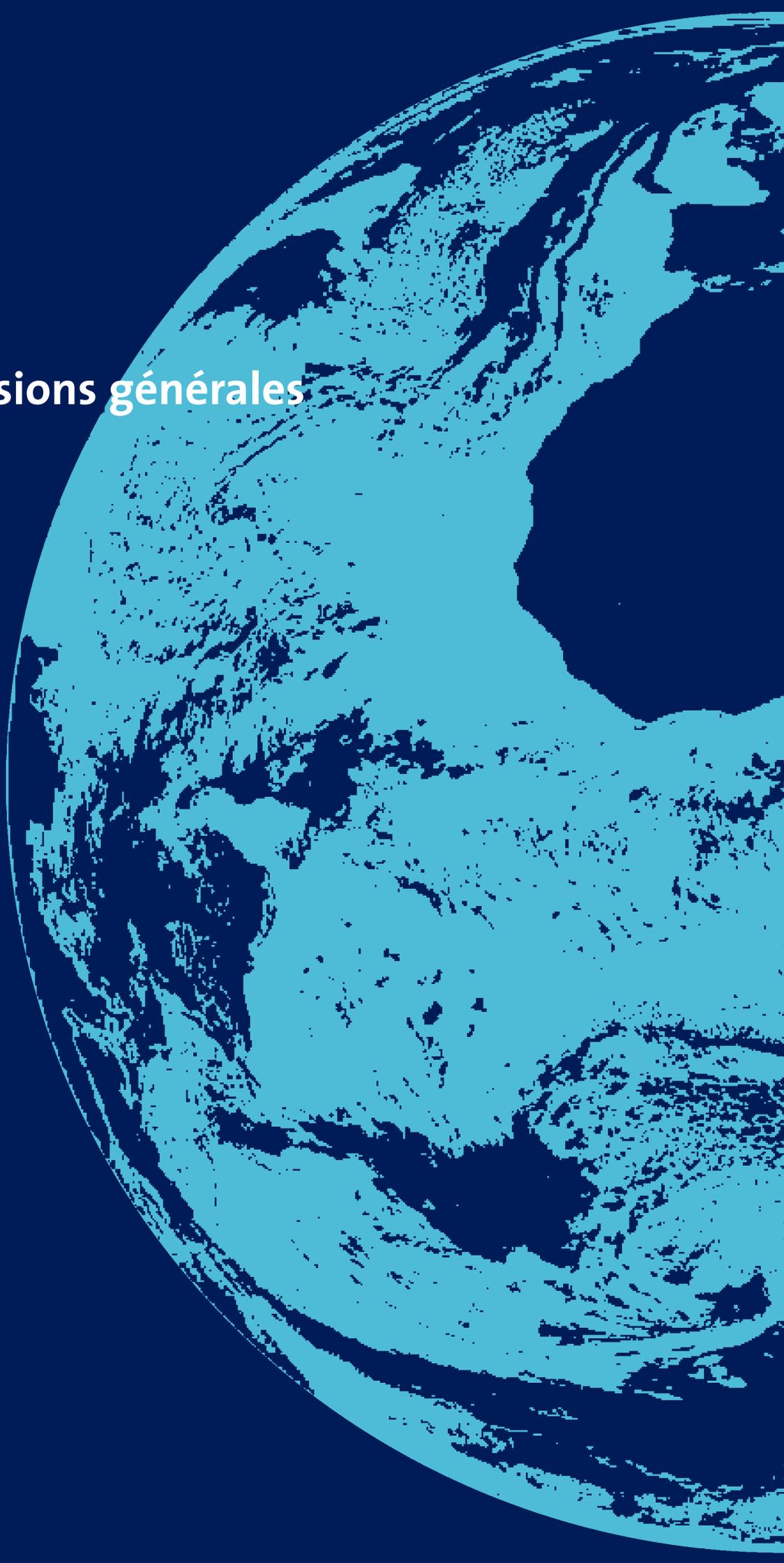


Conclusions générales





Dans le cadre de l'adhésion de la Belgique au protocole de Kyoto, les pouvoirs publics wallons sont amenés à prendre un certain nombre de mesures en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre, en particulier liées au transport routier et à l'urbanisme, deux secteurs parmi les émetteurs de CO₂ les plus importants. En aval de la réflexion sur les changements climatiques, des politiques doivent également être développées pour limiter les inondations et les dommages qui en résultent. Dans ces trois domaines, un certain nombre de mesures ont donc été proposées et évaluées.

