

Texte 5.

Anne-Françoise : « Je pars à cause de l'insécurité »

Enseignante dans le quartier Sainte-Marguerite (Liège), habitant au quartier Pierreuse, Anne-Françoise part s'installer avec son mari et leurs deux enfants (7 ans et 9 mois) à Sprimont.

« Je trouve qu'il y a à Liège de plus en plus d'insécurité. A la sortie de l'école, les jeunes se font aujourd'hui agresser pour un oui ou un non, pour une veste... A chaque carrefour, on m'arrête pour me demander de l'argent... J'aurais peur de laisser mes enfants partir seuls à l'école. Si je n'avais pas d'enfants, je ne crois pas que je partirais, mais pour les gosses, je trouve qu'il manque une certaine qualité de vie à Liège. C'est la raison pour laquelle nous partons nous installer dans un petit village campagnard, où la vie quotidienne est plus associative... Et puis enfin, à Liège, nous vivons dans une maison sans jardin, là-bas la maison sera plus grande et les enfants pourront disposer d'un jardin ».

Jacqueline : « J'ai toujours aimé la ville »

Après avoir vécu trente ans « à la campagne », Jacqueline a décidé, une fois la retraite venue, voici quelques mois, de revenir à Liège. Pourquoi ?

« En fait, j'ai passé toute mon adolescence à Liège, à une époque, entre 1957 et 1969, où la ville était agréable. On pouvait sortir... J'ai conservé un excellent souvenir de cette période. Et puis, il faut dire que j'ai toujours aimé la ville : même quand je vivais à la campagne, je venais chaque mercredi à Liège, flâner et faire des courses. L'une des raisons qui nous a poussés, mon mari et moi, à revenir vivre au centre-ville, c'est la facilité offerte pour diverses activités culturelles. Ainsi, depuis que nous sommes revenus, nous avons repris des cours de langue. »

Source : Journal La Meuse - 20 mars 2000

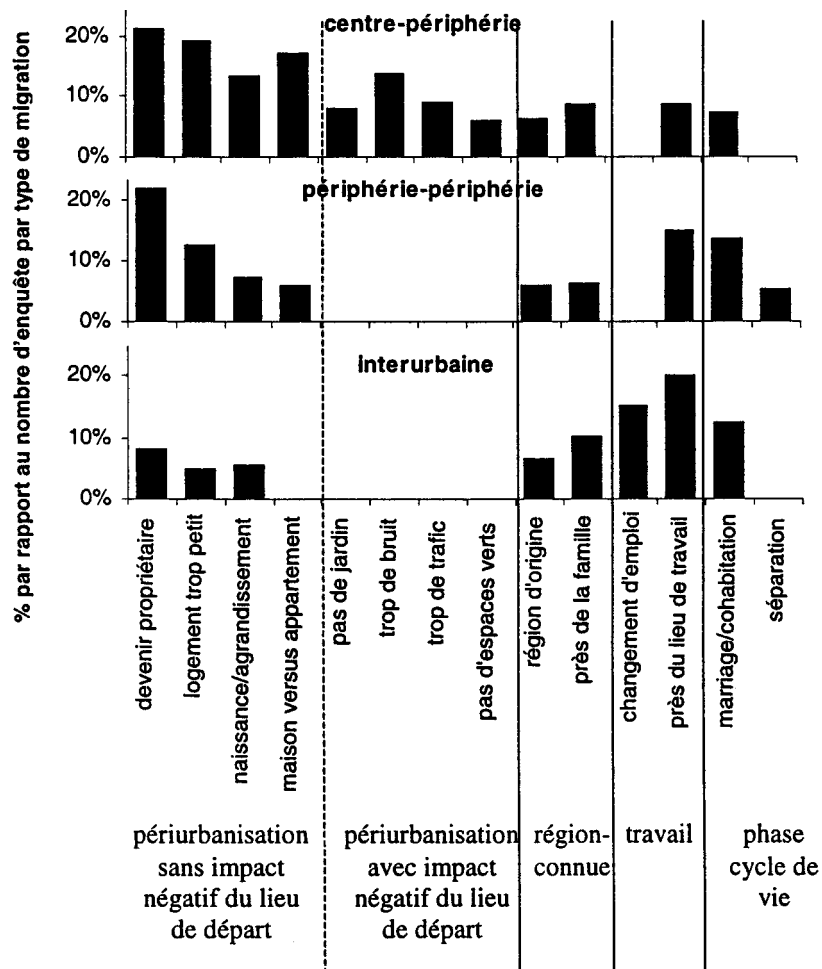
Tableau 13. Facteurs du choix d'une commune périurbaine (uniquement sur base des résultats de l'enquête en Wallonie)

<i>Argument</i>	<i>Nombre</i>	<i>Part</i>
Hasard, présence du logement adéquat	212	49%
Rejet de la ville, volonté d'habiter la campagne	76	17%
Calme, isolement, pas de trafic	76	17%
Proximité de la famille	71	16%
Verdure	57	13%
Logement déjà en possession de la famille	56	13%
Proximité du lieu de travail	45	10%
Retour dans la région d'origine	41	9%
Proximité de la ville	28	6%
Prix bon marché (terrain, logement)	24	5%
Proximité des services	20	5%
Qualité du voisinage	18	4%
Présence d'un jardin	13	3%
Présence d'espace pour les enfants	12	3%
Bonne desserte par les transports en commun	11	3%
Bonne accessibilité voiture	11	3%
Commune francophone	11	3%
Proximité d'une gare	8	2%
Proximité de l'ancien lieu de résidence	7	2%
Logement social attribué	5	1%
Proximité d'un équipement spécifique	4	1%
Attrait pour la région	4	1%
Présence d'un garage	2	0,5%
Maison quatre façades	2	0,5%
Règlements communaux d'urbanisme	1	0,2%
Sécurité	1	0,2%

Remarque : les taux ont été calculés sur un total de 433 enquêtes

Source : Enquête KUL-ULg 1999 ; Brück L., Halleux J.-M., Mérenne-Schoumaker B., 1999, *Analyse des motivations des choix résidentiels*, SSTC - Leviers d'une politique de développement durable, p.43

Figure 7. Les facteurs de déménagement en fonction du type de migration



Source : Enquête KUL-ULg 1999 ; Brück L., Halleux J.-M., Mérenne-Schoumaker B., Savenberg S. et Van Hecke E., 2000, *Analyse des motivations des choix résidentiels - principaux résultats de l'enquête sur les causes de déménagement des ménages*, SSTC - Leviers d'une politique de développement durable, p.8.

Figures 8 et 9. Deux dessins illustrant l'attrait des « périphéries vertes »



Source : Scapa, 2000, *Scapa et l'aménagement du territoire*, Office fédéral de l'aménagement du territoire (OFAT), Berne, 23 p.

Texte 6. Les préférences individuelles contre l'intérêt collectif

L'enquête que mène le CREDOC sur « les conditions de vie et aspirations des Français » révèle que les habitants d'une maison individuelle, propriétaires de surcroît, sont plus satisfaits de leur cadre de vie que les autres (38% de satisfaits contre 29% dans l'ensemble de la population). De fait, l'habitat individuel occupe en France 94% de la surface totale consacrée au logement, sur lesquels 55% sont occupés non par le bâti mais par des jardins et des espaces verts privés. La dimension « naturelle » de l'intérêt porté par les citoyens à la couronne rurale périphérique des agglomérations, suggérée par les chiffres qui précèdent, a été très tôt reconnue comme un des motifs du succès de l'urbanisation périphérique, même si cette dimension est profondément mêlée à la dimension économique, le prix du sol rendant par ailleurs l'accès à la propriété privée très difficile pour les classes moyennes dans le centre des agglomérations.

Mais si les aires urbaines étalées et fragmentées ont pu succéder aux villes denses et compactes, c'est que la haute mobilité des citoyens, rapide et largement individualisée grâce à l'automobile, a compensé la basse densité des formes urbaines et permis de maintenir, voire de développer, un haut niveau d'interaction économique, sociale et culturelle, malgré l'allongement des distances à parcourir. Ce mode de fonctionnement a un prix élevé, qui se mesure en coût d'infrastructure, en consommation d'énergie fossile et en pollution atmosphérique, dans la basse couche atmosphérique urbaine comme à l'échelle planétaire, en raison de la production de gaz à effet de serre.

Source : Collectif, 2000, La ville en question, *Regards sur l'actualité* - n° spécial 260 avril 2000, La documentation Française, Paris, pp.67-68

Texte 7. La ville « durable »

Le principe, quasiment partout défendu, de la « ville durable » est celui de la densification des tissus urbains centraux. En Europe occidentale, la maîtrise de l'éclatement urbain semble être l'une des pièces maîtresses de la politique du développement durable des villes. Car le modèle de la ville éclatée, qui suppose une surconsommation d'espace par l'extension des zones périurbaines ainsi que la multiplication et l'allongement des déplacements, est peu compatible avec l'instauration de mesures visant à réduire l'émission de gaz à effet de serre et les autres types de pollutions (déchets, bruits...) inhérentes à l'urbanisation croissante.

Il y a donc une opposition très nette entre les aspirations individuelles et familiales qui font de la périurbanisation l'instrument de la recherche d'une plus grande qualité de vie - du moins pour une partie de la population - et les intérêts collectifs et citoyens qui s'orientent davantage vers la redensification urbaine. La conciliation de ces intérêts divergents pose un défi majeur, car le processus de périurbanisation est puissamment enraciné, comme le démontrent sa permanence temporelle et la motivation de ses acteurs.

Source : C. Capron, T. Eggerickx, J.-P. Hermia, M. Oris, M. Poulain, E. Van der Straeten, 2001, *Démographie, aménagement du territoire et développement durable de la société belge*, SSTC, Bruxelles, pp.21-22

2. Les transports

2.1. L'accroissement de la mobilité individuelle

Si les ménages qui travaillent dans les centres urbains peuvent aujourd'hui aller habiter à plusieurs dizaines de kilomètres du lieu d'emploi, c'est d'abord en raison de la généralisation de l'usage de la voiture et du « relâchement des contraintes de mobilité » (figure 10).

- En effet, jusqu'à la seconde guerre mondiale, la majorité de la population se déplaçait à pied, à vélo et en transports en commun et l'urbanisation s'organisait principalement en fonction des lignes du vicinal ou du chemin de fer. Les modes de déplacements plus lents et la recherche de la proximité des stations et imposaient dès lors des formes d'urbanisation plus compactes.
- A partir des années 1960, les voitures se sont répandues dans la plupart des foyers. Pour les ménages, l'éventail des localisations potentielles s'est dès lors largement étendu, puisqu'ils peuvent s'installer dans tous les endroits accessibles par la route, et que, par ailleurs, l'augmentation de la vitesse des voitures a entraîné un allongement des distances parcourues dans le même temps. C'est ainsi qu'a émergé la « ville-voiture », organisée sur une vaste étendue autour des voies routières rapides.

2.2. L'effet rétroactif de la périurbanisation sur les transports : un cycle infernal

Si le processus de périurbanisation a été généré par la banalisation de la voiture, il agit lui-même sur la mobilité. La figure 11 décrit ainsi un cycle « infernal » qui se renforce, à l'image du cycle du déclin urbain.

- Les embouteillages résultants de la croissance du trafic rendent les transports publics de surface de moins en moins rapides et donc de moins en moins attractifs, ce qui renforce l'usage de la voiture individuelle et donc le volume de trafic.
- La croissance générale du trafic liée à la périurbanisation a tendance à se concentrer dans les milieux urbains ; ainsi, alors qu'ils n'y participent pas autant, ce sont les habitants des villes qui pâtissent le plus des nuisances engendrées (embouteillages, insécurité, pollution, bruit...), ce qui renforce chez certains le désir de quitter la ville.
- Les difficultés croissantes pour accéder aux centres urbains incitent à présent les activités économiques à s'installer en périphérie.

2.3. La politique de mobilité

Les tableaux 14 à 17 et les figures 13 et 14 montrent que les pouvoirs publics belges ont favorisé de manière directe ou indirecte la mobilité individuelle en voiture (parfois au détriment des transports en commun), et par conséquent contribué à renforcer le mouvement de périurbanisation.

- Tout d'abord, la Belgique possède un des réseaux autoroutiers les plus denses du monde. Comme le montre la figure 11, ce réseau autoroutier a principalement été mis en place durant les années 60 et 70 (en quinze ans, de 1966 à 1981, on est passé de 310 km à 1 251 km d'autoroutes), soit la période qui correspond justement à la plus forte intensité du processus de périurbanisation. La mise en place des autoroutes a permis aux citoyens de rejoindre des

espaces de plus en plus éloignés dans un même laps de temps, permettant un fort étalement de l'habitat.

- Ensuite, en comparaison d'autres pays, les coûts d'achat et d'usage de la voiture automobile sont plus réduits en Belgique (ces différences s'expliquent principalement par les écarts dans la fiscalité). Ces faibles coûts n'incitent pas les ménages belges à utiliser d'autres moyens de transport, contrairement à ce qui se fait par exemple au Danemark où les taxes sont si élevées qu'il est très difficile pour un ménage de supporter la charge de plus d'une voiture.
- En contrepartie, les pouvoirs publics belges n'ont pas pu investir autant dans les transports en communs que d'autres pays : le réseau est dès lors moins attractif, ce qui incite plus encore les ménages à utiliser la voiture (le tableau 16 révèle que le Danemark a suivi une toute autre politique).
- Notons qu'il est difficile de déterminer le point de départ du « cercle infernal » : la mise en place précoce de la périurbanisation dans notre pays a probablement renforcé la demande des particuliers en infrastructures et en mobilité individuelle, demande qui a été relayée par les pouvoirs publics.

2.4. Les impacts des différents modes de transport sur les formes urbaines

La figure 12 et les textes 14 et 15 éclairent les relations entre les réseaux de transport et les formes urbaines.

Texte 8. Les fuites de la ville

Chaque matin, la radio annonce la litanie des encombrements et bouchons. Toujours le même refrain, lieux évoqués identiques d'un jour à l'autre. Seuls les chantiers routiers ou les accidents amènent quelques nouveautés. Une voix, « Vous circulez au ralenti... », saisit l'auditeur au lit, à table ou en route, l'embarquant, bon gré mal gré, dans le flux des navetteurs rejoignant leurs lieux de travail.

Le message, formulé d'une façon qu'il exprime une situation vécue par chaque auditeur, présente comme une sorte de mode de vie commun. Généralisation abusive, inquiétante en soi, plus encore lorsqu'on se rend compte qu'elle est légitime, d'une certaine façon, un enchaînement de décisions à l'origine de ces encombrements.

Source : Schonbrodt R. et Maréchal L., 2000, *La ville, même petite*, Castells - Labor, Bruxelles, pp.21-23

Texte 9. La constance de la distance-temps

On peut observer qu'à toutes les époques historiques, *la dimension des plus grandes villes a été en relation directe avec la vitesse des moyens de transport les plus performants utilisés en ville* : son rayon maximal a toujours correspondu à une heure de trajet.

