

Développement durable et **organisation** urbaine : le mot d'ordre de la **ville compacte**

Après avoir été mis en exergue par le monde scientifique, le concept du développement durable s'est largement diffusé - notamment par l'intermédiaire du fameux rapport Bruntland¹ - pour, progressivement, s'inscrire sur la liste des préoccupations de nombreux acteurs de la vie publique. La géographie urbaine a également contribué à la diffusion du concept, grâce surtout à de nombreuses études ayant porté sur les accrochages entre, d'une part, l'étalement des villes, et, d'autre part, ce principe du développement durable selon lequel nos comportements actuels ne doivent pas compromettre le bien-être des générations futures. Dans le cadre de cet article, nous nous attacherons tout d'abord à expliquer pourquoi l'analyse de ces accrochages a conduit à l'émergence du mot d'ordre de la ville compacte. Ensuite, nous vérifierons dans quelle mesure l'objectif de la compacité urbaine a effectivement été pris en compte par les structures décisionnelles, notamment en Belgique et en Wallonie.

LES TRAVAUX SUR L'ARTICULATION ENTRE LES ORGANISATIONS URBAINES ET LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

La ville et la maximisation de l'interaction

Qu'est-ce qu'une ville ? Voilà une interrogation qui a intéressé de nombreuses disciplines. A ce propos, il est sans doute instructif de relever avec les "géographie urbaine" et "logique des villes" de P. Claval (1970 ; 1981) que, finalement, le seul caractère universel des organismes

urbains correspond à la multiplicité des activités de relations et d'échanges. De ce point de vue, la ville peut donc être considérée comme une portion d'espace qui a été aménagée de manière à ce que les interactions - sociales et économiques - puissent s'y réaliser sous l'intensité la plus grande. On l'oublie souvent, mais les populations ne se sont donc pas agglomérées en raison d'un goût naturel ou esthétique pour l'urbanité, mais plutôt pour faciliter les contacts, notamment quotidiens. La concentration et l'agglomération n'ont donc pas été le résultat d'un choix, mais bien une nécessité afin de limiter l'extension territoriale des villes, comme en atteste notamment la corrélation positive entre la densité de population et le volume démographique des agglomérations (P.-H. Derycke, 1979, pp. 241-244 ; J.-M. Halleux et al., 1998, pp. 39-40).

Au cours de l'histoire urbaine, les techniques de transports se sont améliorées. En conséquence, les vitesses de déplacement augmentant, il a été possible de maintenir les potentiels urbains d'interactions en dédensifiant les milieux de vie. Les actuels développements périurbains s'inscrivent dans ce relâchement des contraintes de mobilité : ils sont en effet possibles parce que, sur une base quotidienne, la voiture - surtout - permet d'accroître l'aire urbaine. Dès lors, la périurbanisation doit être considérée comme la libération de forces dispersives jusqu'alors contenues plutôt que comme une rupture avec les périodes antérieures (M. Wiel, 1996, p. 80). En parallèle, force est de constater que les enquêtes portant sur les motivations des

choix résidentiels alimentant la diffusion périurbaine démontrent que, dans l'ensemble, et c'est heureux, les ménages apparaissent satisfaits d'un cadre de vie dédensifié.

Pour certains auteurs (A.W. Evans, 1991 ; P. Gordon et H.W. Richardson, 1997 ; P. Le Guirriec, 1997), ce constat qu'une grande partie des populations exprime leurs préférences pour le style de vie périurbain semble suffisant pour justifier et entériner le processus d'étalement². Sur base de notre revue bibliographique, nous relevons toutefois que ces quelques défenseurs des développements périurbains ne s'engagent jamais sur le caractère durable et soutenable de ces derniers. La question du bien-être des générations futures ne mériterait donc pas d'être posée ? Sur ce thème, elle le mérite certainement car, dès qu'elle est effectivement posée, c'est à un consensus sur le nécessaire endiguement auquel nous avons affaire (M. Breheny, 1995, p. 402), notamment en termes environnemental - principalement en raison de la problématique énergétique - et social.

