

Mobilité relâchée et surabondance foncière: pourquoi et comment gérer l'offre de manière parcimonieuse?

JEAN-MARIE HALLEUX

C'est sur le concept d'offre foncière urbanisable que nous nous proposons de réfléchir afin d'éclaircir les problématiques de l'extension urbaine et de la modification profonde des relations qu'entretiennent les «villes» et les «campagnes». Bien qu'apparemment simple, ce concept est en réalité bien difficile à cerner et à manier. En effet, il est susceptible de renvoyer à des contenus très variés et, dès lors, d'entretenir la confusion et l'incompréhension. En matière d'extension urbaine, il est par exemple fréquent que la pénurie en terrains juridiquement urbanisables soit dénoncée par le secteur de la promotion immobilière alors que, simultanément, les aménageurs concernés critiquent un zonage trop généreux en terres constructibles. Comme nous le développerons, clarifier le concept d'offre foncière urbanisable permet de lever ce type de malentendus en précisant pourquoi les différentes catégories d'acteurs ne font référence qu'à une réalité partielle.

Clarifier le concept d'offre foncière urbanisable nous conduira tout d'abord à nous intéresser au champ de la mobilité. On le néglige trop souvent, mais c'est d'abord la performance des réseaux de transports qui détermine si un terrain intéresse les promoteurs de projets de construction susceptibles de transformer la «campagne» en «ville». Loger des populations ou assurer le fonctionnement d'activités économiques impose, en effet, la capacité d'accéder physiquement aux nouvelles constructions. En d'autres termes, les réseaux de transports fixent la délimitation de l'*offre foncière physiquement urbanisable*. C'est dans cette perspective que nous préciserons comment le relâchement contemporain des freins à la mobilité détermine un élargissement considérable des périmètres suffisamment accessibles pour passer du monde «rural» au monde «urbain». Grâce à l'amélioration des techniques de transports, l'offre foncière physiquement urbanisable est, en réalité, devenue telle que la puissance publique est

désormais contrainte de la limiter par le biais de l'aménagement du territoire. Notre analyse, tout d'abord consacrée au champ de la mobilité, se poursuivra donc par la prise en compte du champ de l'aménagement. Nous développerons alors la thématique de l'*offre foncière juridiquement urbanisable*, c'est-à-dire l'offre définie par le zonage et les plans d'affectation. Nous y verrons qu'il est essentiel de considérer l'offre juridiquement urbanisable comme une offre potentielle qui pourra sensiblement différer de l'*offre effective*, c'est-à-dire les terrains réellement disponibles sur le marché.

Notre réflexion sur les différentes manières d'appréhender le concept d'offre foncière urbanisable a été élaborée sur base du contexte belge. Il s'agit là d'un pays où la périurbanisation particulièrement importante présente certaines dissemblances vis-à-vis du cas suisse. L'usage de l'offre urbanisable en termes de typologie de logements correspond à l'une de ces dissemblances. En effet, on trouve en Belgique une production immobilière résidentielle où la construction de maisons unifamiliales demeure prédominante. Par contre, on trouve en Suisse un stock de logements où prédomine l'habitat collectif [Halleux *et al.*, 2002]. En Belgique, une seconde caractéristique de la construction résidentielle est d'être très largement pilotée par des particuliers. En comparaison des principaux pays industrialisés, c'est en effet à ce pays que revient la palme en matière d'autopromotion, c'est-à-dire d'intervention du premier occupant de l'immeuble dans la maîtrise d'ouvrage ayant conduit à son édification [Halleux, 2005]. La «*filière de l'autopromotion*» s'oppose en fait à la «*filière promoteur*», où la maîtrise d'ouvrage n'est pas assurée par un particulier en vue de l'occupation, mais par un promoteur professionnel en vue d'une commercialisation. La prédominance de l'autopromotion qui caractérise la Belgique influence fortement ses marchés fonciers résidentiels. En effet, lorsqu'il y a autopromotion, les terrains supports des nouvelles constructions font fréquemment l'objet de deux échanges avant d'être construits. Préalablement à la vente aux ménages souhaitant bâtir, les terrains peuvent aussi avoir fait l'objet d'une transaction entre le propriétaire initial et un promoteur foncier souhaitant lotir. Cette première transaction s'inscrit dans le marché des «*gisements fonciers*», formule exprimant l'idée que la ressource naturelle sol correspond à la matière première d'un processus de production [Comby, 2003: 20]. Sur le marché des gisements fonciers, les offreurs correspondent aux propriétaires initiaux et les demandeurs aux lotisseurs. Par contre, sur le marché des parcelles techniquement viabilisées, les lotisseurs sont devenus les offreurs.

