



## **LE TERRITOIRE WALLON ET SA SURABONDANCE FONCIÈRE : Pourquoi et comment gérer l'offre de manière parcimonieuse ?**

**Jean-Marie HALLEUX,**  
*Chargé d'études à l'U.L.g.,  
Laboratoire d'Étude en Planification Urbaine et Rurale - LEPUR*

Alors que la pénurie foncière est fréquemment dénoncée par les opérateurs économiques et par différents gestionnaires publics, les acteurs dont le rôle est de veiller à la sauvegarde de l'environnement naturel et construit mettent en exergue la surabondance des terrains vierges potentiellement urbanisables et les développements urbains extensifs qu'elle occasionne. Il est vrai qu'au-delà du slogan de « *l'utilisation parcimonieuse du sol* », tel par exemple qu'inscrit à l'article premier du CWATUP, force est de constater le décalage entre la réalité de l'éclatement urbain et les principes stratégiques du développement durable préconisés par les responsables régionaux. Se pose dès lors le problème de la relation entre développement et politique d'aménagement : comment soutenir le développement économique et accueillir le développement démographique tout en se préservant des effets secondaires les plus dommageables d'une urbanisation peu canalisée ?

Pour préciser cette relation, c'est le fil rouge de l'offre foncière destinée à l'urbanisation que nous proposons de suivre.

On le néglige souvent, mais c'est tout d'abord la performance des réseaux de transports qui détermine si un terrain intéresse les opérateurs qui urbanisent le territoire. Loger des populations ou assurer le fonctionnement d'activités de production impose, en effet, la capacité d'accéder à la ressource physique qu'est le sol. En d'autres termes, les réseaux de transports vont fixer la délimitation d'un premier type d'offre foncière : *l'offre physiquement accessible*. Après avoir dressé un bref bilan sur l'urbanisation extensive qui marque le territoire wallon depuis maintenant plusieurs décennies, nous analyserons comment le relâchement contemporain des freins à la mobilité détermine un élargissement considérable de l'offre foncière physiquement accessible.

Grâce à l'amélioration des techniques de transports, l'offre accessible est devenue telle que la puissance publique est désormais contrainte de la limiter, par le biais du zonage et des outils juridiques que sont les plans d'occupation, définissant par-là un deuxième type d'offre : *l'offre foncière juridique*. Sur le marché des terres constructibles, l'offre juridique ne correspond qu'à une offre potentielle. En raison du comportement des offreurs fonciers, le décalage entre l'affectation juridique et l'utilisation réelle peut, en effet, persister. Il convient dès lors de distinguer *l'offre foncière potentielle* de *l'offre foncière effective*, c'est-à-dire les terrains réellement disponibles sur le marché des terres à bâtir. Il s'agit là d'un troisième type d'offre foncière, qui sera également étudié, cela dans ses rapports avec l'offre juridique.

### **L'utilisation de la ressource foncière en Wallonie lors des dernières décennies : une urbanisation extensive et coûteuse**

Les statistiques cadastrales sont des données qui permettent de suivre l'occupation du sol ou, en d'autres termes, l'utilisation de la ressource foncière. Ces statistiques rendent parfaitement compte de l'urbanisation extensive qui s'installe sur le territoire wallon depuis maintenant plusieurs décennies. Au 1<sup>er</sup> janvier 2001, elles indiquent que l'urbanisation morphologique occupe approximativement 7 % de la ressource foncière wallonne, soit près de 120 000 hectares. Au 1<sup>er</sup> janvier 1983, cette même variable était de 83 000 hectares. Plus de 36 000 hectares ont donc été urbanisés en 18 années. A elles seules, ces dernières 18 années ont ainsi contribué à près du tiers de

l'urbanisation inscrite sur le territoire régional au 1<sup>er</sup> janvier 2001 !

Pour la fonction résidentielle, des données relativement riches nous permettent de préciser le constat de « *l'extensification* » urbaine en discernant, à l'instar de V. Fouchier (2000), les trois dimensions du *desserrement*, de la *dé-densification* et de *l'étalement*. Nous regroupons sous le premier vocable de *desserrement* l'augmentation de la surface résidentielle par personne (mesurée par la superficie des parcelles). Pour suivre le *desserrement*, utilisons la variable du *standard d'habitat*, une statistique se calculant comme le nombre de mètres carrés qui, en moyenne, sont occupés par habitant. En Wallonie, le standard d'habitat a progressé de 195 m<sup>2</sup> en 1983 à 265 m<sup>2</sup> en 2001, ce qui représente une croissance de 36 % ! La première cause de la consommation de nouveaux espaces pour l'urbanisation apparaît donc comme la recherche de confort dans des logements occupant des parcelles de plus en plus vastes.

