

Notes de Recherche

.....

Les nouveaux défis du développement territorial en Wallonie

B. Bianchet, V. Bottieau, E. Droeven, R. Harou, A. Leclercq,
P. Marissal, P. Neri, P. Obsomer, V. Rousseaux, Cl. van der Kaa
Avec la collaboration de F. Brevers et S. Dujardin

Sous la direction scientifique de B. Bianchet, T. Bréchet, T. Eggerickx,
Y. Hanin, J. Teller, C. Vandermotten et B. Wayens
Coordination scientifique : E. Droeven et J. Teller

CPDT

Conférence Permanente
du Développement Territorial
Wallonie

Numéro 19 • Novembre 2011



SUBVENTION 2010-2011
Octobre 2011

Note de recherche

ACTUALISATION DU SDER
« Les nouveaux défis du
développement territorial en Wallonie »



Coordination scientifique

E. Droeven et J. Teller (ULg-Lepur)

Rédaction

Défi démographique : V. Bottieau (UCL-CREAT) sous la direction scientifique de T. Eggericks (UCL-GéDAP)

Défi climatique : E. Droeven (ULg-Lepur), et Cl. van der Kaa (ULg-Lepur) avec la collaboration de F. Brevers et S. Dujardin (ULg-Lepur) sous la direction scientifique de J. Teller (ULg-Lepur)

Défi énergétique : V. Rousseaux (UCL-CREAT) sous la direction scientifique de Th. Bréchet (UCL-CORE)

Défi de la compétitivité : Bianchet (ULg-Lepur) et P. Obsomer (ULB-IGEAT) sous la direction scientifique de B. Bianchet (ULg-Lepur) et B. Wayens (ULB-IGEAT)

Défi de la cohésion sociale : R. Harou (UCL-CREAT) et P. Marissal (ULB-IGEAT) sous la direction scientifique de Ch. Vandermotten (GUIDE-ULB)

Défi de la mobilité : P. Neri (UCL-CREAT) et A. Leclercq (UCL-CREAT) sous la direction scientifique d'Yves Hanin (UCL-CREAT)

TABLE DES MATIERES

| | |
|---|------------|
| INTRODUCTION | 1 |
| 1. LES DEFIS EN MATIERE D'ORGANISATION TERRITORIALE : MISE EN PERSPECTIVE..... | 1 |
| 2. DES CARACTERISTIQUES COMMUNES AUX SIX DEFIS | 1 |
| 3. DES DIMENSIONS PRIVILEGIEES DANS LE CADRE DE CETTE ANALYSE..... | 2 |
| Chapitre I : LE DÉFI DÉMOGRAPHIQUE | 5 |
| 1. DEFINITION ET ENJEUX POUR LA WALLONIE..... | 5 |
| 2. ORIENTATIONS ET LEVIERS D'ACTION | 10 |
| 3. INDICATEURS | 11 |
| 4. CROISEMENT AVEC LES THEMATIQUES..... | 21 |
| 5. BIBLIOGRAPHIE SUCCINTE..... | 23 |
| Chapitre II : LE DEFI CLIMATIQUE | 25 |
| 1. DEFINITION ET ENJEUX POUR LA WALLONIE..... | 25 |
| 2. ORIENTATIONS ET LEVIERS D'ACTION | 31 |
| 3. INDICATEURS | 35 |
| 4. CROISEMENT AVEC LES THEMATIQUES..... | 42 |
| 5. BIBLIOGRAPHIE SUCCINTE..... | 44 |
| Chapitre III : LE DEFI ENERGETIQUE | 45 |
| 1. DEFINITION ET ENJEUX POUR LA WALLONIE..... | 45 |
| 2. ORIENTATIONS ET LEVIERS D'ACTION | 48 |
| 3. INDICATEURS | 51 |
| 4. CROISEMENT AVEC LES THEMATIQUES..... | 51 |
| 5. BIBLIOGRAPHIE SUCCINTE | 53 |
| Chapitre IV : LE DEFI DE LA COMPETITIVITE | 55 |
| 1. DEFINITION ET ENJEUX POUR LA WALLONIE..... | 55 |
| 2. ORIENTATIONS ET LEVIERS D'ACTION | 63 |
| 3. INDICATEURS | 66 |
| 4. CROISEMENT AVEC LES THEMATIQUES..... | 73 |
| 5. BIBLIOGRAPHIE SUCCINTE..... | 76 |
| Chapitre V : LE DEFI DE LA COHESION SOCIALE | 79 |
| 1. DEFINITION ET ENJEUX POUR LA WALLONIE..... | 79 |
| 2. ORIENTATIONS ET LEVIERS D'ACTION | 87 |
| 3. INDICATEURS | 91 |
| 4. CROISEMENTS AVEC LES THEMATIQUES..... | 111 |
| 5. BIBLIOGRAPHIE SUCCINTE..... | 114 |
| Chapitre VI : LE DEFI DE LA MOBILITE | 117 |
| 1. DEFINITION ET ENJEUX POUR LA WALLONIE..... | 117 |
| 2. ORIENTATIONS ET LEVIERS D'ACTION | 122 |
| 3. INDICATEURS | 124 |
| 4. CROISEMENT AVEC LES THEMATIQUES..... | 127 |
| 5. BIBLIOGRAPHIE SUCCINTE..... | 130 |
| ANNEXES | 131 |
| ANNEXE 1 : LES MOYENS D'AMENAGEMENT SUSCEPTIBLES DE CONTRIBUER A LA COHESION SOCIALE SELON LE SDER, LE CAWW ET LA DPR..... | 131 |
| TABLE DES ILLUSTRATIONS | 137 |
| LISTE DES CARTES..... | 137 |
| LISTE DES FIGURES..... | 138 |
| LISTE DES TABLEAUX | 139 |

INTRODUCTION

1. LES DÉFIS EN MATIÈRE D'ORGANISATION TERRITORIALE : MISE EN PERSPECTIVE.

Répondre à des défis sociétaux constitue, à n'en pas douter, le sens même de l'aménagement du territoire. Les défis prioritaires ont cependant évolué et, plus encore, leur degré de formalisation s'est considérablement renforcé au cours du temps. Il n'est dès lors pas inutile de replacer les défis à l'origine d'une révision du Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) dans une perspective temporelle.

En première analyse, on peut distinguer trois grandes périodes en matière de définition et de prise en compte des défis en matière d'aménagement du territoire.

Une première période (1960-1990) est marquée par un grand défi, celui de la croissance, lui-même lié à la production d'infrastructures et à leur inscription dans l'espace ainsi qu'aux arbitrages à effectuer entre différentes fonctions du territoire. Deux modes d'action complémentaires sont alors privilégiés : une approche réglementaire et la localisation d'infrastructures physiques et fonctionnelles au sein de l'espace régional. Le besoin d'indicateurs ne se fait pas sentir à l'époque, dans la mesure où la prise en considération de ce défi est contraignante et sa transcription dans l'espace est directe via la localisation des équipements. Cette approche s'inscrit dans une logique christallérienne utilisée de manière normative et fonctionnelle.

La deuxième période (1990-2010) est marquée par une remise en question de ce modèle fonctionnaliste ainsi que par l'intégration de préoccupations environnementales et patrimoniales en tant que défi majeur. Ceci se traduit, au niveau des modes d'action, par une volonté de développer une planification plus souple et plus flexible. Ce type de démarche aurait dû amener à définir des indicateurs appropriés, faute de quoi le risque était grand de se voir cantonné dans une approche indicative sans grands effets sur le terrain. Ce reproche peut aussi bien être fait au SDER, en Wallonie, qu'au SDEC, à l'échelle européenne. Il s'ensuit que le principal intérêt de cette période aura sans doute été d'élargir l'horizon des défis pris en compte dans le cadre des arbitrages territoriaux : aujourd'hui les questions environnementales et patrimoniales ne sont plus considérées comme un défi en soi, mais comme des objectifs spécifiques pleinement intégrés aux politiques d'aménagement du territoire.

Enfin, la période actuelle apparaît incontestablement marquée par la prise en compte de contraintes extérieures, d'origine supra-régionale (européenne ou internationale). Si cette question était déjà présente dans le projet de structure spatiale du SDER, elle n'était pas pleinement abordée en tant que telle dans le diagnostic et les motivations du document. Par ailleurs, penser l'organisation et le développement du territoire par rapport à de telles contraintes oblige à poser la question de l'articulation des échelles et du choix de l'échelle pertinente à laquelle les réponses les plus adéquates pourront être apportées et ce, dès le stade du diagnostic. On rejoint ici le débat relatif à la cohésion territoriale, qui ne peut se ramener à une nouvelle forme d'égalité territoriale, mais qui suppose d'aborder la question de l'efficacité de l'action, à savoir le mode d'action approprié à un objectif déterminé.

2. DES CARACTÉRISTIQUES COMMUNES AUX SIX DÉFIS

Les défis prioritaires pour la Wallonie et qui ont justifié une révision du SDER sont les suivants : l'énergie, le changement climatique, la compétitivité et la mobilité. A ces quatre défis ont été ajoutés deux défis dans le cadre du programme de travail de la CPDT : la démographie et la cohésion sociale. Les différences de nature et de statut de ces six défis sont patentées : l'aménagement du territoire n'a pas de prise sur la démographie, alors que la

mobilité constitue depuis ses origines un de ses champs d'action prioritaires. Le défi climatique est borné par les engagements internationaux de la Belgique et, indirectement, de la Wallonie, ce qui n'est pas le cas de la cohésion sociale, par rapport à laquelle les divergences entre Etats-Membres de l'Union Européenne sont notoires.

Nous retiendrons ici trois grands traits communs à ces six défis, afin de clarifier l'analyse qui en sera faite et qui nous semblent justifier un traitement homogène.

1. Les défis sont, pour partie, exogènes au territoire wallon. Il s'ensuit que le reste du texte abordera ces défis de manière transversale, sans se limiter d'emblée aux leviers qui pourraient être actionnés par cette politique ;
2. Le choix des défis à traiter est de nature « politique ». Les défis sont directement issus dans la DPR et ont ensuite été complétés par l'administration et le gouvernement. Ils ont fait l'objet d'une sélection et les pressions qu'ils imposent sur le territoire doivent être définies dans ce document : idéalement, toute décision devrait pouvoir être analysée à l'aune de chacun des défis ;
3. Ces défis sont en quelque sorte « nouveaux » par rapport au SDER 99. Certains défis, comme le défi de la mobilité, étaient déjà abordés dans le SDER, mais le Gouvernement a considéré qu'ils se posaient de manière nouvelle, en fonction de l'ampleur qu'ont prise ces questions et de leur caractère transversal par rapport aux thématiques sectorielles et approches spatiales. Par contre, les défis environnementaux et patrimoniaux n'ont pas été repris comme tels par le Gouvernement qui a estimé qu'ils étaient déjà bien traités dans le SDER actuel et qu'ils pouvaient, aujourd'hui, être considérés comme des thématiques sectorielles.

Au-delà de ces points communs, qui fondent l'analyse qui va être faite des six défis, il nous paraît important de souligner que l'exercice de définition et d'analyse des défis se fait sur base de l'hypothèse que les cadres social et politiques actuels de la Wallonie restent inchangés.

Ceci signifie qu'un certain nombre de paramètres majeurs, en termes de perspectives d'évolution, ont délibérément été laissés en dehors de notre périmètre d'étude. Nous pensons en particulier à la répartition des compétences entre le fédéral et les Régions et Communautés ou, plus encore, à d'éventuels bouleversements en matière de sécurité sociale, susceptibles bien entendu d'influencer profondément les objectifs de cohésion. Ainsi, la sécurité sociale est supposée maintenue à son niveau actuel dans les années à venir.

3. DES DIMENSIONS PRIVILÉGIÉES DANS LE CADRE DE CETTE ANALYSE

Bien qu'ils n'aient pas le même statut, sur la forme, ces six défis seront toutefois traités de manière équivalente : en mettant en exergue leurs tendances d'évolution observée et les hypothèses d'évolution aux horizons 2020 et 2040, ainsi que les pressions face auxquelles l'aménagement du territoire doit apporter des réponses, en suggérant les leviers d'action principaux pour y faire face et en proposant des indicateurs pertinents de suivi.

Les défis ne sont pas hiérarchisés mais traités individuellement et sur un pied d'égalité. Des conflits peuvent apparaître entre les réponses apportées à chacun de ces défis. De manière générale, ils devront dès lors faire l'objet d'un arbitrage dans le cadre des thématiques sectorielles et des approches spatiales.

Les deux dimensions suivantes ont été privilégiées dans le cadre de cette analyse.

1. La spécificité régionale du défi : comment le défi se traduit spécifiquement sur le territoire wallon ? Précisons ici que la question de savoir en quoi le territoire de la Wallonie permettrait de répondre, de manière spécifique, à chacun des défis est réservée au projet qui sera élaboré dans le cadre de la révision du SDER ;
2. Le croisement avec les thématiques sectorielles et spatiales : en quoi le défi interagit-il avec les différentes thématiques abordées dans le cadre de la révision du SDER, celles-ci étant susceptibles de concrétiser les leviers d'action envisagés ?

L'analyse et la formulation des défis ont dès lors été structurées autour d'une grille d'analyse commune :

1. Définition et enjeux territoriaux pour la Wallonie

Cette section reprend une courte définition du défi concerné et explique en quoi ce défi se traduit spécifiquement sur le territoire wallon.

2. Orientations et leviers d'action

Cette section aborde, d'une part, la manière dont le SDER 99 a traité le défi et, d'autre part, les politiques qui pourraient être menées en Wallonie pour y faire face. Nous nous concentrerons ici sur les leviers d'action qui peuvent être mobilisés dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire. Dans une logique de transversalité, ces leviers d'action pourront avoir des effets directs ou indirects sur d'autres politiques sectorielles.

3. Tendances d'évolution et indicateurs pertinents

Cette section mettra en évidence les indicateurs de suivi qui peuvent être mis en place afin de territorialiser les pressions considérées dans le cadre de chacun des défis ; les indicateurs de réponse étant plutôt développés dans le cadre des thématiques sectorielles et spatiales. Nous considérons ici que les indicateurs régionaux disponibles à l'heure actuelle (comme les émissions de CO₂) doivent être précisés afin de rendre compte de la diversité du territoire par rapport à chacun des défis.

4. Croisements avec les thématiques

Cette section mettra en évidence les enjeux qui émergent quand on croise les défis avec les thématiques sectorielles et spatiales. Quand c'est pertinent, elle évoquera aussi des pistes de réponses qui peuvent être intégrées dans la mise en œuvre de la politique.

5. Bibliographie

Afin de ne pas noyer le lecteur dans un document par trop indigeste, la bibliographie fournie est concise.

Chapitre I : LE DÉFI DÉMOGRAPHIQUE

1. DÉFINITION ET ENJEUX POUR LA WALLONIE

1.1. DÉFINITION

La démographie est la science qui étudie les caractéristiques (sexe, âge, nationalité, résidence, type et taille du ménage) et les comportements (fécondité, mortalité, nuptialité et migrations) de la population ainsi que les dynamiques qui les animent, observables dans les mouvements de la population (mouvements naturels et migrations internes au pays ou internationales).

L'évolution et les transformations démographiques observées et attendues sont la résultante de dynamiques très variées sur lesquelles le pouvoir régional a peu de prise : évolution sociétale, déséquilibres géopolitiques et géoéconomiques, dynamiques transfrontalière, etc. Face à cela, l'enjeu territorial relève davantage de l'adaptation que de la modification de tendance : le vieillissement de la population, par exemple, est un phénomène global qui présente certes des déclinaisons spatiales mais dont la cause n'est pas liée à des stratégies territoriales. Pour autant, le contexte démographique wallon n'est pas une simple contrainte. Il s'agit bien d'un défi et même d'un défi territorial car, si les causes sont globales, leurs effets sont spatialement différenciés et certaines réponses ou adaptations présentent une dimension spatiale.

Le défi démographique wallon est la résultante de trois dynamiques majeures et fortement interdépendantes :

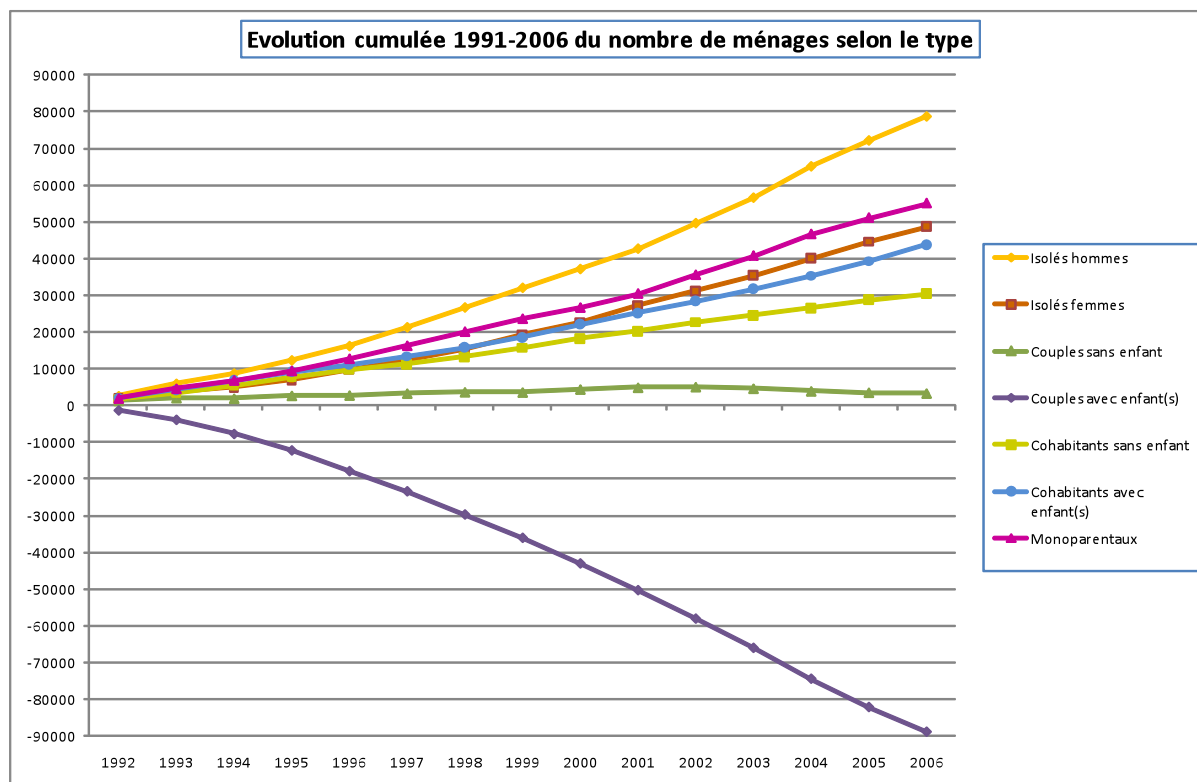
- **Des dynamiques migratoires** en provenance notamment de Bruxelles, des pays frontaliers et des pays de l'Est et du Sud qui entraînent un accroissement global de la population (+150.000 habitants entre 2000 et 2010 soit presque 100.000 de plus que les prévisions sur lesquelles s'est basé le SDER 99). En 2007-2009, l'accroissement se répartit à raison de 15% pour le solde naturel, 30% pour l'immigration interrégionale et 55% pour l'immigration internationale.
 - Solde naturel : la fécondité, bien qu'elle soit plus élevée qu'en Flandre, reste insuffisante pour assurer le renouvellement naturel de la population. Toutefois, l'allongement de l'espérance de vie (même si elle reste nettement inférieure à celle de la Flandre) maintient les effectifs de population en vie plus longtemps et réduit la mortalité dans les classes d'âge supérieur. La conjonction de ces deux facteurs donne un bilan naturel très légèrement positif.
 - Immigration interrégionale : les migrations internes de la Wallonie vers les autres régions se dirigent surtout vers la Région de Bruxelles-Capitale. C'est le fait principalement de jeunes qui s'y rendent pour les études ou pour un premier emploi. Une fois en couple, avec enfants, quand est venu le temps de se créer un foyer, ces jeunes parents (de 30-40 ans) optent souvent pour un lieu moins onéreux et de meilleure qualité de vie, et reviennent généralement vers la Wallonie. Les migrations entre régions se font surtout entre Bruxelles et la Wallonie, la résultante étant largement au bénéfice de cette dernière.
 - Immigration internationale : la population étrangère qui s'installe en Belgique se concentre essentiellement dans la Région bruxelloise dans un premier temps, pour éventuellement se redéployer en partie par la suite vers les Régions flamande et wallonne, soit en Brabant wallon (Européens, Américains...), soit dans les centres urbains (Africains et Asiatiques). En Wallonie, plus de la moitié de l'immigration internationale est liée à des dynamiques frontalières de portée plus locale : des ressortissants français, allemands ou hollandais s'installent à proximité de la frontière de leur pays pour des raisons diverses : fiscalité, prix de l'immobilier, cadre de vie, etc.

Figure 1: Mouvements naturels et migratoires de la population (Wallonie)

Source : DGSIE, Mouvements annuels de la population

- **Un vieillissement de la population** lié à la fois à l'arrivée massive dans le troisième âge de la génération du baby boom et à l'accroissement continu de l'espérance de vie. La génération du baby boom a entre 45 et 65 ans en 2010. On s'attend à une augmentation de 100.000 personnes âgées de 60 à 70 ans en 2020 par rapport à 2010, soit un accroissement de 28% (Bureau du Plan). L'accroissement de l'espérance de vie (+ 1 an tous les 6-7 ans) a pour conséquence une augmentation sensible du nombre de personnes très âgées (75 ans et plus). Les projections tablent sur un doublement de la population âgée de 80 ans et plus en 2040, soit 160.000 personnes de plus qu'en 2010.
- **Une instabilité de plus en plus grande de la structure des ménages** qui résulte d'une évolution sociétale particulièrement marquée en Wallonie – le phénomène a beaucoup moins d'ampleur en Flandre. Les ménages monoparentaux ont augmenté de 28.000 unités entre 2000 et 2006 et les ménages isolés de 67.000 unités, tandis que les couples avec enfants diminuaient de 45.000 unités. Le graphique suivant montre bien l'ampleur de cette évolution. Le parcours de vie « traditionnel » célibataire – couple sans enfant – couple avec enfants – couple sans enfant – célibataire devient beaucoup plus chaotique et les combinaisons se multiplient. Il s'ensuit une transformation rapide de la structure des ménages qui s'accompagne d'une précarisation de certains types de ménages, en particuliers les isolés et les familles monoparentales.

Figure 2 : Evolution cumulée du nombre de ménages selon le type (Wallonie)



Source : Cytise Web - GÉDAP

1.2. ENJEUX TERRITORIAUX

L'évolution et les transformations démographiques observées et attendues sont la résultante de dynamiques très variées sur lesquelles le pouvoir régional a peu de prise : évolution sociétale, déséquilibres géopolitiques et géoéconomiques, dynamiques transfrontalières... Face à cela, l'enjeu territorial relève davantage de l'adaptation que de la modification de tendance : le vieillissement de la population, par exemple, est un phénomène global qui présente certes des déclinaisons spatiales mais dont la cause n'est pas liée à des stratégies territoriales.

- **Aujourd'hui, dans la plupart des cas, l'enjeu démographique pour les communes n'est pas d'ordre quantitatif mais il est dans la recherche d'un équilibre socio-démographique de la population** : jeunes et âgés, couples et célibataires, nationaux et immigrés, fortunés et faibles revenus. L'accroissement démographique a longtemps été considéré par les collectivités territoriales comme un élément positif voire même comme un objectif à part entière. Il était perçu comme le reflet de l'attractivité et du dynamisme du territoire et associé à un accroissement des recettes fiscales. A l'heure actuelle, ce dogme n'est plus partout d'actualité : certaines communes périurbaines considèrent qu'elles ont atteint un seuil maximal et ne cherchent plus à s'accroître ; certaines communes urbaines renouent avec la croissance démographique après de longues années de déclin, mais celui-ci est souvent le fait d'une population précarisée, ce qui peut placer ces communes dans une situation budgétaire problématique.
- **L'accroissement de la population concerne la plus grande partie des communes et sous-régions wallonnes.** Seule une bande frontalière française du sud namurois et du Luxembourg connaît toujours une situation de stagnation et même de léger déclin démographique, ainsi que quelques communes du sillon industriel. Dans certaines communes initialement peu peuplées, l'accroissement peut être spectaculaire en termes relatifs et entraîner d'importants changements de la structure de la population ; c'est le cas

surtout dans le sud-est du Luxembourg (+16% entre 2005 et 2010 à Léglise !).

L'accroissement de population implique une augmentation quantitative à la fois des besoins (logements, services, approvisionnement en eau...) et des pressions sur l'environnement (assainissement des eaux, déchets, mobilité...). Pour mettre en évidence les enjeux territoriaux liés à cet accroissement, il y a lieu d'examiner d'autres données, notamment la structure d'âge et la typologie des ménages.

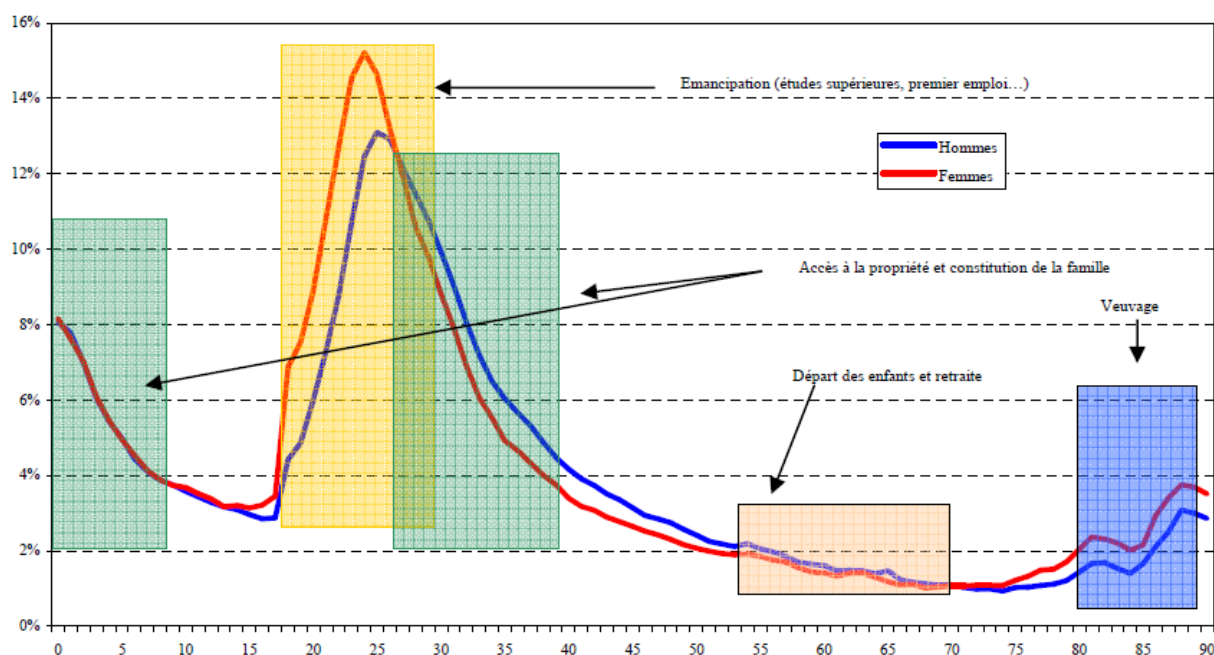
- **Le vieillissement de la population et l'avènement programmé du « papy boom » induisent des enjeux territoriaux importants, en termes de mobilité résidentielle et de logements.** La mobilité résidentielle (c'est-à-dire la propension à déménager) remonte sensiblement à partir de 65 ans, en lien avec le départ à la retraite, une santé déclinante, le décès du conjoint, etc. Pour certains, le changement de domicile conduit à quitter la Wallonie : vers la côte belge, le sud de la France ou le pays d'origine pour certains anciens travailleurs étrangers. Au sein de la Wallonie, le déménagement de « villégiature » s'observe dans certaines communes ardennaises ou dans une ville thermale comme Spa, mais il n'est pas globalement très significatif. Le retour vers la commune d'origine qu'on a dû quitter au cours de sa vie pour des raisons familiales ou professionnelles est plus fréquent, mais ces mouvements très diffus n'ont pas d'incidences sur la structure du territoire. Par contre, la plupart des personnes âgées restent ou souhaitent rester dans leur environnement proche. **C'est, dès lors, à l'échelle locale que se situe le principal enjeu territorial du « papy boom »** : de très nombreuses communes manquent de logements et de services adaptés à une population vieillissante. Les personnes âgées ont dès lors tendance à rester dans leur ancien logement devenu sous-occupé, ce qui contraint les jeunes familles à construire de nouveaux logements familiaux et engendre un parc de logements globalement surdimensionné par rapport aux caractéristiques des ménages.
- **Le vieillissement représente un enjeu en termes de mobilité et d'accessibilité aux transports.** Les déplacements des personnes âgées ne sont plus pendulaires ; ils sont surtout liés aux loisirs et aux achats et sont globalement moins nombreux. Ces constats actuels doivent toutefois être adaptés à l'évolution sociétale : les personnes âgées restent plus longtemps actives et en bonne santé ; elles se déplacent, s'occupent de leurs petits-enfants et finalement prolongent leur mode de vie actif de plus en plus longtemps¹. A partir d'un certain âge, cependant, il devient difficile pour les personnes plus âgées de garder leur voiture. La localisation de leur logement à proximité des services devient alors d'autant plus nécessaire.
- **La fragilisation des ménages a des incidences territoriales majeures, en termes de mobilité résidentielle et de concentration des précarités socio-économiques dans certains quartiers urbains défavorisés et zones de loisirs résidentielles.** En effet, la mobilité résidentielle est très directement liée à la structure des ménages : certains événements de la vie (mise en ménage, arrivée d'un enfant, décès ou séparation, recomposition de familles) ont des effets très nets sur la propension à déménager. C'est évidemment en cas de séparation que la tendance est la plus nette. Aussi, des ménages fragilisés et précarisés ont-ils tendance à se concentrer dans les seuls endroits où ils peuvent trouver des logements et services répondant à leurs besoins : des quartiers urbains et certaines zones de loisirs résidentielles («habitat permanent»). Il s'ensuit un phénomène de dualisation spatiale des territoires et de concentration des précarités socio-démographiques² qui rejoint un enjeu important du défi de la cohésion sociale.

¹ C'est pourquoi la notion de vieillesse devrait davantage être liée à l'espérance de vie qu'à une tranche d'âge fixée de manière arbitraire.

² Ainsi, l'espérance de vie – qui est un indicateur démographique fortement lié à des paramètres sociaux et environnementaux : hygiène de vie, qualité des soins médicaux, de l'air, de l'habitat... - peut varier de 8 à 9 ans entre des communes industrielles du sillon wallon et des communes périurbaines du Brabant wallon ou des cantons germanophones.

- **Les évolutions de la taille des ménages et de leur nombre ont des implications économiques, sociales et environnementales** : augmentation du nombre de logements, consommation d'énergie, pollutions, production de déchets. La nécessité pour chaque ménage de disposer d'un équipement de base fait que les petits ménages consomment proportionnellement davantage (d'énergie, de biens) que les ménages de plus grande taille. De plus, dans les familles monoparentales, la généralisation progressive de la garde alternée a pour effet de doubler le nombre de biens nécessaires par enfant. Ces phénomènes génèrent ainsi une augmentation de la pression environnementale exercée par habitant et appellent une nécessaire évolution dans les types de logement disponibles.
- **Les migrations résidentielles** sont en partie une conséquence des phénomènes précédents : vieillissement de la population et fragilisation des ménages. Mais elles sont surtout liées à des opportunités d'emploi (sud Luxembourg), de foncier (prix du terrain en secteur périurbain), au choix d'un cadre de vie ou encore, pour les jeunes adultes, à des critères liés aux études ou aux loisirs. Comme le montrent le graphique et les deux cartes ci-dessous, le profil de mobilité est très variable selon l'âge : la frange la plus mobile est de loin celle des jeunes adultes, suivis des adultes d'âge moyen avec leurs jeunes enfants. Les premiers sont surtout attirés par les villes ou les pôles universitaires tandis que les seconds investissent clairement les espaces périurbains.

Figure 4 : Les taux de migration intercommunaux selon l'âge et le sexe en Belgique entre 2000 et 2005



Source : Extrait de EGGERICKX *et al.* (2001). Les migrations internes en Belgique, Monographie 2 de l'Enquête socioéconomique de 2001.

Comme le montrent les indicateurs développés ci-après, les dynamiques en cours ne sont pas spatialement homogènes et entraînent des évolutions différenciées aux échelles sous-régionale et locale. La distinction entre milieux urbains, périurbains et ruraux, notamment, est très nette et a tendance à se renforcer.

Avec une population plus nombreuse, plus vieille, plus mobile, plus isolée, au parcours de vie plus instable, de nouveaux besoins se font jour en matière de logements, de services, de modes de travail, de déplacements..., qui ont des incidences sur la structure du territoire. Grâce à l'analyse prospective, ces besoins peuvent être en bonne partie prévisibles à une échelle assez fine et des réponses peuvent y être apportées de manière proactive.

2. ORIENTATIONS ET LEVIERS D'ACTION

2.1. LEVIERS D'ACTION TERRITORIAUX DISPONIBLES POUR FAIRE FACE AU DÉFI DÉMOGRAPHIQUE

L'aménagement du territoire n'a pas réellement de prise sur les grands mécanismes démographiques que sont le vieillissement et la fragilisation des ménages. Face à ces tendances que la prospective permet de quantifier avec une relative précision, il peut par contre développer des stratégies d'adaptation, comme la production de logements et le développement de services rencontrant les besoins d'une population vieillissante : logements de petite taille, de plain-pied, logements intergénérationnels, résidences services, services à domicile, maisons de retraite... Les perspectives de population permettent d'avoir une idée assez précise de l'évolution quantitative et de la localisation de ces besoins. Toutefois, l'instabilité des parcours de vie et les incertitudes liées à l'avenir plaident aussi et surtout pour une nouvelle conception urbanistique et architecturale qui tienne compte de cette incertitude et propose des bâtiments et espaces publics beaucoup plus évolutifs et modulables qu'à l'heure actuelle.

Par ailleurs, ces mutations socio-démographiques ne doivent pas systématiquement être perçues comme des phénomènes négatifs : ce sont aussi de formidables opportunités à saisir, à la fois en termes économiques mais surtout comme une occasion unique de repenser la manière de vivre ensemble et de créer de nouvelles solidarités.

Le territoire offre davantage de leviers d'action en ce qui concerne les phénomènes migratoires. A défaut de pouvoir les contrôler, les outils d'affectation du sol et les stratégies de mise en œuvre foncière peuvent permettre de les canaliser en modulant l'attractivité de certaines zones : création de logements par l'urbanisation de nouveaux quartiers, désenclavement de territoires, création d'emplois et de services, etc.

La plupart des migrations ont une portée locale : les trois quarts des changements de domicile se font au sein de la même commune ou du même arrondissement. C'est donc à l'échelle des bassins de vie qu'il y a un nouvel équilibre territorial à rechercher pour éviter la concentration de population vieillie et fragilisée dans les centres urbains ; il y aurait lieu d'envisager, par exemple, la production de logements locatifs et de logements sociaux dans les noyaux ruraux ou périurbains.

