

ANALYSE DE LA LOCALISATION DES GARAGES ET DES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT DANS LA RÉGION LIÉGEOISE

par Bernadette MÉRENNE-SCHOUMAKER

Docteur en Sciences géographiques ULg.
Chef de Travaux et Maître de Conférences à l'Université de Liège.

Les analyses de localisation sont un des domaines privilégiés de la recherche en géographie. Toutefois, la plupart des travaux se limitent au secteur de la production et plus particulièrement aux industries manufacturières.

Or le problème de la localisation optimale n'est pas spécifique aux seules entreprises industrielles. Les autres secteurs d'activités sont aussi confrontés à ce problème et, pour certaines entreprises tertiaires, le choix d'un emplacement est souvent plus important que dans le cas de l'industrie¹. Parallèlement, un aménagement rationnel du territoire postule une meilleure répartition spatiale des activités tertiaires, notamment de celles qui manipulent des quantités lourdes ou volumineuses, activités que nous qualifions de tertiaire lourd (commerces de gros, sociétés de transport, garages, lavoirs, etc.) par opposition au tertiaire léger regroupant les services, les commerces de détail et toutes les fonctions s'exerçant dans les bureaux.

Au moment où le développement économique repose de plus en plus sur les activités tertiaires, nous avons cru utile de lancer une recherche sur les problèmes de localisation rencontrés par certaines activités du tertiaire lourd en étudiant dans un premier temps², deux branches directement liées à la fonction transport : d'une part, les entreprises assurant l'entretien et la réparation des véhicules (les « garages ») et, d'autre part, les sociétés privées effectuant des transports pour le compte d'autrui (les « sociétés de transport »).

Notre travail repose sur une triple démarche :

1. la consultation de divers fichiers (Inspection générale économique³, Union professionnelle du Transport par Route de la Province de Liège⁴ et Union des Garagistes de la Province de Liège⁵ dans le but de dresser l'inventaire de toutes les entreprises occupant au moins 10 personnes (au 1^{er} janvier 1980) dans la région liégeoise⁶;

1. C'est la cas, par exemple, du commerce de détail dont nous avons analysé les facteurs de localisation dans un précédent travail (B. Mérenne-Schoumaker, Les facteurs de localisation du commerce de détail, dans Mélanges offerts au Professeur J. Hermitte, Université de Nice, 1980, pp. 331-349).

2. Nous réalisons actuellement une recherche sur la localisation du commerce de gros.

3. Nous avons utilisé les relevés d'entreprises occupant 5 personnes et plus, établis par la Direction de Liège pour la ville de Liège, l'arrondissement de Liège ainsi que les arrondissements de Huy-Waremme et de Verviers.

4. Nous remercions très vivement son secrétaire, M. Delsemme.

5. Nos remerciements s'adressent dans ce cas à M. Gilson, secrétaire.

6. Les limites adoptées sont celles de l'ouvrage Liège prépare son avenir (E. Wahle, Liège, 1980, pp. 162-163).

2. une enquête sur le terrain en janvier et en août 1980⁷ afin de contrôler le fichier établi, de noter sur plan la ou les localisations des différentes entreprises⁸ et de caractériser le site d'implantation;

3. une enquête par questionnaire auprès de toutes les entreprises dans le but de préciser certaines caractéristiques des implantations (activité précise, date d'installation à l'adresse actuelle, personnel occupé, surface, localisation précédente, etc.) et d'analyser les problèmes de localisation (facteurs de choix, avantages et inconvénients de la localisation, souhaits de changement). En règle générale, le questionnaire a été rempli par un responsable de la société lors de l'enquête sur le terrain de janvier 1980. En cas de refus, la firme était recontactée par téléphone et le questionnaire lui était envoyé par la poste. Cette procédure a permis de limiter les non-réponses à seulement 8 cas sur 140, soit 5,7 %.

I. PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DES ENTREPRISES

A. Activité

La répartition des 140 entreprises⁹ que compte la région liégeoise est présentée dans le tableau 1 où l'on a distingué neuf branches, trois pour le sous-total garages et six pour le sous-total sociétés de transport¹⁰. Dans ce tableau, on a aussi séparé les firmes situées sur le territoire de la nouvelle commune de Liège de celles localisées dans les autres communes de la région.

Au total, 60 % des entreprises répertoriées sont des garages et 40 % des sociétés de transport. Les branches les mieux représentées sont la réparation et l'entretien de voitures (53 unités), le transport de marchandises (20 unités) et les sociétés effectuant les réparations et les entretiens spécialisés (18 unités). A l'opposé, la région ne compte que trois entreprises de déménagement occupant au moins 10 personnes, toutes trois localisées sur le territoire communal de Liège.

7. L'enquête de janvier 1980 fut réalisée dans le cadre des travaux pratiques de la Spécialisation en Géographie économique. Nous remercions les étudiants de la seconde Licence pour leur collaboration.

8. Comme on le verra plus loin (II C), plusieurs entreprises comptent deux ou trois implantations dissociées dans l'espace liégeois.

9. Pour les entreprises comptant deux ou trois divisions, la localisation retenue est celle du lieu où s'exerce réellement la partie principale ou toute l'activité de réparation ou de transport et non la localisation des bureaux ou des salles d'exposition (voir ci-après II C).

10. Pour une analyse générale du transport professionnel routier dans la province de Liège, on peut consulter M. Delsemme, Pourquoi la route?, dans Revue de la Société d'Etudes et d'Expansion, n° 280, 1979, pp. 279-290.

Tableau 1. Répartition des entreprises selon leur activité.

Activités	Commune de Liège		Autres communes de la région		Région liégeoise	
	Nombre v.a.	Personnel v.a. %	Nombre v.a.	Personnel v.a. %	Nombre v.a.	Personnel v.a. %
Réparation et entretien de voitures	26	34,2 890 46,0	27	42,2 524 33,4	53	37,9 1 414 40,4
Réparation et entretien de véhicules lourds ^a	5	6,6 94 4,9	8	12,5 227 14,5	13	9,3 321 9,2
Réparations et entretiens spécialisés ^b	15	19,7 229 11,8	3	4,7 59 3,8	18	12,8 288 8,2
Sous-total garages	46	60,5 1 213 62,7	38	59,4 810 51,7	84	60,0 2 023 57,8
Transport de personnes ^c	6	7,9 92 4,8	2	3,1 40 2,6	8	5,7 132 3,8
Transport de marchandises ^d	7	9,2 241 12,4	13	20,3 412 26,3	20	14,3 653 18,6
Transport d'immondices et de travaux publics	2	2,6 33 1,7	6	9,4 162 10,3	8	5,7 195 5,6
Sociétés de déménagement	3	4,0 39 2,0	—	—	3	2,2 39 1,1
Transport international	6	7,9 123 6,4	3	4,7 67 4,3	9	6,4 190 5,4
Transport fluvial ^e	6	7,9 194 10,0	2	3,1 76 4,8	8	5,7 270 7,7
Sous-total sociétés de transport	30	39,5 722 37,3	26	40,6 757 48,3	56	40,0 1 479 42,2
Total	76	100,0 1 935 100,0	64	100,0 1 567 100,0	140	100,0 3 502 100,0

- ^a Y compris 2 entreprises assurant conjointement la réparation et l'entretien de voitures.
^b Pneus, moteurs, radiateurs, freins, courroies, électricité automobile, carrosserie et car-wash.
^c Autocars et taxis.
^d Y compris une société assurant conjointement le transport de personnes.
^e Y compris une entreprise assurant également le transport de marchandises par camions.

