

Le " Stop au béton "

Vers une Belgique
plus compacte ?

Une analyse de Naomi Berger

En serait-il fini de l'étalement urbain ? La Flandre, puis la Wallonie, ont voté l'interdiction, d'ici 2040 pour la première, 2050 pour la seconde, de construire sur des terres non artificialisées¹. C'est une petite révolution. En Belgique jusqu'ici, la construction ne s'est pas démarquée par un souci de modération, loin s'en faut. En l'absence de restrictions, l'appétit des Belges pour les villas quatre façades loin des nuisances des villes a favorisé l'étalement urbain. Si le nord du pays est davantage touché par cet étalement, le sud n'en est pas moins épargné.

Ce phénomène n'est pas sans conséquence. La mobilité en est un exemple criant : les voitures envahissent davantage les routes, provoquant des encombrements toujours

plus loin à l'intérieur du pays. Par ailleurs, il faut veiller à raccorder le réseau d'égouttage et d'adduction d'eau courante aux nouvelles habitations. Lorsqu'on étire le bâti, on doit en faire de même pour les services publics. À l'inverse, les espaces naturels et agricoles, nécessaires pour préserver les écosystèmes et pour assurer notre alimentation, diminuent sous les coups des pelleteuses. Le plan « stop au béton » entend organiser notre territoire de manière plus économe et durable. S'il parvient à respecter les objectifs fixés, ce sera une belle avancée. Cependant, si on souhaite un réel basculement, il sera nécessaire d'embrayer sur d'autres mesures parfois éloignées de l'aménagement du territoire *stricto sensu*.

I. LES BÉTONNEUSES AU CHÔMAGE TECHNIQUE ?

La Commission européenne a déposé, en 2006, une proposition de directive-cadre sur la protection du sol. Faute d'accord au sein du Conseil, elle a finalement dû la retirer huit ans plus tard. Malgré cet échec, on assiste, dès cette époque, à une prise de conscience de la nécessité de protéger le sol comme une ressource précieuse. En effet, en 2007, les ministres européens de l'aménagement du territoire ratifient la charte de Leipzig sur la ville durable qui préconise un développement urbain intégré. L'année suivante, c'est au tour de l'OCDE de dénoncer l'étalement urbain (*urbansprawl*) dans ses *Perspectives de l'environnement à l'horizon 2030*². Certains États, de leur côté, ont déjà saisi cette problématique à bras le corps, comme l'Allemagne et les Pays-Bas. Les Néerlandais sont confrontés à des enjeux assez semblables à ceux des Flamands en ma-

tière de gestion du territoire. Au nord du pays, on s'inspire donc directement des voisins. Le « stop au béton » belge s'insère dans un processus de transition déjà en cours.³

Il était temps, d'ailleurs, puisque la Belgique arrive en tête des classements européens mesurant l'étalement urbain et la part du territoire artificialisé, derrière les Pays-Bas.⁴ En votant au nord et au sud du pays une mesure qui prévient l'empiétement urbain sur davantage d'espace, la Belgique espère inverser la vapeur et limiter cette tendance.

Le « stop au béton » est lancé dans un premier temps par la Région flamande, en décembre 2016, en l'inscrivant dans son plan d'aménagement du territoire. La Flandre est largement urbanisée puisque 32,6 % de son territoire est construit. Et cette tendance se poursuit au rythme de six hectares vierges

¹ Une terre artificialisée est une terre retirée de son état naturel, forestier ou agricole, qu'elle soit bâtie, recouverte ou non. Cela correspond donc aux espaces verts urbains, aux équipements sportifs et de loisirs extérieurs. Définition de l'Institut wallon des statistiques : « Artificialisation du sol », *Iweps.be* (Institut wallon des Statistiques), 1^{er} septembre 2018, [en ligne :] <https://www.iweps.be/indicateur-statistique/artificialisation-du-sol/>, consulté le 1^{er} octobre 2018.

² *Perspectives de l'environnement de l'OCDE à l'horizon 2030*, Résumé en français, Paris : OCDE, 2008, [en ligne :] <http://www.oecd.org/fr/environnement/indicateurs-modelisation-perspectives/40200611.pdf>, consulté le 2 octobre 2018.

³ G. SAINTENY, « L'étalement urbain », *Responsabilité et Environnement*, 49, janvier 2008, [en ligne :] <http://www.anales.org/re/2008/re49/Sainteny.pdf>, consulté le 25 septembre 2018.