2.2. LEVIERS ENVISAGÉS DANS LE SDER 99

Dans le SDER 99, la démographie n'était pas considérée comme un défi. Toutefois, les enjeux du vieillissement et de la transformation des ménages ainsi que les dynamiques de différenciation spatiale avaient déjà été identifiés.

La structuration du territoire, l'identification de zones à enjeux spécifiques (quartiers dégradés, zones à forte pression foncière), l'objectif d'une mixité raisonnée des fonctions sont des leviers d'actions préconisés dans le SDER 99 et qui restent tout à fait pertinents à l'heure actuelle.

Dans le projet de structure spatiale et les mesures du SDER 99, la composante démographique intervient toujours de manière indirecte à travers des objectifs et options tels que « répondre aux besoins primordiaux » (p. 121 et 172-173), « structurer la ville et les villages » (p.152-153), « adapter les logements existants et nouveaux aux caractéristiques de la demande » (p. 175), ainsi qu'à travers des options sur la mobilité ou la préservation des ressources, du patrimoine naturel, du paysage etc.

3. INDICATEURS

Les données démographiques disponibles sont nombreuses et variées. Elles sont issues du Registre national et sont traitées et publiées par la DGSIE (ex INS) et par le GédAP (UCL) dans le cadre de la base de données CYTISE. Elles sont généralement disponibles à l'échelle communale, certaines sont publiées ou disponibles à l'échelle des secteurs statistiques (taille des ménages). En ce qui concerne le SDER, l'échelle communale semble la plus appropriée car elle permet d'avoir une vision globale de la Wallonie tout en descendant à un niveau d'analyse assez fin. Elle pourra être complétée le cas échéant par des données au niveau de l'arrondissement qui mettent parfois mieux en évidence des tendances sous-régionales.

Pour la construction d'indicateurs, la question qui se pose n'est pas celle de la disponibilité des données mais celle du choix des informations les plus pertinentes. Ce choix sera guidé par deux objectifs : d'une part, rendre compte des thématiques sectorielles les plus liées au défi démographique : logement, services, transports de personnes... ; d'autre part, rendre compte de la manière la plus claire possible des disparités spatiales en identifiant les principales dynamiques. Par la suite, le suivi de ces indicateurs doit permettre d'évaluer si les mesures qui seront proposées permettent bien de rencontrer les objectifs qui auront été définis dans le cadre de la révision du SDER. Les indicateurs démographiques retenus sont des données de base d'interprétation et d'usage très simples dans la mesure où ils sont principalement destinés à alimenter des indicateurs plus complexes et opérationnels élaborés dans le cadre des thématiques spatiales et sectorielles.

On retiendra *a priori* cinq indicateurs qui se réfèrent aux trois grands axes du défi démographique : l'accroissement de la population, le vieillissement de la population et la fragilisation des ménages.

3.1. ÉVOLUTION DE LA POPULATION TOTALE

- **Description**

L'évolution en chiffres absolus permet de quantifier l'ampleur des besoins et des pressions induits par l'évolution de la population.

L'évolution en chiffres relatifs permet de comparer entre elles des entités au poids démographique différent et de mesurer l'intensité des besoins et pressions induits par rapport à la situation existante.

- **Données de base**

Source : DGSIE ; Cytise web

- **Découpage spatial**

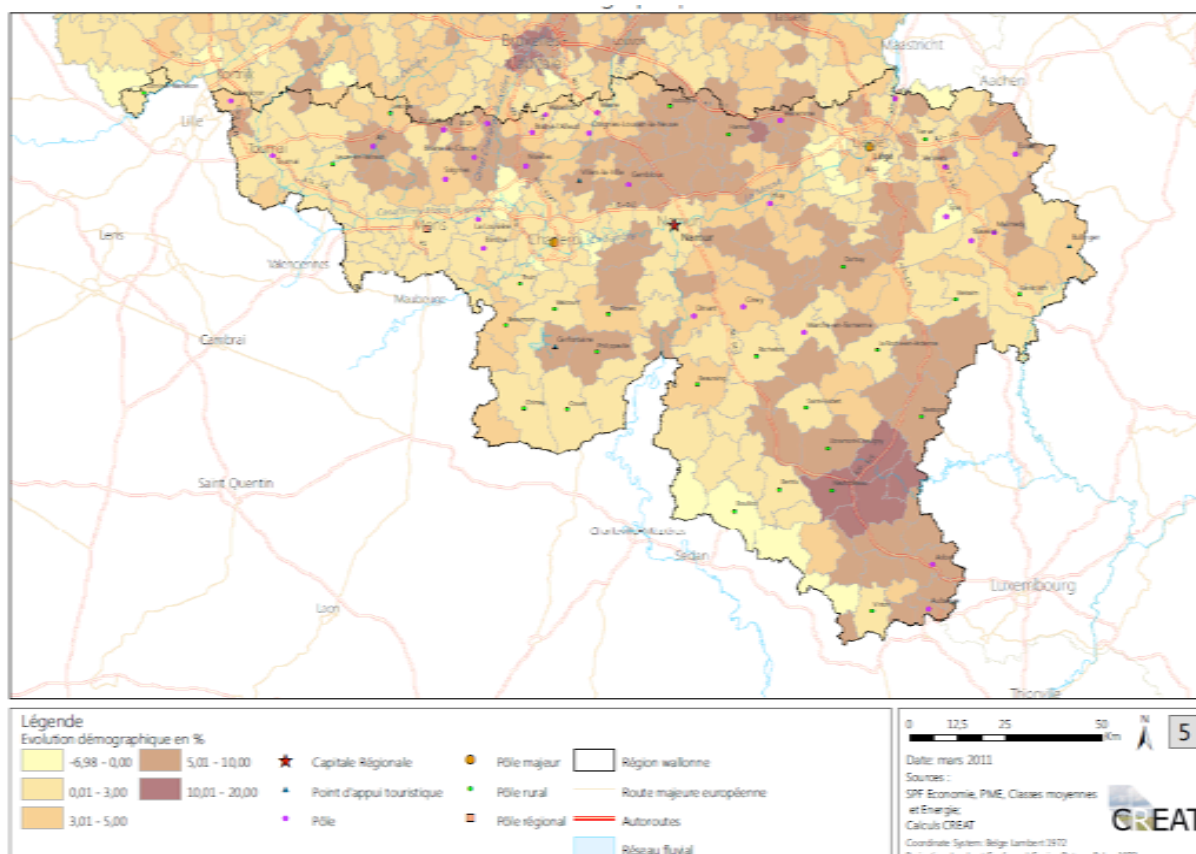
Commune

- **Couverture temporelle**

- Temporalité annuelle
- Dernière année de disponibilité : 2010

- **Limite**

La population totale donne le cadre général, elle ne permet pas de déduire le type de besoins induits par l'évolution démographique.

Carte 1 : Evolution démographique (en %) entre 2005 et 2010

• Observations et tendances

A l'échelle du territoire wallon, on peut de manière schématique définir les grands ensembles suivants (cf. Carte 1) qui se distinguent par leurs dynamiques démographiques décrites par les différents indicateurs :

- Le sud-est du Luxembourg, zone de croissance importante où la fécondité traditionnellement élevée se conjugue à une forte attractivité migratoire liée à la proximité du pôle d'emploi de Luxembourg. Le faible prix du foncier lié à une grande disponibilité de terrains urbanisables est une des principales raisons de ce développement important sur le versant belge. Ces communes sont les plus jeunes du territoire wallon.
- Le secteur sud-ouest du territoire ne bénéficie pas de cette dynamique. A l'écart des grands axes de communication et en l'absence de pôles de développement, y compris sur le versant français, il poursuit son déclin démographique observé depuis plusieurs décennies mais en tendant peu à peu vers l'équilibre. L'âge moyen de ces communes est très élevé.
- La partie centrale du Brabant wallon a été durant les années 1960 à 1990 le principal moteur démographique de Wallonie - responsable de la moitié de son accroissement global -, en raison principalement de la périurbanisation bruxelloise. A l'heure actuelle, le développement démographique est beaucoup plus modéré. La natalité est faible et, si la zone est toujours attractive, elle connaît elle-même également un phénomène de « périurbanisation » : les jeunes ne trouvant plus de logements ou de terrains à un prix accessible s'installent plus loin dans la campagne périurbaine. L'âge moyen s'accroît sensiblement mais comme l'espérance de vie est élevée, la mortalité reste assez faible.

- La grande zone de développement périurbain de l'agglomération bruxelloise s'étend à l'heure actuelle à une distance toujours plus grande du centre ville : les communes qui se développent le plus sont situées dans une couronne de 30 à 40 km. Elles accueillent une population en provenance de la région bruxelloise mais aussi du Brabant wallon central. On y trouve l'est de la Wallonie picarde (axe A8-E429), le Namurois (axe E411), l'est du Brabant wallon et l'arrondissement de Waremme (axe E40). Le lien avec les axes autoroutiers est assez net. Ces communes voient s'implanter une population de 30-40 ans avec de jeunes enfants ; la natalité y est élevée. L'arrondissement de Waremme longtemps très âgé voit peu à peu sa structure d'âge se modifier grâce au solde migratoire très positif.
- Le « sillon wallon » a mis un terme à une longue phase de déclin démographique, résultat visible de nombreuses opérations d'aménagement opérationnel (rénovation et revitalisation urbaine, sites à réaménager, etc.). Certaines communes moins centrales sont toutefois toujours en déclin. Ceci masque toutefois un déséquilibre structurel croissant : ce sont surtout les personnes isolées, les jeunes couples ou les familles monoparentales qui repeuplent les villes, alors que les ménages familiaux continuent à rechercher un environnement plus rural. Les villes attirent surtout les jeunes adultes et dans une moindre mesure les personnes âgées.
- Toute la frange sud de ce sillon – et dans une moindre mesure la frange nord – forme une zone de périurbanisation où viennent s'installer les familles en provenance de ces villes.

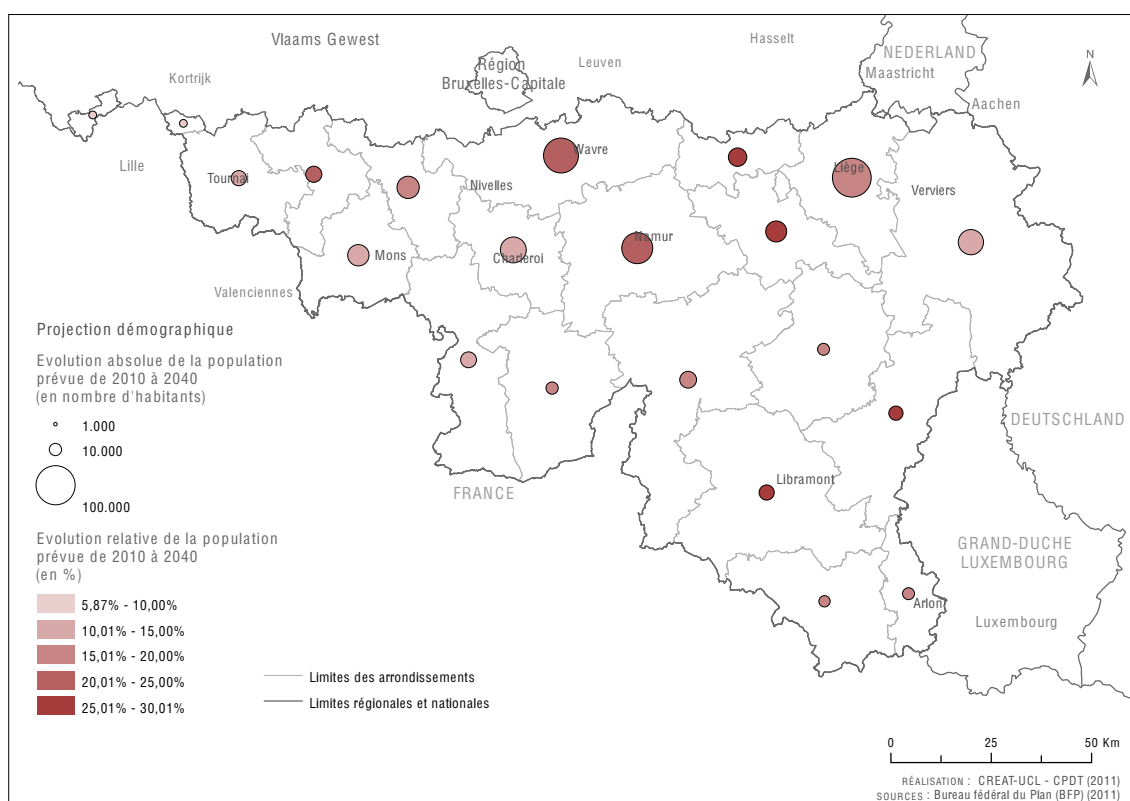
Deux autres secteurs complètent cette description schématique :

- L'ouest de la Wallonie picarde où la population est âgée mais où le solde naturel très négatif est compensé depuis 2005 par l'installation massive d'une population française assez âgée (40-60 ans) ; la sous-région bénéficie de plus en plus de la dynamique de l'Eurométropole.
- Les cantons germanophones où l'on trouve une dynamique migratoire relativement similaire (installation d'une population allemande d'âge moyen) et une faible fécondité mais où l'espérance de vie est beaucoup plus élevée.

• Hypothèses d'évolution aux horizons 2020 et 2040

Les projections du Bureau du Plan estiment l'évolution de la population totale année par année jusqu'à l'horizon 2060, à l'échelle des arrondissements. Elles se basent sur les pyramide des âges que l'on fait évoluer année après année à partir d'hypothèses de fécondité, mortalité et migrations. Le GÉDAP réalise actuellement des projections de population par commune, mais les résultats ne seront pas disponibles avant la fin de l'année 2011. Dans l'intervalle, une estimation de la ventilation par commune a pu être réalisée sur base du principe suivant : régression linéaire de la courbe d'évolution de chaque commune (2000-2010), prolongée jusqu'à l'horizon 2020 et 2040. A ces dates, on mesure le poids de chaque commune dans le chiffre total théorique obtenu au niveau de chaque arrondissement. On répartit ensuite le chiffre de population issu des calculs du Bureau du Plan suivant le poids relatif estimé de chaque commune. Il s'agit d'un calcul de répartition statistique et non pas démographique mais qui se réfère aux projections démographiques du Bureau du Plan.

Carte 2 : Projection démographique : évolution absolue de la population prévue de 2010 à 2040 (en nombre d'habitants).



3.2. MOUVEMENTS DE LA POPULATION : LE SOLDE MIGRATOIRE

• Description

A l'échelle de la Wallonie comme à celle des communes, les migrations sont de loin le principal moteur de l'évolution démographique (85% en moyenne wallonne). L'examen des classes d'âge est plus pertinent que celui de l'origine ou de la destination des migrants, car l'âge a plus d'incidences sur les diverses thématiques étudiées. Le profil de mobilité montre un pic très important entre 18 et 29 ans (données disponibles : 15-29 ans) qui se prolonge en s'amenuisant jusque 44 ans.

L'indicateur est donc : le solde migratoire par classe d'âge : 15 à 29 ans et 30 à 44 ans

Nous retenons ces deux classes d'âge car ce sont celles qui sont soumises aux mouvements à la fois les plus importants et les plus structurés. La classe 0-14 ans est liée à celle des 30-44 ans, la classe 45-64 ans est peu mobile et celle des 65 ans et plus ne permet pas de distinguer des dynamiques spatiales particulières.

Données de base

DGSIE

• Découpage spatial

- Commune
- A cette échelle, il est nécessaire de lisser les données sur une période pluriannuelle (2-3 ans) pour pouvoir dégager des tendances significatives.

• Couverture temporelle

- Temporalité annuelle – calcul sur base d'une période trisannuelle
- Dernière année de disponibilité : 2005-2007

• Limite

L'indicateur ne reflète pas la masse totale des mouvements d'entrées et de sorties mais il tient compte uniquement de leur résultante.

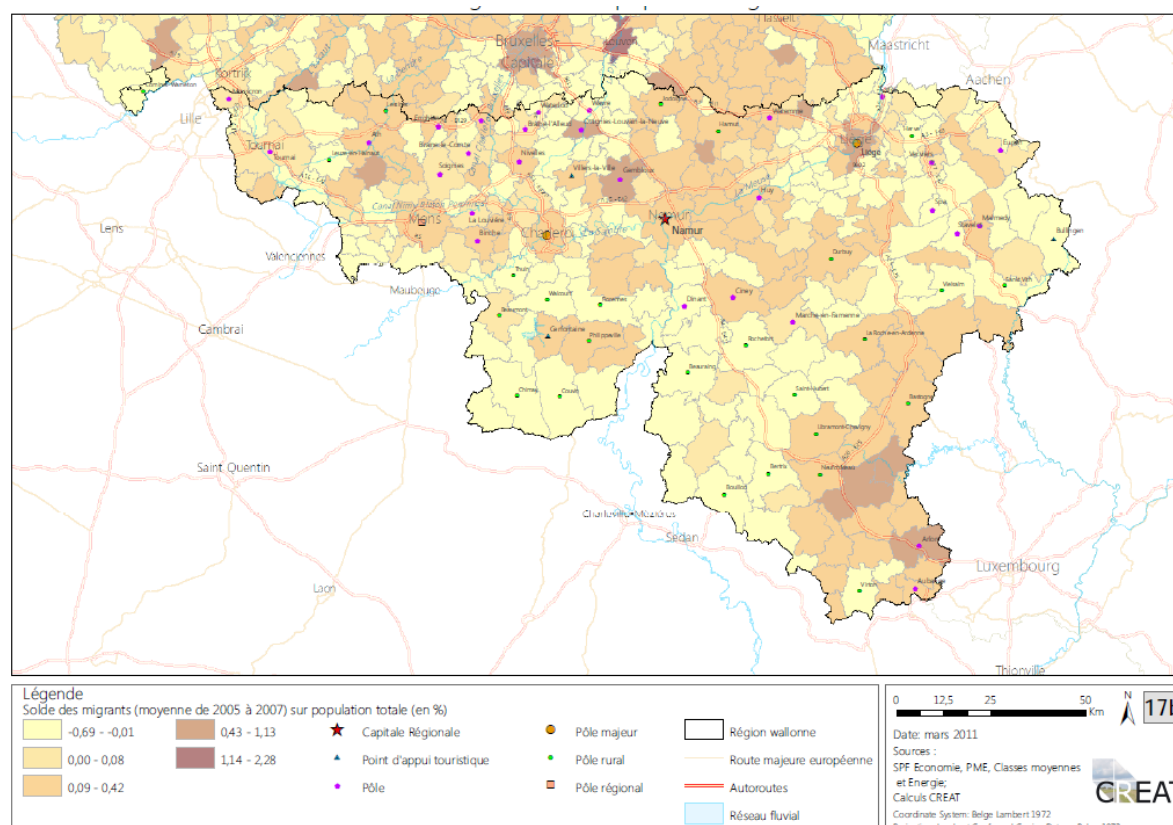
• Observations, tendances d'évolution

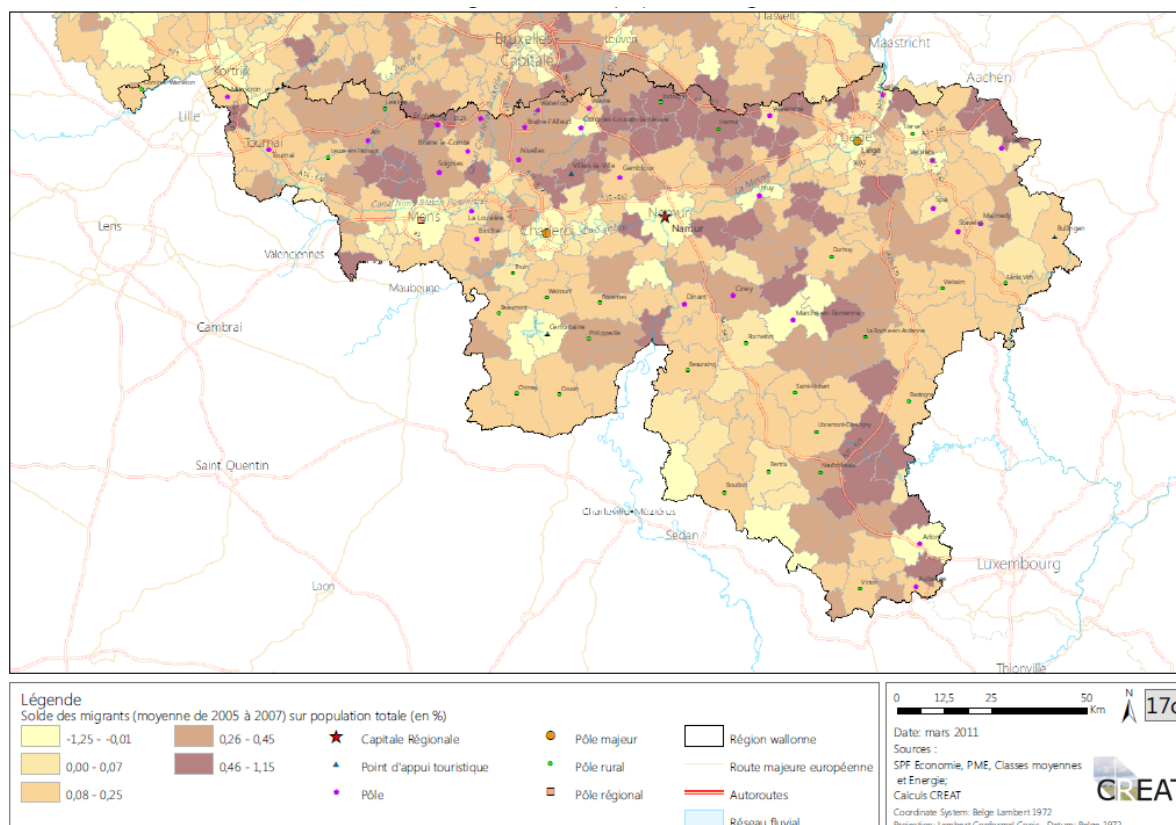
Les Carte 3 et Carte 4, ci-dessous, traduisent des dynamiques à peu près opposées. Les 15-29 ans sont surtout attirés par les centres urbains et les pôles universitaires. Le sud-est du Luxembourg est également très attractif dès la recherche du premier emploi ; ces jeunes migrants viennent y renforcer la population locale déjà très jeune et féconde. A l'inverse, les 30-44 ans s'éloignent des noyaux urbains et s'installent à leur périphérie ; toute la partie nord du territoire entre le sillon wallon et Bruxelles est particulièrement attractive pour cette tranche d'âge, avec toujours le sud-est de la province du Luxembourg.

• Hypothèses d'évolution aux horizons 2020 et 2040

Une projection statistique des tendances migratoires pourrait être envisagée à l'horizon 2020 et 2040 sur base de deux périodes pluriannuelles de référence mais la pertinence de l'exercice semble très limitée : en valeurs absolues, cet indicateur est très redondant avec l'accroissement global et l'exercice de projection de population permet de se faire une idée assez précise de l'attractivité migratoire qui y est liée.

Carte 3 : Solde migratoire de la population âgée de 15 à 29 ans (2005-2007)



Carte 4 : Solde migratoire de la population âgée de 30 à 44 ans (2005-2007)

3.3. VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION : RÉPARTITION DE LA POPULATION PAR « CLASSES D'ÂGE DE LA VIE » ET SON ÉVOLUTION

• Description

Les classes d'âge correspondent à une série de besoins et services adaptés (0-2 ans, 3-5 ans, 6-11 ans...). L'évolution en chiffres absolus permet d'avoir une estimation quantifiée de l'évolution des besoins liés à chaque classe d'âge : nombre de classes, nombre de places dans les crèches, les maisons de retraite... L'évolution relative permet de comparer et donc de spatialiser les principales tendances.

• Données de base

Cytise web, DGSIE, Bureau du Plan.

Les données par classe d'âge de la vie sont issues d'un regroupement à partir de données par classe d'âge annuel. Celles-ci ne sont plus publiées actuellement par la DGSIE, elles sont consultables sur l'application Cytise web jusqu'à l'année 2006. La DGSIE publie des données par classes d'âges quinquennales à l'échelle des communes qui sont plus récentes (dernière année : 2008), mais leur interprétation en termes de besoins et services adaptés est beaucoup moins pertinente.

• Découpage spatial

Commune (et arrondissement pour les projections)

• Couverture temporelle

- Temporalité : annuelle
- Dernière année de disponibilité : 2008 pour les données quinquennales DGSIE, 2006 pour les données de Cytise web.

• Limites

Les limites sont surtout liées à la difficulté de disposer de données récentes à l'échelle des communes ainsi qu'à la difficulté d'interpréter la grande quantité d'informations produites dans la mesure où il y a neuf classes d'âge de la vie.

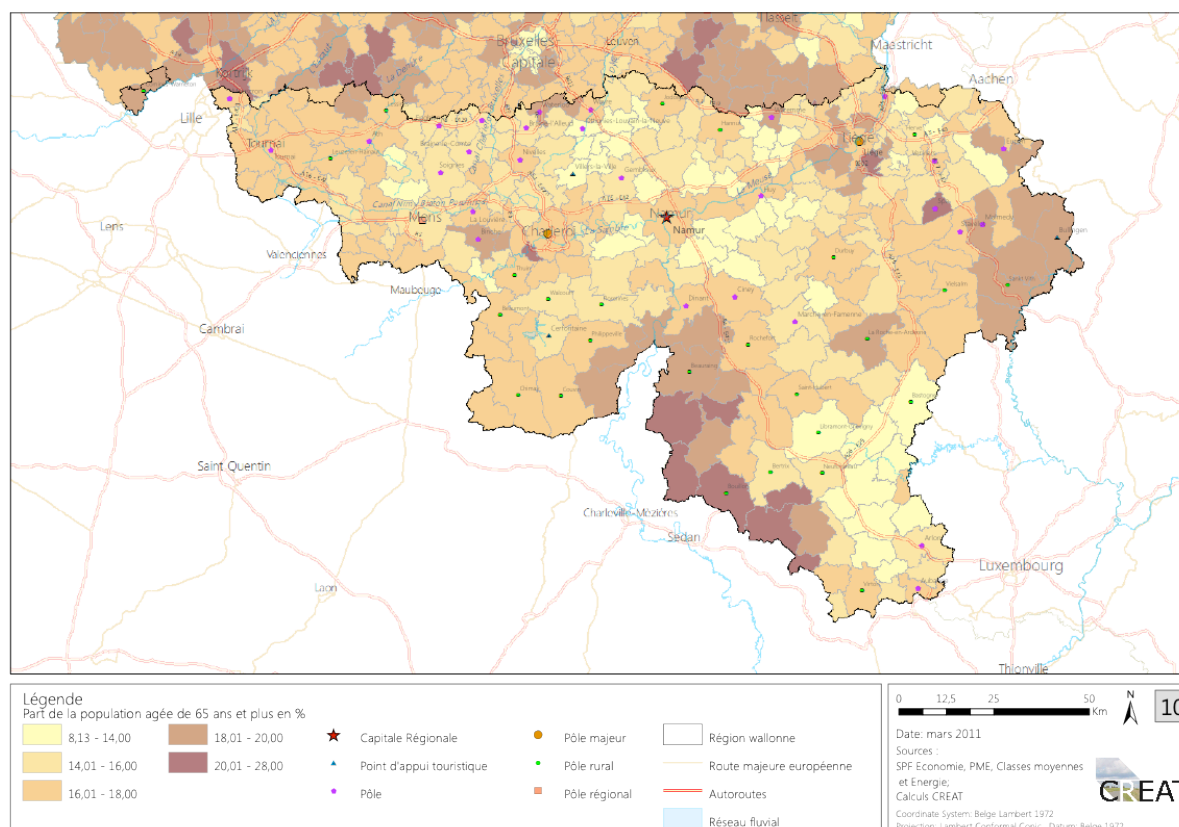
• Observations, tendances d'évolution

A l'échelle communale, les données montrent des variations importantes déjà notées sur les autres cartes : importance des jeunes enfants en sud-est Luxembourg, des jeunes adultes dans les communes urbaines, des adultes d'âge moyen dans les communes périurbaines...

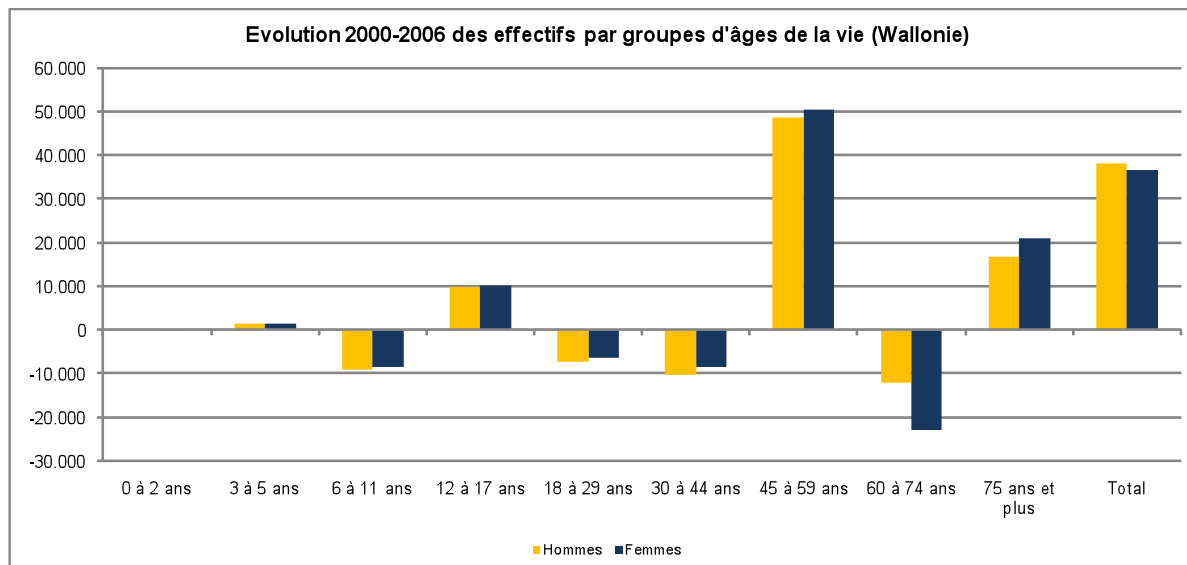
A titre d'exemple, la carte suivante (cf. Carte 5) représente la proportion de personnes âgées de 65 ans et plus. Leur part relative est très importante tout le long de la frontière française ainsi qu'en région liégeoise.

A l'échelle de la Wallonie, le fait marquant de l'évolution 2000-2006 est bien sûr l'accroissement très important des personnes âgées de 45 à 59 ans ainsi que celui des personnes très âgées (+37.500 âgés de 75 ans et plus). Par contre, le creux de la deuxième guerre mondiale se marque par une diminution des « jeunes pensionnés ».

Carte 5 : Proportion de personnes âgées de 65 ans et plus en 2008



Source : Cytise Web - GÉDAP

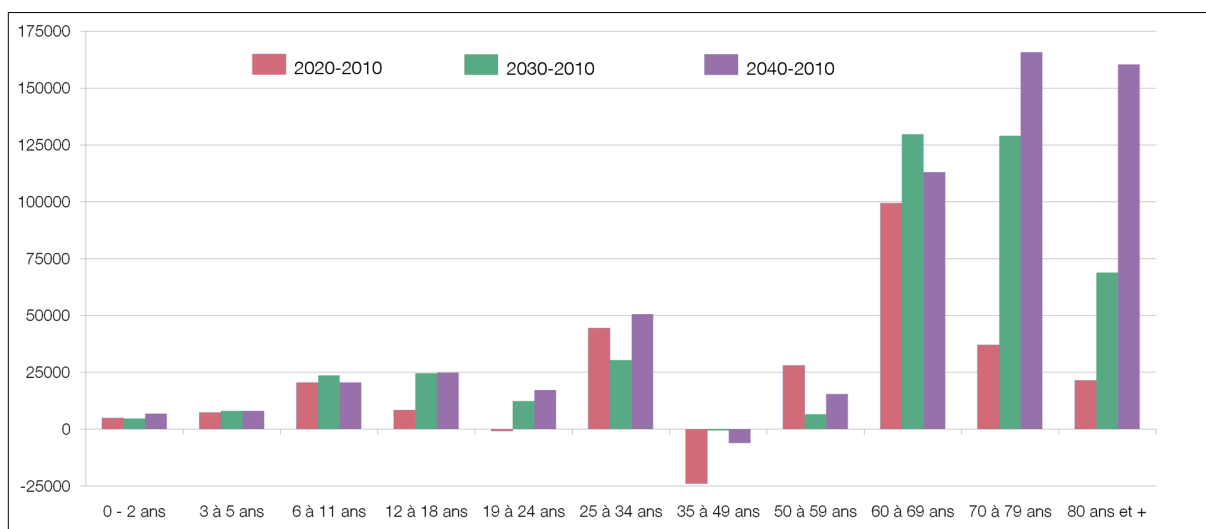
Figure 3 : Evolution 2000-2006 des effectifs par « groupes d'âge de la vie » en Wallonie

Source : Cytise Web - GÉDAP

• Hypothèses d'évolution aux horizons 2020 et 2040

Les projections du Bureau du Plan étant basées sur les pyramides des âges, les résultats sont ventilés par classe d'âge annuelle à l'échelle des arrondissements. On peut donc par regroupement obtenir les projections de population pour 2020 et 2040 par classe d'âge de la vie, ce qui permet de calibrer l'étendue des besoins futurs.

Les résultats indiquent des accroissements spectaculaires des tranches d'âges les plus élevées : +100.000 personnes âgées de 60 à 70 ans en 2020 ; doublement des effectifs du quatrième âge en 2040 (+160.000). Mais les mouvements des autres tranches d'âge, malgré une moindre amplitude, ne sont pas dénués d'effets à l'échelle régionale : l'augmentation de 20.000 enfants âgés de 6 à 11 ans en 2020 signifie la création d'au moins 1.000 classes supplémentaires !

Figure 4 : Vieillesse de la population wallonne : évolution projetée en 2020, 2030 et 2040 des effectifs par « groupes d'âge de la vie » en Wallonie

Sources : Bureau du Plan (2008) – *Perspectives de population 2007-2060*

3.4. EVOLUTION DE LA STRUCTURE DES MÉNAGES : TYPES DE MÉNAGES

• Description

La taille moyenne des ménages est un indicateur fréquemment utilisé mais qui nous paraît toutefois trop synthétique : il ne permet pas de préciser la distribution de ces ménages par taille ni leur typologie qui sont des informations beaucoup plus utiles dans une perspective programmatique.

La répartition des ménages par type et son évolution nous semble être l'indicateur le plus intéressant dans le cadre de notre étude : en effet, à chaque type de ménages correspondent a priori des besoins en logements et services spécifiques. En outre, dans la vie d'un individu, le passage d'un type de ménage à un autre (veuvage, mise en ménage, séparation...) correspond souvent à un changement de domicile ; les évolutions de cet indicateur sont donc des facteurs explicatifs de la mobilité résidentielle.

• Données de base

Cytise web et DGSIE

Les données se présentent sous forme d'un tableau synthétique (années 2002 et 2008) à partir duquel plusieurs cartes peuvent être générées : proportion d'isolés, de familles monoparentales, de couples avec enfants... et évolution de ces paramètres en termes relatifs ou absolus. Les valeurs absolues permettent de quantifier les besoins associés à l'évolution observée, les valeurs relatives permettent de voir si l'évolution est conforme à la structure actuelle et, dans la négative, dans quelle mesure elle est susceptible de bouleverser cette dernière.

