# Les Cahiers du Cepess

# La mobilité

2006/1

cepess
regards sur la société

**Conseil de rédaction :**

Laurent de BRIEY, Philippe DONNAY,
Christophe MINCKE, Paul PALSTERMAN,
Olivier PAYE, Jean-Jacques VISEUR.

**Administration :**

- Centre d'Etudes Politiques, Economiques et sociales
  Rue des Deux Eglises, 41, 1000 Bruxelles
  Tél. : 02/238 01 67 – Fax. : 02/238 01 29
  cepess@lecdh.be

**Conditions d'abonnement :**

- Série papier complète (5 numéros)
  - Belgique :……...20 €
  - Etranger : ……..30 €
  - Numéro séparé : …5 €

- Sous format électronique
  - Gratuit

**Abonnement papier ou en ligne à l'adresse suivante :**

- www.lecdh.be/documents/cahierscepess/INDEX.HTM

**Les commandes**

- sont à adresser par courrier postal ou électronique

**Compte bancaire**

- n°799 – 5063950 – 67 de l'asbl Action Solidaire

# Les cahiers du CEPESS

2006/1

## La mobilité

## Table des matières

**Editorial**
**Jean-Jacques VISEUR** ..... **3**

**De la mobilité ... aux mobilités**
**Christophe MINCKE** ..... **5**

**Au delà des modes de transport : des comportements de mobilités**
**Bertrand MONTULET** ..... **7**

**Comment maîtriser la demande en mobilité et limiter la dépendance automobile par l'aménagement du territoire ?**
**Jean-Marie HALLEUX** ..... **23**

# Editorial

Dans nos démocraties occidentales, l'action politique a connu, ces dernières années, une mutation importante.
Le déclin des idéologies a fait place à un pragmatisme fataliste. Le politique semble avoir abdiqué toute autonomie et toute autorité. En raison de la globalisation, il lui est de plus en plus difficile de réguler le marché tout puissant. La disparition du bloc soviétique et l'hyper puissance des États-Unis ont déplacé la ligne de fracture. Aux affrontements entre blocs idéologiques a succédé un combat difficile entre États démocratiques ou non et un terrorisme porteur d'un rejet brutal des valeurs occidentales. L'Europe politique est née après la deuxième guerre mondiale sur base de deux principes : Plus jamais la guerre entre la France et l'Allemagne et la volonté de constituer un espace démocratique fait de prospérité, de liberté et d'une croissance économique qui puisse redistribuer ses fruits en faveur de tous les citoyens. La formidable aventure européenne a cependant mal supporté les élargissements successifs. Aujourd'hui, l'échec de la Constitution européenne traduit bien le désenchantement des citoyens face à ce qu'ils considèrent comme une structure, une institution et non un espace commun d'épanouissement et de solidarité auquel on adhère non seulement par raison mais aussi par passion. Au sinistre « Mourir pour Dantzig ? » de la fin des années 30 pourrait répondre aujourd'hui un triste « mourir pour l'Europe ?».
Le citoyen est aussi désorienté par la réduction du débat politique à un duel de stars plutôt qu'à un affrontement d'idées. Le débat politique quitte trop souvent les pages « politiques » des journaux pour s'étaler dans les pages *people* des magazines. Le politique y apparaît impuissant et plus préoccupé par son bronzage et sa silhouette que par les préoccupations journalières de ses concitoyens. Par ailleurs, l'écart entre les engagements électoraux et la pratique du pouvoir est tel que les observateurs en sont réduits à considérer qu'une pensée unique et sans imagination ni utopie marque définitivement l'action de gouverner.
Enfin, sous pression de la médiatisation, le temps politique s'est considérablement raccourci. La décision politique se prend donc de plus en plus souvent en réaction à l'évènement et dans un temps très court sans toujours en mesurer les conséquences à moyen et long terme.
La Présidente du cdH, Joëlle Milquet a dès la transformation du parti été soucieuse de voir notre centre d'étude mener une réflexion approfondie et sereine quant à l'évolution de la société et le rôle que le politique doit demain y assumer. Elle a la conviction qu'un parti politique qui se limite au seul pragmatisme du pouvoir et qui ne trace pas les chemins de l'espoir et de l'utopie est voué tôt ou tard à se rétrécir comme une peau de chagrin. Elle a donc assigné au CEPESS la mission de nourrir les intuitions qui ont alimenté notre manifeste et, en s'inscrivant dans un temps plus long, de faire de l'humanisme démocratique une réponse cohérente et solide aux problèmes de notre société. Sans se réfugier dans une vision éthérée et irréaliste de la société, nos collaborateurs ont ainsi décliné la dimension humaniste et son utopie à travers les résolutions de nos congrès et les nombreuses propositions déposées dans les divers gouvernements et les assemblées parlementaires auxquels participe le cdH.
La qualité du travail accompli appelait à une participation plus grande encore au débat d'idées via la renaissance d'une revue périodique qui s'attache, en dehors de la politique au quotidien, à provoquer la réflexion.

Sous la direction de Christophe Mincke, directeur du CEPESS et rédacteur en chef,ces « cahiers du CEPESS » livreront périodiquement des points de vue pluriels sur des sujets politiques. Nous espérons ainsi remplir un des rôles essentiels d'un parti démocratique : faire du débat d'idées un axe important de la culture et de l'expression politique.
Il n'y a pas de de fatalité ni de résignation au seul pragmatisme comme mode d'action et de réflexion politique. Notre humanisme démocratique a, au contraire l'ambition que les idées innovantes et l'utopie raisonnée qui sont le fondement de toute réflexion politique ouvre demain la voie à un monde meilleur plus juste, plus solidaire et plus responsable.

**Jean-Jacques VISEUR**
**Président du CEPESS**

# De la mobilité ... aux mobilités

Le premier numéro des *Cahiers du CEPESS* que vous êtes en train de lire est l'une des initiatives marquant la remise en mouvement du CEPESS. Quoi de plus naturel, dès lors, que de nous pencher sur la question de la mobilité ?

La mobilité. Dans toutes les bouches, au coeur de tant de revendications et de discussions, à l'origine de tant de progrès humains et de tant de coûts (humains, sociaux, environnementaux, économiques), préoccupation de chacun, droit ou privilège, la mobilité est certainement un enjeu majeur de notre société post-industrielle. Comme bien des questions cruciales, elle se présente de prime abord sous les traits trompeurs d'un problème simple : comment rejoindre un point B au départ d'un point A ? Quoi d'étonnant, dans ce contexte, à ce que, pendant de nombreuses années, l'on ait tenté de répondre aux difficultés croissantes par des mesures simples : des autoroutes urbaines à la mise en concurrence du secteur des transports en commun, de la promotion de l'automobile pour tous au déplacement des lieux de travail et de production loin des villes engorgées, de l'obsession de la fluidité au découragement du trafic de transit, bien des pistes ont été explorées. Pourtant, le problème persiste. Pire encore, il prend de l'ampleur.

Bien heureusement, depuis quelques années, des voix se font entendre qui prônent une approche faisant justice à la complexité du phénomène, au rang desquelles celles de scientifiques dont les études de sciences humaines apportent un éclairage nouveau sur les comportements concernés, leurs motivations et leurs conséquences. *Les Cahiers du CEPESS* ambitionnant de contribuer à la diffusion du savoir portant sur les défis sociaux de notre temps, il était logique que nous fassions appel à quelques uns de ces experts pour alimenter le débat.

Le premier texte que nous publions est celui de Bertrand Montulet, sociologue aux Facultés universitaires Saint-Louis. Il s'y interroge sur la notion de mobilité, laquelle doit autant à la construction sociale de la problématique qu'au besoin objectivement justifié de déplacement. Plus encore, la problématique de la mobilité cache, dans les faits, plusieurs mobilités dont les tenants et aboutissants varient fortement. Cette analyse amène l'auteur à questionner la mobilité en tant que valeur et les implications de sa valorisation dans notre société. S'ouvre dès lors un large champ réflexif dans lequel on ne peut s'en tenir à la question des parcours et des temps de déplacement. C'est toute une vision sociale de l'espace et du temps qui est concernée, c'est toute une architecture de pratiques et de discours qu'il faut prendre en compte pour espérer modifier la situation que nous vivons.

Le deuxième texte de ce numéro, écrit par J.-M. Halleux et J.-M. Lambotte, nous entraîne sur le terrain de la géographie et de l'aménagement du territoire. Il y est mis en évidence, d'une part combien notre organisation socio-géographique actuelle est fragile et coûteuse et, d'autre part, à quel point les mobilités futures dépendront des orientations à long terme prises en matière d'aménagement du territoire. Car c'est de la manière dont nous choisirons d'occuper l'espace que dépendra en bonne partie notre besoin de mobilité. Sous ce qui pourrait trop facilement passer pour un truisme se cache l'un des défis majeurs de notre organisation sociale. Ce qui se dessine

en effet ici, c'est la nécessité d'une planification à long terme de l'implantation des activités humaines, de l'instauration d'un principe de parcimonie territoriale et d'une maîtrise de l'étendue de notre emprise territoriale.
Ce qui unit les deux contributions, au-delà de la thématique de la mobilité, c'est leur caractère d'aiguillon de la réflexion, c'est l'invitation qu'elles portent à une appréhension élargie du problème abordé. Comme c'est le cas dans un nombre sans cesse croissant de problématiques sociales, force est de constater que l'ère de la simplicité est révolue. Les réflexions et les régulations de demain devront nécessairement prendre en compte la complexité du réel.

Bonne lecture.

**Christophe MINCKE**
**Rédacteur en chef**
**Directeur du CEPESS**

# Au delà des modes de transport : des comportements de mobilités

**Bertrand MONTULET**[1]

## 1. Introduction

La mobilité est aujourd'hui inscrite à l'agenda politique. Les congestions automobiles qui freinent les parcours individuels et génèrent des coûts économiques, les effets secondaires de « l'automobilité » en terme de pollution ou de dégradation des environnements urbains, tout comme l'éternelle insatisfaction envers les transports publics dont la gestion apparaît souvent trop coûteuse et les services insuffisants, sont l'objet de nombreuses discussions et propositions. Pourtant, quelle que soit l'intensité de ces débats, la situation ne semble pas fondamentalement évoluer. Cela signifie-t-il que nous aurions mal posé le problème ?

Dans ce contexte, trois éléments nous semblent importants à prendre en compte pour poser les bases d'un débat.

a. Il ne faut pas confondre mobilité et transport. Si la mobilité est un comportement, le mode de transport est son média. Réduire la question de la mobilité à la gestion du transport évite d'affronter le noeud du problème et laisse croire à la solution technologique miracle qui règlerait les problèmes de mobilité. Faute de « téléportation », l'ensemble des questions relatives aux problèmes sociaux issus des comportements de déplacements renvoient à une seule question : pourquoi sommes-nous de plus en plus mobiles ?

b. Parler de mobilité au singulier nie la diversité des comportements. Qui est le plus mobile : le livreur qui parcours chaque jour sa ville ? Le cadre qui se rend une fois par semaine aux Etats-Unis ou, à l'extrême, la ménagère qui ne s'arrête pas un seul instant dans la gestion de son domicile ? Les réponses à cette question renvoient déjà à la valorisation d'espaces et à la valorisation de fréquences de comportements, soit à des perceptions de l'espace et du temps.

c. La mobilité n'est pas seulement un comportement, c'est également une valeur. Toutes décisions qui touchent à la mobilité, tout comme toute limitation envisagée de l'usage d'un mode de transport, provoquent rapidement des réactions virulentes. Les protagonistes de ces débats en viennent souvent à évoquer l'idée que tout frein à la mobilité supposerait un ralentissement du développement économique ou une atteinte à la liberté individuelle. Pourquoi la mobilité est-elle si souvent associée à l'idée de liberté individuelle ? Pourquoi la mobilité semble-t-elle inséparable du développement économique ?

[1] Docteur en sociologie,
Chercheur Senior au Centre d'Etudes Sociologiques (CES) des Facultés universitaires Saint-Louis (FuSL)

Tout en apportant certaines réponses à ces questions, le point de vue sociologique nous permet de dépasser les débats actuels afin de cerner les enjeux de société qui se cachent derrière les questions dites de « mobilité ». Le document présent souhaite ouvrir de nouvelles pistes de réflexions.

## 2. Mobilité et transport

Trop souvent, nos volontés de régulations de la problématique de la mobilité se limitent à traiter de la gestion des modes de transport. Tout se passe comme si nous confondions mobilité et mode de transport, autrement dit, le comportement et le média de ce comportement.
L'origine de cette confusion est assez claire. L'émergence de la problématique de la mobilité dans l'arène politique trouve son origine dans les problématiques de congestion des modes de transport et de pollution qu'ils génèrent. Les solutions recherchées se sont d'abord arrêtées aux problèmes concrets posés par ces modes de transports sans que les comportements de mobilité ne soit interrogés pour eux-mêmes.
De plus, aux heures glorieuses de l'Etat-nation, lorsque l'on s'aperçut de l'importance économique du transport, on s'empressa de transformer les transports en commun en « transports publics ». A charge pour l'Etat de gérer les outils de déplacements sur son territoire. De ce fait, et même si le caractère « public »[2] des transports est remis en question par certains, le pli d'une gestion des transports sans interrogation sur les fondements de la mobilité était pris et ce, d'autant plus que l'administration technique des questions de mobilité prouva longtemps son efficacité[3].
Cependant, lorsque l'ensemble des modes de transports semble être en voie d'engorgement suite aux développements des mobilités, que des nuisances diverses (environnementales, de santé, de sécurité,.. .) se font jour, la gestion ne semble plus être qu'une course en avant où la solution technique est continuellement rattrappée par le développement des comportements. Ceci est intrinsèque à un champ ou, pour parler en terme économique, l'offre stimule la demande. Autrement dit : créez une nouvelle route pour désengorger une première, elles verront se développer un trafic supérieur à ce que la première voie assumait. Offrir des possibilités de déplacements suscite des déplacements.
Face aux engorgements, cette perspective « technique et rationnaliste » a souvent réduit l'interprétation des comportements de mobilités à une logique économique simpliste : il y aurait des comportements « rationnels » à défendre et des comportements « irrationnels » à proscrire. Pourtant, en terme de déplacements, il n'y a pas de déplacements « irrationnels ». Chaque personne mobile donne un sens à son action qui justifie de son comportement dans la rationalité d'action qui lui est propre[4].

Néanmoins, il ne faut pas jeter le bébé avec l'eau du bain et la régulation par les modes de transports restera un outil précieux pour la régulation « quotidienne » des problèmes. Il ne nous permettra cependant pas de réguler l'augmentation sans cesse croissante de la mobilité. Or, la situation socio-économique contemporaine génère de plus en plus de mobilité au point que nous ne pouvons faire l'économie d'une réflexion sur les tenants et aboutissant de la mobilité afin de pouvoir la réguler. Mais, de quoi parlons-nous exactement lorsque l'on parle de mobilité ?

---

2 Qu'il s'agisse du transport en commun ou de la gestion des routes et autoroutes permettant le trafic individuel.
3 Voir à ce propos, au sujet de l'automobile, les travaux de Pierre Lannoy.
4 Je pense ici à des cas extrêmes rencontrés lors d'interviews. Telle personne expliquant avoir roulé toute une journée sur l'autoroute après avoir pris connaissance de l'état de son cancer ; telle personne expliquant être contrainte d'aller rechercher régulièrement des objets (parapluie, chapeau, documents,...) qu'elle a oubliés... Bref des logiques de sens bien éloignées de la « rationalité économique ».

Parle-t-on de mobilité quotidienne, de flux, de mobilités migratoires, résidentielles, … sociales ? Ces derniers types de mobilités paraissent *a priori* hors contexte. Pourtant, chacune d'elles renvoie aux autres. Il n'y a pas de mobilité quotidienne qui ne renvoie à un positionnement socio-spatial, ni de mobilité résidentielle - souvent liée à une forme de mobilité sociale - qui ne transforme nécessairement les potentialités de mobilité quotidienne … Ainsi, par exemple, voit-on émerger aujourd'hui dans les grandes capitales européennes des pratiques de doubles résidences qui permettent aux « cadres » internationaux d'assurer leurs pratiques professionnelles tout en conservant des espaces privés locaux. Ces « grands mobiles » représentent moins de 5 % de la population, un épiphénomène pourrait-on croire. Cependant, remarquons qu'un tel taux de bi-résidentiels au centre d'une grande ville suffit à provoquer des congestions majeures. Occupant des logements centraux, ils repoussent en périphérie des ménages moins fortunés qui constitueront les nouveaux navetteurs englués dans les bouchons. Ainsi, la mobilité « bi-résidentielle », liée à la mobilité inhérente à certains types d'emplois provoque de la mobilité quotidienne.
Si chacune de ces formes de mobilité (quotidienne, résidentielle, migrations,...) a produit une abondante littérature, toutes ont insisté sur les liens les unissant, sans parvenir à dégager un/des modèle(s) reliant explicitement ces phénomènes de mobilités. Il n'est dès lors pas étonnant que la gestion de la mobilité pose aujourd'hui question. Mais, devons-nous nous limiter à concevoir cette mobilité comme un phénomène singulier ?