L'efficacité énergétique des formes urbaines

En raison des pollutions liées à l'utilisation de la voiture, un premier point d'accrochage entre le développement durable et l'étalement périurbain concerne les grands équilibres - pollutions globales du type effet de serre et pluie acide - et la préservation des ressources non renouvelables - prélèvement important sur les ressources d'énergie fossile. Depuis maintenant une dizaine d'années, différents travaux ont ainsi confirmé une hypothèse qui, effectivement, semble s'inscrire dans le bon sens, à savoir que la dédensification des formes urbaines conduit à accroître la consommation énergétique. A ce propos, les travaux de P.W.G. Newman et J.R. Kenworthy (1989) portant sur 31 des plus grandes villes du monde ont fortement contribué à la diffusion de la problématique. La synthèse de ces travaux correspond à une courbe graphique montrant en abscisse la densité de population et en ordonnée la consom-

mation de carburant par personne pour chacune des villes étudiées. En dépit de certains problèmes méthodologiques, cette courbe atteste de la relation entre les formes urbaines et les consommations énergétiques : les villes les plus denses sont celles où la consommation d'énergie des déplacements par habitant est la moins élevée.

Les travaux de Newman et Kenworthy ont aussi précisé le lien entre les densités et les consommations énergétiques sur le plan intra-urbain. De nouveau, la conclusion est que, plus les espaces sont densément occupés, moins la consommation d'énergie par habitant est élevée. Par la suite, cette hypothèse a notamment pu être étayée dans les contextes belges (L. Brück et al., 1998) et français (V. Fouchier, 1997). Par exemple, en "Ille-

La question
du bien-être des
générations futures
ne mériterait donc
pas d'être posée ?

de-France, les personnes résidant dans des communes peu denses contribuent 5,2 fois plus à l'effet de serre (émissions de CO₂) 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).

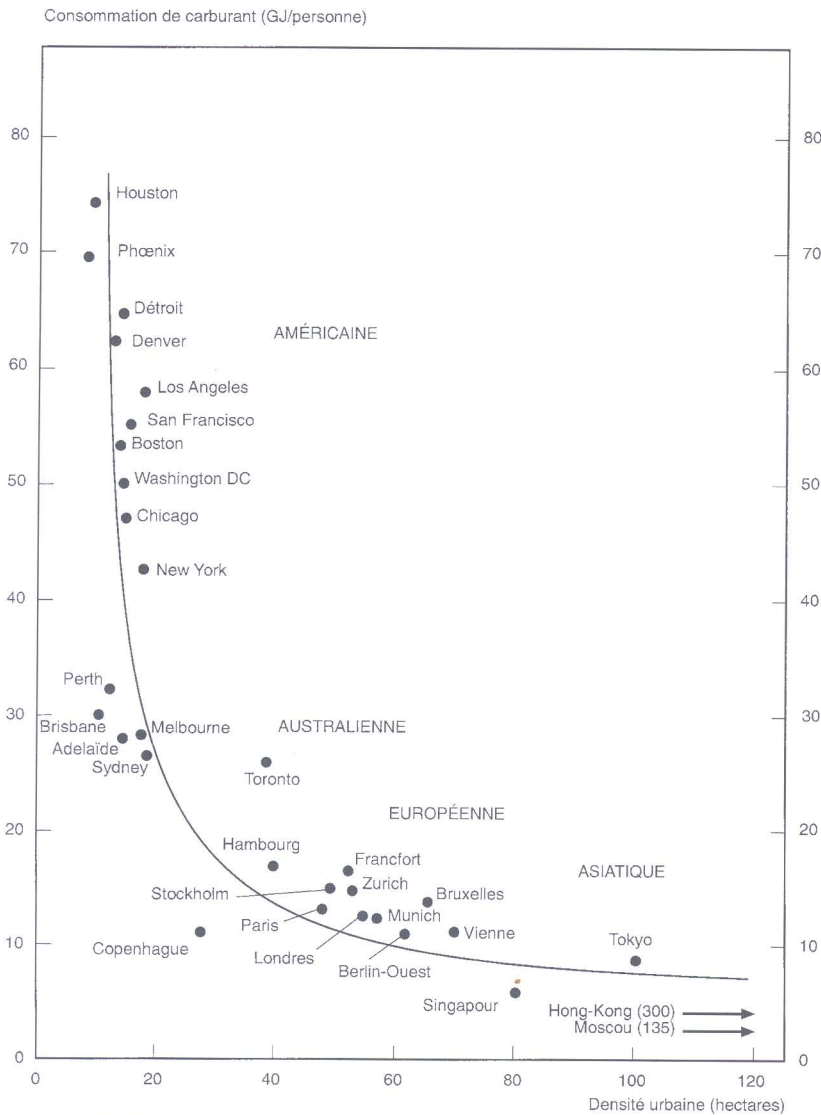
Au-delà de la seule densité, d'autres éléments conduisent à réduire la consommation énergétique liée aux déplacements. Citant les travaux de P. Naess, V. Fouchier (1997, pp. 166-168) évoque tout d'abord la localisation centrale des lieux d'activités. Si cet élément ne conduit pas véritablement à des distances de déplacement plus courtes, la consommation d'énergie est néanmoins minimisée en raison d'un partage modal plus en faveur des transports en commun. Dès lors, afin de favoriser les transports en commun, il s'agit de densifier les nœuds des réseaux par des générateurs de déplacements (lieux d'enseignements, commerces, bureaux, etc.).