Les données de Cytise web et de la DGSIE ne sont pas comparables car elles procèdent de calculs et de modes d'agrégation différents. La typologie de Cytise web est plus détaillée mais les données de la DGSIE sont plus récentes. Ce sont ces dernières qui sont utilisées pour l'indicateur.

• Couverture spatiale

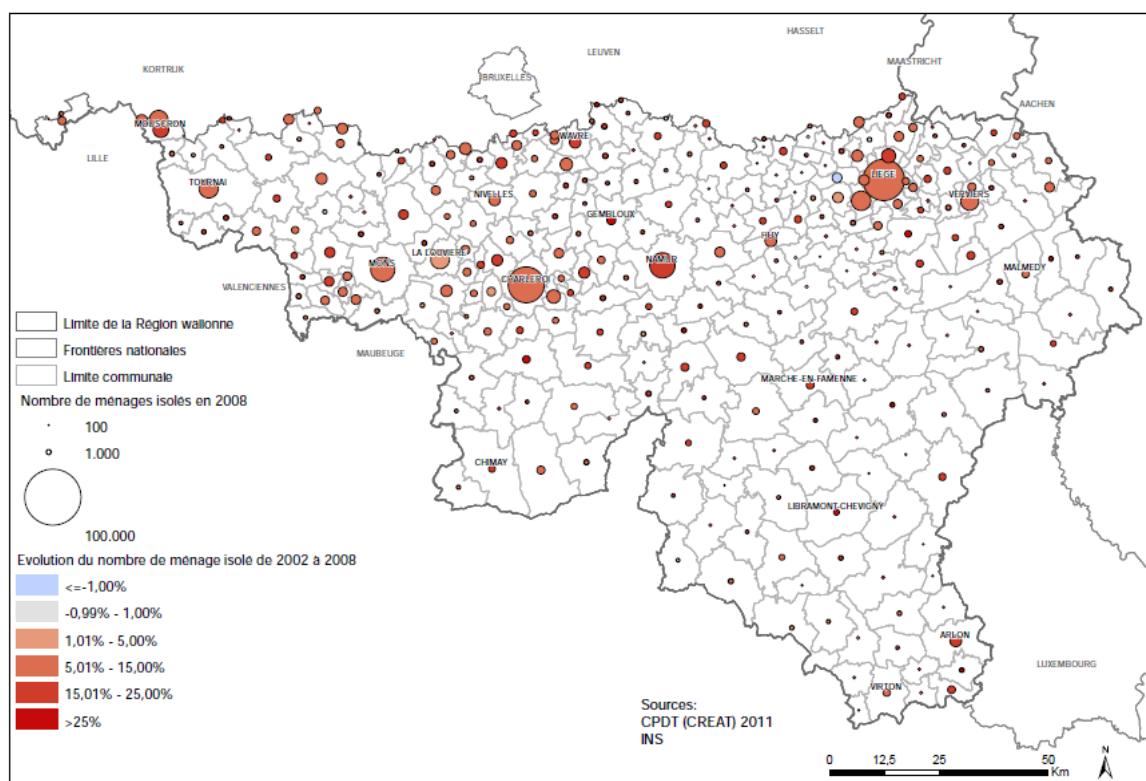
Echelle : commune

• Couverture temporelle

- Temporalité : annuelle
- Dernière année de disponibilité : 2006 (Cytise web) et 2008 (DGSIE)

• Observations, tendances d'évolution

L'évolution du nombre de ménages isolés montre que l'accroissement est quasiment généralisé et qu'il est très important dans les grands noyaux urbains qui comptent déjà de très nombreux ménages. Le Brabant wallon se distingue également par une augmentation importante qui traduit la diminution progressive de son caractère familial. La carte d'évolution des couples avec enfants est pratiquement l'inverse de celle-ci : diminution quasi générale sauf dans le sud-est Luxembourg où les dynamiques démographiques restent favorables au développement des noyaux familiaux.

Carte 6 : Nombre de ménages et évolution 2002-2008 du nombre d'isolés

Sources : DGSIE, calculs CREAT

• Hypothèses d'évolution aux horizons 2020 et 2040

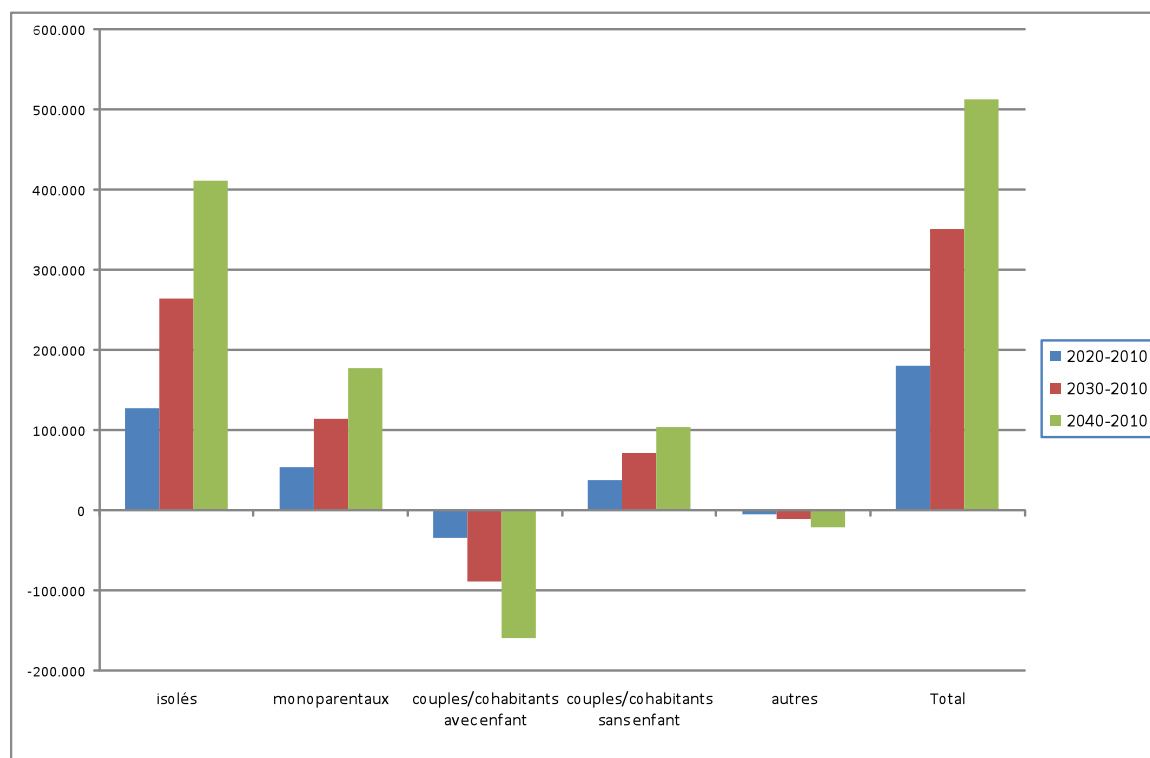
La simple extrapolation des tendances observées entre 1991 et 2008 permet d'estimer l'évolution des différents types de ménages en valeurs absolues. Malgré ses limites méthodologiques, l'exercice est intéressant pour les thématiques liées à l'habitat, aux services ou à la mobilité. La diminution du nombre de ménages suit un rythme pratiquement linéaire. Si on prolonge cette tendance en la croisant avec les projections de population, on peut estimer que le nombre de ménages passerait de 1.500.000 en 2010 à 1.700.000 en 2020 et 2.000.000 en 2040. Si maintenant on prolonge l'évolution de la répartition des ménages selon leur typologie et que l'on applique la répartition en 2020 et 2040 au nombre total de ménages estimé à ces périodes, on obtient une estimation des évolutions attendues présentée dans le graphique ci-dessous. On peut par exemple s'attendre à un accroissement de 120.000 isolés et de 50.000 familles monoparentales entre 2010 et 2020.

De nouveau, il s'agit de simples projections statistiques des tendances récemment observées, on ne propose pas de scénarios basés sur des changements de tendance : le travail de projections de population basé sur la typologie des ménages est actuellement en cours et le présent exercice a juste pour but de donner quelques ordres de grandeur en attendant les résultats de cette étude menée par le GédAP.

• Limite

Cet indicateur ne donne pas de précisions sur l'âge des personnes qui composent les ménages. Les données publiées ne permettent pas de croiser structure d'âge et caractéristiques des ménages.

Figure 5 : Estimation de l'évolution des effectifs par type de ménage par rapport à 2010 en Wallonie



Sources : Bureau du Plan, Cytise Web – GÉDAP et calculs CREAT

4. CROISEMENT AVEC LES THÉMATIQUES

• Habitat et services

- Demande supplémentaire en logements à spatialiser selon les dynamiques démographiques
- Offre adaptée à la mobilité résidentielle, professionnelle, familiale...
- Offre en logements et services adaptés à la population âgée
- Offre en logements et services adaptés à la nouvelle structure des ménages
- Prise en compte de cette adaptation dans la production de logements publics
- Transformation du parc de grands logements inadaptés à la demande future (recyclage du parc existant)
- Croisement des perspectives démographiques avec les disponibilités foncières
- Identification des « noyaux d'habitats », lieux souhaités des futurs développements démographiques

• Commerce

- Adéquation de la localisation du commerce à la croissance démographique
- « Masse critique » de population nécessaire à la viabilité des commerces de première nécessité
- Impact de la taille des ménages sur la structure commerciale (besoins commerciaux des isolés différents de ceux des familles).
- Nouveaux besoins commerciaux liés au vieillissement de la population : commerces de proximité, ambulants, e-commerce...

• Activités économiques et industrielles

- Nouveaux besoins économiques liés au vieillissement de la population
- Lien entre développement démographique et création d'emplois : production de plus de biens et services pour répondre aux besoins d'une population accrue
- Développement de l'économie résidentielle lié au développement démographique

• Exploitation du sous-sol

- Importance de la consommation du secteur de la construction si croissance démographique

• Exploitation et gestion de l'eau

- Augmentation de la demande en eau potable, augmentation de la production d'eaux usées
- Maintien de la qualité de l'eau (enjeu pour la santé publique et l'espérance de vie)
- Problèmes hydrologiques dans les zones densément habitées (fonds de vallées)

• Agriculture et sylviculture

- Augmentation de la demande alimentaire
- Pression urbanistique face aux superficies agricoles

• Tourisme et loisirs

- Croissance de la population âgée et augmentation de la demande en loisirs
- Migrations résidentielles des retraités vers certains sites touristiques
- Nouvelles pratiques des retraités : besoins spécifiques en termes d'équipements et services.

• Patrimoine bâti

- Obsolescence du parc bâti ancien face aux nouvelles demandes de la population
- Vulnérabilité du patrimoine bâti en milieu rural vis-à-vis de la périurbanisation

• Patrimoine naturel

- Impact de l'accroissement de la population sur les habitats naturels

• Transport des personnes

- Augmentation de la demande, risque d'engorgement supplémentaire
- Vieillesse = modification des déplacements : diminution des déplacements pendulaires et augmentation des déplacements de loisirs
- Accroissement des déplacements lié au développement des familles éclatées (garde alternée)
- Répartition démographique = tension localisée sur réseau
- Masse critique de population et densité minimale nécessaires au développement de transports en commun
- Migrations pendulaires = conséquences de migrations résidentielles

• Transport des marchandises

- Croissance de la consommation des ménages et perspectives démographiques

• NTIC

- Développement de services à domicile (courses sur internet...), centres de télétravail...

• Production et transport de l'énergie

- Augmentation de la demande
- Structure des réseaux de distribution liée à la répartition de la population

• Traitement et gestion des déchets

- Production de déchets liée à l'importance de la population
- Organisation des systèmes de collectes des déchets liée à la répartition de la population (collecte à domicile, parcs à conteneurs...)

• Contraintes physiques et risques naturels**• Politique de la ville**

- Quartiers centraux défavorisés VS gentrification
- Vieillesse de la population et évolution des ménages (isolés, séparés) accroissent la demande en milieu urbain
- Retour vers la ville ; accueil des familles avec enfants
- Gestion des nouveaux arrivants
- Redéveloppement de la ville sur la ville

• Actualisation de la hiérarchie urbaine et des zones d'influences des pôles urbains

- Hiérarchie liée notamment au poids démographique
- Renforcement des zones périphériques mal équipées
- Planification de nouveaux développements résidentiels et intégration dans le système urbain

• Espace rural et relations ville-campagne et évolution de l'urbanisation

- Pressions sur le milieu rural (scénario "autarcie") et le milieu urbain (scénario "retour à la ville")
- Difficulté d'accueil des familles monoparentales et des personnes âgées en milieu rural.

• Paysage

- Cadre de récréation, de loisirs (tourisme, vieillissement de la population)
- Nimby et comportements associés
- Vieillesse démographique et structure par âge des populations.

5. BIBLIOGRAPHIE SUCCINTE

BUREAU FEDERAL DU PLAN (2008). « Perspectives de population 2007-2060 », Planning Paper 105, 150 p. (les données peuvent être téléchargées à l'adresse suivante : http://www.plan.be/databases/database_det.php?lang=fr&TM=46&IS=79&ID=26&DB=DEMOG)

CYTISE COMMUNES, logiciel d'analyse démographique communale mis au point par la GédAP-UCL http://mrw.wallonie.be/dqatlp/cytise_communes/

COSTA R., EGGERICKX T., RIZZI E. et SANDERSON J.-P., (2010). « Analyse spatiale et temporelle de la fécondité en Belgique : une approche communale », *La fécondité : représentation, causalité, prospective*, CUDEP, (à paraître).

EGGERICKX T., BAHRI A., PERRIN N. & WETS J., (2010). *La migration internationale et la population d'origine étrangère en Belgique*, Monographie 3 de l'Enquête socio-économique de 2001, DGSIE, Bruxelles, 185 p. (à paraître).

EGGERICKX T., HERMIA J.-P., SURKIJN J. & WILLAERT D., (2010). (Avec la collaboration de L. Dal, M. Poulain et J.-P. Sanderson) *Les migrations internes en Belgique*, Monographie 2 de l'Enquête socio-économique de 2001, DGSIE, Bruxelles, 200 p., (à paraître).

EGGERICKX T., ORIS M., SANDERSON J.-P. & VILPERT S., (2010). *L'évolution de la population, l'âge et le sexe*, Monographie 1 de l'Enquête socio-économique de 2001, DGSIE, Bruxelles, 230 p. (à paraître).

EGGERICKX T., DEBUISSON M. & DAL L., (2008). « Les tendances récentes des migrations entre les arrondissements » Perspectives de population 2007-2060, *Planning Paper*, Bureau du Plan-DGSIE, Bruxelles, 105, pp. 35-38.

GUSBIN D., TOINT P., CORNELIS E, POULAIN M. & EGGERICKX T. (2007). Démographie, géographie et mobilité. Perspectives à long terme et politiques pour un développement durable, Plan d'appui scientifique à une politique de développement durable, PADD II, Politique Scientifique fédérale, Bruxelles, 144 p. http://www.belspo.be/belspo/home/publ/pub_ostc/CPtrans/rappCP60_fr.pdf

HERMIA J.-P. , BAHRI A., EGGERICKX T. & SANDERSON J.-P. (2007). « Migrations et stratégies résidentielles de citadins en milieu périurbain: attentes et perceptions des migrants », *Territoire(s) Wallon(s)*, n°1, pp. 15-30.

Statistiques démographiques annuelles de la DGSIE (Stabel).

Chapitre II : LE DÉFI CLIMATIQUE

1. DÉFINITION ET ENJEUX POUR LA WALLONIE

1.1. DÉFINITION

Le changement climatique est lié à l'effet de serre additionnel très probablement attribuable à l'augmentation de concentration des gaz à effet de serre (GES) liée aux activités humaines¹. Ces émissions anthropiques de GES (dioxyde de carbone, méthane et oxyde nitreux) ont été particulièrement amplifiées depuis 1750 avec l'usage croissant de combustibles fossiles (en particulier charbon, pétrole, gaz naturel), les transformations des écosystèmes (notamment par les déforestations) et l'évolution des pratiques agricoles.

A l'échelle du globe, le **changement climatique** (CC) se manifeste par une hausse des températures moyennes de l'atmosphère et des océans, une fonte massive de la neige et de la glace et une élévation du niveau moyen des mers. Ce phénomène s'accompagne d'une modification de la fréquence et/ou de l'intensité de certains événements météorologiques extrêmes au cours des cinquante dernières années (vagues de chaleur, augmentation de la fréquence ou de la proportion des épisodes de fortes précipitations...)². Pour la Belgique, les principales évolutions constatées concernent l'augmentation des températures tant en été qu'en hiver et une augmentation des précipitations hivernales³.

Selon le quatrième rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), la température globale pourrait augmenter de 1,8 à 4°C au cours du siècle et le niveau des océans monter de 18 à 59 centimètres⁴. En Belgique, ces perspectives d'évolution s'accompagneraient de divers corollaires : disparition progressive des hivers froids, augmentation de la couverture nuageuse, augmentation significative de la probabilité de vagues de chaleur sévères similaires à celle de 2003, épisodes de pluies intenses plus fréquents, possibilité d'une augmentation de l'intensité et/ou de la fréquence des tempêtes⁵.

Au regard des impacts de ces CC, de nombreux Etats ont désormais admis la **nécessité d'action** en la matière (cf. Point 2 - Orientations et leviers d'action). D'autant que sur le plan économique, les coûts que représentent les actions à prendre en vue d'atténuer les changements climatiques sont faibles en comparaison des coûts que généreraient les impacts en cas d'inaction⁶.

Pour faire face au **défi climatique**, on distingue deux types de mesures :

¹ GIEC (2008). Bilan 2007 des changements climatiques. Contribution des Groupes de travail I, II et III au Quatrième Rapport d'évaluation (AR4) du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat [publié sous la direction de Pachauri, R.K. et Reisinger, A.]. GIEC, Genève, Suisse, 103 p.

² IPCC (2007a). *Climate Change 2007 : The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Fourth Assessment Report (AR4) of the Intergovernmental Panel on Climate Change* [Solomon, S., D. Qin, M. Manning, Z. Chen, M. Marquis, K.B. Averyt, M. Tignor and H.L. Miller (eds.)]. Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA, 996 p.

³ IRM - Institut royal météorologique de Belgique (2009). *Vigilance climatique*, Bruxelles, éd. resp. Dr. H. Malcorps, 60 p. (<http://www.meteo.be/meteo/view/fr/2791813-Vigilance+climatique+version+FR.pdf>), consultation le 30 mars 2011.

⁴ GIEC (2008). Bilan 2007 des changements climatiques. Contribution des Groupes de travail I, II et III au Quatrième Rapport d'évaluation (AR4) du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat [publié sous la direction de Pachauri, R.K. et Reisinger, A.]. GIEC, Genève, Suisse, 103 p.

⁵ MARBAIX Ph. et VAN YPERSELE J.-P. (sous la direction de) (2004). *Impacts des changements climatiques en Belgique*. Greenpeace, Bruxelles, Belgique, 44p.

⁶ EU CLIMATE CHANGE EXPERT GROUP 'EG SCIENCE' (2008). *The 2°C Target - Background on Impacts, Emission Pathways, Mitigation Options and Costs Information Reference Document, Final Version, Version 9.1, 9th July 2008.*

• Des mesures d'atténuation

Les mesures d'atténuation doivent permettre de réduire, retarder ou éviter le CC, principalement grâce à la limitation des émissions de gaz à effet de serre (GES) d'origine anthropique qui continuent à alimenter le processus du réchauffement climatique global. La stratégie d'atténuation comporte aussi un volet de maintien voire de renforcement des puits de carbone : il s'agit dans ce cas d'accroître la quantité de carbone stockée, de manière à ce que ce carbone soit soustrait à l'atmosphère où l'augmentation de sa concentration pose problème.

Cette stratégie d'atténuation se traduit notamment par des engagements internationaux concrétisant les objectifs que l'humanité se fixe en matière de réduction des émissions de GES. Actuellement, ces objectifs visent, à l'horizon 2050, la limitation de la hausse de la température mondiale par rapport à 1990 en deçà de 2°C⁷ soit une concentration de 450 ppm⁸. En ce sens, les 27 pays membres de l'Union européenne se sont engagés à réduire leurs émissions de GES de 20% par rapport au niveau de 1990 d'ici 2020⁹ et de 80 à 95 % par rapport au niveau de 1990 d'ici 2050¹⁰. Ainsi, le 3 mars 2011, la Commission européenne a communiqué sa « *Feuille de route vers une économie compétitive à faible intensité de carbone à l'horizon 2050* »¹¹, devant servir de guide à l'action de l'Union européenne (UE) jusqu'en 2050, et permettre une diminution de ses émissions de GES dans le cadre de l'objectif convenu de 80 à 95 %.

La rapidité de la mise en œuvre de ces réductions influencera fortement le niveau auquel les concentrations en GES se stabiliseront et donc la sévérité des impacts futurs du réchauffement climatique global.

• Des mesures d'adaptation

Les mesures d'adaptation ont pour objectif de minimiser les impacts environnementaux et socio-économiques négatifs et de réduire la vulnérabilité d'un territoire et des acteurs concernés aux aléas climatiques. L'appréciation stratégique de l'adaptation repose sur la capacité que l'on a à identifier, au préalable, les incidences potentielles du changement climatique. Ces mesures visent également à saisir, au maximum, les opportunités et gains éventuels induits par un réchauffement climatique. Elles peuvent être de deux ordres :

- **réactives**, c'est-à-dire mises en œuvre en réponse à des événements passés ou actuels (on parlera également de mesures curatives ou réparatrices) ;
- **anticipatives** (ou préventives), c'est-à-dire se basant sur une évaluation de ce que le futur réserve¹². Ces mesures concernent par exemple les risques liés aux inondations, aux vagues de chaleur, aux autres événements météorologiques extrêmes (sécheresses, tempêtes...). Elles sont d'autant plus importantes que certaines situations considérées aujourd'hui comme critiques seront sans doute plus habituelles demain.

⁷ Selon les scientifiques, ce niveau correspondant à un réchauffement dont les effets sur les sociétés humaines et les écosystèmes seraient encore gérables.

⁸ ppm (parties par millions) ou ppb (parties par milliards) désigne le rapport du nombre de molécules de gaz à effet de serre au nombre de molécules d'air sec. Par exemple : 379 ppm signifie 379 molécules de gaz à effet de serre par million de molécules d'air sec.

⁹ Voté le 17 décembre 2008 par le Parlement européen, le Paquet européen Énergie-Climat prévoit la réduction de 20 % des émissions de GES (par rapport à 1990) d'ici 2020. Il prévoit vise également 20 % d'économie sur la consommation énergétique de l'UE par rapport aux projections pour l'année 2020 et une part de 20 % d'énergies renouvelables dans la consommation énergétique finale de l'UE (dont 10 % d'énergies renouvelables dans les consommations dues aux transports).

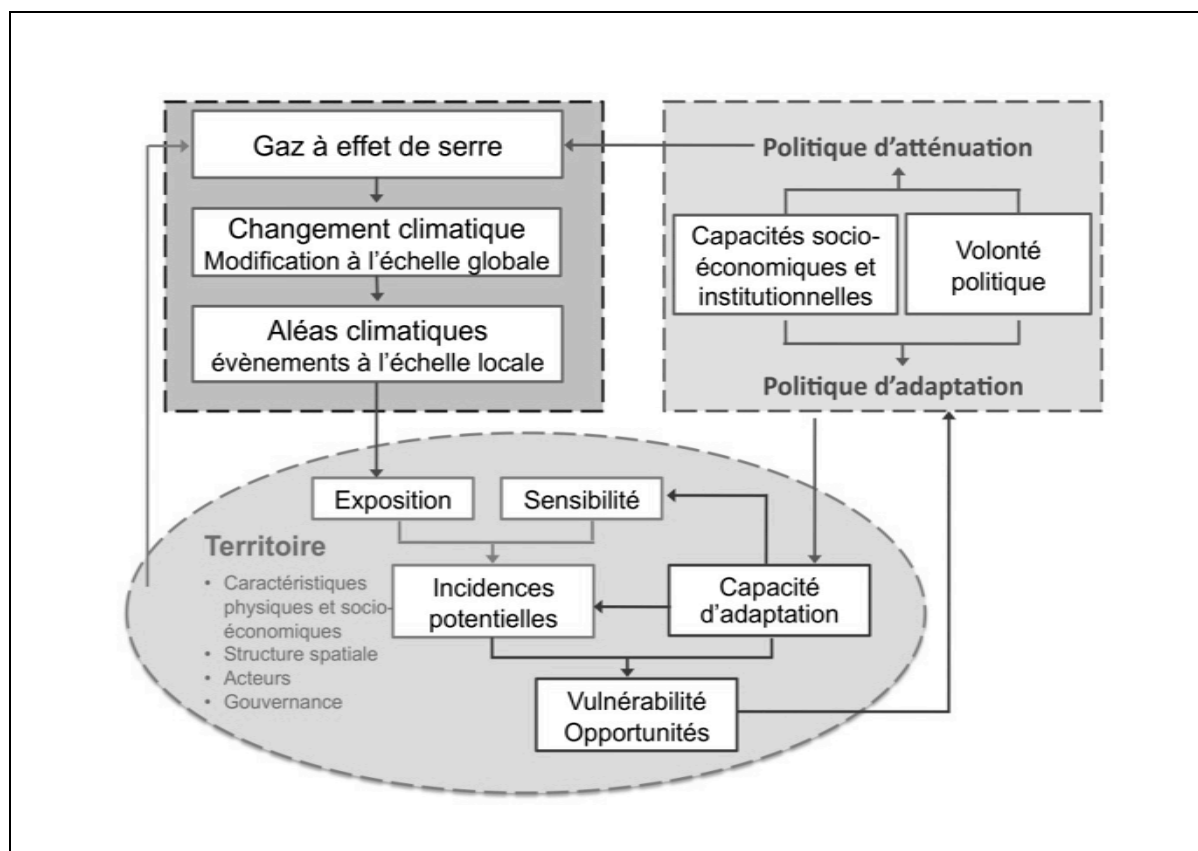
¹⁰ COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES (2011). Une Europe efficace dans l'utilisation des ressources – initiative phare relevant de la stratégie Europe 2020. Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, Bruxelles, 26/01/2011, COM(2011) 21 final.

¹¹ COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES (2011). Feuille de route vers une économie compétitive à faible intensité de carbone à l'horizon 2050. Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, Bruxelles, 08/03/2011, COM(2011) 112 final, {SEC(2011) 287 final}, {SEC(2011) 288 final}, {SEC(2011) 289 final}.

¹² ADGER N., ARNELL N. & TOMPKINS E.L. (2005). Successful adaptation to climate change across scales in *Global environmental change*, 15, 77-86.

La Figure 6, ci-après montre les interactions entre les mesures d'atténuation, d'adaptation et la vulnérabilité d'un territoire face au changement climatique.

Figure 6 : Le défi climatique : atténuation, adaptation et vulnérabilité territoriale



Tout territoire est exposé d'une manière spécifique (suivant des critères géographiques) aux aléas climatiques accrus liés au changement climatique suscité par les émissions de GES. La sensibilité spécifique du territoire à ces aléas détermine, en rapport avec son exposition, les incidences potentielles auxquelles il doit se préparer à faire face en mettant en œuvre sa capacité d'adaptation. Celle-ci peut être définie comme la capacité d'un système à s'ajuster au changement climatique (incluant la variabilité climatique et les extrêmes), à des dommages potentiels modérés, à tirer parti des occasions et à faire face aux conséquences »¹³. Elle résulte des capacités socio-économiques et institutionnelles locales ainsi que de la volonté ou du degré d'empressement à agir, qui relève de l'action politique et gouvernementale et se traduit généralement en politiques d'adaptation et d'atténuation.

Au final, l'interaction entre les effets potentiels des changements climatiques sur le territoire et la capacité d'adaptation locale met en évidence la vulnérabilité spécifique du territoire au changement climatique, mais aussi les diverses opportunités qu'il suscite.

Sources : d'après EEA (2010), GIEC (2008), IPCC (2007)¹⁴ et SMIT & WANDEL (2006)¹⁵.

En conclusion, le défi climatique consiste à réorganiser les sociétés humaines d'une part en limitant aussi fortement que possible les émissions de GES qui alimentent le processus du réchauffement climatique global (moins 30% par rapport à 1990 d'ici 2020 pour la Wallonie), et d'autre part en faisant face aux impacts qui ne peuvent désormais plus être évités.

¹³ GIEC (2008). *Ibid.*

¹⁴ IPCC (2007). *Climate Change 2007 : Impacts, Adaptation and Vulnerability. Contribution of Working Group II to the Fourth Assessment Report (AR4) of the Intergovernmental Panel on Climate Change*, M.L. Parry, O.F. Canziani, J.P. Palutikof, P.J. van der Linden & C.E. Hanson, Eds., Cambridge University Press, Cambridge, UK, 976 p.

¹⁵ SMIT, B. & WANDEL J. (2006). *Adaptation, adaptive capacity and vulnerability*. *Global Environmental Change*, 2006, 16, 282-292.

1.2. ENJEUX TERRITORIAUX POUR LA WALLONIE

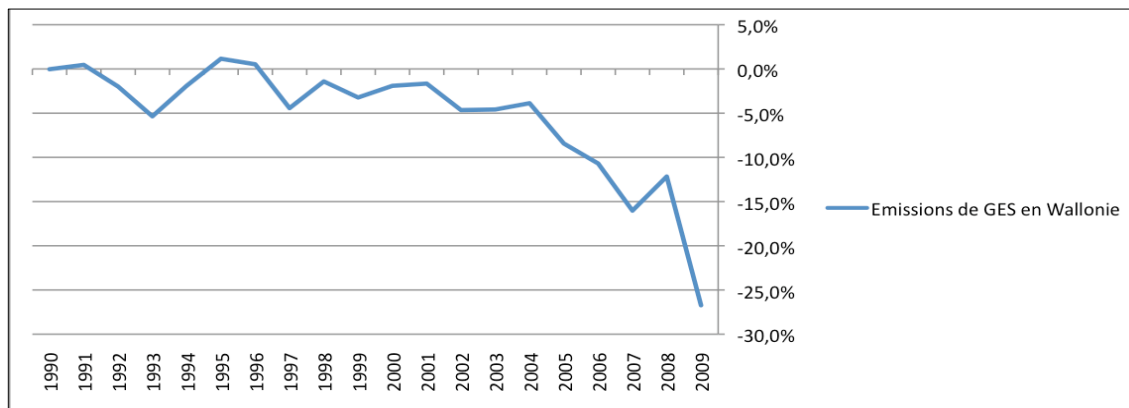
En Belgique, la politique climatique est menée à différents niveaux, en fonction de la répartition des compétences entre l'Etat fédéral et les Régions. Chacun de ces niveaux de pouvoir fixe ses propres priorités en matière de politique climatique.

• En matière d'atténuation

Le défi climatique concerne directement le pouvoir régional dans la mesure où il doit, *a minima*, respecter ses engagements internationaux et européens en matière de réduction des émissions GES auxquels la Belgique est partie (cf. point 2.1 - Orientations régionales wallonnes). En vertu du Protocole de Kyoto (1997)¹⁶ et de l'accord de coopération sur le partage national de la charge, la Région wallonne s'est engagée à réduire ses émissions de GES de 7,5 % par rapport aux émissions de 1990 sur la période 2008-2012. Suite à l'adoption du Paquet européen Energie-Climat (2008), des objectifs nationaux ont été fixés : pour la Belgique, il s'agit d'une diminution des émissions de GES de 15 % d'ici 2020 par rapport aux émissions de 2005 pour les secteurs non concernés par le système européen d'échange de quotas d'émissions (ou ETS pour *Emission Trading Scheme*), parmi lesquels on compte les transports, le logement (soit les secteurs ayant, jusqu'ici, peu ou pas du tout contribué à la réduction des émissions de GES) et l'agriculture. Plus récemment, en sa séance du 2 décembre 2010, le Gouvernement wallon a pris, d'initiative, l'engagement de porter son objectif de réduction des émissions de CO₂ à -30% d'ici 2020¹⁷. Le changement climatique se jouant à l'échelle globale, la Wallonie est tributaire pour son climat futur des actions entreprises partout à travers le monde, mais les hauts objectifs d'atténuation qu'elle s'est imposés lui permettent d'asseoir sa légitimité et d'encourager les autres Régions et Etats à s'inscrire dans la même attitude.

Plusieurs actions ont été menées pour tendre vers cet objectif et des résultats ont déjà été atteints (cf. Figure 7). En 2009, la diminution était de 26,7% par rapport à 1990¹⁸. Cette évolution dépasse actuellement l'objectif de réduction de la Wallonie dans le cadre du Protocole de Kyoto.

Figure 7 : Evolution des émissions de gaz à effet de serre en Wallonie



Source : AWAC, 2011.

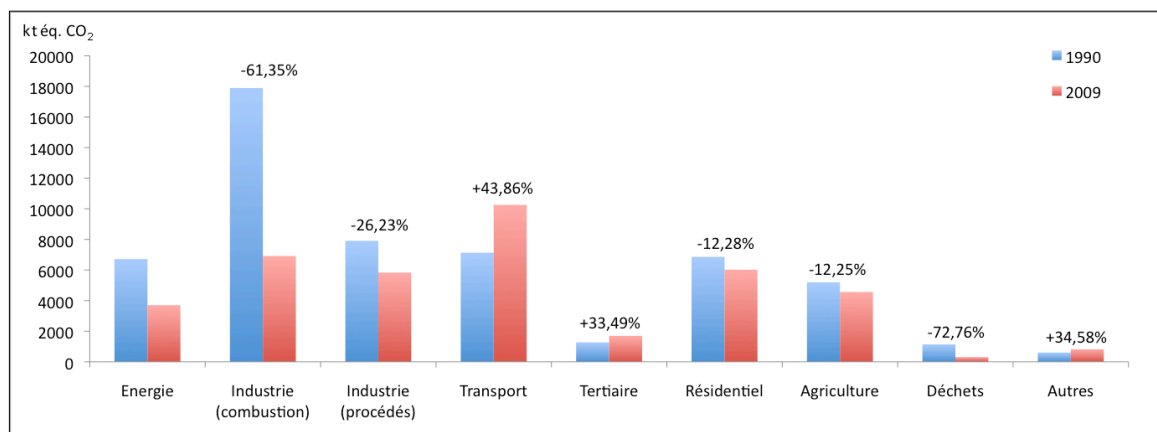
¹⁶ Le protocole de Kyoto vise la réduction des émissions des six GES qui sont considérés comme la cause principale du réchauffement climatique. Il prévoit notamment la réduction globale de 5,2 % des émissions de CO₂ d'ici 2012 par rapport aux émissions de 1990. Il est entré en vigueur en 2005 et sa portée va jusqu'à 2012.

¹⁷ Le Paquet européen Énergie-Climat, voté le 17 décembre 2008 par le Parlement européen, prévoit la réduction de 20 % des émissions de GES (par rapport à 1990) d'ici 2020.

¹⁸ Pour la Wallonie, l'inventaire des émissions des GES est assuré par l'Agence wallonne Air Climat (AWAC), selon la méthodologie appliquée par le GIEC.