Du point de vue de l'emploi, la répartition par branches souligne également l'importance de la réparation et de l'entretien de voitures (40,4 % du total). Le transport de marchandises occupe de nouveau la deuxième position (18,6 %) mais la branche classée troisième est, dans ce cas, la réparation et l'entretien de véhicules lourds (9,2 %).

La confrontation des données relatives à Liège-ville et aux autres communes de la région montre l'importance de la commune de Liège, celle-ci regroupant à elle seule 76 des 140 entreprises. La concentration est surtout sensible dans le cas des réparations et entretiens spécialisés (15 unités sur 18), du transport de personnes (6 sur 8), des déménageurs (3 sur 3), des entreprises de transport international (6 sur 9) et de transport fluvial (6 sur 8). A l'opposé, les sociétés transportant les immondices ou effectuant le transport de travaux publics ainsi que les garages pour véhicules lourds sont plus fréquemment situés en périphérie.

B. Taille, période d'implantation et nature de l'opération de localisation (tableau 2)

Les petites entreprises sont très nombreuses : 71 firmes sur 140 (50,7 %) occupent de 10 à 19 personnes alors que la région ne compte que 11 sociétés employant 50 personnes et plus. La comparaison des données relatives au nombre d'entreprises et au personnel par branches (tableau 1) permet d'opposer les activités aux unités les plus petites (déménageurs, réparations et entretiens spécialisés ou encore transport de personnes) aux branches comptant des unités plus grandes (transport fluvial et transport de marchandises). En moyenne, la taille d'une firme liégeoise est de 25 personnes.

En outre, on perçoit une certaine dualité Liège-ville - périphérie. La majorité des grands garages, notamment ceux qui occupent au moins 50 personnes, sont situés sur le territoire de la ville, qui concentre aussi davantage les petites sociétés de transport (10 à 19 personnes). Au contraire, les autres communes de la région rassemblent proportionnellement plus de petits garages (10 à 19 personnes) et de grands transporteurs (30 personnes et plus).

La plupart des implantations sont récentes : 14,3 % se sont installées avant 1945 alors que 20,3 % datent de la période 1970-1980. Le secteur garages-sociétés de transport est donc caractérisé dans la région liégeoise par une majorité de localisations de moins de 30 ans.

42,7 % des garages se sont localisés pendant la période 1960-1969. Plus de la moitié des transporteurs ont une implantation postérieure à 1960. Comme on pouvait s'y attendre, la ville de Liège compte relativement plus d'installations antérieures à 1945 alors que 43,3 % des implantations de la

périphérie datent de la période 1960-1969. Depuis 1970, les entreprises semblent se répartir de façon similaire à Liège et dans les autres communes de la région.

Toutefois, l'année d'installation différencie les garages des sociétés de transport. La ville de Liège regroupe davantage de garages datant des périodes 1945-1959 et 1970-1980 ainsi que des transporteurs ayant commencé leur activité avant 1945. En périphérie, on rencontre proportionnellement plus de garages implantés de 1960 à 1969 et plus de transporteurs installés depuis 1970.

Ce processus semble très logique. L'évolution parallèle de la motorisation et de l'habitat en périphérie explique certainement la multiplication des garages dans la région de 1960 à 1969. Depuis cette date, les nouvelles implantations, correspondant fréquemment à des changements de localisation, sont plus nombreuses à Liège-ville, là où les installations étaient les plus vieilles. D'un autre côté, les exigences spatiales de nombreux transporteurs, leurs difficultés de voisinage fréquentes en tissus urbains ainsi qu'un certain déplacement de l'activité économique en périphérie sont autant de facteurs amenant les entreprises de ce groupe à préférer de plus en plus une implantation périphérique.

Enfin, l'examen des données relatives à la nature de l'opération de localisation à l'origine de l'installation actuelle (création ou extension-transfert) permet d'expliquer la jeunesse relative des implantations liégeoises. En effet, une unité sur deux résulte d'un transfert ou d'une extension. C'est donc le déménagement d'une forte proportion de firmes qui est à l'origine de l'aspect récent de nombreuses installations. En outre, contrairement à ce que l'on pouvait croire, ce caractère n'oppose pas réellement Liège à sa région, la seule différence un peu sensible étant la proportion des garages nouveaux légèrement plus forte en périphérie que dans la zone centrale.

C. Espace consommé

Le tableau 3 fournit des informations relatives à la consommation d'espace des entreprises, plus particulièrement la surface moyenne par personne occupée. Les résultats de ce tableau ne concernent toutefois plus l'ensemble des entreprises, 7 garages et 13 sociétés de transport n'ayant pu fournir des chiffres précis.

En acceptant une légère approximation due au fait que de nombreux responsables ont arrondi les valeurs données, on obtient des valeurs moyennes de surface par personne occupée¹¹ souvent élevées et fortement influencées par l'activité.

11. Les 20 firmes pour lesquelles on ne dispose pas de la surface ayant été retirées pour le calcul surface totale par travailleur.

Tableau 2. Taille, période d'implantation et nature de l'opération de localisation des entreprises.

	Commune de Liège		Autres communes de la région		Région liégeoise	
	Nombre	a b	Nombre	a b	Nombre	a b
<i>Taille des entreprises</i>						
A. De 10 à 19 personnes	22	47,8 47,8	24	63,2 52,2	46	54,8 100,0
De 20 à 29 personnes	10	21,7 58,8	7	18,4 41,2	17	20,2 100,0
De 30 à 49 personnes	8	17,4 61,5	5	13,2 38,5	13	15,5 100,0
Plus de 50 personnes	6	13,1 75,0	2	5,2 25,0	8	9,5 100,0
Garages	46	100,0 54,8	38	100,0 45,2	84	100,0 100,0
<i>B. De 10 à 19 personnes</i>						
De 20 à 29 personnes	16	53,4 64,0	9	34,6 36,0	25	44,6 100,0
De 30 à 49 personnes	6	20,0 60,0	4	15,4 40,0	10	17,9 100,0
Plus de 50 personnes	7	23,3 38,9	11	42,3 61,1	18	32,1 100,0
Sociétés de transport	1	3,3 33,3	2	7,7 66,7	3	5,4 100,0
	30	100,0 53,6	26	100,0 46,4	56	100,0 100,0
<i>A + B De 10 à 19 personnes</i>						
De 20 à 29 personnes	38	50,0 53,5	33	51,6 46,5	71	50,7 100,0
De 30 à 49 personnes	16	21,1 59,3	11	17,2 40,7	27	19,3 100,0
Plus de 50 personnes	15	19,7 48,4	16	25,0 51,6	31	22,1 100,0
Garages + sociétés de transport	7	9,2 63,6	4	6,2 36,4	11	7,9 100,0
	76	100,0 54,3	64	100,0 45,7	140	100,0 100,0
<i>Période d'implantation</i>						
<i>A. Avant 1945</i>						
De 1945 à 1959	6	13,4 60,0	4	10,8 40,0	10	12,2 100,0
De 1960 à 1969	15	33,3 65,2	8	21,6 34,8	23	28,0 100,0
Depuis 1970	15	33,3 42,9	20	54,1 57,1	35	42,7 100,0
Garages ^c	9	20,0 64,3	5	13,5 35,7	14	17,1 100,0
	45	100,0 54,9	37	100,0 45,1	82	100,0 100,0

