



**Belgeo**

Revue belge de géographie

**4 | 2003**

**The dynamics of metropolisation : from words to territory**

---

## Centre et périphéries : des espaces en compétition ?

Enquête sur les types de localisation des entreprises à l'échelle de l'aire métropolitaine bruxelloise

*Centre and peripheries: spaces in competition?*

**Moritz Lennert et Mathieu Van Criekingen**

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/16791>

DOI : 10.4000/belgeo.16791

ISSN : 2294-9135

### Éditeur :

National Committee of Geography of Belgium, Société Royale Belge de Géographie

### Édition imprimée

Date de publication : 30 décembre 2003

Pagination : 425-442

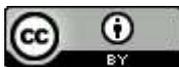
ISSN : 1377-2368

### Référence électronique

Moritz Lennert et Mathieu Van Criekingen, « Centre et périphéries : des espaces en compétition ? », *Belgeo* [En ligne], 4 | 2003, mis en ligne le 31 décembre 2003, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/16791> ; DOI : 10.4000/belgeo.16791

---

Ce document a été généré automatiquement le 19 avril 2019.



*Belgeo* est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution 4.0 International.

---

# Centre et périphéries : des espaces en compétition ?

Enquête sur les types de localisation des entreprises à l'échelle de l'aire métropolitaine bruxelloise

*Centre and peripheries: spaces in competition?*

Moritz Lennert et Mathieu Van Criekingen

---

## Introduction

- 1 Depuis plus de deux décennies, les services à la production constituent un secteur moteur des économies occidentales, tant en termes de création d'emplois que de valeur ajoutée. Ce dynamisme, qui tire ses racines des transformations contemporaines des modes de production capitalistes (ouverture des marchés nationaux et essor de processus flexibles de production), constitue un vecteur important de la métropolisation des activités. Les logiques productives de ces services privilégient en effet des localisations métropolitaines, particulièrement en termes de densité d'interactions et de contacts avec les fonctions de commandement des firmes industrielles (sièges de multinationales, par exemple) ou les grands pôles d'informations (institutions publiques internationales, instituts de recherche...) ou en termes de disponibilité de main-d'oeuvre qualifiée (Castells, 1996 ; Illeris, 1996 ; Veltz, 1996 ; Coffey, 2000). La concentration spatiale des services à la production de haut niveau constitue de la sorte une caractéristique majeure de la hiérarchie contemporaine des villes mondiales (Sassen, 1991 ; Beaverstock *et al.*, 1999).
- 2 A plus grande échelle, la métropolisation des activités, et les dynamiques des services à la production en particulier, induisent un ensemble de restructurations spatiales des territoires métropolitains. De nombreuses analyses ont mis en évidence à cet égard un mouvement de glissement des services à la production depuis les centres-villes vers des espaces suburbains. Cette tendance a été particulièrement remarquée dans les villes nord-américaines, où elle a nourri nombre de commentaires sur l'émergence de nouvelles

centralités suburbaines, les *edge cities* (Garreau, 1991), accaparant des fonctions classiquement très centrales (sièges sociaux, centres administratifs...), et sur le déclin concomitant, voire la « mort » programmée, des centres-villes traditionnels. Cependant, l'universalité et l'intensité de cet effritement du modèle urbain monocentrique au profit de l'émergence de configurations polycentriques posent question, tout d'abord dans le contexte nord-américain lui-même. En effet, la décentralisation des services à la production et l'émergence de *edge cities* paraissent avant tout caractéristiques, d'une part, d'agglomérations dans lesquelles le centre-ville est historiquement peu dominant dans la structure urbaine, en particulier les métropoles du *Sunbelt* en forte croissance économique post-industrielle et très structurées par l'utilisation de la voiture individuelle (Los Angeles, Dallas, Houston, Atlanta par exemple), et, d'autre part, d'agglomérations industrielles en crise, au tissu urbain central très ségrégué, dégradé et appauvri (Detroit, Cleveland, Cincinnati, par exemple). Le centre-ville de la plupart des autres villes états-uniennes ou canadiennes demeure par contre largement dominant au sein de leur cadre urbain, en termes de localisation des fonctions supérieures ou de prix fonciers notamment (New York, Boston, Toronto, Montréal par exemple) (Alvergne et Coffey, 1997 ; Chapain et Polèse, 2000).

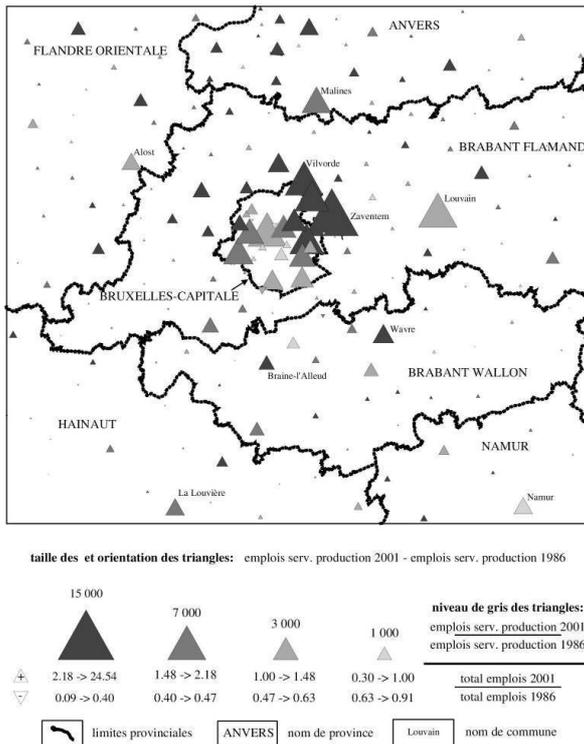
- 3 En Europe, le phénomène de constitution de nouvelles centralités suburbaines de type *edge cities* paraît très limité (Philippe *et al.*, 1999). Ceci est sans doute à mettre en relation avec des structures urbaines différentes, moins spécifiquement organisées par et pour l'usage de la voiture individuelle et par un degré de polarisation sociale entre centre et périphérie généralement moindre qu'aux Etats-Unis (voire inversé, comme à Paris par exemple). Le schéma prédominant est plutôt celui d'un déclin relatif des centres-villes, à savoir une moindre croissance des services à la production dans les zones centrales que dans certaines zones suburbaines (Léo et Philippe, 1998), en particulier dans certains pôles ou corridors bien connectés au centre-ville (Marne-la-Vallée à Paris - Steinberg, 1996 ; la zone de Schiphol à Amsterdam - Hessels, 1994 par exemple). En outre, bon nombre de ces pôles périphériques sont le produit d'une intervention lourde et planifiée des pouvoirs publics (La Défense à Paris, le Zuidas à Amsterdam par exemple).
- 4 Ces évolutions vers des structures spatiales plus polycentriques sont souvent interprétées en termes de compétition accrue entre territoires au sein des aires métropolitaines. Cette vision peut dès lors sous-tendre une série d'options de politique urbaine visant à redévelopper l'attractivité du centre face à la périphérie, en particulier dans les villes dont l'aire métropolitaine est éclatée sur différentes entités politico-administratives. C'est le cas de Bruxelles, dont l'aire métropolitaine déborde largement des limites de la Région de Bruxelles-Capitale, en Flandre et en Wallonie. Ces trois Régions disposent, dans le cadre fédéral belge, de l'ensemble des prérogatives en matière d'aménagement du territoire. Ces conditions, renforcée par l'absence de structure de concertation transrégionale (si ce n'est à l'échelle supranationale), donnent lieu à maintes situations de concurrence territoriale entre la Région de Bruxelles-Capitale, ne recouvrant que la partie centrale la plus densément urbanisée de l'aire métropolitaine, et ses deux voisines. De la sorte, la vision d'un ensemble métropolitain composé de différents types d'espaces aux caractéristiques complémentaires est habituellement laissée dans l'ombre.
- 5 On peut cependant opposer à cette interprétation une lecture en termes de complémentarité, au sein des ensembles métropolitains, de différents types d'espaces dotés de caractéristiques et de fonctions différentes. L'arbitrage entre ces deux types d'interprétation, lourd d'enjeux pour l'aménagement et le gouvernement des aires

