Permanente du Développement Territorial, 2009.

M. GODART, J. TELLER, V. CREMASCO, A. DOGUET, N. FEREMANS, C. NEURAY, T. PONS et C. KAA, *L'Entre-Vesdre-et-Meuse*. Namur, Conférence Permanente du Développement Territorial, 2007.

B. OP DE BEECK, C. CHANTRENNE, H. ELKHADEM, M. FINCOEUR et M. SILVESTRE, *Inventaire raisonné des collections cartographiques Vandermaelen conservées à la Bibliothèque royale de Belgique*. Bruxelles, Bibliothèque royale de Belgique, 1994.

I. VAN DEN STEEN, B. WAYENS et E. WOLFF, Evolution de l'utilisation du sol le long du littoral belge. *Belgeo*, 2005 (3), p.327-347.

C. VANDERMOTTEN et P. VANDEWATTYNE, P., Les étapes de la croissance et de la formation des armatures urbaines en Belgique. *Bulletin du Crédit Communal*, 1985, 39 (154), p.41-62.