Il en était ainsi à Rome où l'on se déplaçait à pied (ou à cheval, mais pas plus vite) : 4 km de rayon. Cette dimension n'a été dépassée qu'au XIXe siècle avec la révolution industrielle et les omnibus tirés par les chevaux : le rayon de Londres ou de Paris atteignait alors 8 km, vitesse horaire des omnibus. Une nouvelle étape (25 km environ) n'a été franchie que lorsque des services de trains de banlieue ont été mis en place à la fin du XIXe siècle : les lotissements allaient devenir possibles dans ce rayon. Enfin, l'automobile, en se banalisant au cours de la dernière génération, a porté ce rayon maximal à 50 km environ, permettant la rurbanisation, comme elle avait rendu possible la suburbanisation des villes américaines (Los Angeles est une agglomération de 100x100 km).

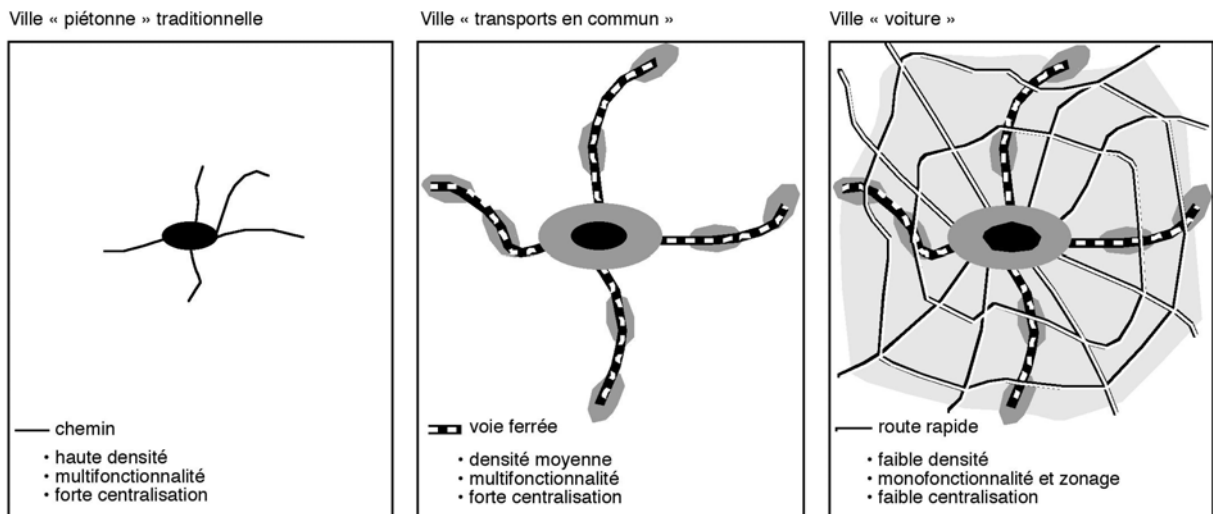
Source : Merlin P., 1994, *La croissance urbaine*, coll. Que sais-je ?, Presses Universitaires de France, Paris, pp.71-72

Texte 10. La loi du budget-temps de transport constant

Le principe est que les individus ne cherchent pas à minimiser leur temps de transport - le genre de comportement que les économistes pourraient légitimement attendre - mais plutôt à maintenir ce temps de trajet à un niveau qu'ils jugent acceptable. Elargissez l'autoroute pour réduire le temps de trajet des automobilistes de 30 à 20 min et ces derniers s'éloigneront de 10 min de plus de leur lieu de travail, même si cette « loi » ne s'applique pas pour tous. En Europe et aux Etats-Unis, les distances moyennes parcourues quotidiennement entre lieux de travail et lieux de résidence ont augmenté, alors que le temps de trajet est resté relativement stable.

Source : Orfeuil J.-P., 2001, *L'automobile en questions*, Problèmes politiques et sociaux n°851-852 février 2001, La documentation française, Aubervilliers, p.87

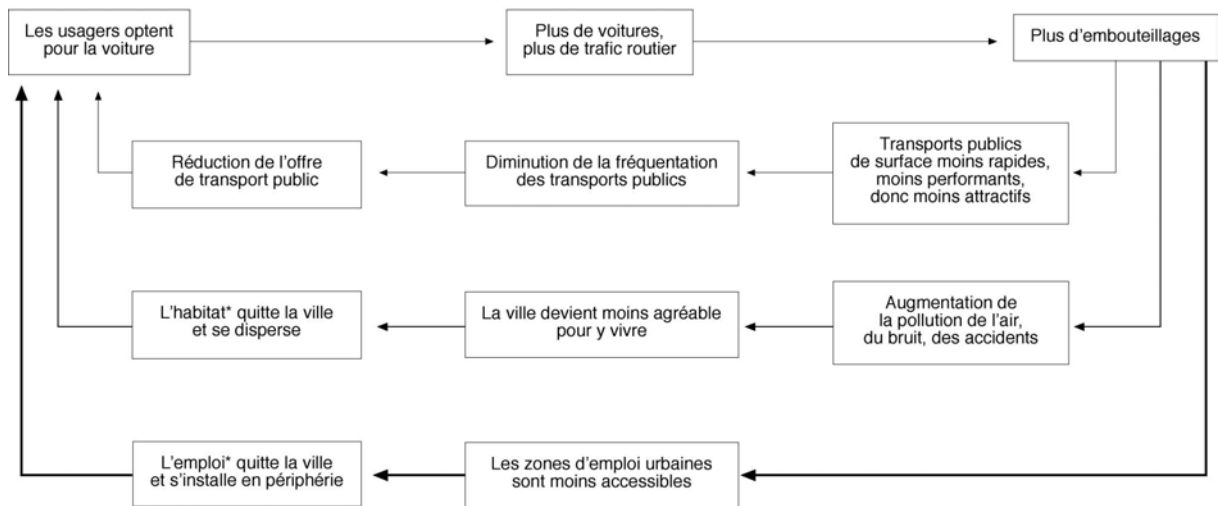
Figure 10. Les formes urbaines et l'évolution des modes de transport



Source : P.W.G. Newman & J.R. Kenworthy, 1996, The land use – transport connection, An overview, Land Use Policy, Vol.13, n°1.

Figure 11.

Accroissement de la mobilité voiture et mutations urbaines



*Les prix de l'immobilier en ville contribuent à dissuader l'habitant comme l'entreprise

Source : Ministère de la région de Bruxelles-Capitale, Plan Iris - Plan régional de déplacement - Synthèse

Texte 11. Pays de cocagne, le Brabant wallon ?

Les campagnards du soir se retrouvent en enfer quand les camions bloquent les routes. Enfin, le sentiment de sécurité demeure subjectif. Ceux qui quittent la ville pour de vertes contrées oublient qu'y circuler en voiture est nettement moins risqué que sur une route des champs ! Prenons les chiffres à rebrousse-poil : certaines communes du Brabant wallon ou de la province de Luxembourg comptent dix fois plus d'accidents que leurs consœurs des centres-villes. Le passage d'une nationale ou d'une autoroute n'est pas seul en cause.

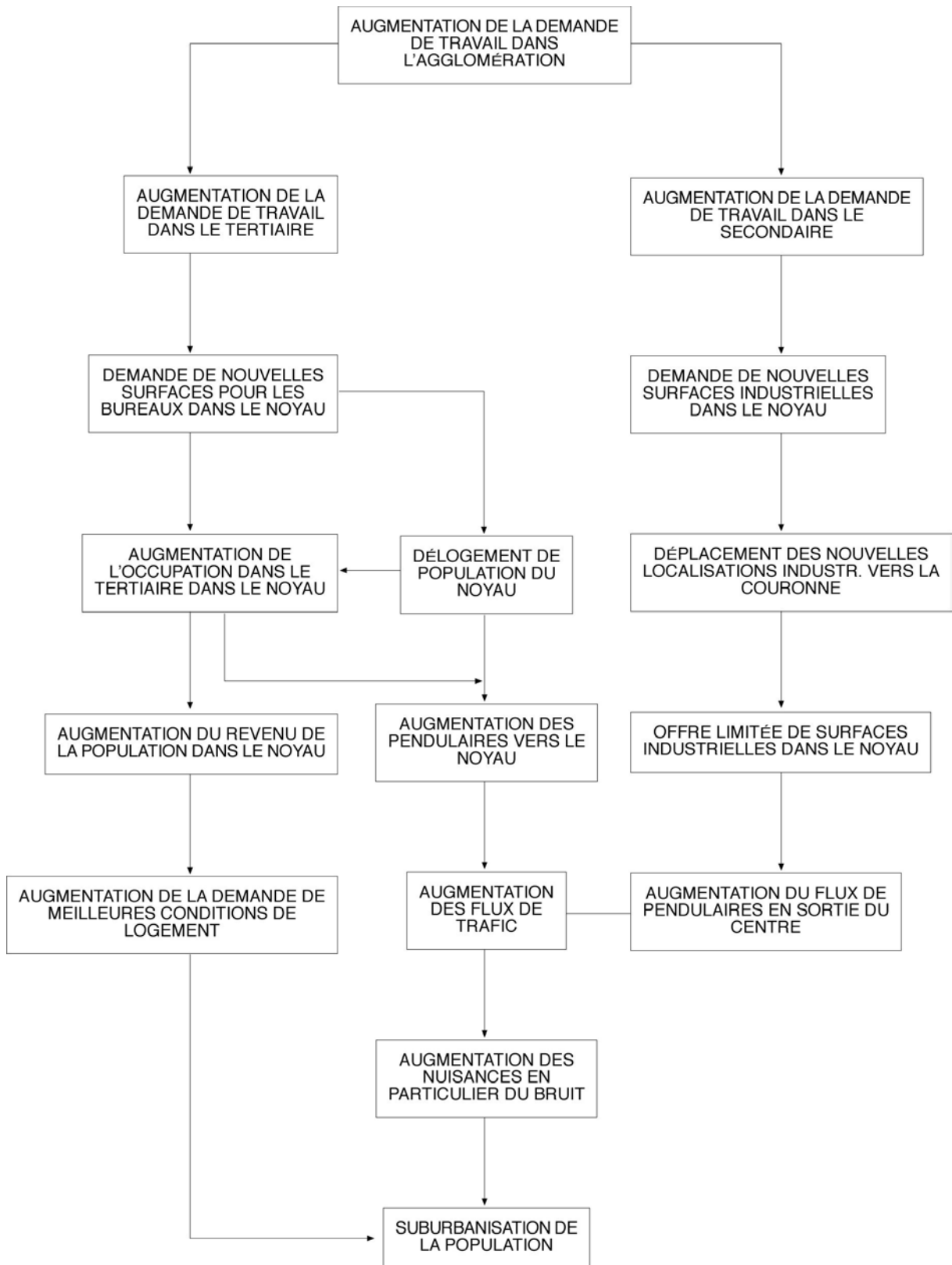
Source : Marianne Hendrickx, *Téléoustique*, 2000

Texte 12. « L'exode urbain sera le prix du RER »

L'amélioration de la desserte ferroviaire contribuera-t-elle à accroître la fuite des habitants vers la périphérie ? C'est la thèse qu'a défendue hier après-Midi, au Parlement bruxellois, l'auteur des études d'incidence sur les tracés du TGV-Nord et du tunnel Schuman-Josaphat. Bruno Clerbaux a clairement mis en garde les députés contre les effets pervers potentiels du futur réseau express régional. (...) Ceux qui profiteront immédiatement du RER quitteront Bruxelles. Et ceux qui n'habitent pas le long de la desserte ne changeront pas fondamentalement de comportement. (...) Des communes du Hainaut où des gares RER sont susceptibles de s'implanter nourrissent désormais des plans de lotissements.

Source : Christophe Schoune, *Le Soir* du jeudi 27 avril 2000, Bruxelles

Figure 12. Relation entre le marché du travail, les transports et la périurbanisation



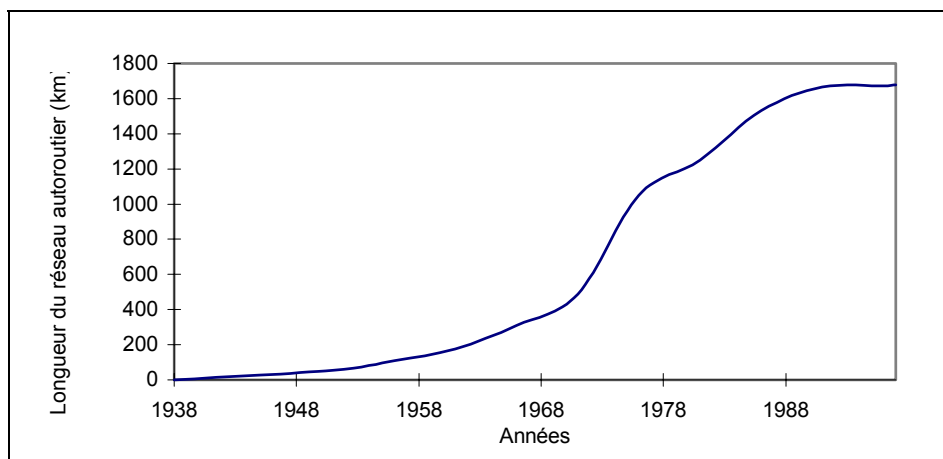
Source : A. Rossi, 1983, p.50

Tableau 14. Evolution de la longueur du réseau autoroutier belge

<i>Année</i>	<i>Km d'autoroute</i>
1938	0
1951	56
1956	109
1961	175
1966	310
1971	488
1976	1051
1981	1251
1986	1534
1991	1666
1996	1674
1997	1679

Source : Ministerie van verkeer en infrastructuur, verkeerstellingen 1997; calculs ISEG

Figure 13. Evolution de la superficie du réseau autoroutier belge



Source : Ministerie van verkeer en infrastructuur, verkeerstellingen 1997; calculs ISEG

Tableau 15. Taux de motorisation en Belgique et dans quatre autres pays européens en 1999

	<i>Nombre de voitures pour 1000 hab.</i>
Belgique	441
Danemark	340
Royaume-Uni	370
Pays-Bas	462
Suisse	398

Source : Eurostat ; calculs SEGEFA

Tableau 16. Prix relatif des moyens de transport en Belgique et dans trois autres pays européens

<i>Moyenne européenne=100</i>	<i>Automobile à l'achat</i>	<i>Automobile à l'usage</i>	<i>Transports publics</i>
Belgique	84	93	103
Danemark	131	102	92
Pays-Bas	105	96	102
Royaume-Uni	113	111	146

Source : A. Bieber et J.-P. Orfeuil, 1993, La mobilité urbaine et sa régulation : quelques comparaisons internationales, *les Annales de la recherche urbaine*, n°59-60, pp.126-139

