

VERS UN NOUVEL URBANISME. POUR LE RENOUVEAU DES VILLES ET VILLAGES
LES RESEAUX FACTEURS DE DESURBANISATION

Contribution au colloque international organisé par la région wallonne (DGATLP)
Les 14 & 15 décembre 1992 à CHARLEROI

Philippe Hanocq
Centre de Recherche en Aménagement et Urbanisme - Université de Liège
Faculté des sciences Appliquées Bât B52
1 Chemin des chevreuils B - 4000 Liège
Tel. : +32 (0)4 366 93 35
Fax : +32 (0)4 366 95 48
Courriel : p.hanocq@ulg.ac.be

THEME ABORDE ET TITRE DE LA COMMUNICATION

Thème : Désurbanisation, Délocalisation, Transports, Mobilité
Titre : **Les réseaux facteurs de désurbanisation**

Organisation spatiale et génération de mobilité, deux thèmes qu'il paraît évident mettre en relation, mais dont les liens de causalité sont loin d'être simples à décrire.

Selon les intérêts en jeu, la tentation est-elle grande de se laisser enfermer dans une démonstration - plaidoyer. A titre d'exemple, il paraît en effet tout aussi irréfutable d'argumenter sur le thème : « *le phénomène de désurbanisation est la principale cause de l'augmentation de la mobilité* » ou sur son inverse : « *les modes de déplacements dominants actuellement sont à l'origine du phénomène de désurbanisation* ». Ces démonstrations paradoxales, sont peu satisfaisantes en ce qu'elles ignorent la complexité d'interactions résultant d'une dialectique permanente qui s'instaure parmi l'ensemble des acteurs façonnant le territoire.

Il en va de même avec le thème générique de cette journée : « ***le coût de la désurbanisation*** ».

L'estimation du coût de la désurbanisation, est en effet une entreprise ambitieuse, voire hasardeuse ; elle nécessite dès l'abord de préciser la portée des termes utilisés tant les points de vue sur « l'urbanité » peuvent diverger et même s'opposer.

La terminologie elle-même (désurbanisation, exurbanisation, périurbanisation, rurbanisation) n'est pas innocente en ce qu'elle renvoie à des référents culturels définissant les caractéristiques mythiques d'une urbanisation traditionnelle parée, selon l'interlocuteur ou les époques, d'un ensemble de vices ou de vertus.

On jugera ainsi selon les cas les phénomènes de délocalisation comme une dramatique déstructuration de ce que les siècles et notre culture européenne ont patiemment façonné ou comme un salutaire et inexorable mouvement d'assainissement d'un milieu soumis à d'intolérables contraintes de promiscuité.

Il est utile ici de proposer le point de vue adopté dans la suite de l'exposé. Le phénomène urbain est appréhendé comme un produit culturel, social et économique, résultant d'une organisation spatiale et fonctionnelle particulière, variable dans le temps, et régi par un ensemble de règles à caractère plus ou moins techniques, propres à résoudre les "problèmes de voisinage" naissant d'une densification ponctuelle des activités et des personnes.

Les termes lapidaires de cette définition laissent volontairement la place à un grand nombre d'attitudes. En effet, il n'entre pas dans notre propos de justifier « moralement » un type de développement face à un autre. Le phénomène de la désurbanisation porte en germes les fondements d'une autre urbanisation. L'urbain n'est sans doute plus cette image idéalisée et intemporelle, aux contours spatiaux parfaitement lisibles, intériorisée dans grand nombre de discours d'aménageurs.

Le territoire est, par contre, souvent et très concrètement, érigé en support de stratégies concurrentielles ou contradictoires, uniquement dictées par un compartimentage administratif des plus arbitraires. Des raisons de commodités m'amèneront dans la suite à me référer à ces limites arbitraires pour segmenter l'espace, évaluer et hiérarchiser ses éléments constitutifs, définir des seuils de densité renvoyant plus ou moins explicitement à des classes d'urbanité.

Il importe d'être conscient de la vision tronquée du phénomène urbain que ce choix implique. Cette contribution, partielle et sans doute partielle, ne traitera qu'un aspect du thème général en tentant d'appréhender les relations entre l'organisation spatiale et la génération de mobilité.

1. L'aménagement du territoire, la mobilité et les transports.

Grossièrement, on peut considérer que des processus "d'exurbanisation" sont à l'oeuvre depuis l'abandon du corset des fortifications urbaines. La ville connaît depuis ce moment des phases d'expansion spatiale dont l'amplitude croît à mesure que les moyens de transport permettent de s'affranchir des contraintes de distance-temps.

En réponse à cette échelle territoriale inhabituelle, il semble qu'un projet urbain, facteur d'identification et d'agrégation, adéquat soit encore dans la plupart des cas à inventer ; un projet urbain qui intègre la mobilité et l'espace, à peu à la manière du boulevard Haussmannien lequel, outre son rôle fonctionnel, produisait et mettait en scène « l'urbanité ».