Les rapports transports-territoire et l'offre foncière physiquement accessible

Nous savons aujourd'hui relier en système la dynamique spatiale des régions urbaines au relâchement des contraintes de mobilité. Sur ce sujet, de nombreux travaux relèvent que les évolutions actuelles s'inscrivent dans un processus de recomposition des villes induit par l'accroissement des vitesses de déplacement, principalement en raison de la banalisation de la

conduite automobile [Wiel, 1999]. Saisir cet état de fait nécessite de comprendre pourquoi la notion de ville est consubstantielle à celle de mobilité. Historiquement, c'est pour produire un agencement géométrique permettant simultanément la maximisation des interactions quotidiennes et la minimisation des déplacements que les hommes ont choisi de se concentrer, de «s'agglomérer». Intrinsèquement, la ville est donc un facilitateur de contacts et de rencontres, une portion d'espace qui a été aménagée de manière à ce que les échanges sociaux et économiques s'y réalisent sous l'intensité la plus grande [Claval, 1981]. Depuis quelques décennies, la performance des systèmes de transports a profondément modifié la notion de proximité. Grâce à la vitesse de déplacement, elle s'est désormais affranchie de la densité physique et il en résulte un déséquilibre entre nos capacités aux déplacements et les formes urbaines héritées des périodes de mobilité restreinte. C'est précisément ce déséquilibre qui a enclenché la spirale de la transformation de la ville et la progressive émergence de formes urbaines très largement dessinées par la conduite automobile. Appréhender la spirale de la transformation de la ville et l'émergence de la «ville-voiture» nécessite également de considérer comment les activités quotidiennes structurent la ville-territoire: «*si l'on associe la notion de ville à celle de la quotidienneté [...] alors la ville peut être comprise comme l'étendue territoriale à l'intérieur de laquelle tout le monde est en mesure de faire ce qu'il a à faire quotidiennement*» [Chalas, 1997: 252]. Pour chaque individu, ces limites déterminent l'aire de la quotidienneté urbaine, c'est-à-dire l'espace au sein duquel se déroule la vie quotidienne et au sein duquel les choix de localisation résidentielle sont possibles. A un niveau agrégé, c'est également cette logique de l'espace-temps quotidien qui définit l'extension spatiale des marchés du logement et les contours de l'*offre foncière physiquement urbanisable*.

Y. Zahavi [1976] a formulé un paradigme simple pour rendre compte des transformations de la mobilité, paradigme connu sous le nom de «*loi de constance des budgets et des temps de transport*». Cette loi postule qu'au-delà des fortes variabilités individuelles, les ensembles de population cherchent à maximiser leurs opportunités spatiales ou, en d'autres termes, à maximiser les distances parcourues quotidiennement. La loi de constance des budgets et des temps de transport postule également que l'objectif de la maximisation des distances quotidiennes est limité par les budgets-temps et par les budgets financiers que les populations acceptent d'allouer au poste transport. Sur ce sujet, les enquêtes menées en matière de mobilité convergent et observent que les populations ne souhaitent pas dépasser un budget-temps quotidien d'approximativement 60-90 minutes et une part budgétaire d'approximativement 15-20 %. La loi de constance des budgets et des temps de transport est globalement admise. En outre, la conjecture formulée par Zahavi s'est parfaitement vérifiée lors des dernières décennies pendant lesquelles, suite à l'accroissement des vitesses induit par la motorisation individualisée, les populations ont massivement choisi d'accroître l'extension spatiale des territoires de la quotidienneté en maintenant constant le temps journalier consacré aux déplacements. Plutôt