métropolitaines, nécessite d'identifier, d'une part, les types de localisation privilégiés par les entreprises de services à la production et, d'autre part, les types d'espaces qui, au sein des aires métropolitaines, y correspondent. Cette perspective constitue l'objet central de cet article. L'analyse proposée aborde le cas de Bruxelles et s'appuie sur une enquête réalisée auprès d'entreprises. Celle-ci a été menée dans le cadre plus large d'un projet de recherches en cours sur les transformations économiques et spatiales des agglomérations européennes, le projet « Comet »<sup>1</sup>.

## Bruxelles : suburbanisation des services

- 6 L'aire métropolitaine bruxelloise a été façonnée par une longue tradition de navettes quotidiennes entre domicile et lieu de travail, impliquant un important mouvement de suburbanisation de l'habitat. Depuis la Seconde Guerre Mondiale, celui-ci constitue le mode dominant de croissance urbaine, dans un contexte de faibles contraintes en matière d'aménagement de l'espace (Mérenne *et al.*, 1997 ; Kesteloot et De Maesschalk, 2001). Plus récemment, une tendance à la périphérisation des activités tertiaires a été observée, à Bruxelles comme dans les principales autres grandes villes belges (Colard et Vandermotten, 1996). Cette tendance est particulièrement appuyée pour le commerce de détail, secteur très sensible à la suburbanisation du pouvoir d'achat des classes moyennes et se marque à la fois par la multiplication de grands complexes commerciaux bordiers des principales voies routières et par l'essor de noyaux de haut standing au sein de petites villes (Waterloo, Braine-l'Alleud, par exemple) (Calonger et Grimmeau, 1998). Depuis les années 1980, la suburbanisation concerne également les services à la production, traditionnellement très concentrés dans les zones urbaines centrales (Moyart, 2000 ; Van Hamme et Marissal, 2000).
- 7 On peut constater qu'entre 1986 et 2001, dans un contexte de hausse généralisée de l'emploi dans ces services, les croissances les plus importantes (en termes absolus comme relatifs) sont clairement concentrées dans des espaces suburbains, en particulier dans la proche banlieue Nord-Est à proximité de l'aéroport de Zaventem, c'est-à-dire, en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale (figure 1).

Figure 1. Evolution de l'emploi dans les services à la production (services aux entreprises et activités financières) en chiffres absolus (taille et orientation des triangles) et en rapport à l'évolution du total de l'emploi par communes (niveaux de gris) entre 1986 et 2001.



Source : ONSS

- 8 Cette zone de fortes croissances se prolonge, dans une moindre mesure, dans la partie orientale de la Région de Bruxelles-Capitale, tandis que le centre-ville affiche une croissance importante en termes absolus mais nettement plus faible en termes relatifs. Dans les communes péri-centrales de la première couronne (Forest, Saint-Gilles, Ixelles, Etterbeek), l'emploi dans les services à la production croît même plus lentement que l'emploi total (gris le plus clair). Parmi les villes moyennes autour de Bruxelles, Wavre et Braine-l'Alleud montrent de bonnes performances, tandis que Louvain et Alost connaissent des croissances plus lentes. Malines profite de sa situation favorable sur l'axe Bruxelles-Anvers, le long duquel la plupart des communes connaissent des taux de croissance importants.
- 9 Plus qu'à un transfert net d'activités du centre vers la périphérie (i.e. déménagements d'entreprises), ce canevas de croissance générale mais plus appuyée en périphérie des services à la production incline davantage à penser que la plus grande part de la croissance intrinsèque de ce secteur (i.e. création de nouvelles entreprises) est captée par certaines zones suburbaines. Par manque de données adéquates sur les trajectoires des entreprises, il est toutefois très difficile de quantifier avec précision l'importance des départs d'entreprises de la Région de Bruxelles-Capitale vers la périphérie (Toussaint, 1998).

## Stratégies des entreprises : enquête sur leurs facteurs de localisation

- 10 Dans la perspective d'identifier des types de localisation des entreprises et des types d'espaces intra-métropolitains, une enquête par questionnaire a été réalisée auprès d'entreprises de services à la production localisées dans le grand Bruxelles (c'est-à-dire, la Région de Bruxelles-Capitale et sa périphérie) en février et mars 2003.