**3. « La » mobilité... au singulier ?**

La mobilité est généralement identifiée par son article, comme une réalité singulière : nous parlons de *la* mobilité. Si cette conception a un sens lorsque l'on aborde génériquement la thématique de la mobilité, elle devient problématique dès que l'on vise à observer les comportements qualifiés de "mobiles".
La singularité de *la* mobilité ouvre en effet la voie à une interprétation objectivante, se référant à la physique et concevant la mobilité comme une variable mono-logique ne variant qu'en intensité. Il y aurait ainsi moyen d'identifier des individus très mobiles et d'autres peu mobiles. Malheureusement, dans l'exemple de l'introduction, la question de la comparaison des mobilités du livreur, du cadre et de la ménagère, ne peut être résolue par cette voie. Si le cadre semble très mobile dans l'espace, le livreur semble plus mobile en fréquence - dans le temps - dans sa ville, tout comme la ménagère dans l'espace de son domicile. Si la ménagère nous intéresse moins directement en ce que ses mobilités concernent la sphère privée et sont donc moins directement objets du politique, les mobilités du livreur et du cadre ne peuvent être comparées qu'en acceptant un choix entre la primauté de la dimension spatiale ou de la dimension temporelle. Autrement dit, si l'on veut observer les comportements qualifiés de "mobiles", il faut abandonner une conception singulière de l'objet, pour envisager des *formes* de mobilité permettant de décrire des comportements divers pour lesquels les rapports à l'espace-temps ne sont pas réductibles à une simple question d'échelle ou de fréquence.

L'approche qualitative que nous proposons permet d'appréhender des formes de mobilité par l'analyse des perceptions de l'espace et du temps que nous mettons en œuvre lors de nos actes de mobilité. Pourquoi l'espace et le temps ? Parce que toute mobilité suppose un déplacement dans l'espace sous peine d'immobilité et se déroule nécessairement dans le temps sous peine d'ubiquité.

Une critique trop rapide pourrait nous opposer que l'espace et le temps sont deux réalités objectives et qu'étant de ce fait mesurables, des études quantitatives devraient permettre d'arriver à des résultats précis et moins verbeux. Ce serait faire fi des apports de la sociologie. Celle-ci nous apprend en effet que l'espace et le temps sont des constructions sociales. Que veut-on dire par là ? Par cette expression de "construction sociale", les sociologues expliquent que la manière dont nous percevons le temps et l'espace varie en fonction des groupes sociaux auxquels nous appartenons. Bien sûr, si l'on prend l'exemple de l'espace, nous sommes capables de mesurer une distance "objectivée" entre Bruxelles et Paris. Cependant, force est de constater que pour certains groupes sociaux, Paris paraît peu accessible, qu'il s'agisse de contraintes matérielles (financières, disponibilités de modes de transport,…) - qui nous intéresse moins dans ce propos - ou cognitives ("Paris, c'est loin !", "Comment faire pour se retrouver là -bas ?", "Quel aventure ce voyage !"),… alors que, pour d'autres groupes sociaux ce voyage ne poserait aucun problème. Ainsi, la perception de l'espace séparant Bruxelles de Paris (et donc de son accessibilité) est différente suivant les groupes sociaux.

La question du temps est plus délicate à traiter tant le temps de la montre, le temps objectivé, constitue une référence idéologique forte dans notre société. Néanmoins, quelques exemples permettent de prendre distance face à cette idéologie et favorisent ainsi la perception du temps comme construction sociale.
Si nous prenons comme premier exemple le temps du Moyen-âge, nous pouvons constater que celui-ci ne se référait pas à des périodes de durées identiques, et reposait sur des symboliques religieuses recouvrant des rythmes propres à l'environnement "naturel" d'une société agraire. Nul besoin de mesurer précisément le temps puisqu'il appartenait à Dieu. Plus proche de nous, l'exemple du cent mètres olympique nous permet de constater que si le dixième de seconde faisait sens pour mesurer les performances à l'aube du XX$^{ème}$ siècle, le centième voire le millième de seconde fait sens aujourd'hui. Que dire alors de la nanoseconde indispensable au développement des technologies informatiques dont l'inutilité aurait été criante lors du XIX$^{ème}$ siècle. Bref, les formes que nous donnons collectivement au temps varient en fonction des besoins sociaux, le temps n'est pas immuable et ses mesures n'ont que l'objectivité que nous leur reconnaissons. Certains lecteurs trouveront la lecture de cet article pénible et long alors que d'autres, y trouvant une stimulation intellectuelle,, "ne verront pas le temps passer".
Par ces quelques exemples, nous pouvons percevoir que le temps, tout comme l'espace, est une construction sociale. Ceci signifie également que les perceptions du temps et de l'espace des divers groupes sociaux varient (la nanoseconde a bien plus d'importance pour l'ingénieur en informatique que pour le commun des mortels). Ainsi, si nous pouvons concevoir que l'espace et le temps sont des constructions sociales, et que nous mettons en œuvre ces perceptions du temps et de l'espace lors de nos actes de mobilités, alors nous devons en déduire qu'il existe diverses formes de mobilités, différentes manières d'être mobile ! Autrement dit, nous ne pouvons plus concevoir la mobilité comme une variable ne variant qu'en intensité avec des gens "très mobiles" et d'autres "peu mobiles".
Ceci nous apprend également que tout le monde n'a pas les mêmes capacités à évoluer dans l'espace et que si, par exemple, on impose à des travailleurs une délocalisation de leurs entreprises dans une autre ville, tous n'auront pas la même capacité cognitive à accompagner cette délocalisation (sans tenir compte des capacités matérielles qu'une telle délocalisation supposerait).

Sur la base d'une approche spatio-temporelle, quatre types de rapports à l'espace-temps - et donc quatre formes de mobilités – ont pu être identifiés[5].

**4. Des mobilités**

Les types et formes de la mobilité sont ce que l'on appelle en sociologie des « idéaux-types »[6]. Chaque type présenté est le résultat d'une construction analytique cherchant à extraire une cohérence spatio-temporelle. De ce fait, il est peu probable qu'un de ces idéaux-types soit, tel quel, observable concrètement. Nous pouvons nous attendre à ce que chaque individu présente des traits liés à l'un ou l'autre type.
L'intérêt de telles constructions idéal-typiques est de permettre l'élaboration de scénarios de comportements cohérents qui invitent à interroger des situations concrètes. Des idéaux-types construits sur base d'attitudes spatio-temporelles peuvent ainsi nous permettre, par exemple, d'anticiper les réactions différentes des utilisateurs face au non-respect des horaires par les transports en commun, ou de mieux comprendre ce qui se cache derrière les demandes d'augmentation de « fréquences » des lignes de métro ou de tram. En résumé, l'idéal-type permet de synthétiser la réalité pour mieux maîtriser et prévoir les comportements des individus.

| | Temps permanent<br>Durée | Temps éphémère<br>Flux |
|---|---|---|
| Espaces délimités<br>Lieux | Mobilité sédentaire<br>Le provincial | Mobilité recomposée<br>L'immigré |
| Espace indéfini<br>Réseaux | Mobilité incursive<br>Le voyageur | Mobilité kinétique<br>Le businessman |

Tableau 1 : les quatre formes de mobilités

a. Le premier type de mobilité se comprend comme mobilité sédentaire. Elle conjugue la référence à un lieu délimité et à un temps permanent exprimé sous forme de régularité et/ou de durée. La personne développant ce mode de mobilité se déplace toujours dans le même espace et sur des trajets récurrents. L'espace existant en dehors de ces délimitations n'est pas maîtrisé par lui. La mobilité extérieure au lieu de référence se comprend en tant qu'*ex*-cursion.
La figure qui exprime le mieux ce type de mobilité est celle du 'provincial'. Ce dernier est toujours identifiable quand il se déplace, car il ne cesse d'appliquer les normes de son lieu d'origine à l'endroit où il est. Peu importe l'endroit visité, ses excursions constituent des expériences qui prennent sens en référence à la vie sociale de son lieu d'origine.
La figure du 'provincial' se retrouve fréquemment parmi les membres de voyages organisés. Dans cette perspective, le voyage ne prend sens que par rapport au collectif local, au point que la région et/ou le pays traversés ne constituent qu'un 'paysage-support'. Tout se passe comme si le 'provincial' ne quittait pas le « lieu » mais changeait de décor. Ainsi, à chaque question posée sur les pays visités répond une anecdote concernant les participants au voyage.
Nous avons retrouvé ce type de rapport saptio-temporel dans des études portant sur le rural wallon. Les villageois traditionnels pour qui « mon village, n'est pas 'un' village » et qui se méfient

[5] Pour l'épistémologie de cette approche spatio-temporelle voir Montulet B., (1998), *Les enjeux spatio-temporels du social –mobilités-*, l'Harmattan, Paris-Montréal.

[6] Weber M., (1904), «L'objectivité de la connaissance dans les sciences et la politique sociales », in Freund J., E*ssais sur la théorie de la science*, Paris, Plon, 1965.

des nouveaux habitants, correspondent bien à ce type. Cependant, si caricaturalement le villageois classique est associé à l'image d'un monde rural désuet et arriéré, ce point de vue sur l'espace-temps ne se limite pas à l'espace rural. Il est tout aussi possible de rencontrer en zone dite urbaine des personnes ayant ce type de rapport spatio-temporel.

b. La mobilité recomposée s'inscrit dans un attachement aux espaces délimités par des individus ayant perdu le mythe de la permanence. La mobilité recomposée est ainsi le fait de personnes ayant toujours un fort attachement aux espaces délimités mais ayant été confrontés, dans leur parcours de vie, à des formes de déracinement. L'immigré en constitue une figure exemplaire. Considéré comme Bruxellois lors du retour annuel à Rabat, il n'est perçu que comme 'Marocain' à Bruxelles. Au quotidien, il exprime son identité en référence à ses attaches territoriales de quartier. Tout aussi attaché aux espaces délimités, aux lieux, le villageois recomposé a pris cependant connaissance d'autres lieux de références au cours de son existence. Il a été confronté à la « non-permanence », au changement. Qu'il ait quitté le lieu pour immigrer, ou qu'il soit revenu en son lieu d'origine après plusieurs années, tout le conduit à constater que les choses « ne sont plus les mêmes ». Le « recomposé » est ainsi un « spatial » rattrapé par le temps. Cette attitude le conduit fréquemment à ne plus revendiquer sur la scène sociale puisqu'il ne se sent plus tout à fait « en phase » avec les personnes qu'il a connu précédemment dans son village.

c. La mobilité kinétique constitue le troisième type de mobilité. Elle est l'œuvre de personnes qui cherchent d'abord à répondre aux opportunités qui se présentent dans le temps. Le temps est vécu par eux comme un flux, comme un flot de changements. Le kinétique se doit d'être mobile dans l'espace afin de répondre à toutes ces opportunités. De ce fait l'espace n'est pas d'abord perçu comme un ensemble de délimitations, mais bien comme un support aux limites indéfinies voir infinies : l'étendue.
La figure du 'businessman'[7] est relative à la 'mobilité kinétique'. Néo-nomade, l'espace se construit pour lui dans la dynamique des relations qu'il vit. Retrouvant la même chambre d'hôtel aux quatre coins de l'étendue planétaire, il passe d'un endroit à l'autre dans une logique consommatoire. Les lieux ont peu « d'épaisseur » pour lui, seules quelques caractéristiques explicites les différencient. Il s'agit en fait plus de « nœuds » de réseaux auxquels le kinétique se connecte successivement, tels des repères dans un espace fondamentalement peu différencié. Dans cette perspective, c'est bien le rapport au temps conçu comme changement qui apparaît prédominant sur la statique spatiale. L'inscription spatiale est toujours éphémère.
Le villageois kinétique wallon n'est pas issu du village où il vit. Le choix du village où il habite s'est ainsi élaboré dans une attitude consommatoire : "en fonction de mes intérêts quel est l'espace - et dans ce cas un village - qui correspond le mieux ?". Son choix s'est effectué au nom de *la qualité de vie* qui se définit comme la somme de différents cadres de vie (un cadre de vie privilégié, un cadre de vie rassurant, un cadre de vie contrôlé). Un critère est cependant central, il s'agit de l'accessibilité du village et de l'accessibilité - rapide - aux différents réseaux de communication, bref …à l'étendue. Ainsi, les relations à la famille, au travail, aux amis, aux relations et aux sources informelles d'informations sont assurées même s'ils n'habitent pas la même région.

d. Enfin, un quatrième type de mobilité se comprend sous les termes d'une mobilité incursive. Dans celle-ci, les individus incursifs parcourent l'étendue spatiale tout comme le kinétique, mais

[7] L'étymologie du terme businessman renvoie à la traduction 'd'homme affairé'. Son usage et ses connotations renvoient pour leur part à l'imaginaire de « l'homme d'affaires ».

ont la volonté de « prendre le temps », de s'arrêter, de faire des incursions, pour découvrir des temps lents synonymes d'espaces particuliers.
La 'mobilité incursive' s'incarne dans la figure du *'voyageur'* qui désire 'prendre le temps' pour découvrir le monde lors des « grands voyages », ou pour profiter des espaces proches plus familiers. L'espace se décline pour lui sous forme de fragments présentant des singularités. Ainsi il s'offusquera de découvrir un Mac'Donald là où il cherchait l'authenticité ancestrale. Le voyageur ne se réfère cependant pas à *un* « lieu ». Pour lui, l'espace doit être parcouru, il faut 'voir' le monde.
La 'mobilité incursive' peut tout aussi bien favoriser la traversée rapide d'étendues pour arriver au lieu de destination ou, au contraire, favoriser le fait de prendre son temps dans le parcours lui-même.

Le villageois incursif n'est pas issu directement du village où il vit actuellement. Son choix d'installation s'est effectué en référence à la qualité de vie (telle que définie pour le villageois kinétique) mais également et surtout en référence à l'ambiance de vie propre au village et à la sécurité qu'il y associe. L'identité villageoise de l'incursif est une identité acquise (ou qu'il tente d'acquérir) par le biais du relationnel. Son désir est d'être « adopté » par les villageois. La fête au village est ainsi un événement important et un indicateur de la bonne ambiance villageoise. Le villageois incursif s'impliquera dans la fête pour autant qu'il en trouve le temps, en aidant les autres à l'organisation.
Son choix de localisation n'est pas non plus d'abord conditionné par la distance qu'il peut avoir à parcourir pour ses déplacements vers le travail, sa famille ou ses amis. L'incursif vit l'espace comme étendue. Ce qui importe pour lui est de pouvoir se déplacer pour assurer ses relations externes au village. Rien n'interdit de penser d'ailleurs qu'il faudra peut-être un jour déménager, ceci ne dispense en rien de la volonté de s'intégrer là où l'on est actuellement. Il faut prendre le temps de vivre ce que l'on vit

Ces quatre types de mobilités peuvent être appliqués à différentes métriques spatiales et temporelles en fonction du point de vue de l'analyste. Les individus kinétiques d'un quartier urbain apparaîtront peut-être sédentaires à l'échelle de la ville.

Ce paragraphe nous a permis de distinguer quatre formes de mobilité - sédentaire, recomposée, kinétique, incursive - et d'abandonner une conception monologique de la mobilité. Chaque individu privilégie une de ces formes de mobilité dans sa vie quotidienne bien qu'il puisse arriver qu'il applique une autre forme de mobilité dans l'une ou l'autre sphère d'existence.
Mais, ces mobilités individuelles s'inscrivent dans un cadre social qui, lui-même favorise ou valorise certaines formes de mobilités.

## 5. La mobilité comme valeur

D'un point de vue plus global, on peut constater que nos sociétés ont changé leurs perceptions de l'espace-temps depuis le début des années septante, et donc leur potentialité à être mobile.
Les sources socio-historiques[8] de ces transformations sont à trouver dès la fin de l'Ancien-Régime. Si à cette époque, les relations à l'espace étatique s'organisaient au travers de relations nobiliaires vers le pouvoir royal, la plupart des gens vivaient au niveau local, dans une coprésence spatiale et temporelle très marquée, avec des temps différents d'un espace à l'autre. L'espace quotidien

[8] Montulet B., (1998). *Les enjeux spatio-temporels du social –mobilités-*, l'Harmattan, Paris-Montréal.

restait limité au village et à ses environs immédiats. Le temps et les rythmes de vie étaient d'abord organisés en référence à la vie locale ce dont témoignent, entre autres, les fêtes patronales. Cette société fonctionnait sur base d'un mythe de la stabilité, de la permanence des relations entre les hommes et de leurs statuts. Rappelons qu'au 17ème siècle, Molière fut au ban de la société simplement parce qu'il faisait partie de ces personnes mobiles, « errantes ». L'Ancien Régime valorisait ainsi d'abord les mobilités sédentaires et non les mobilités 'kinétiques' des comédiens ambulants.

La société moderne s'est construite sur cette base en changeant l'échelle spatiale de référence, passant de l'espace local à l'espace national, et en réifiant l'espace des Etats, des nations et du contrôle politique. Cependant, tout en valorisant la permanence des frontières spatiales et donc les approches spatialisées, la société moderne a également valorisé depuis les révolutions française et industrielle l'idée de mobilité – sociale et spatiale – d'abord à l'intérieur des frontières étatiques ou coloniales, et aujourd'hui en référence à un espace dit « global ».
Notre société actuelle se base sur la valorisation du changement qui atténue, voire discrédite l'importance des ancrages stables et des frontières spatiales perçues comme « permanentes ». Dans cette optique, l'espace local a tendance à être discrédité et ne peut plus être conçu comme pouvant rencontrer l'ensemble des besoins des individus.
Nous nous trouvons aujourd'hui dans une société valorisant un temps et un espace ouverts où chacun de nous peut établir les connexions avec les relations qu'il s'est choisies, dans le temps qui lui semble bon. Autrement dit, nos relations de co-présences spatiales et temporelles se sont organisées différemment de l'Ancien Régime. Ainsi, lorsque nous allons sur le Net, lorsque nous envoyons nos e-mails, lorsque nous regardons la télévision, nous sommes en relation de coprésence et de synchronie quasi-parfaite avec des gens qui sont de l'autre côté de la terre, tout comme nous interrompons instantanément la communication dès qu'elle ne nous semble plus opportune. Notre perception de l'espace et du temps a changé depuis l'époque moderne. L'espace n'est plus stable et délimité, le temps n'est plus perçu comme étant d'abord cyclique et permanent. L'espace se conçoit aujourd'hui d'abord comme un espace ouvert indéfini sur lequel, selon les idéologues contemporains, les dernières frontières ne sont que des scories de la modernité ; le temps doit être vécu comme un flux composé d'éphémérité. Dans cette perception, les individus se doivent d'être mobiles[9] afin de répondre aux opportunités multiples qui se présentent à eux et non plus d'être ancrés dans des espaces socio-spatiaux stables. Autrement dit, notre société valorise la mobilité kinétique. Nous nous trouvons dans une idéologie de la fluidité[10], voire de la fluidification sociale[11]. Le processus d'individuation est dopé car il est dans une société fluide, valorisant le changement. Tous les ancrages stables (famille, liens socio-affectifs locaux forts) sont des freins aux possibilités de répondre aux opportunités qui se présentent à l'acteur. Il nous faut être flexibles, nous adapter, nous former de manière permanente, dans le cadre de contrats à durée déterminée, qui, paraît-il, assureront notre dynamisme... Cependant, si notre société valorise la mobilité que ce soit dans les ativités professionnelles, le tourisme ou le parcours

9 Remarquons que dans une société qui valorise la mobilité, la privation de mobilité est tout aussi contraignante que ne l'était l'enfermement dans une société de la stabilité. N'est-ce pas là le propos des « détentions à domicile » avec bracelet électronique ?