que de «gagner du temps», elles ont donc choisi de «gagner de l'espace». La comparaison des enquêtes ménages réalisées en France à dix ans d'intervalles sur les périodes 1981-1982 et 1993-1994 est ici particulièrement éclairante. Pour un budget-temps quotidien moyen qui se maintient aux alentours des 55 minutes (55,4 pour 1981-1982 et 54,5 pour 1993-1994), l'accroissement des vitesses permet de faire progresser les distances moyennes de 17,5 km en 1981-1982 à 22,8 km en 1993-1994 [Lusson, 1997: 52]. Afin d'expliquer pourquoi le temps gagné par l'élévation des vitesses s'est automatiquement réinvesti dans la distance, c'est la diminution globale du temps contraint qu'il s'agit sans doute de prendre en compte. Suite notamment à la réduction de la durée de travail, le réinvestissement du temps gagné par l'élévation de vitesse a pu se faire en distance supplémentaire sans pour autant limiter la croissance du budget-temps consacré aux activités de repos, de loisir et de vie sociale [Beaucire, 2001: 24].

L'histoire des formes urbaines nous apprend que le degré de concentration des hommes a été influencé par deux relâchements des contraintes de la mobilité quotidienne. En relation avec la révolution industrielle du XIX^e siècle, la création de transports en commun motorisés a déterminé un premier accroissement des vitesses, autorisant par-là la mise en place d'une urbanisation dédensifiée par rapport à la ville piétonne traditionnelle. Depuis la Seconde Guerre mondiale, nous connaissons un nouveau relâchement des contraintes de mobilité, celui induit par la banalisation de la voiture automobile. Avec ce nouvel accroissement des vitesses de déplacements, les territoires de la quotidienneté s'en sont trouvés considérablement élargis. En effet, lorsque l'automobile permet de se déplacer dix fois plus vite, elle autorise également des choix de localisation sur un territoire potentiel centuplé [Lusson, 1997: 52]. Aujourd'hui, cet élargissement est tel que les possibilités d'occupation de l'espace excèdent largement les besoins des fonctions urbaines. C'est en ce sens que l'on peut parler de surabondance foncière. Il s'agit donc d'une surabondance de l'offre foncière accessible et intégrable dans les aires de la quotidienneté urbaine.

Comme nous l'avons évoqué en introduction, la périurbanisation est particulièrement intense en Belgique. Des comparaisons internationales menées afin d'expliquer cette situation, il en ressort que la politique menée dans le domaine des transports y a très largement contribué. En effet, il est manifeste que les choix en matière de transport de personnes y ont été très favorables à l'automobile durant toute la seconde moitié du vingtième siècle. En Belgique, on observe tout d'abord une offre en transports en commun peu développée, notamment au niveau intra-urbain. Parallèlement, un choix clair en faveur des infrastructures routières y a été opéré [OCDE, 1998]. En outre, les comparaisons de prix établies par l'Office Statistique de l'Union européenne indiquent que les prix relatifs des consommations liées à l'automobile sont, par rapport à la moyenne européenne, plus faibles en Belgique. Par contre, ceux des transports collectifs y sont plus élevés [Bieber et Orfeuil, 1993]. Ces politiques publiques menées en faveur de la mobilité routière peuvent être considérées comme une intervention de la collectivité afin d'élargir l'offre foncière physiquement urbanisable, ce qui ne

manque pas de satisfaire la demande de mobilité des classes moyennes. C'est en effet la mobilité voiture qui permet l'accès au sol, et donc l'accès au modèle de l'habitat périurbain desserré et dédensifié.