### Méthodologie

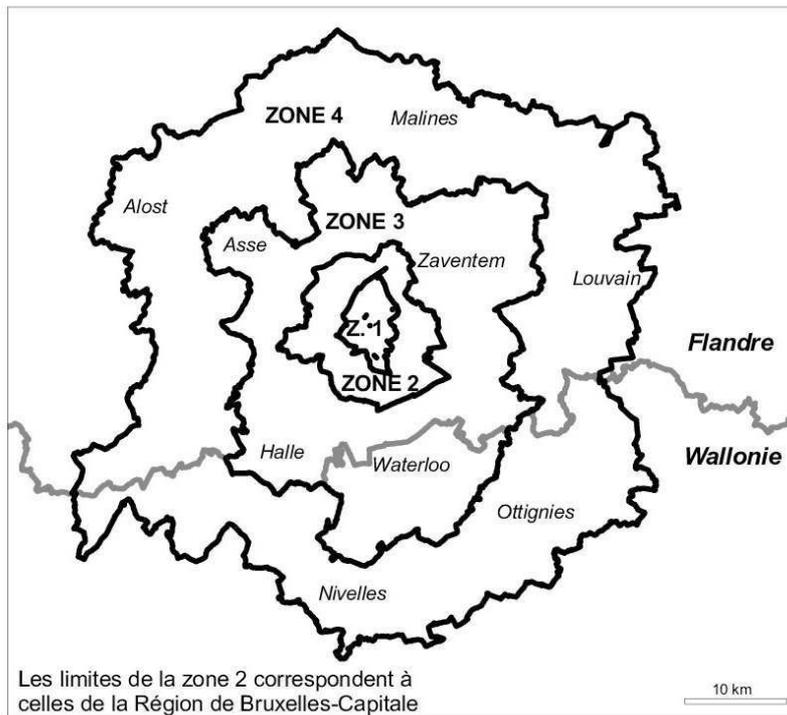
- 11 Deux tiers des entreprises contactées ont été sélectionnées parmi l'ensemble des entreprises de services de la zone étudiée<sup>2</sup> par échantillonnage aléatoire stratifié selon leur secteur d'activité (10 branches - tableau 1) et leur localisation géographique (4 zones - figure 2). Le troisième tiers est constitué d'entreprises de grande taille (plus de 50 emplois) également choisies par échantillonnage aléatoire stratifié selon leur secteur et leur localisation. Il est à noter que notre échantillonnage n'a pu tenir compte des indépendants.

Tableau 1. Secteurs d'activité des entreprises interrogées.

Branche-clé	Code NACE	Description
1 Recherche et développement	73.1	Recherche et développement en sciences physiques et naturelles
	73.2	Recherche et développement en sciences humaines et sociales
2 Services de consultance	74.1	Conseil et assistance fournis aux entreprises
	74.4	Publicité
3 Services techniques et d'ingénierie	74.2	Conseil technique, activités d'architecture et d'ingénierie
	74.3	Essais et analyses techniques
4 Services aux entreprises (principalement industries)	74.5	Sélection et fourniture de personnel
	74.6	Enquêtes et sécurité
	74.7	Nettoyage industriel
	74.8	Services divers fournis principalement aux entreprises
5 Finances et Assurances	65.1	Intermédiation monétaire
	65.2	Autres intermédiations financières
	66.0	Assurance
	67.1	Auxiliaires financiers
	67.2	Auxiliaires d'assurance
6 Immobilier	70.1	Activités immobilières pour compte propre
	70.2	Location de biens immobiliers
	70.3	Activités immobilières pour compte de tiers
7 Télécommunications, Informatique et Traitement électronique de données	64.2	Télécommunications
	72.1	Conseil en systèmes informatiques
	72.2	Réalisation de programmes et de logiciels
	72.3	Traitement de données
	72.4	Activités de banques de données
	72.5	Entretien et réparation de machines de bureau et de matériel informatique
8 Presse et médias	92.1	Activités cinématographiques et vidéo
	92.2	Activités de radio et de télévision
	92.4	Agences de presse
	22.1	Édition
	92.3	Autres activités de spectacle et d'amusement
9 Culture et loisirs	92.7	Autres activités récréatives
	91.1	Activités d'organisations économiques, patronales et professionnelles
10 Activités d'organisations associatives	91.2	Activités de syndicats de salariés
	91.3	Autres organisations associatives

Source : COMET

Figure 2. Découpage spatial de l'aire métropolitaine bruxelloise.



Les limites de la zone 3 correspondent à l'agglomération morphologique (plus de 650 hab./km<sup>2</sup>).  
Celles de la zone 4 ont été tracées de manière à englober les communes distantes de moins de 10 km des limites de la zone 3.

Source : Comet

- 12 Parmi les firmes contactées (par téléphone et par courrier), 166 entreprises ont rempli le questionnaire, ce qui représente un taux de réponse d'environ 15 %.
- 13 Le questionnaire est commun aux 7 villes participant au projet « Comet »<sup>3</sup>. Il est divisé en quatre parties qui concernent, respectivement, la structure générale de l'entreprise (taille, année d'établissement, qualification des employés, etc.), les facteurs ayant conduit au choix de la présente localisation (grille d'évaluation de 27 facteurs selon une échelle de cotes allant de 1 : « pas important du tout » à 5 : « très important »), les facteurs influençant un éventuel futur changement de localisation et la nature et la géographie des contacts de ces entreprises avec leurs clients, fournisseurs et partenaires.
- 14 Ce type d'enquête n'est évidemment pas sans biais. Premièrement, les personnes ayant fait le choix de la localisation sont parfois indisponibles, que ce soit à cause de la faible importance accordée à l'enquête, du départ de ces personnes ou du fait que les décisions ne se prennent pas localement. Le problème le plus important est cependant la rationalisation a posteriori, c'est-à-dire, le fait que les réponses aux questions ne correspondent pas toujours aux réelles raisons de choix d'une localisation, mais plutôt à celles dont le répondant estime à présent qu'elles sont les plus rationnelles (ou les plus avouables).
- 15 Dans l'échantillon obtenu (n=166), la plupart des entreprises sont de petite taille (64 % des firmes interrogées comptent moins de 20 employés), ne comptent qu'un seul établissement (deux tiers de l'échantillon) et emploient une main-d'œuvre fortement

qualifiée (62 % des employés de l'ensemble des firmes interrogées ont un diplôme de l'enseignement supérieur). De plus, la localisation actuelle des entreprises interrogées correspond le plus souvent à leur localisation initiale (120 cas) tandis que, parmi les firmes qui ont changé de localisation, la plupart ont déménagé, soit au sein de la même zone (20 cas), soit vers une zone moins centrale (20 cas). Ces caractéristiques de notre échantillon appuient l'idée que le développement des zones suburbaines bruxelloises n'est que très partiellement lié à une dynamique d'exode d'entreprises préalablement installées dans la ville centrale. Ainsi, parmi les entreprises interrogées en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale, notre échantillon compte 63 nouvelles implantations (création de nouvelles entreprises ou de filiales) pour seulement 17 implantations suite à un déménagement, dont 7 depuis une localisation sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

## Résultats de l'enquête

- 16 Les résultats de l'enquête sont présentés ci-dessous. Dans un premier temps, nous analysons l'importance générale des différents facteurs de localisation sur l'ensemble de l'échantillon. Ces données ont ensuite été soumises à une analyse factorielle de manière à mettre en évidence les liens entre facteurs de localisation, types d'entreprise et types d'espaces.

