

# ECLATEMENT DES MOBILITES D'ACHATS ET RECOMPOSITION DES TERRITOIRES : LE CAS DE L'ARDENNE DU NORD-EST

Serge SCHMITZ et Jean-Marie HALLEUX  
UGES, Université de Liège

## RESUME

*Le territoire espace-vécu est structuré par les déplacements réguliers. Beaucoup de déplacements sont contraints, d'autres, dont ceux vers les lieux d'achats présentent un degré de liberté plus important. Les évolutions de la mobilité et des stratégies d'implantation commerciale engendrent de nouveaux réseaux de déplacements. La communication s'appuie sur l'étude de ces comportements en Ardenne du Nord-est. Elle souligne les liens et discordances entre les déplacements pour les achats, les territoires espaces vécus, les territoires espaces appropriés et identitaires et les territoires institutionnels dont la nouvelle commune fusionnée. Quand la pratique de l'espace compose et recompose avec les cadres territoriaux.*

## ABSTRACT

*Lived world are structured by regular journeys. Many journeys are constrained, other, such as shopping mobilities, present a higher level of freedom. New mobilities and new commercial localisation strategies lead to new travels network. The aim of the paper is to study shopping behaviours in North-Eastern Ardennes in order to underline the increasing disparities between shopping mobilities, lived world, homeland and institutional territories. When space behaviours make and remake territorial frames.*

## ZUSAMMENFASSUNG

*Das Territorium als erlebter Raum wird durch regelmäßige Verkehrsbewegungen strukturiert. Viele Fahrten sind erzwungen, andere, darunter die Einkaufsfahrten, besitzen einen größeren Freiheitsgrad. Die Entwicklung der Mobilität sowie die Standortstrategien des Einzelhandels erzeugen neue Bewegungsnetze. Der Beitrag stützt sich auf die Untersuchung dieses Verhaltens im nord-östlichen Département Ardennes. Sie unterstreicht die Bezüge und die Diskordanzen zwischen dem Einkaufsverkehr, den erlebten Räumen, den angeeigneten und den Identitätsräumen sowie den institutionellen Territorien, darunter die neue fusionierte Gemeinde.*

## 1. - DES TERRITOIRES ET DES PRATIQUES SPATIALES

Le mot "territoire" est un terme polysémique, tant utilisé pour parler de l'espace produit par les hommes que pour définir, dans une acception plus stricte, l'espace approprié dans les deux sens du terme : propre à quelqu'un et propre à une fonction particulière (Schmitz, 2000a). Le territoire se décline à différents niveaux sociaux et donc à différentes

échelles spatiales, passant des territoires des organisations internationales aux territoires des individus. Ces géométries multiples sont possibles si les fonctions particulières attribuées par les différents niveaux sociaux aux mêmes espaces sont compatibles. Pourtant, il ne s'agit pas de juxtaposition de territoires, mais bien d'entrelacs territoriaux. Les territoires des différentes échelles s'entremêlent et se structurent mutuellement.

Pour montrer cette multi-structuration de l'espace et donc la manière dont se compose et se recomposent les territoires, nous proposons d'analyser les mobilités d'achats en Ardenne du Nord-Est. Cette étude met en évidence le rôle de plus en plus désirable des territoires administratifs (Etat, Province, Commune) pour leurs habitants. Ils travaillent, se distraient, effectuent leurs achats par delà les anciennes frontières. La commune n'a alors de communauté que le nom car les nouvelles pratiques spatiales tissent de nouveaux réseaux de relations, voire de nouvelles solidarités. Chacun entretient des relations à l'environnement variables et compose son propre réseau de déplacements selon le principe d'un zapping spatial correspondant à ses attentes environnementales (Schmitz, 2000b).

Or, le territoire d'une personne est lié à ses déplacements réguliers. Il est rare qu'une personne s'approprie des espaces qu'elle ne fréquente pas. Beaucoup de déplacements sont contraints, d'autres, dont ceux vers les lieux d'achats, présentent un degré de liberté plus important. Ils traduisent dès lors mieux l'éclatement des espaces solidaires par une société de consommation dépourvue d'allégeance vis-à-vis des lieux et des personnes. Les évolutions des mobilités et les stratégies d'implantation commerciale permettent de nouveaux réseaux de déplacements. La personne dispose de nouvelles opportunités qui répondent à des motivations jadis latentes.