B. Avant 1945	8	28,6	88,9	1	4,3	11,1	9	17,6	100,0
De 1945 à 1959	8	28,6	50,0	8	34,8	50,0	16	31,4	100,0
De 1960 à 1969	7	25,0	53,8	6	26,1	46,2	13	25,5	100,0
Depuis 1970	5	17,8	38,5	8	34,8	61,5	13	25,5	100,0
Sociétés de transport ^c	28	100,0	54,9	23	100,0	45,1	51	100,0	100,0
A + B Avant 1945	14	19,2	73,5	5	8,3	26,5	19	14,3	100,0
De 1945 à 1959	23	31,5	59,0	16	26,7	41,0	39	29,3	100,0
De 1960 à 1969	22	30,1	45,8	26	43,3	54,2	48	36,1	100,0
Depuis 1970	14	19,2	51,9	13	21,7	48,1	27	20,3	100,0
Garages + sociétés de transport ^c	73	100,0	54,9	60	100,0	45,1	133	100,0	100,0
<u>Nature de l'opération de localisation</u>									
A. Créations	21	46,7	50,0	21	56,8	50,0	42	51,2	100,0
Extensions et transferts	24	53,3	60,0	16	43,2	40,0	40	48,8	100,0
Garages ^c	45	100,0	54,9	37	100,0	45,1	82	100,0	100,0
B. Créations	14	51,9	56,0	11	47,8	44,0	25	50,0	100,0
Extensions et transferts	13	48,1	52,0	12	52,2	48,0	25	50,0	100,0
Sociétés de transport ^c	27	100,0	54,0	23	100,0	46,0	50	100,0	100,0
A + B Créations	35	48,6	52,2	32	53,3	47,8	67	50,8	100,0
Extensions et transferts	37	51,4	56,9	28	46,7	43,1	65	49,2	100,0
Garages + sociétés de transport ^c	72	100,0	54,5	60	100,0	45,5	132	100,0	100,0

^a % par rapport au sous-total ou total de chaque entité spatiale.

^b % par rapport à chaque classe de chaque caractère.

^c Données non disponibles pour l'ensemble des firmes.

Pour l'ensemble des firmes, l'espace consommé par travailleur est de 173,5 m², soit très proche des moyennes industrielles¹². On comprend dès lors mieux les difficultés rencontrées par de nombreuses entreprises lors du choix d'un site, difficultés d'autant plus grandes que la firme souhaite se localiser à proximité du centre urbain.

Au total, les garages consomment légèrement plus d'espace par travailleur que les sociétés de transport en raison notamment des besoins pour les aires d'exposition (voire de stockage). La consommation la plus forte s'observe pour la réparation et l'entretien de véhicules lourds (363,2 m²) et la consommation la plus faible pour le transport de personnes (37,8 m²)¹³.

Tableau 3. Surface moyenne par personne occupée et par branche d'activités (en m²).

Activités	Commune de Liège	Autres communes de la région	Région liégeoise
Réparation et entretien de voitures	126,5	238,0	163,7
Réparation et entretien de véhicules lourds	207,7	423,5	363,2
Réparations et entretiens spécialisés	103,4	139,5	109,1
<i>Sous-total garages</i>	<i>125,8</i>	<i>287,7</i>	<i>186,1</i>
Transport de personnes	31,5	50,0	37,8
Transport de marchandises	86,7	190,5	147,8
Transport d'immondices et de travaux publics	201,5	169,5	175,3
Sociétés de déménagement	138,7	—	138,7
Transport international	120,2	526,3	242,6
Transport fluvial	137,6	197,4	156,2
<i>Sous-total sociétés de transport</i>	<i>108,4</i>	<i>202,9</i>	<i>154,7</i>
<i>Total</i>	<i>119,7</i>	<i>248,1</i>	<i>173,5</i>

La valeur foncière des sites ainsi que les disponibilités en terrains interviennent, en plus que l'activité, dans l'explication des moyennes obtenues. Ainsi, la consommation d'espace par travailleur est pratiquement toujours près de deux fois (voire plus de deux fois) plus forte en périphérie qu'à Liège. Cette situation s'observe dans toutes les branches sauf transport de personnes, entretiens spécialisés et transport d'immondices.

12. L'ensemble des nouvelles implantations de la province de Liège pour la période 1947-1970 obtenait une valeur moyenne de 223,2 m² par travailleur. Voir à ce propos B. Mérenne-Schoumaker, Les implantations industrielles nouvelles de la province de Liège, dans Revue de la Société d'Etudes et d'Expansion, n° 265, 1975, pp. 369-385.

13. La consommation est particulièrement faible pour les sociétés de taxis recevant des concessions sur la voie publique.

Quant à l'emprise au sol (part du bâti par rapport au total), elle varie fortement d'un cas à l'autre. En milieu urbain, les taux sont fréquemment compris entre 70 et 100 % alors qu'en périphérie, des valeurs inférieures à 50 % (voire à 20 %) sont courants, notamment parmi les firmes situées dans les parcs industriels. Les entreprises du secteur garages-sociétés de transport présentent donc du point de vue de l'emprise au sol des aspects très voisins de celles du secteur industriel.

II. PRINCIPAUX CARACTÈRES DE LA RÉPARTITION SPATIALE

A. Axes et pôles de localisation hors-ville

La figure 1 souligne bien la concentration relative des entreprises en dehors du territoire de Liège. Une zone est de loin la plus importante : le pôle amont (Seraing, Jemeppe, Tilleur, Flémalle et Ivoz-Ramet). On y relève 22 firmes presque toutes localisées dans la plaine alluviale. Ces entreprises appartiennent à plusieurs secteurs d'activités. Toutefois, les sociétés de transport (marchandises et immondices surtout) dominent (14 au total), principalement sur la rive gauche de la Meuse.

Le deuxième pôle est celui d'Ans-Loncin (9 unités); ce pôle lié au réseau autoroutier est plus récent que le précédent. Par ailleurs, il regroupe pratiquement autant de garages que de sociétés de transport (5 contre 4).

Les autres noyaux de concentration sont plus petits : 5 firmes à Herstal au nord de l'autoroute, 5 entreprises à Visé et 4 à Forêt, le long de la route Liège-Verviers.

Quant aux autres entreprises — principalement du sous-groupe garages —, elles présentent un caractère dispersé. On les rencontre un peu partout dans le tissu aggloméré surtout du nord et de l'est de la région.