⁴ *Urbansprawl in Europe. Join EEA-FOE report*, Luxembourg : European Environment Agency, « EEA Report », 11/2016, [en ligne :] <https://www.eea.europa.eu/publications/urban-sprawl-in-europe>, consulté le 23 septembre 2018.

disparaissant quotidiennement.⁵ Conscientes de l'enjeu, les autorités ont décidé de protéger les espaces non artificialisés. Sur les 72 000 hectares encore enregistrés au plan de secteur en zone urbanisable, deux tiers changeront de statut. D'ici 2040, la Flandre ne devrait donc plus compter que 24 000 hectares constructibles.⁶ Le frein à la construction prend toutefois immédiatement effet puisqu'il est prévu, comme étape intermédiaire dans le plan *betonrem*, de ralentir la vitesse de construction à trois hectares/jour pour 2025.⁷

À travers son *instrumentendecreet*, la Région flamande se dote d'un panel d'outils devant permettre la réalisation de ses objectifs. Des dédommagements financiers ou en nature sont envisagés pour compenser les pertes chez les propriétaires enregistrant une moins-value sur leur terrain du fait du déclassement en zone non urbanisable. En effet, un terrain bâtissable vaut davantage, pour une superficie égale, qu'un lopin de terre localisé en zone non urbanisable. Pour compenser, il serait possible de transférer la propriété d'un terrain « déclassé » vers un terrain encore urbanisable. Ce transfert de titre de propriété serait l'option préconisée par les autorités. Si ce dédommagement en nature est inconcevable, il reste la possibilité au propriétaire de voir son terrain racheter à 100 %. On situe le coût de cette mesure et de ses compensations entre deux à neuf milliards d'euros. La définition des zones demeurant urbanisables se mène en concertation avec les collectivités locales, reconnues pour leur connaissance du territoire. L'objectif est de concentrer le bâti, l'habitat et les entreprises autour de voies d'accès stratégiques et de recycler les terrains bien situés.

Au printemps 2019, la Wallonie devrait rejoindre sa voisine dans cet objectif de densification. Elle prévoit cependant un délai

supplémentaire de dix ans. Actuellement la part de terre urbanisée en Région wallonne se situe entre 11 et 15 %. L'artificialisation des sols a enregistré des records entre la fin des années 1980 et 1990, allant jusqu'à exploiter 18 km²/an, majoritairement au détriment des terres agricoles. Depuis, le rythme a perdu en intensité, puisqu'on n'urbanise « plus que » 12,7 km²/an en moyenne.⁸ À travers son Schéma de développement territorial (SDT), la Région wallonne entend concevoir son territoire comme une ressource limitée, à gérer avec parcimonie. D'ici 2025, les autorités wallonnes souhaitent ainsi diminuer le rythme de construction à 6 km²/an pour arriver à zéro en 2050.⁹ Ce schéma n'a néanmoins qu'une valeur indicative. Il est donc moins contraignant. Si la gestion parcimonieuse du territoire est également reprise dans le nouveau Code du Développement territorial (CodT), qui a, lui, une valeur réglementaire, il faudra une vision claire et assumée pour en faire une réelle priorité. En effet, le Plan de secteur dessiné entre 1977 et 1987, lui aussi à valeur réglementaire, peut entrer en contradiction avec les objectifs de désurbanisation. Les zones urbanisables y sont encore nombreuses. Le pouvoir politique devra donc imaginer des instruments pour s'écarter du Plan de secteur et recycler son territoire bâti de manière harmonieuse.

Le « stop au béton », comme l'a rappelé le ministre-Président flamand Geert Bourgeois, n'est pas un arrêt complet de la construction.¹⁰ Seulement, on visera à reconstruire les espaces en friche, les bâtiments délabrés, et même encore à bâtir sur certaines parcelles urbanisables idéalement situées. Il s'agit surtout de construire différemment. Certains professionnels du secteur immobilier y voient davantage un effet d'annonce de

⁵ K. VERMEIREN, L. POELMANS, G. ENGELLEN, I. LORIS, A. PISMAN, *What is Urban Sprawl in Flanders ?*, Proceedings of REAL CORP, 2018, p. 537-545, [en ligne :] <https://biblio.ugent.be/publication/8565811>, consulté le 25 septembre 2018.