Synthèse des résultats¹

RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE ET MODIFICATIONS DES RÉGIMES HYDRIQUES

Le réchauffement climatique aura des effets divers qui pourraient se traduire par une augmentation possible des précipitations en hiver, ce qui pourrait accroître la fréquence et l'intensité des inondations que nous connaissons aujourd'hui. On sait aussi que le phénomène des crues est lui-même renforcé par l'occupation et les activités humaines, notamment une imperméabilisation importante des sols dans les zones urbanisées.

L'étude dont les résultats sont présentés s'attache à évaluer des actions possibles pour diminuer les dommages résultant du ruissellement et des inondations.

La lutte contre les inondations passe tout d'abord par une réflexion et une politique de gestion à l'échelle des bassins versants, ainsi que le prévoit la Directive européenne établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau²: l'objectif est de retenir l'eau le plus en amont, de freiner le ruissellement pour retarder l'écoulement vers la rivière et de favoriser l'infiltration vers les nappes souterraines. L'analyse des techniques de maîtrise des eaux et de leur mise en œuvre par des outils d'urbanisme a montré que la limitation des impacts de l'imperméabilisation sur les régimes hydriques passe par l'établissement de références en matière de gestion des eaux de ruissellement. A l'image de ce qui se fait à l'étranger et en raison de conditions locales qui peuvent influencer sur les conditions de ruissellement, il serait pertinent de définir des objectifs de rétention/infiltration en laissant aux auteurs de projets la latitude de choisir les moyens pour y parvenir.

Les inondations dans les fonds de vallée, plus fréquentes ces dernières années, invitent à se poser la question des permis d'urbanisme autorisés dans les zones inondables. La réflexion a ainsi porté sur le contenu d'un règlement d'urbanisme à appliquer dans ces zones. Sur base de la carte de l'aléa d'inondation en cours de réalisation par la Région wallonne, des règles appropriées pourraient être prises en tenant compte de la hauteur d'eau escomptée en tout lieu, allant jusqu'à éviter de construire de nouveaux bâtiments dans les zones les plus soumises au risque d'inondation. Certaines dispositions doivent également s'appliquer à l'ensemble de la zone inondable : citons notamment l'interdiction des caves ou encore des dépôts de matériaux susceptibles d'être emportés par les eaux.

¹ Collectif – UCL -CREAT / ULg - LEPUR

² Directive-cadre « eau » 2000/60/CE, qui se traduit à l'échelle wallonne par le « plan PLUIES » (plan de Prévention et de Lutte contre les Inondations et leurs Effets sur les Sinistrés) énonçant 27 fiches-actions dans 5 domaines de compétences des administrations wallonnes.

RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO₂, MOBILITÉ ET PERFORMANCES ÉNERGÉTIQUES DES BÂTIMENTS

Dans le domaine de la mobilité et de l'aménagement du territoire, les restrictions du nombre de places de **stationnement au lieu de travail** se révèlent être efficaces en terme de transfert modal de la voiture vers d'autres modes de transport (- 20 % de part modale attendue). Elles nécessitent cependant la gestion du stationnement en voirie et l'adoption d'une législation adéquate ; des techniques d'établissement de normes et de zones d'accessibilité sont proposées dans cette optique. Les **plans de transport d'entreprises** peuvent également s'avérer efficaces (de - 3 à - 30 % de part modale attendue pour la voiture). Mais cela à condition d'être relativement élaborés, ce qui signifie un investissement plus marqué de la part des entreprises : organisation du car-pooling, information au personnel, engagement d'un « responsable mobilité »... Des contributions externes (sociétés de transport en commun, Région, ...) doivent logiquement venir les épauler par, notamment : la création ou la modification de lignes, la mise à disposition d'aides, des mesures fiscales moins favorables aux voitures de société... **L'offre en transport en commun**, également étudiée, s'avère améliorable par un meilleur positionnement des lignes de bus sur les potentiels de clients les plus élevés. S'il s'agit de créer de nouvelles lignes, la mesure risque de coûter cher, contrairement à l'augmentation du nombre d'arrêts ou des fréquences. Mais dans tous les cas, les résultats en termes de fréquentation et de réduction d'émissions sont incertains. Le **transport de marchandises** par route représente une contribution importante à nos émissions totales de CO₂. L'organisation de la distribution des marchandises vers leurs destinataires finaux en ville par la mise en place de centres de distribution urbaine (CDU) permet de réduire les kilomètres parcourus, et ainsi les émissions de CO₂, tout comme la pollution locale (elle a par exemple diminué de 5 à 8 % à Bâle avec la mise en place du CDU, qui a diminué les trajets de poids-lourds en ville de 12%). Les coûts peuvent cependant s'avérer élevés si la plate-forme est entièrement à créer (et à financer en partie par le secteur public), tandis que seule l'acquisition de véhicules adéquats est nécessaire en cas d'existence préalable de l'infrastructure. De toutes les mesures abordées, les **aménagement**s « **modes lents** » semblent les moins chers, surtout s'ils sont intégrés dès la planification des opérations (rénovation d'un quartier, d'une voirie) et permettent d'obtenir de bons résultats en termes de report modal vers la marche et le vélo. Le **télétravail à domicile** peut également réduire nos émissions totales de CO₂ s'il est bien pensé et les entreprises suffisamment informées : les distances parcourues par les travailleurs se réduiraient de 16 à 38 %. Il nécessiterait en Région wallonne une législation adéquate et des aides aux entreprises (information, formation...), lesquelles doivent acquérir pour leur personnel le matériel nécessaire et assurer son fonctionnement en permanence. Enfin, la **mixité fonctionnelle** au niveau de quartiers permet d'éviter aux ménages résidents une partie de leurs trajets motorisés : les émissions de gaz à effet de serre (GES) en provenance de leurs déplacements peuvent varier du simple au double entre des quartiers centraux mixtes et des quartiers périphériques monofonctionnels. Certains auteurs avancent d'ailleurs que 10 à 15% des émissions totales de CO₂ dues au transport peuvent être influencées uniquement par des mesures d'aménagement du territoire.

L'étude des logiques comportementales des ménages complète l'évaluation de ces mesures. L'analyse de la demande de mobilité met en évidence l'importance des durées

et de la fiabilité des trajets, de la flexibilité et du rapport qualité-prix de l'offre de transports. Par ailleurs, en raison des multiples segments de population, une stratégie unique se révèle insuffisante : les enfants, les adolescents, les femmes, les jeunes adultes, les catégories aisées ou plus âgées ont en effet des besoins particuliers qui nécessitent des réponses spécifiques. Face aux barrières comportementales, il apparaît en outre essentiel de combiner mesures incitatives et restrictives à l'usage de la voiture. De plus, les politiques de transport seraient moins acceptables que les mesures visant la consommation énergétique des logements.

Dans le domaine de l'urbanisme et des émissions produites par le bâti, la réflexion a porté sur des mesures visant à améliorer les performances énergétiques des bâtiments et des ensembles bâtis. On a identifié principalement trois types de mesures : celles relatives à la planification de l'usage du sol, aux caractéristiques de l'enveloppe des bâtiments et à l'optimisation des systèmes énergétiques. Une meilleure parcimonie dans l'usage des ressources énergétiques est possible pour autant que l'on tienne compte des **potentialités énergétiques des zones urbanisables** dans les choix d'urbanisation. En effet, des études ont montré des variations de 15 à 20% des besoins en énergie en fonction des apports solaires passifs résultant de l'exposition des terrains. Ce paramètre devrait être pris en compte entre autres lors des révisions de plans de secteurs, d'élaboration de plans communaux ou de programme de mise en œuvre des zones d'aménagement différé par exemple.