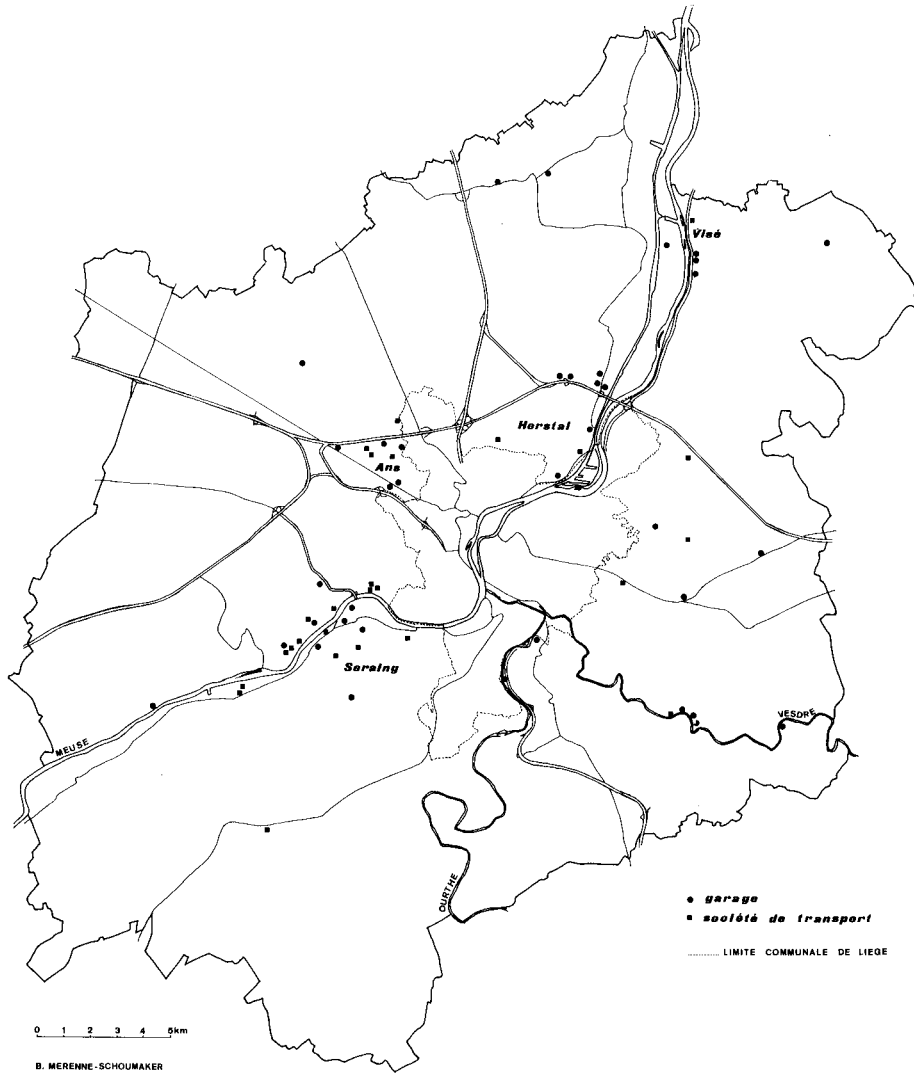
B. Répartition par quartier à Liège

La figure 2 tente de traduire la répartition spatiale sur le territoire de la nouvelle commune de Liège en utilisant un découpage en quartiers mis au point par J. A. Sporck et S. Smal-Joiris ¹⁴.

Un fait domine cette répartition : la concentration plus nette des entreprises sur la rive gauche que sur la rive droite de la Meuse. Cette répartition s'explique par le rôle attractif exercé, d'une part, par l'avenue Blondin et le boulevard d'Avroy (quartiers de Fragnée et d'Avroy) et, d'autre part, par les quais Saint-Léonard et de Coronmeuse (quartiers Saint-Léonard et Coronmeuse). Ces axes de grand passage ont en effet attiré de nombreux garages.

14. Voir Liège prépare son avenir, *ouvr. cit.*, pp. 164-165.

Localisation des garages et des sociétés de transport dans la région liégeoise (ville de Liège exclue)