L'évolution observée résulte des mesures prises mais est également influencée par d'autres facteurs comme les températures saisonnières¹⁹ ou le niveau d'activité économique. L'examen des évolutions par secteur d'activité montre des tendances contrastées (cf. Figure 8). On constate ainsi une diminution au niveau des secteurs de l'énergie (utilisation croissante du gaz naturel et du bois par rapport au mazout et au charbon), de l'industrie (accords de branche, fermetures d'entreprises dans le secteur de la sidérurgie, fours électriques...) et des déchets (récupération et valorisation du méthane dans les centres d'enfouissement techniques), mais les émissions liées aux transports routiers ont continué à croître significativement.

Figure 8 : Comparaison des émissions de GES en Wallonie en 1990 et 2009 par secteur d'activité



Source : données AWAC 2011

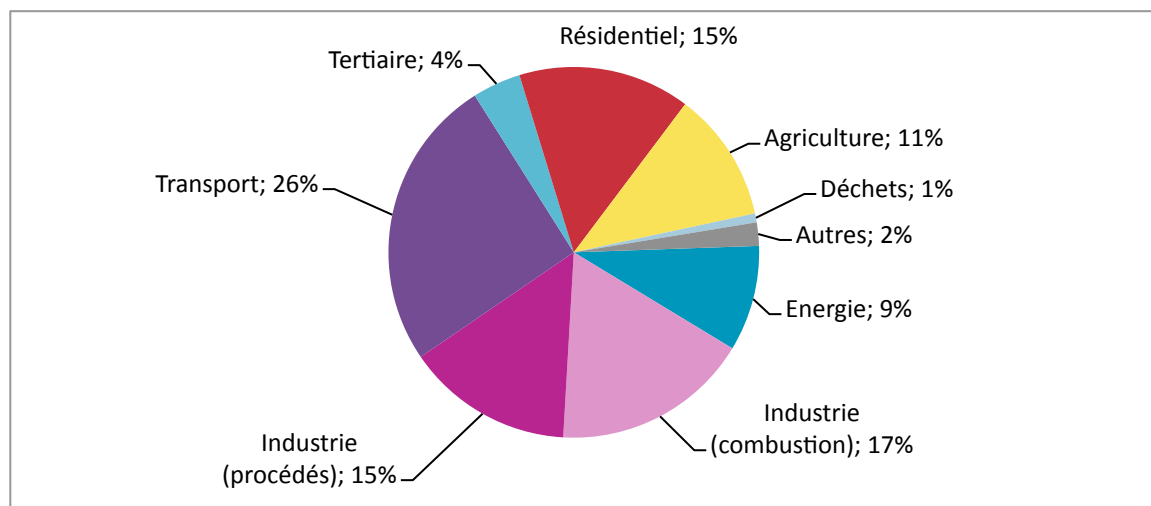
Malgré les diminutions enregistrées, les émissions de GES en Wallonie restent très importantes et sont loin d'être favorables à la lutte contre le réchauffement climatique. En 2008, la moyenne des émissions de GES par habitant de la Wallonie était de 13,9 tonnes équivalents CO₂ (t éq CO₂). A titre de comparaison, en 2008, ces valeurs s'élevaient chez nos voisins, à 11,7 t éq CO₂/an en Allemagne contre 8,5 en France et 12,6 aux Pays-Bas, pour une moyenne de 10,1 t éq CO₂/an par habitant à l'échelle de l'UE²⁰.

Les valeurs élevées observées en Wallonie s'expliquent par une série de facteurs de nature économique, dont la présence d'activités industrielles fortement émettrices (cf. Figure 9). Toutefois, on ne peut négliger les facteurs liés à la structure même du territoire régional : une forte périurbanisation, la présence d'un habitat ancien (souvent peu isolé) et/ou dispersé (souvent caractérisé par de grands logements pour une large part de type « quatre façades »), une séparation des fonctions et un relatif éloignement des pôles d'habitat de ceux d'activités économiques et de services. En particulier, la croissance importante des émissions liées au secteur du transport routier (+ 43,9% entre 1990 et 2009) est pour partie liée à l'influence de pôles d'emploi localisés en dehors du territoire régional²¹.

¹⁹ Ainsi les hivers très doux de 2006 et de 2007 ont induit une diminution conjoncturelle des émissions liées au chauffage de près de 11% et de 23% par rapport à 2005 (TBE, 2010).

²⁰ CAIT (<http://cait.wri.org/>), consultation le 16 octobre 2010.

²¹ CPDT (2005). Protocole de Kyoto : aménagement du territoire, mobilité et urbanisme, coll. *Etudes et Documents*, 6, 203 p. d'après DUJARDIN S., LABEEUW F.-L., MELIN E., PIRART F. ET TELLER J. (2010). Structuration du territoire pour répondre aux objectifs de réduction des émissions des gaz à effets de serre. In Teller, Jacques (Ed.) Colloque CPDT. La dimension territoriale des politiques énergétiques et de réduction des GES, 8-9 novembre 2010, Liège, Belgique.

Figure 9 : Répartition des émissions wallonnes de GES par secteur en 2009

En 2009, la Wallonie a émis 47,09 millions de tonnes de CO₂-équivalents, soit 13,5 t éq CO₂ par habitant. Les secteurs les plus émissifs et présentant une forte composante territoriale sont les transports et l'habitat (respectivement 26% et 15% des émissions de GES en 2009).

(Source : SPW-AWAC, 2011.)

La lutte contre le changement climatique passe par la réduction des émissions de gaz à effet de serre liées à l'utilisation des combustibles fossiles (charbon, pétrole, gaz naturel), les rejets de l'industrie de l'énergie représentant près de 80% des émissions totales des GES dans l'UE. Aussi, un enjeu de taille réside dans la réduction des émissions induites par la consommation croissante d'énergies fossiles. Cette nécessité appelle la mise en place d'une politique volontariste d'économies d'énergie, notamment dans les secteurs du logement et des transports (cf. infra et défi de la mobilité), mais aussi l'adoption de mesures d'encouragement à la production d'électricité à partir de sources d'énergie non polluantes (tels les certificats verts). Le développement des énergies renouvelables à grande échelle est une des voies pour y arriver (cf. défi énergie).

• En matière d'adaptation

Au niveau européen, les considérations liées à l'adaptation au changement climatique n'ont pas été intégrées à grande échelle. De fait, les incidences potentiellement négatives du changement climatique concernent d'abord le territoire qui en souffrira directement et devra en assumer les coûts (même si des effets positifs ne sont pas à exclure tels la stimulation de la croissance des plantes ou la diminution des besoins de chauffage en hiver...). Aussi, la Wallonie se trouve être la mieux à même d'évaluer sa vulnérabilité de manière approfondie ainsi que les actions à planifier et mettre en œuvre pour la réduire.

En Wallonie, le changement climatique pourrait avoir des conséquences notables sur les écosystèmes déjà fragilisés par leur importante fragmentation, ainsi que sur la biodiversité. Mais de nombreux autres secteurs risquent également d'être affectés. (cf. Point 4 - Croisement avec les thématiques ainsi que la note relative aux approches sectorielles et spatiales). Au regard des connaissances actuelles, trois secteurs semblent davantage concernés, de par l'ampleur des incidences potentielles mais aussi de par leur dimension transversale : la gestion de l'eau, la gestion des risques d'inondation et l'exploitation forestière.

Notons que les impacts des changements climatiques ne connaissent pas les frontières ; leur prise en charge nécessite donc une concertation transfrontalière. Sont par exemple concernés, les impacts sur les cours d'eau (débits d'étiage ou de crue, qualité des eaux de surface) et ceux sur la biodiversité (continuité du réseau écologique).

2. ORIENTATIONS ET LEVIERS D'ACTION

2.1. ORIENTATIONS RÉGIONALES WALLONNES

La politique climatique de la Wallonie s'inscrit dans le respect des recommandations et réglementations fixées aux niveaux de pouvoir international, européen et national.

Au niveau régional wallon, un **Plan d'action de la Région wallonne en matière de changements climatiques** a été formulé en 2001. Ce plan inclut un chapitre relatif à l'aménagement du territoire, abordé de manière générale et théorique mais insistant sur la structuration du territoire tant à l'échelle globale qu'à celle des villes et des villages. La délivrance des permis y est envisagée pour son rôle par rapport aux installations d'éoliennes et de capteurs solaires. La certification énergétique des bâtiments est également abordée.

Le **Plan pour la maîtrise durable de l'énergie** (PMDE), adopté en 2003, fixe un certain nombre d'objectifs à l'horizon 2010 ; la maîtrise recherchée des consommations énergétiques est évidemment influente en matière d'atténuation des changements climatiques. En 2009, un projet de révision du PMDE est établi avec l'élaboration de différents scénarios pour les horizons 2010, 2015 et 2020 (cf. défi énergétique).

Entre temps, le **Plan Air-Climat**²², adopté le 15 mars 2007, identifie 99 objectifs (ou actions) à l'horizon 2012, dont les importants accords de branche avec l'industrie (165 entreprises). Dix-neuf pourcents des actions concernent les acteurs transports, infrastructures et AT, mais les actions spécifiques à l'aménagement du territoire proprement dit (excluant les transports et infrastructures) sont quasi inexistantes hormis une action portant sur la valorisation du patrimoine foncier ferroviaire par la prise en compte optimale des aspects énergétiques dans l'urbanisation des quartiers de gare.

La création de l'**Agence wallonne de l'Air et du Climat** (AWAC) a été entérinée par le décret du 5 mars 2008. L'arrêté d'organisation de l'AWAC a été adopté le 3 juillet 2008. L'AWAC est un organisme du Service public de Wallonie (SPW) en charge de la politique régionale de l'air et des changements climatiques, sous l'autorité directe du Ministre wallon en charge de l'Environnement. L'AWAC représente la Région au niveau national et dans les organisations internationales relatives à l'air et au climat. Elle assure la transposition des décisions dans la législation wallonne et leur mise en œuvre. Pour l'aspect relatif au climat, l'AWAC coordonne les politiques et mesures de la Wallonie pour respecter les engagements en faveur de la protection du climat. Elle participe activement à l'élaboration de la politique belge relative au climat. Quatre orientations stratégiques ont ainsi été proposées²³ : (1) Renforcer et adapter la gestion de l'eau et de ses impacts à la nouvelle donne climatique, (2) S'adapter à la chaleur en ville et dans l'espace public, (3) Renforcer la préservation de la biodiversité et améliorer la résilience des écosystèmes et des agrosystèmes et (4) Les problématiques en lien avec l'atténuation du changement climatique.

Plus récemment, le Parlement wallon a adopté une résolution sur les pics de pétrole et de gaz (18 juillet 2008) visant, entre autres, l'efficacité énergétique et le développement des énergies renouvelables.

Dans sa **Déclaration de politique régionale** (DPR) du 16 juillet 2009, le Gouvernement wallon s'engage à poursuivre, dans la dynamique initiée par le Plan Air-Climat et le PMDE, une stratégie qui permette de réduire nos émissions de 30% d'ici 2020 et de 80 à 95% d'ici 2050 (par rapport à 1990). Le Gouvernement fait part de son intention d'adopter un décret régional « climat » (toujours en préparation à ce jour) qui inscrira dans la législation des objectifs généraux et sectoriels de réduction des émissions de GES et de protection de l'environnement ainsi que les instruments à mettre en œuvre pour y parvenir.

²² MINISTÈRE DE LA RÉGION WALLONNE (2008). Plan Air-Climat, Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement, éd. Ir. Claude Delbeuck, 91 p.

²³ Groupement ECORES-TEC-Région wallonne (mai 2011). L'adaptation au changement climatique en région wallonne. Note d'orientation stratégique, 61 pp.

Le futur Plan « Air-Climat-Énergie » (sortie prévue en 2012) devrait être construit sur base de l'actuel plan Air/Climat et du projet de Plan pour la Maîtrise Durable de l'Énergie. Il devrait couvrir la période 2012-2050 et regrouper les mesures nécessaires à la réalisation des objectifs fixés par le décret. Piloté et coordonné par l'AWAC, ce plan devrait fixer des objectifs chiffrés et des mesures d'exécution pour chaque compétence ministérielle. La législation en matière de quotas d'émissions de GES serait actualisée. Des actions seraient entreprises notamment pour : structurer le territoire de façon à réduire les besoins en énergie et limiter les émissions de gaz à effet de serre ; participer à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan national de mobilité axé sur l'utilisation préférentielle des transports en commun ; favoriser une politique ambitieuse et coordonnée par commune ou par groupement de communes avec la mise en place d'un bilan carbone local et d'actions énergie-climat.

Enfin, réalisé dans le cadre de la directive 2006/32 sur l'efficacité et les services énergétiques, le **Plan d'action pour l'efficacité énergétique** (PAEE) – dont une deuxième version devrait être finalisée pour la fin 2011 – vise à évaluer l'impact des mesures déjà décidées dans le cadre du premier plan et de déterminer les mesures additionnelles nécessaires pour atteindre l'objectif de réduction de la consommation finale d'énergie de 1% par an d'ici 2016.

2.2. LE DÉFI CLIMATIQUE DANS LE SDER 99

Au sein du SDER 99, le défi climatique n'est pas abordé explicitement. Même en considérant ce défi au sens large, on n'y trouve en effet que quelques références, principalement dans la partie d'analyse de la situation et tendances pour l'avenir (partie 1). Elles ne sont pas remobilisées dans le Projet de développement spatial (partie 2) ni dans la mise en œuvre du projet (partie 3).

Tableau 1 : Prise en compte du défi climatique au sein du SDER 99

| pp | Chapitre | Aspect considéré |
|---|--|---|
| Caractéristiques générales de la Wallonie | | |
| 14 | Contexte physique | Brève description du climat avec commentaire sur l'impact potentiellement négatif en termes touristiques. |
| Partie 1 : analyse de la situation et tendances pour l'avenir | | |
| 27 | 1.2 : Tendances sur le plan environnemental | L'effet de serre est cité parmi les grands mécanismes naturels régissant l'équilibre de la planète soumis à un risque de perturbation. Le changement climatique est cité comme conséquence, avec l'effet de serre, des émissions de CO ₂ et mis en lien, à travers celles-ci, au trafic routier. La Conférence de Rio est citée comme élément ayant contribué, par sa médiatisation, à la prise de conscience environnementale. Complément éventuel : accords de Copenhague et de Cancun qui montrent toute la difficulté de l'engagement effectif. |
| 53 | 2.4 : Contraintes physiques et risques majeurs | Les précipitations de caractère exceptionnel sont relevées comme cause essentielle des phénomènes catastrophiques récents en Wallonie. |
| 61 | 2.5 : Agriculture et sylviculture | Les événements climatiques sont cités comme une des causes du dépérissement de peuplements forestiers. |
| 70 | 2.7 : Tourisme et loisirs | Les raisons climatiques interviennent pour argumenter en faveur d'une diversification de l'offre touristique. |
| 74 | 3.1 : Système de transport | L'équilibre climatique (comme l'équilibre biologique) est dit menacé par la pollution atmosphérique générée par le développement du trafic. |
| 83 | 3.2 : Réseaux d'énergie | Les accords de Rio et Kyoto sont brièvement présentés, de même que les engagements de la Belgique en termes de limitation de production de CO ₂ . La cogénération est citée comme élément important de la stratégie à mettre en place. |
| 84 | 3.2 : Réseaux d'énergie | Une référence est faite à l'architecture bioclimatique. Par rapport au développement de l'énergie éolienne, les conditions climatiques sont citées comme influentes sur les choix de localisation. |

Source : SDER, 1999

L'absence de référence explicite au défi climatique ne doit cependant pas conduire à la conclusion que le SDER n'intègre aucune considération pertinente pour relever le défi. De telles considérations sont présentes mais justifiées par d'autres motivations. Principalement, le projet de développement spatial s'organise au départ de l'objectif de structurer l'espace wallon afin, notamment, de renforcer la centralité, densifier l'urbanisation, encourager la mixité des activités... L'option spatiale 6.3 vise à maîtriser la mobilité. Toutes ces options sont en concordance avec l'objectif de l'atténuation. L'option spatiale 4.5 consiste à protéger la population contre les risques naturels (et technologiques) : les mesures d'adaptation au changement climatique entrent parfaitement dans ce cadre.

2.3. LEVIERS D'ACTION TERRITORIAUX DISPONIBLES FACE AU DÉFI CLIMATIQUE

Si une partie des difficultés auxquelles nous sommes confrontés sont intimement liées à des facteurs hérités, il est bien entendu que, réciproquement, les modes d'urbanisation que nous défendrons dans les années à venir sont eux-mêmes susceptibles de conditionner notre capacité à répondre au défi climatique à long terme.

Notre attention porte ici sur les leviers territoriaux et privilégie les aspects transversaux. En effet, tant en matière d'atténuation qu'en matière d'adaptation, l'aménagement du territoire joue un rôle primordial au regard du défi climatique.

• En matière d'atténuation

1/ Des recherches menées au sein de la CPDT (2009-2011) sur la structuration du territoire wallon pour limiter les émissions de GES ont mis en évidence les liens étroits entre **structure spatiale et consommation énergétique dans le parc des bâtiments résidentiels**. Il ressort de cette étude que les consommations énergétiques des bâtiments, ramenées au m² de plancher, sont relativement élevées en Wallonie (366 kWh/m².an en moyenne pour l'ensemble du parc bâti résidentiel). Cela s'explique par le fort taux de logements unifamiliaux de type « quatre façades » et par l'ancienneté du parc de logements wallon²⁴. Le taux de renouvellement du parc bâti est effectivement très faible en Wallonie. Des variations sous-régionales de performances énergétiques du stock bâti ont par ailleurs été mises en évidence. Aussi, si les centres urbains présentent généralement, malgré l'ancienneté du stock, un bon indice de performance énergétique (ceci grâce à la compacité des bâtiments et au taux élevé de mitoyenneté), il existe également, pour chaque type étudié (rural, périurbain, urbain), des situations beaucoup plus performantes que la moyenne ; ce qui permet d'envisager des solutions adaptées à chaque type. Ces éléments renvoient à divers leviers : réhabilitation et **amélioration des performances thermiques** des bâtiments, accroissement de l'utilisation des **sources d'énergie renouvelable**, augmentation de la **mitoyenneté**... En matière de rénovation, il importe, afin d'exploiter pleinement le gisement d'économie d'énergie que constitue la réhabilitation du parc ancien, d'accélérer le rythme des rénovations. L'enjeu porte donc ici sur une « **massification** » **rapide des travaux de rénovation** et notamment du parc de maisons individuelles.

2/ L'aménagement du territoire peut également intervenir par la **réduction du besoin social de mobilité** en repensant l'urbanisation pour réduire la demande de trajets domicile-travail et domicile-loisirs. En particulier, des recherches CPDT²⁵ ont démontré qu'une part importante (47,6%) des **émissions de GES liées aux déplacements domicile-travail** s'expliquait par des variables territoriales (la proximité à l'emploi, la densité de population et la mixité fonctionnelle). En outre, ce qui importe pour réduire les émissions de GES liées aux déplacements domicile-travail n'est pas tant la densité en tant que telle, mais bien ce qui

²⁴ DUJARDIN *et al.* (2010). *Ibid.*

²⁵ BREVERS F, DUJARDIN S. & TELLER J. (2011). Thème 2b. Structuration du territoire pour répondre aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. CPDT. Subvention 2010-2011, note de travail, mars 2011. Université de Liège, Lepur.

l'accompagne : dans le cas de la Wallonie, il s'agit de la **mixité fonctionnelle** et de la **proximité à l'emploi**.

Dès lors, concentrer logements et activités économiques à l'intérieur et à proximité immédiate des principales localités pourvoyeuses d'emplois et des gares de chemin de fer, en suivant les principes d'intensité d'utilisation du sol et de mixité raisonnée des fonctions, apparaît comme étant un levier majeur de la structure du territoire permettant de réduire de manière significative les émissions de GES liées aux déplacements domicile-travail. En effet, une telle stratégie permet à la fois de réduire les distances à parcourir et de faire la promotion des moyens de transport alternatifs à la voiture.

3/ Enfin, l'AT joue un rôle dans la planification des occupations du sol et l'assurance d'une superficie nécessaire garantie pour assurer la **fonction de puits de carbone des forêts** et de la biomasse, plus généralement. Outre les surfaces dédiées, les pratiques sylvicoles jouent un rôle primordial dans le potentiel d'absorption de CO₂ par les peuplements forestiers²⁶ ; certaines mesures de gestion pourtant favorables à une bonne gestion de la forêt wallonne pouvant réduire ce potentiel (réduction progressive des densités de peuplements, récoltes avancées des chênes et des hêtres, régénération naturelle) et conduire à une diminution du stock de carbone.

• En matière d'adaptation

1/ Un enjeu de taille consiste en la **gestion des débits et des crues des cours d'eau**. Les inondations par débordement de cours d'eau, relativement fréquentes en Wallonie, font suite à des crues, lorsque le flux d'eau à évacuer dépasse la capacité d'écoulement du lit mineur. Le cours d'eau déborde alors de son lit et les eaux submergent les terres situées dans son lit majeur. Si plusieurs facteurs explicatifs se combinent fréquemment (précipitations exceptionnelles en intensité et/ou en durée, fonte importante de neige ou de glace, embâcles/débâcles de matériaux flottants et/ou déversement d'eau en provenance d'ouvrages hydrauliques), dans les faits, la cause essentielle des événements de crues catastrophiques intervenus récemment en Wallonie reste le caractère exceptionnel des précipitations et le rôle joué par la pluie ruisselant à la surface des bassins versants.

De l'avis général des météorologues et des hydrologues, il est impossible d'établir un lien entre la multiplication des événements de crue et le réchauffement climatique ; l'augmentation de l'imperméabilisation des sols, les modalités d'occupation des terres agricoles et l'urbanisation de terrains inondables contribuant largement au phénomène. Il importe toutefois de réexaminer ce risque d'inondation afin de le prendre en compte comme une des composantes fondamentales de l'aménagement du territoire et de renforcer toute mesure utile visant d'une part à **réduire l'aléa d'inondation** et d'autre part à **réduire les impacts prévisibles des inondations et la vulnérabilité des bassins versants** soumis aux risques d'inondation. Il peut s'agir de mesures « structurelles » (correction de lit, barrage, digues, aménagement pour favoriser le stockage des eaux pluviales ou l'infiltration des eaux de ruissellement telles les prairies inondables, bandes enherbées ou fossés, etc.) ou de mesures non-structurelles (modification des pratiques d'occupation et d'usage du sol, prise en compte du risque dans les documents d'aménagement du territoire). Par ailleurs, en cas de sécheresse, des mesures spatiales peuvent permettre de garantir l'approvisionnement en eau et de débits minimum dans les rivières, en permettant la constitution de plus grandes réserves ou en mettant en place un acheminement de régions où l'eau est plus abondante vers celles où elle manque.

2/ Il nous paraît également important d'attirer l'attention sur les **risques accrus de coupure des réseaux de transports d'énergie ou d'interruptions de la circulation** (route, rail) par des aléas climatiques (inondations, fortes chaleurs) de même que sur l'accroissement des **coûts d'entretien et/ou d'adaptation des réseaux et infrastructures de transport** que

²⁶ L'absorption annuelle nette de CO₂ correspond à la différence entre l'accroissement biologique des peuplements forestiers (la croissance des arbres) et le carbone exporté par les prélèvements (les récoltes, sans considérer le stockage à long terme dans les produits du bois, tel que les meubles, les matériaux de construction...).

l'AT devra prendre en compte tant aux échelles régionale que locale. Des mesures envisageables consisteraient par exemple en la spatialisation réfléchie de la production énergétique régionale, l'adaptation des réseaux et infrastructures de transport et de distribution aux aléas accrus, la garantie de débits minimaux dans les voies navigables, etc.

3/ Les villes sont particulièrement vulnérables aux impacts du changement climatique de par leur structure et la densité de leur population²⁷. En particulier, avec le CC, les températures maximales estivales (tant diurnes que nocturnes) tendent à s'accroître de manière plus marquée dans les villes que dans les zones rurales ou forestières voisines ou que par rapport aux températures moyennes régionales. Un enjeu majeur, pour la Wallonie, consistera donc en la **gestion des îlots de chaleur urbains** (ICU). Afin d'atténuer le phénomène des ICU, plusieurs mesures d'aménagement urbain s'avèrent efficaces : des mesures de réduction des sources anthropiques de chaleurs (consommation d'énergie liées aux bâtiments et des habitations, aux transports et aux activités) ; des mesures ciblant les infrastructures et plus particulièrement les propriétés thermiques des matériaux utilisés dans la construction des bâtiments et les revêtements des surfaces ; des mesures de verdissement et de gestion des eaux pluviales favorables aux rafraichissements naturels comme l'évaporation de l'eau contenue dans les sols et l'évapotranspiration de la végétation)²⁸.

3. INDICATEURS

L'inventaire des émissions de GES régionales opéré par l'AWAC en vue du rapportage national permet un suivi des émissions selon le gaz considéré ou le secteur responsable de l'émission. Des indicateurs existent mais l'intérêt ici est de les spatialiser afin d'éclairer l'efficacité des mesures prises ou à prendre. Sur base des travaux antérieurs de la CPDT, deux indicateurs particulièrement pertinents, car directement en lien avec les leviers territoriaux identifiés comme prioritaires, ont été construits : le premier relatif aux émissions de GES liées aux déplacements domicile-travail, le second relatif aux émissions de GES annuelles liées au bâti résidentiel.

Les relevés des stations climatiques de l'IRM permettent, quant à eux, d'appréhender le phénomène des vagues de chaleur et ses évolutions. Par l'analyse des séries de données de températures moyennes, minimales et maximales journalières, on pourrait suivre le nombre d'épisodes de vagues de chaleur sur une année²⁹. Ils ne sont pas l'objet de cette note. De même, d'autres indicateurs pourraient être construits pour opérer le suivi des politiques mises en œuvre pour l'adaptation au changement climatique, concernant par exemple : le risque d'inondation, les surconsommations électriques liées aux vagues de chaleur, les dégâts causés par les événements météorologiques extrêmes.

²⁷ EEA (2010). The European environment. State and Outlook 2010. Adapting to climate change. European Environment Agency. Copenhagen.

²⁸ ANQUEZ P. & HERLEM A. (2011). Les îlots de chaleurs dans la région métropolitaine de Montréal : Causes, impacts et solutions. Chaire de responsabilité sociale et de développement durable. ESG. UQAM. Avril 2011, 19p.

WILSON, E. (2009). Use of scenarios for climate change adaptation in spatial planning, Ch. 17 in Davoudi, S., Crawford, J. and Mehmood, A. eds. Planning for climate change, London: Earthscan

²⁹ Selon la définition de l'IRM (période d'au moins cinq jours consécutifs où la température moyenne est égale ou supérieur à 25°C et comprenant au moins trois jours avec une température moyenne de 30°C ou +) ou selon celle du Service fédéral Santé (période d'au moins trois jours consécutifs où la température minimale moyenne est supérieure à 18°C et où la température maximale moyenne est supérieure à 30° C).

3.1. EMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

• Description

Déjà appliqué par Boussauw et Witlox³⁰ au territoire de la Flandre, l'indice de performance énergétique des déplacements domicile-travail permet d'évaluer la quantité de CO₂ moyenne émise lors d'un trajet aller domicile-travail par entité spatiale considérée en Wallonie. Il dresse ainsi un diagnostic de l'impact environnemental des travailleurs en mettant en évidence les zones dans lesquelles des comportements de mobilité fortement émetteurs de GES sont observés, et inversement. L'impact environnemental du système de transport wallon est mis en relation avec sa structure spatiale. Ainsi, cet indice peut également apporter un éclairage sur la performance environnementale du système économique dans sa globalité. L'indice est calculé en divisant la quantité totale de GES émise par l'ensemble des navetteurs d'une entité spatiale donnée, par la population active totale de cette entité (actifs occupés se déplaçant quotidiennement vers un lieu de travail fixe). Les émissions de GES dépendent à la fois des distances parcourues, de la part modale et du facteur d'émissions spécifique au mode de transport utilisé par le navetteur³¹. Plus l'indice est élevé, plus les déplacements des travailleurs ont un impact environnemental élevé. A l'inverse, plus l'indice est faible, plus les déplacements sont performants.

• Données de base

Données de l'enquête socio-économique de 1991 et 2001.

• Découpage spatial

Secteur statistique, ancienne commune, commune.

• Couverture temporelle

1991 et 2001.

• Observations et tendances d'évolution

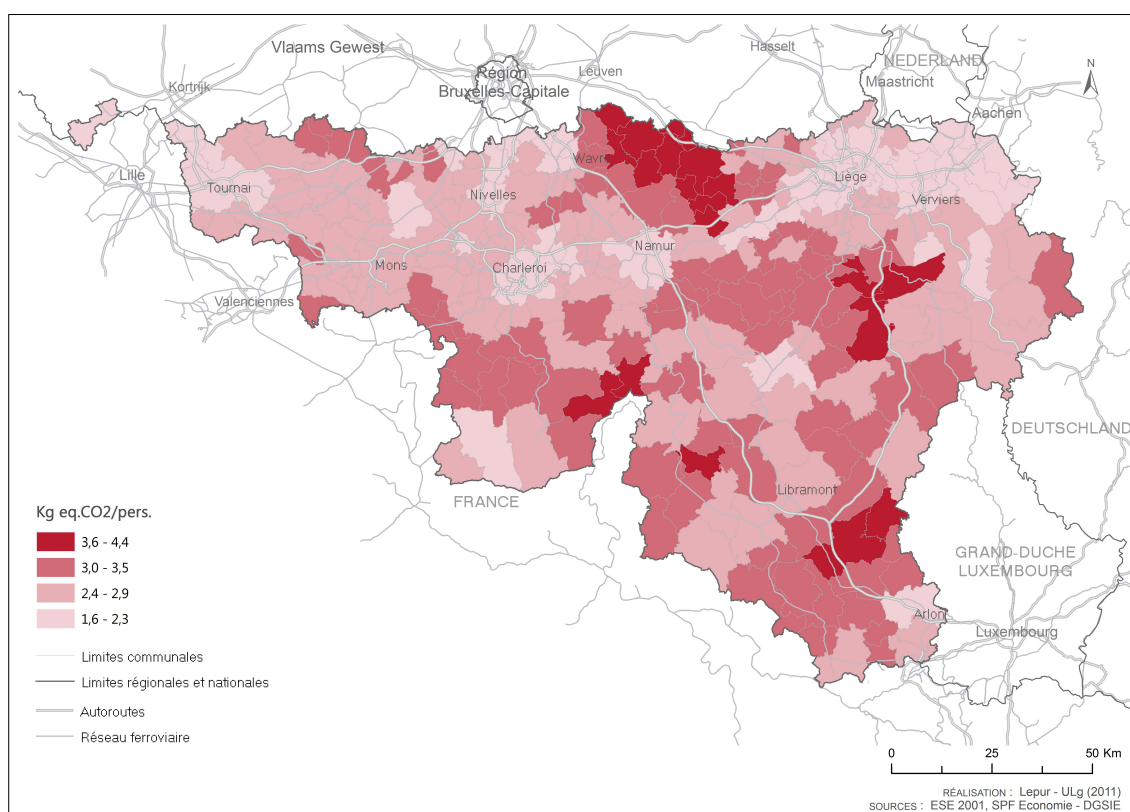
En 2001, on observe de bonnes performances dans les communes les plus peuplées de Wallonie. C'est essentiellement dans l'ancien sillon industriel que les déplacements domicile-travail sont les moins émetteurs de GES (*cf.* Carte 7).

Parmi les vingt communes les plus performantes, sept appartiennent à l'agglomération liégeoise. De faibles émissions par actif s'observent également dans les pôles secondaires du sud du sillon et au sud-ouest de la périphérie bruxelloise. Les communes qui accusent les moins bonnes performances sont en général situées dans les espaces « périphériques » ou « ruraux », souvent moins peuplés, de la Wallonie. Parmi les vingt communes où les déplacements domicile-travail génèrent le plus d'émissions par travailleur, un premier regroupement de communes fortement émettrices de GES s'observe en périphérie sud-est de Bruxelles à la limite entre le Brabant wallon, la province de Liège et celle de Namur. Dans ces communes, un très grand nombre d'habitants font de longues distances en voiture pour aller travailler. Dans la province du Luxembourg, un ensemble de communes situées dans l'orbite de Luxembourg-Ville se démarquent clairement en termes d'émissions.

³⁰ BOUSSAUW K. & WITLOX F. (2009). Introducing a commute-energy performance index for Flanders. *Transportation Research Part A. Policy and Practice*, **43**, 5, pp. 580-591.

³¹ DUJARDIN S., LABEEUW F.-L., MELIN E. & PIRART F. sous la direction de TELLER J. (2010). Thème 2B : Structuration du territoire pour répondre aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. CPDT. Subvention 2009-2011, Rapport final, Octobre 2010. Université de Liège, Lepur. (p. 22).

Carte 7 : Carte des émissions de GES des déplacements domicile-travail en Wallonie par commune (2001)



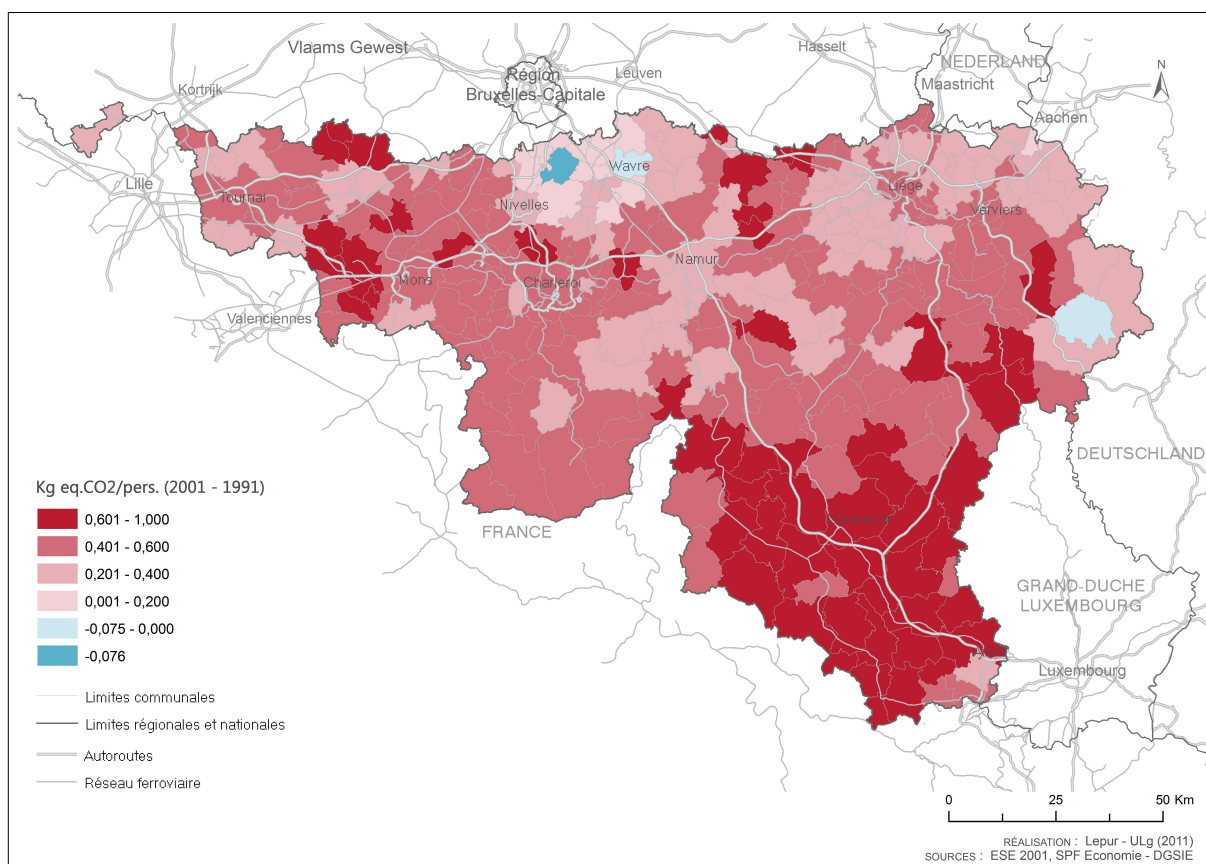
Le calcul de l'indicateur pour la Wallonie en 1991 et 2001 montre que la tendance globale est à la hausse avec 2,1 kg éq. CO₂ équivalent par personne et par déplacement en 1991 contre 2,5 kg éq. CO₂ en 2001. En comparaison avec 1991, les navetteurs ont donc émis, en moyenne, 0,426 kg éq. CO₂ supplémentaires par déplacement en 2001, soit une augmentation de 20,6% sur dix ans !