En matière de transport, le cas du Danemark est un exemple intéressant où, à l'inverse du cas de la Belgique, les choix collectifs conduisent à limiter les territoires de la quotidienneté urbaine. Au Danemark, l'utilisation modérée de la voiture est à mettre en parallèle avec un taux de motorisation relativement faible, ce qui s'explique par une politique fiscale visant à décourager l'acquisition et, dans une moindre mesure, l'usage de la voiture. Il s'agirait là de la conséquence d'une vision sociale-démocrate qui continue de considérer la voiture comme un produit de luxe socialement indésirable. Par rapport à la moyenne européenne, le Danemark et la Belgique se trouvent dans des situations opposées quant au prix relatif de l'automobile. Les comparaisons élaborées par A. Bieber et J.-P. Orfeuill [1993: 131] indiquent que pour une moyenne européenne de 100, le prix d'acquisition d'une voiture est de 131 au Danemark et de 84 en Belgique. Financièrement, l'utilisation des transports collectifs est, par contre, plus avantageuse au Danemark. La même comparaison intra-européenne affiche, cette fois, un niveau de 92 pour le pays scandinave et un niveau de 103 pour la Belgique. Les mesures adoptées par les autorités danoises dans le domaine du transport des personnes sont sans conteste déterminantes dans le caractère relativement limité de leur périurbanisation. En effet, il ressort de cette orientation que de très nombreux ménages danois tendent à organiser leurs quotidiennetés en n'utilisant qu'une voiture, ce qui pousse à une localisation résidentielle proche des lieux d'emplois et des nœuds de transports collectifs. En d'autres termes, la politique danoise en matière de transport limite la périurbanisation en renforçant l'attractivité des localisations physiquement accessibles par les modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.

De l'offre physiquement urbanisable à l'offre effective: le cas belge à la lumière des contextes néerlandais et scandinaves

Différentes opérations sont nécessaires pour transformer l'offre physiquement urbanisable en offre disponible sur le marché des terres à bâtir. La première de ces opérations tient à l'action de la puissance publique lorsqu'elle définit le zonage et, dès lors, délimite l'*offre juridiquement urbanisable*. En aval de la délimitation juridique, deux conditions devront encore être remplies avant de procéder à l'édification d'un immeuble. Il faudra tout d'abord que le terrain soit mis sur le marché. Par le comportement patrimonial et spéculatif de nombreux propriétaires, cela est loin d'être automatique [Ruegg, 2000: 156-157]. En aval de la délimitation juridique, c'est également un processus de production qui est nécessaire. En effet, transformer l'offre juridique potentielle en offre réellement constructible implique souvent une viabilisation technique. Les articulations locales entre l'offre physiquement urbanisable et l'offre effective relèvent de mécanismes complexes, très

variables suivant les contextes et le degré d'implication de la puissance publique. Dans de nombreux pays, à l'image de la Belgique, l'intervention de la puissance publique se limite à la définition du zonage et à la délimitation des zones juridiquement urbanisables, ce qui peut se concevoir comme une «politique d'offre foncière». Dans d'autres contextes, la puissance publique pourra continuer à intervenir en aval du zonage, par exemple aux Pays-Bas dans le cadre d'une «politique de production foncière», ou au Danemark, dans le cadre d'une «politique de fiscalité foncière».

A propos de la Belgique, observons d'abord l'importance des documents dénommés «plans de secteur». Il s'agit de documents réglementaires qui couvrent l'ensemble du pays, en différenciant les terrains *aedificandi* des terrains *non aedificandi*. En matière d'urbanisation résidentielle, ce sont les terrains inscrits au sein des zones d'habitat qui peuvent accueillir les nouveaux projets résidentiels. En d'autres termes, les zones d'habitat correspondent à l'offre juridique potentielle. Tant en Flandre qu'en Wallonie, les planificateurs ayant travaillé sur l'élaboration des plans de secteur ont très «généreusement» délimité les zones d'habitat. Globalement, il est en effet reconnu que ces zones sont systématiquement surdimensionnées par rapport aux besoins démographiques. Toutefois, en affinant l'analyse, on s'aperçoit qu'il est opportun de discerner deux configurations. Globalement, les zones d'habitat ont, en effet, été plus rigoureusement limitées en Flandre et dans les parties occidentales de la Wallonie (provinces de Hainaut et de Namur) qu'au sein des parties orientales du Sud du pays (provinces de Liège et de Luxembourg notamment).