### Importance des différents facteurs de localisation

- 17 Globalement, les critères d'accessibilité (surtout en voiture), de prix (fonciers et immobiliers) et de proximité des clients apparaissent comme les facteurs de localisation primordiaux aux yeux des entreprises interrogées (tableau 2). Ce résultat global est très proche du constat général tiré de maintes autres enquêtes du même type menées dans d'autres villes (Buisson *et al.*, 2001, sur Lyon, par exemple). L'importance des critères d'accessibilité et de proximité concorde bien, il est vrai, avec l'importance des processus d'interactions et de contacts (avec les clients, les partenaires...) dans l'élaboration et la prestation de services à la production.

**Tableau 2. Classement des facteurs de localisation en fonction de leur importance globale pour l'ensemble des entreprises interrogées.**

Abréviation	critère	moyenne des cotes	nombre de « important »	nombre de « pas important »
co. Route	connexion routière	3,91	110	12
parking	surfaces de parking	3,75	101	21
prix	prix fonciers et immobiliers	3,66	93	22
tr. auto	desserte en voiture	3,57	91	19
prox. client	proximité des clients	3,31	82	44
tr. tec	desserte en transports en commun	3,18	70	41
logement	qualité des logements	3,17	74	46
prestige	prestige, image du lieu	3,15	71	45
surface	disponibilité de surfaces industrielles ou de bureau	2,97	56	50
prox. partner	proximité des partenaires	2,95	64	56
co. rail	connexion ferroviaire	2,95	58	58
marché	potentiel de marché et accès à ce marché	2,92	56	57
extension	possibilités d'extension spatiale	2,79	51	66
personnel	raisons personnelles	2,77	52	64
mo qualifiée	accès à une main-d'œuvre qualifiée	2,75	44	59
enviro	qualité de l'environnement (p.ex. pollution de l'air)	2,73	48	69
aéroport	connexion à l'aéroport	2,58	40	75
prox. fourni	proximité des fournisseurs	2,56	34	67
salaires	niveau des salaires	2,37	19	74
éducation	possibilités éducatives et de formation	2,30	28	87
prox. rech.	proximité d'instituts de recherche	2,24	30	93
prox. univ.	proximité d'universités	2,23	28	91
taxes	niveau des taxes	2,20	24	95
subv	disponibilité de subsides ou subventions	2,06	23	105
culture	équipements culturels et récréatifs (p.ex. théâtre)	2,05	18	107
social	équipements sociaux (p.ex. crèche)	1,99	18	109
commune	coopération avec les pouvoirs communaux	1,99	13	106

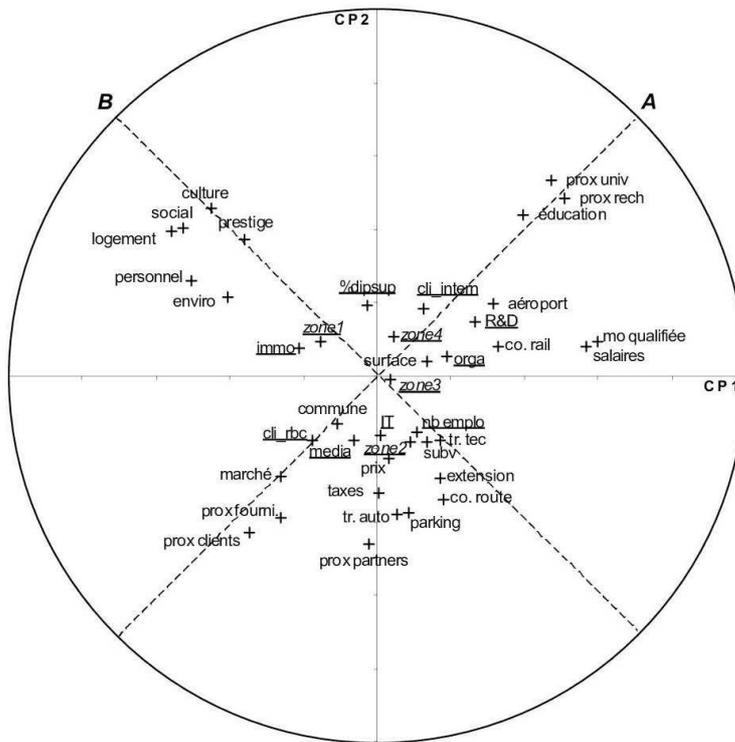
« important » : somme des cotes 4 et 5 ; « pas important » : somme des cotes 1 et 2

- 18 Par contre, l'enquête met en avant la faible importance globale des critères relatifs au niveau des taxes et à la disponibilité de subventions publiques dans les choix de localisation des entreprises interrogées. Ce résultat amène à relativiser la prédominance couramment attribuée aux facteurs de fiscalité dans certains discours très médiatisés sur « l'exode » des entreprises bruxelloises vers la périphérie et ses causes (Robert, 2002). Les critères de proximité des universités ou d'instituts de recherche apparaissent également parmi les facteurs les moins importants pour les entreprises interrogées. Ce trait est sans doute un reflet de la faiblesse globale des liens productifs entre entreprises et universités à Bruxelles (Vekemans, 2002).
- 19 Enfin, il est également intéressant de relever la position en milieu de classement du critère « raisons personnelles ». Ce positionnement découle sans doute en partie de la structure même de notre échantillon, dans lequel les petites entreprises locales, mono-établissements, sont nombreuses. Ce type de firme est en effet susceptible de ne pas déployer de démarche très poussée de comparaison de diverses localisations possibles et d'être sensibles à saisir des opportunités particulières, en relation avec des critères de convenance personnelle (proximité du domicile, par exemple). Comme pour l'ensemble de l'échantillon, il ne faut cependant pas perdre de vue la question de l'échelle à laquelle les réponses des entreprises font référence. Ce qui peut apparaître comme une question de convenance personnelle à très grande échelle (le quartier, par exemple) s'insère dans d'autres logiques de localisation à plus petite échelle (l'aire métropolitaine, par exemple).