Favoriser l'**habitat mitoyen** constitue également une mesure qui permettrait d'améliorer les performances énergétiques en urbanisme. Outre la réduction des réseaux de distribution et l'économie d'espace, cette forme urbaine pourrait réduire de 20 à 37% les besoins en énergie et donc les émissions de GES par rapport à l'habitat pavillonnaire.

Optimiser les **systèmes énergétiques** est un troisième volet de mesures dont l'impact pourrait être significatif en Région wallonne : isolation des logements, usage du gaz naturel et d'énergies renouvelables, choix d'équipements efficaces...

Par ailleurs, quand on aborde les mesures à mettre en place dans le secteur résidentiel, les ménages sont généralement plus favorables aux mesures techniques, comme le choix d'équipements énergétiques ou électriques performants ou encore l'isolation, qu'à des changements de comportements. Mais une série de barrières entravent les décisions d'investissements des ménages. Il est donc essentiel de développer un ensemble d'instruments économiques visant à favoriser les investissements économiquement rentables en améliorant l'information, en réduisant l'incertitude et en répondant au problème « agent-principal ». Les prix relatifs des différents combustibles, les services énergétiques, les audits et la certification ont, dans ce cadre, un rôle crucial à jouer dans la promotion de l'efficacité énergétique.

A ce stade, la réflexion s'est limitée à une évaluation mesure par mesure et les résultats mis en évidence sur une éventuelle réduction des gaz à effet de serre peuvent paraître limités.

Dans le domaine des transports, les chiffres cités, une fois ramenés à la totalité des émissions de la Région wallonne, ne représentent qu'une réduction potentielle marginale de nos émissions futures. Pour certaines des mesures, une estimation chiffrée a pu être calculée et projetée en 2010, en comparaison des émissions tendanciennes attendues ; le différentiel ne dépasse dans aucun cas le pourcent. Et pourtant, la récente étude du Bureau du Plan sur les perspectives énergétiques du pays (février 2004) identifie le

rééquilibrage modal, objectif qui concerne une bonne partie des mesures traitées dans cette publication, comme nécessaire à l'accomplissement des objectifs de Kyoto d'ici 2010 en Belgique, à savoir une stabilisation des émissions au niveau de 1990. Par ailleurs, la croissance des transports serait responsable de la plus large part de l'augmentation de la consommation primaire d'énergie et des émissions de CO₂ d'ici à 2030.

En raison des potentiels limités de réduction des émissions de CO₂ et de la nécessité de poursuivre l'effort au-delà de l'objectif de Kyoto, une politique d'aménagement territorial durable doit porter sur un ensemble de mesures convergentes. C'est ce que rappelle le Bureau du Plan selon lequel « *seule une combinaison de politiques et mesures à large spectre (c'est-à-dire s'adressant à tous les secteurs, à tous les agents économiques et à toutes les formes d'énergie) devrait permettre à la Belgique de réduire ses émissions de CO₂ au-delà de 2015* ». La Conférence Permanente de Développement Territorial poursuit donc l'analyse en vue d'évaluer l'impact de différentes combinaisons de mesures en vue de dégager celles qui permettraient d'atteindre des résultats plus significatifs.

Néanmoins, au terme de cette étude, il apparaît qu'une des pistes qui permettrait d'infléchir les comportements des ménages à la fois en matière de mobilité et de consommation énergétique des bâtiments porte sur les choix de localisation résidentielle, des décisions qui sont à la base des impacts sur l'environnement que nous connaissons aujourd'hui.

Les choix de localisation résidentielle des ménages mènent ceux-ci à résider dans des banlieues de plus en plus lointaines, à opter pour le mode d'habitat pavillonnaire, à urbaniser tous les espaces, même les moins adaptés. Une question se pose donc au terme de cet inventaire des comportements des ménages en matière de mobilité, de consommation énergétique et de réaction face au risque et d'évaluation de mesures destinées à lutter contre la croissance des émissions des gaz à effet de serre et contre les modifications des régimes hydriques : comment infléchir les choix de localisation résidentielle ?