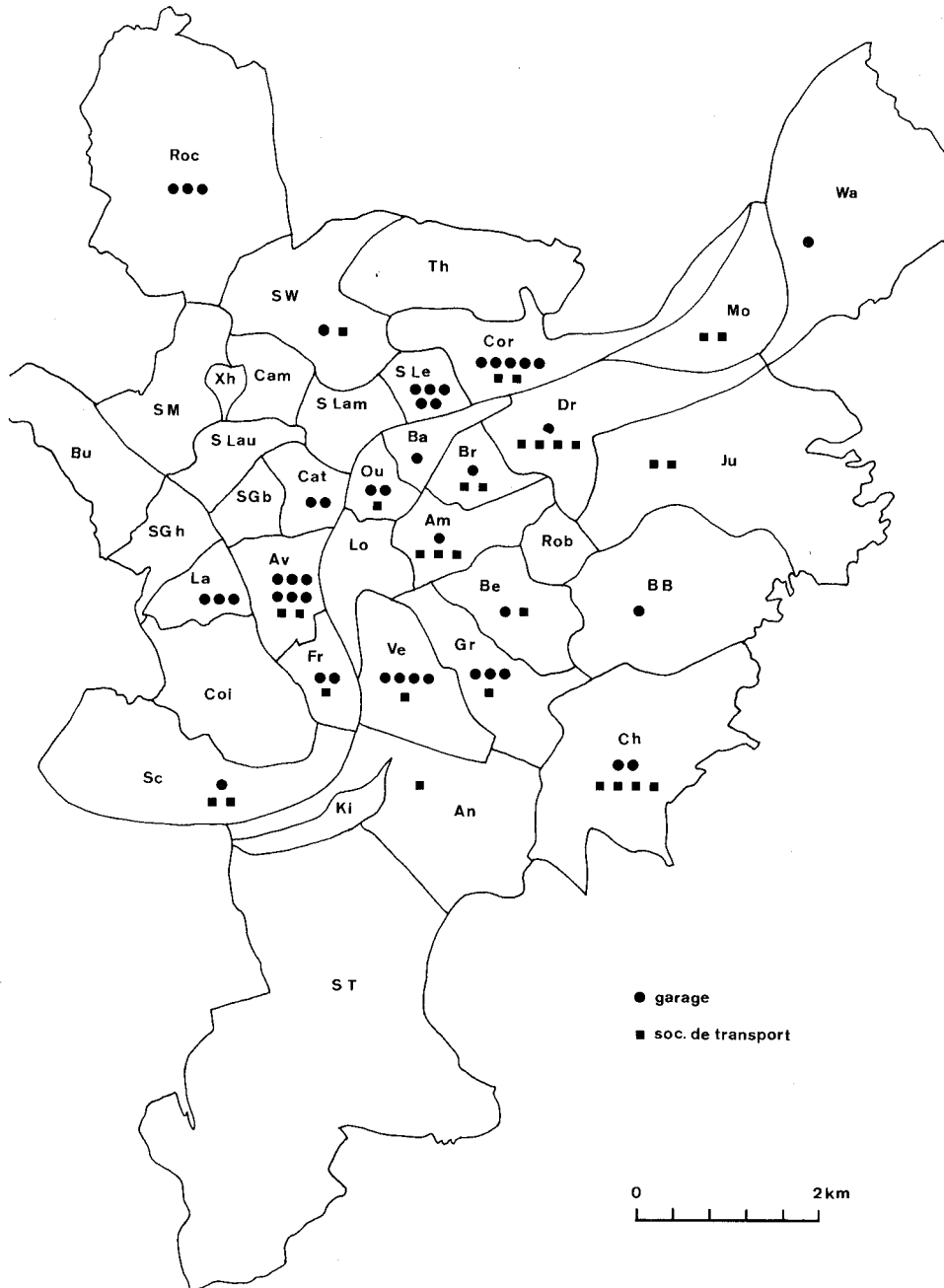


Dénomination des quartiers de Liège

Am	Amercœur	Dr	Droixhe	Sc	Sclessin
An	Angleur	Fr	Fagnée	SGb	Saint-Gilles (bas)
Av	Avroy	Gr	Grivegnée	SGh	Saint-Gilles (haut)
Ba	Bavière	Ju	Jupille	SLam	Saint-Lambert
BB	Bois-de-Breux	Ki	Kinkempois (gare)	SLau	Saint-Laurent
Be	Belleflamme	La	Laveu	SLe	Saint-Léonard
Br	Bressoux	Lo	Longdoz	SM	Sainte-Marguerite
Bu	Burenville	Mo	Monsin (île)	ST	Sart Tilman
Cam	Campine	Ou	Outremeuse	SW	Sainte-Walburge
Cat	Cathédrale	Rob	Robermont (cimetière)	Th	Thier-à-Liège
Ch	Chênée	Roc	Rocourt	Ve	Vennes
Coi	Cointe			Wa	Wandre
Cor	Coronmeuse			Xh	Xhovémont (parc)



Répartition des garages et des sociétés de transport
par quartier à Liège



En outre, la proximité de la douane et de la gare des Guillemins expliquent aussi la présence de quelques transporteurs dans les quartiers de Fragnée et d'Avroy.

Sur la rive droite de la Meuse, il existe cependant quelques zones de concentration : Droixhe (zone d'industries et de commerces), Chênée (point d'arrivée des circulations en provenance de l'est et du sud) ainsi que le grand axe quai des Ardennes-boulevard de Laveleye (traversant les quartiers de Grivegnée et des Vennes). Par ailleurs, les quartiers d'Amercœur et de Bressoux regroupent surtout des sociétés de transport dans des installations anciennes mélangées à l'habitat.

Contrairement aux activités industrielles¹⁵, les activités du secteur garages-sociétés de transport se localisent donc davantage dans les espaces centraux de la ville. Ainsi, elles sont peu représentées à Sclessin-Angleur ou à Jupille-Wandre, des quartiers plus industriels. Seuls Chênée et Grivegnée regroupent à la fois des industries importantes et des firmes du secteur garages-sociétés de transport.

C. Dissociation spatiale des installations

Liée aux exigences spécifiques en matière de localisation des différentes divisions d'une même entreprise, la dissociation spatiale des installations est assez fréquente puisqu'elle concerne 27 firmes.

La situation la plus répandue (9 cas) peut être observée dans le sous-secteur transports où certaines firmes ont séparé leurs bureaux des garages. Les bureaux, points de contact avec la clientèle, se situent presque toujours en ville alors que les aires de parking des autocars, des camions ou camionnettes se localisent en périphérie, souvent dans des bâtiments de réemploi.

Une autre situation assez fréquente (7 cas) est typique de la branche réparation et entretien de voitures. Dans ce cas, la salle ou l'aire d'exposition des véhicules automobiles est située le long d'un axe commerçant de la ville ou de la périphérie immédiate alors que le garage où s'effectuent les entretiens et les réparations ont une localisation moins centrale mais facilement accessible. Pour Liège-ville, la salle d'exposition correspond presque toujours au premier site de l'entreprise; les installations, étant devenues trop petites, la firme a dès lors réaménagé le garage en point de vente et a transféré ailleurs les activités du garage.

Dans 7 autres cas, les exigences en surface ont conduit l'entreprise, à l'étroit dans ses installations, à s'étendre sur un terrain situé en face ou dans le voisinage immédiat de la première localisation. Ces 7 cas appartiennent

15. B. Mérenne-Schoumaker, Les industries, dans Liège prépare son avenir, *ouvr. cit.*, pp. 119-127.

tant au sous-secteur garages qu'à celui des sociétés de transport mais correspondent tous à un milieu suburbain (Jupille ou Chênée, par exemple).

Enfin, les autres exemples de dissociation spatiale des installations se rencontrent parmi les sociétés de déménagement où deux firmes sur trois ont aménagé des garde-meubles dans un site proche de l'implantation principale grâce au réemploi d'anciens locaux. En outre, deux garages possèdent une aire de stockage à plus de trois kilomètres de leur siège principal, aire de stockage correspondant une nouvelle fois à d'anciens locaux industriels.

Au total, la dissociation spatiale des installations permet de répondre aux exigences en surface du secteur tout en limitant les effets du marché foncier. Généralement, les activités commerciales ou administratives sont maintenues en ville alors que les activités plus lourdes sont reportées en périphérie. En milieu suburbain, l'agrandissement peut, à l'opposé, se réaliser à proximité du siège principal. Par ailleurs, de nombreuses extensions réutilisent des sites d'anciennes activités, notamment industrielles.

D. Typologie des quartiers d'insertion

Lors de l'enquête sur le terrain, nous avons relevé les fonctions du quartier de chaque localisation; dans chaque cas, nous avons retenu une à trois activités. Au départ des combinaisons observées, nous avons distingué quatre grands groupes de quartiers (tableau 4) : les quartiers uniquement résidentiels, les quartiers mixtes où la résidence voisinaît avec des activités tertiaires légères, les quartiers mixtes où l'on rencontrait des logements, des activités industrielles et des activités du tertiaire lourd et enfin les quartiers d'activités secondaires et tertiaires.

De manière générale, les entreprises du secteur garages-sociétés de transport se répartissent principalement dans les trois premiers groupes, 14,3 % seulement étant situées dans des zones d'activités. Les garages sont proportionnellement plus nombreux dans les quartiers mixtes résidence-activités légères, en raison de leur tendance à se localiser le long de grands axes commerciaux. A l'opposé, les transporteurs se rencontrent plus fréquemment dans les quartiers mixtes résidence-activités lourdes.

Cette dualité de localisation semble logique. En raison de leur division commerciale, les garages ont tendance à se comporter comme des commerces de détail, notamment comme les commerces ayant de fortes exigences en surface (équipement de la maison et de la profession). Pour les transporteurs, deux faits orientent les choix : le domicile du patron (car il est souvent le point de départ de l'entreprise) et les exigences en matière d'espace et de circulation (ce qui conduit souvent la firme à se localiser comme une industrie).

Tableau 4. Répartition des entreprises selon les fonctions principales des quartiers de localisation.