## Analyse multivariée

- 20 Au-delà du niveau général d'importance des différents critères pour l'ensemble des entreprises interrogées, il est évident que les caractéristiques fonctionnelles des entreprises (taille, type d'activité, type de clientèle...) conditionnent des stratégies de localisation différenciées. Développer en ce sens l'analyse nous a mené à soumettre les réponses à l'enquête à une analyse en composantes principales. Celle-ci a été réalisée sur la grille d'évaluation des facteurs de localisation, soit une matrice de 27 critères x 166 entreprises interrogées. Les réponses fournies par chaque entreprise ont été standardisées de manière à minimiser l'effet de moyenne des cotes des répondants<sup>4</sup>. Nous avons ensuite calculé les coefficients de corrélation des composantes principales avec des variables complémentaires rendant compte de la structure des entreprises (type d'activité, nombre d'employés, surface, localisation de la clientèle, niveau de qualification de la main-d'œuvre. Sur les graphiques qui suivent, seules les variables complémentaires significativement corrélées avec au moins un axe (niveau de confiance de 95 %) ont été représentées sur les plans des composantes principales<sup>5</sup>. Enfin, quatre variables binaires rendant compte de la localisation des firmes dans l'une des quatre zones de l'aire métropolitaine bruxelloise ont été projetées de la même manière sur les graphiques des composantes principales (mais également en cas de corrélation non significative).
- 21 Le plan des deux premières composantes principales concentre un peu moins d'un quart de la variance totale (respectivement 12,1 % et 10,7 % pour les première et deuxième composantes principales) (figure 3). Il fait principalement ressortir quatre groupes de variables qui s'opposent deux à deux, selon des axes orientés à 45 degrés (notés A et B sur la figure 3).

Figure 3. Plan des première et deuxième composantes principales (CP).



Se référer au Tableau 1 pour les intitulés complets des variables soumises à l'analyse. Les variables complémentaires sont soulignées :

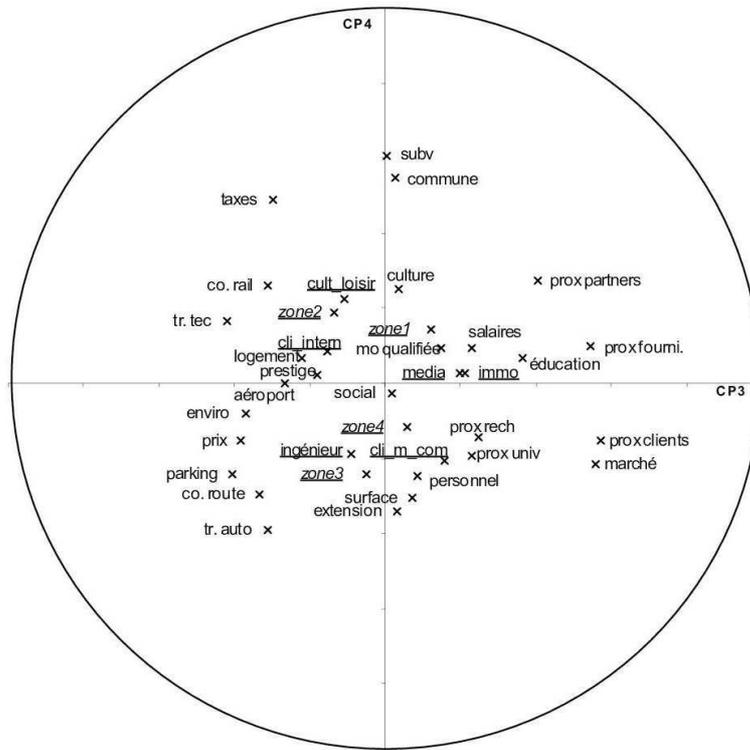
- zones 1, 2, 3, 4 : localisation (cfr. carte 2)
- % dipsup : part des diplômés du supérieur parmi les employés
- nb emplo : nombre d'employés
- cli\_rbc = principaux clients dans la Région de Bruxelles-Capitale
- cli\_intern : principaux clients à l'étranger
- R&D : secteur recherche et développement
- immo : secteur immobilier
- media : secteur presse et médias
- orga : secteur organisation professionnelle
- IT : secteur télécommunication, informatique

- 22 L'axe A distingue, d'une part, des critères de proximité (des clients, des fournisseurs, des partenaires) et de potentiel de marché et, d'autre part, des critères de proximité ou d'accès à des pôles de connaissances (universités, instituts de recherche, centres de formation ou main-d'œuvre qualifiée). Cette opposition est complétée par un contraste en termes de critères d'accessibilité privilégiés, automobile d'une part, aérienne ou ferroviaire d'autre part. De plus, en regard des variables complémentaires, ce même axe oppose, d'une part, des firmes locales comptant la plupart de leurs clients dans la Région de Bruxelles-Capitale et des entreprises du secteur presse et media et, d'autre part, des firmes travaillant avec une clientèle à forte composante internationale et des entreprises de recherche et développement.
- 23 L'ensemble de ces éléments suggère une modulation des types de localisation des entreprises en fonction d'activités de nature différente. En l'occurrence, deux types se dégagent : d'une part, des firmes locales d'envergure bruxelloise cherchant une localisation au cœur de leur marché de manière à permettre des contacts étroits avec leur clientèle et leurs partenaires et, d'autre part, des firmes ne nécessitant pas de proximité

immédiate des clients, souvent d'envergure internationale, sensibles à la proximité de pôles de qualification ou de connaissances et aux conditions d'accessibilité à longue distance, comme par exemple des firmes de R&D.