Épilogue : les choix de localisation résidentielle des ménages : comment les infléchir ?³

Les différentes caractéristiques du logement et la localisation résidentielle constituent les attributs du bien résidentiel, entre lesquels les ménages réalisent un arbitrage. Les ménages qui visent à maximiser leur satisfaction tentent de concilier désir éventuel de propriété, caractéristiques de la résidence, environnement naturel et social et localisation du logement par rapport aux activités du ménage, tout en respectant des contraintes de temps, de budget et d'offre foncière et de transport. Ce sont ces choix de localisation qui sont à la base des impacts sur l'environnement que nous connaissons aujourd'hui⁴.

ÊTRE PROPRIÉTAIRE

En 2001, 68% des logements sont occupés par les (co)propriétaires ou les usufruitiers du logement, ce qui représente 12% de plus que dix ans auparavant (INS⁵, 2001). Bien que supérieur à la moyenne européenne, le taux de propriété des Belges demeure inférieur à celui de l'Espagne, de la Norvège et de l'Irlande qui affichent des taux supérieurs à 80%. La volonté de devenir propriétaire, citée par une personne sur cinq, est le premier motif de déménagement (Brück *et al.*, 2001). La propriété est donc essentielle à la compréhension des choix de résidence. L'acquisition ou la construction revêtent une signification sociale importante, notamment pour les familles en formation. Certains auteurs parlent aussi de « maîtrise du chez soi et de l'intime » (Rémy, 2002) ou de « contrôle » (Voyé, 2003). L'acquisition est, à long terme, également considérée comme plus « avantageuse » que le marché locatif. Et les ménages qui vivent dans leur propre logement sont généralement nettement plus satisfaits que les locataires.

On observe par ailleurs que la mobilité résidentielle est entravée par l'accession à la propriété. Fluctuations du marché, taxes et frais de transaction notariés ou relatifs aux emprunts doivent être amortis avant d'acquérir un nouveau logement. S'ajoutent à cela les désutilités associées à la recherche et au déménagement et l'inertie résidentielle qu'on observe à mesure que la durée d'occupation croît. Les locataires ne sont pas

³ Sophie De Coninck – UCL- CREAT

⁴ D'autres « coûts de la désurbanisation » que les coûts environnementaux sont également à considérer et ont été évalués dans une récente publication de la collection « Etudes et Documents ».

⁵ Enquête 2001 - résultats concernant les logements

confrontés à toutes ces contraintes. Ils sont en outre en moyenne moins satisfaits du type de logement qu'ils occupent. Leur propension à migrer est donc plus forte que celle des propriétaires et la majeure partie des migrations est donc réalisée par les locataires, en particulier du marché privé (CPDT, 2003 a).

La moindre mobilité résidentielle des propriétaires, leur localisation résidentielle périurbaine et leur position sociale se traduisent donc en des déplacements plus longs (Wenglenski, 2001). Ces différents éléments en font donc un segment clef dans une optique de réduction des émissions de CO₂.

LES CARACTÉRISTIQUES DE LA RÉSIDENCE ET SON ENVIRONNEMENT

L'âge, l'état général et le type de logement constituent un facteur important de choix résidentiel et de satisfaction des ménages. On observe ainsi que les ménages occupant un appartement sont généralement moins satisfaits, en raison du manque d'espace et de l'environnement résidentiel. Comme en témoigne l'évolution du parc de logements wallons, une grande partie de la population aspire donc à vivre en maison individuelle, la surface, le nombre de pièces et la présence d'un jardin constituant des éléments largement valorisés par les ménages.

La qualité de l'environnement influence beaucoup la satisfaction des ménages et leurs choix résidentiels. De façon générale, la population des (grandes) villes se plaint davantage que celle des campagnes, ce qui explique en partie la périurbanisation. Le voisinage, la composition sociale du quartier et la sécurité constituent une première dimension. L'environnement naturel, les paysages, la présence d'espaces verts et la faible densité en définissent une seconde. La densité influence donc la perception de l'environnement résidentiel. Les résultats de l'enquête socio-économique de l'INS (INS, 2001 a) mettent aussi en évidence l'insatisfaction relative des citadins et des provinces les plus peuplées, en particulier en ce qui concerne la qualité de l'air. Comme pour le bruit, ces résultats sont à mettre en relation avec le trafic, un facteur récurrent de déménagement (Brück *et al.*, 2001).