Toujours à propos de la Belgique, nous savons déjà que la construction résidentielle y est dominée par la filière de l'autopromotion: plutôt que des promoteurs immobiliers professionnels, ce sont des particuliers qui y développent la majeure partie des opérations immobilières. En amont des opérations d'autopromotion, la transformation de l'offre juridique potentielle en offre effective est assurée par des promoteurs fonciers privés. Pour le contexte belge, la conception généralement admise est qu'il revient à la sphère privée d'intervenir en la matière. Le rôle des collectivités y est très faible en production foncière résidentielle et la puissance publique ne juge pas nécessaire de canaliser les nouveaux développements en s'assurant que les terrains potentiellement urbanisables soient mis en œuvre. Concernant l'offre techniquement constructible, le rôle des autorités publiques se limite généralement au contrôle de la viabilisation et de la division parcellaire, essentiellement via la procédure juridique du lotissement. De la faible implication de la puissance publique en matière d'offre effective résulte une absence d'adéquation entre l'offre juridique potentielle et l'offre effective, ce qui s'accompagne d'une consommation de la ressource foncière souvent en contradiction avec les objectifs fondamentaux de l'aménagement du territoire.

La politique d'offre pratiquée en Belgique et consistant à ouvrir de vastes territoires aux opérateurs privés, s'est révélée peu efficace, tant en termes d'endiguement de l'urbanisation qu'en termes de niveaux de prix et d'accessibilité financière au marché foncier. En effet, la prépondérance des

opérateurs privés dans la production des terres à bâtir explique pourquoi le pouvoir d'achat local correspond au premier facteur explicatif des niveaux de prix. L'évidence si bien ancrée selon laquelle la valeur des terrains serait la conséquence de leur rareté est donc à relativiser car, plutôt que la configuration des zones urbanisables aux plans de secteur, c'est tout d'abord l'hétérogénéité spatiale des revenus qui détermine la variabilité du prix du sol. Pour être plus précis, c'est en fait la capacité financière des segments sociaux les plus favorisés qui dicte les niveaux fonciers et immobiliers. En dépit de l'abondance de l'offre potentielle inscrite dans de nombreux bassins résidentiels belges, la prééminence du volet demande sur la formation des prix a dès lors contribué à former des niveaux de prix qui, au sein notamment des premières couronnes périurbaines, limitent l'accessibilité financière du marché foncier aux segments socio-économiques les plus favorisés [Dubois et Halleux, 2003]. En d'autres termes, l'offre foncière financièrement urbanisable des proches périphéries et des communes d'ancienne périurbanisation est fortement limitée, ce qui accentue l'éparpillement périurbain et renforce le peuplement des lointaines périphéries.

Dans le passé, la confusion entre l'offre effective et l'offre potentielle a, sans conteste, participé à la malheureuse orientation vers une politique foncière d'ouverture de l'offre potentielle. Aujourd'hui, cette confusion que l'on continue d'entretenir demeure source de problèmes. Elle explique en effet nombre de malentendus entre les «parcimonieux» et les «expansionnistes». Lorsque les acteurs dont le rôle est de veiller à la sauvegarde de l'environnement naturel et construit (par exemple les administrations en charge de l'aménagement du territoire) évaluent les disponibilités foncières, ils font en général référence à l'ensemble des potentialités de l'offre juridiquement urbanisable. Par contre, lorsque des promoteurs fonciers ou immobiliers doivent lever l'obstacle foncier afin de mettre en œuvre des projets d'urbanisation, ils sont limités à la seule offre effective. Or, nombreux sont les contextes fonciers où l'on rencontre simultanément une surabondance d'offre juridique potentielle et une pénurie d'offre effective. Les travaux que nous avons menés sur la zone de prospection foncière des ménages belges souhaitant acquérir une parcelle constructible attestent cette situation [Halleux, 2005]. En effet, les analyses démontrent que la zone de prospection des ménages est, en comparaison des parties orientales de la Wallonie, bien plus étendue au sein de la Flandre et au sein des parties occidentales de la Wallonie. Pour rappel, il s'agit là de territoires où, bien qu'abondantes en comparaison des besoins démographiques, les zones d'habitat ont été délimitées de manière relativement parcimonieuse. En réalité, ce résultat tend à démontrer que les ménages qui recherchent une parcelle en Flandre ou en Wallonie «occidentale» doivent faire face à des problèmes de disponibilité en offre effective au moment où ils prospectent le marché. Par contre, dans les parties plus orientales de la Wallonie, la plus grande disponibilité permet aux «candidats-bâisseurs» de trouver plus aisément une parcelle constructible à proximité immédiate de leurs lieux de vie.