Pour de nombreux ménages, la recherche d'un environnement peu dense est également un facteur de localisation résidentielle. Parallèlement au *desserrement* et à la quête d'espace domestique, ils aspirent donc également à la *dé-densification*, c'est-à-dire à la quête d'espaces extérieurs à leurs parcelles. Il est vrai qu'à l'échelle d'un quartier, une plus faible densité détermine, toutes choses égales par ailleurs, de moindres nuisances et des aménités environnementales plus importantes. Sans une intervention publique forte, la densité des nuisances (bruit et pollutions diverses) est, en effet, quasi fatalement corrélée à la densité humaine. Le traitement des données démographiques atteste, de manière flagrante, de la tendance structurelle à la *dé-densification* et à la diffusion. L'analyse de la croissance des secteurs statistiques en fonction de leur densité montre ainsi que les lieux de forte densité – les noyaux d'habitat traditionnels – sont en régression et,

qu'à l'inverse, les lieux de faible densité sont en forte croissance (X. Georges, 2000, p. 132).

Les deux tendances du desserrement et de la dé-densification sont déterminées par une quête d'espace, à la fois intérieur et extérieur. En termes de localisation résidentielle, il s'agit donc d'évolutions plutôt positives, qui vont permettre aux familles de disposer de logements plus vastes et de résider dans des quartiers plus agréables. Tout serait donc pour le mieux dans le meilleur des mondes si cette « *désurbanisation* » n'engendrait pas des conséquences fâcheuses. Des travaux de plus en plus nombreux et étayés (H. Barthe-Batsalle et al., 2002) concluent, en effet, sur les surcoûts collectifs de long terme qu'entraînent ces évolutions : consommations importantes d'espaces naturels et agricoles, surcoûts publics en équipements de terrains et en construction d'infrastructures, dilatation potentielle des ségrégations socio-spatiales, ... En parallèle, sur un plan géométrique, le corollaire du desserrement et de la dé-densification correspond à la distanciation croissante des lieux-fonctions ou, en d'autres termes, à l'*étalement*. Celui-ci se traduit par un allongement des déplacements, et donc par une croissance des externalités négatives générées par le trafic ! Il est le prix à payer pour bénéficier des attributs résidentiels du vaste logement et du quartier dé-densifié.

Comme pour le logement, la mise en place d'une urbanisation extensive caractérise également les activités économiques. On observe ici que les industries et les services abandonnent progressivement les localisations inscrites dans les trames urbaines et qu'une ceinture périphérique de pôles d'activités émerge. Dans une phase initiale, ce sont les activités les moins adaptées aux localisations centrales qui se sont re-localisées en frange d'agglomération, c'est-à-dire les activités lourdes, caractérisées conjointement par une inadéquation à la densité et par un profil de mobilité in-

fluencé par d'importants transports de marchandises. A partir de la décennie quatre-vingts, les développements périurbains ont également concerné des fonctions relativement bien adaptées aux localisations centrales. Cette tendance qui s'affirme a d'abord concerné le commerce de détail, mais d'autres services aux personnes sont aujourd'hui touchés (complexe cinématographique, salle de bowling, centre de remise en forme, ...). La même tendance centrifuge marque également les activités de production légère, ne nécessitant pourtant que de faibles superficies par emploi, mais aussi des unités qui ne comptent que du bureau (via notamment la formule immobilière du parc d'affaires), cela dans le secteur des services aux entreprises (consultant en informatique, activités juridiques, ...) et même dans le tertiaire de commandement.

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

S'agissant notamment de la volonté d'activités économiques traditionnellement centrales de s'éloigner du foyer urbain, ou encore du caractère de plus en plus extensif et diffus de la nouvelle géographie des résidences, la lourdeur des mutations territoriales que nous venons de brièvement commenter atteste qu'une spirale de transformation de la ville s'est enclenchée. Nous savons aujourd'hui relier en système la dynamique de cette spirale à la facilité accrue aux déplacements et de nombreux travaux commentent les mécanismes structurels de l'émergence d'une

nouvelle organisation urbaine : la ville-voiture<sup>26</sup>.