Tableau 17. Le prix d'une golf en Europe

<i>Pays</i>	<i>Prix (en Euros)</i>
Allemagne	14 900
Autriche	16 478
Belgique	14 060
Espagne	15 760
Finlande	19 310
France	14 850
Grèce	15 803
Irlande	19 035
Italie	15 905
Pays-Bas	17 471
Portugal	20 176

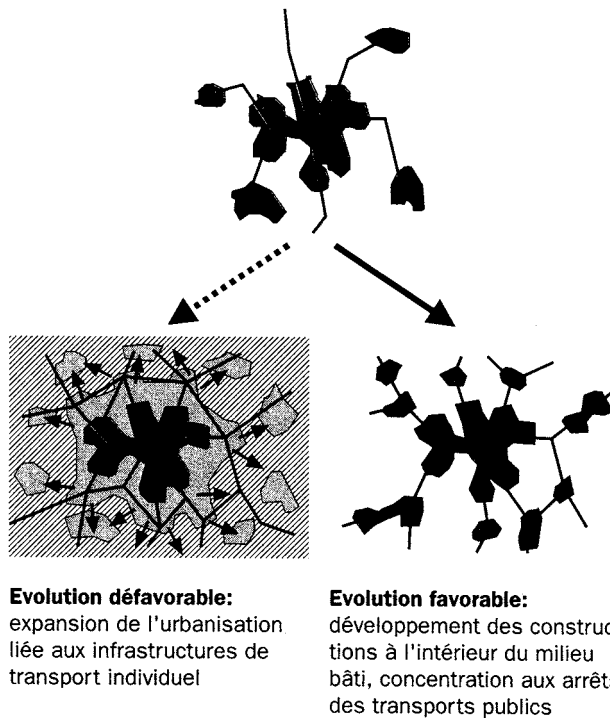
Source : Joan Condijs, Le Soir Eco des samedis 12 et dimanche 13 janvier 2002

Texte 13. La fiscalité se révèle le principal responsable des écarts de prix

Si la fiscalité influe largement sur les écarts de prix au sein de l'Union européenne, la plupart des constructeurs mènent une politique tarifaire, dans les pays où les taxes sont élevées (Danemark, Finlande, Pays-Bas ou Portugal), en vue de compenser ces différences (prix hors taxes plus bas). D'autres facteurs entrent, néanmoins, en ligne de compte, tels que la taille du marché, l'excentricité du pays, le pouvoir d'achat, le nombre de constructeurs présents, le code de la route (conduite à gauche), etc. Aussi, la libéralisation de la distribution automobile devrait-elle contribuer à diminuer ces différences qui oscillent entre 5% et plus de 40% (voir ci-dessus). La Belgique n'est, pourtant, que peu concernée : les tarifs automobiles y sont déjà parmi les moins élevés du continent.

Source : Joan Condijs, Le Soir Eco des samedis 12 et dimanche 13 janvier 2002

Figure 14. Schéma des divers scénarios d'évolution de l'urbanisation



Source : 1996, Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse, Office fédéral de l'aménagement du territoire (OFAT) - Département fédéral de justice et police (DFJP), p.49

Texte 14. Orienter l'urbanisation en fonction des réseaux de transport

Un plan de développement, projeté (...) en fonction d'objectifs clairement définis et axé sur quelques pôles de développement et de densification des constructions, doit se substituer à l'extension anarchique des agglomérations sur les campagnes. Il sera ainsi possible de soulager l'espace rural de la pression des constructions (...).

Un réseau de transports publics performant, comprenant un système ingénieux de chaînes de transport incluant également le trafic lent doit constituer la colonne vertébrale du développement au sein du milieu déjà bâti.

Source : 1996, Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse, Office fédéral de l'aménagement du territoire (OFAT) - Département fédéral de justice et police (DFJP), pp.48-49

Texte 15. Les enjeux spatiaux

Le choix d'une politique de transports urbains, et en particulier la place respective faite à l'automobile et aux transports en commun, aura des conséquences sur les formes de la croissance urbaine.

Une *politique de priorité aux transports en commun* ouvrira à l'urbanisation un espace limité autour des stations (dans le rayon de marche à pied). Cet espace étant réduit, la pression foncière y sera forte, les prix fonciers élevés et les densités de construction importantes. L'habitat collectif se développera, au moins dans ce rayon de marche à pied. (...) Il y a donc cohérence entre une politique de priorité aux transports en commun et une politique de l'urbanisme privilégiant l'habitat collectif, et même, si l'on prolonge sur le plan idéologique, avec une société privilégiant les valeurs collectives.

A l'inverse, une *politique de priorité à l'automobile* (cas des banlieues américaines) ouvrira à l'urbanisation de vastes espaces (on peut terminer son trajet, à partir d'un échangeur d'autoroute, par la voie banale). La pression foncière sera donc moins forte, les prix fonciers plus bas, les densités plus faibles. L'habitat individuel sera donc encouragé. Là encore, il y a cohérence entre la politique de priorité à l'automobile, la politique d'urbanisme privilégiant l'habitat individuel et une société prônant les valeurs individuelles et familiales. (...)

La croissance urbaine peut être orientée par d'autres choix dans le domaine des transports :

- le tracé des voies ferrées et des autoroutes est un moyen très efficace d'orienter l'urbanisation conformément à la politique d'urbanisme suivie : ainsi, lors de la préparation du schéma directeur de la région parisienne, l'autoroute A4, qui devait traverser le plateau de Brie - qu'on souhaitait protéger pour l'agriculture - a été modifiée pour passer plus au nord et desservir la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, jugée prioritaire ;
- une politique d'échangeurs sur une autoroute fréquents en proche banlieue et rares en grande banlieue (...) favorise la rénovation du tissu urbain de la proche banlieue et limite l'extension en grande banlieue. (...);
- la politique de tarification peut également être utilisée. Un tarif unique (métro) favorise une homogénéisation du tissu urbain. Au contraire, un tarif croissant plus vite que la distance est dissuasif vis-à-vis d'une implantation lointaine.

Source : Merlin P., 1994, *La croissance urbaine*, coll. Que sais-je ?, Presses Universitaires de France, Paris, pp.123-124

3. Le rôle des marchés fonciers et immobiliers

3.1. Les liens entre les choix résidentiels et les marchés fonciers et immobiliers

Ces liens sont éclairés par le texte 16.

3.2. Le prix des terrains et des logements

De manière schématique, les prix fonciers (prix des terrains) diminuent régulièrement lorsque l'on s'éloigne du centre des agglomérations vers leur périphérie. Sur la carte 6, on voit nettement que les prix des terrains sont plus élevés au centre des agglomérations de Bruxelles et d'Anvers. De même, par rapport aux espaces environnants, les prix sont plus élevés dans la commune de Liège, par exemple.

Le schéma n'est toutefois pas identique pour le prix des logements : comme le montre le tableau 19, ces prix sont beaucoup plus élevés dans les communes d'agglomération et de banlieue que dans les villes centrales. Ce constat est à mettre en relation avec la structure du parc immobilier, les logements étant en moyenne plus anciens et de plus petite taille dans les villes centrales.

La demande sur les marchés fonciers et immobiliers est conditionnée par les préférences des ménages, d'où le poids important des maisons unifamiliales à quatre façades. Toutefois, les contraintes de prix influencent les choix finalement effectués, tant en ce qui concerne le type de logement (certaines familles doivent « se contenter » d'une maison mitoyenne ou d'un appartement) que la localisation. En effet, si les ménages s'éloignent de plus en plus de la ville, c'est aussi pour trouver un logement ou un terrain de construction à un prix abordable, car les prix des biens fonciers (les terrains) et immobiliers (les logements) diminuent progressivement depuis le centre vers la périphérie.

- Pour un budget déterminé, la plupart des ménages sont amenés à rechercher un équilibre entre la distance à la ville et la superficie du logement (et/ou du terrain). Le choix peut alors s'exprimer dans ces termes : habiter la périphérie, loin de la ville, mais dans un logement de grande superficie, ou bien habiter plus près de la ville, à proximité du travail, des écoles et des services, mais dans un logement de taille plus petite.

- L'offre en terrains n'est pas illimitée en périphérie. Ainsi, l'arrivée de nouveaux habitants y entraîne une raréfaction de l'offre et donc une hausse des prix qui progresse de proche en proche. Les ménages doivent donc aller de plus en plus loin pour trouver des terrains (ou des logements) abordables. Il est ainsi prouvé que la plupart des jeunes ménages (25 à 40 ans) ne savent plus s'établir dans des communes de la proche périphérie bruxelloise comme Rixensart ou La Hulpe (Brabant wallon) en raison des prix trop élevés. Ils doivent dès lors s'éloigner vers des communes comme Genappe ou Grez-Doiceau, voire dans le nord des provinces de Namur et du Hainaut.

- On constate par conséquent que les communes où les prix sont les plus élevés ont très rarement des soldes migratoires très positifs. La croissance est par contre beaucoup plus forte dans les communes contiguës où les prix sont plus abordables.

- En résumé, la croissance des prix fonciers et immobiliers, qui résulte elle-même de la périurbanisation, contribue donc au renforcement du processus d'étalement spatial.

3.3. Contrôler l'urbanisation par une politique foncière ?

La planification foncière consiste en une intervention des pouvoirs publics sur les marchés fonciers afin de les réguler (avec, par exemple, la constitution des réserves de terrains qui seront mises sur le marché en cas de forte demande pour réguler les prix). La planification foncière doit s'appuyer sur des estimations, établies à partir de prévisions socio-démographiques, des futurs besoins en logement. Par exemple, en France, c'est l'INSEE qui est chargé d'estimer les besoins en logement. Un des pays les plus avancés en la matière serait les Pays-Bas, où des évaluations très précises sont réalisées au niveau local et national, évaluations qui peuvent aussi servir pour les études de marché des promoteurs privés. A l'inverse, la Belgique s'est longtemps caractérisée par une absence de planification socio-démographique.

Texte 16. Trois-quarts de quatre façades

Le choix d'une maison ou d'un appartement dépend certes des finances des ménages mais aussi de leurs besoins. Or, à l'heure des familles dites « atypiques » disposant de moins en moins de moyens et requérant moins de surface, les maisons unifamiliales se taillent toujours la plus grosse part du gâteau (60pc) dans la construction des nouveaux logements. Avec, de surcroît, une large prédominance des « 4 façades ». L'avis de Jean-Pierre Liebart, conseiller économique auprès de la Confédération de la construction.

- Pour la première fois, on répartit les nouvelles constructions en fonction du nombre de façades...

- Jusqu'à présent, ces données n'étaient pas récoltées par l'Institut national de statistique. Ce sont donc les premiers chiffres estimés, pour l'année 2000. Ils nous montrent déjà que 75 pc des nouvelles unifamiliales sont des 4 façades, 16 pc des 3 façades et 9 pc des 2 façades. La 4 façades semble le rêve de tout un chacun. On pourrait même dire que tant que c'est économiquement envisageable, le Belge est prêt à consentir l'un ou l'autre sacrifice, même d'importance, pour élever la sienne. La suite est logique : on constate qu'à Bruxelles, là où le terrain est le plus cher, on dénombre le moins de 4 façades, tandis que l'inverse est vrai en Wallonie.

- Quatre façades signifie-t-il 4 fois plus de terrain et donc 4 fois plus cher ?

- La consommation de « terrain » des logements démontre effectivement qu'ajouter une façade revient à doubler la surface de terrain. Ceci étant, le poste « terrain » dans le coût global de l'unifamiliale ne suit pas exactement la même proportion puisque l'on sait que ce sont les plus petits terrains qui reviennent le plus cher au m². Il ne faut donc pas multiplier par 2 ou par 4. Reste qu'opter pour une maison mitoyenne réduit substantiellement le poids de la dépense.

- La surface moyenne des nouveaux logements reflète-t-elle ce même mouvement favorable ?

- Celle des nouvelles unifamiliales n'a pas ou presque pas cessé de progresser pendant les 25 dernières années. Elle atteint aujourd'hui 247m², tandis que les appartements couvrent en moyenne 137 m², étant entendu que sont repris dans les 247 m², outre la surface habitable, les éventuels garage, cave et grenier, tout comme les 137 m² comprennent les communs. Cette surface globale connaît une hausse de 72 m² depuis 1975 contre 30 m² pour les appartements qui, en 1975, dépassaient déjà les 100 m² en moyenne, ce qui n'est pas mal.

Entretien : A. Ma.

Source : *Les Nouvelles Immobilières*, semaine du 19 février au 23 février 2001

Tableau 18. Superficie des biens fonciers et immobiliers vendus entre 1988 et 1996

	<i>Superficie moyenne par unité vendue (m²)</i>	
	<i>Terrain avec habitation</i>	<i>Terrain à bâtir</i>
Grandes villes	178	950
Villes régionales	403	1 184
Petites villes	671	1 237
Agglomération des grandes villes	629	1 201
Communes périurbaines	1 331	1 395
Communes rurales	917	1 210

Source : Savenberg S. et Van Hecke E., 2000, *De meeruitgaven in de openbare en gemeenschappelijke diensten als gevolg van de suburbanisatie*, DWTC - Hefbomen voor een beleid gericht op duurzame ontwikkeling

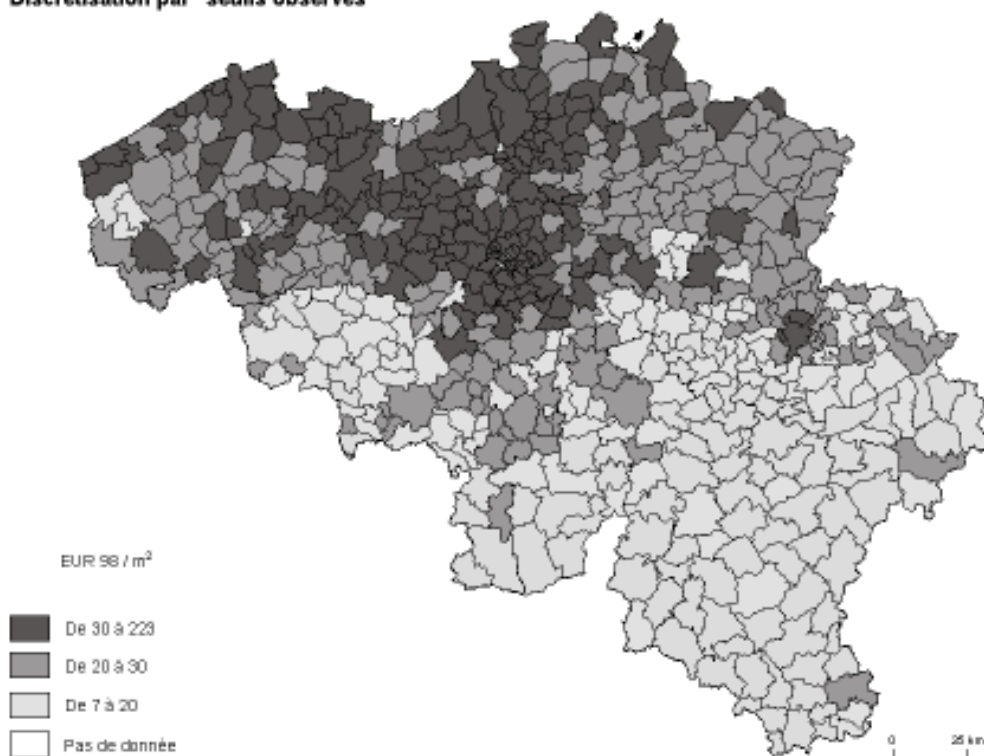
Tableau 19. Prix moyen par habitation vendue et prix des terrains à bâtir au m² en fonction du type d'espace (données de 1988 à 1996)

