

MUTATIONS DES LOCALISATIONS DES SERVICES ET MUTATIONS URBAINES.

QUESTIONNEMENTS ET PERSPECTIVES

Bernadette Mérenne-Schoumaker¹

Abstract

The aim of this paper is to analyse the relationships between urban mutations and service locations. Work is developed in four times: facts, causes, consequences and prospects. Without doubt, the spatial transfers of service activities can be considered as both, a cause and a consequence of urban sprawl. It is related to the release of mobility constraints, to the specific changes that affected many economic activities, and also to the new behaviours of many actors (customers/visitors, property developers and public authorities). As this evolution is incompatible with the objectives of sustainable urban development, several action possibilities can be proposed: new management of the daily mobilities, reduction in space consumption and new governance.

L'étalement urbain, la dédensification urbaine, la forme des villes ... sont depuis peu, en Europe, l'objet de nombreuses publications et de multiples colloques. Le thème intéresse le monde scientifique comme celui des gestionnaires, la recherche fondamentale comme la recherche appliquée et plusieurs disciplines: géographie, sociologie, économie, droit, urbanisme ...

Au centre de la problématique se trouvent sans conteste l'avenir des villes, le développement urbain durable ... et conjointement un souci de comprendre des évolutions récentes et de construire de nouvelles modalités d'actions.

Si beaucoup a déjà été dit sur ce thème, un volet nous semble avoir été moins prospecté, celui de la périurbanisation des services et des liens entre ce processus et les mutations

urbaines. En effet, en raison de leur ampleur et de leur ancienneté relative, le logement surtout et dans une moindre mesure l'industrie ont été beaucoup plus investigués. Aussi, nous est-il apparu utile de nous focaliser sur les services en cherchant à organiser notre travail en quatre temps: les faits, ses causes, les conséquences sur les espaces urbains et les perspectives.

1 La périurbanisation des services: les faits

Depuis la seconde guerre mondiale, la plupart des villes d'Europe Occidentale – surtout les plus grandes – sont touchées par d'importantes migrations de fonctions, généralement des parties centrales vers les périphéries, mouvements dénommés selon les cas exurbanisation, périurbanisation ou encore rurbanisation quand les localisations choisies sont situées hors des agglomérations et de leurs banlieues, dans les espaces ruraux proches des villes.

Autorisé par un relâchement des contraintes de proximité, lui-même induit par l'émergence d'une mobilité liée à l'essor de la voiture et du camion, le mouvement a profondément touché – dans un premier temps – le logement et l'industrie ainsi que toutes les activités du tertiaire lourd (transport, commerce de gros ...) dont les contraintes de localisation sont proches du secteur industriel.

Certes, le desserement urbain n'a pas la même intensité dans tous les pays d'Europe (la France et la Belgique sont

¹ Professeur ordinaire, Géographie Économique, Université de Liège, Belgique

plus touchées que les Pays-Bas et le Danemark), voire même au sein d'un même pays (la Suisse alémanique semble moins touchée que la Suisse romande). En outre, le mouvement apparaît d'autant plus important que les villes sont denses et se manifeste même sans croissance démographique des agglomérations comme s'il s'agissait d'un processus relativement autonome reflétant de nouveaux rapports à l'espace des activités et des logements.

Dans le cas de l'industrie et du tertiaire lourd, nous avons montré dès 1977 le rôle prépondérant des facteurs « d'expulsion » des milieux urbains sur les facteurs « d'attraction » des périphéries. En effet, le transfert de nombreuses usines, ateliers ou entrepôts découle le plus souvent de l'impossibilité pour les entreprises de pouvoir continuer à exercer leur activité dans les milieux urbains denses par inadéquation du parc immobilier, pression du marché foncier (qui interdit tout agrandissement sur place), problèmes d'accès et de parcage, difficultés de voisinage ou encore mesures prises par les pouvoirs publics dans le cadre des politiques d'aménagement du territoire (zonage des sols, plans de circulation, mesures environnementales ...). Forcées de la sorte à l'exode urbain, ces activités ont cherché à se relocaliser dans les espaces proches (le plus souvent dans des parcs industriels aménagés par ou avec l'aide des pouvoirs publics) où elles pouvaient résoudre leurs deux grands problèmes (besoins en espaces et en accessibilité), tout en conservant leur personnel, leurs clients et leurs réseaux de relations.

Pour les services s'agit-il d'un processus analogue ? Sans doute partiellement mais pas totalement car si l'on retrouve aussi le coût et les disponibilités en terrain de même que les problèmes d'accessibilité et de parking comme facteurs de rejet, pour beaucoup

de ces activités, les contraintes spatiales comme celles d'accessibilité (notamment par camions) sont moins fortes. Il faut donc évoquer d'autres facteurs que pour l'industrie et ce d'autant plus que la nouvelle répartition des services au sein des espaces urbains ne peut être imputée aux seuls transferts des parties centrales vers les périphéries. En effet, beaucoup de nouveaux pôles périphériques rassemblent essentiellement des nouveaux établissements comme par exemple les pôles commerciaux et les parcs d'affaires. Il faut donc expliquer dans ce cas le choix de la périphérie dès l'origine de l'établissement ce que nous chercherons à faire au point 2.

Mais au préalable, cherchons d'abord à mieux cerner l'ampleur du processus de périurbanisation des services et leurs localisations préférentielles et ce à l'aide des tableaux 1 et 2 et de la figure 1. Les informations précises en la matière étant rares à l'exception de soldes d'évolution ne permettant pas de discerner les composantes précises du processus (créations, fermetures, extensions, transferts), nous avons, en effet, préféré des documents plus qualitatifs (les tableaux 1 et 2 construits au départ de nos propres informations en Belgique et dans les pays limitrophes et la figure 1 due à G. Di Méo (1989) qui modélise graphiquement les évolutions).

