

LA LUTTE CONTRE LA DÉPENDANCE À LA VOITURE VIA L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, UN DÉFI STIMULANT POUR UN GÉOGRAPHE TRAVAILLANT AU SEIN DE LA CPDT

Jean-Marc LAMBOTTE

Abstract

The CPDT researches I took part in have been focusing on one single topic : the struggle against car dependency. Thanks to my geographic academic background, I developed three competences which are regularly of great use to me : systemic approach, multi-scale analysis and a deep personal knowledge of the Walloon territory.

Keywords

car dependency, town and country planning, Walloon Region, systemic approach, multi-scale analysis

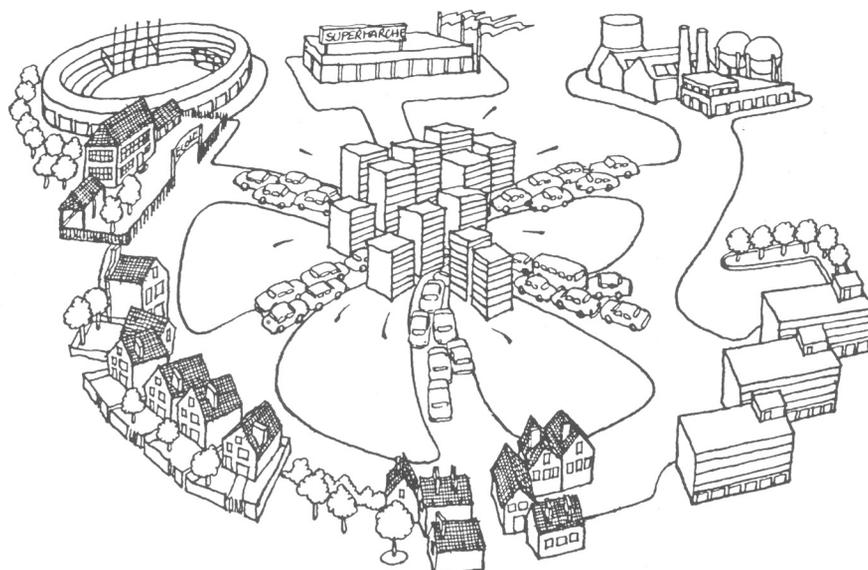
Mots-clés

dépendance à l'automobile, aménagement du territoire, Région wallonne, approche systémique, analyse multiscalaire

Une publication de la Fondation Roi Baudouin de 1982 intitulée *Des villes pour vivre* fut à l'origine de mon souhait de m'intéresser au double phénomène du déperissement des centres urbains et de l'émiettement de l'urbanisation à la campagne. Alors jeune adolescent, je comprenais qu'il s'agissait de deux facettes d'un même problème. J'étais interpellé en particulier par la gravité des enjeux qui en découlent, surtout par celui de la croissance de l'usage de l'automobile ainsi engendrée. Une illustration de cet ouvrage m'a particulièrement marqué. Sa légende était la suivante : « *La ville apparait donc aujourd'hui comme la juxtaposition de zones monofonctionnelles entre lesquelles on circule de plus en plus* ».

Avant même mon entrée à l'université, c'était décidé : je voulais travailler en aménagement du territoire. Pour y arriver, les sciences géographiques m'ont paru être la voie la plus intéressante car les causes profondes de la problématique en question m'apparaissaient comme étant liées à une mauvaise distribution des diverses fonctions dans l'espace. De plus, le fait que cette science soit au carrefour de nombreuses disciplines m'a semblé une chose utile pour appréhender au mieux les réalités complexes de l'urbain.

Suite à mes études, j'ai eu l'opportunité de travailler dans ce domaine et d'apporter ma contribution à la cause d'un



développement territorial durable. Ma première expérience professionnelle s'est faite à la SPI⁺ (Société Provinciale d'Industrialisation). Les bonnes relations de Madame Mérenne avec le milieu du développement territorial, en particulier liégeois, m'y ont ouvert les portes. Durant ce premier contrat, il s'agissait de mettre au point une base de données informatiques sur l'offre immobilière vouée à l'activité économique à vendre ou à louer en Province de Liège. En aidant à mettre en contact l'offre et la demande sur ce marché immobilier de seconde main, il s'agissait déjà de prévenir la formation de nouvelles friches et, ainsi, de participer à une gestion parcimonieuse du sol tout en répondant aux besoins des entreprises.