Préférences et pratiques spatiales détricotent les concordances qui existaient pour la majeure partie de la population entre territoires espaces-vécus, territoires espaces appropriés et identitaires et même territoires institutionnels dont l'ancienne commune.

En 1997, soixante-cinq habitants de la commune de Vielsalm ont été interrogés sur leur pratique de l'espace, notamment sur leurs comportements d'achats. L'enquête semi-directive consistait au recueil d'un récit de vie et une interrogation sur les modifications de l'environnement régional (Schmitz, 1999). L'ensemble de ces informations est utilisé pour cerner les motivations en matière de lieux d'achats et éclairer la réponse à la question : "Où aller vous faire vos courses ?"

## 2. - DES NOUVELLES LOCALISATIONS ET DES NOUVELLES MOBILITES D'ACHATS

Un facteur permettant de rendre compte des types de mobilité commerciale correspond à la fréquence d'achat et à la différenciation entre les biens banals et les biens anomaux. Ces deux images repères font référence au principe de base de la théorie des places centrales selon lequel, plus la fréquence d'achat est faible, plus les biens sont anomaux, plus le consommateur est disposé à consacrer un certain temps et une certaine dépense à ses déplacements. Cette grille d'analyse conduit à la distinction classique entre trois types de biens (Mérenne-Schourmacker, 2001) :

- les biens de commodité que le consommateur achète fréquemment ;
- les biens comparatifs, c'est-à-dire des biens achetés après comparaison sur certains critères tels l'aspect pratique, la qualité, le prix, le style... ;
- les biens spécifiques présentant des caractéristiques uniques et/ou des images de marque bien définies, de sorte que de nombreux acheteurs sont disposés à faire un effort d'achat tout particulier.

L'objet de la recherche correspond aux mobilités d'achats relatives aux biens banals, c'est-à-dire aux biens de commodité achetés fréquemment. A Vielsalm, ce sont les déplacements pour ces achats courants qui participent à la structuration des espaces vécus. Pour la très grande majorité des Salmiens, les déplacements commerciaux liés à des produits plus spécifiques s'inscrivent dans des fréquences très lâches. Hormis des populations jeunes désireuses de participer à la vie culturelle urbaine, rares sont les habitants qui fréquentent des villes telles que Liège ou Verviers. Ce constat fait référence à

l'idée selon laquelle la mobilité est un bon indicateur du niveau socio-économique et culturel des consommateurs.

Au cours des dernières décennies, les dynamiques des localisations commerciales ont été marquées par de profondes mutations. Le facteur déclenchant de ces mutations correspond au relâchement des contraintes de mobilité et à la banalisation de l'automobile (Wiel, 1999 ; Halleux, 2001). La mobilité facilitée contribue à la mise en place d'une nouvelle trame commerciale qui se substitue progressivement à l'ancienne régie par les mobilités à pied et en transports en commun (les réseaux vicinaux dans la zone d'études). "Pour les achats courants, nous sommes passés de l'éparpillement de petits commerces de quartiers, adaptés à la faible mobilité de déplacements fréquents de personnes habitant des quartiers denses, à la concentration de grandes surfaces alimentaires, adaptées à la mobilité plus rapide des déplacements moins fréquents de personnes habitant des quartiers moins denses" (Wiel, 1999 p.10). Le relâchement des contraintes de mobilité amoindrit les contraintes spatio-temporelles liées aux achats courants ; d'autres logiques, d'autres motivations prennent maintenant le pas sur la seule pénibilité au déplacement. Ces critères sont cependant moins aisés à cerner (Mérenne-Schourmacker et al., 2000 p.91).

Parmi les principaux types d'équipements, seuls deux environnements ont connu une évolution globalement favorable : la seconde couronne périurbaine des agglomérations urbaines et les petites villes (Mérenne-Schourmacker, 2001). Pour les petites villes, on constate un processus de dualisation. Alors que certains pôles ont clairement renforcé leur positionnement dans l'armature commerciale et dans la hiérarchie urbaine, d'autres centres sont en perte de vitesse. Vielsalm correspond à une de ces petites villes qui semblent caractérisées par un déclin de son potentiel attractif.