Tableau 1 – Essai de classement des principaux services selon leur tendance à la périurbanisation

	Périurbanisation forte à très forte	Périurbanisation moyenne	Périurbanisation faible à très faible
Commerce de détail	<ul style="list-style-type: none"> • Hypermarchés • Grandes surfaces spécialisées dans l'équipement de la maison, le bricolage et le jardin • Pôles commerciaux non planifiés • Commerces banaux liés aux populations 	<ul style="list-style-type: none"> • Supermarchés • Grandes surfaces spécialisées en vente de voitures, d'articles de sport, de vêtements de moyen à bas de gamme • Centres commerciaux planifiés • Néorestauration • Magasins d'usine, soldieries 	<ul style="list-style-type: none"> • Supérettes • Grands magasins à rayons multiples, grandes surfaces spécialisées en loisirs • Galeries commerciales • Cafés-restaurants classiques • Commerces spécialisés indépendants
Commerce de gros – Entreposage – Transport	<ul style="list-style-type: none"> • Nouveaux centres de distribution • Nouveaux services de logistique • Transporteurs routiers 	<ul style="list-style-type: none"> • Commerce de gros classique • Dépôts sur mesure • Activités annexes aux transports (messageries, agences en douane ...) 	<ul style="list-style-type: none"> • Taxis
Loisirs commerciaux	<ul style="list-style-type: none"> • Discothèques • Nouveaux centres de loisirs 	<ul style="list-style-type: none"> • Cinémas • Bowlings, fitness, centres de jeux (quand implantation hors centres de loisirs) 	<ul style="list-style-type: none"> • Théâtres
Autres services aux personnes	<ul style="list-style-type: none"> • Complexes sportifs • Services banaux liés aux populations (financiers, médicaux, réparation,...) 	<ul style="list-style-type: none"> • Hôtels • Hôpitaux et centres médicaux • Universités et Hautes Ecoles 	<ul style="list-style-type: none"> • Administration publique • Activités juridiques • Enseignement secondaire
Autres services aux entreprises	<ul style="list-style-type: none"> • RD 	<ul style="list-style-type: none"> • Services informatiques • Sociétés de nettoyage, de gardiennage • Agences de location (matériel, véhicules) • Bureaux de consultance 	<ul style="list-style-type: none"> • Activités immobilières • Agences d'intérim • Secrétariats sociaux • Directions des banques et assurances

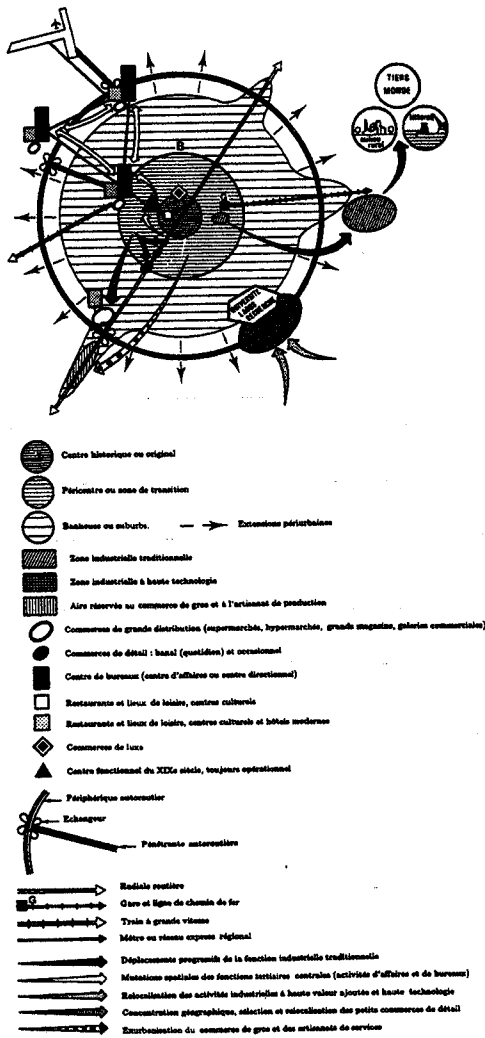
B. Mérenne-Schoumaker, 2001.

Tableau 2 – Grands types de localisations préférentielles de la périphérie

Dénomination	Traits principaux	Profil - types des services implantés
1. Les structures de type « parcs » <ul style="list-style-type: none"> • Parc d'activités généraliste • Parc logistique • Parc artisanal • Parc d'affaires ou de bureaux • Parc commercial • Parc scientifique ou technologique 	<ul style="list-style-type: none"> Parc accueillant des industries et des services Parc multimodal Parc accueillant des PME et PMI Parc souvent privé avec programme immobilier intégré Parc spécialisé en commerce Parc orienté vers les activités de recherche et de pointe 	<ul style="list-style-type: none"> • Commerce de gros – Entreposage – Transports • Quelques services aux entreprises comme sociétés de nettoyage, gardiennage ... • Commerce de gros – Entreposage – Transports • Petites activités des secteurs Commerce de gros – Entreposage – Transports • Services aux entreprises • Services aux entreprises • Commerce de grande surface – Loisirs commerciaux + parfois Commerce de gros – Entreposage • RD – Bureaux de consultance
2. Autres localisations <ul style="list-style-type: none"> • Grand axe • Polarité périphérique • Localisation diffuse 	<ul style="list-style-type: none"> Voie rapide, pénétrante urbaine Pôle secondaire d'une agglomération Hors des polarités et des grands axes, dans ou hors quartiers d'habitat 	<ul style="list-style-type: none"> • Commerce de grande surface – Loisirs commerciaux • Commerce de gros – Entreposage – Transports • Complexes sportifs • Commerce de détail – Loisirs commerciaux – Services aux personnes et aux entreprises • Commerces et services banaux – + parfois Loisirs commerciaux – Autres services aux entreprises ou aux personnes

B. Mérenne-Schoumaker, 2001.

Figure 1 – Migrations des fonctions dans la ville européenne



Source : G. Di Meo, 1989, p. 5.

Huit observations principales peuvent être extraites des trois documents :