C'est vraisemblablement faute d'avoir pu intégrer de telles notions traduites dans un projet cohérent, que les plans de secteur, notamment, paraissent aujourd'hui désuets, incapables d'enrayer une « urbanisation diffuse » et de justifier un zonage parfois tatillon et inadapté, augmentant les besoins de mobilité des biens et des personnes, sans autre alternative qu'un recours massif aux modes de transports routiers et individuels, engendrant du même coup des charges de plus en plus difficilement supportables pour la communauté (coûts directs d'infrastructures, accidents, congestions, pollutions diverses, sans parler du désinvestissement par abandon d'équipements en certains endroits et de la mobilisation de moyens exigée pour la desserte des nouvelles zones d'implantation).

Il serait cependant inconvenant de jeter le bébé avec l'eau du bain et l'on ne peut raisonnablement charger de tous les péchés le seul véritable effort de planification spatiale entrepris à ce jour en Belgique, si tant est que la perversité globale des évolutions décelées depuis les années soixante, ou leur caractère aberrant par rapport à des situations similaires rencontrées dans des régions voisines, puisse être établi.

Le plan de secteur n'affirme pas clairement une perspective de développement issue d'une vision prospective. Il est trop souvent contraint par la simple gestion des acquis.

Il n'en reste pas moins que, dans une société libérale, il est incongru et incohérent d'imaginer pouvoir planifier les modes de vie. Tout au plus, peut-on espérer, après avoir étudié leurs fondements, orienter les comportements des différents acteurs afin d'optimaliser leurs interventions réciproques.

Les phénomènes de délocalisation résultent d'un vaste mouvement de desserrement spatial à l'oeuvre dans les pays industrialisés. Les raisons profondes de ce mouvement sont sociologiques, culturelles, économiques, Sans prétendre à l'exhaustivité, on épingle :

- l'élévation générale du niveau de vie, en ce compris l'éducation et l'information, se traduisant par un élargissement proportionnel de la sphère privative (acquisition d'espace), mais aussi du champ d'intervention potentiel de chaque individu ;
- la relative stagnation démographique des sociétés industrialisées
- la profonde mutation des types et des processus de production industrielle, éliminant les besoins de

- concentration spatiale de la main-d'oeuvre ;
- l'émergence d'un style de vie dominé par des comportements de consommation de masse, exigeant des supports de mobilité adéquats (la mobilité elle-même pouvant devenir objet de consommation) ;
- la compétition foncière pour l'appropriation de surfaces « rares », fortement valorisées par des agents économiques dynamiques ;
- les choix de la société à un moment donné quant à l'usage de son sol, choix qui vont de l'organisation de la pénurie foncière à la gestion de l'abondance ;
- les concepts sanitaires développés au cours du 19ème siècle et les principes de zonage des activités qui en découlent.

Les moyens de transport n'apparaissent en définitive que comme un support de ce vaste mouvement. Il apparaît en effet que, si la disposition de moyens de déplacements performants constitue effectivement une condition souhaitable dans les critères de choix de localisation des individus et des entreprises, cette condition n'est pas, et de loin, suffisante.

Il est opportun à ce stade d'éclairer les rapports ambigus et paradoxaux qu'entretiennent aménagement du territoire et mobilité.

En abolissant, ou du moins en contractant, l'espace-temps, les transports sont supposés concourir à l'un des objectifs premiers de l'aménagement : répartir équitablement et équispatialement les moyens du développement socio-économique. Les transports créent de la proximité et multiplient ainsi les opportunités d'échanges de biens, de personnes, d'idées, de culture. Ils servent de supports aux "flux économiques" mais bien plus, ils sont pour d'aucuns, le moteur de la croissance à un point tel qu'il est « enclavé » à l'écart des principaux réseaux de circulation, c'est à terme être condamné à la déchéance, à la perte de poids politique, à la relégation en zone sinistrée. Il n'en faut pour preuve que les épisodes épiques, savamment orchestrés, de mobilisation de toutes les forces « vives » pour un échangeur d'autoroutes, pour une gare de T.G.V., pour la desserte par des transports performants, ...

Dans le même temps, et c'est là le paradoxe, les transports créent aussi de la distance, du cloisonnement, de la ségrégation et des espaces dévalorisés (il suffit ici de penser aux réactions des populations dont l'espace est traversé mais non desservi).

Créer des infrastructures de transport performantes pour rapprocher les gens, c'est aussi leur permettre de s'éloigner plus facilement, en leur donnant l'occasion de choisir, dans un espace tout-à-coup dilaté, une localisation résidentielle plus adéquate; c'est déstabiliser l'économie locale en ouvrant le marché à la concurrence et en offrant aux entreprises et aux commerces des opportunités d'exode.

Le paradoxe se perpétue lorsque l'infrastructure devient réseau. On constate alors un double phénomène de polarisation/dépolarisation : les noeuds importants du réseau acquièrent un statut hiérarchique particulier sur lequel se fondent des concepts centralisateurs; dans le même temps l'espace ainsi polarisé devient isotrope ou "neutre" rendant théoriquement possible une distribution aléatoire des personnes, des activités ou des équipements, dans un espace où on est près de tout et loin de rien.