Une autre possibilité permettant de minimiser les consommations énergétiques consiste à éviter les effets de la congestion par la multiplication des centres d'activité. A l'échelle régionale, la forme urbaine la plus efficace du point de vue de la minimisation des consommations énergétiques correspondrait alors à la "concentration décentralisée", c'est-à-dire un ensemble de villes relativement denses distribuées spatialement à travers une région (M. Breheny, 1995, p. 411). En fait, cette solution a le mérite de maintenir de fortes densités, mais sans dépendre d'un centre unique et, dès lors, congestionné.

Forme urbaine et cohésion sociale

En raison de l'évolution des rapports sociaux au sein des villes, les conséquences sociales de l'éclatement urbain ne seront (sont) peut-être pas plus supportables que les conséquences environnementales. A ce propos, relevons tout d'abord la conjonction entre, d'une part, le relâchement des contraintes de mobilité et, d'autre part, la mise en place d'un important potentiel de dualisation induit par l'actuelle restructuration post-fordiste (C. Vandermotten et al., 1999, p. 107) - croissance de certains emplois bien rémunérés versus désindustrialisation, chômage, extension des emplois mal payés et instables. De ce point de vue, "si rien n'est fait, on risque donc de plus en plus de voir se concentrer tous les problèmes dans les mêmes communes, dans les mêmes quartiers, rendant de la sorte

Consommation de carburant par rapport à la densité de population en 1980



ces problèmes insolubles” (J.-B. Jehin et B. Mérenne-Schoumaker, 1998, p. 183).

En termes d'équité sociale, nous pouvons ainsi revenir sur le thème de la pollution et des nuisances liées à l'automobile puisque ceux qui produisent le plus de pollutions ne sont pas ceux qui en souffrent le plus. En effet, alors que la mobilité motorisée permet aux groupes sociaux qui en ont les moyens de s'éloigner des nuisances, ce sont les habitants des quartiers denses et centraux - c'est-à-dire les populations les moins motorisées et les moins dépendantes de l'automobile - qui subissent le plus de pollutions.