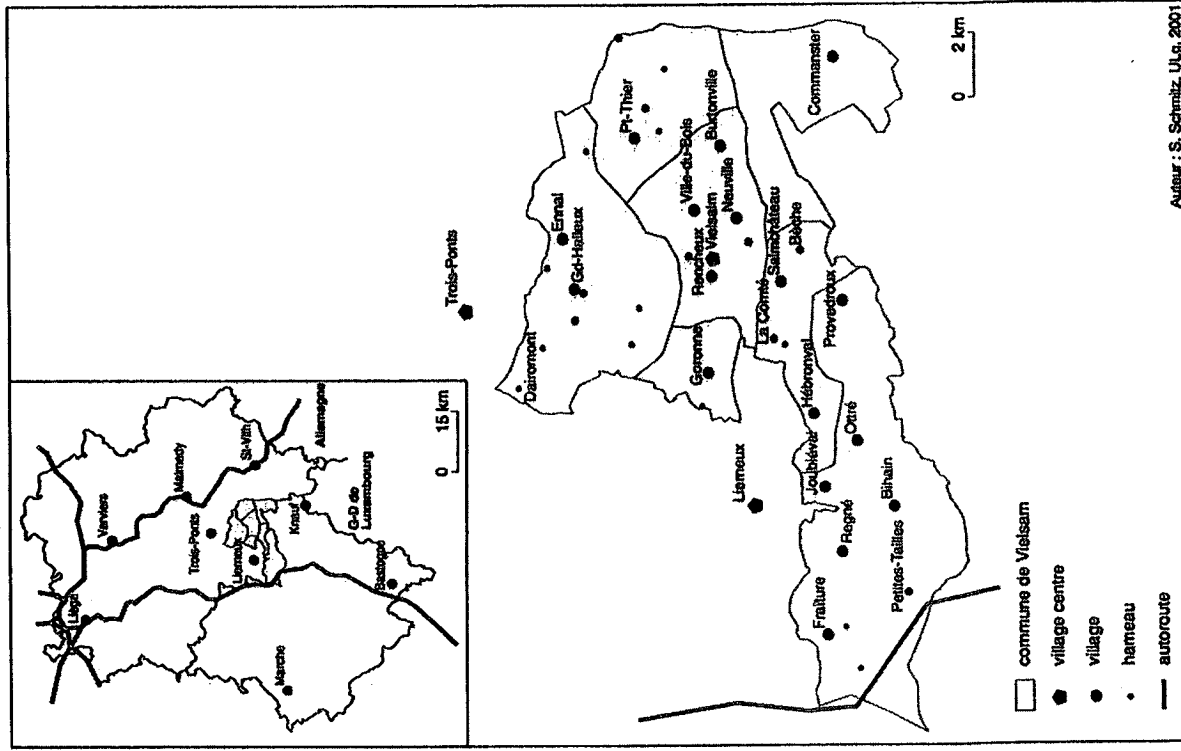
### 3. - DU TERRITOIRE DE L'ETUDE

La commune de Vielsalm (6000 hab./140 km<sup>2</sup>) est le résultat de la fusion, en 1977, de quatre communes et de trois parties de communes. Situé dans l'est de la Belgique en Ardenne forestière, le territoire de la commune inclut la Province de Liège. Eloignée d'Arion, chef-lieu de la Province du Luxembourg de 82 kilomètres, la commune, est, si l'on néglige quelques villages du Plateau des Tailles, résolument tournée vers Liège (98 km). Marche-en-Famenne (à 53 km) et surtout Bastogne (à 42 km) sont deux autres villes regroupant des fonctions administratives pour la commune. Selon Van Hecke (1998), Vielsalm, chef-lieu de canton, ne possède plus l'équipement nécessaire pour assurer son rôle de petite ville et n'appartient plus au cinquième rang de la hiérarchie des centres de Belgique. Si la commune a connu un développement industriel et touristique important, elle a perdu au cours de la dernière décennie sa garnison et sa clinique. Parallèlement, les nombreuses cellules commerciales vides attestent du relatif déclin de cette activité.