- la périurbanisation ne touche pas tous les services de la même manière : certains le sont fortement (grandes surfaces alimentaires et grandes surfaces spécialisées, activités de transport et de logistique, RD ...), d'autres pratiquement jamais (les directions des banques – assurances, l'administration publique, les théâtres), tout se passant comme si la périurbanisation était corrélée à la mobilité sectorielle des établissements, elle-même dépendante de trois facteurs : la dynamique économique du secteur, les tensions existant entre l'implantation initiale et les besoins économiques du secteur puis la dépendance par rapport au marché local (ménages, entreprises) (F. Lainé, 1998, pp. 263-264) ;
- la logique de la diffusion semble moins forte pour les services qui partagent leur activité entre les ménages et les entreprises que pour ceux qui touchent seulement les ménages comme si les premiers recherchaient davantage les polarisations plus fortes que les seconds, par exemple des pôles secondaires ou des pôles de travail dans les agglomérations (J.-P. Orfeuill, 2000, pp. 56-61) ;
- la diffusion des services est toujours plus faible que celle de la population active ;
- comme dit plus haut, une forte périurbanisation n'est pas seulement le résultat de transferts ; c'est parfois le choix délibéré de nouveaux secteurs d'activités pour une localisation périphérique (cas de plusieurs services aux entreprises, d'activités commerciales et de loisirs commerciaux qui n'existaient guère avant 1960) ;
- les mouvements de transfert concernent tout autant des activités qui avaient pour localisation préférentielle traditionnelle le centre-ville que celles qui se trouvaient en première couronne ;
- aucun secteur n'a totalement disparu de son site premier même si ce secteur a été fortement touché par la périurbanisation ;
- les localisations préférentielles de la périphérie sont principalement des structures du type « parcs » (ce qui traduit l'intérêt pour le zonage monofonctionnel), les axes (choisis pour leur accessibilité et visibilité) et secondairement les polarités périphériques ou encore la diffusion dans les espaces périurbains ;
- la périurbanisation de certains services semble freinée par des politiques volontaristes qui cherchent à maintenir ou à favoriser l'implantation, voire le retour de certains services dans les espaces centraux ou de la première couronne ; c'est le cas notamment des Universités, des magasins d'usines, des cinémas et des shopping centers, voire de centres de loisirs dont la localisation est de plus en plus réorientée vers les tissus urbains denses.

Notons encore que l'ampleur du processus de périurbanisation semble croître avec la taille de l'aire urbaine, les pertes dans les espaces urbains denses et les gains dans les espaces périphériques étant toujours plus importants dans les plus grandes aires, à l'exception de Paris (F. Lainé, 2000, p. 256) et les agglomérations urbaines évoluant sur le modèle du « tas de sable » : plus on en rajoute et plus ça s'étale sur le sol, tandis que le centre s'élève peu (C. Terrier, 1996, p. 240).

2 La périurbanisation des services : les causes

Celles-ci sont multiples, d'ordres et de natures différents. Souvent elles se combinent et interagissent les unes sur les autres. Comme pour les industries, nous les regrouperons en deux grandes catégories : les facteurs de rejet du milieu urbain dense et les facteurs d'attraction de la périphérie, mais nous les déclinerons ici selon six grands thèmes traduisant les changements (tableau 3).

2.1 Les mutations des transports

C'est sans nul doute une des influences majeures qui a, à la fois, autorisé et favorisé la périurbanisation. Le passage d'une mobilité piétonne ou par transports en commun à une mobilité par voiture individuelle a sans conteste bouleversé les déplacements des personnes en modifiant les espaces pouvant être atteints dans une même distance – temps par les prestataires de services ou par les clients. Il en est de même du report des transports marchandises du rail vers le camion qui a assoupli très largement les contraintes de localisation. De nombreuses localisations urbaines ont dès lors perdu tout attrait, voire ont été même rejetées au nom d'une mauvaise accessibilité routière ou autoroutière et surtout de problèmes rencontrés au niveau du parage. A l'opposé, le site périphérique proche de grands noeuds et de grandes infrastructures de transport s'est de plus en plus affirmé comme la localisation optimale. Rien d'étonnant dès lors que la localisation des nouveaux espaces économiques soit un peu partout largement influencée par les nouveaux réseaux car, comme l'ont bien montré A. Bailly, P. Pellegrino, W. Hüsler et J. Ruegg (2001), une grande infrastructure a toujours d'importants impacts sur les fonctions et les formes urbaines ce qui devrait inciter les responsables publics à gérer le problème aux différentes échelles (régionale, métropolitaine et locale) et à chercher à concilier accessibilité et mobilité et devenir des différents sous-espaces urbains.

2.2. Les mutations des activités

En moins d'un quart de siècle, beaucoup d'activités ont changé non seulement en termes de produit(s) ou de service(s) offert(s) mais dans leur organisation intrinsèque (manière de

produire, de vendre, de gérer...). Certaines ont disparu, d'autres ont émergé à la faveur d'une nouvelle demande des populations ou des entreprises. Le fait est très sensible dans le commerce de détail ou encore les loisirs commerciaux où le développement du self-service et la volonté parallèle de réduire les coûts de fonctionnement a souvent accru les besoins en surface et la recherche de cadres spatiaux (terrains, bâtiments) plus flexibles permettant une meilleure organisation de la gestion, de la logistique et du travail. Il en résulte un attrait pour les sites neufs, pour les locaux modulables d'un seul niveau et le rejet parallèlement de nombreuses implantations traditionnelles.

Le même besoin de flexibilité est recherché par le secteur des services aux entreprises, un secteur en très forte croissance suite à l'externalisation de nombreuses fonctions par des firmes existantes (B. Mérenne-Schoumaker 1996, p. 157) où il faut souvent combiner bureaux, laboratoires, ateliers, show-rooms et où les besoins en télécommunications ont rendu malaisée une implantation dans d'anciens bâtiments.

2.3 Les transformations des structures des entreprises

La multiplication de grands groupes issus généralement de fusions d'entreprises existantes est également un paramètre important des changements car ces grands groupes imposent leur(s) formule(s) « standards » et incitent aux regroupements des services ce qui peut rarement se faire dans les sites anciens souvent trop exigus ou ne convenant plus à la nouvelle image du groupe. Il en résulte une nouvelle demande de localisation souvent difficile à rencontrer dans les milieux urbains denses.

Tableau 3 – Facteurs susceptibles d’expliquer la périurbanisation des services

Grands domaines des changements	Facteurs de rejet du milieu urbain dense	Facteurs d’attraction de la périphérie
1. Transports	<ul style="list-style-type: none"> • Problèmes d’accessibilité et de parking pour les voitures et les camions 	<ul style="list-style-type: none"> • Possibilités d’avoir ses propres parkings • Nouvelles opportunités liées aux nouveaux réseaux et nouveaux points nodaux
2. Activités	<ul style="list-style-type: none"> • Accroissement des besoins en surface • Recherche d’une plus grande flexibilité au niveau des locaux 	<ul style="list-style-type: none"> • Meilleure organisation de la gestion, de la logistique et du travail
3. Entreprises	<ul style="list-style-type: none"> • Émergence de grands groupes avec formules « standards » • Regroupement d’activités suite à des fusions 	<ul style="list-style-type: none"> • Sites sans passé aux possibilités multiples • Coût d’implantation souvent plus réduit • Proximité d’autres entreprises

Pour les PME (petites et moyennes entreprises), voire les TPE (très petites entreprises), si la ville semble en première analyse mieux convenir, elle l’est toutefois rarement en raison de la recherche par ces firmes de formules peu coûteuses et proches d’autres sociétés ce qui conduit beaucoup d’entre elles à préférer des localisations plus périphériques.