Outre le caractère urbanisé, les facteurs socio-économiques et culturels des habitants influencent aussi l'environnement résidentiel, au travers notamment des moyens financiers et des comportements des ménages.

LES DÉPLACEMENTS

La localisation résidentielle dépend aussi en partie de la localisation des activités des ménages. Les déplacements joueraient néanmoins un rôle limité dans les choix résidentiels (Hensher, 1998).

Beaucoup d'auteurs s'accordent à dire que la localisation résidentielle ne s'explique que très partiellement par la distance au travail (Deitz, 1995) et que la mobilité résidentielle ne vise que rarement à se rapprocher du lieu de travail, en particulier chez les ménages bi-actifs. Le dynamisme et la complexité du marché de l'emploi ne favorisent en outre pas la réalisation d'une proximité durable entre lieux de résidence et de travail. Enfin, il existe des attitudes et des comportements variés face aux problèmes de congestion, dont

il ne faut en conséquence pas surestimer l'impact sur les logiques résidentielles. Néanmoins, les ménages se rapprochent naturellement plus facilement de leur lieu de travail lorsque la distance au domicile est importante, en particulier pour les femmes. Les coûts de transport automobile et les niveaux de salaires pondèrent par ailleurs le périmètre dans lequel les individus sont prêts à aller travailler (Vignal, 2002). Certains segments de population, comme les jeunes adultes, tendent en outre à habiter près de leur lieu de travail.

D'autres motifs de déplacements sont également à prendre en compte. Le milieu d'origine et la structure familiale, parfois recomposée, influencent de façon significative les choix résidentiels. La qualité et la proximité des écoles peuvent également intervenir dans ces logiques, principalement en ce qui concerne les écoles supérieures et les universités. Les lieux de divertissement, les commerces et les équipements publics sont enfin des éléments que prennent en compte certains groupes de population, comme les jeunes adultes (Masson, 2000).

LES CONTRAINTES DE BUDGET ET DE TEMPS

Les ménages tentent donc de concilier diverses composantes et maximisent leur niveau d'utilité sous contrainte de leur budget et du temps dont ils disposent. Dans le contexte actuel, le temps des déplacements l'emporte en effet sur la distance et les progrès technologiques dans le domaine des transports permettent une plus grande liberté théorique du choix résidentiel des ménages. Dans ce cadre, il s'agit d'interpréter le budget temps à l'échelle du ménage : le budget temps anormalement élevé d'un des conjoints peut en effet être compensé par un report d'activités sur le conjoint travaillant à proximité. Outre le temps, les déplacements se mesurent également en coûts financiers. On observe qu'en raison notamment de la croissance des distances, du taux de motorisation et de l'offre de transport public, la part des dépenses de déplacements dans le revenu croît fortement lorsque la densité décroît : les Wallons dépensent ainsi environ 14.2% de leurs revenus disponibles dans les transports tandis les Bruxellois n'en dépensent que 10.2% (INS, 2001 c).

Les dépenses liées au logement constituent une autre contrainte qui pèse sur les ménages. L'offre de logements et les prix qui se pratiquent sur le marché foncier influencent en effet les choix résidentiels opérés par les acteurs et leur satisfaction (Molin et Timmermans, 2003). En comparant à nouveau les situations en Wallonie et à Bruxelles, on observe que les Wallons (26.15%) dépensent proportionnellement moins que les Bruxellois (29.15%) pour se loger. Si les coûts du logement proprement dits sont moins importants en région wallonne, les dépenses de chauffage et d'électricité réduisent de façon importante l'avantage financier des Wallons. Ces résultats peuvent notamment s'expliquer par la densité, la forme du bâti, les types de logements ou encore par l'isolation des logements. En ce qui concerne le chauffage, on note l'importance relative des combustibles liquides en région wallonne par rapport aux combustibles gazeux.