Activités	Commune de Liège				Autres communes de la région				Région liégeoise			
	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D
Réparation et entretien de voitures	7	10	5	4	6	10	9	2	13	20	14	6
Réparation et entretien de véhicules lourds	2	—	2	1	1	2	2	3	3	2	4	4
Réparations et entretiens spécialisés	3	12	—	—	2	1	—	—	5	13	—	—
Sous-total garages	12	22	7	5	9	13	11	5	21	35	18	10
	26,1	47,8	15,2	10,9	23,7	34,2	28,9	13,2	25,0	41,7	21,4	11,9
Transport de personnes	2	4	—	—	—	1	1	—	2	5	1	—
Transport de marchandises	4	1	2	—	5	—	5	3	9	1	7	3
Transport d'immondices et de travaux publics	—	—	2	—	3	—	1	2	3	—	3	2
Sociétés de déménagement	3	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—
Transport international	2	—	3	1	2	—	1	—	4	—	4	1
Transport fluvial	1	1	—	4	—	—	2	—	1	1	2	4
Sous-total sociétés de transport	12	6	7	5	10	1	10	5	22	7	17	10
	40,0	20,0	23,3	16,7	38,5	3,8	38,5	19,2	39,3	12,5	30,4	17,8
Total	24	28	14	10	19	14	21	10	43	42	35	20
	31,6	36,8	18,4	13,2	29,7	21,9	32,8	15,6	30,7	30,0	25,0	14,3

% = Valeur relative au sous-total de chaque entité spatiale.

A = Quartiers uniquement résidentiels.

B = Quartiers mixtes résidence + activités légères (commerces de détail, bureaux, écoles).

C = Quartiers mixtes résidence + activités industrielles ou du tertiaire lourd (commerces de gros, garages, transporteurs).

D = Quartiers d'activités industrielles et tertiaires.

La répartition des entreprises selon les types de quartiers ne diffère pas fondamentalement pour Liège et la périphérie. Toutefois, dans le premier cas, on rencontre un peu plus d'entreprises situées dans les quartiers mixtes résidence-activités légères et dans le second cas, plus de firmes dans les quartiers mixtes résidence-activités lourdes.

En matière de localisation, le rôle du type d'activités semble donc plus important que celui du type de milieu.

III. MOTIVATIONS ET JUGEMENT DES LOCALISATIONS

Afin d'expliquer les localisations du secteur garages-sociétés de transport dans la région liégeoise et de percevoir la valeur de ces localisations, nous avons interrogé chaque entreprise sur les facteurs de choix de l'implantation actuelle, sur les avantages et les inconvénients présentés par cette localisation et sur les éventuels souhaits de changement.

Comme nous l'avons dit en introduction, 8 firmes seulement n'ont pas répondu à l'enquête. Les résultats qui vont suivre concernent donc 82 garages et 50 sociétés de transport.

A. Facteurs de choix de l'implantation actuelle

Parmi les 132 firmes ayant participé à l'enquête, 14 n'ont pas cité de facteur précis. La difficulté de formuler une réponse semble liée à la non-participation du directeur ou du gérant actuel au choix de la localisation. En effet, ceux qui ne répondent pas invoquent souvent le rôle joué par leur prédécesseur à la tête de l'entreprise.

Au sein des entreprises qui ont donné au moins un facteur, 75 ont cité un motif, 34 deux motifs et 9 trois motifs ce qui nous amène à traiter 170 réponses rangées en cinq grandes catégories (tableau 5).

Pour les garages comme pour les sociétés de transport, le facteur déterminant du choix est l'existence d'un terrain disponible ou la présence de bâtiments que l'on peut réutiliser. Les facteurs de site se rangent donc en première place; ils sont suivis par des considérations relatives au marché, considérations particulièrement importantes pour les sociétés de transport.

L'accessibilité et la situation sont toutes deux classées en troisième place par les garages qui citent, en dernier lieu, des raisons d'ordre personnel. Les sociétés de transport invoquent davantage ces raisons (notamment la proximité du domicile du patron) alors que les facteurs d'accessibilité et de situation paraissent moins importants.

Tableau 5. Facteurs de choix de la localisation.

Facteurs cités	Garages		Sociétés de transport		Total		Total	
	Lg V	Ext.	Lg V	Ext.	Lg V	Ext.	Garages	Transport
Accès aisé	1	4	—	2	1	6	5	2
Le long ou à proximité d'une grand-route	1	5	—	3	1	8	6	3
Proximité des autoroutes	2	2	—	—	2	2	4	—
Site desservi par les transports en commun	1	—	—	—	1	—	1	—
Accessibilité	5	11	—	5	5	16	16	15,0
v.a. et %	8,9	21,6	—	17,2	5	5,6	20,0	7,9
Proximité ou position centrale vis-à-vis de la clientèle	5	7	3	6	8	13	12	9
Desserte aisée de la région	—	2	—	—	—	2	2	—
Zone très fréquentée	1	—	1	—	2	—	1	1
Proximité de noyaux commerciaux	—	3	—	1	—	4	3	1
Proximité de la gare	2	—	3	—	5	—	2	3
Proximité de la douane	—	—	1	—	1	—	—	1
Proche des voies d'eau	1	—	2	1	3	1	—	3
Marché - activité	9	12	10	8	19	20	21	18
v.a. et %	16,1	23,5	29,4	27,6	21,1	25,0	19,6	28,6
Bonne situation	3	3	—	—	3	3	6	—
Proximité du centre-ville	5	—	3	—	8	—	5	3
Proximité de la ville	—	2	—	—	—	2	2	—
En périphérie	—	1	—	—	—	1	1	—
Taxes moins élevées	1	—	—	—	1	—	1	—
Quartier calme	1	—	—	—	1	—	1	—
Situation	10	6	3	—	13	6	16	3
v.a. et %	17,9	11,8	8,8	—	14,4	7,5	15,0	4,8
Terrain disponible	9	9	8	5	17	14	18	13
Locaux préexistants	8	4	4	—	12	4	12	4
Terrain ou local bon marché	4	—	1	—	5	—	4	1
Propriété familiale	—	2	—	1	—	3	2	1
Parking aisé	2	1	1	—	3	1	3	1
Zone ou quartier industriel	2	2	1	2	3	4	4	3
Site proposé par la commune	—	—	—	2	—	2	—	2
Site	25	18	15	10	40	28	43	25
v.a. et %	44,6	35,3	44,1	34,5	44,5	35,0	40,2	39,7
Proximité du domicile du patron	3	2	4	4	7	6	5	8
Proximité de l'ancien emplacement	4	2	2	2	6	4	6	4
Facteurs personnels	7	4	6	6	13	10	11	12
v.a. et %	12,5	7,8	17,7	20,7	14,4	12,5	10,2	19,0
Total des facteurs	56	51	34	29	90	80	107	63
v.a. et %	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Hasard - ne sait pas ou plus	7	2	1	4	8	6	9	5

Lg V = Commune de Liège; Ext. = Autres communes de la région.
% = Valeur relative au total des facteurs.

En ce qui concerne les résultats Liège-ville et périphérie, le tableau 5 montre encore le poids plus grand des facteurs de site à Liège là où le terrain est plus rare et plus cher. Par contre, le marché et l'accessibilité sont proportionnellement plus cités dans les autres communes de la région. En outre, si les facteurs personnels opposent peu les localisations centrales aux localisations périphériques, la situation est davantage invoquée par les firmes de Liège où 8 notamment soulignent le rôle de la proximité du centre-ville.

B. Avantages et inconvénients des localisations

Le tableau 6, construit de la même manière que le tableau 5, rassemble les informations relatives aux avantages de la localisation. Au total, 159 avantages ont été cités par 106 entreprises (53 donnant un avantage et 53 deux avantages), 7 déclarant que leur implantation n'offrait aucun avantage particulier et 17 ne sachant pas répondre à la question.