2.4 Les changements de populations et de valeurs

L’exode urbain manifeste depuis plus de 40 ans est sans nul doute responsable d’une grande partie de la périurbanisation des services aux personnes et ce d’autant plus que ceux qui sont partis sont généralement les plus riches, les plus dynamiques alors que les centres-villes comme les quartiers de la

4. Populations et valeurs	<ul style="list-style-type: none"> • Appauvrissement des populations • Nuisances urbaines (insécurité, bruit ...) • Effet Nimby 	<ul style="list-style-type: none"> • Périurbanisation des populations et des travailleurs • Image de modernité et attrait du vert
5. Offre foncière et immobilière	<ul style="list-style-type: none"> • Hausse des valeurs • Peu d’offres nouvelles • Inadaptation de nombreux locaux 	<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilité, configuration et prix des terrains et bâtiments • Nombreux projets immobiliers
6. Politiques des pouvoirs publics	<ul style="list-style-type: none"> • Restrictions dans les usages du sol • Contraintes urbanistiques, de mixité • Plans de circulation et de parking • Fiscalité 	<ul style="list-style-type: none"> • Politique du zonage • Aménagement de grandes infrastructures et de parcs d’activités • Accueil de nombreuses communes

+ effets cumulatifs

B. Mérenne-Schoumaker, 2001.

première couronne se sont fortement appauvris sauf dans quelques zones touchées par la gentrification. Pour beaucoup de services, s’installer en périphérie, c’est se rapprocher de ses clients potentiels, éviter les nuisances urbaines (insécurité, violence, bruit ...), profiter de l’image de modernité souvent associée aux espaces en développement et encore pouvoir capter plus aisément toute cette clientèle qui ne se déplace plus qu’en voiture.

Pour les services aux entreprises, la localisation périphérique facilite le recrutement de personnel qualifié en jouant à la fois sur des cadres de travail de meilleure qualité, une accessibilité par voiture plus aisée et dans certains cas une plus courte distance avec les lieux de résidence.

2.5 L'offre foncière et immobilière

Comme nous l'avons déjà dit, le différentiel de coût de terrain ou de loyer entre le centre et la périphérie est sans nul doute un facteur également important dans le processus de périurbanisation. Il faut y ajouter l'inadéquation croissante de nombreux locaux traditionnels, les formes évoluant peu alors que les fonctions ont beaucoup changé. C'est très fréquent pour les bureaux où l'on préfère aujourd'hui des plateaux que l'on pourra aménager en bureaux paysagers aux bureaux cloisonnés d'hier avec des coûts de fonctionnement (notamment énergétiques) les plus faibles possibles. C'est aussi très sensible dans le commerce de détail où le problème majeur est celui des surfaces de vente, la plupart des grandes enseignes recherchant plusieurs centaines de m² sur un seul niveau alors que beaucoup de centres-villes ne savent plus offrir que quelques dizaines de m² et souvent des locaux sur plusieurs étages. En outre, l'offre foncière moderne est rare dans beaucoup de tissus urbains denses et abondante en périphérie, les promoteurs immobiliers préférant monter des opérations sur des sites vierges plutôt que des opérations de rénovation urbaine, difficiles à conduire et plus coûteuses.

2.6 Les politiques des pouvoirs publics

Enfin, pendant longtemps, les pouvoirs publics n'ont rien fait pour attirer et même maintenir les services dans les tissus urbains denses. Au contraire, de nombreux plans, règlements, financements de même que les mesures fiscales ont largement favorisé les implantations en périphérie. Certes, depuis plusieurs années, face à la désurbanisation fonctionnelle et morphologique de nombreux quartiers urbains, les politiques ont changé, mais les mesures semblent souvent dérisoires face à l'ampleur des problèmes.

À tous ces facteurs, il convient d'ajouter leurs *effets cumulatifs*, la croissance engendrant la croissance tout au moins jusqu'à un seuil où les économies externes se transforment en déséconomies externes tant

pour les entreprises (hausse foncière, coûts de congestion ...), les ménages (dégradation des cadres de vie, surcoûts de transport, hausses foncières ...) que pour les pouvoirs publics (coûts de gestion des équipements collectifs, de gestion de la mobilité ...) qui sont dès lors acculés au changement. C'est sans nul doute ce qui se passe aujourd'hui et qui explique l'intérêt croissant pour le concept de ville durable (voir ci-après 4).

3 Les conséquences de la périurbanisation des services sur les mutations urbaines

Ces conséquences sont proches de celles mises en évidence pour la périurbanisation des logements et des industries. Nous les avons regroupées en trois catégories : croissance et recomposition économique des espaces urbains, accroissement de la fracture sociale et des coûts collectifs, augmentation des mobilités.

3.1 Croissance et recomposition économique des espaces urbains

C'est le processus le plus général, dénommé selon les auteurs transition urbaine (M. Wiel, 1999) ou transition périurbaine (J.-M. Halleux, 2001, p. 77). C'est aussi le plus souvent analysé sous l'angle de ses deux composantes : étalement des villes et mutations internes. Si la première n'appelle que peu de commentaires, la deuxième pose beaucoup plus de problèmes et ce au sein de tous les sous-espaces urbanisés (N. May, 1994).

En effet, le report ou le développement des services en périphérie a sans conteste appauvri les espaces centraux et ceux de la première couronne alors qu'il génère une croissance en périphérie. Ainsi pour Lyon (O. Andan et E. Tabourin, 1998, p. 275), on observe de 1975 à 1990, une régression des emplois du centre jusqu'à 5 km puis une croissance soutenue jusqu'à 13 km suivie ensuite d'une croissance plus faible jusqu'à 30 km ; cette évolution diffère quelque peu de l'évolution des actifs résidents dont on observe une diminution jusqu'à 7 km puis

une croissance continue jusqu'à 45 km ce qui conforte l'idée d'un étalement plus manifeste des populations que des activités.

L'évolution différentielle de l'emploi selon la distance au centre-ville s'accompagne parallèlement d'une évolution différentielle des chiffres d'affaires, fait très sensible au niveau du commerce de détail où l'on estime aujourd'hui que la part réalisée en centre-ville est souvent la moitié de celle réalisée en périphérie.