Lorsqu'on compare l'ensemble des dépenses de logement et de transport, on observe qu'elles sont très similaires d'une région à l'autre. Mais ce bilan cache des réalités différentes : type de logement, surface, temps de déplacements, congestion varient selon la densité du bassin de vie. Les comportements résidentiels relèvent donc bien d'arbitrages entre différents attributs. Par ailleurs, il est important de comprendre la façon dont les

dépenses sont intégrées dans le processus de décision des ménages. Le prix d'une maison, les futurs frais de chauffage et les frais de déplacements pèsent en effet différemment sur les choix des ménages. L'acquisition d'un logement s'inscrit ainsi dans une optique à long terme et une fois l'emprunt contracté, il semble difficile de modifier ce poste de dépenses. Les frais de chauffage et de transport sont quant à eux des coûts variables sur lesquels le « sentiment de contrôle » est plus important. L'accès au crédit éclaire également cette question. Les mécanismes de précaution mis en place par les propriétaires bailleurs ou les organismes financiers interdisent des dérives excessives des dépenses directes de logement que sont la charge d'emprunt et le loyer. Mais « la logique des mécanismes de précaution relatifs à la dépense logement utilisés par les pouvoirs publics, les bailleurs et les banques est mise en défaut par la croissance très vive - et incontrôlée - de la dépense transport » (Orfeuill, 1998).

L'OFFRE DE TRANSPORT ET L'OFFRE FONCIÈRE

L'offre de transport public, en particulier la desserte et la fréquence, le réseau routier ou encore le stationnement jouent un rôle dans les choix résidentiels (Molin et Timmermans, 2003). L'offre foncière influence également les choix résidentiels. Dans les villes, une série de facteurs ont par exemple favorisé le développement de bureaux aux dépens des logements. De même, la rareté des terrains à bâtir dans les espaces urbains a poussé les « constructeurs » à se tourner vers la périphérie. Les prix incorporent quant à eux en partie les facteurs évoqués au fil de cette analyse : la qualité de l'environnement, la densité, la distance au centre et aux activités et les déplacements sont autant de facteurs d'influence de la demande et dès lors du niveau de prix (Decrop, 2001). Dans ce contexte, les aspirations de localisation résidentielle des ménages sont largement formatées par l'offre disponible et par les prix pratiqués. On constate « le caractère contraignant du marché du logement et son incapacité à répondre de manière durable et spatialement adaptée aux besoins des habitants, notamment pour les familles en formation » (Halleux, 2002, d'après Kaufmann *et al.*, 2001). Dans ce cadre, certains auteurs pensent qu'il existe un segment de population qui préfère les environnements denses et mixtes pour lequel l'offre est insuffisante. Sans nier cette possibilité, des études sur les préférences révélées suggèrent que beaucoup de personnes souhaitent le meilleur des deux mondes – suburbain et mixte – mais qu'en termes de consentement à payer pour ces caractéristiques, ce sont les avantages du suburbain qui l'emportent (Bagley et Mokhtarian, 2002). Le développement d'une offre intermédiaire mérite donc d'être investiguée. Ce type d'approche devrait permettre d'atteindre une densité qui favorise le développement de transports publics tout en maintenant un environnement répondant aux besoins des ménages.

LE PARCOURS DE VIE ET LES VARIABLES SOCIO-ÉCONOMIQUES

Outre les facteurs d'influence déjà évoqués, les choix résidentiels des ménages dépendent également de leurs caractéristiques socio-économiques.

Les jeunes qui quittent le foyer parental et les jeunes adultes sont beaucoup plus mobiles que la moyenne. Ils se concentrent typiquement dans les agglomérations

(CPDT, 2003 a). Ces migrations marquent donc les espaces des centres-villes, proches des institutions d'enseignement supérieur, des emplois, des commerces et des lieux de divertissement.