10 Lannoy P ; (2004) - « La mécanique des flux. L'ingénierie du trafic comme politique d'intégration », in Montulet B. , Kaufmann V. (dir), *Mobilités, fluidités… libertés ?*, Bruxelles, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, pp. 99-119.

11 Kaufmann V., (2001). « La motilité : une notion clé pour revisiter l'urbain ? » in Bassand M., Kaufmann V., Joye D. (Dir), *Les enjeux de la sociologie urbaine*, Presses Polytechniques et universitaires Romandes, Lausanne.

scolaire, constatons que les mobilités du vagabond ou du SDF, ne sont, elles, pas valorisées socialement.

Dans ce cadre favorable à la poursuite des projets individuels, l'individu va à la fois exprimer son désir d'autonomie vis-à-vis du travail, puisque le lien qui l'unit à celui-ci n'est plus stable non plus. L'individu va également émettre le souhait de choisir et de maîtriser ses relations sociales et les contrôles informels sur sa vie qui leur sont inhérents. Dans cette perception, cherchant à conjuguer le couple « distance-proximité », le choix de l'habitat périurbain[12] est bien adapté à ce nouveau type de socialité (de vécus des relations sociales). Il permet un contrôle plus facile de l'accès au domicile en donnant à l'habitant la possibilité d'éviter, s'il le souhaite, les contacts trop fréquents ou trop intimes avec le voisinage qu'il n'a pas nécessairement choisi d'une part, et, d'autre part, en lui permettant de réguler les visites des proches par la programmation des rencontres qui évitent les déplacements inutiles ou intempestifs susceptibles de « faire perdre du temps » aux deux parties.
De plus, la mobilité spatiale incarne aujourd'hui l'idée de liberté. Par elle, l'individu serait libre d'établir les contacts souhaités sans entraves spatiales ou temporelles. Dans le cadre de la société industrielle, la mobilité spatiale « libre » apparaît comme la concrétisation matérielle du principe qui permet à chacun de poursuivre son projet statutaire. Je suis libre d'aller exercer mon emploi là où je pense exprimer au mieux mes compétences. Ce discours permet également l'interprétation en termes de mobilité sociale, laissant sous-entendre que les individus les plus susceptibles d'occuper les statuts sociaux enviés sont également les personnes prêtes à se fondre dans une logique de mobilité sans entraves. Ainsi, la particularité de l'idéologie contemporaine de la mobilité spatiale est de confondre mobilité spatiale et fluidité sociale. On retrouve ici le discours selon lequel le chômeur n'aurait qu'à accepter de se déplacer pour trouver du travail, indépendamment de ses ancrages spatiaux locaux et de sa participation à des formes de vie plus communautaires.
Autrement dit, on laisse supposer, par glissement de sens, que la mobilité dans l'espace favorise nécessairement la juste répartition des individus dans l'échelle sociale. Il suffirait dès lors de favoriser *l'accessibilité* pour favoriser un jeu social égalitaire. Par cette confusion, entre espace physique et espace social, la dynamique industrielle libérale engrange un double gain.

Le premier est qu'elle permet à l'idéologie économique libérale de se développer en niant toute contrainte collective puisque, dans cette conception, l'espace matériel étant réticularisé, l'individu serait libre d'être mobile spatialement et donc socialement. Favoriser la mobilité physique s'apparenterait ainsi à valoriser la promotion individuelle. D'une part, cette conception conçoit la mobilité comme un processus neutre socialement, ce que les analyses en termes de motilités[13] (de potentialités différentes des individus à être mobiles) ont dénoncé. D'autre part, cette conception idéologique nie les contraintes et exigences sociales qui rendent *de facto* ces mobilités inégalitaires. Refuser d'être mobile spatialement – ou en être empêché - s'apparente, dans cette conception, à un refus d'assurer sa promotion individuelle ou à un renoncement dans la course au statut : l'immobile y est un *looser*.

Le second gain engrangé par la dynamique idéologique relève ainsi de la pression morale qui conduit à renforcer la mobilité effective des acteurs. L'individu se doit d'être mobile s'il veut assumer son individualité. De ce fait, l'exigence de mobilité se trouve d'elle-même sans cesse renforcée, assurant ainsi les exigences de flexibilité attendues par les développements

[12] Jean Rémy, (2002), « Penser maison - penser ville : à la recherche d'une cohérence dans les nouvelles extensions urbaines. »
[13] Voir les travaux de V. Kaufmann.

économiques. La contrainte de mobilité physique exprimée dans la plainte des « grands mobiles » s'internalise par la revendication individuelle d'une aspiration statutaire. La tension entre l'aspiration statutaire et la pénibilité des mobilités non-souhaitées est particulièrement perceptible dans la revendication d'un « droit à la mobilité ». Celui-ci n'est bien souvent que l'expression d'une volonté de préserver les potentialités de mobilité de l'acteur individuel. Autrement dit, de garder « des portes ouvertes » dans un contexte social non maîtrisable afin d'affirmer sa liberté individuelle face aux futurs potentiels ou d'affirmer sa liberté d'accomplir ses mobilités souhaitées. Cette interprétation éclaire le paradoxe apparent, observé fréquemment, de personnes exprimant leur souffrance d'être trop mobiles, d'une part, et leur revendication d'un « droit à la mobilité », d'autre part. Cependant, le piège idéologique se referme lorsque la revendication du « droit à la mobilité » se voit interprété non comme une garantie face à un futur incertain, mais comme une volonté d'être *plus* mobile. Sous cette interprétation idéologique, le droit à la mobilité se répercutera rapidement dans de nouvelles exigences à être plus mobile.

La valorisation contemporaine de la mobilité continue à faire reposer sur l'individu la responsabilité de son devenir en niant le fait que des structures sociales sont également à l'œuvre dans les comportements de mobilité, que les mobilités sont contraintes socialement et que les opportunités d'évolution de statut socio-économique auxquelles l'individu répondrait par sa mobilité physique sont tout autant des réalisations d'opportunités souhaitées que des choix par défaut. La mobilité comme incarnation de la liberté perd, de ce fait, de sa consistance.

Cette perspective met en avant un autre aspect de notre compréhension des mobilités. Nous appréhendons généralement le phénomène comme s'il s'agissait de logiques reposant sur les motivations individuelles. Autrement dit, nous développons une pensée qui conçoit des individus poursuivant leurs logiques propres provoquant ensuite des phénomènes collectifs désagréables comme les engorgements routiers par exemple.
Sans mettre en avant les logiques structurelles liées à l'urbanisation ou aux dimensions spatiales de l'économie et de l'emploi, nous pouvons observer que, déjà au niveau des personnes, la mobilité n'est pas nécessairement une question individuelle. Des études récentes montrent, par exemple, que dans des milieux défavorisés[14], la personne détenant la voiture, est celle qui dispose du moins d'autonomie car le fait de disposer de l'automobile la conduit à devoir répondre en permanence aux besoins de mobilité de sa famille et du groupe social avec qui elle vit. Il en est de même, dans une moindre mesure, des « parents-taxi ». les mères des classes moyennes disposant d'une automobile connaissent souvent les désagréments de la coordination spatiale de l'ensemble des activités des enfants aux détriment de leur propre mobilité choisie. Autrement dit, dans ces cas, c'est bien le collectif qui détermine la mobilité de l'individu.

Or nous avons vu que l'observation de diverses formes de mobilité n'induit pas seulement diverses formes de déplacements dans l'espace et dans le temps, mais également des vécus sociaux différents. Ainsi lorsque, politiquement, on insiste sur l'importance de la mobilité pour la participation à la vie sociale, encore faut-il se demander ce que l'on entend par « participation à la vie sociale » et de là au type de mobilités et au type de vie sociale à laquelle on fait implicitement référence. Est-ce que je vis localement dans mon village, comme au début du 19ème siècle ? Est-ce que la participation à la vie sociale se résume à jouer dans les grands réseaux internationaux, la grande connexion, pour laquelle l'individu prend le TGV, puis reprend un 747 ? Bref, une vie

[14] Par exemple, Le Breton E., (2005), L'orientation familiale des mobilités. Quelques remarques à partir de l'étude d'une population disqualifiée. *Netcom*, Vol.19, n°3-4, pp.179-192.

sociale qui se joue à l'échelle de globalisation ? Ou bien conçoit-on une vie sociale qui se joue à l'échelle nationale voire locale ? Il est clair que ces « espaces sociaux » (le village, l'Etat-Nation, la globalisation,…) ne supposent pas les mêmes formes de mobilités ni les mêmes formes de contacts, de régulations sociales voire d'implication politique des citoyens.

**6. Retour aux congestions**

L'analyse des phénomènes de mobilité nous permet également d'appréhender différemment des questions plus prosaïques telles celle, par exemple, relative aux congestions. Comment peut-on appréhender les questions de congestions ?
Quand apparaît par exemple la congestion à Bruxelles ? Si l'on compare un jour ouvrable scolaire, un jour ouvrable non scolaire et un jour férié, le deuxième sera plus proche en matière de congestion du troisième que d'un jour ouvrable scolaire où la congestion est à son maximum. Autrement dit, de ce point de vue, l'organisation scolaire est à Bruxelles, et généralement en Belgique, clairement un facteur de congestion. Deux dimensions doivent être prises en compte pour comprendre ce phénomène. La première consiste dans les horaires scolaires qui provoquent de la densité dans un lieu à un même moment. Le matin, à « l' heure d'arrivée », la congestion est souvent très importante pour les automobiles. Les parents-taxi organisent le départ matinal en coordonnant au mieux l'horaire scolaire et le début de la journée professionnelle. Si les transports collectifs voient également une augmentation de la fréquence des passagers sur le chemin de l'école, celle-ci s'effectue sur une durée plus longue que l'arrivée des enfants en voiture. Inversement la fin de journée voit l'ensemble des écoles terminer à des heures relativement similaires et déverser en même temps un flot important de voyageurs sur les lignes de transports publics. Le mercredi midi est l'épicentre du phénomène. L'afflux écolier génère d'un coup la saturation du service. Le retour en automobile vers le domicile est généralement un peu plus étalé. Les contraintes professionnelles ne permettant pas à tous les parents de récupérer leurs enfants dès la fin des cours. Les garderies scolaires effectuent ainsi une forme de « tampon temporel» réduisant les congestions.
Les parents-taxis sont ainsi souvent critiqués en ce qu'il participent aux congestions qui rendent les abords d'écoles insécurisants d'un point de vue routier. L'effet boule-de-neige est évident. Les parents craignent, entre autres, l'insécurité routière pour les déplacements individuels des enfants –à pied ou en vélo- et les conduisent de ce fait en voiture , ce qui ne fait qu'augmenter le risque routier collectif.
En analysant la situation, on peut s'interroger à la fois sur la nécessité spatiale d'utiliser un mode de transport motorisé pour se rendre à l'école et sur les moyens collectifs qui pourraient pallier la nécessité qu'ont les parents de recourir à l'automobile pour conduire leurs enfants.
Dans une analyse rétrospective, nous pouvons observer que les années 80 ont été, à cet égard, dramatiques. Des logiques économiques sectorielles ont été suivies qui, au niveau du coût collectif de la mobilité, sont proprement catastrophiques. On a notamment centralisé une série d'établissements scolaires en vue d'assurer une restructuration basée sur des critères économiques propres à l'enseignement. Ce type de logique a été suivie dans d'autres secteurs publics, La Poste en étant un exemple très actuel. Or, la centralisation des services provoque une augmentation des distances et, de ce fait, la nécessité de recourir à des modes de transport pour y accéder. C'est à nouveau l'organisation de la société à une échelle qui n'est plus locale mais qui se veut plus générale qui est à l'oeuvre. Or les modes d'accès à ces nouvelles entités plus centralisées, n'ont pas été pensés collectivement.

Au contraire, la volonté légitime d'égalité scolaire a tué bon nombre de ramassages scolaires communaux attachés à l'enseignement officiel, car ceux-ci n'ont pas pu ou pas voulu, être étendus à l'enseignement libre. De ce fait, pour bon nombre de parents, trop éloignés de l'école, mal desservie par les lignes de transports collectifs régulières ou craignant pour la sécurité de leur(s) enfant(s) sur le chemin de l'école, seule restait l'alternative automobile... Au risque que les mères – principalement - se voient inféodées au rôle de « mamans-taxi » dans des horaires n'autorisant pas l'exercice d'une activité professionnelle à temps plein[15].

Un autre approche des questions de congestion relève de l'aménagement du territoire et particulièrement de la répartition de l'emploi. D'un point de vue technique, nous pourrions dire que l'accès à l'automobile, dès le début du XX$^{ème}$ pour les milieux les plus aisés, et dès les années soixante pour la classe moyenne, ont favorisé une « dilatation » de l'espace pour le plus grand nombre. L'accès rapide a permis d'effectuer des trajets plus longs pour atteindre le même service. C'est en grande partie sur cette base que l'on a vu se développer le phénomène de l'exode urbain et la création de la périurbanisation.
La périurbanisation n'est pas uniquement un phénomène propre au logement, elle a permis également aux entreprises de s'étendre à moindre coûts en périphérie des villes, tout en assurant un accès rapide des matières premières et de marchandises en conformité avec les nouvelles logiques du « *no stock* » et du *« just in time* ». La position périphérique est d'autant plus intéressante que les travailleurs disposent de leur propres moyens de transports – fournis même par l'entreprise pour les mieux nantis – pour rejoindre l'entreprise.
Face à cette situation, certains aménageurs souhaitent favoriser le changement de domicile des travailleurs afin qu'ils se rapprochent de leur lieu de travail, en simplifiant la fiscalité propre aux modifications du patrimoine immobilier voire en pénalisant simplement les mobilités de longue distance. Ce type d'approche de la question fait fi d'une question importante : qu'est-ce qu'aujourd'hui le « lieu de travail » ? Comment définir cette notion lorsque les deux conjoints ont un emploi ? Faut-il, dans ce cas, habiter près du lieu du travail de l'homme ou de la femme ? De plus, il faut ne pas perdre de vue la précarité de l'emploi : vais-je déménager pour habiter près de mon lieu de travail alors que demain, je peux être licencié ? Dans ce cadre, et d'un point de vue du ménage, le fait d'habiter près de son lieu de travail représente, certes, des avantages, mais également des inconvénients. Un long déplacement en train, par exemple, n'est pas nécessairement une perte de temps : il peut être mis à profit pour se cultiver ou nouer des relations. La distance spatiale peut être une protection qui empêche d'être rappelé de manière inopportune le week-end par exemple. Enfin, le lieu de travail est de plus en plus une notion floue dans une société ou l'information devient primordiale. Où se situe encore le lieu de travail lorsque l'on accomplit une partie de ses tâches professionnelles dans le train avant de se rendre à son bureau ou lorsque l'on effectue du télétravail certains jours ? Les comportements de mobilités visent de plus en plus à offrir des réponses combinées aux diverses sphères de la vie (famille, travail, loisirs, amitiés,..), dans des espaces de plus en plus étendus.

Ce que nous suggère cette réflexion rapide concernant l'aménagement du territoire, l'habitat et le travail, c'est qu'il est très clair que la politique foncière est liée à la question de l'habitat et que cette question de l'habitat est directement liée à la problématique de la mobilité.

[15] Notons que les garderies scolaires n'existent pas encore dans tous les établissements de la Communauté Française et que tous les parents ne souhaitent pas laisser leurs enfants dans des garderies dont la qualité pédagogique n'est pas toujours assurée. Ces états de fait et les horaires scolaires belges (l'école primaire pouvant se terminer à 15 h 30) ne favorisent pas la combinaison du statut de parent-taxi et l'exercice d'un emploi.

**7. Conclusions : quels défis politiques ?**

Que retenir de tout ceci ? D'une part, il est important lorsque l'on veut traiter des questions de mobilités de bien se rendre compte qu'il ne s'agit pas que d'une question technique concernant le moyen d'améliorer la fluidité automobile ou d'accorder l'organisation des modes de transports collectifs aux « besoins » des individus. D'autre part, il faut bien se rendre compte qu'il n'y a pas une mobilité, mais des mobilités, et que la valorisation de l'une par rapport à l'autre (la fluidité kinétique par exemple) suppose également la valorisation de certaines formes sociales, de certaines formes de relations collectives et de conceptions politiques .
Autrement dit, travailler la question des mobilités c'est toucher à ce que la politique a de plus profond : l'orientation de l'organisation de la vie collective. Le vécu social du villageois sédentaire qui vit ses relations localement de manière dense n'a pas grand chose à voir avec le vécu du villageois kinétique pour qui les relations se situent en dehors du village et se reconstruisent continuellement en fonction des intérêts du moment. Autrement dit, la mobilité que chacun d'eux valorisent suppose d'autres conceptions de la vie en commun.