	<i>Prix moyen par habitation (en Euro)</i>	<i>Prix moyen du terrain à bâtir (en Euro/ m²)</i>
Villes centrales	59 458,25	34,88
Agglomération	73 564,49	33,12
Banlieue	73 194,18	22,66
Zone de résidence de migrants alternants	60 201,76	20,82
Autres communes	55 016,70	17,60
Ensemble de la Belgique	61 781,36	23,53

Source : Savenberg S. et Van Hecke E., 1998, *Typologie van de migraties naar leeftijd*, DWTC - Hefbomen voor een beleid gericht op duurzame ontwikkeling, p.16

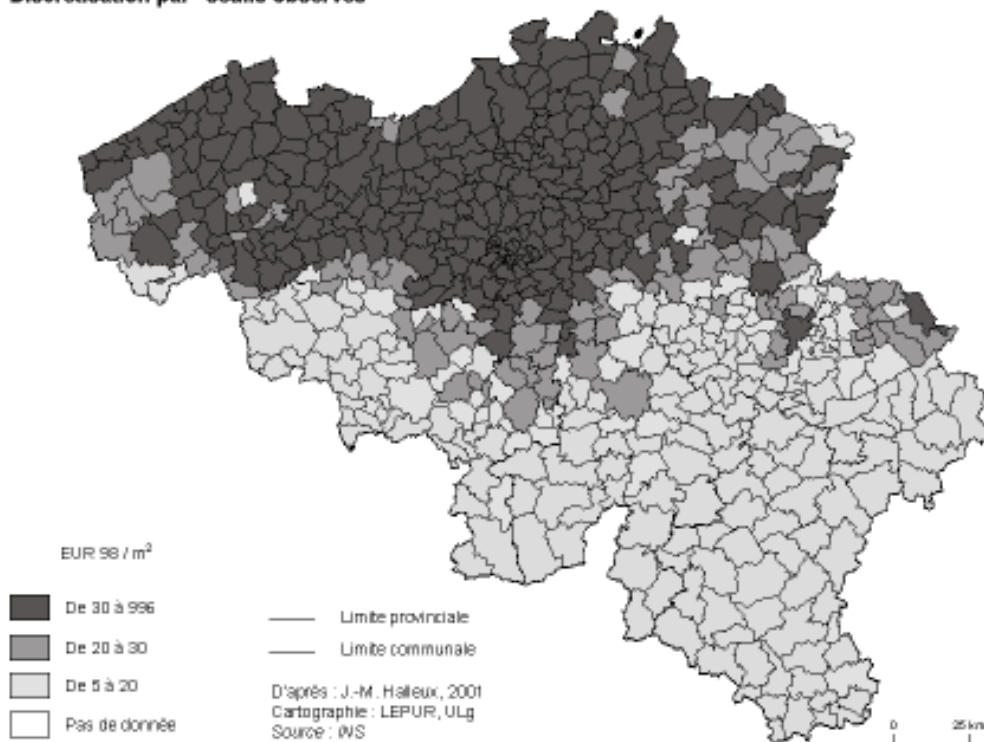
Carte 6. Prix des terrains à bâtir au mètre carré à la fin de la décennie septante
Période analysée : 1977 - 1978 - 1979

Discrétisation par "seuils observés"



Carte 7. Prix des terrains à bâtir au mètre carré à la fin de la décennie nonante
Période analysée : 1998 - 1999

Discrétisation par "seuils observés"



Texte 17. Des choix résidentiels limités par les prix

Les zones de périurbanisation ancienne, à forte densité de population, ont un marché foncier (presque) saturé, aux prix inabordables pour une grande partie de la population. Citons parmi celles-ci le centre du Brabant wallon, Waterloo et Braine-l'Alleud, Chaudfontaine ou encore Gerpinnes. Les lotissements y sont loin d'être rares, et les politiques locales ont été favorables à l'accroissement massif du parc de logements. De nombreuses communes changent petit à petit de position, soit car la saturation est telle que l'espace est devenu rare, soit par une prise de conscience de la population, qui réagit par l'intermédiaire de commissions et d'associations de plus en plus nombreuses. (...)

Les ménages aux revenus plus modestes, s'ils veulent s'établir à la campagne, sont obligés de s'éloigner dans les communes au caractère rural plus marqué. C'est le cas de nombreuses communes wallonnes de Hesbaye, du Condroz ou du Hainaut occidental, qui connaissent une périurbanisation récente mais rapide. Les valeurs foncières et immobilières y sont en hausse, ce qui risque de repousser dans un avenir proche les autochtones et les populations les plus modestes soit dans les centres urbains, soit dans les régions enclavées, soit dans un habitat précaire.

Source : Capron C., Eggerickx T., Hermia J.-P., Oris M., Poulain M., Van der straeten E., 2001, *Démographie, aménagement du territoire et développement durable de la société belge*, SSTC, Bruxelles, p.39

Texte 18. La flambée des prix

Dans la commune brabançonne de Grez-Doiceau, entre 1978 et 1998, le prix moyen de la parcelle à bâtir a quasiment doublé, il est passé de 668 à 1200 BEF/m². Plus spectaculaire encore est la situation de la localité de La Hulpe qui connaît une nette saturation de son espace, le prix moyen de la parcelle y était de 824 BEF/m² en 1978, il atteint 3270 BEF vingt ans plus tard.

Source : Capron C., Eggerickx T., Hermia J.-P., Oris M., Poulain M., Van der straeten E., 2001, *Démographie, aménagement du territoire et développement durable de la société belge*, SSTC, Bruxelles, p.104

Tableau 20. Le pouvoir des différents acteurs fonciers

	<i>Intermédiaires</i>	<i>Promoteurs</i>	<i>Collectivités</i>	<i>Propriétaires</i>
Pouvoir d'information	Souvent élevé Monopole des notaires	très élevé Réseau d'informations	Important mais imparfait sur les intentions d'aliéner	Variable suivant la catégorie socio-professionnelle
Pouvoir financier	Pas de sens pour les intermédiaires purs	Variable, important si filiales bancaires	Variable	Souvent faible mais variable suivant la catégorie sociale
Pouvoir dans les négociations	Elevé Monopole des notaires	Important, fonction de l'information et du pouvoir financier	Pouvoir réglementaire	Très faible à nul
Objectifs poursuivis	Réalisation d'un profit et satisfaction du client Rôle juridique des notaires	Maximisation des profits Minimisation des méventes	Minimisation de la charge foncière Action urbanistique	Différenciés selon les agents (selon l'âge, la catégorie socio-professionnelle et les revenus)

Source : J.-M. Halleux, SEGEFA, d'après Derycke P.-H., 1979, *Economie et planification urbaine*, PUF, Paris.

Texte 19. La maîtrise foncière

La croissance urbaine entraîne, on l'a vu, une élévation des valeurs foncières. Celle-ci peut compromettre les objectifs d'urbanisme poursuivis, par exemple en entraînant une ségrégation entre les activités et entre les catégories socio-économiques. (...)

Dans les grandes villes néerlandaises (Amsterdam, Rotterdam, etc.) et suédoises (Stockholm, etc.), celles-ci pratiquent depuis le début du siècle une politique systématique d'acquisitions foncières de terrains encore ruraux qu'elles utilisent, au fur et à mesure des besoins, en moyenne une génération plus tard (les terrains sont loués comme terres de cultures dans l'intervalle). Elles ont ainsi acquis un monopole foncier de fait à la périphérie de la ville. Elles viabilisent elles-mêmes ces terrains et les cèdent aux constructeurs, généralement par baux emphytéotiques de soixante ans (reconductibles à ce terme), en fonction des besoins, en leur fixant les programmes à réaliser (nombre et types de logements par exemple). C'est l'application systématique d'une telle politique qu'on a qualifié de municipalisation des sols. On notera qu'elle n'implique aucune spoliation des propriétaires, les terrains étant acquis au prix du marché.

Une politique d'action foncière peut avoir plusieurs objectifs qu'il convient de ne pas confondre :

- acheter des terrains pour un usage immédiat ;
- constituer des réserves foncières pour une meilleure utilisation lointaine et pas nécessairement encore déterminée ;
- surveiller ou agir sur les prix fonciers ;
- réguler la mise sur le marché des terrains à construire ;
- orienter l'urbanisation conformément aux orientations de la politique d'urbanisme, soit en achetant des terrains pour les préserver de l'urbanisation, soit en les plaçant sur le marché pour permettre leur urbanisation.

Une telle politique peut être menée par l'Etat, par une collectivité, voire par des agents de statut semi-public ou privé, agissant ou non en liaison avec les pouvoirs publics.

Une action foncière nécessite plusieurs conditions :

- la possibilité juridique d'acquérir les terrains jugés nécessaires [procédure d'expropriation] ;
- la possibilité d'éviter les hausses spéculatives, en particulier celles que provoque l'annonce d'un projet d'urbanisme [procédure de préemption] ;
- des moyens financiers suffisants ;
- un agent foncier [l'Etat, les établissements publics d'aménagement, les établissements publics fonciers locaux...]

Source : Merlin P., 1994, *La croissance urbaine*, coll. Que sais-je ?, Presses Universitaires de France, Paris, pp.76-80

Texte 20. Vers une politique foncière en Belgique ?

A l'avenir, il est possible qu'une plus grande attention soit accordée à la politique de production foncière par les pouvoirs publics. Ainsi, le Plan Régional de développement de la Région de Bruxelles-Capitale intègre une volonté de mieux contrôler le marché foncier, notamment via la création d'une Régie foncière régionale chargée « de l'acquisition de biens situés à des endroits stratégiques pour le développement régional et de la tenue d'un inventaire des ressources foncières publiques. (...)

En Flandre, malgré l'adoption du nouveau Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, la politique foncière n'est pas considérée comme un instrument politique en soi, mais comme un instrument qui découle des objectifs définis plus en amont dans la politique territoriale. Dans sa note politique, le ministre flamand responsable de l'aménagement du territoire décrit d'ailleurs : « la politique foncière n'est qu'une des sept missions de l'aménagement du territoire, à côté de la planification, de l'exécution, de l'accompagnement, de l'octroi des autorisations, de la surveillance et du maintien ».

Source : Brück L., Halleux J.-M., Mérenne-Schoumaker B., Savenberg S. et Van Hecke E., 2001, *L'intervention de la puissance publique dans le contrôle de l'étalement urbain - Première partie : état de la question en Belgique*, SSTC - Leviers d'une politique de développement durable, p.112

4. Les modes de mise en place de l'urbanisation

4.1. L'équipement des terrains destinés à l'urbanisation : les filières de production du sol urbanisé

Comme déjà signalé dans le chapitre précédent, les pouvoirs publics belges se sont peu investis dans la production des terrains destinés à l'urbanisation : ils ont laissé agir les acteurs privés (promoteurs/lotisseurs).

Comme le montre le tableau 21, deux grandes filières d'urbanisation initiées par le secteur privé sont à distinguer.

- ***L'urbanisation « diffuse » le long des voiries existantes***

Il s'agit dans ce cas de petits lotissements de quelques parcelles ou même de la construction sur des parcelles isolées. Très dommageable sur le plan paysager et difficilement contrôlable, l'urbanisation diffuse a pu se mettre en place sur de grandes superficies en Belgique en raison du surdimensionnement des zones à bâtir dans les plans d'affectation du sol (voir ci-après). Beaucoup plus répandue que chez nos voisins, la filière d'urbanisation diffuse est un des facteurs de la forte intensité de l'étalement urbain dans notre pays.

- ***La création de lotissements impliquant une ouverture de voirie***

Ces opérations à plus grande échelle produisent des formes urbaines plus compactes et généralement moins dommageables sur le plan paysager (programmes plus réfléchis et cohérents). Ces opérations ne prennent toutefois place que dans les espaces où la demande est très forte (par exemple le Brabant wallon), car les marges dégagées doivent être suffisantes pour couvrir le coût de l'équipement tout en dégagant un bénéfice pour les sociétés de lotissement qui les ont mis en place (il s'agit toujours de lotisseurs professionnels).

4.2. Les filières de construction des habitations

Comme le montre le tableau 23, trois filières de production de l'habitat peuvent être distinguées en milieu périurbain :

- *la filière artisanale* : c'est historiquement la première filière de production du logement : un particulier maître d'ouvrage fait appel à un architecte. Dans la filière artisanale « entrepreneur », les travaux de construction sont effectués par des sociétés extérieures, tandis que dans la filière artisanale « autoconstruction », les travaux sont effectués par le particulier lui-même ;
- *la filière constructeur* : le particulier achète seulement un terrain et s'adresse à une société de construction qui assurera les travaux après choix du modèle sur catalogue ;
- *la filière promoteur* : dans ce cas, c'est une même société de promotion qui achète les terrains, les lotis, construit les habitations et les commercialise ; c'est le principe du clé sur porte : le candidat-propriétaire achète directement le logement terminé.

Les comparaisons internationales révèlent que la Belgique se caractérise par une part particulièrement importante de maisons individuelles dont le maître d'œuvre est un ménage particulier plutôt qu'une société de construction (le tableau 22 effectue une comparaison avec la situation française). L'interprétation habituelle est que, né avec une brique dans le ventre, le Belge tient à individualiser sa maison, à la démarquer de celle des voisins. Or, la réalité est plus complexe : le fonctionnement des sociétés de promotion et de construction permet de

comprendre pourquoi, contrairement à ce qui se passe dans d'autres pays européens, les ménages belges rejettent les maisons en « clef sur porte ».

Parmi les facteurs possibles de la faiblesse de la filière promoteur en Belgique, on peut ainsi relever (voir la figure 16) :

- *l'aspect culturel* : les ménages préfèrent la filière artisanale, qui permet de construire une maison « individualisée » originale, à la filière promoteur, qui par la construction en série, implique logiquement une certaine uniformité.
- *la différence de coût* entre les filières n'est peut-être pas aussi importante en Belgique que dans d'autres pays, notamment parce, vu la petite taille du marché, il n'existe pas de grandes entreprises de construction ;
- en Belgique, *la réglementation et la pratique des services d'urbanisme* ont parfois été plus favorables aux petites opérations de lotissement « diffuses » (généralement mises en place par la filière de construction artisanale) qu'aux grandes opérations de lotissement avec ouverture de voirie qu'implique nécessairement la filière de construction « promoteur ».