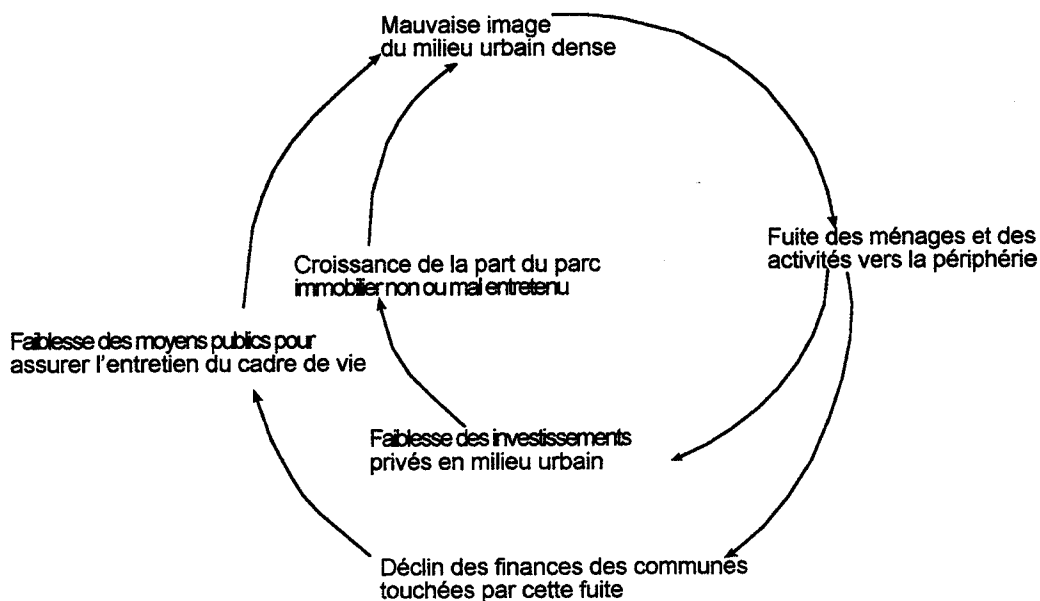
Cette évolution différentielle se traduit aussi par la multiplication de friches urbaines et de commerces ou de bureaux vides qui peuvent parfois représenter 10 à 20 % (et même plus) de l'ensemble des surfaces.

Si les centres-villes sont peu touchés, les espaces péricentraux et ceux de la première couronne le sont davantage car souvent ils cumulent les conséquences des départs des activités tant industrielles que de

services et de la population. Le processus est en outre plus manifeste dans les villes de tradition industrielle qui comptent beaucoup de quartiers mixtes. À la périphérie, par contre, c'est souvent la croissance anarchique le long des grands axes de circulation et le mitage des espaces ruraux proches.

L'espace urbain est dès lors devenu un ensemble flou de plus en plus malaisé à délimiter, mais aussi de plus en plus segmenté en poches de croissance et sous-espaces en déclin. Cette segmentation engendre à son tour des ségrégations à la fois fonctionnelles et surtout sociales qui ont tendance avec le temps à se renforcer par le jeu du cycle du déclin en milieu urbain dense (figure 2) et la recherche des proximités « psychologiques », les individus ou les entreprises partageant les mêmes valeurs, représentations ou normes ayant tendance à se regrouper (I. Lévy et al., 1998, p. 201).

Figure 2 – Le cycle du déclin en milieu urbain dense



Source : J.-M. Lambotte, 2001, inédit.

3.2 *Accroissement de la fracture sociale et des coûts collectifs*

C'est un peu la conséquence de ce qui précède. Les sous-espaces en déclin économique concentrent généralement les populations les plus pauvres et les plus fortes proportions d'exclus économiques, sociaux et culturels. De là à devenir des quartiers « à problèmes », il n'y a souvent qu'un pas lorsque parallèlement les liens sociaux se dégradent, l'espace public n'est plus entretenu, la gestion collective absente, tout se passant comme si l'espace local n'avait plus de valeur et n'était dès lors plus valorisé (C. Baron, 1999, pp. 231-233). Notons que ces quartiers n'ont pas partout les mêmes localisations ; parfois ils sont centraux et péri-centraux (modèle anglo-saxon et modèle belge), parfois périphériques (modèle français et méditerranéen); leurs configurations spatiales (types d'habitats, densités ...) et sociales (types de familles, âges ou nationalités) peuvent aussi différer. Mais de fortes ségrégations spatiales contribuent sans conteste à fragmenter l'espace urbain et à en accroître les difficultés et les coûts de gestion.

La périurbanisation et son corollaire inévitable la désurbanisation contribuent aussi à engendrer des surcoûts collectifs. Comme l'a montré une étude récente (L. Brück et al, 2000), ceux-ci sont de trois ordres : surcoûts liés aux infrastructures (voiries, réseaux de distribution d'eau alimentaire, de gaz, d'électricité, de téléphone ainsi que l'éclairage public et les divers équipements liés à la collecte et au traitement des eaux usées), surcoûts liés aux superstructures (tous les services publics comme la poste, les centres de santé, les centres sportifs ...) et surcoûts liés à une augmentation des dessertes (comme la distribution du courrier ou la collecte des immondices). Parmi eux, les premiers sont de loin les plus importants à la fois en coûts d'investissements et surtout en coûts récurrents (coûts d'exploitation, d'entretien, de réparation et de remplacement). On estime ainsi que les seuls coûts primaires moyens relatifs à l'équipement d'une parcelle varie

de 5 000 à 15 000 euros si la largeur à front de rue passe de 7 à 30 m et que les coûts secondaires (ou coûts de connexion aux réseaux d'infrastructures préexistants ou tout autre coût occasionné par de nouveaux développements comme l'extension d'une station d'épuration ou la construction d'un château d'eau) s'élèvent à 455 euros pour un mètre de façade supplémentaire et ce sans prendre en compte les coûts récurrents peu ou mal connus. Certes une partie des coûts est à charge des propriétaires, mais le patrimoine immobilier est moins taxé en périphérie qu'au centre et, de plus, les coûts récurrents de nombreux services collectifs (comme ceux des superstructures ou des surcoûts des dessertes) sont facturés à tous les usagers. On assiste ainsi au subsidé caché des périphéries au détriment des tissus urbains denses ce qui est d'autant plus inéquitable que les espaces périurbains apparaissent aujourd'hui peuplés par des segments socio-économiques parmi les plus favorisés. Parallèlement, beaucoup de services ou de réseaux dans les parties plus denses sont sous-utilisés et souvent de moins en moins entretenus ce qui signifie de nouveaux coûts collectifs à charge parfois des générations futures.