La problématique de l'exclusion engendrée par l'émergence de la ville-voiture s'inscrit également dans la problématique de l'accessibilité aux emplois et aux services. De ce point de vue, l'évolution des formes urbaines vers la ville-voiture éloigne les populations non motorisées des services et des emplois³: “tous ceux qui ne pourront conduire ou se faire conduire : vieillards, handicapés, mais aussi ceux qui sont privés temporairement de voiture (jeunes chômeurs, conducteurs privés de permis), seront isolés, coupés d'une ville désormais conçue pour la très grande majorité des habitants automobilistes” (G. Dupuy, 1995, p. 97).

En fait, plus globalement, c'est l'impact de la distanciation spatiale sur la cohésion sociale qui est à redouter. L'articulation entre l'affaiblissement des forces de solidarité et les développements périurbains actuels est ainsi constaté par J. Donzelot et M.-C. Jaillet dans le cadre d'un travail de synthèse portant sur les zones urbaines défavorisées en Europe et en Amérique du Nord : “à partir du moment où l'organisation de l'espace urbain ne rend plus visible le lien de chacun vis-à-vis de tous, où la société se fragmente, ceux qui ont plus se trouvent portés à ignorer ceux qui ont le moins” (J. Donzelot et M.-C. Jaillet, 1997, p. 16). Le même type de constat est notamment évoqué par P.-H. Emangard : “à substituer le principe de mobilité à celui d'urbanité, à développer un individualisme exacerbé au détriment de la civilité, n'aura-t-on pas des conséquences globales qui remettent en cause le fonctionnement même de la société et du rapport à autrui ?” (P.-H. Emangard, 1998, p. 5).

L'INTÉGRATION DE LA THÉMATIQUE DE LA VILLE COMPACTE

En vertu du principe de précaution, il est ainsi nécessaire de mieux gérer le relâchement des contraintes de mobilité (M. Wiel, 1998). En effet, après avoir été rendue obligatoire en raison des seules contraintes de mobilité, il apparaît que la concentration des hommes et des activités demeure aujourd'hui nécessaire en raison des impératifs du développement durable. A la différence des contraintes de mobilité, il s'agit là de contraintes à la fois moins directement perceptibles et, en outre, inscrites dans le long terme. Sur ce thème, analysons maintenant comment l'avertissement commence à se diffuser auprès des acteurs de la vie publique.

Les organisations internationales

Dans le domaine de l'articulation entre la mobilité automobile, les formes urbaines et le développement durable, le plus bel exemple d'intégration du travail des scientifiques correspond sans conteste au

succès mondial rencontré par les travaux et la courbe de Newman et Kenworthy. Les "théories" naissantes du développement durable s'en sont effectivement emparées, "car elles illustrent parfaitement les enjeux contradictoires entre le développement urbain et les problèmes écologiques de long terme. On retrouve de ce fait la courbe présentée plus haut dans les récentes publications de l'OCDE et de l'Union européenne ... Son importance, indépendamment des discussions méthodologiques sur la collecte de données et sur les conclusions tirées, a été son influence sur les stratégies de densités à travers le monde" (V. Fouchier, 1997, p. 13).

Les différentes études sur les liens entre l'automobile et les formes urbaines ont en fait conduit à diffuser le mot d'ordre de la "ville compacte". Il "a été proposé pour la première fois dans *Le livre vert pour l'environnement urbain*, de l'Union européenne, puis approfondi (Commission of the European Communities, 1992a et b) dans le sillage d'expériences de certaines villes d'Europe du Nord, en particulier hollandaise et danoise. Il suggère comme mesures :

- limitation de la consommation des ressources spatiales compromises par l'étalement métropolitain ;
- diminution de la consommation d'énergie - qui est inversement proportionnelle aux niveaux de densité des centres (Newman et Kenworthy, 1989 ; McLaren, 1992) - et d'eau, et des coûts de transports ;
- atténuation des mécanismes de spécialisation territoriale et de ségrégation résidentielle.

La métaphore de la "ville compacte" paraît donc résumer au mieux les trois options stratégiques du principe du développement durable : efficacité allocative de long terme, efficacité distributive et équité environnementale" (M.C. Gibelli, 1997, p. 32).