Vu ces liens entre les filières de construction et *les filières de production du sol*, les impacts sur les formes urbaines produites seront très différents (tableau 23).

Texte 21. Les quatre filières de production du sol urbain :

- le **développement en diffus**, sur des terrains déjà desservis par les voies publiques ;
- la **mutation encadrée** qui consiste à laisser les opérateurs et propriétaires s'ajuster librement mais dans un cadre juridique et financier défini par la collectivité locale avec plus de précision que pour le diffus ;
- l'**aménagement négocié** entre la collectivité et un acteur important capable de prendre en charge l'équipement de tout un secteur ;
- l'**aménagement public** par lequel la collectivité s'investit directement et prend le risque financier de viabiliser des terrains avant de les céder à des constructeurs.

Le choix de la filière par la collectivité locale va avoir des effets importants sur le prix des sols, sur les finances communales, sur la stabilité des documents d'urbanisme, sur la répartition des plus-values d'urbanisation entre les différents acteurs et, enfin, sur la forme urbaine et le paysage de la ville.

Source : Collectif, 1996, *L'aménagement en questions*, DAEI - Adef, Paris, pp.220-221

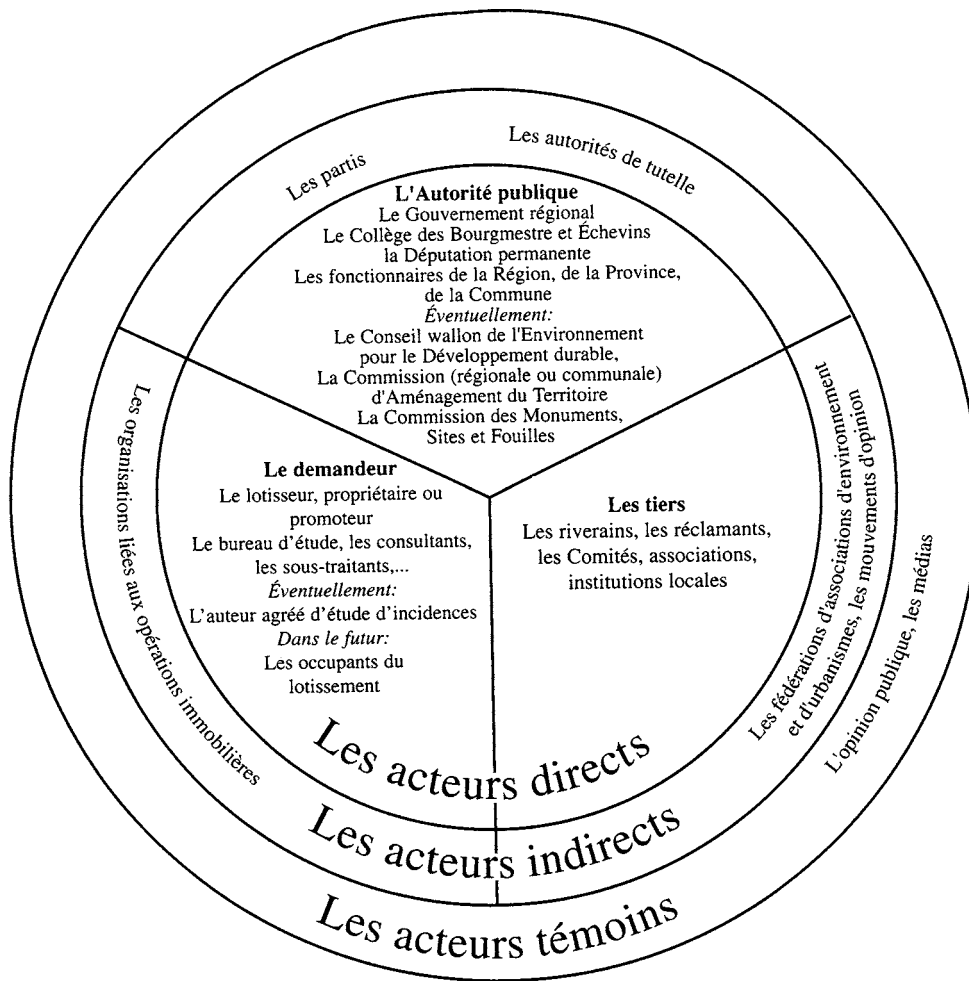
Texte 22. L'impact sur les formes urbaines produites

Les deux filières de production foncières laissées à l'initiative du secteur privé contribuent fortement à la diffusion de l'habitat dans les espaces périurbains. Toutefois, c'est la filière de l'urbanisation diffuse qui, comme son nom l'indique, conduit à la mise en place de l'urbanisation la plus extensive et la moins structurée. Cette filière est en outre synonyme d'enrubannement.

Par contre, l'urbanisation via des lotissements avec ouverture de voirie engendre des formes urbaines plus compactes : elle permet d'éviter une dispersion anarchique autour des entrées de villes et de villages par la création de « nouveaux quartiers » conçus d'un bloc de façon cohérente et structurée.

D'après : L. Brück, J.-M. Halleux, B. Mérenne-Schoumaker, S. Savenberg et E. Van Hecke, 2001, *L'intervention de la puissance publique dans le contrôle de l'étalement urbain - Première partie : état de la question en Belgique*, SSTC - Leviers d'une politique de développement durable, p.119

Figure 15. La carte des acteurs pour un lotissement



Source : Espace Environnement, 1996, *Les lotissements n°2 - Dialoguer*, Charleroi, 61p.

Tableau 21. Comparaison des deux filières de production du sol initiées par le secteur privé

	<i>Urbanisation diffuse le long des voiries existantes</i>	<i>Lotissements avec ouverture de voirie</i>
Localisation	Ubiquiste	Espaces où demande très forte → marges pour couvrir le coût de l'équipement
Zonage au plan de secteur	Zone d'habitat	Zone d'habitat ou zone d'extension d'habitat
Niveau d'équipement initial	En théorie, terrains équipés ; dans la pratique, souvent uniquement la voirie	Besoin de nouveaux équipements
Acteurs du foncier	Toutes catégories d'acteurs, particuliers ou personnes morales ; majorité d'acteurs de petite taille agissant sur un marché très local	Lotisseurs professionnels
Les ménages	Attrait pour le développement en diffus car expression d'un projet individuel ; plus de liberté dans le choix de la localisation	Attrait pour la mutation encadrée lorsque aménagements communautaires de qualité (plantations, traitement des voiries, équipements..) ; image de standing
Outils fonciers	Deux segments : <ul style="list-style-type: none"> • parcelles immédiatement constructibles • petits lotissements (permis de lotir) 	Permis de lotir
Diversité du programme	Fonction du parcellaire, de la localisation	Parcellaire optimisé en fonction des impératifs de commercialisation (moins de possibilité d'évolution que dans le diffus)
Financement des équipements	Collectivité ; dans certains cas, négociations avec les intercommunales : le propriétaire paie uniquement si des surcharges apparaissent dans les réseaux	Intervention des lotisseurs via les charges d'urbanisme – négociations entre les acteurs privés : propriétaire initial, professionnels, ménages
Développement durable	<ul style="list-style-type: none"> • Aspect énergétique : accroissement de la mobilité voiture • Aspect économique : coût de l'aménagement et de l'adaptation des réseaux à charge des finances publiques • Aspect social : risque de formation de zonages spatiaux en fonction de caractéristiques sociales (niveau de revenu), démographiques (âge, composition des ménages) • Aspect spatial : forte consommation d'espace, mitage, enrubannement, urbanisation anarchique car manque de vue d'ensemble 	<ul style="list-style-type: none"> • Aspect énergétique : accroissement de la mobilité voiture • Aspect économique : coût de l'adaptation des réseaux à charge des finances publiques • Aspect social : très grand risque de formation de zonages spatiaux en fonction de caractéristiques sociales (niveau de revenu), démographiques (âge, composition des ménages) • Aspect spatial : nouvelle urbanisation plus compacte, programmes réfléchis et plus cohérents

Source : L. Brück, J.-M. Halleux, B. Mérenne-Schoumaker, S. Savenberg et E. Van Hecke, 2001, *L'intervention de la puissance publique dans le contrôle de l'étalement urbain - Première partie : état de la question en Belgique*, SSTC - Leviers d'une politique de développement durable, p.118

Texte 23. Un lotissement, de quoi s'agit-il ?

Au sens du Code Wallon, et bien qu'il n'y ait pas de définition à proprement parler, un lotissement est l'acte par lequel le propriétaire d'un bien fractionne celui-ci afin d'offrir en vente, de vendre, d'offrir en location, etc., au moins une des parties obtenues par division en vue de la construction d'une habitation ou du placement d'installations fixes ou mobiles pouvant être utilisées pour l'habitation. Cet acte doit donc faire l'objet d'une autorisation.

Le lotissement est une opération immobilière très spéciale. Au sens de la loi, un permis de lotir est nécessaire quand les trois conditions sont remplies :

- un propriétaire divise son bien en plusieurs lots ;
- il souhaite vendre, ou donner en location au moins pour plus de 9 ans, un de ces lots ;
- le ou les lots mis en vente ou en location doivent être destinés à la construction d'habitations ou au placement d'installations fixes ou mobiles pouvant être utilisées pour l'habitation (ce qui vise donc les chalets, caravanes, etc.).

Source : Espace Environnement, 1996, *Les lotissements n°1 - Comprendre*, Charleroi, p.17

Tableau 22. La part des différentes filières de production de la maison individuelle

	<i>Filière artisanale autoconstruction*</i>	<i>Filière artisanale entrepreneur</i>	<i>Filière constructeur</i>	<i>Filière promoteur</i>
France 1978	6,3	40,4	31,3	22,0
France 1984	7,8	42,1	37,1	13,0
France 1988	8,2	37,2	43,8	10,8
France 1992	6,8	36,4	49,8	7,0
France 1996	8,1	50,5	32,0	9,4
Belgique 1987-1989	18,0	42,0	26,0	11,5

* Particuliers ayant effectués eux-mêmes les travaux de construction

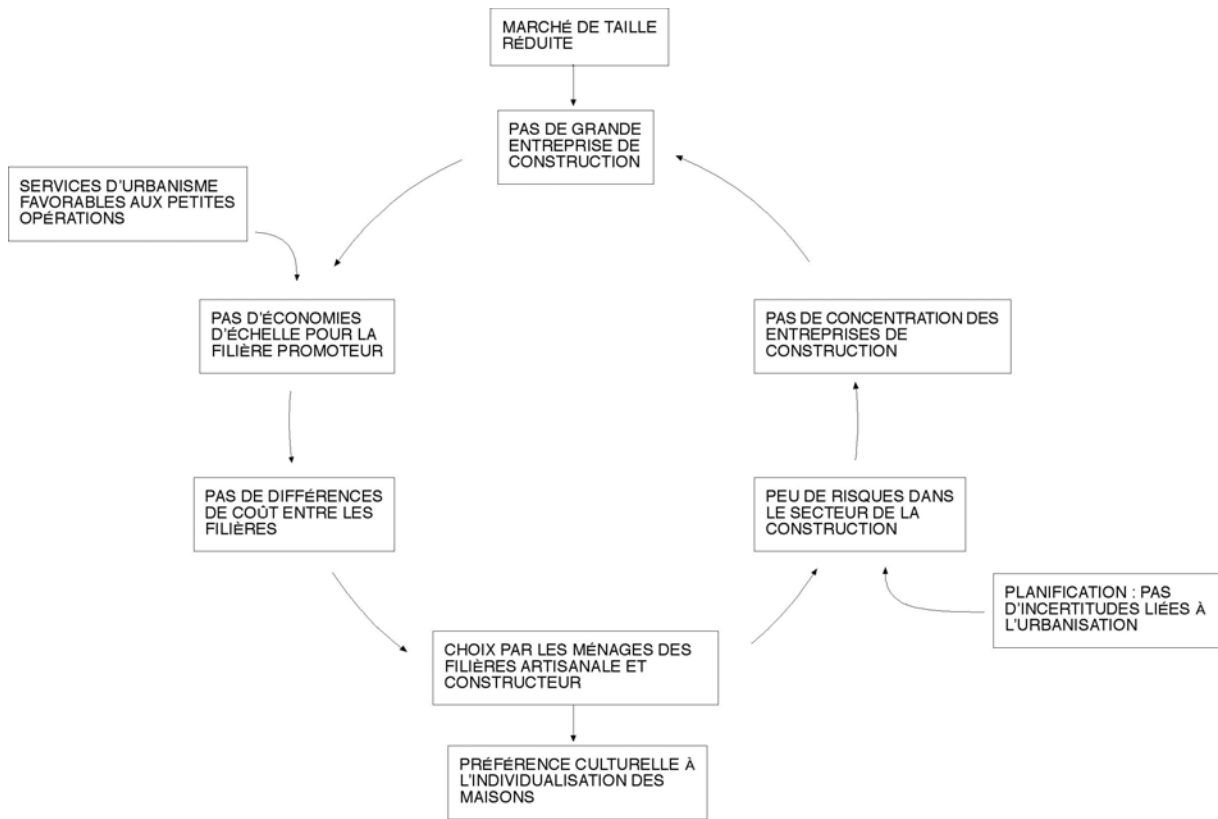
Source : INSEE, Enquête Logement, 1998 (France) & Test-Achats magazine (Belgique)

Tableau 23. Les filières de production de l'habitat périurbain

	<i>Filière artisanale</i>	<i>Filière Constructeur</i>	<i>Filière Promoteur (clef sur porte)</i>
Principe	Le particulier achète le terrain, puis fait appel à un architecte ou un entrepreneur.	Le particulier achète le terrain et fait appel à une société de construction pour l'édification d'une maison choisie sur catalogue	La même société achète le terrain, le loti, l'équipe, construit et commercialise les maisons.
Maître d'ouvrage	Particulier	Particulier	Société de construction-promotion
Maître d'œuvre	Particulier, architecte ou entrepreneur	Société de construction	Société de construction-promotion
Avantages pour les ménages	<ul style="list-style-type: none"> • Individualisation de la construction 	<ul style="list-style-type: none"> • Coût moins élevé • Facilité des démarches de construction 	<ul style="list-style-type: none"> • Coût moins élevé • Facilité et rapidité des démarches • Acquisition immédiate
Inconvénients pour les ménages	<ul style="list-style-type: none"> • Coût plus élevé • Trouver un terrain • Multiplication des étapes et des démarches • Délais entre la commande et la réception 	<ul style="list-style-type: none"> • Trouver un terrain • Délais entre la commande et la réception • Individualisation de l'habitat limitée (choix sur catalogue) 	<ul style="list-style-type: none"> • Uniformité de l'habitat et pas de possibilité d'individualisation de la construction • Pas ubiquiste : choix des localisations résidentielles plus restreint
Impacts sur les formes urbaines produites	<ul style="list-style-type: none"> • Petites opérations favorisées (le long des voiries existantes) • Parcelles de grande taille • Exclusivement non mitoyen • Hétérogénéité architecturale • Mitage • Enrubannement • Remplissage progressif et sous-occupation • Surcoûts au niveau des équipements publics collectifs • Urbanisation peu compacte 	Situation intermédiaire, mais plus proche de la filière artisanale en ce qui concerne l'impact sur les formes urbaines produites	<ul style="list-style-type: none"> • Grandes opérations favorisées (avec ouverture de voiries) • Parcelles de petite taille • Mitoyen possible • Homogénéité architecturale • Mitage limité • Pas d'enrubannement • Remplissage rapide, pas de sous-occupation • Moins de surcoûts au niveau des équipements publics collectifs • Urbanisation compacte

Source : Brück L., Halleux J.-M., Mérenne-Schoumaker B., Savenberg S. et Van Hecke E., 2001, *L'intervention de la puissance publique dans le contrôle de l'étalement urbain - Première partie : état de la question en Belgique*, SSTC - Leviers d'une politique de développement durable, p.121

Figure 16. La faiblesse de la filière promoteur en Belgique



Source : Brück L., Halleux J.-M., Mérenne-Schoumaker B., Savenberg S. et Van Hecke E., 2001, *L'intervention de la puissance publique dans le contrôle de l'étalement urbain - Première partie : état de la question en Belgique*, SSTC - Leviers d'une politique de développement durable, p.127

5. La politique d'aménagement du territoire

5.1. La gestion de l'occupation du sol par les plans de secteur

En Belgique, chaque région peut maintenant évoluer séparément et mettre en place ses propres outils en matière d'aménagement du territoire. Dans cette partie, notre attention se focalisera dès lors sur l'exemple de la Région wallonne, la seule à avoir conservé l'instrument des plans de secteur.