Comprendre les mécanismes de l'actuelle spirale des transformations urbaines implique tout d'abord de considérer pourquoi l'humanité fait de la ville. Si les hommes se sont concentrés, se sont « agglomérés », c'est tout d'abord parce que la proximité physique était, jusque très récemment, nécessaire afin de satisfaire la demande socio-économique d'interactions. Intrinsèquement, la ville est donc un système, un facilitateur de contacts et de rencontres, un potentiel de proximité et d'accessibilité, une portion d'espace qui a été aménagée de manière à ce que les échanges puissent s'y réaliser sous l'intensité la plus grande. Depuis quelques décennies, la performance des systèmes de transport modifie profondément la notion de proximité. Grâce à la vitesse de déplacements, 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...

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, comme c'est fréquemment le cas, et dans les théories urbaines les plus sérieuses, 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. Les limites de la ville vue de la sorte sont pratiquement déterminées par ce qu'un indi-*

*vidu doit effectuer en une journée maximum, à savoir, se loger, travailler, consommer et se divertir, en se déplaçant d'un pôle à l'autre de ces fonctions* » (Y. Chalas, 1997, p. 252).

In fine, 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. Au niveau global, c'est également cette logique de l'espace-temps quotidien qui va définir les contours de *l'offre foncière urbaine physiquement accessible*.

Y. Zahavi a formulé un paradigme simple pour rendre compte des transformations de la mobilité, paradigme connu sous le nom de « *loi de constance des budgets-temps de transport* ». Cette loi postule que chacun cherche à tirer parti maximum des opportunités spatiales (c'est-à-dire maximiser les distances parcourues dans la journée) sous deux contraintes : ne pas dépasser un certain budget-temps (une heure à une heure et demie), ne pas y consacrer plus de 15 à 20 % du revenu. La contrainte saturée en premier (monétaire ou temporelle, selon les contextes et les populations concernées) détermine le niveau de mobilité (V. Fouchier, 1997, p. 162). Bien que simple, ce modèle de la loi de constance des budgets-temps de transport est globalement admis (J.-M. Halleux, 2001a). En outre, différentes études françaises ont démontré que cette lecture s'est parfaitement vérifiée lors des dernières décennies, période pendant laquelle les populations n'ont pas profité de la banalisation de la conduite automobile et de l'accroissement des vitesses y étant associé pour consacrer davantage de temps aux activités de repos, de loisir ou de vie sociale. En effet, elles ont préféré voyager sur des distances plus longues. Plutôt que de « gagner du temps », elles ont donc choisi de « gagner de l'espace », en élargissant

<sup>26</sup> Voir par exemple sur ce thème les références bibliographiques présentées par J.-M. Halleux (2001a).

les aires de la quotidienneté urbaine. De ces différents éléments, nous retenons que les facteurs limitatifs de l'aire urbaine ou, en d'autres termes, de l'offre foncière physiquement accessible, correspondent aux distances-temps et aux distances-coûts, nous y reviendrons.

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 (P.W.G. Newman et J.R. Kenworthy, 1996). En relation avec la révolution industrielle du XIX<sup>ème</sup> 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 (P. Lusson, 1997, p. 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.

## De la politique de l'offre foncière accessible à la gestion foncière active

Les dynamiques centrifuges insufflées par le relâchement des freins à la mobilité ne concernent naturellement pas que le seul territoire wallon et des processus comparables sont en cours dans de nombreux pays. Pour autant, par rapport à d'autres contextes européens, la Belgique en général et la Wallonie en particulier apparaissent marquées par une périurbanisation à la fois plus soutenue et moins canalisée. Pour rendre compte de cette situation, de nombreux facteurs explicatifs devraient être commentés. A chaque pays ou région correspond un contexte où la production des espaces urbains est déterminée par de complexes mécanismes systémiques où s'entremêlent le poids des structures historiques, les préférences des populations et la régulation des politiques publiques.