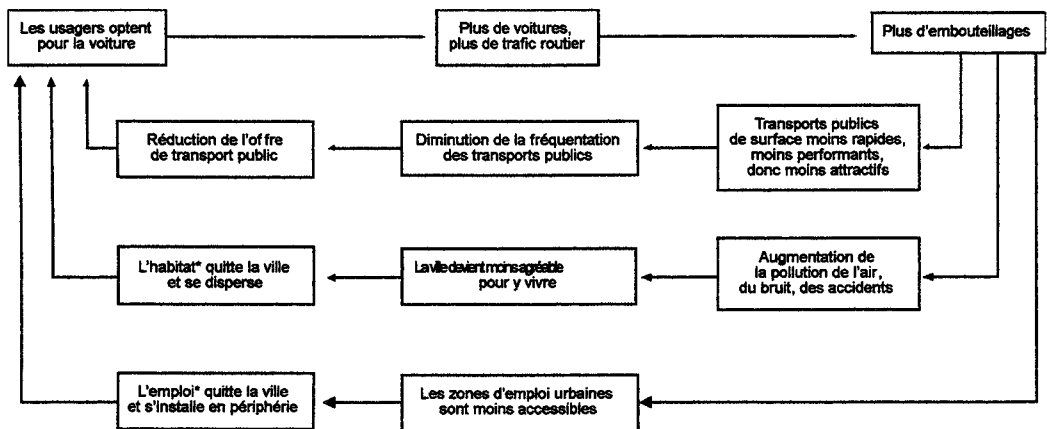
3.3 *Augmentation des mobilités*

La mobilité (P. Merlin, 1991, p. 84) est la propension d'une personne à se déplacer. Ce déplacement n'est généralement pas réalisé pour lui-même, mais bien pour accomplir une activité dans un lieu déterminé distant du lieu où se trouve celui qui doit se déplacer. La mobilité est rendue possible parce qu'il existe une offre de mobilité, l'accessibilité.

En effet, c'est l'accessibilité qui dessine un espace que l'offre de mobilité permet d'atteindre, d'où des liens étroits entre mobilité et accessibilité car ce qui compte en définitive, c'est la relation triangulaire entre le souhaité, le possible et le réalisé, une relation dans laquelle chacun des sommets influe sur les autres (CERTU, 2000, p. 77).

La mobilité (*Ibidem*, p. 41) dépend donc des caractéristiques de la ville : ses dimensions, sa densité, la répartition spatiale de ses fonctions génératrices de déplacement ... et celles-ci sont autant de facteurs qui influencent les parts modales respectives de l'automobile et des modes « doux » (transports en commun, bicyclette, marche).

Figure 3 – Accroissement de la mobilité voiture et mutations urbaines



*Les prix de l'immobilier en ville contribuent à dissuader l'habitant comme l'entreprise

Source : Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale,

Généralement, la périurbanisation des activités et des populations a contribué fortement à accroître les déplacements en voiture non seulement dans les espaces périphériques, mais encore dans les tissus centraux, entraînant de profondes mutations urbaines selon un processus en boucle bien mis en évidence par la figure 3.

progressé en raison non seulement des mutations des produits (de plus en plus de produits élaborés), de la flexibilité autorisée par ce mode de transport (de plus petites quantités, où l'on veut, quand on veut et rapidement), mais aussi des contraintes de localisation (beaucoup de services, voire même d'entreprises de production ne peuvent

En outre, les progrès en termes de vitesse tant de la voiture que de certains transports publics ont largement contribué à dilater l'espace sans changer profondément les temps de parcours substituant ainsi la notion de proximité temporelle à celle de proximité physique de la ville préindustrielle (*Ibidem*, p. 111-113).

Parallèlement, les déplacements de marchandises se sont aussi fortement accrues en lien direct avec l'accroissement des aires de marché et des spécialisations des entreprises. La part du camion a beaucoup

plus être aujourd'hui desservies que par la route, étant loin du rail et de la voie d'eau).

Il en résulte un accroissement sensible des consommations énergétiques, des consommations en espace (pour les voiries et les parkings), des problèmes de congestion de trafic et de nombreux problèmes environnementaux (pollutions, bruit...) et de santé publique (accidents, problèmes de santé...) ce qui entraîne aussi d'importants surcoûts collectifs.

4 Les perspectives : le défi d'une ville durable

4.1 Principes

L'éclatement des villes, la fragilisation de « l'organicité urbaine », à la fois sous l'angle économique, social, environnemental et institutionnel pose de plus en plus de problèmes un peu partout en Europe (H. Nonn, 2001, pp. 124-126).

On mesure ainsi de mieux en mieux les limites d'un modèle (basé largement sur les principes du zonage territorial) qui a souvent orienté ou organisé le devenir urbain des quarante dernières années. De nouvelles voies, de nouveaux principes sont prospectés dans le cadre d'un projet global d'aménagement et de développement urbain. C'est le sens de la « planning policy guidance » dite PPG 13 de 1994 en Grande-Bretagne, de la démarche dite de l'« ABC » ou de la « ville compacte » aux Pays-Bas qui relie les développements d'habitat, d'équipements et de services aux densités d'emploi et aux accessibilités en transports publics ou encore de la loi Gayssot-Besson (2001) en France repositionnant ensemble habitat, urbanisme et transports et les différentes politiques de la ville (*Ibidem*).

Au coeur de ces nouvelles mesures, on retrouve le concept général de ville durable et ceux plus spécifiques de mixité raisonnée et de maîtrise et de réduction de la mobilité.

La thématique des « villes durables » ou du « développement urbain durable » date du début des années 1990 et correspond à la préparation de la Conférence de Rio. C'est donc la Commission des Nations Unies qui a véritablement impulsé la démarche, mais celle-ci a intéressé rapidement l'OCDE et la Commission Européenne qui y ont consacré plusieurs recherches, colloques et publications, amenant de la sorte les États et les Collectivités territoriales à s'intéresser à leur tour à cette question. Les principaux traits de la ville durable comme les leviers d'action (voir tableau 4), tout en ayant de nombreux points communs, diffèrent selon les organismes car, si tous s'accordent sur l'objectif (un développement qui satisfasse les besoins des populations actuelles sans compromettre la capacité des générations futures à satisfaire leurs besoins), tous ne s'accordent pas sur les caractéristiques mêmes de la durabilité et surtout sur les leviers d'actions.