Sur base des mêmes travaux scientifiques, l'OCDE a également apporté sa contribution, évoquant la densification parmi les mesures possibles pour réduire les impacts négatifs de la mobilité automobile. Plus précisément, dans son ana-

lyse des performances environnementales consacrée à la Belgique, cette institution relève les interactions entre, d'une part, la dispersion des activités urbaines dans notre pays et, d'autre part, l'impact environnemental du secteur des transports (OCDE, 1998).

Les pays européens

Avec M. Breheny, nous lisons que suite au relatif consensus des scientifiques sur le caractère non durable de la forme urbaine de la ville-voiture, de nombreux pays intègrent la thématique de la ville compacte : "la solution de la ville compacte a rapidement gagné du terrain et est maintenant acceptée comme un objectif politique légitime dans de nombreux pays" (M. Breheny, 1995, p. 403). Au sein des pays européens, l'intégration de la problématique des formes urbaines et du développement durable est en fait assez variable. Globalement, trois groupes de pays peuvent être différenciés.

Un premier groupe, formé notamment des Pays-Bas, du Danemark et de la Suisse, atteste d'une tradition ancienne concernant l'objectif de maintien des formes urbaines denses. Dans ces pays, la volonté d'utiliser l'espace de manière rigoureuse est antérieure à l'émergence du thème du développement urbain durable.

Une deuxième catégorie de pays correspond à l'Angleterre et à la Norvège où de nouvelles stratégies ont été mises en place suite aux récents débats portant sur le développement durable. V. Fouchier (1997, p. 13) observe ainsi que les Britanniques et les Norvégiens se servent des travaux de P.W.G. Newman et J.R. Kenworthy pour justifier leur politique nationale en matière d'urbanisme et de transport. "Ces deux pays ont recours à des directives nationales d'aménagement, fixant le cadre des décisions locales de développement urbain. Ce sont des démarches à la fois régaliennes et pédagogiques. Les plans d'occupation des sols et les schémas directeurs doivent montrer qu'ils répondent aux exigences nationales, à savoir une densification visant à réduire les

extensions urbaines et l'usage de l'automobile" (V. Fouchier, 1998, p. 29).

Le rôle des études sur la politique britannique a également été commenté par T. Pharoah qui constate que le fait de considérer la réduction des besoins de transports par voiture comme un des objectifs clés de l'aménagement du territoire s'explique par "le flux d'études et de rapports portant sur les problématiques de la pollution atmosphérique et de l'émission de gaz carbonique et d'autres gaz à effet de serre, sur la sécurité routière, sur le déclin des centres traditionnels" (T. Pharoah, 1996, p. 30). Le même auteur constate ainsi que le choix politique de diminuer la dépendance par rapport à l'automobile a émergé suite au constat que, dans ce domaine, "continuer la politique du laissez faire aurait conduit à des désastres économiques, sociaux et environnementaux" (T. Pharoah, 1996, p. 36).

La France (et la Belgique) doit (doivent) sans doute être classée(s) dans un troisième groupe de pays : un groupe qui serait formé des pays où le constat de non-durabilité de l'étalement urbain n'a pas encore eu de répercussions significatives sur la gestion territoriale.

La métaphore de la "ville compacte" paraît donc résumer au mieux les trois options stratégiques du principe du développement durable : efficacité allocative de long terme, efficacité distributive et équité environnementale"

En ce qui concerne la situation française, nous relevons que certains documents officiels intègrent les inévitables conséquences de la dédensification sur les consommations énergétiques. Par exemple, le thème de la ville compacte et les travaux de Newman et Kenworthy sont évoqués dans les rapports de la mission interministérielle contre l'effet de serre (V. Fouchier, 1997, p. 13). Pourtant, "cela n'a pas vraiment influencé les politiques de planification à des échelons inférieurs" (V. Fouchier, 1997, p. 13). Manifestement, intégrer aux actions locales des dimensions spatiales et temporelles plus vastes n'apparaît pas encore chose aisée (penser globalement, agir localement) (H. Henderson, 1981).