Le territoire communal correspond assez bien au Bassin hydrographique de la Salm (Schmitz 1998). Le relief influencé par l'alternance des schistes, phyllades, quartzite et grès s'agence selon des lignes de crête proches d'une orientation est-ouest et disséque le territoire de Vielsalm en quatre grandes parties : la dépression de Grand-Halleux, la Salm n'est guère influencé par ces alternances litologiques. La rivière coupe les diverses roches et forme entre Salmchâteau et Vielsalm, entre Vielsalm et Hourt, entre Grand-Halleux et Trois-Ponts, des défilés aux pentes abruptes dont les dénivellations dépassent la centaine de mètres. A l'est du territoire communal, la ligne de faite, ancienne frontière avec la Prusse, est encore aujourd'hui frontalière linguistique et provinciale. Trois couloirs de circulation drainent le territoire : un nord-sud longeant la vallée, de Salmchâteau à Trois-Duché de Luxembourg et Liernu-Saint-Vith). Sur les crêtes à l'est et à l'ouest, deux autoroutes quasi parallèles (Liège-Bastogne-Luxembourg et Verviers-Malmédy-Prüm) cernent le territoire communal.

Sur le plan de l'armature commerciale, Vielsalm compte, en 1997, trois petits supermarchés de moins de 1000 m<sup>2</sup> (Unic, Nopri, Spar) et une centaine de petits commerces spécialisés. En 1997, le bourg ne possédait ni représentants des deux grandes enseignes belges (Delhaize et GB), ni discounter (notamment Aldi). Dans certains villages de la commune, on retrouve encore des épiceries et autres commerces de proximité,

Fig. 1 : Vielsalm en Ardenne du Nord-Est



comme à Grand-Halleux ou Salmchâteau. Au sud et à l'ouest, les communes voisines de Gouvy et de Liernoux ne sont pas mieux équipées et pourraient dépendre de la zone de chalandise de Vielsalm. Par contre, Saint-Vith, également chef lieu de canton, est le siège d'un marché hebdomadaire important et abrite un discountier. Trois-Ponts au nord possède un supermarché Delhaize et se situe à 10 kilomètres de Malmédy. Malmédy est le réel pôle de concentration des supermarchés et moyennes surfaces spécialisées, la ville compte également un hypermarché GB (5600 m<sup>2</sup>). Beaucoup d'habitants devraient trouver ce qu'ils désirent à Malmédy et ne seraient pas obligés d'aller à Liège. Au sud-ouest de la commune, Bastogne devrait jouer un rôle comparable à celui de Malmédy.

#### 4. - DES MOBILITES EFFECTIVES D'ACHATS

Selon la carte des zones d'influence des principaux pôles pour les achats semi-courants de l'Atlas commercial de Belgique (Mérénne-Schoumacker et al., 2000 p.91), la commune de Vielsalm peut être divisée en quatre : l'ancienne commune de Vielsalm polarisée par Vielsalm seul, les anciennes communes de Petit-Thier et de Grand-Halleux partagées entre Vielsalm et Malmédy, l'ancienne commune de Bihain partagée entre Liège et Vielsalm et la partie sud, notamment Commanster, partagée entre Bastogne et Vielsalm. La cartographie de ses aires est évidemment réductrice car elle se base sur la division par ancienne commune et qu'elle représente au maximum deux destinations. Elle met cependant en évidence la faiblesse de Vielsalm comme pôle commercial et l'éclatement des choix en matière de lieux d'achats (Mérénne-Schoumacker, 1998).