Nous nous trouvons face à une nouvelle organisation sociale qui demande d'être flexible, d'être mobile en d'autres mots. Dans ce jeu, les individus adoptant une mobilité kinétique sont les plus forts. Libre d'attaches permanentes, ils peuvent répondre aux opportunités professionnelles quand la situation locale évolue en leur défaveur. Si par contre leur mobilité est sédentaire et leur vie sociale constituée localement, la délocalisation industrielle leur laisse peu de chances de se reconstruire.
Bien sûr, la société contemporaine n'est pas aussi caricaturale, il s'agit ici d'un idéal-type qui montre quelques logiques dominantes et permet de mieux comprendre à la fois pourquoi la mobilité s'est si fort développée dans nos sociétés et pourquoi certaines formes de mobilité correspondent mieux à ce type de développement.
Cependant, toutes les mobilités ne sont pas identiques, tous les hommes ne conçoivent pas leurs parcours dans l'espace de la même manière, tous les hommes ne conçoivent pas la vie comme une course continuelle à la nouveauté. Dès lors, dans une société où les règles d'usage du temps et de l'espace changent, ne risque-t-on pas de voir poindre de nouvelles formes d'inégalités ?

La société contemporaine semble vouloir valoriser l'éphémérité, la mobilité et le flux. L'ambivalence de la notion de mobilité conduit bon nombre d'individus à revendiquer cette notion, car elle est souvent associée à l'idée de liberté. Or, lorsque la revendication du droit à la mobilité est émise, elle s'apparente d'abord souvent à un refus de toutes contraintes à la potentialité d'être mobile dans une société où les individus se sentent fréquemment contraints à se déplacer tout en rêvant à plus de sédentarité quotidienne.
Sur cette base, le développement de l'idéologie kinétique a peu d'opposants. Elle favorise pourtant la construction d'une société qui fragilise les personnes n'ayant pas les moyens (financiers, culturels,…) d'adopter une mobilité kinétique et de développer une faculté d'adaptation à un environnement changeant. Si telle est l'idéologie contemporaine qui nous permet de fonctionner aujourd'hui, il semble important pour une instance politique voulant défendre l'idée d'égalité de revendiquer le droit d'accès à la mobilité afin d'éviter au maximum les effets d'exclusions de la dynamique sociale. Cependant défendre uniquement le droit d'accès à la mobilité revient à avaliser la domination d'un système social ne permettant qu'une conception du temps basée sur le flux et contraignant les individus à être mobiles, si cette lutte ne s'accompagne pas d'un combat pour la reconnaissance du droit à l'immobilité.

Dans le cadre d'une idéologie du flux, il nous faut prendre conscience qu'il n'y aura pas de solution technique miracle aux problèmes de la mobilité. Ceux-ci, en effet, découlent avant toute chose de l'organisation propre à notre société contemporaine, laquelle valorise culturellement certains types de mobilité, certains types d'implantation spatiale et génère, par ces biais, une certaine forme de dispersion. En clair, fortement favorisée par la voiture individuelle, nous valorisons la dispersion du logement au point d'en faire une sorte de droit de choisir où l'on souhaite vivre. Il y a là, du point de vue de la mobilité, un sentier de dépendance. Une ornière. Il ne suffit plus de prendre la décision d'interdire la voiture pour être à même de changer l'ensemble de l'organisation sociale qui vit sur une dispersion géographique.

Cependant, au point de vue individuel, loin d'une valorisation idéologique, les mobilités contemporaines sont tout autant la résultante d'ancrages socio-spatiaux de plus en plus improbables qui imposent des mobilités non-désirées, que de l'émancipation d'ancrages pour la réalisation de projets individuels souhaités. Elles sont tout autant facteurs d'inégalités que d'égalité puisqu'elles constituent une ressource inégalement répartie socialement, tout en favorisant l'accès à des ressources inégalement réparties dans l'espace. Elles participent aux processus de hiérarchisations sociales et aux phénomènes de reproduction sociale. Les mobilités se doivent donc d'être régulées au-delà de tout angélisme idéologique.

Mener aujourd'hui une politique de mobilité responsable suppose donc de dépasser les vieux réflexes propres à la seule gestion du transport ou à la seule question du trajet domicile –travail. Construire une politique de mobilité, c'est aujourd'hui réfléchir à l'ensemble des facteurs qui influencent le comportements de mobilités afin de promouvoir une idée forte de « l'être ensemble ». Cette approche nécessite premièrement une vision claire du modèle socio-spatial que l'on souhaite promouvoir dans le respect du vécu spatial et temporel de chacun. Elle nécessite surtout une créativité politique qui permet d'agir dans des domaines qui semblent parfois éloignés de l'approche « technique » des questions de mobilités, telle, dans notre exemple la politique des horaires scolaires, pour agir sur les racines même des comportements mobiles.

**Bibliographie sommaire**


- Lannoy. P., (2004) - « La mécanique des flux. L'ingénierie du trafic comme politique d'intégration », in Montulet B. , Kaufmann V. (dir), *Mobilités, fluidités… libertés ?*, Bruxelles, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, pp. 99-119.
- Le Breton E., (2005), L'orientation familiale des mobilités. Quelques remarques à partir de l'étude d'une population disqualifiée. *Netcom*, Vol.19, n°3-4, pp.179-192.
- Kaufmann V., (2001). « La motilité : une notion clé pour revisiter l'urbain ? » in Bassand M., Kaufmann V., Joye D. (Dir), *Les enjeux de la sociologie urbaine*, Presses Polytechniques et universitaires Romandes, Lausanne.
- Montulet B., Kaufmann V., (2004). *Mobilités, fluidités,…libertés ?,* Publication des Facultés universitaires Saint-Louis, Bruxelles.
- Montulet B, Jemelin C., Hubert M., Schmitz S., (2005). *Mobilités et temporalités*, Publication des Facultés universitaires Saint-Louis, Bruxelles,
- Montulet B., (1998). *Les enjeux spatio-temporels du social –mobilités-*, l'Harmattan, Paris-Montréal.
- Rémy J., (2002). « Penser maison - penser ville : à la recherche d'une cohérence dans les nouvelles extensions urbaines. »
- Weber M., (1904), «L'objectivité de la connaissance dans les sciences et la politique sociales », in Freund J., Es*sais sur la théorie de la science*, Paris, Plon, 1965.

# Comment maîtriser la demande en mobilité et limiter la dépendance automobile par l'aménagement du territoire ?

**Jean-Marie HALLEUX et Jean-Marc LAMBOTTE**[1]

Dans une société où se développent toutes sortes de transports et de flux, chacun est conscient que les questions de mobilité représentent des enjeux économiques, technologiques et sociopolitiques de plus en plus considérables. Dans le cadre de cet article, notre objectif est de souligner les enjeux territoriaux liés à la désurbanisation et à la croissance continue des trafics automobiles qui l'accompagne. Concernant le transport des personnes, il s'agit là d'une facette de la problématique souvent absente du débat public. Force est en effet de constater que les recherches sur les liens de long terme entre l'aménagement du territoire et les pratiques de mobilité demeurent généralement limitées à des cercles d'experts dont l'influence est minime sur l'opinion publique et les grands choix collectifs. Pourtant, tous les spécialistes qui connaissent bien le monde des transports savent que limiter durablement la demande en déplacements nécessitera de mieux aménager nos villes et nos campagnes.

Notre réflexion sur les relations entre la demande de mobilité et l'aménagement du territoire est articulée en cinq parties. A la suite de cette introduction, nous consacrerons la première partie de l'article à la clarification du concept de désurbanisation. Ce sera là l'occasion de relever combien ce phénomène est intense en Belgique. En deuxième partie, nous nous intéresserons à la manière dont le développement des formes urbaines est influencé par l'évolution technique des réseaux et systèmes de transports. Sur ce sujet, de nombreux travaux relèvent que l'évolution de nos agglomérations s'inscrit dans une recomposition à long terme induite par l'accroissement des vitesses de déplacement, principalement en raison de la banalisation de la conduite automobile (M. Wiel, 1999 ; J.-M. Halleux, 2001). Nous verrons ensuite au troisième point combien les relations entre transport et aménagement de l'espace sont en réalité des relations systémiques. En effet, si la dynamique spatiale de l'urbanisation est influencée par les évolutions techniques des réseaux de transports, l'on observe également que les pratiques de mobilité sont, en retour, directement dépendantes de la géométrie des formes urbaines. Dans ce cadre, nous soulignerons combien la dépendance de la société vis-à-vis de la conduite automobile qu'engendre la désurbanisation est en contradiction avec les principes stratégiques du développement durable. La forme urbaine de la ville diffuse dessinée par la conduite automobile s'oppose en fait à un modèle alternatif durable et écomobile, celui de la ville compacte. La quatrième partie de l'article sera ensuite consacrée à différents exemples étrangers de bonnes pratiques permettant de limiter la demande en mobilité automobile par l'aménagement du territoire. Nous conclurons ensuite par une cinquième et dernière partie visant à formuler quelques pistes de réflexion susceptibles de mieux orienter les évolutions urbaines wallonnes vers la compacité et la durabilité.

---

[1] Coordonnées des auteurs :
Jean-Marie Halleux, Maître de conférences, SEGEFA - UGES, Unité de Géographie Economique et Sociale, Université de Liège, Jean-Marie.Halleux@ulg.ac.be
Jean-Marc Lambotte, Chargé de recherche, CPDT - LEPUR, Laboratoire d'Etudes en Planification Urbaine et Rurale, Université de Liège, JM.Lambotte@ulg.ac.be
De nombreux éléments repris dans cet article se basent sur des recherches financées par la CPDT de la Région wallonne (Conférence Permanente du Développement Territorial : http://cpdt.wallonie.be)

**1. L'évolution des territoires belges et wallons vers la désurbanisation**

Le phénomène de la désurbanisation peut être appréhendé sous deux angles distincts. Son premier aspect correspond au développement des périphéries urbaines où, depuis maintenant près d'un demi-siècle, s'implantent des résidences sises sur de vastes parcelles et de multiples activités économiques. Au sein des espaces périphériques, ces urbanisations éclatées renforcent la séparation des fonctions : lotissements de villas « quatre façades », zones commerciales, parcs d'activités, complexes cinématographiques, campus, hôpitaux … sont ainsi de plus en plus souvent dissociés dans l'espace. La seconde dimension du mouvement structurel vers la désurbanisation correspond au déclin de la partie centrale des agglomérations. En effet, dans l'actuel contexte de faible développement, voire localement de stagnation ou même parfois de régression, les croissances périphériques s'inscrivent souvent dans une redistribution des hommes et des activités plutôt que dans une logique de croissance. Du fait de l'ampleur des investissements consentis à la périphérie, les moyens – tant publics que privés – nécessaires pour entretenir et renouveler le patrimoine bâti des tissus urbains traditionnels sont malheureusement très insuffisants. Il en résulte une multiplication des friches industrielles, des cellules commerciales vides et des logements inhabités ou insalubres (J.-M. Halleux et J.-M. Lambotte, 2004). En Wallonie, cette crise urbaine est particulièrement visible au sein des principales agglomérations, mais elle affecte aussi, à moindre échelle il est vrai, le centre de petites villes voire de localités rurales importantes.

Les forces dispersives qui alimentent la désurbanisation sont bien sûr communes à de nombreux pays (G. Dubois-Taine, 2004). En effet, on observe un peu partout la dynamique technique de l'amélioration des réseaux de transports, la dynamique économique de l'appropriation de biens de consommation matériels tels que l'automobile ou la villa périurbaine et des dynamiques plus sociales de recentrage sur la sphère familiale, au détriment de la sphère collective. Dans cette perspective, ce n'est pas un hasard si la désurbanisation est un phénomène aussi puissant, en fait observé dans tous les pays à fort taux d'équipement automobile. Bien que d'identiques dynamiques centrifuges soient présentes dans l'ensemble des états industrialisés, elles n'aboutissent pas pour autant à une homogénéité dans la production des extensions urbaines (M. Franzèn et J.-M. Halleux, 2004). En effet, au sein de chaque contexte, les résultats générés par ces dynamiques sont dépendants de complexes mécanismes systémiques où interfèrent aussi les caractéristiques du milieu naturel, le poids des structures historiques, certaines préférences culturelles et, bien sûr, les choix collectifs et différentes politiques publiques.

Le concept de désurbanisation n'ayant pas encore été internationalement normalisé, il reste bien délicat d'établir des comparaisons internationales quant à l'intensité du phénomène. Toutefois, il est manifeste que les états européens se différencient assez fortement quant à l'intensité du déploiement spatiale de leurs villes. Au regard de nombreux pays proches, la Belgique semble ainsi affectée par une désurbanisation à la fois plus soutenue et plus éclatée. De la littérature consacrée à cette thématique, il semble en fait opportun d'opposer des pays tels que la Suisse, le Danemark et les Pays-Bas, où l'on a précocement développé un aménagement relativement strict visant à utiliser le sol de manière parcimonieuse et, d'un autre côté, des pays comme la Belgique ou la France, où l'étalement urbain et l'usage parcimonieux d'une ressource rare comme le sol sont des préoccupations auxquelles les populations et leurs décideurs semblent moins sensibles. En comparaison des pays étrangers, une désurbanisation particulièrement massive se traduit notamment par des superficies résidentielles qui sont en général bien plus vastes en Belgique qu'ailleurs. En matière d'activité économique, l'intense désurbanisation est ici liée la localisation périphérique d'entreprises pourtant adaptées aux localisations urbaines centrales. Il s'agit là aussi

d'un constat qui semble plus net en Belgique qu'ailleurs, comme l'illustre le fait qu'en Wallonie, près de 20 % des emplois situés au sein des parcs d'activités périphériques correspondraient à des emplois dont les caractéristiques auraient parfaitement pu convenir aux quartiers urbains centraux (faible nuisance pour le voisinage et forte intensité spatiale mesurée par le nombre d'emplois par unité de surface) (Deloitte & Touche *et al*., 2002, p. 20).

Expliquer le caractère particulièrement éclaté de l'urbanisation belge nécessiterait de considérer une multiplicité de facteurs explicatifs, ce qui s'écarte de l'objet de cet article. L'éclatement urbain qui affecte nos territoires s'explique, en effet, par une grappe de facteurs où s'entremêlent des réticences culturelles pour les modes de vie urbains, une faible conscientisation aux enjeux juridiques de la planification et des choix politiques rémanents ayant, dès le dix-neuvième siècle, lourdement contribué au renforcement des dynamiques centrifuges (J.-M. Halleux *et al*., 2002). Parmi ces choix politiques, l'on trouve des politiques d'aménagement de l'espace qui ont souvent été permissives, mais l'on trouve aussi – et peut-être surtout – de nombreuses décisions sectorielles qui ont affecté les dynamiques territoriales à la fois indirectement et lourdement. Comme le résume l'urbaniste italien Bernardo Secchi (2006, p. 47), l'aménagement n'est pas le seul responsable de l'état de la ville comme la médecine n'est pas la seule responsable de l'état de santé d'une population. Concernant les politiques sectorielles pouvant avoir des effets spatiaux considérables, pensons par exemple à la fiscalité liée à la possession et à l'usage de la voiture, à la fiscalité immobilière, aux politiques de l'aide au logement et de l'aide au développement économique, ou, en matière de mobilité, aux investissements consentis en infrastructures de transports.

Les choix des autorités belges en matière de fiscalité immobilière illustrent l'exemple d'une politique qui, bien que produisant des effets considérables sur les marchés du logement, demeure conçue de manière aspatiale. En Belgique, plutôt que la politique officielle du logement, ce sont en fait les déductibilités associées à l'emprunt hypothécaire qui représentent la principale forme d'aide publique au logement. Selon une estimation récente, les Wallons qui remboursent un crédit hypothécaire se partageraient annuellement un budget d'approximativement 500 millions d'euros, une somme qui représente près de trois fois le budget que l'on consacre explicitement à la politique de l'aide au logement en Wallonie. Les déductions étant mobilisées pour encourager le statut de propriétaire-occupant plutôt que l'immobilier de rapport, il en résulte une aide considérable à la construction de maisons unifamiliales et, dès lors, un développement accru des banlieues périurbaines (J.-M. Halleux et J.-M. Lambotte, 2004).

## 2. L'influence de la mobilité sur le développement des formes urbaines

Comprendre les mécanismes qui alimentent la désurbanisation nécessite de comprendre pourquoi la notion de ville est consubstantielle à celle de mobilité. C'est en réalité pour produire un agencement géométrique permettant simultanément la maximisation des interactions quotidiennes et la minimisation des déplacements que les hommes ont choisi de se concentrer, de « s'agglomérer ». Intrinsèquement, la ville est donc un système, un facilitateur de contacts et de rencontres, un potentiel de proximité et d'accessibilité, une portion d'espace qui a été aménagée de manière à ce que les échanges sociaux et économiques puissent s'y réaliser sous l'intensité la plus grande (P. Claval, 1981). Vu de la sorte, les limites de la ville sont déterminées par ce que ses habitants sont en mesure de faire en une journée maximum, à savoir, se loger, travailler, consommer et se divertir en se déplaçant d'un pôle à l'autre de ces fonctions (Y. Chalas, 1997, p. 252). Pendant longtemps, la proximité physique a été nécessaire afin de simultanément maximiser les interactions et minimiser les déplacements. Aujourd'hui, la banalisation de la mobilité

automobile et l'accroissement des vitesses ont profondément modifié la notion de proximité, qui ne se mesure plus en distance, mais en temps. Alors que les villes avaient maintenu pendant longtemps de fortes densités parce que c'était le meilleur moyen de maximiser les interactions, la vitesse croissante des déplacements permet désormais de maintenir la proximité en s'affranchissant de la distance.