5.1.1. Qu'est-ce que le plan de secteur ?

- Les plans de secteurs sont des documents cartographiques qui déterminent l'usage légal que l'on peut faire du sol : chaque parcelle est classée dans une zone particulière ; on distingue les zones destinées à urbanisation (dont la zone d'habitat, en rouge au plan de secteur) et les zones non destinées à l'urbanisation (zone de forêt, zone agricole...). L'essence du plan de secteur est en effet le « zonage réglementaire » directement inspiré par l'urbanisme fonctionnaliste.
- Le « secteur » correspond à une entité géographique de taille moyenne couvrant entre 500 et 600 km². Le territoire de la Région wallonne est ainsi divisé en 22 secteurs. Mis en œuvre à partir de 1964, les premiers plans de secteurs ont finalement été approuvés par divers arrêtés qui se sont échelonnés entre 1976 et 1987.
- Par sa nature juridique et de par le fait qu'il détermine les zones potentiellement urbanisables (zone à bâtir), le plan de secteur constitue le principal instrument de contrôle de l'urbanisation et donc de l'étalement urbain en Région wallonne.
- Notons que, en déterminant l'usage qui peut être fait du sol, les plans de secteurs contribuent également à en déterminer la valeur (valeur foncière) : le simple fait de faire passer un terrain de la zone agricole à la zone à bâtir contribue à en augmenter la valeur.

5.1.2. Le constat du surdimensionnement des zones à bâtir dans les plans de secteur

La philosophie de base des plans de secteurs est donc de contrôler l'urbanisation, notamment pour éviter que le voisinage de fonctions incompatibles (habitations et industries polluantes, par exemple). Toutefois, par rapport aux plans qui contrôlent l'urbanisation dans d'autres pays, on constate que les plans de secteur belges n'ont pas pu maîtriser le flot de la périurbanisation. C'est que les zones à bâtir - et en particulier la zone d'habitat - ont été surdimensionnées par rapport aux besoins. Ainsi, une urbanisation extensive a pu se mettre en place ; les habitations se sont éparpillées sur une grande superficie. Une étude a par exemple montré que les zones d'habitat des plans de secteurs de la Région wallonne étaient en théorie suffisamment grandes pour accueillir 2,5 fois la population actuelle. Ce surdimensionnement a évidemment des conséquences dommageables sur le plan des coûts de l'urbanisation et sur le plan paysager (« mitage de l'espace », enrubannement).

5.1.3. Les facteurs du surdimensionnement de la zone à bâtir

Parmi les facteurs du surdimensionnement des zones d'habitat lors de la réalisation des plans de secteur, on peut relever les éléments suivants.

- Afin de maintenir des prix relativement bas pour faciliter l'accès des ménages à la propriété, les pouvoirs publics ont développé une politique d'offre foncière : il s'agit de mettre sur le marché un volume de terrains suffisant pour éviter une envolée des prix (cet argument n'est pas toujours vérifié dans les faits, par exemple dans le Brabant wallon où l'on constate une forte hausse des valeurs foncières malgré l'abondance de l'offre de zones à bâtir au plan de secteur).
- Le lobby des propriétaires fonciers est intervenu pour faire classer un maximum de terrains en zone à bâtir afin de profiter d'une substantielle plus-value liée à l'urbanisation : pour ces propriétaires, le classement des terres en zone agricole aurait été synonyme d'une perte sèche potentielle.
- Les perspectives de croissance démographique et économique lors de l'élaboration des plans de secteur (années 1960 -1970) étaient plutôt favorables à une surestimation des besoins futurs en matière de logement et de taille des zones d'habitat.
- A l'époque, la prise en compte des contraintes écologiques n'était pas aussi répandue qu'aujourd'hui et les menaces que la périurbanisation fait peser sur l'environnement n'étaient pas aussi bien perçues que dans d'autres pays comme les Pays-Bas.
- Le principe des *zones d'extension d'habitat* n'a pas été respecté : ces zones étaient réservées à la construction en cas de saturation des zones à bâtir (ces réserves étaient en particulier destinées à la construction de cités de logements sociaux). Malheureusement, dans les faits, on a très vite octroyé des dérogations pour y bâtir alors que les autres zones étaient loin d'être saturées.
- Dans la plupart des pays, des plans d'orientation fixent les grandes lignes de l'aménagement souhaité à une échelle relativement petite (par exemple, la Région), tandis que d'autres documents à une échelle plus grande (par exemple la commune ou le quartier) fixent de manière beaucoup plus précise l'affectation légale des différentes parcelles (urbanisme au sens strict). Or, en Belgique, les plans de secteurs ont officiellement reçu une double mission : aménagement du territoire et urbanisme. Cette confusion dans les objectifs des documents planologiques a n'a évidemment pas contribué à un juste calibrage des zones à bâtir.
- Un autre facteur de la mise en place d'une urbanisation extensive est que, contrairement à la France ou à la Suisse par exemple, les plans belges possèdent rarement des prescriptions chiffrées de densité (coefficients d'utilisation du sol).

5.3. Une prise de conscience récente des menaces, qui se traduit dans les nouvelles réglementations

5.3.1. En Flandre

La Flandre a adopté son « Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen » (plan de structure spatiale de la Flandre) en 1996 ; il se compose de cartes et de documents textuels. Les objectifs mentionnés dans RSV intègrent les principes du développement durable et plusieurs de ces objectifs révèlent une volonté de mieux maîtriser l'étalement urbain :

- la « protection » des zones naturelles et peu bâties : les nouveaux développements de l'urbanisation doivent se concentrer sur les pôles actuels afin de protéger les espaces ouverts et limiter les coûts pour la société dans le domaine des services et équipements collectifs. Des quotas ont donc été instaurés afin de freiner la périurbanisation : 60 % des logements devront être construits en zone urbaine. L'offre est calibrée au plus juste en fonction d'une estimation des besoins futurs en nouveaux logements ;
- les fortes densités sont promues par la fixation de seuils de densité minimale : 25 habitations par hectare dans les zones urbaines, 15 habitations par hectare en zone rurale ;
- la volonté de limiter les coûts dans le domaine des équipements et des services publics collectifs justifie également cette politique.

La nouvelle législation flamande prévoit deux types de plans :

- les *plans de structure provinciaux et communaux*, qui sont essentiellement des instruments d'orientation.
- les *plans d'exécution* dressés au niveau communal, qui fixent l'affectation précise des terrains ; chaque plan doit contenir :
 - un plan graphique qui fixe le territoire pour lequel il est d'application ;
 - les prescriptions urbanistiques s'y rapportant concernant l'affectation, l'aménagement et la gestion (y compris des indications sur les densités minimales et maximales par zone) ;
 - un compte-rendu de la situation de fait et de droit.

5.3.2. En Wallonie

Prévu par le CWATUP, le Schéma de Développement de l'Espace Régional wallon (SDER) a été créé en 1997. Ce schéma est un document d'orientation qui fixe l'aménagement souhaité pour le territoire wallon. Les objectifs du SDER s'inscrivent également dans une vision de développement durable, puisqu'il s'agit de « rencontrer de manière durable les besoins sociaux, économiques, patrimoniaux et environnementaux de la collectivité par la gestion qualitative du cadre de vie, par l'utilisation parcimonieuse du sol et de ses ressources et par la conservation et le développement du patrimoine culturel, naturel et paysager ».

Ainsi, plusieurs de ces objectifs vont dans le sens d'un contrôle du processus de périurbanisation :

- l'utilisation parcimonieuse du sol (article 1^{er} du CWATUP) ;
- la volonté de structurer les villes et villages ;
- le renforcement de la centralité en localisant les activités économiques dans les nœuds existants ;
- la densification de l'urbanisation et le rejet de l'urbanisation en ruban dans les zones rurales ;
- l'amélioration des zones résidentielles et économiques dégradées (ZIP, SAED...) ;
- la volonté de limiter les coûts liés à l'urbanisation.

Si le SDER wallon reste avant tout un schéma d'intention, ses objectifs doivent servir de base à la révision des plans de secteur actuellement en cours de préparation. Ainsi, la délimitation des zones d'habitat doit appliquer le principe de gestion parcimonieuse du sol (recycler les friches, éviter la dispersion des habitations, concentrer les logements dans les noyaux déjà bâtis...), permettre une régulation du cycle de l'eau ou encore protéger et améliorer la qualité des paysages. Certaines contradictions peuvent cependant être relevées dans le texte du

SDER : d'une part, il s'agit de contenir l'étalement urbain, mais, d'autre part, on veut assurer à la population un accès facile à des terrains équipés bon marché.

5.3.3. A Bruxelles

La Région de Bruxelles-Capitale constitue un cas particulier dans la mesure où c'est une « micro-région » entièrement urbanisée qui ne comprend qu'une partie de l'agglomération bruxelloise. Si l'on prend en compte la banlieue et la zone de résidence des migrants alternants, l'étendue du complexe urbain bruxellois est en réalité beaucoup plus vaste, puisqu'il s'étend au-delà des limites de l'ancienne province de Brabant sur le territoire des Régions flamande et wallonne. Il est donc très difficile de concevoir une gestion cohérente de l'urbanisation dans la périphérie bruxelloise, puisque les outils varient selon les trois Régions et qu'il n'y a aucune concertation entre elles (il n'y a plus de plan d'urbanisme au niveau de l'Etat fédéral).

Même si elle ne comprend pas vraiment d'espaces périurbains, la Région bruxelloise est cependant tout aussi concernée par la problématique de la périurbanisation, car ce processus s'accompagne pour elle de la menace d'une perte de population et d'une diminution des recettes fiscales (dont une grande partie provient de l'impôt sur les habitants).

Le principal outil d'aménagement du territoire de la Région bruxelloise est le Plan Régional de Développement, adopté pour la première fois en 1995. Pour freiner l'exode de la population et protéger la fonction résidentielle, ce plan a introduit plusieurs mesures importantes :

- le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) fixe de manière précise les affectations par îlot : de nombreuses zones résidentielles sont maintenant protégées et il n'est pratiquement plus possible d'y construire des bureaux ;
- la législation prévoit des charges d'urbanisme de telle sorte que l'octroi d'un permis pour la construction de bureaux peut s'accompagner de l'obligation de construire un certain nombre de logements en compensation ;
- des mesures sont prévues pour accroître le parc de logements (intervention des sociétés de construction de logements sociaux) et faciliter l'accès à la propriété (augmentation des aides au logement) ;
- d'autres mesures doivent améliorer la qualité de vie en milieu urbain : aménagement des espaces publics, élimination des cancrs, réalisation d'espaces verts, réduction du trafic dans les quartiers résidentiels, sécurisation des cheminements piétons, offre d'emplacements de parking pour les riverains...

5.4. Quelques pistes pour contrôler l'étalement urbain grâce aux outils de la politique d'aménagement du territoire

Les éléments suivants proviennent des expériences belge et étrangères.

5.4.1. Pour éviter la mise en place d'une urbanisation trop extensive et limiter la taille des zones à bâtir

- Il faut instaurer une révision régulière des plans (par exemple 10 ans) pour suivre l'évolution des besoins (ce qui est prévu dans la nouvelle législation flamande) ;

- Les zones d'habitat des plans d'affectation du sol devraient être délimitées sur base de l'estimation des besoins en logements à moyen terme (10 ans) ;
- La taille des zones d'habitat pourrait être revue à la baisse (solution parfois évoquée en Wallonie)
- Il faut privilégier les nouvelles zones d'habitat de forme compacte, jointives aux zones existantes ;
- Des coefficients d'utilisation du sol maintenant des seuils de densité minimale pourraient être instaurés ;
- Des nouvelles zones d'habitat ne devraient être créées que si les zones existantes sont saturées.

5.4.2. Pour mieux contrôler l'étalement urbain et structurer à la localisation des zones d'habitats

- En Suisse, la limitation de la taille des zones à bâtir s'inscrit dans la volonté de limiter les coûts liés à l'extension des réseaux d'urbanisation. Ainsi, la localisation de toutes les nouvelles zones d'urbanisation est déterminée sur base de la possibilité de se raccorder aux infrastructures existantes de collecte et d'épuration.
- Comme signalé par ailleurs, la délimitation des zones urbanisables doit tenir compte des contraintes physiques, notamment pour réduire les coûts d'aménagement (éviter les zones soumises à des risques naturels).
- De même, la localisation des zones d'habitat doit s'effectuer le long des lignes de transport en commun si on veut décourager l'usage de la voiture.

Texte 24. Gérer l'urbanisation

L'utilisation parcimonieuse du territoire est un aspect fondamental d'une politique d'aménagement du territoire. Celle-ci est reprise dans l'article 1^{er} du CWATUP (Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine) : « L'aménagement du territoire est conçu tant du point de vue économique, social et esthétique que dans le but d'assurer la gestion parcimonieuse du sol ainsi que la conservation et le développement du patrimoine culturel et naturel de la Région wallonne. » Cette gestion est impérative dans notre pays, étant donné les pressions urbanistiques déjà très fortes de toutes parts.