Des comparaisons internationales, il ressort qu'un facteur important de l'intense périurbanisation qui affecte la Belgique correspond à la politique menée dans le domaine des transports ou, en d'autres termes, à la politique menée en matière d'*offre foncière physiquement accessible*. 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 (A. Bieber et J.-P. Orfeuill, 1993). Les 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 accessible. 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 dé-densifié. Rappelons à ce propos que les deux facteurs limitatifs de l'offre foncière accessible correspondent aux distances-temps et aux distances-coûts. A travers la politique d'infrastructure, c'est tout d'abord sur la limitation du budget-temps que l'on intervient. Cela permet, en effet, l'émergence de réseaux capillaires très finement maillés, autorisant une progression des vitesses dans de nombreuses directions. En maintenant la fiscalité automobile à des niveaux relativement faibles, on agit ensuite sur la contrainte financière, ce qui élargit simultanément l'offre foncière disponible pour l'habitat et l'offre foncière disponible pour les activités économiques. En effet, une mobilité automobile financièrement accessible à tout travailleur salarié n'oblige plus les entrepreneurs à considérer le facteur des alternatives à la voiture lorsqu'ils choisissent leurs localisations.

Si la politique de l'offre foncière accessible présente sans conteste de nombreux avantages pour certains particuliers – les ménages périurbains comme les entrepreneurs –, elle présente également de substantiels désavantages pour la collectivité. En plus du thème des coûts de la désurbanisation précédemment évoqué, il faut également relever que cette politique s'appuie sur l'option de l'énergie à faible coût. Intrinsèquement, la politique de l'offre foncière accessible accroît la dépendance de la société vis-à-vis de l'automobile puisque la ville-voiture qui se met en place est une organisation spatiale qui ne peut fonctionner sans la vitesse autorisée par la conduite et la motorisation individuelle. Pour la période contemporaine, il en résulte des surcharges économiques et environnementales considérables, par exemple vis-à-vis de la lutte contre le réchauffement

global. Pour le futur, ce sont notamment les coûts d'adaptation à une tension sur le marché énergétique qui sont à craindre...

Afin de mieux assurer la cohérence entre le développement des villes et les objectifs de la durabilité, le défi urbanistique 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 et des opérateurs économiques. Pour la fonction résidentielle, le mot d'ordre de la *densité qualitative* résume ce défi. Il faut, en effet, produire des formes d'habitat qui concilient la densité et la qualité de l'environnement résidentiel. Pour les activités économiques, c'est en termes de *mixité raisonnée* qu'il faut réfléchir et agir. En rapprochant les activités des lieux de vie, on pourrait ainsi minimiser les coûts de mobilité. Sans conteste, réussir le double défi de la densité qualitative et de la mixité raisonnée appelle à une gestion foncière active. Pour le réussir, un des préalables essentiels consiste en une meilleure articulation entre l'offre potentielle et l'offre effective. Tâchons maintenant de préciser les contours de cette articulation.

## Le contexte culturel et la transformation de l'offre accessible à l'offre effective

Lorsque les techniciens de l'ADEF<sup>27</sup> comparent les politiques foncières menées en Belgique à d'autres contextes nationaux, ils s'étonnent de l'idée prédominante selon laquelle le sol n'est pas, dans notre pays, considéré comme un bien rare et non reproductible, mais plutôt, comme « *un bien abondant que l'on peut consommer, ce qui peut engendrer une consommation excessive et un gaspillage de l'espace* » (R. Acosta, 1994, p. 43). Cette conception assez étonnante peut partiellement s'expliquer par l'abondance des terres utiles et par la facilité technique de viabilisation avec laquelle la majeure partie du territoire belge accueille des activités urbaines, à la différence d'autres contextes européens marqués par un environnement naturel plus fragile, par exemple les Pays-Bas ou la Suisse. A l'instar du choix politique en faveur de la mobilité voiture, cette culture enracinée de la « non-parcimonie » est, sans conteste, à relier à l'intense éclatement urbain qui affecte la Belgique. Une telle conception est également à mettre en parallèle avec « *la politique d'offre foncière* » qui y est traditionnellement menée, de même qu'avec la confusion que l'on continue d'entretenir entre l'offre juridique potentielle et l'offre effectivement disponible sur le marché des terres constructibles.