Y. Zahavi (1976) a formulé un paradigme simple pour rendre compte des transformations de la mobilité : la loi de constance des budgets et des temps de transport. Cette loi postule que, au-delà des fortes variabilités individuelles, les ensembles de population cherchent à maximiser leurs opportunités spatiales ou, en d'autres termes, à maximiser les distances parcourues quotidiennement. La loi de constance des budgets et des temps de transport postule également que l'objectif de la maximisation des distances est limité par les budgets-temps et par les budgets financiers alloués au poste transport. A ce propos, les enquêtes convergent et observent que les populations ne souhaitent pas dépasser un budget-temps quotidien d'approximativement 60-90 minutes et une part budgétaire d'approximativement 15-20 %. Selon les contextes, c'est la contrainte saturée en premier qui déterminera le niveau de mobilité. Bien que souvent présentée comme une norme universelle, la loi de constance des budgets et des temps de transport est globalement admise (J.-P. Orfeuil, 1996, p. 55 ; D. Pumain, 1997, p. 128). Ce paradigme s'est en fait surtout parfaitement vérifié lors des dernières décennies, pendant lesquelles, suite à l'accroissement des vitesses induit par la motorisation individualisée, les citadins ont massivement choisi d'accroître l'extension spatiale des territoires de la quotidienneté en maintenant constant le temps journalier consacré aux déplacements. Plutôt que de transformer les gains de vitesse en « gains du temps », ils ont donc choisi de les valoriser en « gains d'espace ».

La lecture associant vitesse de déplacement et organisation spatiale urbaine conduit à discerner trois grands modèles urbains : la ville « piétonne », la ville « transport en commun » et la ville « voiture » (P. Newman et J.R. Kenworthy, 1996) (figure 1). La ville piétonne est caractérisée par sa faible extension spatiale, sa forte densité et sa forte mixité fonctionnelle (lieu de résidence et de travail y sont le plus souvent confondu). Ses caractéristiques résultent de la lenteur à laquelle s'exerce la marche à pied. Suite à la révolution industrielle du dix-neuvième siècle, la création de transports en commun motorisés a induit un premier relâchement des contraintes de mobilité et un premier accroissement des vitesses, autorisant ainsi la mise en place d'une ville « transport en commun », étirée le long des axes de transport et dédensifiée par rapport à la ville piétonne. En Belgique, le transport ferroviaire a, dès la moitié du dix-neuvième siècle, permis le développement de noyaux suburbains sur le site de gares de banlieue. La résidence s'est alors développée aux pourtours immédiats des industries (mines, carrières, fabrications métalliques …), elles-mêmes souvent reliées au réseau ferré. Ensuite, la croissance urbaine va se mettre en place en doigt de gants, le long des lignes de tramways. A partir de 1880, le développement des abonnements ouvriers et des tramways vicinaux ainsi que les mesures incitatives en faveur de l'accès à la propriété pour les classes ouvrières vont permettre à une large population de dissocier son lieu de résidence et son lieu de travail. Néanmoins les extensions urbaines restent alors relativement compactes et canalisées le long des réseaux de transports collectifs.

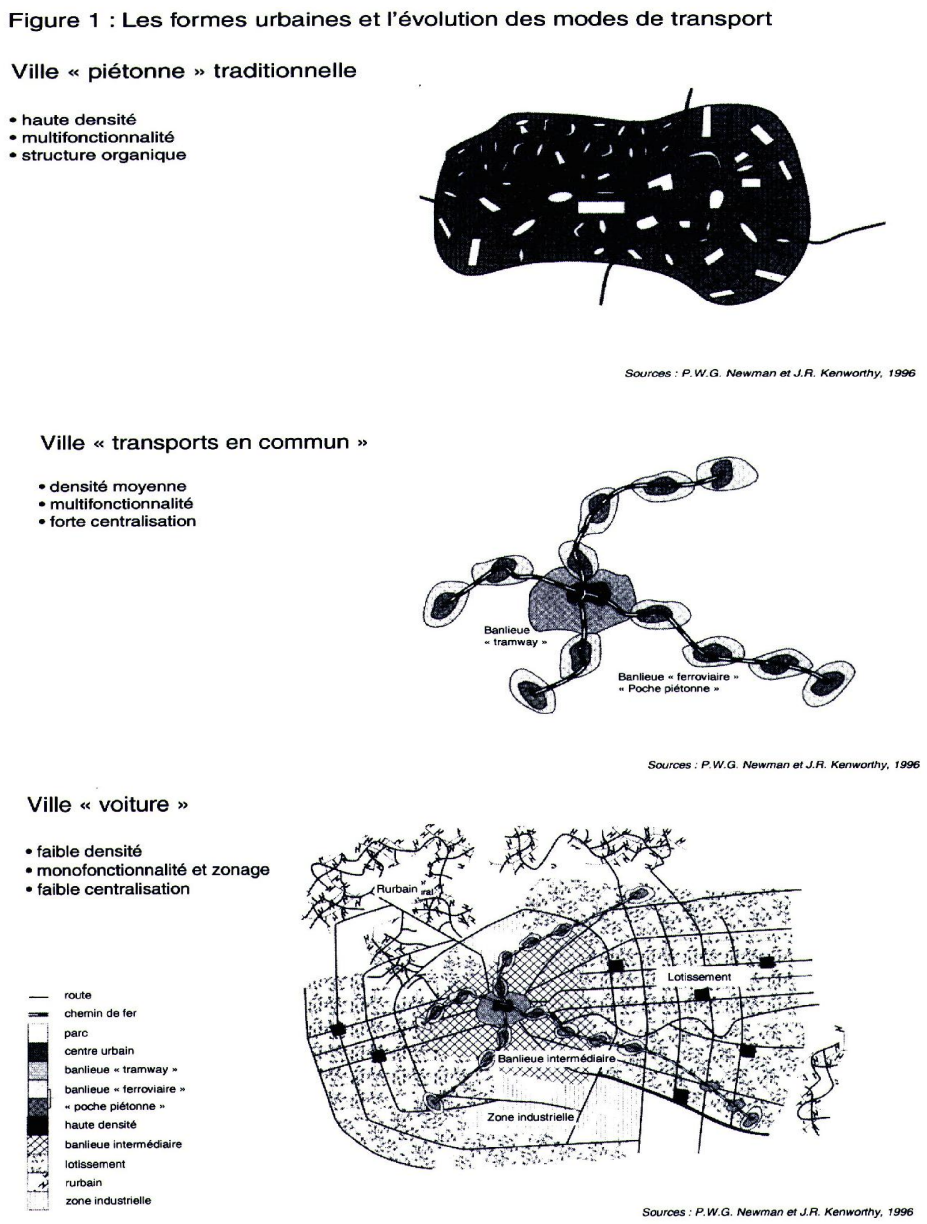


**Fig. 1 : Formes urbaines et évolution des modes de transport**

Engagé dès l'entre-deux-guerres, mais réellement mis en place après la Seconde Guerre Mondiale, le phénomène contemporain majeur en termes de mobilité correspond à la banalisation de l'automobile. Bien que la conduite automobile demeure en réalité inaccessible pour une large part de la population (en raison des moyens financiers disponibles, de problèmes de santé, de mono-motorisation du ménage, de l'absence de permis de conduire …), la voiture est devenue un objet de consommation courante et la croissance urbaine se fait aujourd'hui autour de ce moyen de transport. Ce second relâchement des contraintes de mobilité lié à l'automobile est en fait bien plus puissant que le précédent. En effet, en comparaison de la marche, la voiture décuple les vitesses sur un réseau quasi ubiquiste, ce qui, pour d'évidentes raisons géométriques, centuple l'offre en terrains suffisamment accessibles pour y implanter des activités urbaines (P. Lusson, 1997, p. 52). Aujourd'hui, cet élargissement de l'offre en terrains est tel que les possibilités d'occupation de l'espace excèdent largement les besoins des fonctions urbaines. C'est dans ce contexte de surabondance en terrains que se met progressivement en place une ville motorisée que caractérisent la séparation des fonctions et un usage fort peu parcimonieux de la ressource foncière.

La théorie du passage de la ville « piétonne » à la ville « transport en commun » et ensuite à la ville « voiture » a été développée par deux chercheurs australiens ayant travaillé sur l'organisation spatiale de grandes métropoles mondiales (P. Newman et J.R. Kenworthy, 1996). Elle offre toutefois une grille de lecture particulièrement bien adaptée à l'urbanisation belge et wallonne. Ainsi, attestent de l'héritage de la ville piétonne les coeurs historiques de nos grandes villes (Bruxelles, Liège, Namur …), mais également les noyaux de nos petites villes et villages (Fosses-

la-Ville, Aubel, Limbourg, Florenville, Chièvres …). Est contemporain de la ville « transport en commun » l'essentiel des tissus urbains constituant les diverses agglomérations du sillon Sambre-et-Meuse, de même que les quartiers de gare de nombreuses localités, voire la quasi-totalité du patrimoine bâti antérieur à 1950 de localités dont le développement s'est mis en place parallèlement à l'essor des chemins de fer (Libramont, Jemelle, Marloie, Gouvy, Trois-Ponts …). En dehors de telles localités bien desservies par le réseau ferré, la période 1850-1950 s'est en fait caractérisée par la dépopulation des campagnes suite à un exode rural massif. En raison de la vitesse automobile et grâce à l'ubiquité du réseau routier, cette tendance s'est aujourd'hui complètement inversée. Pour le contexte wallon, même les territoires les plus reculés bénéficient aujourd'hui d'un renouveau démographique, renouveau qui se matérialise par les caractéristiques de la ville « voiture » : grande consommation en ressources foncières par la construction de nouveaux logements (villas quatre façades sur 1000 à 1500 m²) et séparation des fonctions dans l'espace. Ce mode d'urbanisation est rarement en harmonie avec les caractéristiques du monde rural traditionnel : mixité fonctionnelle forte (activité agricole, artisanale ou commerciale intégrée le plus souvent dans le même bâtiment que la résidence), nombreux logements semi-mitoyens, parcelles de taille variable mais souvent assez limitée.

L'émergence de la ville motorisée porte en son sein les germes de sérieuses atteintes à la durabilité. En effet, il est manifeste que la désurbanisation et la progressive mise en place de la ville « voiture » accroissent fortement la consommation en ressources rares non reproductibles. Sur ce sujet, des études de plus en plus nombreuses concluent sur les surcoûts collectifs de long terme qu'engendre l'éclatement urbain[2] : multiplication des friches urbaines, consommations importantes d'espaces naturels et agricoles, surcoûts publics en équipements de terrains et en constructions d'infrastructures, accentuation des ségrégations socio-spatiales, forte croissance des externalités générées par le trafic routier … Si l'on fait référence aux principes du développement durable, l'usage parcimonieux de la ressource foncière devient donc une exigence essentielle. Concernant la mobilité automobile, rappelons que, intrinsèquement, la mise en place de la ville « voiture » accroît notre dépendance à ce mode de transport. En effet, ne s'agit-il pas d'une organisation spatiale qui ne peut fonctionner sans la vitesse autorisée par la conduite automobile, et donc sans la possibilité d'un pétrole bon marché ? En plus des nombreux impacts environnementaux du trafic routier, ce sont donc, à terme, des tensions sur les marchés de l'énergie qui sont à craindre … Avec la raréfaction prochaine des ressources énergétiques ou, au minimum, leur renchérissement certain dans les prochaines décennies, le poste transport risque d'atteindre des proportions tellement importantes dans le budget des ménages que toute notre économie risque d'en être affectée. Aujourd'hui déjà, l'accessibilité voiture au travail constitue l'un des principaux pièges à l'emploi pour la main d'œuvre peu qualifiée. De nombreuses entreprises implantées sur des sites périphériques peu accessibles par les transports en commun constatent ainsi que la non-possession d'une voiture par les personnes disponibles sur le marché du travail constitue un obstacle insurmontable à leur embauche, en particulier s'il s'agit d'intérimaires.

### 3. L'influence des formes urbaines et des réseaux de transport sur les comportements de mobilité

Les relations entre transport et aménagement de l'espace sont en réalité des relations systémiques. Nous venons de le commenter, l'évolution technique des conditions de la mobilité a fortement influencé le développement des formes urbaines ; ensuite, en retour, les comportements de mobilité deviennent très largement dépendants de ces mêmes formes urbaines. De nombreux

[2] Un travail consacré à cette problématique a été publié par la CPDT : H. Barthe-Batsalle *et al*., 2002.

travaux ont analysé la manière dont la géométrie de l'urbanisation agit sur les pratiques de mobilité (P. Newmann et J.R. Kenworthy, 1989 ; V. Fouchier, 1997 ; P. Naess *et al.,* 1995 ; D. Snellen, 2001 …). Ces travaux s'inscrivent le plus souvent dans la perspective du développement durable, en étudiant les relations entre la forme des villes et les consommations énergétiques. Parmi ces recherches, la plus célèbre a été réalisée sur 31 des plus grandes villes du monde par les deux chercheurs australiens évoqués ci-dessus, Peter Newman et John Kenworthy. La synthèse de cette recherche correspond à une courbe graphique montrant, pour chacune des villes étudiées, en abscisse la densité de population et en ordonnée la consommation de carburant pour le transport. Cette courbe atteste très clairement des relations entre les formes urbaines et les comportements de mobilité : les villes les moins denses – principalement les villes américaines – sont celles où l'usage de l'automobile est le plus développé et où, simultanément, la consommation d'énergie par habitant est la plus élevée.

Les travaux de Newman et Kenworthy ont aussi permis de préciser le lien entre les densités et les pratiques de mobilité à l'intérieur des régions urbaines. La conclusion est identique : moins les espaces sont densément occupés, plus les déplacements sont énergétivores et effectués en automobile. D'autres travaux réalisés dans des contextes variés ont ensuite confirmé ce lien. Par exemple, en « Ile-de-France, les personnes résidant dans des communes peu denses contribuent 5,2 fois plus à l'effet de serre (émissions de $CO_2$) et consomment 3,2 fois plus d'énergie dans leurs déplacements que celles résidant dans les communes des densités les plus fortes. Ceci s'explique principalement par des distances quotidiennes de déplacement beaucoup plus courtes lorsque l'on habite dans des zones de fortes densités : la proximité physique permise par les fortes densités réduit les distances à parcourir pour joindre les destinations potentielles. Une autre explication vient des modes de déplacement privilégiés : l'automobile est le moyen le plus utilisé par les résidents des secteurs peu denses, alors que les transports collectifs sont attractifs dans les secteurs plus denses » (V. Fouchier, 1997, pp. 191-192).

Différentes recherches menées en Belgique ont également étudié comment les formes urbaines déterminent les comportements de mobilité. Dans le cadre des travaux de la CPDT sur les coûts de la désurbanisation, X. Georges (2002) a ainsi vérifié la relation entre la densité de population des secteurs statistiques wallons et le comportement de leurs résidents pour les déplacements domicile - travail. Cette analyse, basée sur les données du recensement INS de 1991, montre que la distance moyenne parcourue pour ces déplacements passe de 16 kilomètres dans les quartiers les plus denses à 25 kilomètres dans les quartiers moins denses. Dans le même temps, l'usage de l'automobile est plus répandu dans les quartiers les moins denses, où 85 % des habitants utilisent la voiture pour se rendre au travail. Actuellement, l'usage de l'automobile reste important au sein des quartiers de forte densité : une part modale qui y représente près de 60 % démontre combien la voiture est devenue essentielle à nos modes de vie. En réalité, par rapport aux espaces périphériques de faible densité, la propriété la plus intéressante des quartiers centraux de forte densité correspond à l'existence d'alternatives à la conduite automobile. Aujourd'hui, l'on observe dans ces espaces accessibles sans voiture un usage de la marche, du vélo et des transports en commun deux fois plus important qu'en périphérie. A l'avenir, si de fortes hausses se produisent sur le marché des ressources énergétiques, ce différentiel entre densités fortes et faibles risque de s'accentuer. Ce seront alors les tissus urbains traditionnels moins dépendants de l'automobile qui permettront de limiter les pénibles effets socio-économiques susceptibles d'être engendrés par le renchérissement des ressources.

D'autres analyses menées dans le cadre de la CPDT ont permis d'affiner les déterminants spatiaux de la mobilité (D. Daxhelet et J.-M. Lambotte, 2005 ; Y. Cornet *et al*., 2005). Ces travaux réalisés sur l'ensemble de la Wallonie pour les migrations pendulaires de travail ont cherché à

mesurer l'accessibilité du territoire par les modes alternatifs à l'automobile. Par accessibilité, nous entendons ici la facilité plus ou moins grande avec laquelle les lieux peuvent être atteints par chaque moyen de transport. Deux éléments clés ressortent très clairement de ces travaux :

- l'accessibilité des lieux pour les modes alternatifs varie très rapidement sur de courtes distances ;
- le choix d'un mode de transport est grandement déterminé par la facilité avec laquelle les localisations à atteindre peuvent être rejointes par le mode en question.