La situation en Belgique et en Wallonie

En ce qui concerne la Belgique, nous relevons que le thème de la ville compacte n'a (même) pas encore conquis le terrain des publications officielles. A ce propos, l'analyse de l'imposant rapport fédéral sur le développement durable apparaît assez criante. Par exemple, lorsqu'il s'agit de mettre en œuvre un programme national afin de limiter la production du CO₂, l'option des formes urbaines compactes n'est pas évoquée (Bureau fédéral du Plan, 1999, p. 203 et suivantes ; Ministère des Affaires Sociales, de la Santé Publique et de l'Environnement, 1997). Plus globalement, sur les 448 pages du rapport, le constat des accrochages entre les principes du développement durable et l'étalement de l'urbanisation n'est en fait quasi jamais relevé.

Tout comme le niveau fédéral, le niveau régional wallon est évidemment préoccupé par la thématique du développement durable. Plus précisément, le développement durable y est explicitement mentionné comme un objectif politique majeur (par exemple : article 1^{er} du CWATUP ; Gouvernement wallon, 1995 ; Gouvernement wallon, 1999, p. 5). Pour autant, en ce qui concerne la thématique de l'aménagement du territoire, le S.D.E.R. ne précise rien d'expli-

cite sur le mot d'ordre de la ville compacte. Certes, dans ce document, l'idée de densifier l'urbanisation s'inscrit dans l'objectif général de structuration des villes (Gouvernement wallon, 1999, p. 152), mais l'idée n'est en fait que fort peu développée et, en outre, fort peu reliée à la thématique globale du développement durable.

CONCLUSION

Depuis maintenant une dizaine d'années, différents travaux ont porté sur les accrochages entre les objectifs du développement durable et l'étalement des villes. A ce propos, il est manifeste qu'un consensus a progressivement émergé sur le besoin d'endiguer les développements périurbains, pour des raisons environnementales notamment, mais aussi en relation avec l'objectif de la cohésion sociale. Sur base de ce relatif consensus du monde scientifique, le mot d'ordre de la ville compacte a ensuite été progressivement intégré par différents acteurs institutionnels, tout d'abord les principales organisations internationales, mais également différents pays. Par rapport à de nombreux pays européens, la sensibilisation sur la nécessaire compacité urbaine est pourtant encore peu poussée en Belgique. En effet, comme cela a été relevé, le thème est peu présent au sein des publications officielles. Quant à la réalité concrète, elle semble encore bien plus éloignée de cet objectif de la ville compacte puisque, sur le continent européen, il est manifeste que le territoire belge apparaît comme un espace particulièrement marqué par la dispersion des populations et des activités. Sur ce plan concret, le défi urbanistique consiste notamment à mettre en place une production urbaine qui conjuguerait à la fois la densité et la qualité de l'environnement résidentiel. Naturellement, en Belgique comme ailleurs, le mot d'ordre de la ville compacte ne correspond qu'à un aspect du combat que les aménageurs et les urbanistes ont à mener pour la "durabilité", mais un aspect qui mérite sans doute d'être inscrit plus explicitement dans l'agenda du développement durable. ■

... le défi urbanistique
consiste notamment
à mettre en place
une production urbaine
qui conjuguerait à la fois
la densité et la qualité
de l'environnement
résidentiel.