A la différence de la Belgique, on observe dans certains pays des politiques foncières plus actives qui visent à mettre en adéquation l'offre

potentielle définie par la planification réglementaire et l'offre effective, ce qui permet alors de canaliser l'extension de l'urbanisation et de limiter le gaspillage en ressources foncières. Pour la collectivité, un moyen efficace d'assurer l'adéquation entre offre potentielle et offre effective consiste à assurer elle-même la viabilisation technique par une politique de «production foncière» [Comby et Renard, 1996]. C'est fréquemment de cette manière que les nouveaux développements urbains sont gérés dans les pays où l'on veille à ne pas gaspiller le foncier vierge, par exemple en Suède et aux Pays-Bas. Dans ces deux pays, les politiques foncières se basent sur le principe selon lequel le marché foncier ne peut être laissé aux seuls opérateurs privés (à l'image de secteurs tels que l'enseignement, la santé, la culture ou les transports collectifs). Les politiques foncières menées en Suède et aux Pays-bas ont en commun un postulat de départ: «*On ne s'enrichit pas dans le négoce foncier. Ce sont toutes deux des économies de marché. Les promoteurs, sociétés commerciales de droit privé, se font concurrence pour gagner de l'argent. Mais s'ils se font concurrence sur la qualité de leur réalisation, la matière première leur est fournie par la collectivité publique à un prix donné, connu ... et faible.*» [Comby et Renard, 1996: 45-46].

Au Danemark, autre pays où l'on s'efforce de ne pas gaspiller le sol, l'adéquation entre offre potentielle et offre effective s'opère dans un contexte général de propriété privée, à la différence des Pays-Bas ou de la Suède voisine. Plutôt qu'une production foncière publique massive, c'est ici une «politique de fiscalité foncière» qui permet de favoriser la réalisation des zones potentiellement urbanisables, via notamment les deux outils de la taxe d'urbanisation (*Frigørelsesafgift*) et de la taxation sur la valeur de site (*Grundskyld*) [Renard, 1995]. Le *Grundskyld* est un impôt foncier dont l'originalité réside dans la base d'imposition. Son assiette fiscale ne dépend pas des constructions et n'est déterminée que par la localisation et les règles d'urbanisme afférentes. Naturellement, cette taxation des terrains en fonction du «meilleur usage possible» constitue une puissante incitation à la réduction des comportements spéculatifs. Pour réduire la rétention sur l'offre potentiellement urbanisable, la taxe d'urbanisation est un autre élément essentiel du dispositif danois. Elle peut représenter 60% de la plus-value et le propriétaire doit s'en acquitter dès qu'un terrain passe du statut de terre agricole à celui de terrain constructible. Naturellement, cela le pousse à rapidement alimenter le marché des terres constructibles.

Vers une politique de production foncière?

Jadis rendue obligatoire par la faible performance des réseaux de transports, ce sont aujourd'hui les surcoûts collectifs de la dispersion anarchique qui rappellent aux hommes pourquoi leur «agglomération» dans l'espace demeure une nécessité. Après des siècles d'histoire urbaine marqués par de fortes contraintes de mobilité et, dès lors, par de réelles pénuries en terrains physiquement urbanisables, le confort engendré par l'accroissement des vitesses de déplacement nous place aujourd'hui devant un problème opposé de surabondance foncière. Afin de structurer

le territoire pour mieux concilier le développement urbain et les principes stratégiques de la durabilité, c'est cette surabondance foncière qu'il faut désormais assumer et gérer, ce qui nous oblige notamment à mieux discerner les caractéristiques des différents types d'offre foncière.