A l'échelle des communes, l'indice de performance progresse sur la quasi-totalité du territoire. Sur les vingt communes ayant connu les plus fortes augmentations, dix-huit sont situées en province de Luxembourg. Il s'agit généralement de communes ayant connu une forte augmentation du nombre de travailleurs transfrontaliers se rendant au Grand-Duché durant la période de 1991 à 2001. Des diminutions locales de l'indice sont toutefois observées et laissent transparaître des changements dans les comportements de mobilité des navetteurs entre 1991 et 2001. Sur les vingt communes ayant connu la croissance la plus faible, quatorze sont situées en Brabant wallon, en particulier dans sa partie centrale, proche de Bruxelles. Une telle évolution des émissions est attribuable principalement à la stabilisation, voire la réduction, des distances parcourues, elles-mêmes dictées par deux phénomènes étroitement liés que sont la périurbanisation de l'emploi bruxellois et la métropolisation³².

A l'échelle infra-communale, une augmentation (parfois très importante) de l'indice entre 1991 et 2001 est observée dans la majorité des villes wallonnes. Cette évolution est majoritairement liée à une augmentation du nombre de kilomètres parcourus par les travailleurs résidant en milieu urbain et atteste de la périurbanisation de l'emploi lié à la délocalisation et/ou au développement en périphérie de parcs d'activités, de centres commerciaux ou d'autres services.

³² DUJARDIN S. *et al.* (2010b). Op. cit. p. 49.

Carte 8 : Carte de l'évolution des émissions de GES des déplacements domicile-travail en Wallonie par commune entre 1991 et 2001



Notons enfin qu'entre 2001 et 2010, la population a davantage progressé là où les émissions de GES sont élevées que là où elles sont faibles (en milieu urbain). Cette tendance est inversée en région de Bruxelles-Capitale et n'apparaît pas en Flandre³³.

• Hypothèses d'évolution aux horizons 2020 et 2040

Au vu de la tendance actuelle qui est toujours à l'augmentation des distances parcourues pour les déplacements domicile-travail, les émissions de GES liées à ce motif de déplacement devraient continuer à croître lors des prochaines années.

L'évolution future de la situation économique sera un facteur déterminant : lorsque le marché du travail se rapproche du plein emploi, comme cela a été constaté en Flandre, la situation permet d'offrir aux travailleurs davantage d'opportunités d'emploi à proximité de leur domicile³⁴ et il en résulte des émissions moindres.

L'évolution de la mobilité interviendra également : notamment, la diminution des émissions spécifiques à chaque mode de transport (particulièrement la voiture) ainsi qu'un report des modes fortement émetteurs (la voiture, par exemple) vers des modes plus performants (transports en commun, modes doux) pourraient influencer, à la baisse, l'évolution de la tendance globale aux horizons 2020 et 2040 (cf. défi de la mobilité).

³³ DUJARDIN S., BOUSSAUW K., BRÉVERS F., LAMBOTTE J.-M., TELLER J. & WITLOX F. (2011). Home-to-work commuting, spatial structure and energy consumption: A comparative analysis of Wallonia and Flanders, Belgium. In Proceedings of the BIVÉC-GIBET Transport Research Day 2011, FUNDP, Namur, 25-05-2011 2011, E. CORNELIS Ed. University Press BVBA, Zelzate, 679.

³⁴ DUJARDIN S. *et al.* (2011). *Ibid.*

Enfin, le maintien d'une périurbanisation de l'emploi et/ou de l'habitat, accompagnée d'une faible densité et d'une faible mixité des fonctions, pourrait entraîner davantage d'émissions de GES liées aux déplacements domicile-travail dans le futur.

- **Limites**

Le biais majeur de cet indicateur est qu'il ne tient pas compte des autres motifs de déplacements tels que les déplacements scolaires, d'accompagnement, pour les achats, les loisirs, etc. Cependant, d'une part, le travail représente une activité dite « structurante » dans les emplois du temps des ménages³⁵. Bon nombre d'activités non prises en compte ont tendance à s'organiser à partir de ces déplacements. D'autre part, les déplacements domicile-travail sont généralement les plus longs au cours d'une semaine³⁶ et donc potentiellement les plus émetteurs de GES. En Wallonie, ces déplacements constituent 38% des distances parcourues un jour ouvrable scolaire et 27,6% un jour moyen³⁷.

Une seconde limite de cet indicateur réside dans la disponibilité des données du même type que l'enquête socio-économique. Étant donné que des données aussi détaillées ne seront plus disponibles dans le futur, l'indice devra être calculé à l'avenir sur base de données issues de l'enquête BELDAM (résultats attendus fin 2011) ou l'Enquête Force de Travail (actuellement disponible). Toutefois, étant donné l'échantillonnage plus réduit de ce type d'enquête, l'indice pourra au mieux être calculé à l'échelle communale.

3.2. EMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DU BÂTI RÉSIDENTIEL

- **Description**

L'indice de performance énergétique du bâti résidentiel croise les besoins en énergie avec les performances énergétiques des systèmes de chauffage. Les consommations sont rapportées à la surface à chauffer afin d'estimer une consommation par mètre carré par an.

- **Données de base**

Le calcul des émissions de GES du bâti résidentiel est basé sur une modélisation de l'enveloppe de l'ensemble des bâtiments résidentiels de la région, soit 1.300.000 bâtiments recensés en Wallonie. Cette modélisation a été élaborée à partir de données cadastrales (base de données Cadmap) et de photogrammétrie aérienne (Projet Informatique de Cartographie Continue ou PICC). La base de données ainsi constituée reprend, pour chaque bâtiment, sa localisation, sa date de construction, son emprise au sol et le pourcentage de mitoyenneté qui le caractérise. Les caractéristiques techniques de l'enveloppe sont inférées sur base de l'âge du logement, au départ de deux sources principales : le volet logement de l'enquête socio-économique générale (ESE) de 2001 (plus de 1.300.000 logements recensés)³⁸ et l'enquête qualité du logement réalisée par la Région wallonne en 2006 (plus de 6.000 logements sondés)³⁹. Cette approche est semblable à celle adoptée par M. Maïzia *et al.*⁴⁰ et A.-F. Marique et S. Reiter⁴¹ dans le cadre de leur analyse des performances énergétiques du parc bâti résidentiel. L'estimation des besoins de chauffage est basée sur la

³⁵ HUBERT J.P. & TOINT P. (2002). *La mobilité quotidienne des Belges*. Presses Universitaires de Namur, Namur. (page 169)

³⁶ HUBERT J.P. & TOINT P. (2002). *Ibid.*

³⁷ IWEPS (2008). Analyse des données des enquêtes régionales sur la mobilité des ménages en 2002 et 2004. DPDTM, Unpublished. Institut Wallon de l'Évaluation, de la Prospective et de la Statistique, Namur.

³⁸ VANNESTE, D., THOMAS, I. & GOOSENS, L. Woning en Woonomgeving in België. Monografie n°2. Brussels: FOD Economie, K.M.O., Middenstand en Energie, 2007, p. 199.

³⁹ MRW. Enquête sur la qualité de l'habitat en Région wallonne, 2006-2007. Études et Documents, Logement 5. Namur: MRW, DGATLP, 2007.

⁴⁰ MAIZIA M., MENARD, R. NICOLAS J.P., TELLER J., VIEJO P. & LACOSTE G. (2008). Les gisements du développement urbain : Analyse quantitative à l'horizon 2050 des consommations énergétiques et des émissions de CO₂ des tissus urbains.

⁴¹ MARIQUE A.-F. & REITER S. A method to assess global energy requirements of suburban areas at the neighbourhood scale. In 7th International IAQVEC Conference on Indoor Air Quality, Ventilation and Energy Conservation in Buildings. Syracuse, New York, 2010.

méthode du BE500⁴². Cette méthode de calcul permet de prendre en compte les variables climatiques et les apports internes et solaires. L'indice de performance énergétique (IPE) est calculé en kWh/m².an pour être ensuite converti en CO₂/m².an en tenant du compte du vecteur énergétique (gasoil, gaz naturel, GPL, électricité).

- **Découpage spatial**

Secteur statistique, ancienne commune, commune.

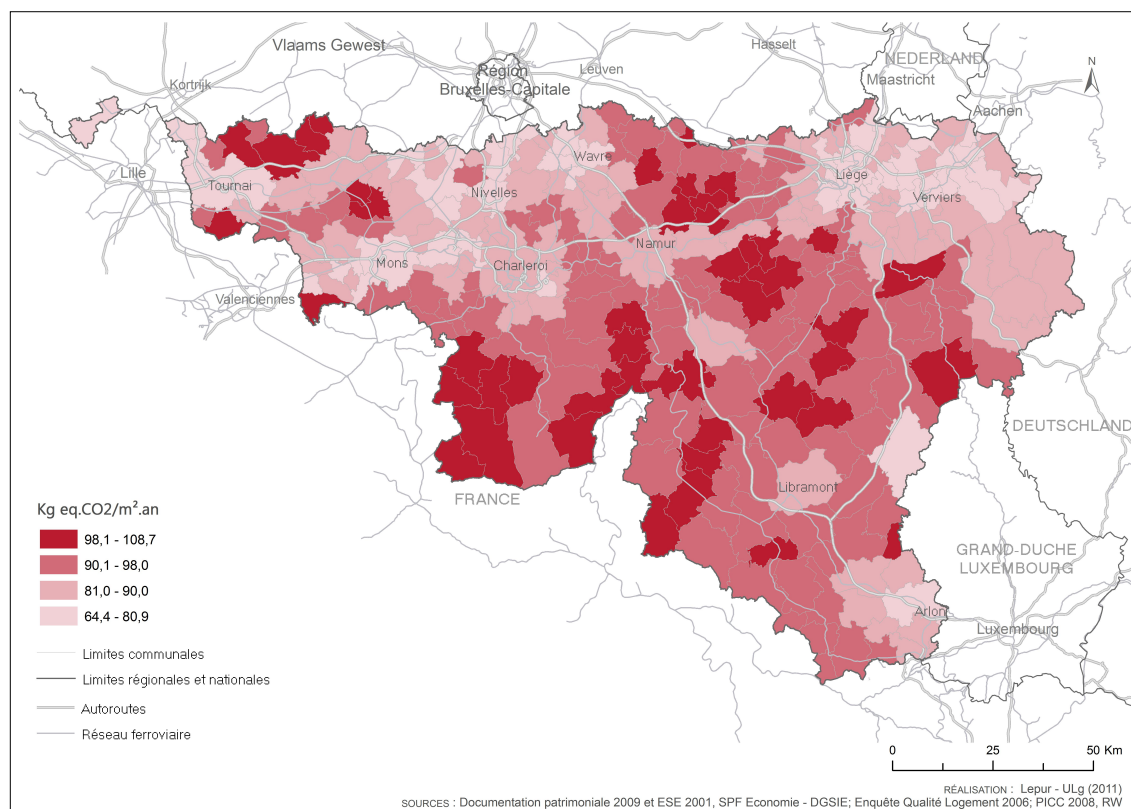
- **Couverture temporelle**

2008.

- **Observations et tendances d'évolution**

En 2008, les centres urbains ressortent avec un bon indice de performance énergétique (IPE) malgré l'ancienneté du stock (*cf.* Carte 9).

Carte 9 : Carte des émissions de GES du stock bâti résidentiel en Wallonie par commune (en 2008)



Ces bons résultats peuvent être imputés à la grande compacité des bâtiments et au fort taux de mitoyenneté. A quelques exceptions près, les noyaux urbains historiques apparaissent donc clairement comme les plus performants en termes de consommation énergétique, en comparaison avec les espaces périurbains et les noyaux villageois. Seules quelques zones de développement récent, comme certaines communes du Brabant Wallon, peuvent leur être comparées. Dans le cas de Louvain-la-Neuve et de Braine-l'Alleud, le caractère récent du parc se combine à une bonne compacité du tissu bâti pour atteindre un indice encore plus faible que dans les grands centres urbains wallons. Au sud du sillon Sambre-et-Meuse, le climat est un facteur fortement impactant : les températures extérieures sont plus rudes que dans le reste de la région. Le Hainaut affiche de grandes variations dans les indices de

⁴² UYTENBROECK J. & CARPENTIER G. (1984). Estimation des besoins nets en énergie pour le chauffage des bâtiments. Note d'information technique. 1984, p. 56.

performances énergétiques, mais de manière générale, l'IPE des bâtiments y est moins bon que dans les autres provinces en raison de la faible proportion de bâti récent. Ceci s'explique par les caractéristiques du parc bâti résidentiel de cette sous-région, composé en majorité de maisons datant d'avant 1945 implantées en ordre dispersé.

Sur base des données disponibles aujourd'hui, la consommation moyenne est estimée à 366 kWh/m².an pour l'ensemble du parc bâti résidentiel⁴³ soit 89,8 kg éq.CO₂/m² en moyenne pour la Wallonie (moyenne des 262 communes). Le Tableau 2 montre que la moyenne des consommations décroît naturellement avec l'âge mais que cette décroissance masque une forte variation, en particulier pour le stock d'avant 1945.

Tableau 2 : Indice de performance énergétique (IPE) des bâtiments par classe d'âge. Consommations énergétiques finales unitaires moyennes par mètre carré suivant l'âge du bâti.

| | Moyenne (kWh/m ²) | Ecart Type (kWh/m ²) |
|-----------|-------------------------------|----------------------------------|
| <1945 | 407,8 | 163,4 |
| 1945-1970 | 343,7 | 81,9 |
| 1971-1985 | 328,5 | 90,7 |
| 1986-1996 | 203,8 | 35,8 |
| >1996 | 172,3 | 40,2 |

• Hypothèses d'évolution aux horizons 2020 et 2040

La projection du taux d'accroissement du parc de bâtiments entre 2008 et 2050 sur base d'une hypothèse de croissance de 0,5 % (chiffre légèrement sous-évalué sachant que 575.000 habitants et 500.000 ménages supplémentaires sont attendus entre 2010 et 2040), montre que les bâtiments d'ores et déjà construits représenteront un peu plus de 80 % du parc de 2050⁴⁴. Le poids considérable du parc existant sera donc considérable.

Par ailleurs, si une partie des difficultés auxquelles nous sommes confrontés aujourd'hui sont intimement liées à des facteurs hérités, il est bien entendu que, réciproquement, les modes d'urbanisation que nous défendrons dans les années à venir sont eux-mêmes susceptibles de conditionner notre capacité à répondre aux défis climatiques à long terme.

• Limites

Le modèle permettant de calculer l'indice de performance énergétique du bâti résidentiel considère de manière abusive que l'ensemble du stock de logements est chauffé pendant toute la période de jour, ce qui a tendance à quelque peu surévaluer les consommations moyennes. De plus, il utilise un coefficient fixe de rendement des systèmes de chauffage, quelque soit l'âge du bâti ou le vecteur énergétique utilisé. L'indice renseigne donc davantage sur les besoins de chauffage par mètre carré par an étant donné que ceux-ci sont uniquement influencés par les variables liées à la qualité de l'enveloppe des bâtiments, à la morphologie urbaine et à la localisation. Le modèle permettant de calculer l'indice et son évolution pourrait encore être amélioré en intégrant, entre autres, les paramètres suivants: température interne de consigne, facteur d'ombrage, pourcentage de vitrage, période de chauffe, vecteur énergétique « bois ». Finalement, évaluer les émissions de GES en CO₂ par habitant permettrait de mettre en évidence certains problèmes de sous-occupation des logements.

⁴³ DUJARDIN S., LABEEUW F.-L., MELIN E., PIRART F. & TELLER J. (2010a). Structuration du territoire pour répondre aux objectifs de réduction des émissions des gaz à effets de serre. In Teller, Jacques (Ed.) Colloque CPDT. La dimension territoriale des politiques énergétiques et de réduction des GES, 8-9 novembre 2010, Liège, Belgique, pp. 33-50.

⁴⁴ Ces estimations intègrent le taux de renouvellement du parc de bâtiments existants (hypothèse identique au taux de renouvellement des logements, soit 0,12%).

4. CROISEMENT AVEC LES THÉMATIQUES

• Habitat et services

- Parc résidentiel wallon énergivore car ancien et caractérisé par un faible taux de renouvellement combiné à une dispersion sur le territoire ;
- Densification, mixité, offre en transport, aux différentes échelles, en vue de limiter les consommations énergétiques ;
- Contribution à l'urbanisation du territoire et à l'imperméabilisation des sols en lien avec le risque d'inondation ;
- Vulnérabilité de l'habitat permanent dans les campings (vallées).

• Commerces

- Organisation de l'armature commerciale de manière à limiter les déplacements motorisés ;
- Amélioration de la desserte par les modes alternatifs à la voiture.

• Activités économiques et industrielles

- Incidence de la localisation des activités pour limiter globalement la mobilité, à la fois en amont (approvisionnements) et en aval (distribution) ;
- Vulnérabilité accrue des activités consommatrices d'eau en quantité et/ou qualité (de par la modification des régimes hydriques ou d'éventuels problèmes de pollutions) ;
- Potentiel du développement de l'écologie industrielle (approche systémique des processus industriels afin d'en réduire les incidences environnementales, prise en compte des problèmes à l'échelle des ZAE mais aussi à celle des entreprises).

• Exploitation du sous-sol

- Optimisation du bilan carbone de la distribution des produits carriers (en favorisant le rail ou la voie fluviale, en recourant aux bandes transporteuses) ;
- Potentiel régional en matière de géothermie ;
- Potentiel régional de stockage du CO₂ dans les sites miniers.

• Exploitation et gestion de l'eau

- Impact sur le schéma d'approvisionnement en eau (rabaissement du niveau des nappes) ;
- Risque de surexploitation de certaines masses d'eau déjà basses en été ;
- Risque de pollutions des eaux de surface entraîné par la variation saisonnière du niveau des nappes ;
- Interconnexion des réseaux de distribution d'eau afin d'éviter les ruptures d'approvisionnement ;
- Adaptation via l'aménagement de dispositifs anti crues, bassins d'écrêtage, augmentation des capacités de stockage.

• Agriculture

- Dommage aux cultures (érosion du sol, destruction de la structure du sol, risque de déclassement de terres agricoles par pollution, incapacité de cultiver la terre due à l'infiltration d'eau dans les sols, risque de destruction de récoltes en cas de fortes précipitations, parasites et ravageurs) ;
- Contribution à la réduction des émissions de GES par l'amélioration des pratiques agricoles (traitement, stockage et épandage du lisier, récupération des déchets, lutte contre la dégradation du sol) ;
- Contribution à la réduction des émissions de GES par la diminution de production (fixation de nouvelles normes en matière d'épandage du lisier, limitation de la quantité de bétail) ;

- Mesures agro-environnementales permettant d'augmenter le stockage de biomasse dans le sol ;
 - Circuits courts de distribution des produits agricoles et production maraichère à proximité des noyaux d'habitat.
- **Sylviculture**
 - Stockage du CO₂ par le reboisement et la préservation des forêts ;
 - Stratégie de précaution afin de renforcer les capacités d'adaptation et de résilience des forêts (plus grande diversité de peuplements, meilleure adéquation entre la nature du sol et le choix des essences, gestion des lisières).
- **Tourisme et loisirs**
 - Allongement de la saison touristique estivale et accroissement des potentialités touristiques de l'intersaison ;
 - Vulnérabilité des infrastructures situées en vallées et des activités dépendantes de la ressource eau : infrastructures situées en zones inondables, diminution de l'accessibilité des lieux touristiques pendant les crues, difficultés pour la pratique du kayak liées à des étiages plus prononcés, eaux de baignade, de pêche, tourisme fluvial durant les périodes de sécheresse...
 - Modification possible d'écosystèmes comme les Hautes Fagnes dont le patrimoine naturel et les paysages constituent une attraction touristique ;
- **Patrimoine bâti**
 - Vulnérabilité du patrimoine bâti aux aléas climatiques.
- **Patrimoine naturel**
 - Préservation ou restauration de la résilience des écosystèmes aux conséquences négatives du réchauffement climatique (mise en place de corridors écologiques, limitation de la fragmentation des habitats) ;
 - Adaptation de certaines espèces entraînant une modification des écosystèmes.
- **Transports des personnes**
 - Capacité du réseau ferroviaire et bus à répondre à une demande accrue ;
 - Coût d'entretien accru des réseaux de voiries.
- **Transports des marchandises**
 - Limitation de la croissance du trafic routier et incitation au « transfert modal » (vers le transport ferroviaire et fluvial) : plateformes multimodales ;
 - Etiages problématiques pour la navigation.
- **Contraintes physiques et risques**
 - Risques liés aux aléas atmosphériques (inondations, tempêtes, sécheresses, vagues de chaleur et de froid...);
 - Risques liés aux aléas géologiques tels que les mouvements de terrain, la sécheresse géotechnique (bâti), les effondrements karstiques ;
 - Risques liés aux feux de forêt et adéquation des dispositifs de tranchées coupe-feux.
- **Production et transports de l'énergie**
 - Risque d'accroissement de la demande en énergie dans les situations critiques, notamment en cas de fortes chaleurs ;
 - Vulnérabilité des installations de production et du réseau de distribution électrique aux tempêtes et aux inondations ;
 - Possibilités d'extension de la desserte en gaz dans des localités ou quartiers proches des installations existantes.

- **Transports de l'information NTIC**

- Développement du télétravail dans le cadre de l'atténuation du CC.

- **Paysages**

- Impact des mesures et infrastructures liées à la production d'énergies renouvelables.

- **Politique de la Ville**

- Adaptation des tissus urbanisés aux agressions climatiques (notamment inondations, gels, brouillards, grands vents, enneigements et vagues de chaleur) et prise en compte de ces risques pour les nouvelles opérations d'urbanisation.

- **Actualisation de la hiérarchie urbaine et des zones d'influences des pôles urbains**

- Coïncidence entre bassins de vie et d'emploi aux diverses échelles contribuant à l'atténuation du changement climatique par la limitation des besoins en déplacements et l'optimisation du choix modal pour les effectuer ;
- Hiérarchisation des centres dans les agglomérations ;
- Multifonctionnalité des noyaux d'habitat de l'espace rural afin de limiter les émissions de GES, identification des pôles existants à renforcer prioritairement (taille critique minimale nécessaire).

- **Espace rural, relation ville-campagne et évolution de l'urbanisation et de la densification**

- Les développements périurbains accroissent la vulnérabilité territoriale notamment par l'augmentation disproportionnée des surfaces imperméabilisées.

5. BIBLIOGRAPHIE SUCCINTE

COMMISSION NATIONALE CLIMAT (2009). 5^{ème} Communication nationale sur les Changements Climatiques (Belgique) en vertu de la Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques, 206 p.

CPDT (2010). Structuration du territoire pour répondre aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Rapport final de subvention (2009-2010), Thème 2B, octobre 2010.

CPDT (2005). Protocole de Kyoto : aménagement du territoire, mobilité et urbanisme, coll. *Etudes et Documents*, 6, 203 p.

IPCC (2007). *Climate Change 2007: Fourth Assessment Report (AR4) of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA.

IRM - Institut royal météorologique de Belgique (2009). *Vigilance climatique*, Bruxelles, éd. resp. Dr. H. Malcorps, 60 p. (<http://www.meteo.be/meteo/view/fr/2791813-Vigilance+climatique+version+FR.pdf>), consultation le 30 mars 2011.

Chapitre III : LE DÉFI ÉNERGÉTIQUE

1. DÉFINITION ET ENJEUX POUR LA WALLONIE

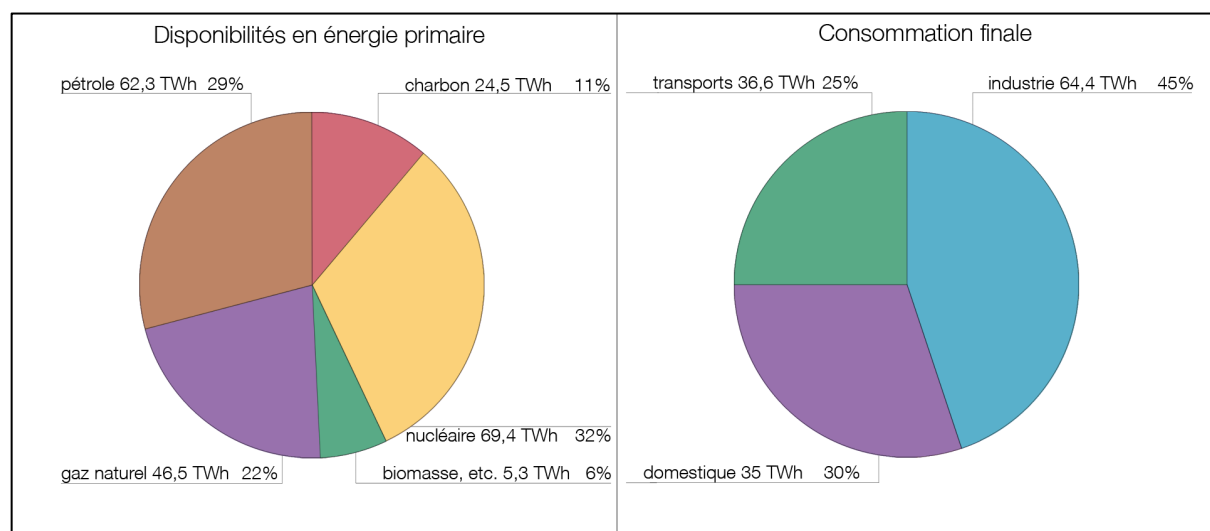
1.1. DÉFINITION

L'énergie intervient dans tous les aspects de la vie matérielle. Elle est nécessaire pour produire un travail, de la lumière, de la chaleur, un mouvement. L'énergie « primaire » vient directement de la nature (ex. gaz naturel) tandis que l'énergie « secondaire » est le résultat d'une transformation (ex. électricité produite par une centrale au gaz). L'énergie grise est la somme de toutes les énergies nécessaires à la production, à l'utilisation et au recyclage d'un produit. Les sources d'énergie utilisées sont soit fossiles (pétrole, gaz naturel, charbon), soit nucléaires, soit renouvelables (énergie solaire, hydraulique, éolienne, géothermique, biomasse).

Au cours des vingt-cinq dernières années, la demande mondiale d'énergie primaire a augmenté de 2% par an en moyenne. Cette augmentation s'explique par celle de la population, par la croissance économique et par l'évolution des modes de vie. La croissance de la mobilité (et notamment des déplacements dits de loisirs) en est une des raisons principales. La consommation mondiale repose à 80 % sur les énergies fossiles (pétrole 34%, charbon 26% et gaz naturel 21%). La géothermique représente 10%, les autres énergies renouvelables 3% et le nucléaire 6%¹.

En Wallonie, les fossiles constituent également la partie principale des sources d'énergie primaire pour un total de 62% (cf. Figure 10). L'industrie est la plus grande utilisatrice avec 45% de la consommation finale. Elle est suivie du secteur domestique (30%) et des transports (25%).

Figure 10 : Disponibilités et consommation finale d'énergie en Wallonie (données de 2009)



En ce qui concerne la consommation finale, les principaux secteurs dépendants des énergies fossiles en Wallonie sont les transports (plus de la moitié des produits pétroliers) suivis du secteur domestique (un tiers des produits pétroliers et la moitié du gaz naturel) et enfin de l'industrie (gaz naturel, consommation en diminution). Les secteurs domestique et industriel sont les plus gros consommateurs d'électricité.

Source : d'après *Bilan énergétique wallon*, SPW-ICEDD, 2010.

¹ IEA-OCDE (2009). *World Energy Outlook 2010* (WEO 2010) et Résumé français, 9 novembre 2009.

Les questions de l'approvisionnement et des prix énergétiques sont cruciales parce que la croissance économique (surtout celle des pays émergents) augmente rapidement les besoins mondiaux en énergie alors que le pétrole est une ressource finie. Il est cependant difficile de comprendre le calendrier de cet épuisement attendu et de ses impacts. En effet, il subsiste des incertitudes aussi bien quant aux ressources en pétrole que quant aux évolutions technologiques possibles.

Selon l'Agence internationale de l'énergie (OCDE), la production de pétrole conventionnel (le plus facile à raffiner, donc le moins cher à utiliser comme carburant) ne va pas augmenter dans les prochaines décennies, alors que la demande va croître.

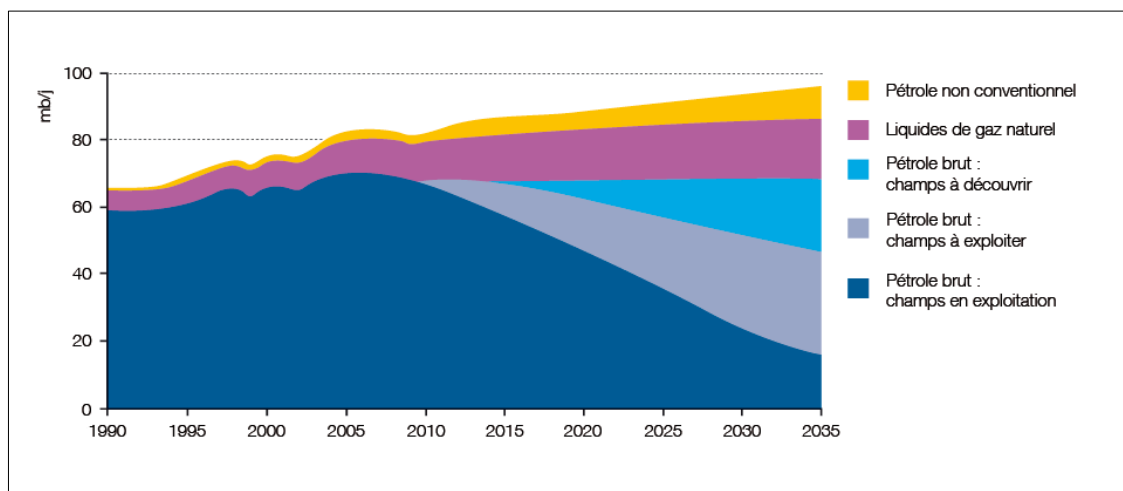


Figure 11 : Production mondiale de pétrole à l'horizon 2035 si les politiques énergétiques actuellement décidées au niveau mondial sont mises en œuvre.

Selon l'AIE, « il faut s'attendre à une hausse du prix du pétrole afin d'équilibrer les marchés pétroliers, consécutive au fait que l'offre comme la demande sont de moins en moins sensibles au prix. La concentration croissante de la consommation de pétrole dans le secteur des transports et le fait que la demande se réoriente vers les marchés subventionnés limitent ainsi l'effet dissuasif que les prix plus élevés pourraient exercer sur la demande en favorisant l'adoption de carburants alternatifs. En outre, en raison des contraintes pesant sur l'investissement, la production n'augmente que faiblement lorsque les prix sont élevés ». (WEO 2010, résumé français, p. 4.)

Source : World Energy Outlook 2010.

A cela s'ajoute la nécessaire limitation des émissions de gaz à effet de serre liées à l'énergie, qui représentent près de 80 % des émissions totales de ces gaz dans l'UE. Cette nécessité appelle la mise en place d'une politique volontariste d'économies d'énergie, notamment dans les secteurs des transports et du logement, mais aussi l'adoption de mesures d'encouragement à la production d'électricité à partir de sources d'énergie non polluantes.

Le défi énergétique est donc l'un des plus considérables pour l'Europe et la Wallonie : il faut à la fois garantir un approvisionnement énergétique suffisant et durable (autonomie et sécurité énergétiques, promotion des énergies renouvelables et non polluantes, décarbonisation de l'économie) et un système d'approvisionnement efficace (réseau d'infrastructures, décentralisation des productions) à un prix abordable pour tous.

L'aménagement du territoire et l'urbanisme sont appelés à jouer un rôle significatif dans les nouvelles politiques qui sont en train de se mettre en place avec ces objectifs aux différents niveaux de pouvoir.

1.2. ENJEUX TERRITORIAUX POUR LA WALLONIE

• Un enjeu majeur : le lien entre territoire et mobilité

Parmi les enjeux liés au défi énergétique, celui qui aura le plus d'impact sur le territoire est assurément **l'organisation d'une mobilité moins consommatrice d'énergie, et surtout d'énergie fossile.**

Cet enjeu suppose à la fois la maîtrise de l'urbanisation de façon à lutter contre le mouvement d'étalement urbain et la mise en place d'une bonne desserte par les transports en commun. Ces deux orientations sont complémentaires. Elles touchent aux comportements des habitants puisqu'ils sont appelés à modifier aussi bien leurs choix de localisation que leurs modes de transport.

Les documents d'orientation (notamment européens) mettent généralement l'accent sur les mesures d'efficacité énergétique, qui présentent encore un grand potentiel de réduction de la consommation. Lorsque des modifications qui touchent aux comportements et aux modes de vie sont évoquées, comme cela commence à être le cas (*cf.* le Livre blanc sur les transports), elles le sont à propos du long terme, du temps plus lointain. Or le long terme est précisément le temps de l'aménagement du territoire. C'est aujourd'hui que se décide la forme que le territoire aura dans trente ans et c'est aujourd'hui qu'il faut prévoir les infrastructures lourdes (comme les lignes de chemin de fer) qui le desserviront.

Les travaux de la CPDT sur le pic pétrolier² ont montré l'impact important qu'aura l'augmentation du prix des carburants et des combustibles pétroliers sur le revenu des ménages (*cf.* Carte 10). Ceux des communes les plus éloignées des villes seront les plus touchés en raison de trajets domicile-travail plus longs, de logements plus énergivores (quatre-façades) et de revenus souvent moins élevés. Ce constat devrait orienter les décisions d'aménagement qui s'exprimeront dans le SDER.