- 24 Dans le même plan, l'axe B dégage nettement un ensemble de critères relatifs à l'environnement des entreprises (en termes de logements, d'équipements culturels ou sociaux et de prestige du lieu) ou à des raisons personnelles. A l'opposé, on trouve les facteurs d'accessibilité automobile (connexion autoroutière, desserte en voiture, surfaces de parking) et en transports en commun, les critères financiers liés à la localisation (coûts fonciers et immobiliers, taxes, subventions) ainsi que le critère de possibilité d'extension. Les variables complémentaires les plus significatives sur cet axe sont, d'une part, les entreprises localisées au centre-ville (zone 1), celles employant une forte proportion de diplômés supérieurs et les firmes du secteur immobilier et, d'autre part, les entreprises implantées dans le reste de la Région de Bruxelles-Capitale (zone 2) et la taille des firmes (mesurée en nombre d'employés).
- 25 Ces caractéristiques semblent refléter principalement l'influence de la taille des entreprises sur les types de localisation. Les entreprises de grande taille de notre échantillon sont ainsi particulièrement sensibles aux coûts de localisation et à leur accessibilité par différents moyens de transport urbains (voiture, transports en commun) tandis que les firmes de petite taille (typiquement des agents immobiliers et/ou des firmes employant une main-d'œuvre fortement qualifiée dans notre échantillon) sont plus spécifiquement sensibles aux caractéristiques de leur environnement ou à des critères de convenance personnelle. En outre, les bonnes corrélations relevées pour les entreprises localisées en zone 1 ou en zone 2 sur l'axe B suggèrent que ces types de localisation des firmes correspondent à des types d'espaces différenciés, correspondance qui n'avait pas d'équivalent pour l'opposition relevée sur l'axe A. En d'autres termes, les firmes interrogées paraissent opérer un arbitrage entre une implantation au centre-ville ou dans le reste de la ville dense, cette seconde option étant privilégiée par des grandes entreprises cherchant à bénéficier des avantages de la ville dense (accessibilité en transports en commun, par exemple) sans avoir à supporter certains inconvénients d'une localisation très centrale (coûts fonciers plus élevés, manque de possibilités d'extension, difficultés d'accès automobile).
- 26 Le plan des troisième et quatrième composantes principales concentre 16,7 % de la variance totale (respectivement 9,6 % et 7,0 %) (figure 4). La troisième composante principale dégage une claire opposition entre critères de proximité (des clients, des partenaires, du marché et des fournisseurs) et critères d'accessibilité (automobile, en transports en commun, ferroviaire et aérienne). Une telle opposition entre proximité et accessibilité ressort également d'autres enquêtes du même type que celle-ci (Jouvaud, 1996, à Marseille, par exemple). Les facteurs de coûts fonciers et immobiliers, de qualité de l'environnement et de niveau des taxes ressortent également du côté des variables d'accessibilité. Parmi les variables complémentaires, les firmes à clientèle internationale sont significativement corrélées avec le pôle « accessibilité » tandis que les firmes à clientèle très locale (dans la même commune) ainsi que les entreprises immobilières et de presse et média apparaissent significativement corrélées avec le pôle « proximité ».

Figure 4. Plan des troisième et quatrième composantes principales (CP).



Se référer au Tableau 1 pour les intitulés complets des variables soumises à l'analyse. Les variables complémentaires sont soulignées :

- zones 1, 2, 3, 4 : localisation (cfr. carte 2)
- cli\_intern : principaux clients à l'étranger
- cli\_m\_com : principaux clients dans la même commune
- cult\_loisir : secteur culture et loisirs
- media : secteur presse et médias
- immo : secteur immobilier
- ingénieur : secteur ingénierie et services techniques

- 27 Ces éléments suggèrent des types de localisation des entreprises influencés par les modalités de contacts entre prestataires de services et clients (ou entre les différents partenaires entrant en ligne de compte dans la production des services). Les critères de proximité mettent en avant un besoin de contacts directs et fréquents des firmes avec les différents acteurs de leurs processus productifs (conception, réalisation, mise à disposition et utilisation des services). C'est principalement le cas, dans notre échantillon, de firmes à aire de marché très locale, du secteur immobilier ou de la presse et des médias. Dans le cas contraire, le moindre besoin de proximité laisse l'avant-plan aux critères d'accessibilité, notamment pour les firmes à aire de marché internationale et/ou pour des services plus standardisés, dont plusieurs composantes peuvent être aisément transmises par divers moyens de télécommunication.
- 28 La quatrième composante principale dégage avant tout, d'un côté, des critères de surface (stock disponible et possibilités d'extension) et d'accessibilité automobile et, dans une moindre mesure, les facteurs de coûts fonciers et immobiliers et de potentiel de marché. De l'autre côté, cet axe fait particulièrement ressortir des critères ayant trait à l'exercice du pouvoir public (disponibilité de subventions, niveaux des taxes, coopérations avec les pouvoirs communaux) et, dans une moindre mesure, des facteurs d'accessibilité

ferroviaire ou en transports en commun, le critère de disponibilité d'équipements culturels ainsi que celui de proximité des partenaires. Les variables complémentaires pertinentes selon cet axe sont, d'un côté, une implantation en proche banlieue (zone 3), une activité de services d'ingénierie (dont l'architecture et la consultance technique) ainsi qu'une clientèle très locale et, de l'autre, une implantation dans la seconde couronne de la Région de Bruxelles-Capitale (zone 2) et une activité de services culturels et récréatifs.

- 29 Cette composante paraît souligner un lien entre types de localisation des firmes et nature de leur activité qui se traduit spatialement par un arbitrage entre une implantation en milieu urbain dense ou en banlieue. En particulier, les espaces de proche banlieue apparaissent plus attractifs pour des entreprises à la recherche de surfaces pour s'étendre (caractéristique qui témoigne d'une dynamique de croissance de leur activité), à prix abordables (ou là où les taxes sont moindres) et pour lesquels les conditions d'accessibilité en voiture prédominent sur la desserte ferroviaire ou en transports en commun (en relation avec une faible proportion d'emplois sédentaires, par exemple). Ces caractéristiques concordent avec les principaux éléments de dynamisme des zones suburbaines bruxelloises.
- 30 Quant à la spécificité des critères ayant trait à l'exercice du pouvoir public sur cette composante, il est plus difficile d'identifier des liens clairs de ces variables avec un type de localisation d'entreprises bien défini. Une hypothèse possible serait la dépendance du secteur des services culturels et récréatifs par rapport à des financements et des relais publics. En outre, la bonne corrélation du critère « équipements culturels » semble aller dans le même sens.
- 31 La cinquième composante principale (6,3 % de la variance totale) met en avant les spécificités d'une implantation au centre-ville (zone 1) : accessibilité par train ou par transports en commun, prestige, proximité des partenaires et, dans une moindre mesure, importance du stock d'espaces de bureaux.
- 32 Les composantes principales suivantes présentent des schémas flous et apportent chacune peu d'information supplémentaire (moins de 5,6 % de la variance totale). En somme, même si les cinq premières composantes principales permettent une vision synthétique de l'information recueillie dans l'enquête, elles laissent encore dans le flou plus de la moitié de la variance totale (54 %). Ceci reflète la nature complexe, et difficilement appréhendable par ce type d'enquête, des stratégies de localisation des entreprises.

## Centre et périphéries : des espaces complémentaires

- 33 En définitive, l'enquête dégage plusieurs types de localisation distincts (c.-à-d., des combinaisons spécifiques de facteurs de localisation), principalement en fonction de l'envergure des firmes (marché local / marché international), de leur taille, des types de contacts entre prestataires de services et clients ou de leur dynamisme (entreprises en croissance rapide, par exemple). Dans certains cas, ces types de localisation des firmes s'inscrivent spatialement dans des parties spécifiques de l'aire métropolitaine. En particulier, la première couronne suburbaine (zone 3) réunit les caractéristiques privilégiées par les entreprises de secteurs en forte croissance (la bulle récente des nouvelles technologies de l'information, p.ex.), à savoir des sites neufs et directement

disponibles pour permettre l'extension de leur activité, au sein de *business parks* connectés aux principales infrastructures routières. Le centre-ville reste par contre attractif en regard d'autres types de localisation des firmes, notamment pour des entreprises de services de petite taille et/ou des firmes cherchant une large desserte en transports en commun ou une implantation prestigieuse.