Par exemple, le lieu de résidence et le lieu de travail doivent être tous deux situés dans un tissu urbain dense au sein d'une des principales agglomérations de la région pour que les choix des travailleurs fassent du bus un mode de transport utilisé de manière significative. Dès que l'on s'écarte de ces lieux, l'offre fléchit rapidement en termes de fréquences, rendant ce mode très peu attractif. Le bus joue toutefois un rôle non négligeable là où résidences et activités prennent place à proximité des arrêts de lignes urbaines ou interurbaines à fréquence élevée (par exemple le long des lignes Braine-l'Alleud - Tubize, Liège - Verviers ou Liège - Aywaille - Remouchamps). En dehors de ces lieux bénéficiant de cadences soutenues, le bus joue un rôle négligeable pour les déplacements domicile - travail, étant donné la faible vitesse commerciale et les contraintes d'horaire qu'il impose. En milieu rural, le bus n'est utilisé de façon notable que pour les déplacements domicile - école. Ce mode n'est alors fréquenté en dehors des heures de pointe scolaire que par un potentiel réduit de personnes captives ne disposant pas de véhicule automobile. Vu la faible rentabilité des réseaux de bus au sein de ces contextes de faible densité (les recettes pour les heurs creuses y couvrent souvent moins de 10% des charges d'exploitation), il est illusoire de croire qu'une telle situation pourrait prochainement évoluer.

Part modale attendue pour les bus au lieu de résidence

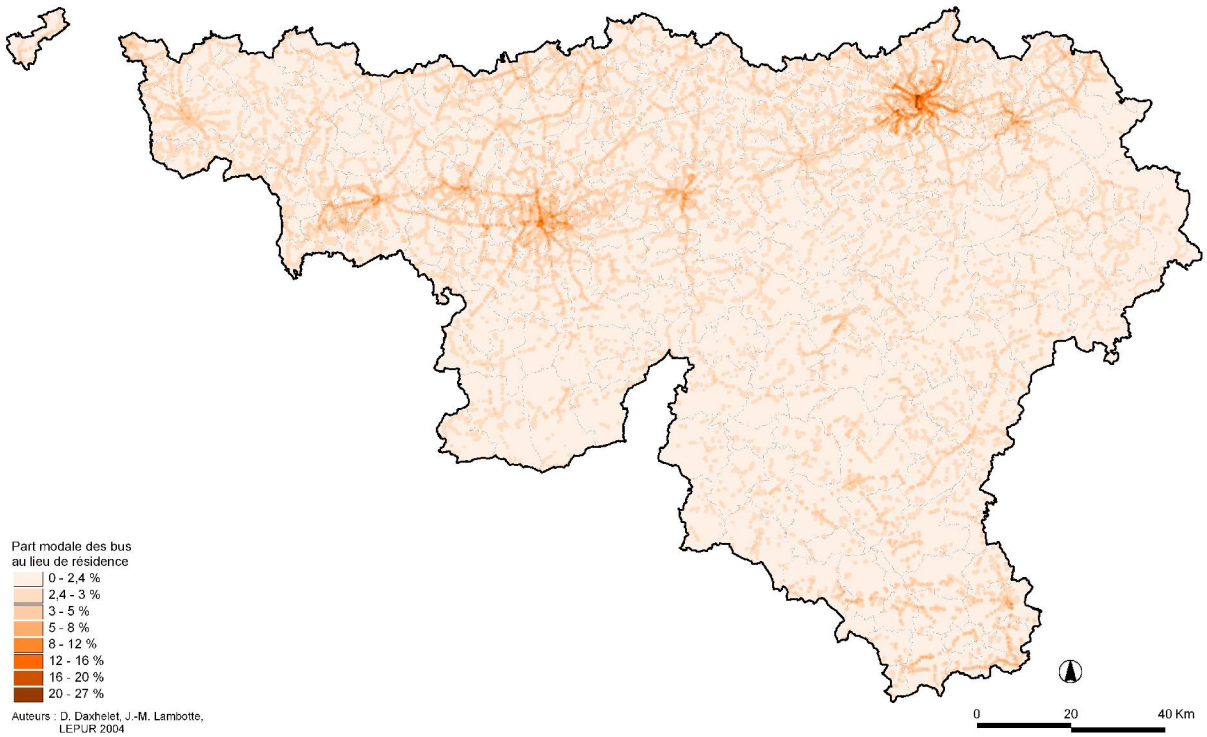


**Figure 2 : Part modale attendue pour les bus au lieu de résidence**

Concernant le train, étudier comment les localisations peuvent être plus ou moins facilement rejointes par ce mode de transport nécessite de différencier la situation au lieu de résidence et la situation au lieu d'activité. Si l'on fait référence au lieu de travail, le train joue un rôle important si l'emploi est situé à moins de 500 à 800 mètres d'une gare IC-IR. A une distance élargie des gares, le rôle du train est également significatif le long de quelques lignes de bus partant des principales gares (Liège-Guillemins, Namur, Charleroi-Sud et Mons essentiellement) où la multimodalité train + bus est performante grâce à la bonne desserte de ces gares par les deux modes. Lorsque l'on fait référence à l'usage du train en fonction du lieu de résidence, la notion de proximité à la gare est moins stricte en raison de la possibilité d'utiliser la voiture pour rejoindre la gare de départ. Plutôt que la distance à la gare de départ, c'est en fait l'accessibilité ferroviaire aux principaux pôles d'emplois urbains qu'il faut considérer si l'on cherche à expliquer l'usage du train en fonction du lieu de résidence (Bruxelles en premier lieu, mais également Liège, Namur, Charleroi et Luxembourg).

Part modale attendue pour les trains au lieu de travail

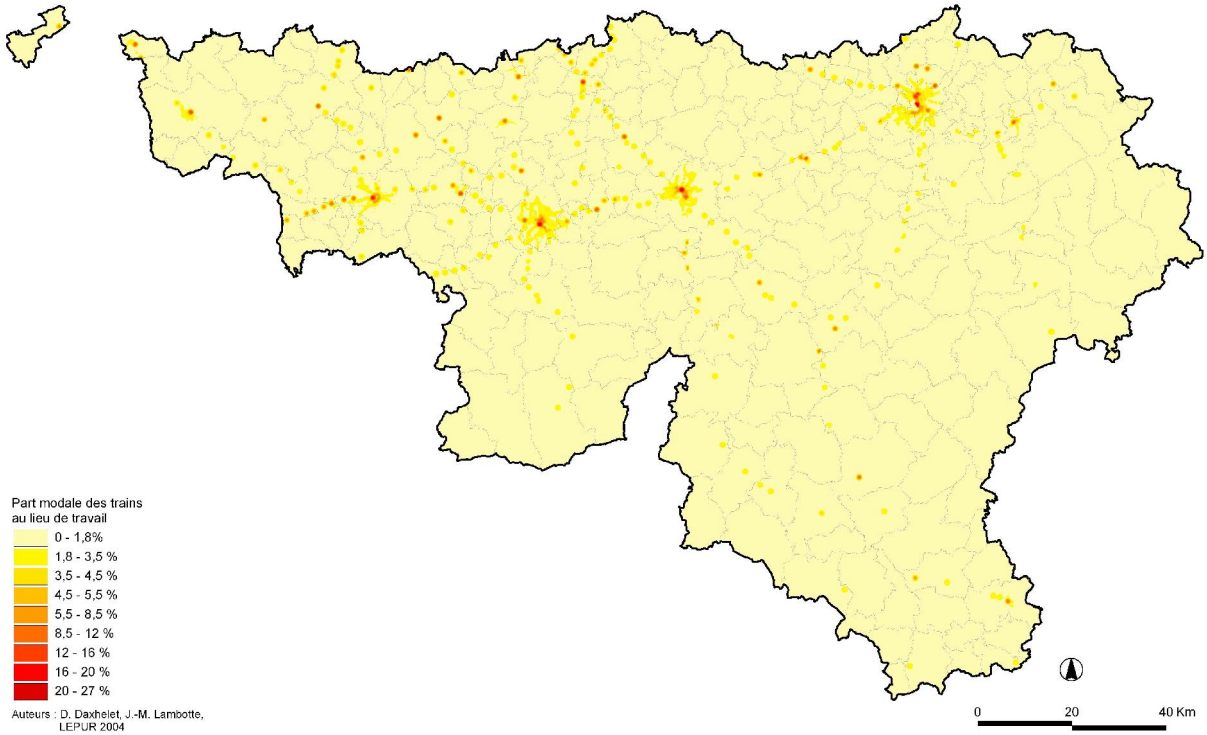


**Figure 3 : Part modale attendue pour les trains au lieu de travail**

Lorsque l'on analyse la répartition spatiale de l'usage de la marche et du vélo, l'on se rend compte de l'importance de la mobilité lente au sein des petites villes (Leuze, Enghien, Waremme, Soignies, Chimay, Bastogne, Virton …). En réalité, en dehors des grandes agglomérations où il existe une offre en transports en commun à forte fréquence, la marche et le vélo représentent les principales alternatives à la conduite automobile. Il existe donc une contradiction entre, d'une part, la faible attention des décideurs vis-à-vis de la mobilité douce et, d'autre part, l'importance de ces modes parfaitement écomobiles. Le facteur principal limitant l'usage des modes doux étant la distance à parcourir, cela implique que leur promotion nécessite de limiter la séparation spatiale des fonctions. Il revient donc à l'aménagement du territoire d'assurer une grande proximité entre lieu de résidence, lieu de travail, commerces et autres services à la population. En d'autres

termes, il faut pratiquer la mixité raisonnée des fonctions telle que prônée par exemple dans le SDER[3].

Le résultat graphique des travaux CPDT que nous venons de rapidement résumer sur les déterminants spatiaux de la mobilité et l'accessibilité du territoire wallon par les alternatives à l'automobile correspond à six cartes (exemples des figures 2, 3 et 4). Ces six cartes fournissent, pour tout point du territoire wallon et pour les déplacements domicile - travail, une estimation des parts modales attendues du bus, du train et des modes lents (marche à pied et vélo) au lieu de résidence et au lieu de travail. Les cartes sont destinées à objectiver l'impact sur la mobilité des choix de localisation des logements et des activités économiques. L'idée centrale consiste ici à considérer que limiter la dépendance de la société vis-à-vis de l'automobile nécessite de mobiliser et de développer les sites accessibles par les alternatives à ce mode de transport. De façon précise, les trois cartes estimant les parts modales au lieu de résidence (bus, train et modes lents) constituent un outil d'aide à la décision pour localiser au mieux les logements, tandis que les trois autres cartes estimant les parts modales au lieu de travail forment un outil d'aide à la décision pour localiser au mieux les activités économiques.

Objectiver et quantifier l'accessibilité de l'espace wallon par les alternatives à l'automobile oblige à

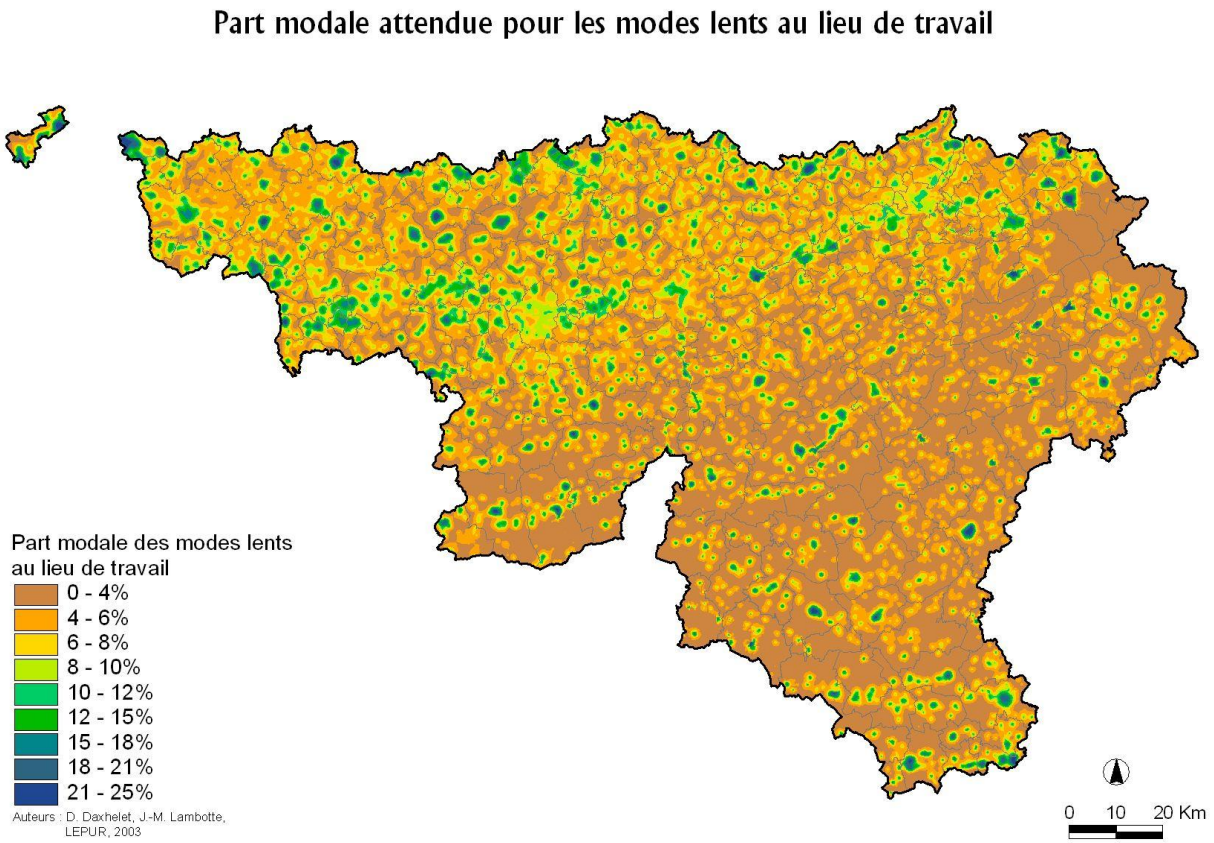


**Figure 4 : Part modale attendue pour les modes lents au lieu de travail**

constater que les localisations performantes de ce point de vue ne représentent qu'une partie assez limitée de nos territoires. De plus, ces localisations peu dépendantes de l'automobile sont le plus souvent déjà urbanisées. En termes d'aménagement du territoire et de production immobilière, l'enjeu est dès lors de mobiliser les dispositifs opérationnels et fonciers susceptibles de valoriser ces localisations structurantes en y concentrant investissements et développements. Si nous ne parvenons pas à réussir ce défi urbanistique et si nous continuons à développer de

[3] Le Schéma de Développement de l'Espace Régional est un document de planification stratégique adopté par le Gouvernement wallon en 1999.

nouvelles urbanisations périphériques, il y a lieu de grandement s'inquiéter pour notre bien-être collectif futur. En effet, les localisations des différentes fonctions conditionnant les choix modaux pour le long terme, continuer à mettre en place une urbanisation dédensifiée et dispersée finira par rendre l'usage des alternatives à la voiture impossible pour la plupart des motifs de déplacements. De plus, nul salut n'est à attendre du côté d'un éventuel renforcement des transports en commun. En effet, vu le caractère monofonctionnel et dispersé des développements périphériques, renforcer leur desserte avec des fréquences suffisamment attractives risque de très fortement accroître les déficits d'exploitation à la charge des budgets publics. Ce type de réaction visant à ce que l'offre en transports publics essaie de suivre l'urbanisation est en fait bien moins efficace qu'une stratégie de long terme visant à assurer la maximisation de l'usage des modes alternatifs par la canalisation des projets d'urbanisation.

## 4. Exemples étrangers de maîtrise de la demande en mobilité par l'aménagement du territoire[4]

Il ressort clairement des trois premiers chapitres de l'article qu'il serait précautionneux de mieux gérer notre territoire si l'on souhaite éviter le scénario probable d'une dégradation proche de notre économie et de notre bien-être social sous l'effet conjoint d'une dépendance à la voiture et d'une hausse importante du prix des carburants. Ceci semble en fait d'autant plus nécessaire que les pays et régions qui nous entourent ont, quant à eux, choisi cette voie en adoptant des politiques volontaristes visant à limiter leur désurbanisation et à canaliser leur urbanisation en fonction des alternatives à la conduite automobile.

La littérature technique consacrée à la maîtrise de la mobilité par l'aménagement du territoire met régulièrement en avant quelques pays proches qui combinent une panoplie différenciée de dispositifs en vue de mieux assurer la cohérence entre la planification spatiale et la politique des transports. Ce sont les pays rhénans (Suisse, Allemagne, Pays-Bas) et nordiques (Danemark, Suède) qui sont ainsi souvent pris en exemple. En la matière, le point commun des différentes bonnes pratiques est de s'inspirer du modèle de la ville compacte et écomobile. A travers ce modèle, les caractéristiques recherchées pour le développement de l'urbanisation sont les suivantes :

- une forte densité (l'idée est de considérer l'espace accessible sans voiture comme une ressource rare qu'il faut valoriser au mieux) ;
- une forte mixité des fonctions (on parlera toutefois de mixité raisonnée car toutes les fonctions ne sont pas compatibles entre elles) ;
- une organisation polycentrique et concentrée autour des nœuds bien desservis par les transports en commun ;
- une grande qualité des réalisations et de la verdurisation afin de conjuguer la compacité à la qualité du cadre de vie.

*La politique néerlandaise de l'ABC*

Le principal objectif de la politique de l'ABC est de maximiser l'usage des transports collectifs en plaçant, comme l'évoque le slogan retenu par les aménageurs néerlandais, « *la bonne entreprise au bon endroit* ». Maximiser l'usage des transports en commun s'opère grâce à la mise en

[4] A l'exception des éléments consacrés à l'Integrete Verkers und Landesentwicklungskonzept du Grand-Duché de Luxembourg, les développements retenus pour ce chapitre se basent également sur des recherches de la CPDT. Le lecteur intéressé pourra notamment faire référence à : A.-C. Klinkenberg, 2001.

adéquation du « profil d'accessibilité des lieux » et du « profil de mobilité des activités ». A chaque lieu correspond une certaine accessibilité, qui peut être définie comme étant la facilité plus ou moins grande avec laquelle on peut l'atteindre par les différents modes de transport. Par ailleurs, chaque activité économique témoigne de besoins en transports qui lui sont propres : ce sont les besoins de mobilité pour les marchandises et pour les personnes qui y travaillent ou qui s'y rendent en tant que visiteurs ou clients. Pour chaque localisation, on peut donc définir un profil d'accessibilité et, pour chaque activité, un profil de mobilité. A un certain besoin de mobilité, caractérisé par le profil de mobilité, on associera une certaine localisation, caractérisée par le profil d'accessibilité, qui devrait lui répondre de manière adéquate, selon des critères prenant en compte à la fois l'intérêt particulier et l'intérêt collectif.