⁶ « Le gouvernement flamand s'est mis d'accord sur son "stop béton" », *La Libre Belgique*, 1^{er} décembre 2016, [en ligne :] <http://www.lalibre.be/actu/politique-belge/le-gouvernement-flamand-s-est-mis-d-accord-sur-son-stop-au-beton-583fd497c-d7003fc4010db30>, consulté le 25 septembre 2018.

⁷ F. EVRARD, Intervention lors de la conférence *La fin des villas quatre façades : Et après ?*, organisée à Louvain-la-Neuve (« Les Midis de l'Urbanisme ») le 28 septembre 2018.

⁸ « Artificialisation du sol », *op. cit.*

⁹ « Stop au béton : quel avenir pour le neuf ? », *Immoweb blog*, s. d., [en ligne :] <https://blog.immoweb.be/stop-au-beton-quel-avenir-pour-le-neuf%E2%80%89/>, consulté le 20 septembre 2018.

¹⁰ « Le gouvernement flamand s'est mis d'accord sur son "stop béton" », *op. cit.*

la part du monde politique. La tendance naturelle suivrait déjà cette voie.¹¹ Les logements mal situés perdraient déjà de leur valeur tandis que ceux à proximité d'infrastructures, d'équipements et de transports publics en gagneraient, eux. Dans le Brabant wallon, le marché du neuf concernerait très majoritairement les appartements et non plus les villas quatre façades. Il est vrai que lorsque la dispo-

nibilité foncière se fait plus rare, et que donc le prix des terrains augmente, la tendance va à la production d'immeubles à appartements de type clés-sur-porte dont on tire un plus grand profit. La superficie des parcelles rétrécit également puisqu'on est passé à une moyenne de 12 à 5 ares. L'intérêt se porte désormais davantage sur le logement mitoyen.¹²

II. UNE PETITE RÉVOLUTION ?

On constate que les Belges modifient leurs habitudes. Lentement, cependant. En effet, les ventes de villas dans le Brabant wallon ne connaissent pas la crise. Elles sont toujours en hausse.¹³ Un « accompagnement » des autorités vers une densification des constructions en zone urbanisée ne sera donc pas inutile. Il semblerait, en effet, que l'on ait longtemps été au royaume de l'offre foncière prodigue. À l'inverse d'autres pays européens, la Belgique a paradoxalement considéré son sol comme une ressource abondante. La Suisse et l'Italie, par exemple, ont été plus prudentes à cet égard. Il semblerait que la topographie, les intempéries ou encore les menaces d'invasion aient poussé nos voisins à regrouper leur habitat.¹⁴ Inconscients, les Belges ? Au regard de l'aménagement de leur territoire, sans doute, oui.

Le Belge aurait une « brique dans le ventre »¹⁵ pour les maisons unifamiliales entourées de jardin, à l'abri des nuisances citadines. L'absence d'incitants au regroupement a conduit les citoyens à prendre leur aise sur le territoire et à se méfier de la promiscuité des centres urbains. Cette préférence pour la

campagne a également été encouragée par les autorités. En effet, lors de la révolution industrielle naissante, ces dernières voyaient dans les villes de potentiels foyers de révoltes prolétariennes. À travers un réseau ferré large et dense (les trains et les tramways vicinaux) et avec la distribution d'abonnements ouvriers, on a encouragé les ouvriers à loger en-dehors des villes tout en faisant la navette quotidienne pour y travailler. Cette tendance s'est accrue avec la possibilité pour les classes moyennes d'avoir accès aux prêts hypothécaires.¹⁶ Le phénomène a également perduré grâce au prix du foncier bien plus intéressant en-dehors des villes.

Cette tendance s'intensifie dans la seconde moitié du xx^e siècle. L'optimisme des Trente Glorieuses, l'expansion de l'usage de l'automobile et les politiques encourageant la désertion des centres urbains ont amplifié l'attrait pour la périphérie. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, le système fordiste incite les individus à consommer massivement. Rapidement, le nombre de voitures augmente sur les routes. On construit autoroutes et parkings pour que les gens puissent

¹¹ « Le "stop au béton" n'apporte rien », *L'Écho*, 24 mars 2017, [en ligne :] <https://www.lecho.be/partnercontent/immobilier/investirdansimmobilier/le-stop-au-beton-n-apporte-rien/9875887.html>, consulté le 19 septembre 2018.