Pour les garages, les avantages majeurs sont les facilités d'accès et la situation au sein du marché. Les garagistes citent encore des qualités du site (parking aisé ou place suffisante) et des avantages de situation (principalement la proximité du centre). Toutefois, ils invoquent peu des raisons personnelles comme d'ailleurs les transporteurs.

Pour ces derniers, la proximité de la clientèle et les autres caractéristiques du marché sont les principaux avantages de leur localisation. Les qualités du site et les facilités d'accès (la proximité des autoroutes surtout) sont également souvent citées. Par contre, les avantages de situation ont moins d'importance.

Si l'on confronte les résultats relatifs à Liège-ville et autres communes, on perçoit essentiellement deux différences : les qualités de la situation sont avant tout invoquées au centre alors que la périphérie est surtout appréciée au niveau des avantages des sites.

La comparaison des avantages de localisation (tableau 6) avec les facteurs de localisation (tableau 5) traduit une certaine similitude de vue. Toutefois, le poids accordé aux différents éléments varie. Ainsi les facilités d'accès sont plus invoquées comme avantage que comme facteur de localisation. Il en est de même du marché ou de la situation. A l'opposé, les caractéristiques des sites et les raisons personnelles apparaissent plus comme des facteurs de choix que comme des avantages de localisation. De tels résultats soulignent donc l'importance du marché foncier et des disponibilités en terrains et bâtiments au niveau du choix. Ils confirment aussi un aspect des localisations déjà invoqué dans deux études précédentes : l'entrepreneur choisit ce qui convient le mieux, en fonction de ce qu'il souhaite et de ce qui

Tableau 6. Avantages actuels de la localisation.

Avantages cités	Garages		Sociétés de transport		Total		Total	
	LgV	Ext.	LgV	Ext.	LgV	Ext.	Garages	Transport
Accès aisé	8	6	—	1	8	7	14	1
Proximité des autoroutes	5	7	4	6	9	13	12	10
Site desservi par les transports en commun	4	—	1	—	5	—	4	1
v.a. et %	17	30,9	5	7	22	26,8	30	27,8
Accessibilité	17	24,5	5	7	22	26,8	30	27,8
Proximité de la clientèle	5	11	4	8	9	19	16	12
Passage important	5	2	1	—	6	2	7	1
Proximité des commerces et des pôles d'activités	1	2	1	—	2	2	3	1
Proximité de la gare	3	—	1	—	4	—	3	1
Proximité de la douane	—	—	2	—	2	—	—	2
Proche des voies d'eau	1	—	1	—	2	—	1	1
v.a. et %	15	27,3	10	8	25	30,5	30	27,8
Marché - activité	15	28,3	10	8	25	29,9	30	35,3
Proximité du centre-ville	10	4	3	3	13	7	14	6
En dehors de la ville	3	—	1	—	4	—	3	1
Position centrale dans la région	3	—	—	—	3	—	3	—
v.a. et %	16	29,1	4	3	20	24,4	20	18,5
Situation	16	7,5	4	3	20	9,1	20	13,7
Place suffisante	1	4	3	1	4	5	5	4
Qualités des bâtiments (visible, bien adapté, etc.)	1	3	1	1	2	4	4	2
Prix peu élevé des terrains	1	—	—	—	1	—	1	—
Propriété familiale	—	1	—	—	—	1	1	—
Parking aisé	3	4	2	1	5	5	7	3
Entrée facile	1	1	—	—	1	1	2	—
Zone industrielle	—	1	1	1	1	2	1	2
Pas de problème de voisinage	—	4	—	2	—	6	4	2
v.a. et %	7	12,7	7	6	14	31,1	25	25,5
Site	7	34,0	7	6	14	31,1	25	25,5
Proximité du domicile du patron	—	1	1	—	1	1	1	1
Proximité du domicile des travailleurs	—	2	—	—	—	2	2	—
v.a. et %	—	5,7	1	3,7	1	3,9	3	2,8
Avantages personnels	—	3	1	—	1	3,9	3	1
v.a. et %	55	100,0	27	24	82	100,0	108	51
Total des avantages	55	100,0	27	24	82	100,0	108	51
Pas d'avantages	4	—	2	1	6	1	4	3
v.a. et %	4	—	2	1	6	1	4	3
Ne sait pas	5	4	6	4	11	8	9	10

Lg V = Commune de Liège; Ext. = Autres communes de la région.
% = Valeur relative au total des avantages.

est disponible ¹⁶. En outre, les caractéristiques des milieux se modifiant avec le temps, des conditions nouvelles (comme la proximité des autoroutes) sont tout naturellement plus citées comme avantage que comme facteur.

Les données relatives aux inconvénients des localisations sont consignées dans le tableau 7. 112 inconvénients ont été cités par 88 firmes (64 donnant un inconvénient et 24 deux inconvénients), 7 entreprises pensant que leur localisation ne présente aucun inconvénient et 37 ne donnant aucune réponse.

Les inconvénients majeurs tant pour les garages que pour les sociétés de transport sont liés au site, principalement l'exiguïté des installations ou des parkings. Les difficultés d'accès se rangent en deuxième position et les problèmes de situation en troisième. Les inconvénients de marché sont plus rarement cités. Les résultats diffèrent peu entre les garages et les sociétés de transport, exception faite de la plus grande sensibilité de ces dernières aux problèmes d'accès et des premières aux problèmes de marché.

Les résultats pour Liège-ville sont assez voisins de ceux établis pour les autres communes. Accessibilité et site sont toutefois un peu plus cités à Liège alors que le marché l'est plus en périphérie.

Au total, les garagistes et les transporteurs sont surtout préoccupés par les inconvénients présentés par leurs propres installations. Ils invoquent peu les difficultés de voisinage même là où des problèmes concrets existent. La localisation idéale semble être pour la majorité des entreprises un site de taille suffisante, localisé non loin du centre, sur un axe de passage mais non encombré. Cette localisation idéale suppose aussi un voisinage respectueux de leur activité.

C. Souhaits de changement de localisation

29 entreprises situées sur le territoire de Liège (11 transporteurs et 18 garages dont 8 relevant des entretiens spécialisés) ont déclaré souhaiter changer d'emplacement. Cette proportion de 38,2 % apparaît assez élevée, notamment si on la compare à celle obtenue lors d'enquêtes similaires ¹⁷.

16. B. Mérenne-Schoumaker, Eléments entrant concrètement en compte pour le choix d'une localisation, dans Localisation des entreprises et développement régional, Charleroi, 1974, pp. 33-35 et Motivations des localisations commerciales au centre-ville. Le cas des nouveaux commerces de l'hypercentre liégeois, dans Revue de la Société d'Etudes et d'Expansion, n° 281, 1979, pp. 541-550.

17. Au cours de l'enquête réalisée en 1978 auprès des nouveaux commerces du centre de Liège, 33 commerçants seulement sur 176 (18,7 %) ont manifesté leur désir de changer d'emplacement (B. Mérenne-Schoumaker, Motivations des localisations commerciales au centre-ville, ouvr. cit.).