Bibliographie

- BREHENY M., 1995. "Counter-urbanisation and sustainable urban form", *Cities in Competition : Productive and Sustainable Cities for the 21st Century* (Brotchie J., Batty M. et Blakely E.) , Longman Australia, Melbourne, pp. 402-429.
- BRÜCK L., JEHIN J.-B., VAN HOOF T. et MÉRENNE-SCHOUMAKER B., 1998. "Etude des consommations d'espace et d'énergie", Projet "Les comportements résidentiels des ménages face à la problématique du développement durable", SSTC - Leviers d'une politique de développement durable, *Working Paper*, n°6.
- Bureau fédéral du Plan, 1999, *Rapport fédéral sur le développement durable*.
- CAMAGNI R., 1997. Pour une ville "durable", *Développement urbain durable. Quatre métropoles européennes* (sous la direction de Camagni R. et Cristina Gibelli M.), Datar, Monde en cours, l'Aube, pp. 5-20.
- CAMAGNI R. et CRISTINA Gibelli M., 1997. *Développement urbain durable. Quatre métropoles européennes*, Datar, Monde en cours, l'Aube.
- CLAVAL P., 1970. "La géographie urbaine", *Revue Géographique de Montréal*, Vol. XXIV, n°2, pp. 117-141.
- Claval P. et (avec la collaboration de) Claval F., 1981. *La logique des villes. Essai d'urbanologie*, Litec, Paris.
- Commission des communautés européennes, 1990. *Livre vert sur l'environnement urbain*, C.E.E., Luxembourg.
- Commission of the European Communities, 1992a. *Towards Sustainability : a European Community Programme of Policy and Action in Relation to the Environment and Sustainable development*, CCE, Bruxelles.
- Commission of the European Communities, 1992b. *Green Paper on the Impact of Transport on Environment : A Community Strategy for Sustainable Mobility*, CCE, Bruxelles.
- Commission mondiale sur l'Environnement et le Développement, 1988. *Notre avenir à tous*, Montréal, Editions du Fleuve.
- DERYCKE P.-H., 1979. Economie et planification urbaines. 1 / L'espace urbain, coll. "THEMIS Sciences économiques", P.U.F., Paris.
- DONZELOT J. et JAILLET M.-C., 1997. *Séminaire sur les zones urbaines défavorisées en Europe et en Amérique du Nord (Esquisse de synthèse pour introduire à une seconde phase de la recherche)*, Plan Urbain, CEDOV, inédit.
- DUPUY G., 1995. *L'auto et la ville*, Flammarion, Dominos.
- EMANGARD P.-H., 1998. *Du caractère non durable de certaines décisions d'urbanisme*, Intervention au séminaire "Evolution urbaine et développement durable", Ecole nationale des ponts et chaussées, Journée du 6 novembre 1998, inédit.
- EVANS A.W., 1991. "Rabbit Hutches on Postage Stamps" : Planning, Development and Political Economy", *Urban Studies*, Vol. 28, n°6, pp. 853-870.
- FOUCHIER V., 1997. *Les densités urbaines et le développement durable. Le cas de l'Île-de-France et des villes nouvelles*, Edition du S.G.V.N., La documentation française.
- FOUCHIER V., 1998. "Vers des planchers de densité ?", *Etudes foncières*, n°81, pp. 24-29
- GORDON P. et RICHARDSON H.W., 1997. "Are compact cities a desirable planning goal ?", *Journal of the American Planning Association*, Vol. 63, n°1, pp. 95-106.
- GOUVERNEMENT WALLON, 1995, *Plan d'Environnement pour le Développement durable en Région wallonne*, Ministère de l'environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture.
- GOUVERNEMENT WALLON, 1999. *Schéma de Développement de l'Espace Régional*, Adopté par le Gouvernement wallon le 27 mai 1999.
- HALLEUX J.-M., DERWAELE F. et MÉRENNE-SCHOUMAKER B., 1998. "Les noyaux d'habitat en Belgique : situation en 1991 et évolution depuis 1970", *Monographie n°11A "Urbanisation" du Recensement Général de la Population et des Logements au 1^{er} mars 1991* (sous la direction de Mérenne-Schoumaker B., Van der Haegen H. et Van Hecke E.), INS, SSTC, Bruxelles, pp. 9-77.