Après un passage fait de différents petits contrats au SEGEFA (Service d'Étude en Géographie Économique Fondamentale et Appliquée), la possibilité m'a été donnée de faire partie des premiers chercheurs du LEPUR (Laboratoire d'Étude en Planification Urbaine et Rurale) dans le cadre des travaux de la Conférence Permanente du Développement Territorial – CPDT. Cette structure a aujourd'hui 10 ans et demi. J'ai choisi d'orienter cet article sur ma pratique de géographe dans une telle structure pluridisciplinaire. Celle-ci implique des chercheurs issus de trois académies universitaires de la Communauté française et les confronte avec l'administration de l'aménagement du territoire au niveau régional et parfois local, divers organismes pararégionaux, ainsi qu'avec le monde politique. En 1999, par la création de la CPDT, la Région wallonne souhaitait se doter, au travers de résultats de recherches, d'un outil d'aide à la décision pour faire face aux défis qui concernent son développement territorial. Depuis lors, diverses missions se sont ajoutées à la recherche de long terme (des expertises ponctuelles plus en phase avec l'actualité du Gouvernement, la formation des conseillers en aménagement du territoire et urbanisme au niveau communal, l'organisation de colloques et séminaires, ainsi que des thèses de doctorat). De plus, l'accent mis dès le départ sur la diffusion des résultats au travers de nombreuses publications s'est renforcé avec le temps.

S'il existe une constante au travers de l'ensemble des recherches que j'ai menées avec d'autres collègues géographes/géomaticiens, dans le cadre de la CPDT, c'est celui de s'inscrire dans la lutte contre la dépendance à l'automobile. Dans chacune des problématiques que j'ai eu l'occasion d'étudier au cours de ces dix dernières années, cette dimension de l'aménagement du territoire est intervenue, voire a joué un rôle central. Avec l'aide principalement de Jean-Marie Halleux, Anne-Catherine Klinkenberg, Delphine Daxhelet, Aurore Bastin, Hélène Rouchet, Stéphane Hiligsmann..., nous avons pu aborder cette vaste thématique par de multiples angles d'approches complémentaires. Parmi ces recherches, épinglons :

- l'analyse des coûts de la désurbanisation (Barthe-Batsalle H. *et al.*, 2002) ;
- la confrontation entre l'offre et la demande en zones urbanisables (en particulier en ZAE) au sein des plans de

secteur, tenant compte de contraintes telles que l'accessibilité par les alternatives à la voiture ;

- la création d'un outil d'aide à la décision visant la mise en adéquation du profil de mobilité des entreprises avec le profil d'accessibilité des lieux (les cartes d'accessibilité) (Lambotte J.-M. *et al.*, 2005 ; Boniver V. *et al.*, 2005 ; Halleux J.-M. et Lambotte J.-M., 2006) ;
- l'analyse des blocages relatifs au renouvellement urbain ;
- la mixité raisonnée des fonctions et le zonage environnemental ;
- l'analyse des stratégies et outils mis en place dans les territoires voisins afin de mettre en œuvre des politiques s'inscrivant dans la logique de la ville compacte ;
- la mise au point de lignes de force d'une stratégie régionale des implantations commerciales dans le cadre de la transposition de la directive « Services » et de la future régionalisation de la loi sur les implantations commerciales...

L'œil du géographe a souvent été essentiel pour bien aborder ces problématiques. Parmi les compétences qu'il nous a fallu régulièrement mettre en œuvre, j'en retiendrai trois qui me paraissent essentielles :

- l'approche systémique ;
- l'analyse multiscalaire ;
- la bonne connaissance du territoire wallon.

I. L'APPROCHE SYSTÉMIQUE

Au sujet de l'approche systémique, comme l'a montré notamment J.-M. Halleux (in : Barthe-Batsalle H. *et al.*, 2002, pp. 26-32), la désurbanisation est l'exemple type de phénomènes où causes et conséquences se renforcent mutuellement dans un processus de rétroaction. Le recours sans cesse accru à l'automobile est, en effet, à la fois la cause et la conséquence de la désurbanisation. Toutefois, même si les liens entre localisation des activités économiques et comportements de mobilité furent au cœur de la plupart de ces travaux, il a toujours été tenu compte d'autres dimensions : marché foncier/immobilier, évolutions sociodémographiques et celles propres au monde des entreprises, contraintes liées à la géographie physique... Il a également fallu intégrer le jeu des acteurs au sein de nos analyses.

II. L'ANALYSE MULTISCALE

À propos du recours à différentes échelles d'analyse, notre propos peut être illustré par les résultats de la dernière recherche dont nous avons la charge, celle concernant l'élaboration de lignes de force d'une stratégie régionale des implantations commerciales. À l'issue de cette recherche, pour laquelle nous avons pu bénéficier du pilotage scientifique de Madame Mérenne, nous proposons ainsi qu'à l'avenir, tout projet d'implantation commerciale soit essentiellement évalué sur base de deux critères :

- un critère macrospatial relatif au respect de la hiérarchie urbaine ;

- un critère microspatial relatif à l'accessibilité par les alternatives à la voiture et à la mixité entre commerce et logement.