Différentes opérations sont nécessaires pour transformer l'offre physiquement accessible en offre formellement disponible sur le marché des

terres à bâtir. Une première opération tient à l'action de la puissance publique lorsqu'elle délimite les zones juridiquement urbanisables et, dès lors, définit l'offre potentielle. En Région wallonne, ce sont essentiellement les plans de secteur qui remplissent ce rôle. 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. De par le comportement patrimonial et spéculatif des propriétaires, cela est loin d'être automatique. En aval de la délimitation juridique, c'est également un processus de production qui est nécessaire. Transformer l'offre juridique potentielle en offre réellement constructible implique, en effet, une viabilisation technique, on le néglige sans doute trop souvent. Afin de limiter l'étalement et la dispersion de l'urbanisation, le moyen le plus sûr est que la collectivité transforme elle-même l'offre accessible en offre constructible, cela via une politique de « *production foncière* » (J. Comby et V. 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, via des réserves de terrains à long terme des villes en Suède et via un quasi-monopole de fait des villes sur la production des parcelles à bâtir aux Pays-Bas. Dans les économies suédoises et néerlandaises, on ne s'enrichit donc pas dans le foncier. Pourtant, ce sont bien sûr toutes deux des économies de marché. Des sociétés commerciales de droit privé s'y font concurrence sur leurs constructions, mais cela afin de bénéficier de la légitime marge de promotion immobilière plutôt que de l'illégitime rente foncière.

<sup>27</sup> L'Association Des Etudes Foncières (ADEF) est une association française active dans le domaine de la recherche sur le foncier (<http://www.foncier.org/>).

En Belgique, la tradition de « non-parcimonie » a induit d'autres modalités pour la production de l'urbanisation. Nous sommes ici en présence d'une politique « *d'offre foncière* », ce qui implique une délimitation publique de l'offre juridiquement urbanisable, mais ensuite la nécessité d'une initiative privée lorsqu'il s'agit de transformer l'offre potentielle en offre effective. Le poids laissé à l'initiative privée dans le processus d'urbanisation montre que la puissance publique ne juge pas nécessaire de canaliser les nouveaux développements en s'assurant que les terrains potentiellement urbanisables soient effectivement mis en œuvre. De la rétention spéculative pratiquée par de nombreux propriétaires, et cela notamment pour certains terrains situés au sein même ou à proximité immédiate des agglomérations, il en résulte inévitablement un gaspillage de l'espace. Les propriétaires ne proposant pas systématiquement ces biens à la vente, cela éloigne les maîtres d'ouvrage des noyaux urbains et disperse les chantiers. Nous diagnostiquons donc ici *un étalement de rétention foncière*. En plus de l'étalement et du mitage, on constate que la politique d'offre foncière est aussi source de *dé-densification* et de *desserrement*. Dans ce contexte culturel si peu soucieux de la consommation d'espace, les programmes d'urbanisation sont, en effet, définis par des promoteurs privés visant à assurer la commercialisation de leurs parcelles. Hors certaines zones de forte demande, cet impératif va les pousser à proposer aux « candidats-bâisseurs » le produit foncier le moins risqué : celui de la vaste parcelle située dans un environnement peu dense et susceptible d'accueillir le modèle de la quatre-façades périurbaine. Inévitablement, la production d'un espace urbain dé-densifié et éclaté génèrera ensuite des surcoûts collectifs, cela en termes de mobilité comme en termes d'économie des infrastructures (J.-M. Halleux, 2001b).

En Belgique, la politique d'offre consistant à ouvrir de vastes territoires aux opérateurs privés s'est également révélée peu efficace quant à la maîtrise des niveaux fonciers. Comme l'on montrées les études de la CPDT sur le sujet (O. Dubois et al., 2002, pp. 26-33), 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, en Flandre comme en Wallonie, dicte les niveaux fonciers et immobiliers. En dépit de l'abondance de l'offre potentielle inscrite dans de nombreux bassins résidentiels wallons, la prééminence du volet demande sur la formation des prix a dès lors contribué à générer de la plus-value et de la rente foncière. Parce qu'elle enrichit certains propriétaires et opérateurs de manière injustifiée, c'est cette rente foncière qui explique pourquoi de nombreux ménages éprouvent des difficultés à se loger de manière qualitativement décente et spatialement adéquate.