Afin de mieux assurer la cohérence entre le développement de l'urbanisation et les objectifs de la durabilité, le défi est notamment urbanistique. Il consiste à mettre en place des configurations territoriales permettant de limiter les surcharges collectives d'une urbanisation non canalisée tout en continuant à répondre aux attentes individuelles des ménages. Le mot d'ordre de la «*compacité qualitative*» résume le défi auquel les urbanistes et les aménageurs ont à répondre. Ce défi consiste à produire des environnements résidentiels de qualité qui permettent de répondre à court terme aux besoins en nouveaux logements, mais qui soient aussi localisés et configurés en fonction de critères prenant en compte l'intérêt de la collectivité pour le long terme.

Sans conteste, réussir le défi de la compacité qualitative nécessitera la mise en place d'une gestion active de la ressource foncière. Dans des contextes caractérisés par une politique foncière qui ne permet pas la mise en adéquation de l'offre potentielle et de l'offre effective, il faudra donc veiller à réorienter l'héritage de la politique d'offre vers une politique de production, cela afin de produire des parcelles qui soient susceptibles de répondre aux besoins des particuliers pour le court terme, mais qui soient aussi localisées et configurées en fonction de critères prenant mieux en compte l'intérêt de la collectivité pour le long terme. Sur terres vierges, plutôt que d'accroître encore les zones potentiellement urbanisables sans s'assurer de leur mise en œuvre, la production foncière apparaît comme une nécessité, afin de canaliser les développements morphologiques en limitant les surcoûts d'une géométrie urbaine anarchique.

Bibliographie

- BEAUCIRE F., 2001. Sur la relation transports/urbanisme, in: MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT, *Mobilité et territoire*. Paris: Direction de la Recherche et des Affaires Scientifiques et Techniques.
- BIEBER A., ORFEUIL J.-P., 1993. La mobilité urbaine et sa régulation: quelques comparaisons internationales, *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 59-60, pp. 126-139.
- CLAVAL P., 1981. *La logique des villes. Essai d'urbanologie*. Paris: Litec.
- CHALAS Y., 1997. Les figures de la ville émergente, in: DUBOIS-TAINE G., CHALAS Y (dir.), *La ville émergente*. La Tour d'Aigues: Editions de l'Aube. [Monde en cours, pp. 239-270].
- COMBY J., 2003. La formation de la valeur sur les six marchés fonciers, *Etudes foncières*, n° 101, pp. 18-23.
- COMBY J., RENARD V., 1996. *Les politiques foncières*. Paris: PUF, Coll. «Que sais-je?».

- DUBOIS O., HALLEUX J.-M., 2003. Marchés immobiliers résidentiels et étalement périurbain contraint. L'accessibilité au logement au sein des communes wallonnes de la région métropolitaine bruxelloise, *BELGEO*, n° 3, pp. 303-327.
- HALLEUX J.-M., 2005. *Structuration spatiale des marchés fonciers et production de l'urbanisation morphologique. Application à la Belgique et à ses nouveaux espaces résidentiels*. Etude de géographie économique, Dissertation présentée le 24 juin 2005 en vue de l'obtention du grade de Docteur en Sciences, Université de Liège, inédit.
- HALLEUX J.-M., BRÜCK L., MAIRY N., 2002. La périurbanisation résidentielle en Belgique à la lumière des contextes suisses et danois: enracinement, dynamiques centrifuges et régulations collectives, *BELGEO*, n° 4, pp. 333-354.
- LUSSEON P., 1997. L'étalement de la villes, in: DUBOIS-TAINE G. et CHALAS Y (dir.), *La ville émergente*. La Tour d'Aigues: Editions. de l'Aube. [Monde en cours, pp. 43-53].
- OCDE, 1998. *Examen des performances environnementales*. Belgique. Paris: OCDE.
- RENARD V., 1995. *Politique foncière au Danemark. Planification, évaluation et fiscalité foncière*. Paris: ADEF.
- RUEGG J., 2000. *Zonage et propriété foncière*. Paris: ADEF.
- WIEL M., 1999. *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*. Sprimont: P. Mardaga.