¹² Y. HANIN, Intervention lors de la conférence *La fin des villas quatre façades : Et après ?, op. cit.*

¹³ F. EVRARD, *op. cit.*

¹⁴ J.-M. HALLEUX, L. BRÜCK, N. MAIRY, « La périurbanisation résidentielle en Belgique à la lumière des contextes suisse et danois : enracinement, dynamiques centrifuges et régulations collectives », *Belgeo*, 4/2002, [en ligne :] <https://journals.openedition.org/belgeo/16086>, consulté le 4 septembre 2018.

¹⁵ « Statistiques : immobilier », *Unebriquedansleventre.be*, s. d., [en ligne :] <http://www.unebriquedansleventre.be/statistiques.html>, consulté le 11 octobre 2018.

¹⁶ Y. HANIN, *Mutations spatiales et recompositions territoriales, Les processus territoriaux dans le cas de Court-Saint-Etienne (Belgique)*, Thèse de doctorat, Louvain-la-Neuve : Université catholique de Louvain, Faculté des Sciences appliquées, octobre 2004, [en ligne :] https://dial.uclouvain.be/pr/boreal/object/boreal%3A4992/datastream/PDF_01/view, consulté le 18 septembre 2018.

circuler rapidement entre leur lieu de travail et leur lieu de vie, séparés spatialement. Les distances se rétrécissent et les ménages s'installent toujours plus loin de la ville pour profiter d'un mode de vie semi-rural. Les communes périphériques adaptent d'ailleurs leur fiscalité foncière (additionnels communaux sur l'impôt des personnes physiques et sur le précompte immobilier) en vue d'attirer les ménages et les entreprises. En effet, l'imposition communale est moins forte dans les communes limitrophes à la Région de Bruxelles-Capitale.¹⁷

La préférence pour la maison quatre façades et les navettes quotidiennes demeure tenace en Belgique. Le « stop au béton » vient prendre cette tendance à contre-pied. Le projet doit faire face à une opposition qui émane aussi bien de particuliers – qui se sentent amputés de leur liberté¹⁸ – que du secteur de la construction – lequel prophétise une flambée des prix de l'immobilier.¹⁹ Il n'empêche, si la Flandre et la Wallonie parviennent à faire respecter leurs engagements, ce sera un réel changement dans le plat pays. Et pour un mieux.

III. UN ÉTALEMENT ONÉREUX POUR LA COLLECTIVITÉ

La périurbanisation est un phénomène bien ancré en Belgique. Les politiques foncières ne se caractérisent pas par un souci de précaution ni de parcimonie et laissent l'initiative au secteur privé (et donc à des constructions ponctuelles et indépendantes les unes des autres). L'étalement qui en résulte aujourd'hui impose des coûts importants à

la collectivité. Même si, à travers les charges d'urbanisme et les impôts fonciers, la collectivité peut obtenir un retour pour financer les services nécessaires (distribution d'eau, égouttage, collecte de déchets, mobilité...), ce n'est pas suffisant. Il en ressort un système coûteux pour la collectivité et peu équitable en termes d'utilisateurs/payeurs.

A. Réseau d'égouttage et de distribution d'eau

Au regard des services d'épuration et d'adduction de l'eau, un quartier de lotissements (parcelles de 1 200 m² en moyenne) est deux fois plus coûteux qu'un quartier dense (500 m²). Ceci s'explique assez simplement. D'abord parce que la longueur des parcelles et leur dispersion augmente la tuyauterie nécessaire pour couvrir le territoire bâti. Ensuite parce que moins concentrés sont les services collectifs, moins grande est leur efficacité. Cela vaut pour les stations d'épuration qui fonctionnent mieux lorsque les eaux usées sont

davantage concentrées. Cela vaut également pour la distribution d'eau potable, le risque de fuite étant proportionnel à la longueur du réseau des canalisations. En outre, la dispersion de l'habitat requiert de multiplier ces installations (châteaux d'eau et stations d'épuration), souvent plus petites et donc moins efficaces. Ces lacunes dans la réflexion sur les besoins à long terme et les potentielles économies d'échelle engendrent des surcoûts.²⁰ Et ces surcoûts finiront par retomber sur tous les citoyens de manière indistincte.

¹⁷ « Combien payez-vous d'impôts dans votre commune ? », *L'Écho*, s. d., [en ligne :] <https://multimedia.lecho.be/municipal-tax/?lang=fr&embed=0>, consulté le 22 septembre 2018.