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 » (P. Gosselain, 1999, p. 34). Lorsque les acteurs dont le rôle est de veiller à la sauvegarde de l'environnement naturel et construit évaluent les disponibilités foncières, ils font plutôt référence à



l'ensemble des disponibilités potentielles. Par contre, lorsque des opérateurs doivent lever l'obstacle foncier afin de mettre en œuvre des projets immobiliers, ils sont bien sûr limités à la seule offre effective. Or, nombreux sont les contextes wallons où une surabondance d'offre potentielle est tout à fait compatible avec une pénurie d'offre effective.

### **Conclusion : 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 que 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.

Lors des dernières décennies, la puissance publique ne s'est encore préoccupée que de l'offre physiquement accessible et de l'offre juridique potentielle. Au vu des surcoûts économiques et urbanistiques qu'engendre l'incapacité des marchés fonciers à se réguler sans l'intervention de la puissance publique, il faut désormais porter la réflexion sur les modalités d'une intervention collective également appliquée à l'offre effective.

Pour le contexte wallon, il apparaît donc opportun de réorienter l'héritage de la politique d'offre foncière vers une politique de production foncière, 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. Au sein des tissus préexistants, la production foncière s'impose notamment afin de réorganiser un parcellaire souvent peu adapté aux besoins actuels des fonctions urbaines. Se pose donc ici la question du recyclage des tissus bâtis et du renouvellement urbain par l'installation de produits immobiliers adaptés aux exigences contemporaines des ménages et des entreprises : comment produire « la ville sur la ville » ?

Pour produire des parcelles foncières permettant de répondre simultanément aux besoins de la collectivité et des particuliers, l'arsenal des outils juridiques est bien fourni. A ce propos, les travaux de la CPDT ont dégagé différentes pistes opérationnelles et concrètes (O. Dubois et al., 2002). Ne faudrait-il pas maintenant que ceux qui sont chargés de mettre en œuvre les politiques de « l'utilisation parcimonieuse du sol » s'en saisissent ?

## Bibliographie citée

- ACOSTA R. (1994), *Politiques foncières comparées : Belgique*, ADEF, Paris.
- BARTHE-BATSALLE H., BRÜCK L., DE KEERSMAECKER M.-L., GEORGES X., HALLEUX J.-M., LAMBOTTE J.-M., MARECHAL L. et ROUSSEAU V. (2002), *Les coûts de la désurbanisation*, Etudes et Documents - CPDT 1, Ministère de Région wallonne, DGATLP, Namur.
- BIEBER A. et 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.
- CHALAS Y., (1997), « Les figures de la ville émergente », *La ville émergente* (sous la direction de Dubois-Taine G. et Chalas Y.), Monde en cours, l'Aube, pp. 239-270.
- COMBY J. et RENARD V. (1996), *Les politiques foncières*, Coll. « Que sais-je », PUF, Paris.
- DUBOIS O., GABRIEL I., HALLEUX J.-M. ET MICHEL Q. (2002), *Révision des plans de secteur et mécanismes fonciers en Wallonie : objectifs politiques, outils juridiques et mise en oeuvre*, Etudes et Documents - CPDT 2, Ministère de Région wallonne, DGATLP, Namur.
- FOUCHIER V., (1997), *Les densités urbaines et le développement durable. Le cas de l'Ile-de-France et des villes nouvelles*, Edition du S.G.V.N., La documentation française.
- FOUCHIER V., (2001), « Mesurer l'étalement, la dé-densification, le desserrement : différentes formes de gain d'espaces en Ile-de-France », *La ville aux champs* (ADEF), pp. 29-48.
- GEORGES X. (2000), *Les coûts de la désurbanisation*, Rapport final de la subvention 1999, CPDT, inédit.
- GOSSELAIN P. (1999), « Le plan de secteur : essai de bilan pour un nouveau départ », *Les Cahiers de l'Urbanisme*, n°27, pp. 21-36.
- HALLEUX J.-M. (2001a), « Evolutions des organisations urbaines et mobilités quotidiennes : espace de référence et analyse des processus », *L'Espace géographique*, Vol. 30, n°1, pp. 67-80.
- HALLEUX J.-M. (2001b), « Les surcoûts de l'étalement urbain en Wallonie », *Etudes foncières*, n°94, pp. 18-21.
- NEWMAN P. et KENWORTHY J. (1989), *Cities and automobile dependence : an international sourcebook*, Gower.
- OCDE (1998), *Examens des performances environnementales. Belgique*, OCDE, Paris.