Ce dernier phénomène est d'autant plus probable si le réseau est dense et qu'il peut être prétexte à une externalisation de certains coûts (subsidiation d'installation par les pouvoirs publics, régime fiscal favorable, conventions salariales avantageuses, ...)

L'aménageur se trouve donc confronté aux défis suivants : en s'appuyant sur les transports, tenter une urbanisation qui, à la fois, rencontre les idéaux culturels, sociaux et économiques de nos contemporains et qui garantit la pérennité d'un héritage patrimonial et naturel où nous puisons notre identité et nos ressources.

Une réponse intéressante à ces défis, telle qu'elle ressort des investigations que nous menons sur les interactions entre aménagement et transports, et plus particulièrement sur les processus de localisation, consiste en une reconnaissance de l'hétérogénéité spatiale : il importe, semble-t-il, à l'échelle de la Wallonie ou des agglomérations la composant, de faire des choix de développement spatialement différencié en exacerbant ponctuellement les spécificités locales.

Il apparaît que ces choix seront toutefois contingentés par des évolutions ou des situations dont la prégnance est évidente :

- Un phénomène de desserrement spatial déjà évoqué, accentué par la quasi stagnation démographique en Wallonie et l'importance des zones potentiellement urbanisables définies par les plans en vigueur.
- Une forte isotropie de l'espace due à un réseau de communication extrêmement dense et parfaitement homogène (rares sont les points du territoire situés à plus de 15' d'une autoroute et/ou d'une gare de chemin de fer). Cette isotropie a pour effet de faire passer au second plan le critère « transport » dans les choix de localisation, d'autant plus que l'externalisation de certains coûts n'aide pas à renverser un rapport coûts/avantages directs particulièrement favorable aux « périphéries ».
- La durée d'amortissement d'investissements importants réalisés ou en passe de l'être, qu'il s'agisse d'équipements privés ou publics. Ces investissements orienteront pendant longtemps encore le développement spatial, non seulement par l'inertie au changement, mais aussi par l'effet d'entraînement qu'ils induisent.
- Les contraintes budgétaires qui pèsent durablement, semble-t-il, sur les finances publiques, limitant l'impact de toute politique volontariste en matière d'aménagement actif. On ne peut que constater de la part des pouvoirs publics, parallèlement à un désengagement sensible de certains programmes, une attitude de repli sur des interventions purement normatives. On peut s'interroger sur l'impact et la durabilité de ce type d'intervention, qui loin d'induire des réorientations d'objectifs, masquent à peine une incapacité réelle à peser sur les choix des acteurs de l'aménagement.

2. La mobilité de la main-d'œuvre en Wallonie

On examinera ici sommairement quelques caractéristiques de la mobilité professionnelle en Wallonie. La part des déplacements de la main-d'œuvre dans la mobilité générale a tendance à décroître durant la période de notre étude. Ces mouvements sont cependant pris comme référence dans les études de mobilité pour les raisons suivantes :

- Il s'agit d'un ensemble de mouvements homogènes, identifiables et répétitifs dont la part représente encore plus de 50 % du total des déplacements de personnes. Le solde consiste en une mobilité beaucoup plus diffuse et aléatoire dont chaque segment identifiable n'aurait probablement pas grande valeur statistique.
- De plus, les mouvements domicile - travail permettent de décrire les choix de localisation résidentielle en fonction de la redistribution spatiale des activités. L'information dépasse donc la simple description des flux de déplacements.
- Ces mouvements sont aussi d'une importance capitale dans le dimensionnement des infrastructures de transport étant donné, outre leur importance en valeur absolue, leur distribution temporelle à l'origine des phénomènes de pointes.

L'étude décrit l'évolution de la mobilité de la main-d'œuvre (migrants alternants sortants de la commune de résidence) constatée à l'occasion des recensements de 1961, 1970, 1981. Les données pour 1991 sont malheureusement indisponibles actuellement. Les comparaisons entre 1961, 1970 et 1981 sont hasardeuses étant donné la fusion des communes intervenues en 1977.

Les différents enseignements que l'on peut tirer de ces tableaux sont pour la plupart connus :

- a. Si l'on tient compte de la fusion des communes (approximation du nombre de travailleurs recensés comme migrants sortant en 1970 et comme sédentaires en 1981, après élargissement des limites communales), la part des migrants alternants dans l'ensemble des actifs occupés tend à augmenter, ce

- qui traduit probablement, outre les effets de la crise de l'emploi, une tendance à la spécialisation des sites (sites d'activités ou sites résidentiels).
- b. La part de l'automobile dans les déplacements domicile - travail croît de manière spectaculaire (jusqu'à 5 fois) entre 61 et 81, aux dépens des transports en commun mais surtout des deux roues motorisés ou non.
 - c. Paradoxalement et conséutivement à l'accroissement de l'usage de l'automobile, les temps de déplacements des migrants alternants diminuent pour se situer en moyenne en-dessous des 30 minutes, alors que les distances ont tendance à augmenter sur la même période (le nombre de migrants alternants dont les trajets sont supérieurs à 30 km augmente de 44 %).
 - d. On constate une assez grande élasticité dans la corrélation distance-temps de déplacement. Par contre, la relation mode-temps de déplacement paraît assez rigide.