Nos enquêtes montrent que si Vielsalm bourg est la destination obligée pour nombre de services administratifs, les mobilités d'achats débordent les cadres administratifs communal, provincial et national. Le pôle de Vielsalm, malgré ses trois supermarchés, ne parvient pas à rayonner sur toute la commune. Dans l'ancienne commune de Grand-Halleux, on observe une fuite généralisée vers Trois-Ponts située à la même distance que Vielsalm-centre mais comptant un supermarché Delhaize. Au niveau du Plateau, l'ouverture de l'autoroute en 1983 place Vielsalm à une distance temps proche de celle de pôles plus importants, Bastogne et même Liège. D'autre part, pour leurs achats quotidiens, les villageois fréquentent également Liernoux. A l'est, au niveau de Petit-Thier, Saint-Vith, ville germanophone, joue jeu égal avec Vielsalm. En plus des habitants des périphéries qui ne fréquentent pas Vielsalm pour leurs achats, beaucoup d'habitants de l'ancienne commune de Vielsalm vont ailleurs pour une partie de leurs achats courants. L'absence en 1997 d'un discountier Aldi engendrait de nombreux déplacements vers Saint-Vith et favorisait d'autres magasins de cette ville aux dépens de Vielsalm. Le Maxi GB de Malmédy, l'hypermarché le plus proche, rayonne sur presque tout le territoire salmien, à l'exception de quelques villages du Plateau des Tailles qui fréquentent les supermarchés de Bastogne. Le rôle de Liège est limité à la fréquentation occasionnelle de très grands hypermarchés périphériques tels Cora et Makro, et dans une moindre mesure, du centre-ville ou du centre commercial péricentral de Belle-Ile. Le caractère ludique des villes comme Liège, Bastogne mais aussi Malmédy sont mis en avant et l'activité d'achats est alors secondaire. Verviers, chef lieu d'arrondissement, ne semble pas trouver sa place dans les pratiques commerciales car elle pâtit d'une image négative et d'une infrastructure commerciale guère plus riche que celle de Malmédy. Les habitants de Vielsalm ne se rendent à Verviers que pour son hôpital ou ses établissements scolaires spécialisés mais se gardent bien d'y faire des achats. La proximité de la frontière luxembourgeoise et la construction à côté des stations services de complexes commerciaux influencent également la mise en place des déplacements d'achats. En effet les accès particulièrement basses sur l'essence et le tabac au Grand-Duché de Luxembourg encouragent la majorité des habitants à y effectuer le plein de carburant. La présence à côté des pompes d'un magasin Delhaize et d'un petit centre commercial encourage le client à combiner son passage à la pompe avec d'autres achats. Le caractère particulièrement ludique du centre commercial et son ouverture le dimanche en font même un but de sortie.

## 5. - DES RECOMPOSITIONS TERRITORIALES

Le relâchement des contraintes de mobilité met en concurrence un nombre plus important de pôles commerciaux. Le consommateur peut alors choisir, selon des aspirations qui restaient quelquefois inassouvies, de fréquenter un ou plusieurs pôles plus ou moins éloignés de son domicile. Ces nouvelles possibilités sont intégrées dans les stratégies de localisation des supermarchés. Et ces localisations engendrent de nouveaux déplacements.

En milieu rural, la petite ville doit se battre avec les villes voisines pour conserver son statut de lieu d'échanges et de rencontres. Elle doit offrir des avantages similaires à ses concurrents (offre diversifiée, prix raisonnables, service, convivialité, heure d'ouverture adaptée...) et générer autant que possible tous types de fréquentation (emploi, école, tourisme, culture...) (Mérenne-Schoumker, 2001). Dès lors, les défis à relever pour Vielsalm sont nombreux.

La mise en concurrence des petites villes est amplifiée par la mutation des communautés ancestrales en des sociétés de plus en plus multiscalaires. Si les solidarités locales existent encore chez certaines personnes ; du point de vue des achats, elles semblent avant tout économiques. Chez les autres habitants, on observe un réel zapping spatial, recherche des produits moins chers ou des endroits où il est agréable d'effectuer ses achats. La communauté aurait-elle disparu ? On peut le craindre dans des milieux où les villes références diffèrent selon les habitants. La diversification des espaces de vie et des attentes environnementales conduit à une juxtaposition d'habitants qui n'ont plus grand chose en commun. Leurs identités territoriales glissent de l'ancienne commune à la région. Dans le cas étudié, on est Ardennois ou même Liégeois de la Province du Luxembourg avant d'être de Vielsalm. A Malmédy, par contre, le sentiment d'appartenance à la ville est très présent (Schmitz, Di Giovanni, 2001).

Les découpages administratifs hérités de l'Ancien Régime ne constituent plus qu'une trame relativement faible dans la structuration des déplacements. Les limites de communes, de provinces et d'Etats sont franchies sans nostalgie. La frontière nationale et les différences de législations fiscales favorisent même, dans le cas étudié, des échanges transfrontaliers. Les territoires individuels et sociétaux s'entremêlent et se structurent dans une extrême complexité. Comment les gestionnaires politiques de Vielsalm peuvent-ils dès lors intégrer la traditionnelle solidarité provinciale avec les faits et vécus des habitants ? Quand la recomposition spontanée des territoires transcendent les recompositions planifiées !