¹⁸ L. VAN DER KELEN, « "Stop au béton" : Flamands, indignez-vous ! », *Het Laatste Nieuws*, traduit par F. CLAES pour *DaarDaar*, s. d., [en ligne :] <https://daardaar.be/rubriques/opinions/stop-beton-flamands-indignez/>, consulté le 22 septembre 2018.

¹⁹ Ph. COULÉE, « Le secteur de la construction prévient : "stop au béton" oui mais... », *L'Écho*, 31 janvier 2018, [en ligne :] <https://www.lecho.be/entreprises/construction/le-secteur-de-la-construction-previent-stop-au-beton-oui-mais/9977660.html>, consulté le 22 septembre 2018.

²⁰ J.-M. HALLEUX, « Les surcoûts de l'étalement urbain en Wallonie », *Études foncières*, n°94, nov.-déc. 2001, [en ligne :] <https://bib.urbagora.be/IMG/pdf/halleux.pdf>, consulté le 25 septembre 2018.

Ces services sont, en effet, assumés de manière inversement proportionnelle à leurs coûts. En effet, le prix des services est facturé au prorata de la consommation. À consommation égale, le ménage urbain payera autant que le périurbain alors que les installations

pour le premier sont deux fois moins coûteuses. Ainsi, la consommation des villes finance celle des campagnes. C'est d'autant plus marquant que les revenus des ménages périurbains sont souvent plus élevés que ceux des ménages habitant un centre urbain.²¹

B. La mobilité

Assurer la mobilité de ces territoires résidentiels éloignés représente aussi un investissement qui incombe à la collectivité. Soucieuse de réduire les émissions de gaz à effet de serre liées au transport, la Flandre s'est engagée à permettre à chacun de ses habitants de disposer d'un transport public à moins de 750 mètres de son habitation.²² Le calcul est limpide : plus on éloigne les habitations, plus on multiplie les lignes/arrêts pour des transports en commun de moins en moins rentables. Cette politique de l'offre, basée sur le décret *basismobilititeit*, est onéreuse. La Flandre s'en rend compte aujourd'hui et cherche à s'en distancier pour adapter davantage le transport en commun à la demande du public.²³ Cette question de la desserte en transports en commun se pose de manière plus significative encore pour la Région wallonne. Moins dense, elle est, en outre, plus vaste et plus vallonnée.

Si le financement de transports publics devient plus compliqué lorsque l'habitat est dispersé, on peut suivre le même raisonnement quant aux infrastructures routières et

à leurs nuisances. En effet, la Belgique a développé, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, une politique du tout-à-la-voiture. L'installation et l'entretien des infrastructures routières ont un coût. La capitale est sans doute la première affectée par cette inadéquation entre utilisateurs/payeurs. Le financement de ses routes est supporté par les Bruxellois alors que celles-ci sont également usées par les navetteurs flamands et wallons. Le plus gros de l'impôt est, en effet, payé en fonction du lieu de résidence. De plus, les nuisances liées à l'automobile, telles que la pollution, posent également la question de l'équité. Les ménages, désireux de respirer quotidiennement l'air frais de la « campagne » mais utilisant leur voiture pour venir travailler en ville, contribuent à la pollution atmosphérique qui affecte tout le monde mais davantage les citadins. Dès lors, s'établirait-il une relation gagnant-gagnant versus perdant-perdant entre les citoyens des villes et les citoyens des champs ?

²¹ J.-M. HALLEUX, *op. cit.*

²² V. BONIVERT, D. DAXHELET, J.-M. LAMBOTTE, "Basismobilititeit" : Faut-il suivre l'exemple flamand et assurer une mobilité de base en transport en commun en Wallonie ?, Conférence permanente du Développement territorial (CPDT Wallonie), 8 décembre 2006, [en ligne :] https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjV8_unpeXdAhVR26QKHf3kCV0QFjAAegQICRAC&url=https%3A%2F%2Fcpdt.wallonie.be%2Fsites%2Fdefault%2Ffiles%2Fpdf%2Fwp-basismobilititeit.pdf&usg=AOvVaw3_sKCj9I4trqSjMbxdsIfu, consulté le 25 septembre 2018.

²³ J. WALCKIERS, « D'une mobilité de base à une accessibilité de base : que retenir du projet flamand ? », lew.be (Inter-Environnement Wallonie), 9 mars 2017, [en ligne :] <https://www.iew.be/D-une-mobilite-de-base-a-une-accessibilite-de-base-que-retenir-du-projet>, consulté le 25 septembre 2018.