- 34 Ces résultats indiquent une logique de complémentarité (plutôt que de compétition) entre différents types d'espaces dotés de caractéristiques et de fonctions spécifiques au sein d'un ensemble fonctionnel métropolitain. Cette logique répond à des stratégies de localisation différenciées des entreprises qui, selon leurs caractéristiques, leur dynamisme et/ou leur activité, recherchent des espaces particuliers. Un seul espace ne peut intégrer tout l'éventail des types de localisation recherchés par les entreprises et certaines combinaisons de facteurs de localisation sont incompatibles avec certains types d'espaces. La différenciation au sein de l'aire métropolitaine est donc inévitable.
- 35 Ceci nous amène à remettre en question les discours déjà évoqués plus haut sur « l'exode » des entreprises de services bruxelloises vers la périphérie. En effet, ces discours décrivent sur un mode volontiers alarmiste à destination des pouvoirs publics bruxellois un mouvement supposé massif de délocalisation d'entreprises de services vers la périphérie et plaident, dans la foulée, pour la création, sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, de nouvelles zones d'activités et de bureaux copiant les caractéristiques attractives des espaces suburbains les plus dynamiques. Par exemple, un communiqué de presse du courtier immobilier Catella-Codemer de novembre 2002 annonce : « Le moment est venu de se lancer dans un projet majeur et ambitieux qui rompt résolument avec le passé et tient compte des desiderata des entreprises. C'est-à-dire le développement d'une nouvelle zone de bureaux extrêmement attractive, à l'intérieur de laquelle les entreprises ont réellement envie de venir travailler. Cette zone doit bien sûr être accessible, aménagée de manière à répondre aux besoins multiservices des occupants et si possible fiscalement attractive. Le développement de cette zone ne peut être remis à plus tard. Le compte à rebours pour garder les entreprises à Bruxelles est lancé » (Catella-Codemer, 2002).
- 36 Les résultats obtenus et détaillés ci-dessus suggèrent au contraire que les espaces centraux ne peuvent copier les spécificités de l'espace suburbain. Par exemple, le critère d'accessibilité routière est très problématique en milieu urbain dense et ne valorise pas les atouts de la ville centrale en termes de desserte en transports en commun. Plus généralement, les quatre zones considérées dans cette étude font clairement partie d'un même ensemble fonctionnel bruxellois. Une stratégie reposant fondamentalement sur une mise en compétition explicite de différentes parties de cet ensemble nous paraît contre-productive. Elle conduit en outre à un gaspillage de fonds publics de part et d'autre des frontières politico-administratives, les incitants financiers octroyés dans les différentes zones s'annulant finalement les uns les autres. Ceci nous amène à plaider, à l'instar de nombreux autres auteurs avant nous (Dobruszkes et Marissal, 1994 ; Noël, 1998 ; Toussaint *et al.*, 1998 ; Allaert, 1998 ; Cabus, 1999 ; Lambert *et al.*, 2000 ; Biot et Colard, 2000), pour l'invention de nouvelles formes de collaborations inter-régionales à l'échelle de l'aire métropolitaine fonctionnelle de Bruxelles.

---

## BIBLIOGRAPHIE

- ALLAERT G. (1998), « Op zoek naar een modern-industrieel en innovatief stadsgewest Brussel », texte présenté à la conférence *Vers une nouvelle métropolisation des activités économiques. Atouts et faiblesses de Bruxelles dans ce cadre*, ULB-IGEAT, Haute Ecole Fransisco Ferrer et Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles.
- ALVERGNE C. & COFFEY W. (1997), « Les nouvelles dynamiques intra-métropolitaines : l'exemple américain », *Revue d'économie régionale et urbaine*, 3, pp. 387-404.
- BEAVERSTOCK J. V., SMITH R. G. & TAYLOR P. J. (1999), « A roster of world cities », *Cities*, 16, 6, pp. 445-458.
- BIOT V. & COLARD A. (2000), « Challenges and issues of spatial planning in the European Union : European vision and supraregional co-operation », *Belgeo*, 1, pp. 143-162.
- BUISSON M.-A., MIGNOT D., & AGUILERA-BELANGER A. (2001), « Métropolisation et polarités intra-urbaines. Le cas de Lyon », *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, 2, pp. 271-296.
- CABUS P. (1998), « De sociaal-economische belangengemeenschap als antwoord op Brusselse paradox binnen de huidige institutionele context », texte présenté à la conférence *Vers une nouvelle métropolisation des activités économiques. Atouts et faiblesses de Bruxelles dans ce cadre*, ULB-IGEAT, Haute Ecole Fransisco Ferrer et Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles.
- CALONGER J.-L. & GRIMMEAU J.-P. (1998), « La concurrence du centre et de la périphérie dans le commerce de détail », *Actes du 13e congrès des économistes belges de langue française*, CIFOP, Charleroi, pp. 53-58.
- CASTELLS M. (1996), *The information age. Economy, society and culture*, Oxford, Blackwell.
- CATELLA-CODEMER (2002), *Que faire pour retenir les sociétés à Bruxelles ?*, communiqué de presse, Bruxelles (disponible sur le site [www.catellacodemer.com](http://www.catellacodemer.com))
- CHAPAIN C. & POLÈSE M. (2000), « Le déclin des centres-villes : mythe ou réalité », *Cahiers de Géographie du Québec*, 44, 123, pp. 303-324.
- COFFEY W. (2000), « The geographies of producer services », *Urban Geography*, 21, 2, pp. 170-183.
- COLARD A. & VANDERMOTTEN C. (1996), « La périurbanisation de l'emploi dans les zones métropolitaines belges », *Revue belge de géographie*, pp. 33-40.
- DOBRUSZKES F. & MARISSAL P. (1994), « La problématique des déplacements à Bruxelles », *Revue Belge de Géographie*, 3, pp. 133-154
- GARREAU J. (1991), *Edge City : life on the new frontier*, New York, Doubleday.
- HESSELS M. (1994), « Business services in the Randstad Holland : decentralization and policy implications », *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 85, 4, pp. 371-378.
- ILLERIS S. (1996), *The service economy. A geographical approach*, Chichester, John Wiley & sons.
- JOUVAUD M. (1996), « Vers une typologie des services à la production en fonction de leurs facteurs de localisation », *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, 3, pp. 597-626.