Les couples avec enfants ou qui souhaitent fonder une famille tendent quant à eux à quitter les villes et à s'établir dans des zones moins denses ou des petites villes (CPDT, 2003 a ; Brück *et al.*, 2001). Cette étape de vie coïncide avec un logement devenu trop petit, l'absence de jardin et le souhait d'habiter en maison individuelle ou de devenir propriétaire (Halleux, 2002). Le milieu d'origine et l'environnement social et naturel jouent alors un rôle important. Dans ce contexte, les jeunes ménages dont le budget est moins important s'éloignent davantage que leurs aînés. Parmi ces familles, certaines préféreraient certes habiter en ville mais n'ont pas trouvé l'offre qui correspond à leurs besoins et moyens (Kaufmann, 2002).

Comme mentionné, l'agrandissement de la famille est un facteur clef de choix résidentiel. La taille du ménage apparaît donc comme un critère d'étude important. La distribution géographique des ménages de grande taille, plus nombreux dans le Brabant wallon et dans certaines communes rurales de l'est des provinces de Liège et du Luxembourg, rappelle de tenir compte de cette variable dans les analyses de consommation d'espace ou d'énergie. La présence des ménages isolés s'accroît ainsi dans les agglomérations. Les couples sans enfant se trouvent quant à eux dans une situation intermédiaire, qui se traduit par des proportions d'immigration favorables à la fois aux agglomérations et aux zones moins denses (CPDT, 2003 a). Certains petits ménages, comme les parents divorcés, peuvent par ailleurs avoir des besoins spécifiques en termes de logement. La présence d'enfants joue en effet un rôle significatif dans les choix résidentiels : nombre de chambres, surface, jardin, densité du voisinage et coût du logement sont autant d'éléments influencés par le nombre d'enfants.

Les plus de soixante ans sont quant à eux relativement peu nombreux à migrer (CPDT, 2003 a). Les personnes plus âgées retourneraient en partie vers le centre des agglomérations pour des raisons d'accessibilité mais cette tendance reste controversée (Halleux, 2002). Pour ces groupes, les caractéristiques environnementales et sociales sont aussi fort importantes.

Les étapes du parcours de vie et les besoins de logement qui en découlent sont bien sûr liés à l'âge. Mais ces facteurs sont aussi à mettre en relation avec la position sociale. Les facteurs de la périurbanisation, comme le désir de devenir propriétaire, un logement trop petit ou l'agrandissement de la famille, sont particulièrement importants pour les groupes de population aux revenus moyens ou élevés. Ces derniers font également davantage référence aux questions d'insécurité ou le vandalisme (Brück *et al.*, 2001). Le revenu influence aussi la surface du logement et la propension à déménager (Schuler *et al.*, 2000). Les ménages aux revenus moyens ou plus modestes s'orientent par ailleurs vers les zones moins chères et plus éloignées. Leur accès au crédit peut aussi être moins bon et entraver leur mobilité résidentielle. En ce qui concerne les préférences, les bas revenus seraient plus sensibles au fait d'habiter dans un environnement à proximité de la famille.

Enfin, les attitudes et styles de vie jouent un rôle important dans la détermination du choix résidentiel. La culture, les loisirs, l'orientation professionnelle et les attitudes à l'encontre de l'automobile, des transports publics et de l'environnement influencent tout le choix résidentiel (Bagley et Mokhtarian, 2002). Les profils variés et les attitudes

parfois inattendues suggèrent donc de compléter l'analyse des parcours de vie par une approche sociologique plus approfondie.

UNE POLITIQUE INTÉGRÉE

L'analyse des comportements des ménages et l'évaluation de mesures pour lutter contre la croissance des émissions de gaz à effet de serre et les effets des modifications des régimes hydriques mettent en évidence un ensemble d'orientations sectorielles concrètes.

Par ailleurs, favoriser de nouveaux choix résidentiels constitue une orientation importante à développer. Les politiques de logement, de renouveau urbain et les outils de développement local sont autant de pistes à envisager. L'intégration, aux côtés des enjeux sociaux et économiques, de la problématique environnementale dans l'ensemble des politiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme devrait permettre de créer des synergies politiques et de tendre à terme vers un développement territorial durable.