• D'autres enjeux à prendre en compte

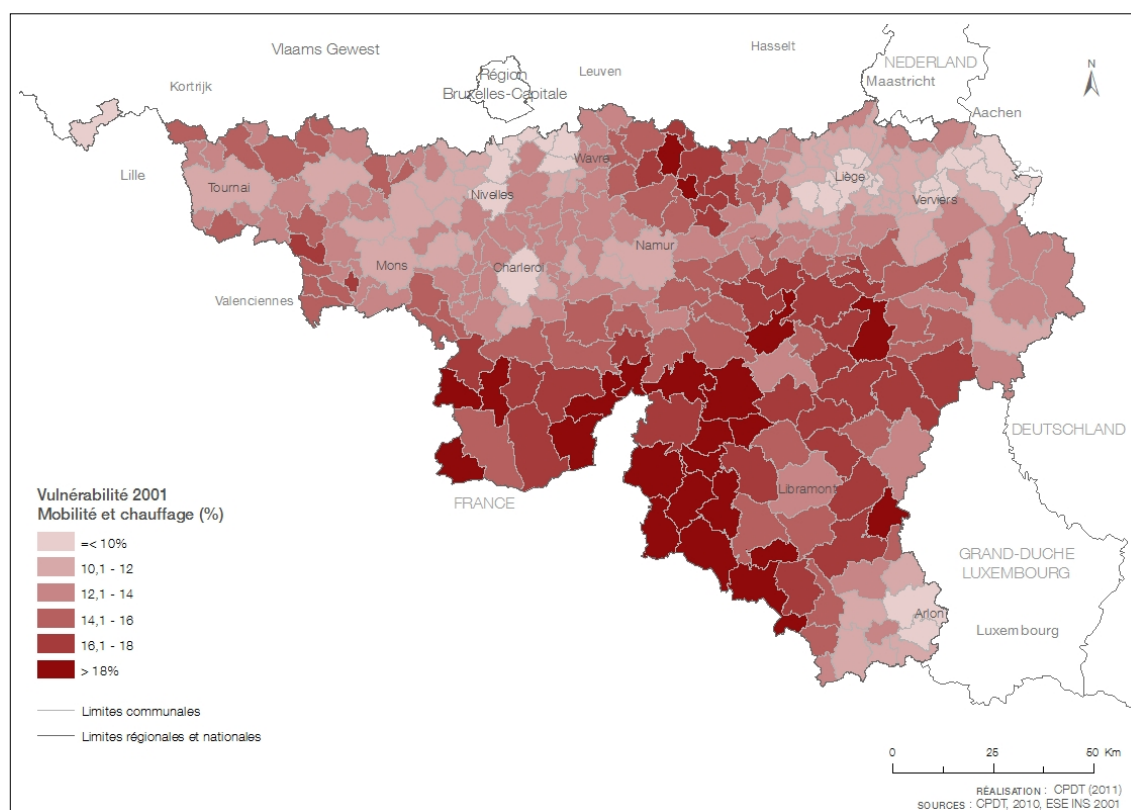
A côté d'une meilleure organisation du territoire en fonction de la mobilité, les principaux enjeux du défi énergétique dans ses aspects territoriaux sont :

- **l'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments et du logement et la prise en compte de l'énergie grise**, *via* la transcription de la Directive européenne pour la performance énergétique des bâtiments (ou PEB) ;
- **l'avenir des relations ville-campagne**, le rapprochement des producteurs et des consommateurs d'énergie, de produits alimentaires, de services ;
- **l'évolution de l'agriculture**, dont certains secteurs sont fortement dépendants des énergies fossiles (force motrice, engrais, transports), et la concurrence entre productions énergétiques et alimentaires ;
- **la modification de la demande foncière et immobilière** et des investissements sur certaines parties du territoire ou certains quartiers qui évolueront vers la déprise ou, au contraire, seront soumis à des pressions plus fortes ;

la desserte en énergie de l'ensemble du territoire dans le contexte de la libéralisation et la réponse aux nouvelles demandes (ex. développement de la desserte en gaz naturel).

² Voir la note de recherche *Anticipation des effets du pic pétrolier sur le territoire wallon*. Une étude comparable réalisée récemment sur le Nord-Pas de Calais (*Facteur 4 en Nord-Pas-de-Calais*) arrive à des conclusions similaires.

Carte 10 : Part du revenu médian consacrée au chauffage et aux transports en 2001, par commune



A l'échelle communale, la vulnérabilité liée au logement (chauffage) présente des différences importantes qui s'expliquent principalement par le facteur climatique (il fait plus froid en Ardenne) mais aussi par la composition du parc et par les revenus de la population. Ainsi, malgré la vétusté de leurs logements et la relative pauvreté de leur population, les villes du sillon apparaissent comme particulièrement résilientes grâce à un parc composé de petits logements mitoyens. A la vulnérabilité liée au logement s'ajoute celle liée à la mobilité qui impacte plus fortement les communes les plus rurales. Les sous-régions les plus vulnérables sont l'est du Brabant wallon - région de Waremme ainsi que, plus globalement, le sud du sillon Sambre et Meuse excepté sa partie centrale. L'usage plus important du bus explique au moins partiellement la vulnérabilité moindre des communes liégeoises, et l'usage du train celle des communes du nord du Hainaut.

Source : CPDT (2010). Anticipation des effets du pic pétrolier sur le territoire wallon.

2. ORIENTATIONS ET LEVIERS D'ACTION

Des politiques énergétiques (généralement non contraignantes) sont en train de se mettre en place à différents niveaux de pouvoir. L'urbanisme et l'aménagement du territoire n'en sont pas absents.

2.1. AU NIVEAU EUROPÉEN, UNE « VISION ÉNERGÉTIQUE » À LONG TERME

Au niveau européen, le document *Europe 2020. Stratégie pour une énergie compétitive, durable et sûre* vise à répondre à des objectifs « classiques » tels que la mise à disposition ininterrompue de produits énergétiques à un prix abordable pour tous les consommateurs, mais aussi aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Ce document évoque également la raréfaction annoncée des ressources pétrolières.

Le défi climatique est développé dans un autre chapitre de la présente note. Son imbrication avec le défi énergétique est évidente. La raréfaction des ressources pétrolières est un enjeu dont la perception est plus récente, mais qui commence à être évoqué également pour l'orientation des politiques publiques³. Selon l'Agence internationale de l'énergie, « si les

³ Par exemple, la *Feuille de route vers une économie compétitive à faible intensité de carbone à l'horizon 2050* datée du 8 mars 2011 fait référence (p. 13) aux prévisions de croissance des prix pétroliers développées par l'AIE pour appuyer l'importance de

gouvernements ne font rien ou peu de choses de plus qu'à l'heure actuelle, la demande continuera de croître, les coûts des approvisionnements augmenteront, le fardeau économique de la consommation de pétrole s'alourdira, la vulnérabilité face aux ruptures d'approvisionnement s'aggraveront et l'environnement mondial subira des dommages considérables »⁴.

Selon la stratégie *Europe 2020*, les secteurs présentant le plus grand potentiel en gains d'efficacité à réaliser sont le parc immobilier et le secteur des transports (p. 8). Concernant le premier, on notera l'existence de la Directive européenne sur la performance énergétique des bâtiments adoptée le 18 mai 2010, qui impose des normes énergétiques élevées pour les bâtiments nouveaux ou rénovés. Concernant les transports, le Livre blanc adopté en mars 2011 donne des orientations assez radicales pour un système de transport « *économique en ressources* » à l'horizon 2050. Il précise que « *la gestion de la demande et l'aménagement du territoire peuvent faire baisser les volumes de trafic* » (p. 9) et évoque les « *considérations urbanistiques* » (p. 15) comme éléments de la stratégie à mettre en place. Selon cette stratégie, « *la majeure partie des transports de passagers à moyenne distance devraient s'effectuer en train* » (p. 10) et seuls les derniers kilomètres de trajets seraient réalisés dans des véhicules individuels non polluants (p. 6).

Rendre possible cette modification des comportements -- ce qui va plus loin que le simple principe de l'efficacité énergétique⁵ -- peut être considéré comme une mission pour l'aménagement du territoire et comme une orientation pour le SDER.

2.2. AU NIVEAU FÉDÉRAL, DES INTERROGATIONS SUR LE « MIX ÉNERGÉTIQUE »

Au niveau fédéral, la Belgique a fourni fin juin 2011 un deuxième plan d'action en matière d'efficacité énergétique en application de la directive européenne 2006/32/CE. En 2009, le groupe GEMIX, à la demande du Ministre fédéral du climat et de l'énergie, a proposé des recommandations qui concernent principalement le mix énergétique mais aussi les politiques à mettre en place pour respecter les engagements de réduction des émissions de gaz à effet de serre et pour réduire la dépendance aux énergies importées. Ce rapport identifie le secteur du bâtiment, ainsi que celui des appareils électriques, comme comportant d'importants gains potentiels. C'est cependant le secteur du transport qui « *constituera l'enjeu principal de la consommation énergétique future* » (p. 22). Ici également on dépasse le niveau de l'efficacité énergétique (équipements plus performants, etc.) en évoquant « *la réduction des besoins motorisés de mobilité des biens et des personnes* » (p. 23). Le lien avec l'aménagement du territoire n'est pas explicite.

L'essentiel de ce rapport, comme son titre l'indique, porte cependant sur le mix énergétique à mettre en place pour répondre aux besoins belges aux horizons 2020 et 2030⁶. Les décisions à prendre sur ces questions sont essentielles pour garantir l'approvisionnement futur des consommateurs (ménages comme entreprises) mais elles n'auront pas, en principe, un impact important sur l'organisation du territoire.

mesures permettant de réduire la facture énergétique de l'Europe ainsi que sa dépendance à l'égard des importations de combustibles fossiles.

⁴ IEA-OCDE (2009), Résumé français, *Op cit.* p. 7

⁵ « D'un point de vue technique, l'efficacité énergétique signifie diminuer la consommation d'énergie tout en maintenant un niveau équivalent d'activités ou de prestations économiques ; la notion d'économies d'énergie est plus vaste et inclut également la diminution de la consommation par un changement de comportement ou par une réduction de l'activité économique. Dans la pratique, les deux sont difficiles à distinguer ». Plan 2011 pour l'efficacité énergétique, p. 2.

⁶ Selon les perspectives dégagées, les fossiles resteront la source d'énergie principale. Le rapport recommande que les importations de pétrole, gaz et charbon soient variées en termes d'origines, de types et de voies d'approvisionnement pour assurer une sécurité maximale. Il préconise également de stimuler la recherche et le développement en matière de carburants issus de la biomasse (seconde et troisième générations) et de capture et séquestration du carbone. Le développement des renouvelables devra répondre à des objectifs ambitieux. La prolongation ou non de certains réacteurs nucléaires est au centre du débat, dont fait également partie la gestion des déchets radioactifs. L'adaptation du réseau électrique au développement des sources renouvelables, dont la production est par nature intermittente, est également soulevée comme un point majeur. Les flux bidirectionnels et le déploiement des compteurs intelligents sont évoqués, de même que l'arrivée possible des véhicules électriques (ce point est évoqué à la p. 47 du document).

Cependant, on peut se demander si, à plus long terme (et singulièrement dans une perspective post-nucléaire), la production de biomasse et d'électricité d'origine renouvelable ne pourrait pas modifier les relations ville-campagne. La recherche d'une certaine autonomie locale (la campagne environnante produisant en partie et/ou à certains moments l'énergie nécessaire à la ville) pourrait en effet apparaître comme une solution séduisante. La structure urbaine wallonne, basée sur un semis de villes petites et moyennes, paraît bien adaptée à une telle évolution, qu'il faudrait dès lors anticiper et cadrer.

2.3. AU NIVEAU WALLON, UN ACCENT MIS SUR L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE DU LOGEMENT

En matière d'énergie, la Déclaration de politique régionale de 2009 met tout d'abord l'accent sur l'amélioration du bâti, qui permet à la fois une meilleure efficacité énergétique et la création d'emplois (voir DPR pp. 36, 93 et 125). La transcription de la Directive européenne sur l'efficacité énergétique des bâtiments est liée à cet objectif.

Il s'agit *a priori* d'une stratégie où tout le monde est gagnant mais on peut toutefois se demander si elle portera ses fruits de manière égale sur tout le territoire. On ne peut pas ignorer le risque que les quartiers les plus pauvres des villes restent à l'écart de cette transformation faute d'investissements suffisants et se trouvent dès lors encore plus marginalisés. Il s'agit là d'un enjeu qui touche à l'aménagement du territoire.

Les autres objectifs énergétiques développés par la DPR sont « Aider les entreprises à réduire leur consommation d'énergie et à s'ancrer dans les métiers d'avenir » (p. 129), « Améliorer le fonctionnement du marché et garantir un droit à l'énergie pour tous » (p. 131) et « Soutenir les énergies renouvelables de manière cohérente » (p. 131). Ce dernier a des implications spatiales évidentes. En effet, il évoque notamment les réseaux de chaleur, la production de biomasse et le stockage de l'énergie.

La DPR n'évoque que brièvement les rapports entre énergie et aménagement du territoire. Elle s'engage cependant à « privilégier une conception de l'urbanisation et des bâtiments économe en énergie et favoriser l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture » (p. 137).

Le Projet d'actualisation du Plan pour la maîtrise durable de l'énergie en Wallonie à l'horizon 2020 (PMDE) élaboré en 2009 évoque dans son chapitre « Mobilité » des mesures telles que « rapprocher les ensembles commerçants et les zones d'activité économique des lieux de résidence » (p. 222).

2.4. LE DÉFI ÉNERGÉTIQUE DANS LE SDER 99

Dans le SDER 99, le chapitre « *Les réseaux d'énergie* » du diagnostic (pp. 82-84) évoque principalement la libéralisation du marché européen de l'énergie et les accords de Kyoto. Trois enjeux sont mis en évidence :

- l'évolution possible vers une production de plus en plus dispersée ;
- la possible prolifération des lignes haute tension suite à la libéralisation du réseau (N.B. ce risque ne s'est pas concrétisé grâce au principe du gestionnaire unique) ;
- les effets des économies d'énergie sur les formes et les modes de construction.

Par ailleurs, deux des mesures de mise en œuvre concernent l'énergie :

- promouvoir une meilleure intégration des réseaux de transport d'énergie dans leur environnement (p. 181) ;
- favoriser l'utilisation rationnelle de l'énergie et la production d'énergies renouvelables (p. 220).

2.5. LEVIERS D'ACTION TERRITORIAUX DISPONIBLES FACE AU DÉFI ÉNERGÉTIQUE

Comme on l'a vu, les principaux leviers relevant de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme qui permettront de réduire la consommation d'énergie et de modifier sa structure concernent deux politiques sectorielles : les bâtiments et la mobilité.

Pour les premiers, il s'agit de **mettre en place une meilleure efficacité énergétique**, de **prendre en compte l'énergie grise** ou encore de **faciliter la production d'énergie renouvelable**.

La mobilité pose plus directement la question de la **structure du territoire, qui doit évoluer vers plus de mixité fonctionnelle pour réduire la nécessité de se déplacer et vers plus de densité pour réduire la longueur des déplacements et pour permettre l'organisation de transports collectifs**.

D'autres leviers sont évoqués plus loin dans les croisements avec les thématiques sectorielles et approches spatiales.

3. INDICATEURS

Pour autant que cela corresponde aux options du futur SDER, un indicateur pourrait être développé pour montrer l'impact de différentes mesures d'aménagement du territoire et d'urbanisme sur les consommations d'énergie et leur évolution. Un indicateur de type « décomposition structurelle »⁷ serait particulièrement adapté. Sa réalisation consisterait à scinder la consommation d'énergie en composantes élémentaires pour lesquelles on dispose de données, avec un niveau de désagrégation adéquat par rapport à des questions relevantes d'aménagement du territoire et d'urbanisme. Une telle décomposition permettrait de comparer la contribution de chacun des éléments constitutifs (ex. énergie consommée pour les déplacements domicile-travail, pour le chauffage résidentiel, etc.) à différentes échelles territoriales et différentes époques. La mise en place d'un tel indicateur suppose qu'il puisse être suivi dans le temps long vu la lenteur des changements en aménagement du territoire.

4. CROISEMENT AVEC LES THÉMATIQUES

• Habitat et services

- Evolution vers une meilleure efficacité énergétique des bâtiments (taille, implantation, isolation, modes de chauffage).
- Production décentralisée d'électricité et/ou de chaleur (panneaux solaires, etc.).
- Réduction de l'énergie grise.
- Evolution des prix fonciers et immobiliers en fonction de l'accessibilité.

• Commerce

- Déclin possible des commerces excentrés mal desservis par les transports en commun.

• Activités économiques et industrielles

- Relocalisations : rapprochement matières premières / production-transformation / clients.
- Réorganisation de la logistique et de l'intermodalité (probable diminution de l'importance de la route).
- Implantation d'éoliennes ou de centres de valorisation énergétique des déchets dans les parcs actuels ou désaffectés.

⁷ Le principe d'une décomposition structurelle a été posé par Ehrlich P.R. & Holdren J.P. (1971). Impact of population growth, *Science* et popularisé par l'équation de Kaya reprise par le GIEC (2000).

• Agriculture et sylviculture

- Coûts d'exploitation et de distribution accrus, avec des différences selon les orientations technico-économiques des exploitations ; meilleure résilience du bio.
- Circuits plus courts (relocalisation).
- Si développement de la production de biomasse agricole, conflits possibles pour l'usage du sol avec production alimentaire et urbanisation, pression foncière.

• Tourisme et loisirs

- Recentrage possible sur des destinations plus proches, surtout celles qui sont accessibles en transports en commun.

• Transport des personnes

- Remplacement progressif de la voiture à carburant fossile par les modes actifs (piétons, vélos) pour les petites distances, par la voiture électrique et le bus pour les distances moyennes et par les transports collectifs pour les distances plus longues. Nécessité d'augmenter les capacités ferroviaires / danger de disparition des petites lignes.
- L'évolution vers la voiture électrique pose le problème de la croissance de la demande en électricité.

• Transport des marchandises

- Remplacement progressif du camion par le camion électrique pour les petites distances, le train et le bateau pour les moyennes et longues distances.
- Nécessité de développer les ports fluviaux.
- Agrocarburants pour le camionnage longue distance.
- Mise en place de centres de distribution urbaine (petits centres de logistique).

• Production et transport de l'énergie

- Evolution possible en parallèle vers un maillage du réseau auquel sont raccordées de petites unités de production décentralisées et vers la création de grands réseaux internationaux.
- Impact des lignes haute tension et très haute tension sur la santé et donc sur le territoire (zones de risque).

• Paysages

- Intégration paysagère des infrastructures de production et de transport d'énergie.

• Espaces

En ce qui concerne l'énergie, l'avenir des différents types d'espaces est avant tout lié à la mobilité et donc au prix des carburants, comme le montre le tableau ci-dessous.

| | Passé (50 dernières années) : pétrole bon marché | Futur: évolutions possibles en réponse à la cherté du carburant |
|--|---|--|
| Mode d'urbanisation | étalement urbain | reconcentration sur les pôles, noyaux et nœuds |
| Localisation de l'habitat | indifférente : le pétrole bon marché supprime les distances | proximité des centres d'emplois et de services desserte par les transports en commun |
| Localisation des Industries | proximité des autoroutes | proximité des gares et des voies navigables importance accrue d'une localisation proche des matières premières et/ou de la clientèle |
| Ville | exode urbain | risques de pression |
| Campagne | pression de l'urbanisation | risque possible d'exode rural, sauf centres et nœuds bien desservis par les transports collectifs risque de pression sur les zones agricoles pour la production de biomasse et agrochimie |
| Périurbain | différenciation en fonction de la proximité ou non des villes et de la desserte par les transports collectifs | |
| Hiérarchie urbaine et zones d'influence des pôles urbains | la hiérarchie et les régions urbaines actuelles sont liées notamment au pétrole abondant et bon marché | modification de la hiérarchie urbaine (ex. les villes avec gare prennent + d'importance) et « rétrécissement » des régions urbaines (à étudier) |

5. BIBLIOGRAPHIE SUCCINTE

BAZET-SIMONI C., BRÉCHET TH. , OBSOMER P., QUADU F., ROUSSEAU, V., SERVAIS M. & ZEIMES TH. (2010). *Anticipation des effets du pic pétrolier sur le territoire wallon*, CPDT, décembre 2010, <http://www.cpd.be/telechargement/publications/notes-de-recherche/CPDT-15-rapport.pdf>.

COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES (2011). *Feuille de route vers une économie compétitive à faible intensité de carbone à l'horizon 2050*. Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, Bruxelles, 08/03/2011, COM(2011) 112 final, {SEC(2011) 287 final}, {SEC(2011) 288 final}, {SEC(2011) 289 final}.

COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES (2011). *Plan 2011 pour l'efficacité énergétique*, Communication de la Commission au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions, 08/03/2011, COM(2011) 109 final.

COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES (2010). *Énergie 2020 Stratégie pour une énergie compétitive, durable et sûre*. Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, 10/11/2010, [COM\(2010\) 639](#) final – Non publié au Journal officiel]

GOVERNEMENT WALLON (1999). *Schéma de développement de l'espace régional*.

SPW (2010). *Tableau de bord de l'environnement wallon 2010*, Jambes (Belgique) : Direction générale opérationnelle Agriculture, Ressources naturelles et Environnement

SPW-ICEDD (2010). *Bilan énergétique de la Wallonie. Bilan provisoire 2009*, octobre 2010, sur <http://energie.wallonie.be/fr/2009.html?IDC=7491> (téléchargé le 19 mai 2011).

STEVANCE A.-S., N. HOUDANT & S. BONDUELLE (2011). *Facteur 4 en Nord-Pas-de-Calais : impacts socio-économiques*, Développement durable et territoire, mars 2011, <http://developpementdurable.revues.org/8846>

Projet d'actualisation du Plan pour la maîtrise durable de l'énergie (PMDE) en Wallonie à l'horizon 2030, 12 mars 2009, ICEDD-ECONOTEC-IBAM-SPW, sur <http://energie.wallonie.be/fr/actualisation-2009-du-pmde.html?IDC=6682> (téléchargé le 19 mai 2011).

Projet de déclaration de politique régionale wallonne 2009-2014. Une énergie partagée pour une société durable, humaine et solidaire, sur <http://gouvernement.wallonie.be/declaration-de-politique-regionale-wallonne> (téléchargé le 19 mai 2011).

Quel mix idéal pour la Belgique aux horizons 2020 et 2030 ? Rapport final, Groupe GEMIX, 30 septembre 2009.

World Energy Outlook 2010 (WEO 2010) et Résumé français, IEA-OCDE, 9 novembre 2009.

Chapitre IV : LE DÉFI DE LA COMPÉTITIVITÉ

1. DÉFINITION ET ENJEUX POUR LA WALLONIE

1.1. DÉFINITION

Au cours de la dernière décennie, l'objectif de compétitivité fut une **préoccupation majeure des politiques socio-économiques**, que ce soit à l'échelle européenne (Stratégies de Lisbonne et « Europe 2020 ») avec un double défi : d'une part, le positionnement de l'Union face aux autres puissances économiques dans un contexte de globalisation croissante et d'autre part, les disparités intra-communautaires¹, ou au niveau de la politique régionale (Plans Marshall et Marshall 2.vert). Cette question est également un enjeu majeur des politiques économiques nationales depuis les années 1980².

Si la compétitivité est associée à la capacité de production et à la croissance économique, elle ne tend pas forcément à rencontrer d'autres objectifs politiques comme la cohésion sociale, la cohésion territoriale ou la question environnementale.

L'approche de la compétitivité régionale nécessite de distinguer trois niveaux :

- les conditions de vie de la population sur le territoire wallon (niveau de vie, revenu, pauvreté, cohésion sociale, conditions environnementales, etc.) ;
- la compétitivité « révélée » (productivité et production par habitant, croissance de ces dimensions) ;
- les facteurs qui sous-tendent la compétitivité.

L'impératif de compétitivité repose sur une **ambiguïté conceptuelle** tant au niveau politique que scientifique, soulignée lors de la mise en place de cet objectif au niveau des politiques régionales européennes. D'un point de vue théorique le plus strict, et par analogie au monde de l'entreprise, la compétitivité est la capacité à vendre sur les marchés, ou plus précisément, à augmenter ses parts de marché. La transposition de cette notion à un territoire engendre de nombreuses questions conceptuelles. A la différence des entreprises, non seulement, l'essence d'une région n'est pas de vendre ses produits sur les marchés et elle se doit de fonctionner même lorsque sa compétitivité s'écroule, mais aussi, il lui faut assurer toutes une série de missions et services à la population.

Face à ces ambiguïtés conceptuelles et méthodologiques, la littérature sur le sujet a pris deux optiques différentes. La première consiste à assimiler effectivement la compétitivité régionale à la capacité de production et à la productivité, ainsi qu'à la croissance de ces deux dimensions. La seconde optique élargit la notion de compétitivité pour y inclure des questions comme celle de du développement durable ou de la cohésion sociale.

Nous adoptons ici la première approche, conforme à la définition adoptée par la Commission européenne, associant la compétitivité régionale à l'efficience à la production. Pour la Commission européenne, la compétitivité est « la capacité de produire des biens et des services qui répondent aux conditions des marchés internationaux et, en même temps, de hauts niveaux de revenu viables ou, plus généralement, la capacité (des régions) à générer, tout en étant exposé à la compétition extérieure, de hauts niveaux de revenu et d'emploi ».

S'interroger sur la compétitivité, c'est aussi se poser la question de la capacité d'un territoire à appréhender les nouveaux enjeux macro socio-économiques comme la mondialisation,

¹ An integrated Industrial Policy for the Globalisation Era putting Competitiveness and Sustainability at Front Stage, Communication de la Commission européenne, 2010).

² Voir, notamment, Perspectives économiques régionales 2009-2015, Bureau Fédéral du Plan, Juillet 2010.

l'évolution des chaînes de valeurs³ (dont la fragmentation géographique est sans cesse croissante), la durabilité des modèles de développement, etc.⁴ Le développement économique est un processus global, si bien que l'action sur un des leviers n'a qu'un effet incertain sur la dynamique. Le rôle de chacun de ces facteurs dans le développement régional fait l'objet d'une abondante réflexion, très largement simplifiée ici.

La question des échelles de référence est essentielle puisque la gouvernance régionale est conditionnée par les politiques économiques européennes et nationales. « Les avantages comparatifs d'une région dans un domaine spécifique ne sont plus acquis car des choix stratégiques qui lui échappent peuvent très rapidement mettre à mal sa structure économique⁵ ». La mise en concurrence accrue des territoires a amené les régions à tenter de renforcer leur positionnement relatif ce qui se traduit par la volonté d'accroître ses atouts et de se différencier. Face à cette dialectique, le rôle des facteurs locaux se voit ainsi renforcé d'où l'émergence du concept de « **glocalisation** » introduit par le sociologue Blaise Galland, en 1995 déjà, pour caractériser l'effet des technologies de l'information sur l'aménagement du territoire (cf Secteur Nouvelles technologies de l'information).

La conséquence directe est que les régions se perçoivent comme concurrentes, tout en étant conscientes de la nécessité de collaborer afin de s'insérer sur des marchés plus globaux et intégrer ainsi les réseaux et partenariats, véritables stimuli au développement. La notion de « **coopétition** », ambivalence qui souligne la nécessité de stratégies portées et appropriées par les acteurs locaux, a ainsi progressivement envahi le champ des politiques régionales et, par ce biais, la sphère institutionnelle publique⁶.

La globalisation de l'économie entraîne également une modification importante du fonctionnement de l'appareil de production qui se caractérise par l'émergence d'un nouveau système techno-industriel organisé selon une approche circulaire, et non plus linéaire, de relations entre trois composantes majeures : la Science, la Production et le Marché. Cette interactivité induit une dynamique de développement nouvelle dont le concept central est l'**innovation**. Celle-ci doit être appréhendée de manière pluridimensionnelle et non seulement limitée à ses aspects technologiques⁷. Or, le territoire joue un rôle essentiel vis-à-vis du concept de « milieu innovateur »⁸ vu, notamment, son capital relationnel qui découle de la proximité.

Quels sont les facteurs de la compétitivité territoriale identifiés par la littérature ?

La littérature met en avant une série de facteurs sous-tendant la compétitivité. Ces composantes sont fortement connectées les unes aux autres. En effet, le développement économique est un processus global, si bien que l'action sur un des leviers n'a qu'un effet incertain sur le processus dans son ensemble. Le rôle – complexe et incertain – de chacun de ces facteurs dans le développement régional fait l'objet d'une abondante littérature. Ils peuvent être regroupés selon plusieurs aspects :

- les structures économiques ;
- le capital humain, largement lié au niveau de formation de la population ;
- l'accessibilité physique du territoire, au sens large du terme ;
- la capacité entrepreneuriale;
- la capacité d'innovation, facteur est aujourd'hui considéré comme fondamental ;
- le commandement économique ;

³ Que l'on peut définir comme la combinaison d'activités complémentaires aboutissant à un bien pour un marché donné.

⁴ Comment rester compétitif dans l'économie mondiale : Progresser dans la chaîne de valeur, OCDE 2007.

⁵ CAPRON H. (2009). La compétitivité des régions, Reflets et perspectives de la vie économique, De Boeck Université.

⁶ Ibidem

⁷ QUEVIT M. (2007), Territoires innovants et compétitivité territoriale : de nouveaux enjeux pour le développement territorial en Wallonie, Territoire(s) wallon(s), hors série, pp. 59-80.

⁸ CAMAGNI R., MAILLAT D. (2006). *Milieus innovateurs. Théories et politiques*, Economica Anthropos, Paris.

- la connectivité au sein des réseaux ;
- l’attractivité territoriale pour le capital, la consommation et le travail.

Outre ces facteurs, une importance certaine doit être accordée aux facteurs institutionnels ou culturels au sens large qui sous-tendent la croissance comme : l’industrialisation héritée, le type de rapport capital/travail, l’esprit d’entreprise, les formes de gouvernance, la capacité de mobilisation, la synergie entre les acteurs clés du développement économique etc. Il est essentiel de souligner à quel point ces facteurs s’inscrivent dans une histoire longue, qui en Anglais se traduit par les notions décisives de « path dependence », de « lock-in » ou de « History matters ».

1.2. ENJEUX TERRITORIAUX POUR LA WALLONIE

Le positionnement wallon au sein des régions limitrophes, un enjeu aux multiples dimensions...

De manière générale, les stratégies mises en place à l’échelle régionale sont, aujourd’hui, fortement influencées par les priorités établies au niveau européen car, non seulement les Etats Membres doivent remplir leurs différents engagements (pacte de stabilité et critères de convergence sans oublier les programmes nationaux de réforme), qui ont des implications importantes au niveau régional vu la répartition des compétences en Belgique, mais les régions émergent, à des degrés divers, à des financements communautaires (à commencer par la programmation 2007-2013 des fonds structurels européens, sans oublier différents fonds et programmes spécifiques, par exemple en matière de développement rural). Ces dotations reposent sur des programmes élaborés par les autorités régionales et nationales conformément aux stratégies de Lisbonne et Göteborg qui visent à faire de l’Union européenne « l’économie de la connaissance la plus compétitive et la plus dynamique du monde d’ici à 2010 » (Commission européenne, 2004). Les priorités retenues furent la croissance, l’emploi et le développement durable.

En 2010, la Commission européenne définit ses nouvelles orientations à travers sa note « Europe 2020 : Une stratégie pour une croissance intelligente, durable et inclusive » reposant sur trois priorités majeures, enjeux macro-économiques qui s’imposent aux gouvernants wallons :

- une croissance intelligente: développer une économie fondée sur la connaissance et l’innovation ;
- une croissance durable: promouvoir une économie plus efficace dans l’utilisation des ressources, plus verte et plus compétitive ;
- une croissance inclusive: encourager une économie à fort taux d’emploi favorisant la cohésion sociale et territoriale.

L’Union européenne doit définir les progrès qu’elle souhaite avoir accomplis en 2020. Dans cette optique, la Commission propose de fixer à l’UE les grands objectifs suivants :

- 75 % de la population âgée de 20 à 64 ans devrait avoir un emploi ;
- 3 % du PIB de l’UE devrait être investi dans la R&D ;
- les objectifs «20/20/20⁹» en matière de climat et d’énergie devraient être atteints (y compris le fait de porter à 30 % la réduction des émissions si les conditions adéquates sont remplies) ;
- le taux d’abandon scolaire devrait être ramené à moins de 10 % et au moins 40% des jeunes générations devraient obtenir un diplôme de l’enseignement supérieur ;
- il conviendrait de réduire de 20 millions le nombre de personnes menacées par la pauvreté.

Au niveau wallon, la prise en compte actuelle de la dimension sociale ou environnementale et l’importance accordée aux réseaux et à l’innovation montrent une évolution majeure dans l’élaboration des politiques de gouvernance. Le Plan Marshall 2.vert et le projet de

⁹ 20% d’émissions en moins, 20% d’économies d’énergie et 20% d’énergies renouvelables pour 2020

Déclaration de Politique Régionale wallonne 2009-2014 s'inscrivent pleinement dans cette orientation. Ceux-ci mettent en avant, d'une part, les priorités actuelles relatives au capital humain, aux pôles de compétitivité, à l'innovation, à l'entrepreneuriat, à la connectivité, à l'attractivité, à l'emploi, au bien-être social et au développement durable mais, aussi, d'autre part, des actions et mesures de mise en œuvre.

A l'enjeu que représente la réalisation de ces objectifs sur le territoire wallon vient s'ajouter celui du positionnement stratégique des villes wallonnes (et des pôles du SDER), dans une Europe en continuelle évolution, mais aussi leur positionnement dans les processus (effets territoriaux) de « reconcentration » vers les grandes villes (métropolisation) à l'échelle régionale et de déconcentration à l'échelle locale avec des effets de périurbanisation ou de migration de fonctions.

La métropolisation, un déterminant essentiel de la compétitivité régionale ...

Les grandes métropoles concentrent une multitude de facteurs favorables à la compétitivité (capital humain, structure économique et diversité, formation, connectivité, accessibilité...). La spécificité structurelle de la Wallonie réside dans la dimension limitée de ses unités urbaines et en la connexion et dépendance aux métropoles externes (Bruxelles, Lille, Luxembourg, Anvers...). Or, la compétitivité des régions est largement tributaire de celle de leurs pôles urbains internes, d'où le rôle stratégique de Liège et Charleroi et de leur bassin respectif. Par ailleurs, comme le précise H. Capron, la Wallonie peut être associée et comparée aux régions européennes de tradition industrielle (RETI).

| Région | Productivité | PIB par habitant | Ville | Superficie | Population (en milliers) | Densité de population | Productivité | PIB par habitant |
|--------------------|--------------|------------------|-------------|------------|--------------------------|-----------------------|--------------|------------------|
| Hainaut | 115 | 82 | Charleroi | 102 | 201 | 1965 | 120 | 119 |
| Liège | 117 | 92 | Liège | 69 | 184 | 2656 | 115 | 151 |
| Rhurgebiet | 104 | 102 | Dortmund | 280 | 589 | 2102 | 108 | 121 |
| Rhurgebiet | 104 | 102 | Bochum | 145 | 388 | 2666 | 114 | 125 |
| Rhurgebiet | 104 | 102 | Essen | 210 | 589 | 2799 | 122 | 143 |
| Rhurgebiet | 104 | 102 | Duisburg | 233 | 506 | 2171 | 114 | 114 |
| Saarland | 99 | 108 | Saarbrücken | 167 | 180 | 1079 | 96 | 173 |
| Asturies | 101 | 87 | Oviedo | 187 | 209 | 1120 | 99 | 99 |
| Asturies | 101 | 87 | Gijón | 181 | 271 | 1494 | 96 | 76 |
| Nord | 114 | 96 | Lille | 420 | 1099 | 2615 | 114 | 110 |
| Meurthe-et-Moselle | 117 | 97 | Nancy | 143 | 261 | 1822 | 96 | 111 |
| Moselle | 114 | 91 | Metz | 264 | 215 | 816 | 114 | 131 |
| Merseyside | 84 | 87 | Liverpool | 112 | 445 | 3969 | 87 | 108 |
| East Wales | 104 | 123 | Cardiff | 139 | 317 | 2279 | 113 | 153 |
| North East | 96 | 97 | Newcastle | 113 | 270 | 2385 | 98 | 165 |
| Moyenne | 104 | 99 | | 184 | 382 | 2068 | 108 | 123 |

Tableau 3 : Indicateurs clés des RETI (2006) – EUR27

(Sources : Audit Urbain, Eurostat, estimations propres in Capron, 2009).