Tableau 4 - Les principaux traits d'une ville durable

Caractéristiques principales d'une « ville durable »	Union européenne	OCDE	CFDD (1)
Mixité fonctionnelle et sociale	xx	x	xx
Maîtrise et réduction de la mobilité	xx	xx	xx
Démocratie participative	xx	x	xx
Gestion économe	x	x	x
Gestion « écosystémique »	xx	-	-
Ville patrimoniale, recyclable	xx	x	x
Ville adaptable, flexible	x	xx	x
Ville plus compacte	xx	x	x
Leviers d'action	Union européenne	OCDE	CFDD (1)
Fiscalité écologique	x	x	-
Innovation	x	xx	x
Décentralisation politique	xx	x	x
Planification	xx	x	xx
Information/évaluation	x	x	xx
Réseaux d'échange	x	-	-
Réglementations	x	-	-

(1) CFDD = Commission française du développement durable

x = politique conseillée

xx = politique prioritaire

Source : V. Barnier et C. Tucoulet, 1999, p. 47.

En ce qui concerne la localisation des activités, deux traits nous semblent fondamentaux : la mixité fonctionnelle (et sociale) puis la maîtrise et la réduction de la mobilité.

La *mixité fonctionnelle*, dite aussi mixité raisonnée est une mixité sélective des activités qui assure leur compatibilité et, de préférence, leur complémentarité. Il s'agit de favoriser une mixité des activités économiques entre elles et des activités économiques et des logements. Cette mixité ne signifie toutefois pas un mélange complet des fonctions ; dans certains cas, on peut préférer la constitution de petites zones spécialisées pour éviter les nuisances (quartiers de bureaux, d'administration, d'activités économiques ...), mais celles-ci doivent être de petite taille et intégrées dans la structure urbaine afin que la mixité existe réellement à l'échelle des secteurs urbains.

La *maîtrise et la réduction de la mobilité* consistent pour leur part à tout mettre en oeuvre pour ne pas accroître les déplacements (en particulier ceux effectués en voiture ou par camion), voire même à les diminuer, en reportant une part de ceux-ci sur d'autres modes (modes « doux » pour les personnes, rail et voie d'eau pour les marchandises), en favorisant la multimodalité et surtout en localisant les nouveaux développements d'habitat, les nouveaux équipements, les nouvelles activités dans des sites plus proches ou au sein des noyaux déjà construits et plus accessibles par les modes de transport doux (pour les personnes), le rail ou la voie d'eau (pour les marchandises).

Ce qui est donc visé, c'est une ville plus économe, plus solidaire et plus soucieuse de son environnement. S'agit-il d'une ville plus dense ? Sans doute, mais pas comme celle de l'ère préindustrielle. En effet, comme le signale très bien l'ouvrage du CERTU (2000), un tel modèle serait largement rejeté par la population et dès lors impossible à mettre en oeuvre. Ce qu'il faut par contre rechercher, c'est une « troisième voie » entre la ville dense et la ville

émergente éclatée, c'est-à-dire un modèle plus soucieux d'économie d'espace et surtout d'autres pratiques modales en matière de déplacement.

4. Moyens et politiques

Dans le cadre d'un article scientifique, il ne s'agit sans doute pas de se focaliser sur les démarches et outils à mettre en oeuvre pour faire face aux dysfonctionnements urbains. Plus modestement, nous réfléchissons à quelques pistes d'action à la fois générales et spécifiques aux services.

En ce qui concerne les *pistes générales*, sans doute les plus utiles - les services n'étant qu'un paramètre des dynamiques urbaines - , il faut d'abord souligner toute la complexité du problème puisqu'il s'agit d'intervenir contre des tendances lourdes existant depuis plus d'un siècle. Comme l'a bien souligné le CERTU (2000, pp. 153-154), on ne peut donc que tenter d'infléchir des tendances et ce à « petits pas » et dans le cadre d'une vision stratégique à long terme. Cette vision stratégique pourrait reposer sur quelques principes de base tels ceux formulés dans le tableau 5.

En ce qui concerne les *services*, comme d'ailleurs les autres activités économiques, tout indique que les pistes à prospecter sont les suivantes :

- mieux faire correspondre les besoins en mobilité (marchandises/personnes c'est-à-dire travailleurs – clients/visiteurs – déplacements professionnels) et les profils d'accessibilité des lieux (selon les modes de transport et par transports en commun);
- favoriser les implantations des services dans des pôles secondaires multifonctionnels;
- aider (davantage) les activités qui réutilisent des sites existants;
- aider au remembrement urbain (petites parcelles, rez-de-chaussée ou étages de bâtiments voisins ...).

**Tableau 5 – Quelques pistes de réflexion et d'action
en vue d'une nouvelle politique urbaine**

Principes	Conséquences en vue de nouvelles modalités d'action
1. Ce sont les hommes et leurs modes de vie qui « font » et « défont » la ville et non les modèles.	- Aborder les problèmes sans préjugés idéologiques - Mieux comprendre les attentes et les besoins - Sensibiliser et responsabiliser
2. Pas de démarche efficace sans un large consensus.	- Mettre en place de nouvelles formes de gouvernance associant largement la société civile et les acteurs économiques - Favoriser l'intercommunalité, outil indispensable pour des stratégies collectives
3. La durabilité se définit pas l'existence d'alternatives.	- Promouvoir non pas un nouveau modèle mais des solutions partielles, intermédiaires afin de garantir au mieux la diversité et la reconvertibilité des espaces
4. Les logiques verticales (planification spatiale) et les logiques transversales doivent être obligatoirement croisées.	- Mettre en cohérence les politiques sectorielles (transports, logement, foncière, fiscale, ...), l'aménagement du territoire devant idéalement assurer leur gestion spatiale
5. Le devenir urbain est dans les mains de la gestion des mobilités quotidiennes.	- Faire de l'intermodalité une solution efficace et attractive pour les ménages et les entreprises et non seulement avantageuse pour la collectivité*

B. Mérenne-Schoumaker, 2001, au départ de CERTU 2000.

* Voir à ce propos et plus spécifiquement pour les déplacements domicile-travail, les nombreuses pistes et outils proposés par Institut Wallon et al., 2000 ; voir aussi à propos de l'automobile J.-P. Orfeuill, 2001.