La rénovation du tunnel Léopold II, quel coût pour les Bruxellois ?

Le tunnel Léopold II, le plus long du pays avec ses 2,5 km, nécessite plus qu'un ravalement de façade au regard de son délabrement (chute de plaques de béton, infiltrations d'eau...). Construit en 1986, sa rénovation s'étalera sur 39 mois et coûtera 463 millions d'euros, contre les 180 millions d'euros initialement annoncés.²⁴ Rappelons que le nombre d'automobilistes quotidiens à Bruxelles s'élève à 365 000. Parmi ceux-ci, 190 000 sont domiciliés en-dehors de la Région de Bruxelles-Capitale. 58 % des automobilistes circulant à Bruxelles payent donc leurs impôts en Flandre ou en Wallonie. La majorité des utilisateurs ne contribuent pas, dès lors, aux infrastructures qu'ils utilisent.²⁵ Un calcul rapide illustre ce décalage. La RBC recense 545 145 ménages (2017).²⁶ Les travaux du tunnel Léopold II seront ainsi supportés, pour chaque ménage bruxellois, à hauteur de 849 euros.

Ainsi donc, l'étalement urbain est coûteux en termes de ressources (foncières, énergétiques), de budgets publics et posent de nombreuses questions d'équité utilisateur/payeur. On peut aussi s'interroger sur la solidarité intergénérationnelle : tant l'entretien des infrastructures et des services collectifs que la voracité face aux ressources pèseront

sur les épaules des générations suivantes. Sans même compter les conséquences concernant les terres agricoles, le ruissellement de l'eau de pluie, la biodiversité ou les qualités paysagères, on discerne dans l'étalement urbain un gaspillage inconsidéré au regard des enjeux à venir.

²⁴ A.-C. BERSIPONT, « Bruxelles : le tunnel Léopold II en chantier dès le 1^{er} mai », *Le Soir*, 21 janvier 2018, [en ligne :] <https://www.lesoir.be/135956/article/2018-01-24/bruxelles-le-tunnel-leopold-ii-en-chantier-des-le-1er-mai>, consulté le 4 octobre 2018.

²⁵ « La mobilité à Bruxelles – Chiffres », *environnement.brussels*, s. d., [en ligne :] <https://environnement.brussels/thematiques/mobilite/la-mobilite-bruxelles/chiffres>, consulté le 4 octobre 2018.

²⁶ « Population », *Ibsa.brussels* (Institut Bruxellois des Statistiques et d'Analyse), [en ligne :] <http://ibsa.brussels/themes/population>, consulté le 4 octobre 2018.

POUR CONCLURE, QUE PEUT-ON ESPÉRER DU « STOP AU BÉTON » ?

Nous avons vu qu'une petite révolution pourrait être en cours dans le mode de vie belge. Le nord du pays semble plus avancé et plus déterminé à freiner la dispersion de l'artificialisation du sol. Au sud, les autorités ont le mérite de suivre l'exemple de la Flandre. En RBC, les espaces vierges constructibles se faisant rare, la question ne se pose pas.

On peut se réjouir d'un tel volontarisme dans le chef des autorités régionales. Il va sans dire cependant que, pour être efficiente, cette politique devra s'insérer dans une réflexion plus large. Il faudra entre autres rendre le secteur public davantage acteur dans la construction de son territoire. En Suède et aux Pays-Bas, par exemple, le public est producteur de foncier et capte donc directement la plus-value lors de l'urbanisation d'un terrain. L'investissement dans les services publics est donc rendu plus aisé puisque la collectivité dispose du capital nécessaire. Ce système de production publique du foncier est permis grâce à un quasi-monopole des villes hollandaises dans la production des terrains urba-

nisables, ou grâce, comme en Suède, à une réserve foncière constituée par les pouvoirs publics. En outre, cette mainmise publique sur le foncier permet également de prévoir à plus long terme, d'envisager les besoins futurs et donc de concevoir des économies d'échelle potentielles.²⁷

D'autres mesures devront suivre pour espérer une gestion durable des ressources. On pense à la rénovation du bâti, au regroupement qualitatif de l'habitat et donc à la subdivision des parcelles, aux relations directes à établir en termes de mobilité et de planification territoriale... D'autres secteurs plus éloignés de l'aménagement du territoire devront également être revus. Il faudra repenser la fiscalité foncière ainsi que celle attachée au travail. Inverser les avantages actuels, tant pour l'installation en périphérie que pour la voiture de société, semble une évidence. La révolution pourrait alors prendre une tout autre ampleur et rendre notre pays un brin plus respirable.