En regard des villes des autres régions européennes de tradition industrielle, Liège et Charleroi affichent de relativement bons indicateurs de performance. La productivité des deux villes wallonnes est au-dessus à la moyenne des régions européennes de tradition industrielle de références et le niveau de PIB par habitant proche de la moyenne pour Charleroi et supérieur pour Liège. Par contre, à l'échelle des provinces, la faiblesse du niveau de PIB par habitant montre qu'elles ont perdu leur capacité de diffuser la croissance à leur hinterland, comme la plupart des régions de ce type mais de manière plus marquée. L'évolution du PIB entre 1994 et 2006 illustre l'importance du déclin des deux bassins wallons et singulièrement de celui de Liège. Cette comparaison doit cependant être interprétée avec prudence car elle subit l'influence de la structure territoriale et, plus particulièrement de l'importance de l'hinterland par rapport au pôle urbain. Ainsi, Bruxelles qui s'apparente à une « ville – région » verra son PIB / habitant surestimé.

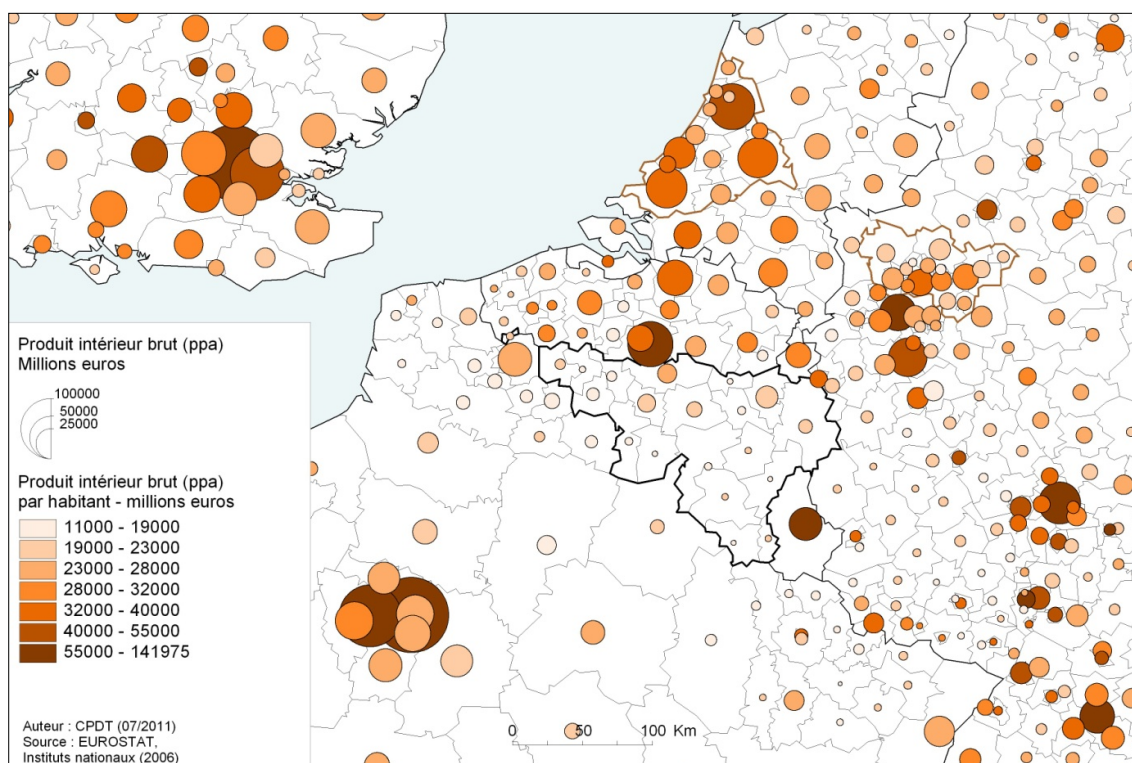
Les classements relatifs aux villes tendent à confirmer le constat émis. Ainsi, dans les deux études, qui reposent sur des choix méthodologiques critiquables, menées par l'Université de Montpellier sur les villes européennes pour le compte de la DATAR, Liège est passé du 65^{ème} rang (sur 165 villes) en 1989, au 118^{ème} (sur 178 villes) en 2003 et Charleroi du 163^{ème} au 146^{ème}. Mons a également intégré le classement à la 178^{ème} position¹⁰.

Renforcer l'attractivité des villes wallonnes constitue un enjeu majeur en regard du défi de la compétitivité régionale.

1.3. LE CONTEXTE WALLON

Une première approche spatiale de la compétitivité révélée est classiquement menée via le produit intérieur brut (PIB)¹¹ qui peut être ramené au nombre d'habitants, fournissant ainsi une mesure relative, moins sensible aux découpages administratifs. A l'échelle de l'Europe du Nord-ouest (cf. Carte 11), les territoires français et wallons se caractérisent par des niveaux de PIB par habitant relativement faibles, proches voire inférieurs à la moyenne européenne, tandis que les territoires flamands et néerlandais se singularisent par des valeurs nettement plus élevées, les régions allemandes se situant à un niveau intermédiaire.

Carte 11 : Produit intérieur brut (ppa) et produit intérieur brut (ppa) par habitant



Quant à l'évolution, sur la période 1997-2008, la Wallonie affiche un taux de croissance similaire à celui de Flandre et légèrement inférieur à la moyenne européenne, ce qui signifie que, du point de vue de la « production de richesse » le déficit n'est pas résorbé mais ne se creuse plus.

¹⁰ BRUNET R. (1989), Les Villes «européennes», Montpellier-Paris, Datar-Reclus, La Documentation française, & ROZENBLAT C. et CICILLE P. (2003), Les Villes européennes, analyse comparative, Université de Montpellier, Datar.

¹¹ Le produit intérieur brut, abrégé en PIB, est un indicateur économique couramment utilisé pour mesurer la production dans un pays donné. Il est défini comme la valeur totale de la production interne de biens et services dans un pays donné au cours d'une année donnée par les agents résidant à l'intérieur du territoire national. C'est aussi la mesure du revenu provenant de la production dans un pays donné. Il s'agit d'une vision exclusivement comptable des échanges économiques qui ne mesurent que les flux.

Dès lors, se rapprocher du PIB européen moyen, ce qui la situerait toujours loin de la Flandre, constitue un enjeu majeur, qui paraît à la portée de l'économie wallonne¹².

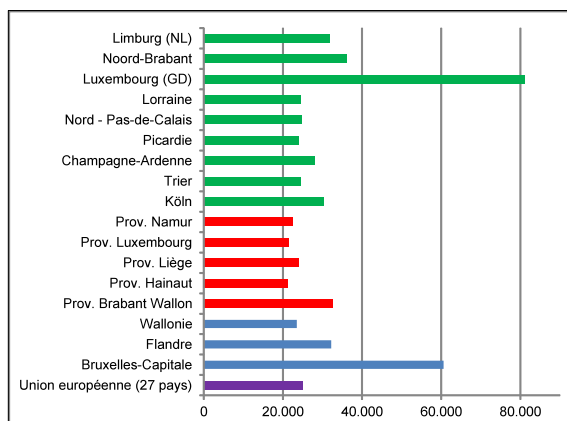


Figure 12 : PIB par habitant 2010 (prix courants du marché) – Wallonie et régions limitrophes

(Source : Eurostat 2011)

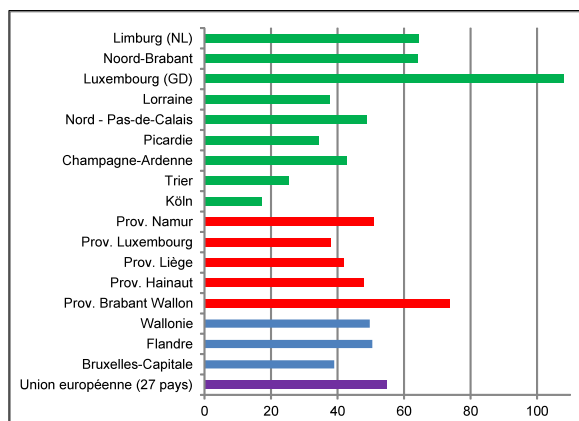


Figure 13 : PIB par habitant : évolution 1997 – 2008 en % (prix courants du marché) – Wallonie et régions limitrophes

(Source : Eurostat 2011)

Outre la comparaison avec les régions voisines, les écarts sont particulièrement importants vis-à-vis des zones métropolitaines proches que sont Bruxelles, Paris, Luxembourg, la Randstad ou les conurbations allemandes.

L'enjeu sera, dès lors, de tirer le meilleur parti de ces dynamiques métropolitaines qui bordent le territoire wallon et d'établir des synergies entre acteurs, ce que ne facilite pas forcément le morcellement institutionnel.

L'utilisation du PIB par habitant doit cependant être analysée prudemment et présente différents biais comme, par exemple, l'influence des navetteurs. Le PIB par habitant ayant comme dénominateur la population totale et non pas la population effectivement au travail, une proportion élevée d'inactifs peut être un autre élément expliquant des différences sensibles de niveau. Ainsi, tant certaines parties de la Wallonie que les régions du nord-est de la France affichent effectivement un niveau de richesse plus faible. Mais ce n'est pas la productivité du travail qui est en cause, mais la faible part d'actifs occupés. En Wallonie, le taux d'emploi¹³ est passé entre 2000 à 2010 de 56 % à 57 %, ce qui reste, respectivement, 6 % et 7 % en deçà des moyennes belge et européenne. A cela s'ajoute un phénomène structurel lié à l'emploi, en l'occurrence la faible participation des aînés au marché du travail et d'une proportion importante de chômeurs de longue durée.

Cette question du sous-emploi s'avère extrêmement pénalisante lors des comparaisons internationales, particulièrement impactant sur les finances publiques et, surtout, socialement très préoccupante. Elle s'avère être un enjeu majeur comme le confirme la Déclaration de Politique régionale wallonne 2009-2014 et le Plan Marshall 2.vert qui la situent au centre des préoccupations.

¹² Actuellement, la Wallonie se situe à 84 % de la moyenne de l'UE 27 et le déficit tend plutôt à se creuser, tendance également observée au niveau national.

¹³ Rapport entre la population en âge de travailler (15 à 64 ans) le nombre de personnes qui ont effectivement un emploi (population active occupée)

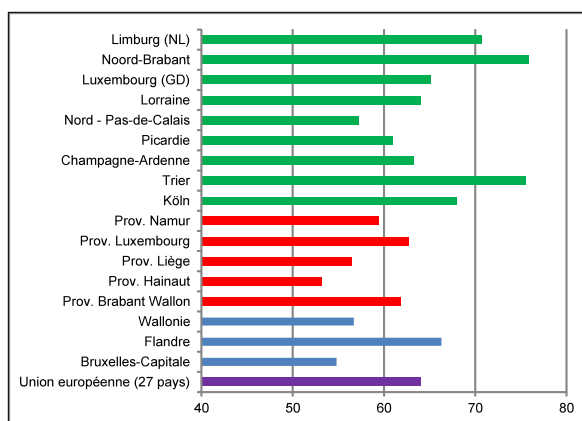


Figure 14 : Taux d'emploi 2008 – Wallonie et régions limitrophes

(Source : Eurostat 2011)

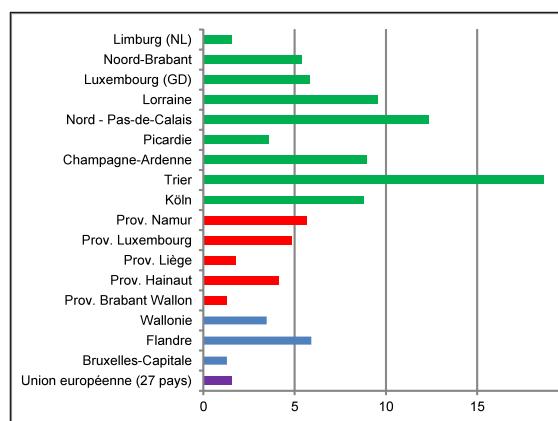


Figure 15 : Taux d'emploi : évolution 1999 – 2010 en % – Wallonie et régions limitrophes

(Source : Eurostat 2011)

En matière de R&D, la Wallonie supporte très bien la comparaison à d'autres régions post-industrielles avec un bon taux d'investissement dans la R&D, même si, avec 2,1% (valeur supérieure à la moyenne belge), son intensité reste cependant largement inférieure aux objectifs européens (3% du PIB). Il existe néanmoins de grandes disparités entre les sous-régions/provinces, comme on peut le voir avec un dépôt de brevet cinq fois plus faible en Hainaut qu'en Brabant wallon¹⁴. Au niveau du classement européen relatif à l'innovation régionale (RIS), la Wallonie se situe à la deuxième des cinq catégories (medium-high innovators)¹⁵. Soulignons que les activités R&D sont également très concentrées dans quelques grandes entreprises.

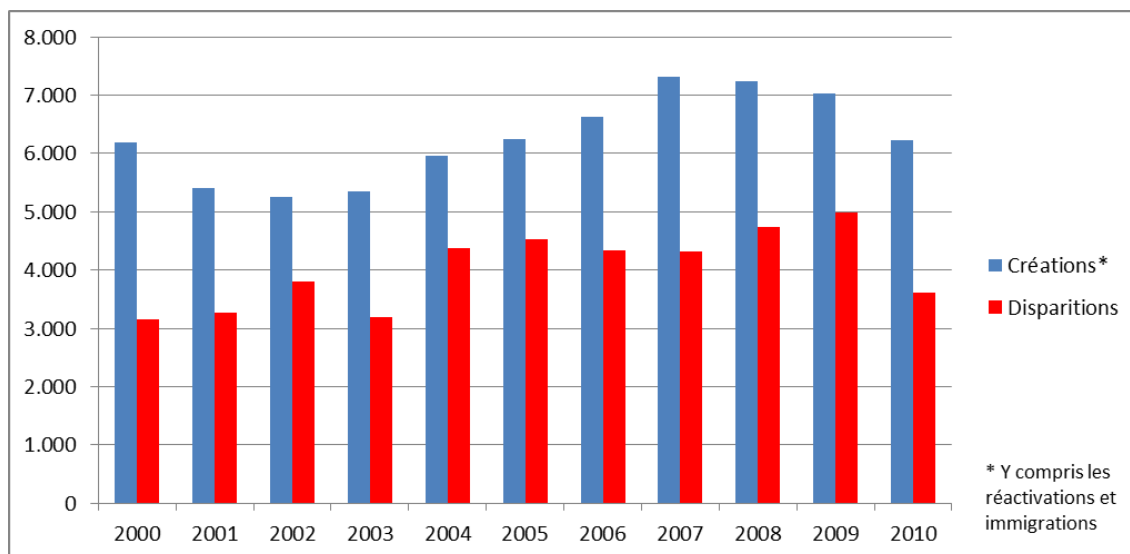
Plus ciblé sur la compétitivité au sens premier du terme (capturer des parts de marché), un indicateur comme la **part wallonne dans le volume total des exportations belges montre une évolution favorable**, la Wallonie présentant une balance commerciale nettement positive¹⁶, ce qui révèle un regain de compétitivité régionale. Et rappelons que, dans son baromètre 2010, le bureau Ernst & Young, soulignait que la Wallonie avait accueilli 39% des investissements étrangers.

Du point de vue de la démographie des entreprises, la Wallonie a enregistré un accroissement du nombre de sociétés commerciales de 21.496 unités, avec un pic pour l'année 2007 (Figure 16 et Figure 17). Cela correspond à un gain de 31 % en 10 ans, taux légèrement inférieur à celui enregistré par la Flandre. Plus du quart de cet accroissement concerne le seul arrondissement de Nivelles qui présente un taux de croissance relative (en nombre de sociétés pour 1.000 habitants) pratiquement trois fois supérieur à la moyenne régionale et 6 fois par rapport aux arrondissements de Charleroi et Arlon qui affichent les valeurs les plus faibles (Figure 18 et Figure 19).

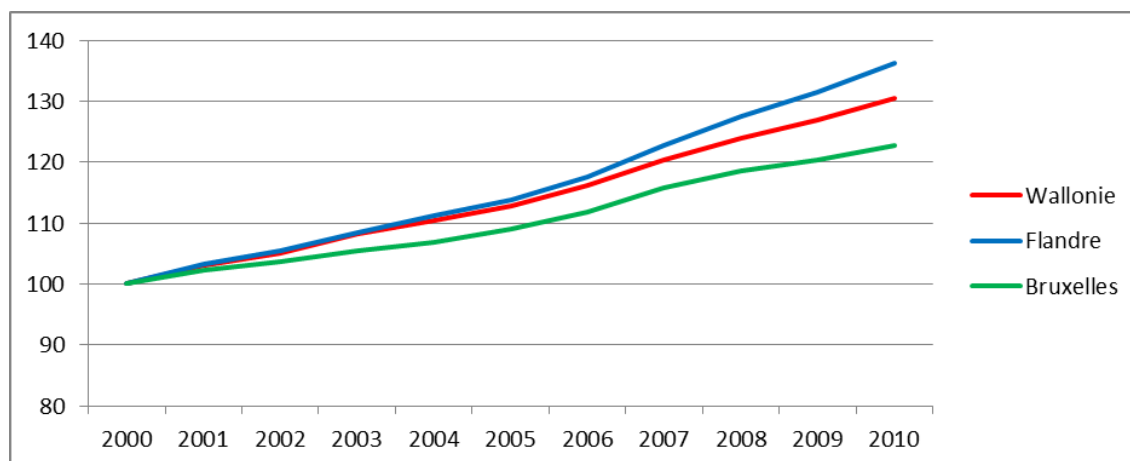
¹⁴ CAPRON H. (2009). *Ibid.*

¹⁵ Hollanders H., Tarantola S., Loschky A., *Regional Innovation Scoreboard (RIS) (2009)*, Pro Inno Europe.

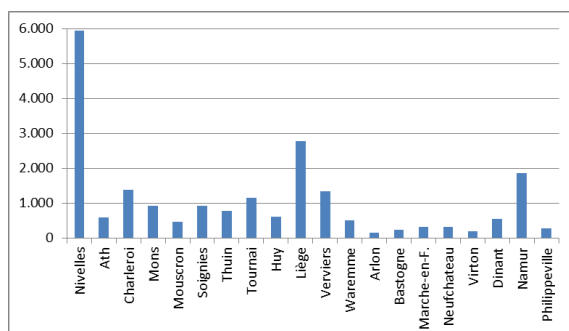
¹⁶ IWEPS (2011). Tendances économiques n°40.

Figure 16 : Démographie wallonne des entreprises – Solde net

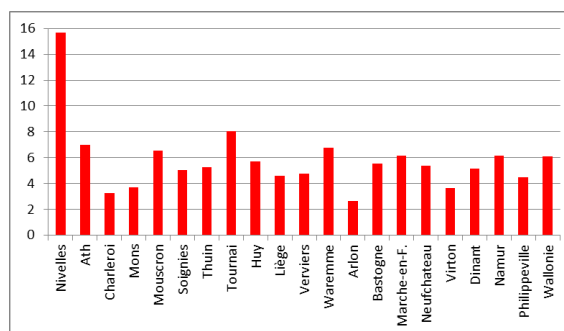
(Source : IWEPS – Base COFACE 2011)

Figure 17 : Démographie des entreprises – Evolution relative

(Source : IWEPS – Base COFACE 2011)

**Figure 18 : Démographie des entreprises – Solde 2000 - 2010**

(Source : IWEPS – Base COFACE 2011)

**Figure 19 : Démographie des entreprises – Solde 2000 – 2010 / 1.000 hab.**

(Source : IWEPS – Base COFACE 2011)

Par rapport à la Flandre et à la Région bruxelloise, la structure économique de la Wallonie, est spécialisée dans les secteurs suivants, sur base de la valeur ajoutée: l'extraction de produits non énergétiques, la fabrication d'autres produits minéraux non métalliques, l'éducation, la métallurgie et travail des métaux, l'industrie chimique et l'agriculture, chasse, sylviculture, pêche et aquaculture (indice de spécialisation supérieur à 1,25)¹⁷. Or, l'agriculture, l'énergie et l'industrie manufacturière ont vu leur poids relatif dans la valeur ajoutée totale stagner et dans l'emploi intérieur, nettement diminuer.¹⁸ C'est essentiellement le tertiaire marchand et non marchand qui a assuré la croissance de l'emploi et de la valeur ajoutée. Quant aux services aux entreprises, bien qu'en forte croissance il constitue toujours une sous-spécialisation. On assiste également à l'émergence de certaines « niches » innovantes comme la pharmacie ou la récupération.¹⁹

Trois enjeux importants vis-à-vis de la compétitivité wallonne sont identifiés :

- **l'accroissement du taux d'investissement en R&D** afin de se rapprocher de l'objectif européen, et de manière plus générale le renforcement de la capacité d'innovation et de valorisation de la recherche ;
- **le maintien (voire la croissance) de la part wallonne dans les exportations nationales à 20 % ;**
- **la valorisation des spécificités de la structure économique et le développement des secteurs porteurs.**

2. ORIENTATIONS ET LEVIERS D'ACTION

La majorité des facteurs relatifs à la compétitivité présentent de nombreux leviers territoriaux...

La gestion régionale est de plus en plus confrontée à un processus décisionnel qui lui échappe tant du point de vue de la gouvernance que de celui de l'investissement économique. Face à cette mise en concurrence croissante, on assiste à l'émergence de stratégies d'intelligence territoriale, initiées par les pouvoirs locaux, régionaux ou sous-régionaux, afin de renforcer leurs positionnements national et, surtout, international respectifs. Celles-ci visent à répondre concrètement au défi majeur de la « glocalisation ». En regard de ces approches, on peut s'interroger sur les leviers et liens territoriaux accessibles à l'autorité régionale. Il s'agit également d'appréhender l'intégration et la connectivité territoriale, c'est-à-dire de se situer face à l'autre, défi fondamental de la « coopération ».

La dimension territoriale conduit à s'interroger sur l'efficacité des échelles d'analyse et de mise en œuvre, tant au niveau des facteurs de compétitivité proprement dits que des leviers de l'action politique. Les réflexions sur l'économie régionale ont souligné l'importance des effets d'agglomération et de spécialisation au niveau des bassins d'emploi.

La littérature distingue trois grands types d'économie liés à l'agglomération spatiale de l'activité : *la concentration sectorielle*, qui se traduit par un avantage compétitif lié à l'existence de fournisseurs spécialisés, à un bassin de main-d'œuvre spécialisé ou à la maîtrise des réseaux de commercialisation et d'information clé dans une activité donnée ; *la concentration conjointe* de complexes d'activités fortement synergiques et *les économies d'urbanisation* qui relèvent de l'avantage important que confère la diversité, c'est-à-dire de la multiplicité des concentrations spatiales et des spécialisations sans liens organiques formels les unes avec les autres.

¹⁷ IWEPS, Les chiffres clés de la Wallonie, n°11, décembre 2010.

¹⁸ Bureau Fédéral du Plan, Perspectives économiques régionales 2009-2010, juillet 2010.

¹⁹ Hennart F., *Analyse de la structure de l'économie wallonne et de son évolution (2008)*, Ministère de la Région wallonne, Direction de la Politique Economique.

Les facteurs de la compétitivité territoriale peuvent être regroupés selon plusieurs catégories qui présentent différents leviers territoriaux possibles :

- **les structures économiques** : plusieurs aspects sont importants, en particulier le paradoxe de **la nécessité de diversifier la structure économique, afin de réduire sa vulnérabilité, et le besoin de la spécialiser dans les domaines d'activité porteurs**. La spécialisation / diversification peut être visée à travers des politiques basées sur l'analyse de la structure économique et un marketing territorial renforçant l'attractivité au profit du développement de filières, secteurs et entreprises liés. C'est précisément l'orientation prise à travers les clusters et, surtout, les pôles de compétitivité. Soulignons que cette stratégie est mise en œuvre dans nombre de pays européens (71 pôles en France et 109 en Allemagne). Les leviers territoriaux possibles sont :
 - l'identification de domaines d'activités prioritaires et ou porteurs et de leur localisation sur le territoire (concentration sur un bassin ou répartition plus diffuse, lien avec des pôles avoisinants...),
 - l'adéquation ressources territoriales - valorisation sectorielle,
 - la valorisation des filières et synergies locales considérées comme porteuses,
 - le soutien aux partenariats transfrontaliers et dynamiques métropolitaines (concentration et densification),
 - la promotion de l'efficacité énergétique (consommation et émission, ce qui suppose une adéquation des localisations), autoproduction d'énergie renouvelable et recyclages (principe de l'écologie industrielle dans certains contextes spécifiques),
 - la promotion de l'« économie verte », par exemple, à travers l'alliance « emploi – environnement » ou la recherche de symbioses industrielles dans une optique d'utilisation efficiente des ressources ;
- **la capacité d'innovation** : ce facteur est aujourd'hui considéré comme fondamental, c'est ce qui amène Michel Quévit à souligner la nécessité de faciliter l'émergence d'une « société apprenante et créative²⁰ ». Cette notion doit être prise dans son sens large (à l'instar de l'action Creative Wallonia). La mise en réseau des acteurs favorise grandement l'innovation (pôles de compétitivité). L'enseignement et la formation jouent évidemment un rôle essentiel en matière d'innovation et de transfert de technologies. Il s'agit également de promouvoir la présence de PME au sein des programmes de recherche européens. Les leviers territoriaux possibles sont :
 - la localisation (concentration, proximité et accessibilité multimodale) des centres R&D, centres de formations, d'entreprises et d'innovation, couveuses d'entreprises, incubateurs sectoriels,
 - le développement d'équipements spécifiques à proximité des centres universitaires et de recherches ;
 - l'intermédiation entre acteurs du système d'innovation ;
- **le capital humain** : les différents vecteurs de formation constituent un levier régional majeur qui combine stratégie à long terme (éducation) et action à court terme (actualisation des compétences et savoirs). Un autre élément déterminant est le coût de la main d'œuvre qui amplifie la concurrence. Les leviers territoriaux possibles sont :
 - la localisation des structures de formation,
 - l'adéquation offre de formation – profils des publics cibles – structure économique,
 - la stabilisation du capital humain dans un contexte supra-régional de gestion et «commerce» des savoirs (cadre de vie),
 - la modération du coût du travail (réduction des charges) en zones considérées comme prioritaires,

²⁰ QUEVIT M. (2007), Op Cit.

- le développement d'activité économique à proximité des lieux où de la main d'œuvre est disponible, pour l'activité considérée ;
- **l'accessibilité physique du territoire** : cette notion doit être prise dans son sens large. Elle inclut les équipements de mobilité et en technologies de l'information et de la communication (TIC), les zones d'activité... La Wallonie est largement compétente dans ces domaines. Les leviers territoriaux possibles sont :
 - le développement d'équipements structurants (connexions canal Seine – Nord Europe et ports maritimes, le ferroviaire logistique, valorisation de la multi-modalité, connexions large bande...)
 - la mise à disposition et l'utilisation plus rationnelle des zones d'activité économique (densification, conservation de la maîtrise foncière...) sachant qu'en la matière, comme dans l'immobilier d'entreprise, les aspects qualitatifs sont souvent le plus déterminants,
 - la prévention en termes de création de sites désaffectés et le recyclage des friches ;
- **le capital financier** : L'accès au capital constitue un facteur essentiel surtout vis-à-vis de la croissance des PME²¹. La région dispose aujourd'hui de différents instruments relatifs au financement des entreprises (Sowalfin, SRIW, SOGPA, les invests, aides à l'investissement...). Les leviers territoriaux possibles sont :
 - la spatialisation de certaines aides (principe de la zone franche qui se révèle en Wallonie peu discriminant),
 - le développement de fonds transfrontaliers,
- **la capacité entrepreneuriale** : si la décision d'entreprendre reste, fondamentalement, le fait des acteurs privés, les autorités régionales peuvent encourager l'esprit d'entreprise et faciliter l'émergence de milieux innovants. Les leviers territoriaux possibles sont :
 - l'animation économique, surtout à l'échelle locale,
 - la métropolisation (améliorations des environnements urbains et concentration),
 - les réseaux et partenariats ;
 - l'offre d'espaces permettant à un entrepreneur ou une jeune entreprise de démarrer son activité à un coût abordable et avec un maximum de flexibilité (couveuses d'entreprises, incubateurs technologiques, hall-relais, espaces de co-working, etc.) ;
 - la simplification des procédures d'octroi des permis d'urbanisme et l'explicitation des règles en matière de localisation des entreprises et d'urbanisme.
- **le commandement économique** : dans le contexte de globalisation, certaines fonctions jouent un rôle stratégique car elles permettent de capter de la valeur au sein de chaînes de plus en plus complexes et morcelées. Les leviers territoriaux possibles sont :
 - la localisation des activités tertiaires,
 - le renforcement des tissus et réseaux métropolitains,
 - l'attraction en Wallonie d'investisseurs étrangers (ou le renforcement de leur ancrage), en particulier les fonctions de type stratégique ;
- **la connectivité au sein des réseaux** : La stimulation des systèmes productifs à travers le soutien aux coopérations et partenariats est devenue un instrument de politique économique dont l'efficacité est reconnue et est typiquement de compétence régionale. Elle présente de nombreux enjeux en fonction des variantes de mise en œuvre (choix des clusters, approche *bottom up* ou *top down*, degré d'ouverture...). Les leviers territoriaux possibles sont :
 - la territorialisation des réseaux, par exemple, par bassin ;

²¹ Rappelons que seulement 1,8 % des entreprises totalisent 200 personnes et plus, contre 2,4 en Flandre (ONSS 2009), ce qui témoigne d'un déficit de grands établissements qui jouent un rôle majeur en matière d'exportation et d'investissements en R&D, notamment.

- la recherche d'une certaine polarisation géographique des activités économiques et structures de support (centres de R&D, centres de formation, etc.).
- la promotion de la proximité, voire de l'économie résidentielle,
- le soutien aux partenariats transrégionaux ;
- **la fiscalité** : alléger les différentes charges fiscales qui pèsent sur les entreprises peut constituer un facteur de compétitivité dont une partie dépend du pouvoir régional : Les leviers territoriaux possibles sont :
 - la réduction des différentes taxes (voir plus particulièrement les mesures prises dans le cadre du plan Marshall comme l'exonération de précompte sur l'investissement, la suppression de la taxe sur la force motrice, ...),
 - la prise de mesures spécifiques à certaines zones, qui doivent être développées compte tenu de leur localisation spécifique ;
- **l'attractivité territoriale** : qui regroupe et combine les différents facteurs évoqués.

Outre ces facteurs, interviennent également les contextes institutionnels, administratifs ou culturels au sens large, y compris l'histoire des territoires.

3. INDICATEURS

Il existe de nombreux indicateurs relatifs à la compétitivité. Pour conserver le caractère synthétique de cette note, seuls les indicateurs relatifs à la compétitivité révélée ont été traduits ici sous forme cartographique. Les indicateurs relatifs aux facteurs de compétitivité sont toutefois proposés sous forme d'un tableau synthétique (cf. Tableau 4) mais ne font pas l'objet d'un commentaire. Par ailleurs, de nombreux éléments d'information relatifs à ces indicateurs sont repris au niveau des notes thématiques (commerce, activités économiques, NTIC...).

Tableau 4 : Les indicateurs relatifs à la compétitivité, classés par facteurs

| | Indicateurs (exemples à titre indicatifs) | Sources des données | |
|----------------------------------|--|---|---|
| | | Wallonie dans le contexte européen | Arrondissements wallons |
| Compétitivité révélée | PIB par habitant | Eurostat | Banque Nationale de Belgique 1995-2008 |
| | Productivité | Eurostat | Banque Nationale de Belgique 1995-2008 |
| | Valeur ajoutée | Eurostat | Banque Nationale de Belgique 1995-2008 |
| | Croissance de ces deux dimensions | Eurostat (1995 - 2007) | Banque Nationale de Belgique 1995-2008 |
| Structure économique | Diversité économique (indice Herfindahl ²²) | Matrice IGEAT-Europe (basé sur Eurostat et statistiques nationales) | Matrice IGEAT-Belgique fondé sur la Banque Nationale de Belgique 1995-2008 et les données d'emploi ONSS, INASTI |
| | Spécialisation dans les secteurs porteurs; existence de clusters | Matrice IGEAT-Europe (basé sur Eurostat et statistiques nationales) | Matrice IGEAT-Belgique fondé sur la Banque Nationale de Belgique 1995-2008 et les données d'emploi ONSS, INASTI |
| Capital humain | Niveau de formation | Eurostat | Eurostat, SILC, Enquête sur les forces de travail |
| Accessibilité | Indicateurs d'accessibilité physique | Espon, IGEAT... | Espon, IGEAT... |

²² L'indice de Herfindahl-Hirschmann (IHH ou HHI) est un indice mesurant la concentration du marché. Il est établi en additionnant le carré des parts de marché (généralement multipliées par 100) de toutes les entreprises du secteur considéré. Plus l'IHH d'un secteur est fort, plus la production est concentrée.

| | Indicateurs (exemples à titre indicatifs) | Sources des données | |
|---|---|--|--|
| | | Wallonie dans le contexte européen | Arrondissements wallons |
| Capacité entrepreneuriale | Part des indépendants avec employés dans les secteurs non agricoles | LFS (Eurostat) | Evaluations sur INASTI, ONSS |
| Innovation | Recherche et développement | Eurostat | - |
| | Brevets | Eurostat, OCDE (?) | Eurostat (provinces) |
| | Part du personnel scientifique et technique parmi les actifs occupés | Eurostat | - |
| Fonctions de commandement | Part de sièges sociaux de grandes entreprises | Espon sur base de Forbes | Espon sur base de Forbes |
| | Part de la finance dans la valeur ajoutée | Matrice IGEAT- Europe (basé sur Eurostat et statistiques nationales) | Matrice IGEAT-Belgique fondé sur la Banque Nationale de Belgique 1995- 2008 et les données d'emploi ONSS, INASTI |
| Connectivité dans les réseaux mondiaux | Centralité des villes dans les réseaux de services avancés ou d'autres formes de production | Espon, GAWC, AMADEUS | ESPON, GAWC, AMADEUS |
| Attractivité territoriale | Attractivité pour le capital mesuré par les IDE | - | - |
| | Attractivité pour le travail mesuré par le bilan migratoire sur les populations qualifiées | Enquêtes sur les forces de travail, Recensement de la population | Enquêtes sur les forces de travail (provinces), Recensement de la population |
| | Attractivité pour la consommation (indicateurs liés au tourisme) | Eurostat | Institut J. Destrée : « taux de touristicité » (en cours) |
| | Attractivité travailleurs pôle extérieur | Recensement de la population | |
| | Attractivité fiscale | - | |

3.1. ÉVOLUTION DU PRODUIT INTÉRIEUR BRUT EN VALEUR ABSOLUE ET PAR HABITANT

• Description

Le produit intérieur brut (PIB) est un indicateur qui donne la valeur totale de la production interne de biens et services au cours d'une année donnée, ce qui revient à la mesure du revenu provenant de la production. Il peut être calculé en valeur absolue ou par habitant.