- HENDERSON H., 1981. "Thinking globally, acting locally", *The politics of the solar age : alternative to economics*, New York, Anchor Books, pp. 305-405.
- JAILLET M.-C. et JALABERT G., 1982. Politique urbaine et logement : la production d'espace pavillonnaire, *L'Espace Géographique*, n°4, pp. 293-306.
- JEHIN J.-B. et MÉRENNE-SCHOUMAKER B., 1998. "Urbanisation et consommation d'espace en Belgique. Tendances régionales récentes", *Acta Geographica Lovaniensia*, n°37, pp. 171-184.
- LE GUIRRIEC P., 1997. "Mobilité et identité dans la périphérie brestoise", *La ville émergente* (sous la direction de Dubois-Taine G. et Chalas Y.), Monde en cours, l'Aube, pp. 78-85.
- MC LAREN D., 1992. Compact or Dispersed ? Dilution is No Solution, *Built Environment*, Vol. 18, n°4.
- MINISTÈRE DE LA RÉGION WALLONNE, 1996. *Enquête sur la qualité de l'habitat en Wallonie*, Etudes et Documents Logement, n°1, Direction générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine, Direction de l'Observatoire de l'Habitat, Jambes.
- MINISTÈRE DES AFFAIRES SOCIALES, DE LA SANTÉ PUBLIQUE ET DE L'ENVIRONNEMENT, 1997. *Les changements climatiques : vouloir et savoir y faire face*, Editions des Services Fédéraux de l'Environnement.
- NÆSS P., 1991. "Environment protection by urban concentration", *Scandinavian Housing and Planning Research*, n°8, pp. 247-252.
- NEWMAN P. et KENWORTHY J., 1989. *Cities and automobile dependence : an international sourcebook*, Gower.
- NEWMAN P.W.G. et KENWORTHY J.R., 1996a. "The land use - transport connection. An overview", *Land Use Policy*, Vol. 13, n°1, 1-22.
- NEWMAN P.W.G. et KENWORTHY J.R., 1996b. "Formes de la ville et transports : vers un nouvel urbanisme", *Les Cahiers de l'IAURIF*, n°114-115, pp. 98-109.
- OCDE, 1995. *Transports urbains et développement durable*, OCDE, Paris.
- OCDE, 1998. *Examens des performances environnementales. Belgique*, OCDE, Paris.
- OECD, 1995. *Urban travel and sustainable development*, OECD, Paris.
- PHAROAH T., 1996. "Reducing the need to travel. A new planning objective in the UK ?", *Land Use Policy*, Vol. 13, n°1, pp. 23-36.
- SERVICES FÉDÉRAUX POUR LES AFFAIRES ENVIRONNEMENTALES, 1998. *Le Protocole de Kyoto, Résumé*, Cahier ECS/206/17672.
- SCHOONBRODT R., 1987. *Essai sur la destruction des villes et des campagnes*, P. Mardaga, Liège.
- VANDERMOTTEN C., VERMOESEN F., DE LANNOY W. et DE CORTE S., 1999. "Villes d'Europe : cartographie comparée", *Bulletin du Crédit Communal*, n°207-208.
- 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*, P. Mardaga, Sprimont.
- WORLD COMMISSION ON ENVIRONMENT AND DEVELOPMENT, 1987. *Our common future*, Oxford, Oxford University Press.

Notes

¹ World Commission on Environment and Development, 1987. *Our common future*, Oxford, Oxford University Press.

Commission mondiale sur l'Environnement et le Développement, 1988. *Notre avenir à tous*, Montréal, Editions du Fleuve.

² Ce postulat selon lequel les préférences des populations vont inéluctablement dans le sens du modèle des faibles densités et de la maison individuelle est toutefois critiquable. Dans le cadre d'analyses radicales, certains auteurs développent ainsi l'idée que, dans ce domaine des choix résidentiels, la volonté des populations est en fait le résultat d'une construction idéologique à laquelle ont pris part de nombreux acteurs économiques, politiques et sociaux (par exemple : M.-C. Jaillet et G. Jalabert, 1982 ; R. Schoonbrodt, 1987).

³ Relevons qu'au niveau de la Wallonie, "29 % des ménages n'ont pas de voiture" (Ministère de la Région wallonne, 1996, p. 35).