Concernant les activités, la politique néerlandaise différencie, en fonction du potentiel d'utilisation des modes alternatifs à la voiture, les profils de mobilité A, B et C. Les profils A sont les activités intensives en espace qui génèrent essentiellement des déplacements de personnes (employés ou clients). Elles correspondent le plus souvent à du commerce ou à du bureau. Les profils C sont principalement génératrices de transport de marchandises (industrie lourde, logistique …) et caractérisées par un usage extensif de l'espace (faible nombre d'emplois par unité de surface). Les profils B représentent des situations intermédiaires, correspondant notamment aux sociétés actives dans les services aux entreprises où une partie importante du personnel est amené à se déplacer en voiture au cours de sa journée de travail. A l'image des activités, les lieux sont également classés en trois profils A, B et C. Le critère de base retenu pour la typologie des lieux correspond à la qualité de l'offre en transports en commun et, secondairement, aux caractéristiques de la desserte routière. Le profil A est constitué des lieux très accessibles par les transports publics. Il s'agit des terrains situés à proximité immédiate des gares les plus fréquentées. A l'opposé, le profil C regroupe les lieux peu accessibles par transports en commun mais offrant un accès facile au réseau autoroutier et routier principal. Le profil B correspond à une situation intermédiaire, impliquant au minimum une desserte en bus à forte fréquence permettant une liaison facile avec un centre urbain proche et une grande gare.

La politique de l'ABC a été initiée en 1988 à l'occasion du VINEX (le complément à la Quatrième Note sur l'aménagement du territoire – l'équivalent du SDER wallon). Elle a depuis été mise en œuvre au sein des principales agglomérations du pays (Amsterdam, Rotterdam, La Haye et Utrecht), mais également, à échelle plus réduite, au sein de villes moyennes comme Groningen ou Maastricht. Dans les villes ayant concrétisé les principes de l'ABC par la mise en œuvre des recommandations du VINEX, les activités spatialement intensives sont généralement développées sur des sites peu dépendants de la conduite automobile (R. Verhaege, 2005). A Maastricht, le projet Ceramique[5] correspond à un exemple conçu sur la base des principes de la politique de l'ABC.

*Le plan des PDE du Canton de Berne*

En Suisse, les cantons exercent la compétence principale en aménagement du territoire. Ils en assurent la conception dans des « Richtplan » ou « Plans Directeurs », tandis que les communes en appliquent les principes dans leurs « Plans d'affectation ». Ainsi, le Canton de Berne expose, dans son Richtplan de 2001, des règles précises en matière de localisation des zones d'activités. Ces règles se basent sur la hiérarchie urbaine en différenciant le niveau supérieur des pôles cantonaux, le niveau intermédiaire des pôles régionaux et le niveau inférieur des communes

[5] Ce projet multifonctionnel a été développé à proximité immédiate de la gare centrale de Maastricht, sur le site d'une ancienne friche industrielle. Il regroupe principalement du bureau, des fonctions culturelles, de l'horeca et des appartements.

faiblement urbanisées. L'orientation stratégique du Richtplan consiste à concentrer les nouvelles zones d'activités au sein des pôles cantonaux ou des pôles régionaux. En matière de terrains voués aux activités économiques, les communes rurales ou ne possédant qu'un pôle urbain de niveau inférieur ne peuvent dès lors concurrencer les communes de rang supérieur. C'est dans ces dernières que doivent se concentrer la majorité des nouveaux parcs d'activité et la grandeur de la zone à y urbaniser est proportionnelle à la place du pôle dans la hiérarchie urbaine (pôles cantonaux versus pôles régionaux). Parallèlement, les localisations précises des nouvelles zones d'activité sont sélectionnées en fonction de la desserte en transports publics et en fonction de l'éloignement par rapport aux noyaux d'habitation.

Le Canton de Berne a retenu dans son plan directeur 29 sites en tant que Pôles de Développement Economiques ou PDE. Les sites retenus pour les PDE ont pour vocation de concentrer l'essentiel des développements du canton en nouveaux locaux d'activités. Ils sont localisés au sein de la ville de Berne (3 pôles), dans les communes de sa proche périphérie (10 pôles) et dans 6 autres centres cantonaux ou régionaux (16 pôles). Les PDE sont localisés, soit au cœur même de ces centres urbains, dans le quartier de la gare le plus souvent, soit à la limite entre l'urbanisation dense et les voies autoroutières, mais toujours à proximité immédiate d'un point d'arrêt du RER cantonal (quitte à ce que la création du PDE occasionne la création de cet arrêt associé également à un *Park+Ride*). Les PDE pouvant correspondre à de vieilles zones industrielles ou à des rues commerçantes en déclin, il est nécessaire d'y mobiliser des terrains en friches, des bâtiments vides ou sous-utilisés et des « dents creuses ». Il s'agit donc de pratiquer le renouvellement urbain et la densification d'une urbanisation préexistante plutôt que de consommer des terrains vierges périphériques. Les PDE sont destinés à accueillir des projets fonctionnellement mixtes (emploi, achats, loisirs et, de façon subsidiaire, logements). Seules les activités polluantes ou grandes consommatrices d'espaces et dépendantes de flux de marchandises (logistique) sont localisées à l'écart des tissus urbains traditionnels.

Ce sont les autorités cantonales qui gèrent le volet opérationnel et foncier des PDE : elles sélectionnent les sites, mobilisent les différents partenaires (autorités communales, propriétaires fonciers, sociétés de transports publics …), équipent les terrains, assurent le marketing et, à l'image de ce que pratiquent nos intercommunales de développement économique, conseillent les investisseurs. Le canton peut modifier les règles d'urbanisme et user de l'instrument qu'est le plan cantonal de quartier lorsque la réalisation opérationnelle s'avère complexe. Si le canton prend en charge une partie importante des frais liés à la viabilisation foncière (équipement, assainissement, dépollution …), l'essentiel des investissements immobiliers (de l'ordre de 90%) sont à la charge de promoteurs privés et des entreprises futures occupantes.

*Le plan en doigts de gants de Copenhague*

Dès après la Seconde Guerre Mondiale, la région de Copenhague s'est dotée d'un plan de développement spatial en doigts de gant (Fingerplan). Ce plan prévoyait la canalisation des extensions urbaines le long de 5 axes ferroviaires convergeant vers le centre-ville. Les plans successifs qui ont suivi le plan pionnier de 1947 ont toujours repris cette stratégie, mais en allongeant les « doigts » pour faire face à la croissance de la population et aux nouveaux besoins en terrains. Il ressort de cette politique établie sur le long terme que l'imposante majorité des quartiers résidentiels construits dans la région de Copenhague au cours de la seconde moitié du vingtième siècle sont situés à moins de 1,5 kilomètres d'une gare qui dispose de liaisons directes avec le centre-ville. La maison individuelle prédomine au sein de ces développements résidentiel de l'après-guerre. A l'image de la Belgique, la nouvelle production immobilière danoise prend

souvent la forme de maisons unifamiliales isolées, mais les parcelles de la région de Copenhague sont souvent de taille assez limitée (200 à 300 m² étant rarement dépassés).

La politique spatiale en matière de locaux d'activités est liée au concept du « Fingerplan ». Son principe est celui de la proximité des gares (*stationnearness*) : le développement des activités intensives en déplacements de personnes (en particulier l'administration et autres services occupant des bureaux) doivent se concentrer dans un rayon d'un kilomètre autour des gares importantes et de cinq cents mètres autour des plus petites. Ce principe n'ayant qu'une valeur indicative, il n'est que partiellement respecté. L'écart entre la réalité observée et la norme souhaitée s'explique notamment par l'évolution économique des dernières années. L'économie de la région de Copenhague étant de plus en plus orientée vers les services aux entreprises (en particulier les services de commandement et de recherche-développement), l'offre en terrains accessibles ne permet pas de répondre à l'entièreté de la demande exprimée sur le marché de l'immobilier de bureaux.

Depuis les années quatre-vingt, le Danemark dispose également dans son *Planning Act* de principes définissant une politique rigoureuse en matière de localisation du commerce de détail. Ces principes consistent à :

- favoriser le développement du commerce de proximité facilement accessible à pied et à vélo (y compris dans les villages et quartiers neufs périphériques) ;
- concentrer l'activité commerciale répondant aux besoins dépassant l'échelon local dans les centres urbains importants en des lieux très accessibles à pied, vélo et également en transports en commun.

Pour mettre ces principes en pratique, les collectivités régionales (les comtés) doivent procéder à une analyse de l'armature commerciale existante et des besoins prévisibles futurs tenant compte de l'évolution de la population et des modes de consommation. Les comtés sont ainsi en mesure d'établir une hiérarchie de leurs villes et villages en différents niveaux, sur la base de leur offre commerciale. Les besoins pour l'avenir étant chiffrés, on peut alors décider de la surface supplémentaire dont ces centres pourront bénéficier en fonction de la place que chacun d'eux occupe dans la hiérarchie urbaine. En outre, pour chacune des centralités, les limites exactes des pâtés de maisons où il sera permis de localiser du commerce sont précisément définies sur des documents d'urbanisme locaux. Signalons que les activités commerciales demandant beaucoup d'espaces en raison de la nature des biens vendus ne sont pas concernées par cette législation (concessionnaires automobile, matériaux de construction, ameublement …).

Sans conteste, la politique adoptée au Danemark est très efficace pour limiter la mobilité automobile. Par rapport aux pratiques belges et wallonnes, le partage modal y est, en effet, bien plus favorable aux modes alternatifs (tableau 1). Cette situation résulte en fait d'une politique intégrée où la planification des localisations est associée à une fiscalité décourageant l'usage de la voiture, à une politique restrictive en matière de stationnement, à une mise en zone 30 systématique des quartiers résidentiels et à un réseau de pistes cyclables très performant pour assurer les trajets inter-quartiers. Si elle est efficace pour limiter les trafics automobiles et les nuisances multiples qui y sont associées, la politique spatiale adoptée au Danemark et dans la région urbaine de Copenhague en particulier ne semble pas représenter un frein au développement économique. En effet, à l'image des Pays-Bas et de la Suisse alémanique, le Danemark est un pays très prospère, le taux de chômage y est bien plus faible qu'en Wallonie et la région de Copenhague est à la pointe de l'innovation dans une série de secteurs à fort potentiel de croissance (biotechnologies, TIC, design, énergie éolienne …).

| | A pied | Vélo et mobylette | Véhicule individuel motorisé | Train | Autres transports collectifs |
|---|---|---|---|---|---|
| Belgique 1991 | 5,7 % | 9,3 % | 70,0 % | 6,2 % | 8,7 % |
| Danemark 1993 | 4,5 % | 24,6 % | 54,7 % | 6,7 % | 9,5 % |

Tableau 1 : Les parts modales pour les migrations de travail en Belgique et au Danemark

*Source pour la Belgique : G. Juchtmans et al., 1999, p. 54*
*Source pour le Danemark : Statistics Denmark*

*L'Integrete Verkers und Landesentwicklungskonzept du Grand-Duché de Luxembourg*

Le Grand-Duché de Luxembourg, situé à l'interface des mondes latin et germanique, a récemment pris conscience du rôle de la permissivité de son aménagement du territoire sur la croissance incessante des trafics automobiles. En 2002, à l'occasion de l'élaboration de son Programme Directeur d'aménagement du territoire, le Grand-Duché s'est fixé un objectif ambitieux, celui de faire passer d'ici à 2020 la part modale des transports en commun de 14 % à 25 %. Pour ce faire, l'Etat a initié une démarche innovante : l'établissement du Concept Intégré des Transport et du Développement Spatial (en allemand : *Integrete Verkers und Landesentwicklungskonzept*, soit IVL en abrégé). Il s'agit en fait d'une stratégie spatiale visant à concentrer les nouvelles urbanisations en des lieux offrant une grande accessibilité par les alternatives à la voiture (Ministère de l'Intérieur, 2005).
La démarche de l'IVL, portée à bout de bras par le précédent Ministre de l'intérieur (en charge également de l'aménagement du territoire), a été menée en plusieurs étapes :

- définition d'un modèle spatial théorique d'urbanisation optimale (choix opéré en faveur du polycentrisme, d'une concentration décentralisée) ;
- estimation des besoins spatiaux pour l'urbanisation future compte tenu des prévisions concernant la population résidente, les frontaliers et le volume d'emplois ;
- identification des disponibilités foncières (en ce compris les friches à reconvertir) et évaluation de leur accessibilité en transports en commun actuelle et future ;
- appui de la démarche de l'IVL par la programmation de nouveaux arrêts sur le réseau ferroviaire et de plusieurs projets de tram-train ;
- réflexion sur les outils à créer ou à modifier dans différentes politiques sectorielles pour soutenir la limitation de l'urbanisation en dehors des territoires offrant une bonne accessibilité par les transports collectifs ;
- effort de sensibilisation à destination de l'ensemble des acteurs concernés par l'aménagement du territoire luxembourgeois, en particulier envers les autorités communales chargées d'intégrer les principes de l'IVL dans les documents d'urbanisme locaux.

Sur le plan de la conception théorique, l'objectif est à la fois :

- d'éviter un éparpillement des nouveaux développements résidentiels dans l'ensemble du territoire, en particulier dans les petites communes rurales (à l'image de la situation wallonne, cette tendance fut constatée au Grand-Duché lors des 10 dernières années) ;
- d'éviter la concentration massive des emplois et des services de haut niveau au sein de la seule région urbaine de Luxembourg afin d'y limiter la congestion et afin de réduire les navettes de travail sur longues distances.

L'IVL se propose ainsi de concentrer le développement de l'urbanisation dans un nombre limité de polarités dénommées « Centres de Développement et d'Attraction » ou CDA. Pour les différents CDA, il s'agit :

- de pratiquer en leur sein la mixité des fonctions de manière à y favoriser l'usage des modes doux ;
- d'augmenter la densité du bâti tant en zone d'habitat qu'en zone d'activité ;
- de rapprocher le développement résidentiel des arrêts de bus et surtout de train.

Les CDA se répartissent en trois niveaux hiérarchiques. A côté de Luxembourg-ville, qui représente le niveau supérieur, le Programme Directeur et l'IVL définissent deux CDA de niveau moyen : la ville d'Esch-sur-Alzette au sud-ouest du pays et le bi-pôle Diekirch - Ettelbruck au nord. Sont également identifiée 12 autres polarités d'importance supra-locale. Ces CDA de niveau supra-local correspondent à de petits pôles urbains historiques tels que Wiltz, Clervaux ou Vianden, à de petites villes issues du développement industriel du début du vingtième siècle (Dudelange ou Differdange), mais aussi à quelques localités rurales sélectionnées afin de réduire les distances devant être parcourues par les populations pour accéder aux activités de base. Les localités rurales sélectionnées sont à peine plus développées que leurs voisines, mais elles bénéficient d'une bonne accessibilité permettant d'y concentrer des services pour un hinterland qui en est souvent dépourvu. C'est par exemple dans ce cadre que l'on vient de construire deux établissements scolaires de niveau secondaire à Redange et à Junglinster.

Les documents cartographiques relatifs à la stratégie de l'IVL sont relativement clairs et précis. Différentes cartes à échelle fine permettent ainsi de préciser les orientations pour quatre régions : l'agglomération de Luxembourg, la région du Sud (s'étendant autour d'Esch-sur-Alzette jusqu'au point des trois frontières avec la Belgique et la France), la région du bi-pôle Diekirch - Ettelbruck dénommée Nordstad et la vallée de l'Alzette entre Luxembourg-Ville et la Nordstad. Il ressort de ces cartes que les projets de structures spatiales souhaitées intègrent des coupures dans l'urbanisation. Ces coupures vertes sont destinées, d'une part, à éviter un continuum du bâti jugé négatif sur le plan paysager et, d'autre part, à servir de couloirs écologiques entre les zones voisines de grande richesse naturelle. Sur le plan de l'accessibilité, la cartographie de synthèse identifie également les périmètres facilement accessibles par les transports publics. Il s'agit en fait de cercles de 1 000 mètres de rayon autour des gares du réseau ferroviaire actuel et de 500 mètres autour des futurs arrêts des tram-trains.

Un premier exemple concret d'application de la conception IVL correspond au projet de la cité des sciences d'Esch-Belval. Il s'agit d'un développement de 123 hectares positionné sur une ancienne friche de l'ARBED à un kilomètre à l'ouest du centre d'Esch-sur-Alzette. L'on y trouvera prochainement 20 000 emplois et de nombreuses fonctions : une partie des activités de l'université de Luxembourg, des centres de recherche privés, des entreprises de haute technologie, 5 000 logements destinés notamment aux étudiants et aux scientifiques, des équipements culturels dont une grande salle de spectacle (la Rockhall inaugurée en 2005) et des immeubles de bureau. Il est d'ailleurs prévu que Dexia-BIL y transfère prochainement une grande partie de ses activités actuellement concentrées à Luxembourg-Ville. Cette cité des sciences offre également une coulée verte servant de zone tampon entre le logement et les activités économiques, ainsi qu'un nouvel arrêt de train sur la ligne reliant Esch à Pétange. A l'avenir, son accessibilité ferroviaire devrait encore s'améliorer grâce au développement du tram-train.