## BIBLIOGRAPHIE

- BAREL Y., 1986. Le social et ses territoires, dans F. Auriac, R. Brunet, Espace, jeux et enjeux, Paris : Fayard, 131-139.
- BASSAND M., BRULHARDT M.C., 1983. La mobilité spatiale : un processus social fondamental, Espace Populations Sociétés, 1, 49-54.
- CAPRON G., 2000. Fragmentation et polarisation urbaine : le rôle des hypermarchés dans les restructurations territoriales de l'aire métropolitaine de Buenos Aires, Bulletin de l'Association des Géographes Français, 1, 106-116.
- DESSE R.P., 2000. Les déterminants et les modes de mobilités des consommateurs. Bulletin de la Société géographique de Liège, 39, 65-78.
- HALLEUX J.M., 1995. Pôles périphériques et hiérarchie intra-urbaine en Belgique : vers une nouvelle mobilité commerciale, Les nouveaux acteurs du commerce et leurs stratégies spatiales, Brest, UGI Commission de géographie des activités commerciales, 295-301.
- HALLEUX J.M., 2001. Evolution des organisations urbaines et mobilités quotidiennes : espace de référence et analyse des processus, L'Espace géographique, 30/1, 67-80.

L'analyse des enquêtes conduit à différencier quatre types de motivations pour le choix des lieux d'achats :

- La recherche de prix attractifs y compris le sentiment de faire de bonnes affaires,
- La recherche de non-perte de temps,
- L'entretien d'un réseau social et économique,
- L'assimilation des achats à une activité récréative.

Les prix attractifs expliquent une partie des fuites vers les enseignes Aldi de Saint-Vith, Bastogne et Malmédy, mais aussi vers les hyper- et supermarchés de Malmédy, Liège et Bastogne. Ils expliquent aussi les déplacements vers le complexe commercial de la frontière luxembourgeoise bien que les prix pratiqués en alimentation soient similaires aux prix belges. En général, peu d'habitants intègrent les coûts réels de déplacements dans le coût des achats, ce qui accroît la fuite du pouvoir d'achat. Avec ces trois supermarchés - Nopri, Unic et Spar -, il est manifeste que les chalandiers fréquentant Vielsalm ne bénéficieraient pas du meilleur positionnement prix. Selon les spécialistes de la distribution, ces trois enseignes sont caractérisées par des niveaux de prix sensiblement plus élevés que les librairies-services alimentaires concurrents, qu'il s'agisse des "géants" GB ou Delhaize ou, surtout, des discounters. Par exemple, par rapport aux prix pratiqués chez Spar, le supermarché Colruyt présenterait des produits identiques à un prix qui, en moyenne, est inférieur de 20%.

La non-perte de temps est évoquée par les personnes qui fréquentent Vielsalm, mais elle est également une motivation pour les habitants de Grand-Halleux qui vont à Trois-Ponts et, dans une moindre mesure, pour les habitants du Plateau des Tailles qui se rendent à Bastogne (15' pour Vielsalm / 25' pour Bastogne). Dans ce même ordre d'idées, un nombre important d'habitants ne se déplace pas spécifiquement pour faire leurs achats courants mais combine ceux-ci avec une autre occupation, comme le fait de fréquenter une académie de musique, d'aller chercher les enfants à l'école ou simplement de travailler. Les mobilités d'achats composent avec la complexification des mobilités due à l'importance croissante des chaînes de déplacements. Ainsi, pour l'ensemble de la Belgique, 45 % des déplacements d'achats s'inscrivent dans de telles chaînes (Toint et al., 2000). Pour un bourg comme Vielsalm, il est dès lors primordial de favoriser la multiplication des activités de loisirs et de travail afin d'engendrer des synergies entre les déplacements d'achats et d'autres déplacements.

L'entretien d'un réseau social est bien entendu ancré dans le local. Cette motivation favorise la fréquentation de Vielsalm par les habitants de Vielsalm mais certains petits pôles secondaires de la commune comme Salmchâteau et Grand-Halleux trouvent ainsi leurs clients. Il s'agit surtout des personnes - commerçants, professions libérales, politiques - qui, pour des raisons professionnelles, doivent entretenir ces réseaux. Afin de favoriser leur activité professionnelle, ils doivent faire vivre leurs clientèles. Solidarités sociales et solidarités économiques sont alors foncièrement liées. Le cas de Vielsalm présente cependant, comme pour de nombreuses petites villes de la région, un phénomène de rejet par les habitants des villages proches. La petite société bourgeoise de Vielsalm ayant trop longtemps snobé les cultivateurs, forestiers et carriers voisins, le relâchement des contraintes de mobilité permet aujourd'hui aux villageois d'échapper aux commerçants qui dédaignaient leurs parents.