- KESTELOOT C. & DE MAESSCHALK F. (2001), « Anti-urbanism in Flanders : the political and social consequences of a spatial class struggle », *Belgeo*, 1, pp. 41-62.
- LAMBERT J.-P., TULKENS H. & CATTOIR P. (2000), « Le financement de Bruxelles : enjeux et voies possibles », *Reflets et Perspectives de la vie économique*, 2, pp. 1-15.
- LÉO P.-Y. & PHILIPPE J. (1998), « Tertiairisation des métropoles et centralité : une analyse de la dynamique des grandes agglomérations en France », *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, 1, pp. 63-84.
- MÉRENNE B., VAN DER HAEGEN H. & VAN HECKE E. (1997), « La Belgique. Diversité territoriale », *Bulletin du Crédit Communal*, 202, 4, pp. 1-144.
- MOYART L. (2000), « Croissance des services aux entreprises comme source de nouvelles inégalités spatiales : application aux régions urbaines en Belgique », *Bulletin de la Société Géographique de Liège*, 39, 2, pp. 41-52.
- NOËL F. (1998), *La ville rapiécée. Les stratégies de la réhabilitation à Bruxelles*, Bruxelles, Editions de l'Université de Bruxelles
- PHILIPPE J., LÉO P.-Y. & BOULIANNE L. (dir.) (1999), *Services et métropoles : formes urbaines et changement économique*, Paris, L'Harmattan.
- ROBERT F. (2002), « Danger : les entreprises quittent Bruxelles ! », *Le Soir*, 30 octobre.
- SASSEN S. (1991), *The global city*, Princeton, Princeton University Press.
- STEINBERG J. (1996), « Métropolisation et nouvelles relations régionales et internationales : l'exemple de l'Île-de-France », *Revue Belge de Géographie*, 1-2-3, pp. 41-50.
- TOUSSAINT F. (1998), « Fermetures et migrations d'entreprises », *Actes du 13e congrès des économistes belges de langue française*, CIFOP, Charleroi, pp. 38-41.
- TOUSSAINT F., VANDERMOTTEN C. & VAN HAMME G. (1998), « Le bassin d'emploi bruxellois », *Actes du 13e congrès des économistes belges de langue française*, CIFOP, Charleroi, pp. 25-36.
- VAN HAMME G. & MARISSAL P. (2000), *Les causes de la faible croissance économique de la Région de Bruxelles-Capitale*, rapport pour le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles, IGEAT-ULB.
- VEKEMANS Y. (2002), « Effets d'entraînement sur le tissu économique local », texte présenté à la conférence *Stratégie pour une remétropolisation globale et aménagement du territoire. Complémentarité entre le cadre urbain (lieu de vie) et les activités économiques*, ULB-IGEAT, Haute Ecole Fransisco Ferrer et Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles
- VELTZ P. (1996), *Mondialisation, villes et territoires. L'économie d'archipel*, Paris, Presses Universitaires de France.

## NOTES

1. Inséré dans le 5<sup>e</sup> programme-cadre de la Commission Européenne (key action «The City of Tomorrow & Cultural Heritage»), le projet COMET est mené de concert dans 7 villes européennes (Amsterdam, Barcelone, Berlin, Bruxelles, Copenhague, Strasbourg et Vienne). Il est coordonné par A. Borsdorf, Institut de Recherches Urbaines et Régionales, Austrian Academy of Sciences, Vienne. La direction scientifique du projet est assurée par M. Paal. Voir aussi [www.comet.ac.at](http://www.comet.ac.at).
2. L'information sur la population et les adresses des entreprises provient du CD-ROM Infobel, «Business Directory 2002».

3. Dans le cadre du projet «Comet», le questionnaire d'enquête a principalement été élaboré par Marie Bachman (Freie Universität Berlin).
  4. Pour chaque entreprise interrogée, nous avons soustrait de chaque cote attribuée par cette entreprise (entre 1 et 5) la moyenne des cotes attribuées par celle-ci sur l'ensemble des 27 critères et cette différence a été divisée par l'écart type de l'ensemble des cotes attribuées par cette entreprise.
  5. Parmi les variables complémentaires testées qui ne sont significativement corrélées avec aucune des premières composantes principales, on compte notamment la période d'implantation des entreprises interrogées (avant 1980, pendant les années 1980, après 1990), le statut de propriété du lieu d'implantation (propriétaire ou locataire) et le type d'établissement (firme mono-établissement, filiale ou siège social d'un groupe).
- 

## RÉSUMÉS

Dans un contexte de suburbanisation des entreprises de services, la partition politico-administrative de l'aire métropolitaine bruxelloise entre trois Régions donne lieu à maintes situations de concurrence territoriale, bridant l'émergence d'une vision d'un ensemble métropolitain composé de types d'espaces distincts, plus complémentaires que concurrents entre eux. Cet article présente les résultats d'une enquête sur les types de localisation d'un échantillon d'entreprises de services à la production localisées dans la Région de Bruxelles-Capitale et sa périphérie. L'enquête dégage plusieurs combinaisons spécifiques de facteurs de localisation qui, dans certains cas, s'inscrivent spatialement dans des parties distinctes de l'aire métropolitaine. Ces résultats indiquent une logique de complémentarité (plutôt que de compétition) entre différents types d'espaces dotés de caractéristiques et de fonctions spécifiques au sein d'un ensemble fonctionnel métropolitain bruxellois.

Within the current context of suburbanisation of service enterprises, the politico-administrative partition of the Brussels metropolitan area across three regions repetitively provokes situations of territorial competition, thus obstructing the emergence of the vision of a metropolitan whole composed of different types of complementary rather than competitive spaces. This article presents the results of an enquiry concerning the types of localisation chosen by a sample of production service enterprises in the Brussels Capital Region and its periphery. This enquiry highlights several specific combinations of localisation factors that, in some cases, are reflected spatially by distinct parts of the metropolitan area. These results indicate a logic of complementarity (as opposed to one of competition) between different types of spaces defined by specific characteristics and functions within the functional ensemble of the Brussels area.

## INDEX

**Mots-clés** : services à la production, aire métropolitaine bruxelloise, facteurs de localisation des entreprises, économie urbaine, suburbanisation, projet « Comet »

**Keywords** : production services, Brussels metropolitan area, localisation factors, urban economy, suburbanisation, « Comet » project

## AUTEURS

### **MORITZ LENNERT**

Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire (IGEAT), Université Libre de Bruxelles, moritz.lennert@ulb.ac.be

### **MATHIEU VAN CRIEKINGEN**

Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire (IGEAT), Université Libre de Bruxelles, mvancric@ulb.ac.be