Cette politique se concrétise principalement dans le « zonage », c'est-à-dire l'affectation de zones distinctes à des destinations particulières : zones d'habitat, d'industrie, agricole, verte, naturelle, etc. Cette affectation, adoptée progressivement pour tout le territoire wallon (qui fut découpé en secteurs), est enregistrée dans un plan réglementaire : le « plan de secteur ».

Dans les zones d'habitat, peuvent être autorisées d'autres activités que la résidence, pour autant qu'elles soient compatibles avec le voisinage immédiat et qu'elles ne doivent pas être isolées dans une zone prévue à cet effet. Il s'agit de notions complexes, longuement discutées par les juristes. Les zones d'habitat peuvent faire l'objet d'indications supplémentaires, quant à la densité de logements à l'hectare, à leur caractère rural, à leur intérêt culturel, historique ou esthétique.

Source : Espace Environnement, 1996, *Les lotissements n°1 - Comprendre*, Charleroi, pp.10 et 24

Texte 25. Petit historique des plans de secteurs

1962 : premières lois en matière d'aménagement du territoire

1967 : premiers projets de cartes définissant les zones à bâtir et les zones non urbanisables

1969-1970 : enquête publique sur les premiers plans de secteur

1974 : adoption des plans

1977 : début de la mise en pratique

Source : Capron C., Eggerickx T., Hermia J.-P., Oris M., Poulain M., Van der straeten E., 2001, *Démographie, aménagement du territoire et développement durable de la société belge*, SSTC, Bruxelles, p.110

Texte 26. La hiérarchie des documents d'urbanisme

Les documents d'urbanisme sont apparus dans les pays européens au début de ce siècle (...). Après divers tâtonnements, on est arrivé un peu partout à trois niveaux de planification :

- à l'échelle régionale, (...), des plans d'orientation à caractère indicatif, fixant notamment les grands programmes d'équipement et la stratégie régionale d'aménagement de l'espace ;
- à l'échelle intercommunale (l'agglomération ou, pour les plus grandes, une partie de celles-ci), des plans directeurs fixant les orientations pour l'ensemble des communes concernées ;
- à l'échelle communale (ou d'une partie de la commune dans les pays où celles-ci sont beaucoup plus vastes qu'en France), des plans précis, juridiquement obligatoires (on dit qu'ils sont opposables aux tiers) fixant les utilisations du sol et les densités autorisées pour chaque parcelle.

Les plans de chaque niveau doivent respecter les orientations fixées par les plans de niveau supérieur.

Source : Merlin P., 1994, *La croissance urbaine*, coll. Que sais-je ?, Presses Universitaires de France, Paris, p.86

Texte 27. Les deux missions de l'aménagement du territoire

Dans la plupart des pays, les deux missions de la planification territoriale sont mises en œuvre par deux sortes de documents. C'est le cas en France avec les schémas directeurs de caractère très général au niveau d'une agglomération [ces documents donnent les grandes orientations de l'aménagement souhaité] et les plans d'occupation des sols, qui sont les véritables plans d'urbanisme, définissant la constructibilité des terrains et ayant un caractère d'opposabilité au tiers.

Au niveau belge, la distinction entre aménagement du territoire et urbanisme semble assez floue. Effectivement, il apparaît que ce sont les mêmes plans - les plans de secteur - qui définissent simultanément les orientations de l'aménagement du territoire et le zonage réglementaire.

Source : Brück L., Halleux J.-M., Mérenne-Schoumaker B., Savenberg S. et Van Hecke E., 2001, *L'intervention de la puissance publique dans le contrôle de l'étalement urbain - Première partie : état de la question en Belgique*, SSTC - Leviers d'une politique de développement durable, pp.74-75

6. La politique du logement

6.1. La structure du parc de logement en Belgique

Par rapport aux autres pays européens, le parc de logement belge se caractérise par :

- une proportion très élevée des maisons individuelles (et donc une faible proportion des appartements) ;
- un taux de propriété très important (74 % des ménages sont propriétaires de leur logement, soit un des taux les plus élevés du monde) ;
- un secteur du logement social sous-développé.

La forte part de maisons individuelles occupées par leur propriétaire est à mettre en parallèle avec le modèle de logement dominant dans les zones périurbaines. A l'inverse, les pays où le parc de logement est dominé par les appartements sont moins soumis au processus de périurbanisation.

6.2. Les aides des pouvoirs publics pour accéder à la propriété

Dans la plupart des pays européens, les pouvoirs publics favorisent l'accès à la propriété via toute une gamme d'aides financières (primes, avantages fiscaux, subventions d'équipement...). Or, en Belgique, pour la plupart des ménages, cette accession à la propriété passe par la construction d'une maison unifamiliale individuelle, ce qui implique le plus souvent le choix du milieu périurbain.

6.3. Les facteurs incitant à construire dans les espaces périphériques

En Belgique peut-être plus qu'ailleurs, certains mécanismes d'aide au logement ont largement favorisé la construction en périphérie.

- La plupart des primes et prêts à taux avantageux sont accordés sur base de critères sociaux, à commencer par le revenu et la composition des ménages. Toutefois, jusque récemment, des critères supplémentaires *d'ordre urbanistique* étaient utilisés pour stimuler la production d'habitat dans les zones périurbaines :
 - certaines primes à la construction n'étaient accordées que pour les habitations situées en dehors des périmètres bâtis ;
 - de plus, ces primes n'étaient accordées qu'à des maisons individuelles possédant trois ou quatre façades et implantées sur une parcelle de taille suffisamment importante (un minimum de 800 m² a été imposé au cours des années 70), ce qui avait pour effet de favoriser une urbanisation assez extensive.
- De même, pendant longtemps, certains prêts sociaux ne pouvaient être accordés qu'à condition d'habiter hors des villes.
- Créée en 1935, la *Société Nationale de la Petite Propriété Terrienne* avait pour objectif principal de valoriser un mode de vie familial et rural en permettant aux ménages de devenir propriétaires d'un logement à la campagne plutôt qu'en ville (au départ, les constructions devaient obligatoirement disposer d'un potager). Jusqu'en 1981, la Société Nationale Terrienne a ainsi construit et vendu en Belgique plus de 45 000 maisons individuelles,

jumelées ou isolées, sur des parcelles relativement grandes, pour la plupart situées dans des espaces périurbains.

- Le mécanisme du *Fonds Brunfaut* doit enfin être évoqué pour expliquer les liens entre logement social et construction en périphérie. Jusqu'en 1985, ce fonds de financement des équipements de viabilisation des cités d'habitations sociales (routes, égouttage...) ne pouvait intervenir que pour équiper au minimum 30 parcelles de 400 m² chacune. Les sociétés locales de logements sociaux étaient dès lors incitées à développer leurs projets à la périphérie des villes, car, non seulement il était plus facile d'y trouver des terrains de taille suffisante, mais en outre les terrains y étaient bien meilleur marché que dans les centres urbains.

6.4. Utiliser les aides au logement pour mieux contrôler l'urbanisation ?

Certains aspects de la politique du logement pourraient être utilisés pour réguler le processus de périurbanisation. Les discriminations en faveur de la périphérie doivent être supprimées et pourraient même être remplacées par des « discriminations positives » en faveur du milieu urbain et en faveur de formes d'urbanisation plus compactes.

Quelques-unes des mesures envisageables sont mentionnées ci-dessous.

- Pour l'octroi des prêts sociaux, les conditions de non-accolement (obligation d'avoir une maison quatre façade) et de superficie minimale ont maintenant été supprimées.
- Certaines primes à la construction pourraient ne plus être accordées qu'à des logements mitoyens afin de favoriser l'habitat compact.
- Le fonctionnement du Fonds Brunfaut a été modifié : il intervient à présent à partir de 2 parcelles, ce qui permet de travailler dans les zones déjà bâties. Des critères de compacité ont également été introduits pour favoriser une urbanisation moins consommatrice en sol : la superficie des parcelles doit être inférieure à 8 ares, leur largeur à front de voirie inférieure à 25m pour 70% d'entre elles et leur longueur moyenne inférieure à 20m.
- Certains acteurs proposent par ailleurs d'abaisser la valeur de TVA pour les travaux de construction/rénovation dans les centres urbains.
- Afin de favoriser le réemploi des logements existants et de lutter contre les friches résidentielles en ville, des aides spécifiques peuvent être mises en place pour les travaux de rénovation.
- L'introduction de taxes sur les logements inoccupés poursuit le même objectif.

Par ailleurs, pour lutter contre la fuite des ménages en périphérie, une autre piste de travail consiste à rendre le statut de locataire plus attractif. Les pistes à développer dans ce cas sont :

- une protection renforcée sur le plan juridique ;
- l'instauration de primes à la location ;
- le rôle des agences immobilières sociales.

Notons que le logement constitue un des piliers de la politique des villes (ou des centres urbains) et constitue souvent une composante essentielle des opérations de revitalisation urbaine.

Tableau 24. Structure du parc de logement en Belgique et dans quatre autres pays européens

<i>Part des maisons individuelles (en %)</i>		<i>Part des logements occupés par le propriétaire (en %)</i>		<i>Part des logements sociaux (en %)</i>	
Belgique (1995)	73	Belgique (1998)	74	Belgique (1991)	7
Danemark (1995)	61	Danemark (1999)	51	Danemark (1999)	19
Grande-Bretagne (1995)	79	Grande-Bretagne (1998)	69	-	-
Pays-Bas (1995)	71	Pays-Bas (1999)	52	Pays-Bas (1999)	36
Suisse (1995)	21	Suisse (1995)	31	-	-

Sources : P. de la Morvonnais, 1998, Logement et habitat, l'état des savoirs, Paris; <http://www.euhousing.org>, 2001

Texte 28. Les deux grands types d'aides au logement

Les *aides à la pierre* sont destinées à aider la construction de logements (en location ou en accession à la propriété) afin d'en limiter le loyer ou les annuités de remboursement. Elles peuvent prendre la forme de subventions, de déductions fiscales ou le plus souvent de prêts à des conditions (taux, durée, part du coût total) avantageuses.

Les *aides à la personne* sont accordées au ménage en fonction des caractéristiques ou du coût du logement qu'il loue ou qu'il acquiert et de ses ressources et charges de famille.

Source : Merlin P., 1994, *La croissance urbaine*, coll. Que sais-je ?, Presses Universitaires de France, Paris, pp.99-100

Tableau 25. Les différents types d'aides au logement

Aides à la personne (= demande)	Directes	<ul style="list-style-type: none"> • Primes à la construction, à l'achat ou à la rénovation • Aides locatives
	Indirectes	<ul style="list-style-type: none"> • Prêts sociaux à taux hypothécaires réduits • Déductions fiscales • Assurance contre la perte de revenus
Aides à la pierre (= offre en terrains ou en logements à prix réduits par des sociétés (para-)publiques = secteur du logement social au sens strict)	Bâtie	<ul style="list-style-type: none"> • Achat (Société Terrienne) • Location
	Parcelles équipées	<ul style="list-style-type: none"> • Lotissements communaux

Source : Brück L., Halleux J.-M., Mérenne-Schoumaker B., Savenberg S. et Van Hecke E., 2001, *L'intervention de la puissance publique dans le contrôle de l'étalement urbain - Première partie : état de la question en Belgique*, SSTC - Leviers d'une politique de développement durable, p. 23

Texte 29. Petit historique de l'aide au logement en Belgique

En Belgique, c'est la loi du 9 août 1889 qui inaugure la politique sociale du logement. Par le biais de l'attribution de crédits peu onéreux et d'avantages fiscaux, cette loi avait pour finalité d'encourager la construction privée de maisons destinées à être vendues aux ouvriers. Dès lors, il s'agissait déjà de promouvoir le statut de propriétaire ou, en d'autres termes, la fameuse « brique dans le ventre » qui, comme le précise aujourd'hui l'expression populaire, semble génétiquement attachée à la population belge.

La même politique basée sur des aides à la personne et ayant pour objectif, d'une part, de faciliter l'accession à la propriété et, d'autre part, de promouvoir la construction neuve, sera utilisée à la sortie de la Première Guerre Mondiale. Tout d'abord, par un renforcement des aides indirectes, c'est-à-dire des avantages fiscaux et des prêts à taux réduits. Ensuite, par l'institution des primes à l'achat et à la construction. En 1929, les possibilités de prêts à la construction et à l'achat seront de nouveau renforcées suite à la constitution du Fonds du Logement de la Ligue des Familles nombreuses. (...)

Après la Seconde Guerre Mondiale, (...) la « loi de Taye » (1948) détermine un accroissement sensible des primes à la construction. En parallèle, cette loi institue, sous certaines conditions, la garantie de l'Etat au remboursement des emprunts hypothécaires contractés (...). Dans la même ligne de conduite est ensuite votée la « loi Breyne » (1971) afin de protéger le candidat-acquéreur vis-à-vis du promoteur et du constructeur. Il s'agit donc toujours de permettre à un maximum de ménages d'accéder à la propriété.

Source : Brück L., Halleux J.-M., Mérenne-Schoumaker B., Savenberg S. et Van Hecke E., 2001, *L'intervention de la puissance publique dans le contrôle de l'étalement urbain - Première partie : état de la question en Belgique*, SSTC - Leviers d'une politique de développement durable, pp. 23-24

7. Bilan : les facteurs du processus de périurbanisation

Ce dossier explique les principaux mécanismes qui ont conduit à la mise en place du processus de périurbanisation dans notre pays. Relevons notamment :

- la préférence qu'une majorité de ménages accorde à la maison unifamiliale individuelle isolée au milieu d'un jardin,
- un modèle culturel fort qui valorise le « retour à la campagne » et qui perçoit la « périphérie verte » uniquement à travers ses aspects positifs tandis que la ville est perçue uniquement à travers ses aspects négatifs,
- le rôle considérable de la voiture dans l'affranchissement des distances : la banalisation de la voiture après la seconde guerre mondiale a permis aux ménages de résider à plusieurs dizaines de kilomètres de leur lieu de travail,
- l'inadaptation du parc de logement urbain aux familles avec enfants et le fonctionnement des marchés immobiliers et fonciers qui oblige ces familles à s'éloigner du centre pour trouver un logement ou un terrain à bâtir à un prix abordable,
- la détérioration du cadre urbain (pollutions, nuisances, insécurité, encombrements routiers, diminution des espaces verts, dégradation des bâtiments...).