Tableau 7. Inconvénients actuels de la localisation.

Inconvénients cités	Garages		Sociétés de transport		Total		Total	
	Lg V	Ext.	Lg V	Ext.	Lg V	Ext.	Garages	Transport
Accès malaisé	6	1	3	2	9	3	7	5
Traffic trop important	4	2	3	2	7	4	6	5
Rue réglementée (sens unique - stationnement interdit)	2	—	—	—	2	—	2	—
Site non desservi par les transports en commun	—	3	—	1	—	4	3	1
Accessibilité	12	27,9	6	27,3	18	27,7	18	24,7
v.a. et %		6		5		11		23,4
Manque de passage	3	1	—	—	3	1	4	—
Eloignement de la clientèle	—	2	1	—	1	2	2	1
Eloignement de la douane	—	1	—	1	—	2	1	1
Eloignement du domicile des travailleurs	—	—	—	1	—	1	—	1
Se faire connaître dans de nouvelles installations	1	—	—	—	1	—	1	—
Marché - activité	4	9,3	1	4,5	5	7,7	8	11,0
v.a. et %		4		2		6		12,8
Eloignement du centre	1	1	1	—	2	1	2	1
Sous-région en déclin	—	2	1	—	1	2	2	1
Environnement peu agréable	1	2	—	1	1	3	3	1
Travaux	2	—	1	—	3	—	2	1
Quartier résidentiel	1	—	—	—	1	—	1	—
Taxes trop élevées	1	1	3	—	4	1	2	3
Situation	6	14,0	6	27,3	12	18,5	12	16,4
v.a. et %		6		1		7		14,9
Prix du louer ou des terrains	2	—	1	—	3	—	2	1
Organisation peu rationnelle	1	1	1	1	2	2	2	2
Installations trop petites	9	8	3	4	12	12	17	7
Parking exigü	6	2	2	2	8	4	8	4
Stationnement malaisé	2	1	2	—	4	1	3	2
Sortie difficile	1	1	—	1	1	2	2	1
Problèmes de résistance des sols	—	—	—	—	—	—	—	—
ou d'alimentation en eau	—	1	—	1	—	2	1	1
Site	21	48,8	9	40,9	30	46,1	35	47,9
v.a. et %		14		9		23		48,9
Total des inconvénients	43	100,0	22	100,0	65	100,0	73	100,0
v.a. et %		30		17		47		39
Pas d'inconvénients	2	—	—	4	2	5	3	4
Ne sait pas	7	12	11	7	18	19	19	18

Lg V = Commune de Liège; Ext. = Autres communes de la région.
% = Valeur relative au total des inconvénients.

Dans les communes de la périphérie, le phénomène est différent : 8 firmes seulement (12,5 %), soit 5 garages et 3 sociétés de transport souhaitent changer de localisation.

Le pourcentage élevé pour Liège traduit certainement les difficultés rencontrées par des firmes dans un tissu urbain dense.

A la question du lieu souhaité pour la nouvelle implantation, 11 firmes ont répondu un parc industriel, notamment Barchon, qui aux yeux de certains responsables apparaît mieux adapté à leur activité qu'un parc industriel comme les Hauts-Sarts. Mais 6 entreprises souhaitent rester dans le même quartier, voire la même rue. Les autres réponses se présentent comme suit : quatre ne savent pas, deux veulent sortir de la ville, une veut se rapprocher de l'autoroute, une autre de la douane, une autre encore de la voie d'eau; enfin, une firme souhaite s'installer à Cointe et deux veulent quitter la région.

En règle générale, les garages de voitures cherchent à rester dans le même quartier, l'exigence majeure étant de conserver la clientèle. Les sociétés de transport et les garages effectuant des entretiens spécialisés accordent leur préférence à une localisation dans un parc industriel ou dans une zone périphérique.

Pour les 8 firmes de la périphérie, les réponses sont les suivantes : quatre souhaitent s'installer dans un parc industriel, deux veulent quitter la région, une veut rester dans la même rue et la dernière souhaite s'implanter plus loin encore en périphérie.

Les motifs justifiant le souhait de changement des 29 entreprises de Liège peuvent être regroupés en trois catégories : moderniser-rationaliser (12 fois), améliorer l'accès (5 fois) et agrandir (4 fois). Pour les firmes de la périphérie, la volonté d'agrandir est le seul facteur important.

Les souhaits de changement de localisation confirment donc certaines observations déjà faites. Les entreprises assurant la réparation et l'entretien de voitures ont des exigences très précises en matière de localisation en liaison avec la zone de chalandise de la marque qu'elles représentent. Le plus souvent, elles cherchent à être au centre de leur marché potentiel. Si un changement de site s'avère nécessaire (par exemple, en raison de l'exiguïté des locaux), elles essaient de rester à proximité de leur première localisation.

Les garages effectuant des entretiens spécialisés ainsi que la majorité des transporteurs rencontrent des problèmes de localisation souvent voisins de ceux des industries : accès-voisinage-inadaptation des installations. La formule du parc industriel ou mieux du parc d'activités semble dès lors mieux adaptée à leurs exigences.

De tels résultats devraient sans conteste être davantage pris en compte par les responsables de l'aménagement du territoire. De petits parcs d'activités proches du tissu urbain devraient être réalisés notamment grâce à la réutilisation d'anciens sites d'activités. Ces parcs offriraient de la sorte aux entreprises qui le souhaitent des possibilités de se moderniser et de s'adapter aux conditions nouvelles de la vie économique.

CONCLUSION

La localisation des activités du secteur des garages et des sociétés de transport présente des caractéristiques communes aux activités industrielles et aux activités commerciales.

Comme pour d'autres secteurs économiques, l'activité précise de l'entreprise est une des données fondamentales pour le choix de la localisation. D'autres caractères des firmes interviennent cependant : la fonction propre de l'établissement (réparation, stockage, service commercial ou administratif), la taille de l'entreprise ou la période de localisation.

En général, les unités du secteur étudié ont des localisations plus urbaines que les industries. Toutefois, une tendance récente à l'exurbanisation dans les parcs d'activités est de plus en plus sensible au niveau des transporteurs de marchandises et des garages effectuant des entretiens spécialisés.

De même que dans le secteur du commerce de détail, les disponibilités en terrains et bâtiments orientent fortement les choix, car les exigences en surface de nombreuses activités sont grandes. La situation au sein du marché est également une des préoccupations majeures des entreprises.

Les localisations en ville ou en périphérie sont diversement appréciées et/ou critiquées. La ville est recherchée pour son environnement économique et les flux de trafic qu'elle engendre. Mais, les responsables des firmes y déplorent les difficultés d'organisation, difficultés fortement liées à la vétusté de nombreuses installations. Les espaces périphériques sont appréciés pour les possibilités qu'ils offrent souvent au niveau des disponibilités en espace, en aires de parking et pour les contraintes moins fortes en matière de voisinage. Par contre, on y regrette un éloignement relatif, voire une moins bonne accessibilité, surtout pour les personnes non motorisées.

A travers toutes ces observations, on perçoit bien les multiples facettes de toute localisation optimale et on comprend aussi l'intérêt d'analyses concrètes dans le but d'aider à une répartition plus rationnelle dans l'espace des implantations.