A propos des ambitions luxembourgeoises, remarquons encore que réussir pleinement le défi de la limitation des trafics automobiles par un aménagement de l'espace réfléchi nécessiterait de multiplier les coopérations avec les pays transfrontaliers. De ce point de vue, rien ne semble prévu

avec la Wallonie. Appliquer les principes de l'IVL aux territoires wallons sous orbite grand-ducale impliquerait de concentrer les développements résidentiels au sein des localités proches des gares menant au Luxembourg (Marbehan, Habay, Arlon, Athus, Gouvy et, prochainement, Virton, Halanzy et Messancy). Par contre, poursuivre la dispersion des nouveaux lotissements au gré des vastes disponibilités des plans de secteurs dans les petits villages et hameaux des communes d'Ardenne et de Gaume risque de contrevenir aux ambitions planificatrices des actuels décideurs grand-ducaux.

## 5. Pistes de réflexions pour mieux orienter les évolutions urbaines wallonnes vers la compacité qualitative

Comme nous l'avons signalé ci-dessus, il est manifeste que les évolutions urbaines actuellement observées en Wallonie amplifient dangereusement notre dépendance automobile. La désurbanisation y est intense et, à la différence de nombreux pays qui nous entourent, il n'y existe pas encore de dispositifs institutionnels visant à assurer la cohérence entre la planification spatiale et la politique des transports. Il convient toutefois de relativiser le diagnostic car certaines pratiques développées par nos aménageurs représentent d'intéressantes potentialités qu'il s'agirait en fait de renforcer pour mieux orienter les évolutions urbaines vers la compacité qualitative. Par ailleurs, des réalisations qui matérialisent les principes de la ville compacte existent en Wallonie, à l'image d'immeubles de bureaux dont le développement s'est calqué sur les principes de l'ABC. A Namur, il s'agit par exemple du centre administratif du MET, de l'ilôt Saint-Luc et du projet de revitalisation urbaine des Célestines. Dans le domaine de l'immobilier d'entreprise, relevons aussi l'exemple des mini-parcs d'activités créés récemment en plein cœur d'agglomérations par l'intercommunale SPI$^{+}$. De tels développements, qui assurent les conditions de la mixité fonctionnelle, existent dans l'agglomération liégeoise comme au sein de noyaux d'habitat de petite taille[6]. Pour mieux orienter les évolutions urbaines wallonnes vers la durabilité et l'usage des modes de transports écomobiles, il faudrait absolument multiplier de telles réalisations s'inscrivant dans les principes de la ville compacte. C'est dans cette perspective que nous pourrions nous inspirer des dispositifs étrangers sur la maîtrise de la demande en mobilité par l'aménagement du territoire. Bien sûr, en vue d'une mise en œuvre concrète, il faudra étudier leur adaptabilité et leur transférabilité au contexte spatial wallon (densité de population moyenne, multiplicité des pôles urbains et ruraux de taille assez limitée, faible distance entre eux …). Par ailleurs, c'est dans la perspective d'une mise en œuvre concrète de tels dispositifs que les recherches CPDT sur l'accessibilité du territoire wallon par les alternatives à l'automobile seraient à valoriser. Comme nous l'avons commenté ci-dessus, ces travaux ont débouché sur un outil d'aide à la décision qui permet de mesurer comment la localisation d'un projet d'urbanisation détermine l'usage des modes de transports utilisés pour le rejoindre.

A l'image de certains développements immobiliers en locaux d'activités, la Wallonie se caractérise également par quelques opérations de lotissement qui s'inscrivent relativement bien dans les principes de la ville compacte. Il est ici intéressant d'observer que la configuration des marchés fonciers résidentiels peut parfois permettre à des promoteurs et à des constructeurs de gagner de l'argent avec des réalisations denses autorisant l'usage des alternatives à la voiture (J.-M. Halleux, 2005a et 2005b). Dans certaines sous-régions de Wallonie, l'on observe ainsi depuis quelques années l'action de professionnels de la construction qui multiplient les lotissements compacts incluant souvent des logements unifamiliaux mitoyens, voire également des immeubles à

[6] La formule du mini-parc d'activité existe à Seraing (parcs Colard et aciérie LD) et à Comblain-au-Pont. D'autres projets sont en cours de réalisation un peu partout en province de Liège.

appartements. Pour le logement unifamilial, la taille moyenne des parcelles y approche 600 ou 800 m² plutôt que 1 000 ou 1 500 m² comme ailleurs en Région wallonne. De telles opérations qui respectent le principe de la gestion parcimonieuse du sol sont souvent développées par des sociétés importantes (Matexi, Thomas & Piron, la Compagnie Immobilière de Wallonie …) sur de vastes terrains situés en intérieur d'îlots. Certains projets de ce type peuvent même inclure la présence de quelques services de proximité (moyenne surface commerciale, crèche voire même école primaire) et des espaces verts publics. Le soin apporté par les lotisseurs à la qualité des aménagements (verdurisation, cheminements piétons, trottoirs, dispositifs de réduction de la vitesse des automobiles …) fait bien comprendre aux clients potentiels et aux riverains immédiats qu'une certaine densité est parfaitement compatible avec une haute qualité du cadre de vie. Ces projets résidentiels, qui démontrent aussi que la compacité est compatible avec la rentabilité financière, ne s'observent toutefois qu'au sein de territoires caractérisés par une faible disponibilité en zone d'habitat (quasi tous les terrains à front de voirie étant déjà construits) et de hauts prix fonciers. Ce sont donc principalement en Brabant wallon et, dans une moindre mesure, en région liégeoise que cette tendance encore timide émerge. Avec la saturation progressive des zones d'habitat et, particulièrement, des terrains situés le long de voiries préexistantes, la tendance vers la densification qualitative des lotissements va probablement s'amplifier et concerner des régions de plus en plus vastes. Toutefois, pour les territoires plus ruraux, là où les zones d'habitat des plans de secteur ont été très « généreusement » délimitées, l'abondance en terrains constructibles ne permettra pas aux seules logiques de marché d'orienter la production immobilière résidentielle vers davantage de compacité.

Pour la Wallonie, c'est sans conteste l'exemple de Louvain-la-Neuve qui s'inscrit le plus clairement dans les principes de la compacité urbaine qualitative. En effet, Louvain-la-Neuve correspond à un prototype de ville dont la réalisation repose sur les principes essentiels de la ville compacte : densité, mixité des fonctions, qualité des espaces bâtis et non bâtis, organisation concentrique autour de la gare. L'inauguration récente à proximité immédiate de cette dernière d'un complexe multifonctionnel articulé autour d'un important centre commercial vient d'ailleurs de renforcer l'adéquation vis-à-vis de ces principes. Les projets immobiliers développés à Louvain-la-Neuve se commercialisant sans risques à de hauts niveaux de prix, cela démontre parfaitement que la rentabilité économique et les principes de la compacité ne sont pas plus inconciliables en Wallonie qu'ailleurs en Europe. Si l'on veut permettre à notre aménagement du territoire de limiter la demande en mobilité automobile, il faudrait dès lors généraliser le succès néo-louvaniste à d'autres villes. Afin d'expliquer le succès de Louvain-la-Neuve, il faut sans conteste faire référence à une grande maîtrise des techniques d'aménagement de l'espace. Une planification stratégique établie pour plusieurs dizaines d'années et une maîtrise publique de l'offre foncière y représentent des facteurs de succès essentiels que l'on retrouve peu ailleurs en Wallonie et qu'il conviendrait précisément de généraliser. En effet, pour valoriser les localisations structurantes de nos villes en y concentrant investissements et développements, il faudra que les collectivités définissent des stratégies locales de long terme permettant d'apporter la confiance aux investisseurs privés et, conjointement, que la puissance publique se montre capable de lutter contre la rétention et de mobiliser les sites stratégiques via une panoplie d'outils opérationnels, fiscaux et fonciers.

Rendre l'aménagement et l'urbanisme à la fois plus stratégiques et plus opérationnels nécessiterait de les sortir des logiques réglementaires et juridiques dans lesquelles ils sont trop souvent englués. En réalité, développer un aménagement conjuguant stratégie et politique foncière active nécessiterait que les thèses aménagistes bénéficient d'un pouvoir interventionniste très important, ce qui nécessiterait une vaste prise de conscience et une large adhésion des membres de la société à l'objectif de la durabilité urbaine. Se pose donc ici la question des

rapports de force entre l'influence sociopolitique des aménageurs et d'autres objectifs et intérêts. Les Belges et les décideurs qui les représentent se montrant plutôt réticents vis-à-vis de modes d'habitat impliquant la densité et la mixité, il s'avère dès lors nécessaire de leur démontrer que réussir le défi urbanistique de la ville compacte est crucial pour assurer leur future indépendance énergétique. En parallèle, il faudrait surtout faire preuve de pédagogie pour démontrer que la compacité et la mixité fonctionnelle raisonnée sont parfaitement compatibles avec une haute qualité du cadre de vie. En plus d'une sensibilisation des populations pour d'autres formes d'habiter que la villa unifamiliale sise sur sa vaste parcelle, réussir le défi urbanistique de la ville compacte nécessitera également de mieux articuler les politiques sectorielles aux objectifs de l'aménagement spatial. Nous pensons notamment à la combinaison d'instruments permettant une mise en cohérence des outils de la planification spatiale et de la politique des transports, mais également à une spatialisation des aides publiques liées tant à la production immobilière résidentielle qu'à la production immobilière en locaux d'activités (J.-M. Lambotte *et al.*, 2005). Limiter le droit individuel aux plus-values foncières permettrait également d'orienter les évolutions urbaines vers la durabilité. En effet, transformer certaines zones d'habitat uniquement accessibles par l'automobile en zones inconstructibles agirait comme un puissant levier afin d'orienter les investissements immobiliers vers les sites les moins dépendants de la conduite automobile et les tissus urbains traditionnels. Arbitrer autrement entre droit de propriété et régulation collective sera donc également nécessaire pour orienter les évolutions urbaines vers la compacité. Faire primer l'intérêt de nos générations futures est à ce prix.

**Bibliographie**


- Barthe-Batsalle H., Brück L., De Keersmaecker M.-L., Georges X., Halleux J.-M., Lambotte J.-M., Marechal L. et Rousseaux V. (2002) *Les coûts de la désurbanisation*, Etudes et Documents - CPDT 1, Ministère de Région wallonne, DGATLP, Namur.
- Claval P. (1981) *La logique des villes. Essai d'urbanologie*, Litec, Paris.
- Chalas Y. (1997) « Les figures de la ville émergente », *La ville émergente* (sous la direction de Dubois-Taine G. et Chalas Y.), Monde en cours, l'Aube, pp. 239-270.
- Cornet Y., Daxhelet D., Halleux J.-M., Klinkenberg A.-C., Lambotte J.-M. (2005) « Cartographie de l'accessibilité par les alternatives à la voiture », *Les journées géographiques Belges – Mobilité, Société et Environnement en Cartes*, Société Belge d'Etudes Géographiques, Gand, pp. 355-364.
- Daxhelet D. et Lambotte J.-M. (2005) « Mesurer l'accessibilité des lieux », *Protocole de Kyoto : aménagement du territoire, mobilité et urbanisme*, Etudes et Documents - CPDT 6, Ministère de Région wallonne, DGATLP, Namur, pp. 81-90.
- Deloitte & Touche, CREAT & Institut Wallon (2002) *Etude stratégique visant à éclairer le Gouvernement wallon en matière d'affectation d'espace à l'activité économique dans le cadre de la révision des plans de secteur*. Rapport phase II, inédit.
- Dubois-Taine G. (2004) « Cost Action C10 Synthesis : Outskirts of European Cities – Understand better, govern better », *European Cities – Insight on Outskirts : Eleven Case Studies & Synthesis*, Dubois-Taine G. (édité par), COST Action C10, European Science Foundation, Bruxelles, pp. 7-55.
  Disponible sur : http://www.qub.ac.uk/ep/research/costc10/findoc/findoc.html
- Fouchier V. (1997) *Les densités urbaines et le développement durable. Le cas de l'Ile-de-France et des villes nouvelles*, Edition du S.G.V.N., La documentation française, Paris.
- Franzén M. et Halleux J.-M. (2004) « Outskirts Dynamics : towards Order or Chaos ? », *European Cities, European Cities – Insight on Outskirts : Dynamics*, Franzén M. et Halleux J.-M. (édité par), COST Action C10, European Science Foundation, Bruxelles, pp. 7-18. Disponible sur : http://www.qub.ac.uk/ep/research/costc10/findoc/findoc.html
- Geurs K., Ritsema van Eck J. (2001) *Accessibility measures : review and applications – Evaluation of accessibility impacts of land-use transport scenarios, and related social and economic impacts*, RIVM report 408505 006, Urban Research Centre, Utrecht University.
- Georges X (2002) « Mobilité et formes urbaines », *Les coûts de la désurbanisation*, Etudes et Documents - CPDT 1, Ministère de Région wallonne, DGATLP, Namur, pp. 72-88.
- Goût P. et Krön A. (2001) *Mobilité et urbanisme en Allemagne - Promouvoir l'urbanisation autour des dessertes ferrées et des TCSP : la politique du land de la Rhénanie du Nord-Westphalie*, ILS-NRW, ADEME, PREDIT 2. Disponible sur : www.predit.prd.fr
- Halleux J.-M. (2001) « Evolutions des organisations urbaines et mobilités quotidiennes : espace de référence et analyse des processus », *L'Espace géographique*, Vol. 30, n°1, pp 67-80.
- Halleux J.-M. (2005a) *Structuration spatiale des marchés fonciers et production de l'urbanisation morphologique. Application à la Belgique et à ses nouveaux espaces résidentiels*, Etude de géographie économique, Dissertation présentée le 24 juin 2005 en vue de l'obtention du grade de Docteur en Sciences, Université de Liège, inédit.
- Halleux J.-M. (2005b) « Le rôle des promotions foncières et immobilières dans la production des périphéries : application à la Belgique et à ses nouveaux espaces résidentiels ». *Revue*

*Géographique de l'Est*, Tome XLV, n°3-4, pp. 161-173.

- Halleux J.-M., Brück L. et Mairy N. (2002) « La périurbanisation résidentielle en Belgique à la lumière des contextes suisses et danois : enracinement, dynamiques centrifuges et régulations collectives », *BELGEO*, n°4, pp. 333-354.
- Halleux J.-M. et Lambotte J.-M. (2004) « Friches d'habitat et désurbanisation en Wallonie », *Géocarrefour*, n°79, pp. 153-162.
- Juchtmans G., Van der Haegen H. et Van Hecke E. (1999) « Les migrations de travail », *Monographie n°11B "Migrations alternantes" du Recensement Général de la Population et des Logements au 1er mars 1991* (sous la direction de Mérenne-Schoumaker B., Van der Haegen H. et Van Hecke E.), INS, SSTC, Bruxelles, pp. 9-203.
- Kies A. et Klein S. (2005) *Erreichsbarkeitsanalyse des öffentlichen Personennahverkhers (ÖPNV) am Beispel der Südregion Luxemburgs*, CEPS-INSTEAD, Population et territoire n°8, 16 p. Disponible sur : www.ceps.lu
- Klinkenberg A-C. (2001) « Analyse des stratégies mises en place par les pouvoirs publics au Danemark, en Suisse, en Angleterre et aux Pays-Bas », *Rapport final de la subvention 2000 Thème 1.2 Localisation des activités économiques*, CPDT, CREAT-UCL, LEPUR-ULg, inédit, pp. 48-75
- Lambotte J.-M., Gaiardo L., Picard L., Pirotte B. et Halleux J.-M. (2005) « Evaluation des propositions », *Reconstruire la ville sur la ville. Recyclage des espaces dégradés*, Thème 3.1., Rapport final de la subvention 2004-2005, CPDT, inédit, pp. 70-165.
- Lusson P. (1997) « L'étalement de la ville », *La ville émergente* (sous la direction de Dubois-Taine G. et Chalas Y.), Monde en cours, l'Aube, pp. 43-53.
- Ministère de l'Intérieur (2005) *IVL Un concept intégré des transports et du développement spatial pour le Luxembourg*, DATUR, 22 p. Disponible sur : www.ivl.public.lu
- Naess P., Røe P.G. et Larsen S. (2005), « Travelling Distances, Modal Split and Transportation Energy in 30 Residential Areas in Oslo », *Journal of Environmental Planning and Management*, Vol. 38, n°3, pp. 211-234.
- Newman P. et Kenworthy J.R. (1996) « The land use - transport connection. An overview », *Land Use Policy*, Vol. 13, n°1, pp. 1-22.
- Orfeuil J.-P. (1996) « Urbain et périurbain : qui va où ? », *Urbanisme*, n°289, pp. 52-57.
- Pumain D. (1997) « Pour une théorie évolutive des villes », *L'Espace Géographique*, n°2, pp. 119-134.
- Secchi B. (2004) *Première leçon d'urbanisme*, Editions Parenthèse, Marseille.
- Snellen D. (2001) *Urban form and activity-travel patterns An activity-based approach to travel in a spatial context*, Technische Universiteit Eindhoven, Faculteit Bouwkunde (Bouwstenen nr. 62-proefschrift). Disponible sur : http://alexandria.tue.nl/extra2/200210659.pdf
- Verhage R. (2005) *La politique de mobilité spatialisée aux Pays-Bas : entre rêve et réalité*, Colloque urbanisme et déplacement : quelles pratiques en Europe, CERTU – Ministère de l'Equipement, 6 p.
- Wiel M. (1999) *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, P. Mardaga, Sprimont.
- Zahavi Y. (1976) « Travel characteristics in cities of developing and developed countries », *Staff Working Paper*, n°230, World Bank, Washington D.C.