Face ces facteurs « moteurs », les pouvoirs publics n'ont pas toujours mis en place les outils adéquats pour endiguer le flot de l'urbanisation. Par exemple :

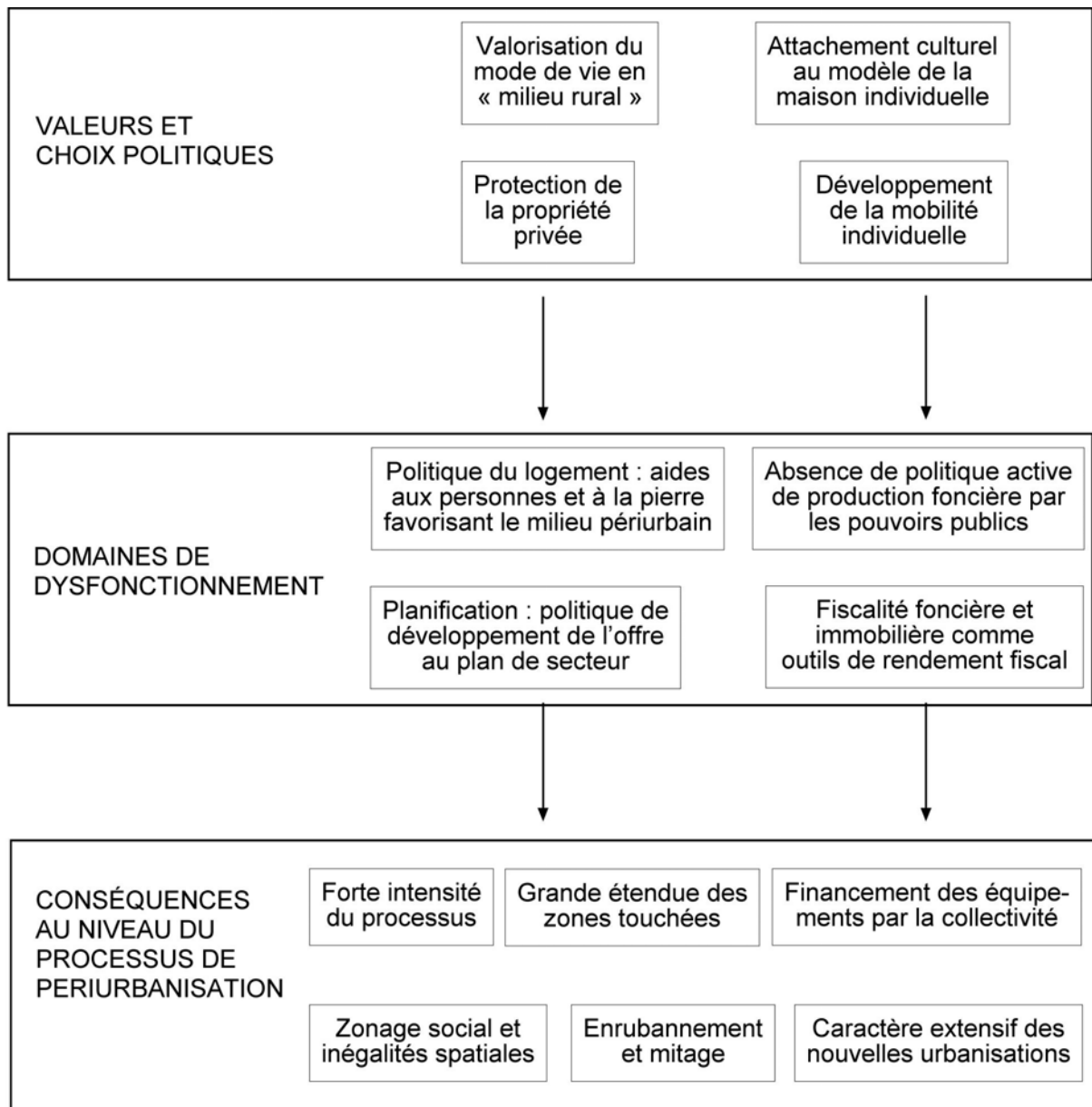
- de nombreux systèmes d'aide au logement ont encouragé l'accession à la propriété sous forme de villa individuelle, certains allant jusqu'à imposer la construction en périphérie ;
- les plans d'affectation du sol (plans de secteur) ont déterminé des zones d'habitat surdimensionnées par rapport aux besoins ;
- la construction d'un réseau dense de voies rapides et une politique fiscale favorable ont encouragé l'utilisation de la voiture individuelle, tandis que, par rapport à d'autres pays, les pouvoirs publics belges ont accordé moins d'attention aux transports en commun ;
- la main-mise du secteur privé sur la production des nouvelles zones d'habitat n'a pas permis aux pouvoirs publics de jouer un rôle régulateur sur les marchés fonciers et immobiliers (absence de politique foncière).

Au-delà du premier constat d'un étalement de l'urbanisation, les conséquences des mécanismes décrits ci-dessus sont en réalité multiples. Relevons notamment (figure 17) :

- une croissance des consommations d'énergie ;
- les inégalités au niveau du financement des équipements qui accompagnent cette extension de l'urbanisation ;
- la formation de ghettos sociaux (processus de zonage social) et le renforcement des inégalités ;
- la dégradation des paysages, particulièrement importante avec la pratique de « l'urbanisation en rubans » et le caractère extensif de l'urbanisation.

C'est sur ces différentes conséquences que nous reviendrons dans un dossier ultérieur.

Figure 17. Les éléments du processus de périurbanisation en Belgique



Source : L. Brück, N. Mairy et J.-M. Halleux, 2000, SEGEFA

Un documentaire vidéo à caractère didactique :

Emission Autant Savoir, thème « HABITER EN VILLE ? »

Date : 19/12/96. Durée : 23 minutes.

Réalisation : Gérald HAYOIS Réalisation, Bernard JUNCKER Réalisation, R.T.B.F. Maison Prod

Vidéo documentaire disponible auprès de la médiathèque de Belgique ; cote de classement TM4481

Résumé

Choisir de vivre en ville ou à la campagne. Certains, après avoir quitté la ville, envisagent le retour, lassés des navettes et des embouteillages quotidiens. Ils rencontrent alors des difficultés pour trouver une maison urbaine à un prix abordable dans un quartier calme et agréable. D'autres ont imaginé une alternative au logement traditionnel en ville : achat en copropriété, "loft", locataires dans la maison... Le maintien des habitants en ville constitue une nécessité pour la survie de celle-ci. Un pari difficile qui ne peut se gagner qu'à certaines conditions

Fiche d'éducation à l'environnement (médiathèque)

Résumé

Documentaire d'information générale, présentant les avantages et inconvénients d'habiter en ville. Prise de vues réelles. Commentaires hors champ. Interviews à l'écran, en son direct.

Contenu

On constate que le choix d'habiter en ville, en banlieue ou à la campagne reste très personnel. Un certain nombre de facteurs l'influence toutefois. Bien souvent d'ailleurs, c'est après avoir débuté des recherches dans un sens ou l'autre qu'on évalue mieux les inconvénients de l'une ou l'autre option. Les moyens financiers, le type d'emploi et la structure familiale s'avèrent déterminants. Si l'habitat rural ne semble pas bénéficier d'une promotion particulière, l'exode urbain qu'on a relevé ces dernières années a obligé à développer des politiques séduisantes en ville, pour fixer plus durablement les habitants ou en faire revenir. C'est ainsi le cas à St Gilles, où les travaux du métro décourageaient de s'installer. Moyennant des actions volontaristes, la tendance s'est inversée. La stabilisation de la population en ville paraît un phénomène généralisé. Mais les coûts des trajets, leur longueur d'une part et les charmes de la campagne, de plus d'espace vital individuel d'autre part continuent à malmener le balancier. D'autant plus que les comportements varient plus rapidement aujourd'hui, compliquant la tâche des décideurs qui, nécessairement, ne peuvent le plus généralement qu'adapter les structures avec décalage.

AVIS DU COMITÉ

Objectifs d'utilisation

- Illustrer par des témoignages les choix entre habiter en ville ou à la campagne.

Appréciation

- Le document décrit les principaux critères de choix de différentes familles dans leur recherche d'un lieu de vie idéal.
- Le critère économique tempère fortement la représentation initiale.

Niveau d'enseignement - Public-cible

A partir du secondaire et personnes confrontées à la recherche d'un habitat.

Condition d'exploitation - Pistes d'action

Au départ des témoignages présentés, plusieurs pistes d'action peuvent être exploitées: la notion de qualité de vie, la problématique du transport, l'extension des villes, l'urbanisation des campagnes, l'accès à la propriété.

Source :

<http://www.lamediathèque.be/Mediaquest/Recherche?ACTION=Details&COLLECTION=Documentaires&SUPPORT=4&REFERENCE=TM4481>

Sites internet

City-promotion : évolution de l'espace urbanisé des villes de Bruxelles, Liège et Gand :
<http://www.geo.ulg.ac.be/eduweb/city-promotion/fr/bruxelles/brux.html>

Villes et développement durable, des expériences à échanger :
<http://www.environnement.gouv.fr/villedurable/>

La charte européenne des villes viables :
<http://isotran.free.fr/D-aalborg.htm>

Le plan d'action de Lisbonne :
<http://www.agora21.org/services/TEST/filter.pl?url=/lisbonne/index.html&keyword=lisbonne>

Projet SSTC, action villes viables :
<http://www.belspo.be/young/frameset.asp?DocID=ddd06&language=fr>

Publications à caractère didactique abordant la problématique de l'urbanisation

Le développement durable – Tes premiers pas, dossier pédagogique réalisé par L. Brück et B. Mérenne-Schoumaker, 2002, , SSTC, 34 p.

Le développement durable - Comprendre pour agir, dossier pédagogique réalisé par L. Brück et B. Mérenne-Schoumaker, 2002, , SSTC, 34 p.

Revue Dialogue (revue du Ministère de la Région wallonne) n°14, juin 2002, Dossier « Vivre en ville », éd. Resp. Georges Horevoets, 67 p.

Bibliographie

Bastin S. et al., 1996, Les lotissements - n°1 Comprendre, Espace Environnement, 57p.

Bastin S. et al., 1996, Les lotissements - n°2 Dialoguer, Espace Environnement, 61p.

Brück L., Jehin J.-B., Mérenne-Schoumaker B., Van Hoof Th., 1998, *Etude des consommations d'espace et d'énergie*, SSTC - Leviers d'une politique de développement durable, 90 p. + annexes

Brück L., Halleux J.-M., Mérenne-Schoumaker B., 1999, *Analyse des motivations des choix résidentiels*, SSTC - Leviers d'une politique de développement durable, 70 p.

Brück L., Halleux J.-M., Mérenne-Schoumaker B., Savenberg S. et Van Hecke E., 2000, *Analyse des motivations des choix résidentiels - principaux résultats de l'enquête sur les causes de déménagement des ménages*, SSTC - Leviers d'une politique de développement durable, 23 p.

Brück L., Halleux J.-M., Lambotte J.-M., Mérenne-Schoumaker B., 2000, *Les surcoûts des services publics collectifs liés à la périurbanisation : les réseaux d'infrastructures et les*

services de desserte, SSTC - Leviers d'une politique de développement durable, 68 p. - <http://www.ulg.ac.be/geoeco/segefa/>

Brück L., Halleux J.-M., Mérenne-Schoumaker B., Savenberg S. et Van Hecke E., 2001, *L'intervention de la puissance publique dans le contrôle de l'étalement urbain - Première partie : état de la question en Belgique*, SSTC - Leviers d'une politique de développement durable, 154 p. - <http://www.ulg.ac.be/geoeco/segefa/>

Brück L., Halleux J.-M., Mairy N., Mérenne-Schoumaker B., 2001, *L'intervention de la puissance publique dans le contrôle de l'étalement urbain - Deuxième partie : confrontation de la situation belge aux expériences suisses et danoises*, SSTC - Leviers d'une politique de développement durable, 145 p. - <http://www.ulg.ac.be/geoeco/segefa/>

Brück L. et Mérenne-Schoumaker B., 2002, *Le développement durable - Comprendre pour agir*, SSTC, 34 p.

Capron C., Eggerickx T., Hermia J.-P., Oris M., Poulain M., Van der straeten E., 2001, *Démographie, aménagement du territoire et développement durable de la société belge*, SSTC, Bruxelles, 119p.

Garnier A., 1984, *Les nouvelles cités dortoirs*, coll. « Villes, régions et sociétés », Presses polytechniques romandes, Lausanne, pp.39-40

Gouvernement Fédéral Belge - Politique des grandes villes, 2001, Structures sociales et quartiers en difficulté dans les régions urbaines belges, 108 p.

Gouvernement Fédéral Belge - Politique des grandes villes, 2001, La politique de la Ville du Gouvernement Fédéral Belge, 21p.

Guengant A., 1992, *Les coûts de la croissance périurbaine - l'exemple de l'agglomération rennaise*, adef, Paris, 155 p.

Hervouët V., 2001, *La sémantique périurbaine : ou comment se repérer dans un dédale de mots et d'expressions*, ESO n°15 -mars 2001, CESTAN - Université de Nantes, pp.121-126

Maréchal L., Schoonbrodt R., 2000, *La ville, même petite*, Castells - Labor, Bruxelles, 96 p.

Merlin P., 1994, *La croissance urbaine*, coll. Que sais-je ?, Presses Universitaires de France, Paris, 127p.

Newman P.W.G. & Kenworthy J.R., 1996, The land use - transport connection. An overview, Land Use Policy, Vol. 13, n°1

Office fédéral du développement territorial, *Les coûts des infrastructures augmentent avec la dispersion des constructions*, dossier sur internet www.developpement-territorial.admin.ch/dossiers_f.html

Orfeuill J.-P., 2001, *L'automobile en questions*, Problèmes politiques et sociaux n°851-852 février 2001, La documentation française, Aubervilliers, 116p.

- Savenberg S. et Van Hecke E., 1998, *Typologie van de migraties naar leeftijd*, DWTC - Hefbomen voor een beleid gericht op duurzame ontwikkeling, 66 p.
- Savenberg S. et Van Hecke E., 1998, *De invloed van het suburbanisatie-proces op de gemeentefinancien*, DWTC - Hefbomen voor een beleid gericht op duurzame ontwikkeling
- Savenberg S. et Van Hecke E., 2000, *De meeruitgaven in de openbare en gemeenschappelijke diensten als gevolg van de suburbanisatie*, DWTC - Hefbomen voor een beleid gericht op duurzame ontwikkeling
- Scapa, 2000, *Scapa et l'aménagement du territoire*, Office fédéral de l'aménagement du territoire (OFAT), Berne, 23 p.
- Schonbrodt R. et Maréchal L., 2000, *La ville, même petite*, castells - Labor, Bruxelles, pp.21-22
- Collectif, 1996, *Qui doit payer la ville ?*, DAU - adef, Paris, 246p.
- Collectif, 1996, *L'aménagement en questions*, DAEI - adef, Paris, 242p.
- Collectif, 2000, *La ville en question, Regards sur l'actualité* - n° spécial 260 avril 2000, La documentation Française, Paris
- Service technique de l'urbanisme, 1989, *Aménager l'espace et maîtriser l'énergie*, Agence Française pour la Maîtrise de l'Energie - les éditions du STU, Paris, 47p.
- Espace Environnement, 1996, *Les lotissements n°1 -Comprendre*, Charleroi, 56p.
- Espace Environnement, 1996, *Les lotissements n°2 - Dialoguer*, Charleroi, 61p.
- 1996, *Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse*, Office fédéral de l'aménagement du territoire (OFAT) - Département fédéral de justice et police (DFJP)