Conclusion

Les mutations des localisations des services sont à la fois les causes et les conséquences des mutations urbaines car si leur périurbanisation contribue à l'étalement urbain, elle est aussi liée à la périurbanisation des populations et des autres activités.

Si ces évolutions sont largement influencées par le relâchement des contraintes de proximité, elles le sont également par les mutations des activités elles-mêmes, des structures des entreprises et par les comportements des autres acteurs (clients/visiteurs – promoteurs immobiliers et même pouvoirs publics qui par leurs politiques – ou absence de politiques – ont laissé faire ou même favorisé les nouvelles formes urbaines).

Face aux conséquences souvent néfastes à la fois des points de vue économique, social et environnemental, tout indique la nécessité d'un changement. Mais comment l'opérer ? Des pistes sont proposées et prospectées. Toutes indiquent

que des réorientations sont possibles à condition de gérer autrement les mobilités quotidiennes ce qui implique sans nul doute une intermodalité accrue tant pour les déplacements de marchandises que de personnes, une réduction sensible de la consommation d'espace et de nouvelles formes de gouvernance des villes associant largement la société civile et les acteurs économiques.

Bibliographie

ANDAN O. et TABOURIN E., 1998.- Croissance et recomposition socio-économique des espaces urbains, in PUMAIN D. et MATTEI M.-F. (Coord., *Données urbaines 2*, Anthropos, Coll. Villes, Paris, pp. 273-285.

PUMAIN D. et MATTEI M.-F. (Coord.), *Données urbaines 2*, Anthropos, Coll. Villes, Paris, pp. 273-285.

BAILLY A., PELLEGRINO P., HÜSLER W. et RUEGG J. (Dir.), 2001.- *Grandes infrastructures de transports, forme urbaine et qualité de vie*, Anthropos, Paris.

- BARON C., 1999.- Villes, croissance et exclusion, in BAILLY A. et HURIOT J.-M. (Dir.)- *Villes et croissance. Théories, modèles, perspectives*, Anthropos, Paris, pp. 207-238.
- BARNIER V. et TUCOULET C., 1999.- Ville et environnement. De l'écologie urbaine à la ville durable, *Problèmes politiques et sociaux*, n° 829, La Documentation Française, Paris.
- BRÜCK L., HALLEUX J.-M., LAMBOTTE J.-M. et MÉRENNE-SCHOUMAKER B., 2000.- *Les surcoûts des services publics collectifs liés à la périurbanisation : les réseaux d'infrastructures et les services de desserte*, Projet « Les comportements résidentiels des ménages face à la problématique du développement durable », SSTC – Leviers d'une politique de développement durable, SEGEFA, Université de Liège, inédit.
- CERTU, 2000.- *La forme des villes. Caractériser l'étalement urbain et réfléchir aux nouvelles modalités d'actions*, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Paris.
- DI MEO G., 1989.- La ville européenne : mutations des fonctions et recomposition des structures, in *Mappemonde*, n° 1, p. 5.
- HALLEUX J.-M., 2001.- Évolutions des organisations urbaines et mobilités quotidiennes : espace de référence et analyse des processus, in *L'Espace géographique*, 2001-1, pp. 67-80.
- INSTITUT WALLON, LANGZAAM VERKEER et SERVICE D'ÉCONOMIE DES TRANSPORTS (ULg), 2000.- *Pistes et outils pour une gestion durable des déplacements domicile-travail*, SSTC, Bruxelles.
- LAINÉ F., 1998.- Mobilité des établissements et déconcentration urbaine, in PUMAIN D. et MATTEI M.-F. (Coord.), *Données urbaines 2*, Anthropos, Coll. Villes, Paris, pp. 263-272.
- LAINÉ F., 2000.- Périurbanisation des activités économiques et mouvements d'emploi des établissements, in PUMAIN D. et MATTEI M.-F. (Coord.), *Données urbaines 3*, Anthropos, Coll. Villes, Paris, pp. 251-260.
- LÉVY I., SANTI G. et THOMAS O., 1998.- La notion de proximités urbaines : quels apports ?, in HURIOT J.-M. (Dir.), *La ville ou la proximité organisée*, Anthropos, Coll. Villes, Paris, pp. 199-209.
- MAY N., 1994.- Développement des services et transformation des configurations urbaines, in BONAMY J. et MAY N. (Dir.), *Services et mutations urbaines. Questionnements et perspectives*, Anthropos, Paris.
- MÉRENNE-SCHOUMAKER B., 1977.- Localisations industrielles et milieu urbain, in *Bull. de la Société géographique de Liège*, n° 13, pp. 5-18.
- MÉRENNE-SCHOUMAKER B., 1996.- *La localisation des services*, Nathan Université, Coll. Géographie, Paris.
- MERLIN P., 1991.- *Géographie, économie et planification des transports*, PUF Fondamental, Paris.
- MINISTÈRE DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, s.d.- *Plan IRIS, plan régional de déplacement*, Bruxelles.
- NONN H., 2001.- *L'aménagement du territoire en Europe Occidentale*, Ellipses, Carrefours de Géographie, Paris.
- ORFEUIL, 2000.- *Stratégies de localisation. Ménages et services dans l'espace urbain*, Predit, La Documentation Française, Paris.
- ORFEUIL J.-P., 2001.- L'automobile en question, *Problèmes politiques et sociaux*, n° 851-852, La Documentation Française, Paris.
- TERRIER C., 1996.- L'emploi se concentre en ville, in PUMAIN D. et GODARD F. (Coord.), *Données urbaines 1*, Anthropos, Coll. Villes, Paris, pp. 237-246.
- WIEL M., 1999.- *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, P. Mardaga, Sprimont.

Résumé

L'objectif de l'article est d'analyser les liens entre les mutations des localisations des services et les mutations urbaines. Le travail est développé en quatre temps : les faits, les causes, les conséquences et les perspectives.

Sans aucun doute, les mutations des localisations des services sont à la fois les causes et conséquences de l'étalement urbain, lui-même lié au relâchement des contraintes de mobilité, aux changements intervenus au niveau des activités elles-mêmes (et des entreprises) et aux nouveaux comportements des autres acteurs (clients/visiteurs – promoteurs immobiliers et pouvoirs publics). Cette évolution étant incompatible avec un développement durable urbain, des pistes d'action sont proposées ; celles-ci sont toutes articulées autour de trois principes : une autre gestion des mobilités quotidiennes, une réduction des consommations d'espace et une nouvelle gouvernance.