Ces deux critères que nous proposons sont en lien direct avec l'enjeu d'une réduction de 15 % des émissions de GES d'ici 2020 fixé par l'Union européenne dans le cadre de son « Paquet Energie & Climat » pour les secteurs non soumis aux quotas d'émissions (secteurs dont fait partie le transport). Pour le second critère, le lien est évident : augmenter le recours aux alternatives à la voiture pour les déplacements liés au motif « achats » ne peut être fait qu'en articulant de façon très fine les développements commerciaux avec les développements résidentiels et, secondairement, avec l'offre en transport en commun. Le critère du respect de la hiérarchie urbaine doit, pour sa part, être interprété comme un critère visant à minimiser les déplacements de longue distance pour le seul motif « achats » et à inscrire ceux-ci dans des chaînes de déplacements impliquant le minimum de détour au maximum de clients. Ce critère doit donc être compris comme la recherche d'une organisation de l'offre commerciale qui permettrait :

- d'éviter un surdimensionnement de certaines polarités impliquant de longs trajets en voiture pour une grande partie de la clientèle qui serait amenée à fréquenter cette localité pour ce seul motif des achats ;
- d'éviter un sous-dimensionnement de l'appareil commercial de certains pôles, source également de longs trajets.

Il s'agit donc de tenir compte du rôle joué par chaque polarité en tant que pôle d'emploi et de services (administratifs, scolaires, de santé...) et de la desserte en transport collectif. En ce sens, ce critère s'inspire de la théorie des places centrales du géographe allemand Christaller dont se servent les Néerlandais et les Allemands dans le cadre de leur politique de localisation des implantations commerciales.

Si le critère microspatial est à envisager dans le cadre d'une métrique piétonne (deux seuils, 400 et 700 m à vol d'oiseau, sont ainsi proposés pour la mixité logements-commerce), le critère macrospatial proposé est lui-même multiscale. En effet, il s'agit de tenir compte des relations entre l'offre commerciale et l'importance de chaque polarité en tant que pôle résidentiel, d'emploi et de services. Cet équilibre doit en fait être envisagé à l'échelle adéquate, tenant compte de la taille du projet (depuis celle des anciennes communes jusqu'à celle d'un bassin de vie).

III. LA CONNAISSANCE DU TERRITOIRE

À propos de la bonne connaissance du territoire wallon, cette compétence fut particulièrement nécessaire lors de l'élaboration des cartes d'accessibilité. La démarche

générale du travail impliqua l'analyse de la distribution spatiale des choix modaux relatifs aux déplacements domicile-travail, au sein de l'ensemble du territoire wallon, à partir des données INS par secteur statistique (recensement général de la population de 1991). À travers cette démarche inductive, il fut possible, grâce à notre bonne connaissance du territoire wallon, d'identifier les paramètres qui expliquent cette distribution. Ce sont ces paramètres (par exemple, la densité de population pour les modes lents ou la distance à l'arrêt et la fréquence de passage pour les transports en commun) que nous avons introduits dans la modélisation (Lambotte J.-M. *et al.*, 2005).

Pour l'avenir, nous espérons que les enseignements tirés des recherches de la CPDT permettront d'aider nos décideurs à lutter efficacement contre cette dépendance à l'automobile. Nous espérons aussi que les travaux des géographes de l'Université de Liège y seront reconnus pour leur qualité et que Madame Mérenne pourra y déceler la trace des compétences qu'elle nous a aidés à acquérir durant nos études.

BIBLIOGRAPHIE

- COLLECTIF, 1982. *Des villes pour vivre*. Bruxelles : Fondation Roi Baudouin, 67 p.
- BARTHE-BATSALLE H., BRÜCK L., DE KEERSMAECKER M.-L., GEORGES X., HALLEUX J.-M., LAMBOTTE J.-M., MARÉCHAL L. & ROUSSEAU V. 2002. *Les coûts de la désurbanisation*. Ministère de la Région wallonne, DGATLP, Études et documents, CPDT 1, 133 p.
- BONIVER V., DAXHELET V., DE KEERSMAECKER M.-L., KLINKENBERG A.-C., LAMBOTTE J.-M. *et al.* 2005. *Contribution du développement territorial à la réduction de l'effet de serre*. Ministère de la Région wallonne, DGATLP, Études et documents, CPDT 6.
- HALLEUX J.-M. & LAMBOTTE J.-M. 2006. Comment limiter la demande en mobilité et la dépendance automobile par l'aménagement du territoire ? *Les cahiers du CEPSS*, n°2006/1, pp. 23-43 (disponible sur : www.cepess.be).
- LAMBOTTE J.-M., CORNET Y., DAXHELET D., HALLEUX J.-M. & KLINKENBERG A.-C. 2005. Cartographie de l'accessibilité par les alternatives à la voiture. *Les Journées géographiques belges. Mobilité, société et environnement en cartes*. Gand, le 9 novembre 2005, pp. 355-364.

Coordonnées de l'auteur :

Jean-Marc LAMBOTTE
Attaché de recherche à la CPDT
LEPUR
Université de Liège
JM.Lambotte@ulg.ac.be