Enfin, la recherche de récréation revient régulièrement dans les raisons du choix des lieux d'achats. Pour certaines personnes, effectuer ses achats est une activité ludique. Or, le bourg de Vielsalm souffre d'une urbanisation lâche qui ne se prête guère à la flânerie ou au lèche-vitrines. Deux foyers d'urbanisation, l'un à proximité de l'église, l'autre proche de la gare sont réunis par des espaces bâtis ou s'incorporent de grandes propriétés, anciennes villégiatures des chasseurs à courre. L'important trafic de la route nationale, l'étroitesse des trottoirs et les murs aveuglés des propriétés bourgeoises rendent dans les faits le bourg et ses commerces peu attrayants. Le caractère peu accueillant que l'on prête aux commerçants de Vielsalm et des horaires d'ouverture assez étroits complètent le tableau. Les habitants préfèrent donc se rendre à Malmédy, à Saint-Vith, à Liège, à Bastogne mais aussi dans le complexe commercial de la frontière luxembourgeoise qui constitue un lieu d'excursion dominicale très prisé. La simple possibilité de consommer un repas bon marché dans une cafétéria favorise le supermarché voisin.

- LENTNEK B., HARWITZ M., NARULA S.C., 1987. A contextual theory of demand: beyond spatial analysis in economic geography, *Economic geography*, 63/4, 334-348.
- MÉRENNE-SCHOUMACKER B., 1998. L'éclatement des polarités commerciales : nouvel enjeu de l'aménagement du territoire, *Bulletin de la Société géographique de Liège*, 34 : 57-75.
- MÉRENNE-SCHOUMACKER B., 2001. Evolution des accessibilités et des mobilités et dynamiques des localisations commerciales, *Travaux de l'Institut de Géographie de Reims*, en cours de publication.
- MERENNE-SCHOUMACKER B., VAN HECKE E., BIANCHET B., PALM S. ET SNOECK E., 2000. Atlas Commercial de Belgique, Ministère des Affaires économiques, Comité Belge de la Distribution, Bruxelles.
- METTON A., 1991. Les comportements d'achat en centre-villes et périphéries des grandes agglomérations françaises, *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, 2, 161-170.
- PIOLLE X., 1991. Proximité géographique et lien social, de nouvelles formes de territorialités, *L'Espace géographique*, 20/4, 349-358.
- SCHMITZ S., 1998. Hydronyme et géosymbole : Salm-en-Ardenne, Quand un nom de rivière fait couler beaucoup d'encre ", dans D. Guillaud, M ; Seysset et A. Walter., *Le voyage inachevé... à Joël Bonnemaïson*, Paris : ORSTOM-PRODIG, 695-700.
- SCHMITZ S., 1999. Les sensibilités territoriales, Contribution à l'étude des relations homme-environnement. Liège: Université de Liège, Thèse de Doctorat en Sciences, 225p.
- SCHMITZ S., 2000a. Portée heuristique des analyses de la territorialité et méthodes de mise en évidence des territoires, *Bulletin de la Société géographique de Liège*, 39, 31-39.
- SCHMITZ S., 2000b. Modes d'habiter et sensibilités territoriales dans les campagnes belges, dans N. Croix, *Des campagnes vivantes : un modèle pour l'Europe*, Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 627-632.
- SCHMITZ S., 2000c. Les fusions de communes en Belgique : Nouvelles communes, nouveaux territoires de projets ? , *Territoires prescrits, territoires vécus*, Toulouse, 25-27 octobre 2000, ARF, 160-165.
- SCHMITZ S. DI GIOVANI A., 2001. Le Cwarmè, ni Français, ni Prussien, dans G. Di Méo, *La géographie en fêtes*, Gap : Ophrys, sous presse.
- TOINT P., BARETTE P., DESSY A., 2000. Enquête nationale sur la mobilité des ménages : la mobilité des personnes âgées de 6 ans et plus, *Journée d'étude du 30 mars 2000*, SSTC, inédit.
- VAN HECKE E., 1998. Actualisation de la hiérarchie urbaine en Belgique, *Bulletin du Crédit Communal*, 205, 45-76.
- WIEL M., 1998. Comment gérer la transition urbaine, *Recherche Transport Sécurité*, n°58, pp. 3-20.
- WIEL M., 1999. La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée, *Sprimont* : P. Mardaga.

\*\*\*\*\*