* *

Politologue récemment réorientée dans le domaine de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, Naomi Berger s'attelle à décortiquer les questions urbaines avec un intérêt marqué pour sa ville d'origine : Bruxelles.

²⁷ J.-M. HALLEUX, *op. cit.*

POUR ALLER PLUS LOIN

- BONIVERT V., DAXHELET D., LAMBOTTE J.-M., “Basismobilité” : Faut-il suivre l’exemple flamand et assurer une mobilité de base en transport en commun en Wallonie ?, Conférence permanente du Développement territorial (CPDT Wallonie), 8 décembre 2006, [en ligne :] https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjV8_unpeXdAhVR26QKHf3kCVOQFjAAegQICRAC&url=https%3A%2F%2Fcpdt.wallonie.be%2Fsites%2Fdefault%2Ffiles%2Fpdf%2Fwp-basismobilitet.pdf&usg=AOvVaw3_sKCj9I4trqSjMbxdsifu.
- HALLEUX J.-M., « Les surcoûts de l’étalement urbain en Wallonie », *Études foncières*, n°94, nov.-déc. 2001, [en ligne :] <https://bib.urbagora.be/IMG/pdf/halleux.pdf>.
- HALLEUX J.-M., BRÜCK L., MAIRY N., « La périurbanisation résidentielle en Belgique à la lumière des contextes suisse et danois: enracinement, dynamiques centrifuges et régulations collectives », *Belgeo*, 4/2002, [en ligne :] <https://journals.openedition.org/belgeo/16086>.
- HANIN Y., *Mutations spatiales et recompositions territoriales, Les processus territoriaux dans le cas de Court-Saint-Etienne (Belgique)*, Thèse de doctorat, Louvain-la-Neuve : Université catholique de Louvain, Faculté des Sciences appliquées, octobre 2004, [en ligne :] https://dial.uclouvain.be/pr/boreal/object/boreal%3A4992/datastream/PDF_01/view.
- SAINTENY G., « L’étalement urbain », *Responsabilité et Environnement*, n°49, janvier 2008, [en ligne :] <http://www.anales.org/re/2008/re49/Sainteny.pdf>.
- *Urban sprawl in Europe. Join EEA-FOE report*, Luxembourg : European Environment Agency, « EEA Report », 11/2016, [en ligne :] <https://www.eea.europa.eu/publications/urban-sprawl-in-europe>, consulté le 23 septembre 2018.
- VERMEIREN K., POELMANS L., ENGELEN G., LORIS I., PISMAN A., *What is Urban Sprawl in Flanders ?*, Proceedings of REAL CORP, 2018, p. 537-545, [en ligne :] <https://biblio.ugent.be/publication/8565811>.

BERGER Naomi, *Le "stop au béton". Vers une Belgique plus compacte ?*, Bruxelles : CPCP, Analyse n°343, octobre 2018, [en ligne :] <http://www.cpcp.be/publications/stop-beton>.

DÉSIREUX D'EN SAVOIR PLUS !

Animation, conférence, table ronde... n'hésitez pas à nous contacter,
Nous sommes à votre service pour organiser des activités sur cette thématique.

www.cpcp.be



Avec le soutien du Ministère de la Fédération Wallonie-Bruxelles

Le plat pays serait-il sur le point de connaître une petite révolution ? Au nord comme au sud, on compte mettre un terme à l'urbanisation du territoire d'ici 2040 pour le premier, et dix ans plus tard pour le second. La Belgique a, jusqu'à présent, fait peu de cas du grignotage des terrains non artificialisés. Pourtant, l'étalement du bâti a un prix conséquent, majoritairement supporté par la collectivité. Le « stop au béton » serait l'occasion de redresser plusieurs situations : la mobilité mais aussi l'utilisation parcimonieuse des ressources. Sera-ce suffisant ? Peut-on se réjouir de cette mesure ?

Centre Permanent pour la Citoyenneté et la Participation

Rue des Deux Églises, 45 – 1000 Bruxelles

02 238 01 00 | info@cpcp.be

www.cpcp.be



Chaque jour des nouvelles du front !
www.facebook.com/CPCPasbl

Toutes nos publications sont disponibles
en téléchargement libre :

www.cpcp.be/etudes-et-prospectives