• Découpage spatial

Le PIB peut être calculé à différentes échelles allant de l'international au sous-régional (arrondissement.)

• Couverture temporelle

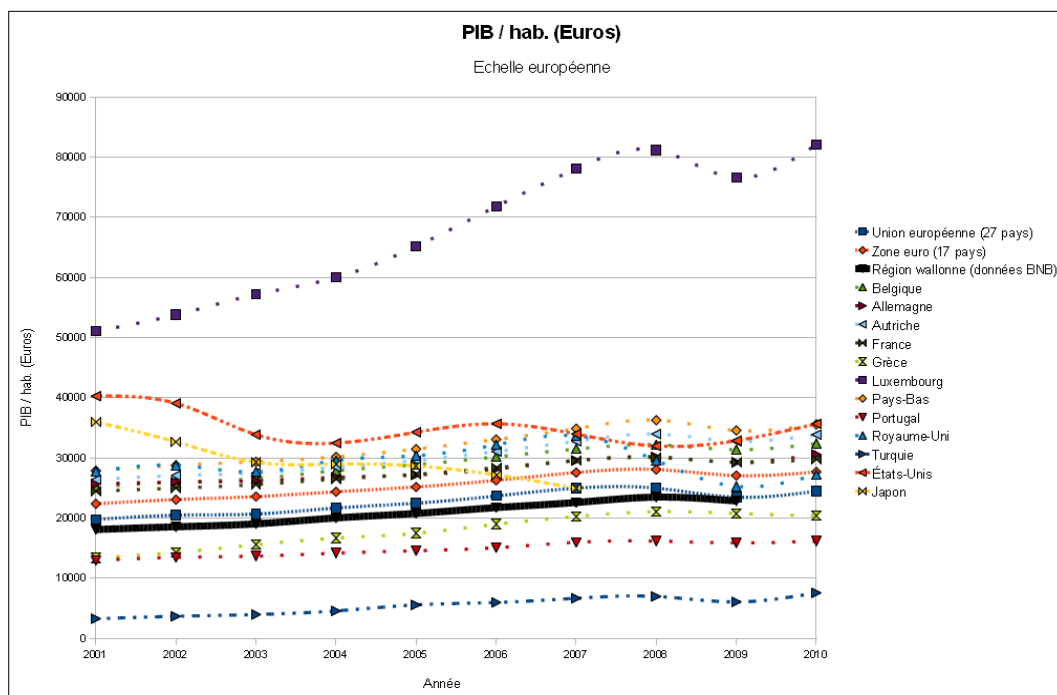
Annuelle (1995-2008).

• Observations et tendances

La variabilité spatiale de cet indicateur dans le cadre de l'Europe du Nord-Ouest a déjà été présentée dans le cadre du point enjeux territoriaux pour la Wallonie. En comparant l'évolution du PIB/hab. à l'échelle européenne et mondiale, on peut observer que certains grands pays souvent pris en référence notamment pour leur modèle économique présentent d'une part une évolution plutôt « moyenne », et d'autre part un profil de fluctuation plus important que des pays européens. On peut également observer le potentiel de l'un de nos pays voisins (Luxembourg), et donc de l'intérêt d'appuyer les synergies potentielles et de bénéficier d'effets de débordements positifs.

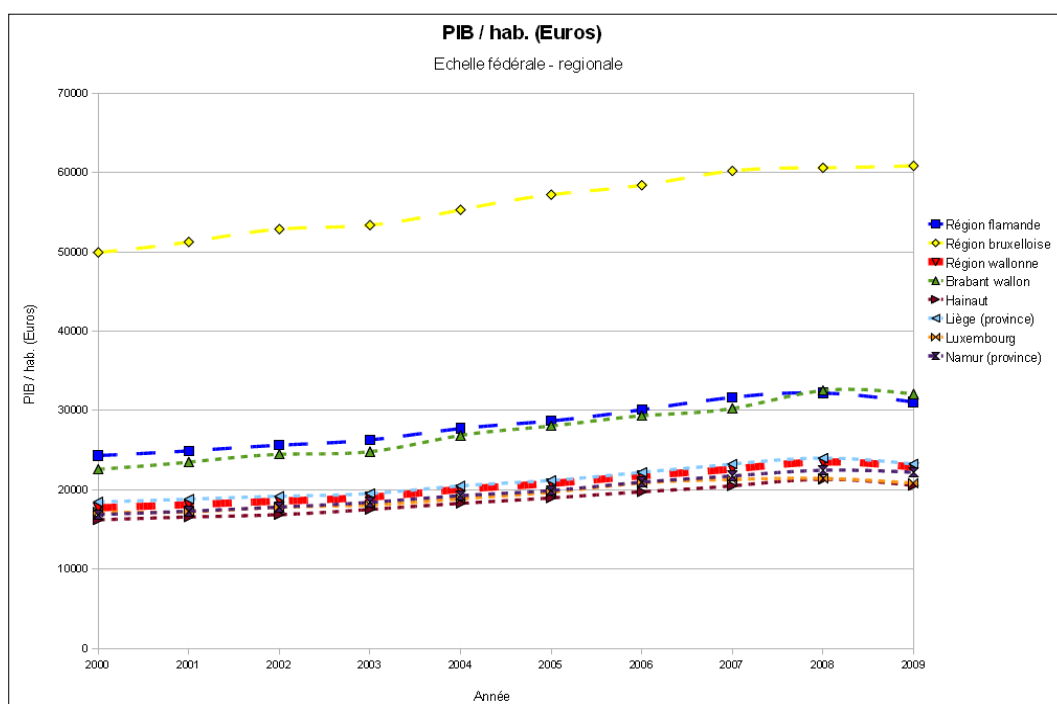
Des provinces wallonnes, seul le Brabant wallon suit une évolution similaire à la Région flamande, ce qui peut s'expliquer en partie par les effets de débordements de la Région de Bruxelles-capitale, celle-ci devant très largement l'ensemble des autres provinces du pays. Enfin, une approche plus fine permet de déceler certaines évolutions particulièrement bonnes ou, à l'inverse, inquiétante (ex. : arrondissement de Virton).

Figure 20 : Evolution du produit intérieur brut (PIB) par habitant (au prix marché en euros) entre 2001 et 2010 à l'échelle européenne



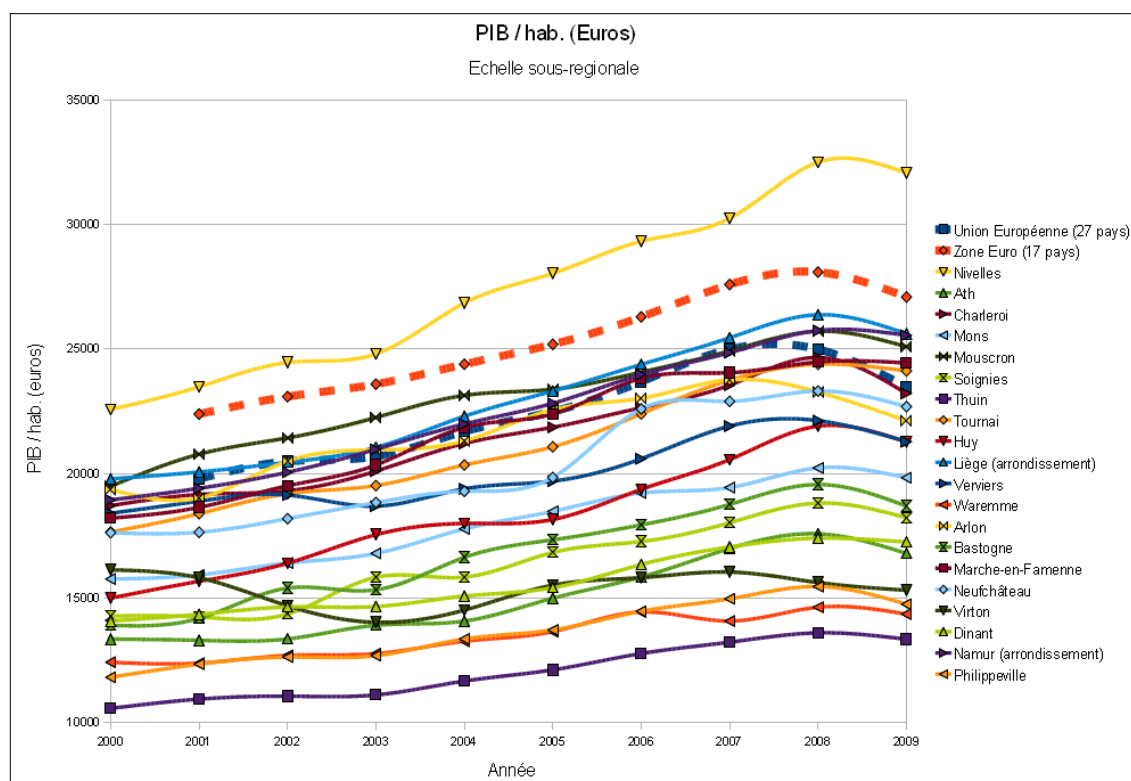
(Sources : Eurostat et BNB)

Figure 21 : Evolution du produit intérieur brut (PIB) par habitant (au prix marché en euros) entre 2001 et 2010 aux échelles fédérale, régionale et provinciale



(Sources : BNB)

Figure 22 : Evolution du produit intérieur brut (PIB) par habitant (au prix marché en euros) entre 2001 et 2010 à l'échelle des arrondissements



(Sources : BNB)

• Hypothèses d'évolution 2020 et 2040

Les évolutions possibles du PIB peuvent être estimées sur base de modèles économiques tels que HermReg (IWEPS & Bureau du Plan) selon des hypothèses de stabilité du fonctionnement économique en regard de la situation actuelle. Ils ne peuvent hélas prédire le fonctionnement économique à long terme suite aux très nombreux facteurs endogènes, et surtout exogènes, qui peuvent modifier les politiques économiques.

• Limites

L'utilisation du PIB par habitant doit cependant être analysée prudemment. Si les travailleurs qui ont participé à sa production résident en dehors du territoire concerné, la forte proportion de navetteurs élève le niveau de PIB par habitant un peu artificiellement. Le PIB par habitant ayant comme dénominateur la population totale et non pas la population effectivement au travail, une proportion élevée d'inactifs dans la population peut être un autre élément expliquant des différences sensibles de niveau.

3.2. LA PRODUCTIVITÉ

• Description

La productivité du travail est un indicateur complémentaire au précédent permettant de procéder à des comparaisons en termes de compétitivité révélée. C'est idéalement le ratio entre le produit intérieur brut et le nombre d'heures prestées. Vu la difficulté de disposer de données horaires dans les différents découpages spatiaux, un indicateur alternatif est généralement utilisé : le PIB par emploi.

• Découpage spatial

La productivité peut être calculée au niveau des pays, provinces et arrondissements.

- **Couverture temporelle**

Annuelle.

- **Observations et tendances**

En 2006, en comparaison à la moyenne nationale (=100) la Wallonie se situe à l'indice 87. Les écarts entre arrondissements wallons sont importants : de l'indice 72 pour Thuin à 111 pour Nivelles. On notera que la position de la Wallonie est meilleure en termes de PIB par travailleur que de PIB par habitant, ce qui traduit à la fois le faible taux d'emploi et la relativement bonne productivité par travailleur.

Tableau 5 : Produit intérieur brut en valeur absolue, par habitant et emploi

| | PIB | | Population | | PIB / habitant | | PIB / emploi | |
|--------------------------------|----------------|------------|-------------------|------------|----------------|------------|---------------|------------|
| | millions euros | % | unités | % | euros | % | euros | % |
| Bruxelles-Capitale | 59.735 | 18,9 | 1.025.010 | 9,7 | 58.277 | 194 | 89.597 | 121 |
| Région flamande | 182.890 | 57,8 | 6.098.020 | 57,8 | 29.992 | 100 | 74.247 | 100 |
| Région wallonne | 73.839 | 23,3 | 3.424.929 | 32,5 | 21.559 | 72 | 64.455 | 87 |
| Brabant wallon – arr. Nivelles | 10.794 | 3,4 | 368.471 | 3,5 | 29.294 | 98 | 81.789 | 111 |
| Hainaut | 25.429 | 8 | 1.292.462 | 12,3 | 19.675 | 66 | 61.994 | 84 |
| Ath | 1.307 | 0,4 | 81.416 | 0,8 | 16.055 | 53 | 60.025 | 81 |
| Charleroi | 9.507 | 3 | 422.200 | 4 | 22.517 | 75 | 65.520 | 89 |
| Mons | 4.839 | 1,5 | 249.689 | 2,4 | 19.379 | 65 | 62.090 | 84 |
| Mouscron | 1.726 | 0,5 | 70.553 | 0,7 | 24.460 | 81 | 60.858 | 82 |
| Soignies | 3.091 | 1 | 179.407 | 1,7 | 17.227 | 57 | 61.600 | 83 |
| Thuin | 1.835 | 0,6 | 147.226 | 1,4 | 12.461 | 42 | 53.069 | 72 |
| Tournai | 3.126 | 1 | 141.972 | 1,3 | 22.018 | 73 | 59.781 | 81 |
| Liège (province) | 22.711 | 7,2 | 1.043.856 | 9,9 | 21.757 | 72 | 62.908 | 85 |
| Huy | 1.988 | 0,6 | 104.364 | 1 | 19.048 | 63 | 65.068 | 88 |
| Liège (arrondiss.) | 14.121 | 4,5 | 592.776 | 5,6 | 23.821 | 79 | 64.224 | 87 |
| Verviers | 5.590 | 1,8 | 274.030 | 2,6 | 20.398 | 68 | 59.595 | 81 |
| Waremmes | 1.013 | 0,3 | 72.687 | 0,7 | 13.931 | 46 | 60.245 | 81 |
| Luxembourg | 5.363 | 1,7 | 259.863 | 2,5 | 20.638 | 69 | 60.598 | 82 |
| Arlon | 1.287 | 0,4 | 55.252 | 0,5 | 23.290 | 78 | 63.524 | 86 |
| Bastogne | 781 | 0,2 | 43.123 | 0,4 | 18.116 | 60 | 58.473 | 79 |
| Marche-en-Famenne | 1.258 | 0,4 | 52.965 | 0,5 | 23.742 | 79 | 60.413 | 82 |
| Neufchâteau | 1.230 | 0,4 | 57.906 | 0,5 | 21.248 | 71 | 55.720 | 75 |
| Virton | 807 | 0,3 | 50.618 | 0,5 | 15.945 | 53 | 67.331 | 91 |
| Namur (province) | 9.542 | 3 | 460.279 | 4,4 | 20.730 | 69 | 61.995 | 84 |
| Dinant | 1.673 | 0,5 | 103.568 | 1 | 16.157 | 54 | 53.013 | 72 |
| Namur (arrondiss.) | 6.958 | 2,2 | 293.319 | 2,8 | 23.722 | 79 | 65.491 | 88 |
| Philippeville | 911 | 0,3 | 63.392 | 0,6 | 14.363 | 48 | 56.535 | 76 |
| Le Royaume | 316.622 | 100 | 10.547.958 | 100 | 30.017 | 100 | 74.011 | 100 |

Sources : IWEPS (2008). Les brèves de l'IWEPS n°4

- **Hypothèses d'évolution 2020 et 2040**

Les évolutions possibles de la productivité, liées directement à l'évolution de l'emploi et du PIB sont très difficiles à prévoir sur le long terme.

- **Limites**

L'approximation que constitue le PIB par emploi ne prend pas en compte l'importance du travail à temps partiel. Par ailleurs, cette moyenne peut masquer des écarts de productivité sectorielle très importants.

3.3. VALEUR AJOUTÉE

- **Description**

La valeur ajoutée est un indicateur économique qui mesure la richesse créée au sein d'une entreprise ou d'une entité sectorielle au cours d'une période donnée. La valeur ajoutée est la différence entre la valeur des biens ou services une branche de l'économie et celle des consommations intermédiaires de biens et services utilisés pour la production. La somme

des valeurs ajoutées brutes, augmentées des impôts sur les produits et à laquelle on soustrait les subventions, constitue le produit intérieur brut (PIB).

- **Découpage spatial**

La valeur ajoutée peut être calculée à différentes échelles géographiques.

- **Couverture temporelle**

Annuelle.

- **Observations et tendances**

La faiblesse de la valeur ajoutée sur le territoire wallon en regard de ses voisins est perceptible sur les cartes. Mais ce qui transparait le plus (au-delà de l'analyse fine), c'est l'importance des effets des métropoles que l'on peut observer tant en valeur absolue qu'en termes de spécificité sectorielle dans le tertiaire dont l'importance relative ressort de manière flagrante. La Wallonie a perdu sa spécialisation historique dans le secteur secondaire et le tertiaire n'a que partiellement compensé cet affaiblissement.

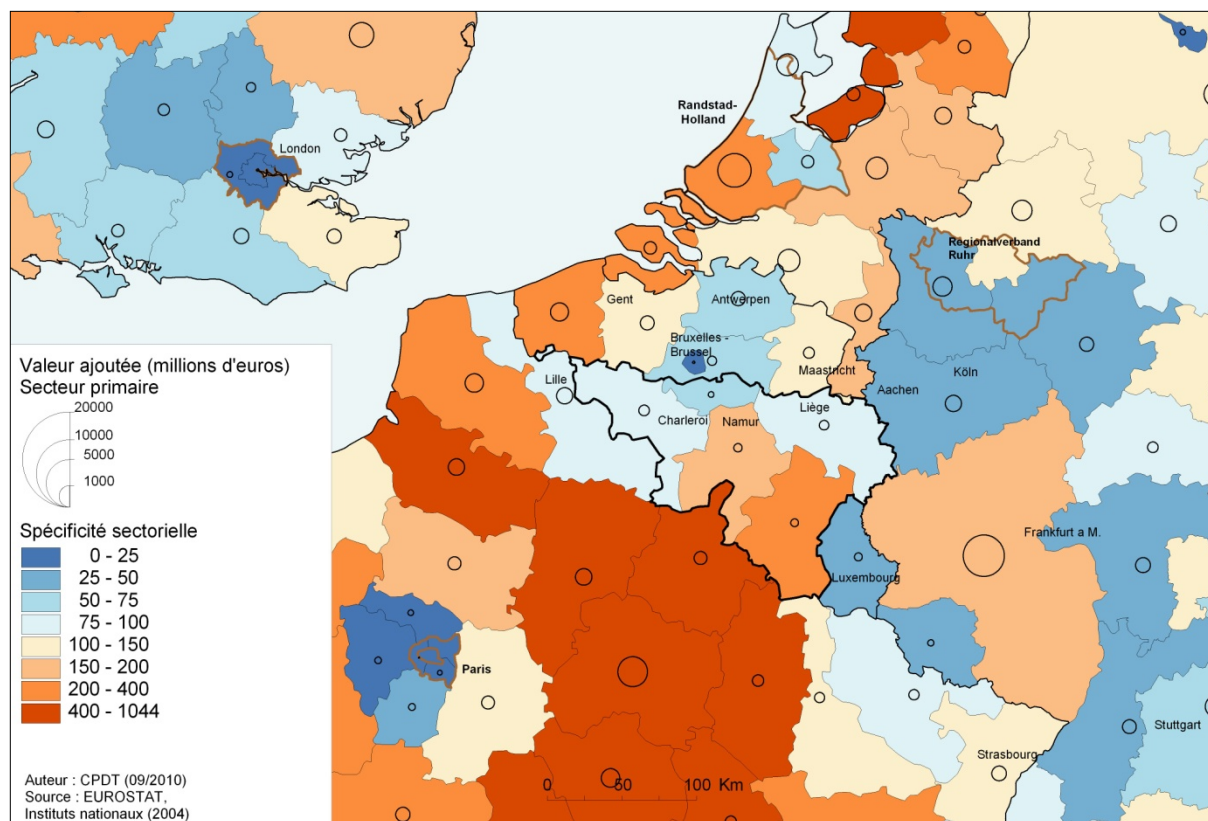
- **Hypothèses d'évolution 2020 et 2040**

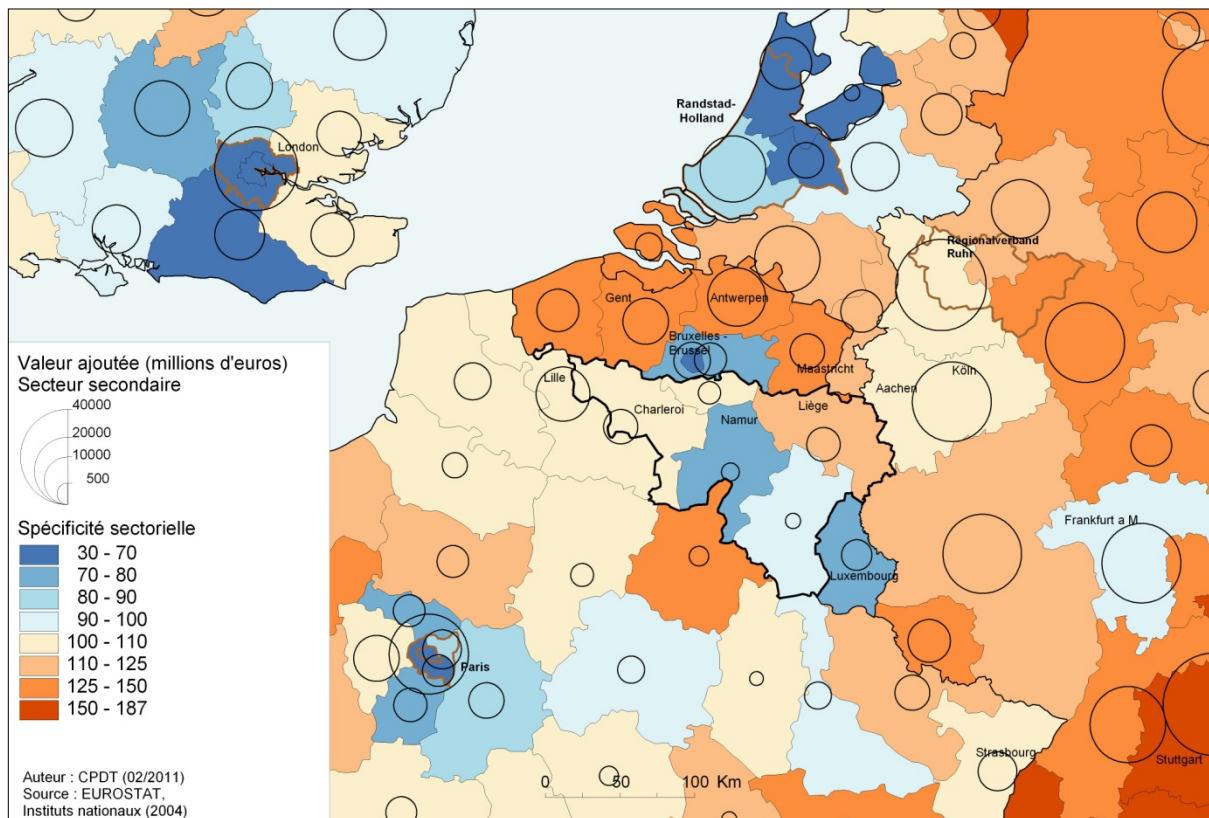
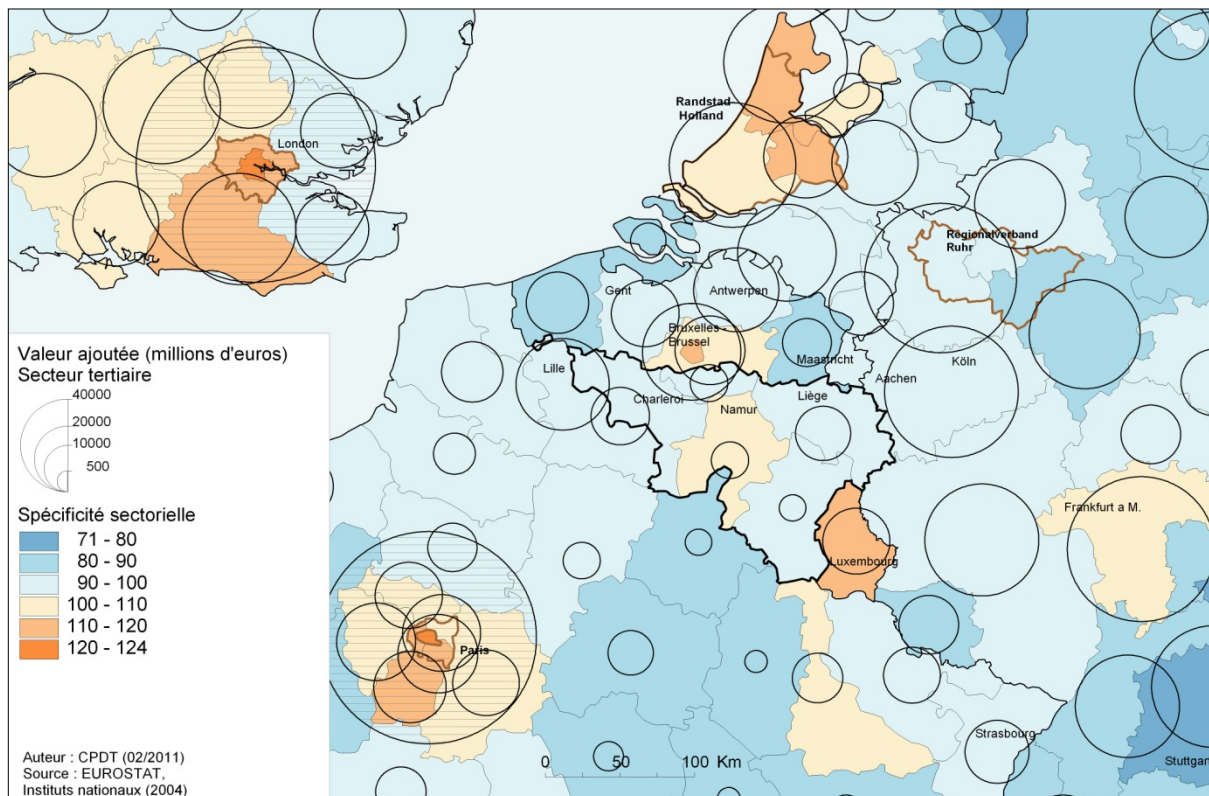
Les évolutions possibles de la valeur ajoutée peuvent être estimées sur base de modèles économiques (ex.: Hermreg) qui ne peuvent hélas prédire le fonctionnement économique à long terme suite aux très nombreux facteurs endogènes, et surtout exogènes, qui peuvent modifier les politiques économiques.

- **Limites**

Ses limites sont du même ordre que celles du PIB, dont elle est un des constituants. Outre les effets des découpages spatiaux, la valeur ajoutée est évidemment fortement tributaire des découpages sectoriels.

Carte 12 : Valeur ajoutée du secteur primaire



Carte 13 : Valeur ajoutée du secteur secondaire**Carte 14 : Valeur ajoutée du secteur tertiaire**

4. CROISEMENT AVEC LES THÉMATIQUES

• Habitat et services

- Compétition entre communes (fiscale, résidentielle, immobilière, foncière, emplois) VS synergies et collaborations (schémas communaux, intercommunales...)
- Phénomène de métropolisation
- Tertiarisation de l'économie

• Commerces

- Compétition local vs global et influence sur les conditions de vie
- Saturation ou disparition d'offres commerciales
- Qualité de la mixité des fonctions ou à défaut perte d'attractivité des centres-villes

• Activités économiques et industrielles

- Consommation de l'espace – ancrage territorial de la société de connaissance
- Pôles de compétitivité
- Délocalisation de certains secteurs d'activité
- Compétitivité des entreprises dans un marché globalisé et rôle moteur des universités et parcs scientifiques
- Attractivité de la Wallonie (vision globale) et compétition intra-régionale dans son installation

• Exploitation du sous-sol

- Soutenir les exploitations (valorisation des carrières) – compétition avec matériaux de moindre qualité importés à bas prix
- Préserver les ressources primaires et paysages en permettant l'extension des activités
- Réaffectation des sites endommagés (SAR)
- Protection du territoire et du cadre de vie, minimiser les nuisances

• Exploitation et gestion de l'eau

- Ressource primaire de nombreuses activités
- Forte consommation, parfois éloignée des ressources – question du transport (voire modes)
- Vulnérabilité face à l'aléa inondation

• Agriculture et sylviculture

- Production (ou ressource) primaire concurrentielle ? Sur un marché global (PAC, OMC, ...)
- Source d'emploi et ressource énergétique potentielle
- Valorisation et qualité des produits + labels / Renforcer les liens entre producteurs et collectivités
- Intégration du bois wallon sur les marchés européens
- Intégration des secteurs « production primaire » et « services »

• Tourisme et loisirs

- Compétition économique des territoires (intra et extra régional) – voyages à l'étranger plus fréquents et plus lointains
- Améliorer la performance des infrastructures de transport

• Patrimoine bâti

- Compétition des territoires – facteur d'attractivité territoriale / soft factors

- Statut : Réceptacle pour les activités économiques ou contrainte à leur développement ?
- Évolution du concept (structure héritée) !
- **Patrimoine naturel**
 - Environnement (au sens large) – facteur d'attractivité territoriale / soft factors / rétro-impact parfois négatif
 - Statut : Réceptacle pour les activités économiques ou contrainte à leur développement ?
 - Évolution du concept (structure héritée) !
- **Transport des personnes**
 - Mise en réseau des grandes villes européennes / mutli-modalité
 - Insertion / intégration RW dans Réseau Trans-Européen de transport (RTE)
 - Augmentation transport aérien international
 - Diminuer les coûts (temporels, économiques, énergétiques, environnementaux) de déplacements – augmenter l'efficacité des réseaux – favoriser les modes à faible coût ? - gains de compétitivité
 - Adapter le réseau à la demande / utilisation (Rentabilité sociale des infrastructures)
 - Statut : Condition à la compétitivité et au bon fonctionnement économique, ou conséquence à gérer par l'interface du territoire
- **Transport des marchandises**
 - Diminuer les coûts du transport– augmenter l'efficacité des réseaux (gestion, optimisation, logistique...) – gains de compétitivité
 - Développement secteur logistique aérien, routier et multimodal
 - Adapter le réseau à la demande / utilisation – saturation (espaces en ZAE et infrastructures routières et ferroviaires) des ports d'Anvers/Rotterdam
 - Massification pour attirer les grands opérateurs
 - Réduction des coûts (temporels, économiques, énergétiques dont énergie grise, ...)
 - Statut : Condition à la compétitivité et au bon fonctionnement économique, ou conséquence à gérer par l'interface du territoire
- **Transport de l'information / NTIC**
 - Société de connaissance
 - Meilleur réseau de communication – support pour la compétition des territoires (marketing territorial...)
 - Efficacité des réseaux et localisation des entreprises
 - Accès à l'information
 - Télétravail
 - Équipement en réseau à large bande
 - Source d'émergence d'activités nouvelles et moyen soutenant une mise en œuvre plus compétitive
- **Production, transport et stockage de l'énergie**
 - Résilience du territoire face aux sources d'approvisionnement énergétique
 - Performance et qualité du réseau / co-génération et relations socio-économiques au profit de modes plus efficaces
 - Coûts des ER (Certificats verts) et coût des choix d'approvisionnement énergétique dans la facture des produits finis, impact des énergies alternatives

-
- Statut : Condition sine qua non à la compétitivité et au bon fonctionnement économique, ou alternatives envisageables pour répondre aux besoins et enjeux liés aux conditions et niveau de vie
 - **Traitement des déchets**
 - Innovation / obsolescence programmée / diminution de la production de déchets
 - Dépôts / recyclage / valorisation (écologie industrielle) des déchets – Gestion durable et plus-value des déchets qui deviennent matières premières.
 - Gestion transfrontalière
 - Statut : Condition à la compétitivité et au bon fonctionnement économique, ou conséquence à gérer par l'interface du territoire
 - **Contraintes physiques et risques**
 - Impact des directives/réglementations européennes sur la localisation des entreprises
 - Vulnérabilité face aux risques
 - Statut : Réceptacle pour les activités économiques ou contrainte à leur développement ?
 - **Actualisation de la hiérarchie urbaine et des zones d'influences des pôles urbains**
 - Compétitivité régionale à l'échelle internationale vs compétition intra-régionale et développement harmonieux des territoires
 - Amélioration de l'efficacité du système urbain (mixité des fonctions, transports...)
 - Coopération vs compétition selon les niveaux d'échelles et de pouvoirs
 - **Politique de la ville**
 - Intégration des villes wallonnes dans la dynamique européenne – dans le réseau européen (communautés urbaines, transfrontalières)
 - Développement économique de la région avec les villes comme moteur (universités, mise en réseau d'acteurs et d'équipement), présence de pôles externes
 - Opportunités spatialement définies => effets structurants
 - « spécialisation » au sens de spécification suite aux influences externes
 - Importance des niveaux institutionnels et des politiques de gouvernances
 - **Espace rural et relation ville-campagne**
 - Espace rural VS métropolisation
 - Valorisation des potentialités locales (agriculture, forêt, patrimoine naturel et paysager)
 - Coopération vs compétition
 - **Paysages**
 - Attractivité territoriale, image de marque et marketing, support de développement touristique en dehors des métropoles
 - Valorisation des friches industrielles -> attractivité économique
 - Identité européenne (Communautés urbaines)
 - Statut : Réceptacle pour les activités économiques ou contrainte à leur développement ?
 - Évolution du concept !
 - **Émissions de gaz à effet de serre**
 - Divergences régionales, nationales et internationales entre politiques
 - Objectifs européens et mondiaux VS objectifs wallons et individuels
 - Statut : Conséquence sine qua non à la compétitivité et au bon fonctionnement économique, ou alternatives possibles ?
-

5. BIBLIOGRAPHIE SUCCINTE

- AMABLE B. (2006). Innovation et compétitivité en Europe. Reflets et perspectives de la vie économique. De Boeck.
- BEAVERSTOCK J., SMITH R. & TAYLOR P. (2000). World city-network: a metageography ? *Annals of the association of American geographers* (90) 123-134.
- BEFFA J.-L. (2005). Pour une nouvelle politique industrielle. Paris. La documentation française.
- BILLEN C. (2007). De la compétitivité à la compétence des territoires. Le patrimoine une valeur, un outil, une marchandise ? Exposé de synthèse. *Territoires Wallons hors-série*(1) 129-138.
- BODDY M. (1999). Geographical economics and urban competitiveness: a critique. *Urban studies*(36) 811-842.
- BOYER R. (2006). Une théorie du capitalisme est-elle possible ? Odile Jacob.
- BUREAU FEDERAL DU PLAN (2010). Perspectives économiques régionales 2009-2015.
- CAMAGNI R. (2005). Attractivité et compétitivité: un binôme à repenser. *Territoires* 2030(1) 11-15.
- CAMAGNI R. (2006). Compétitivité territoriale : la recherche d'avantages absolus. Reflets et perspectives de la vie économique (XLV-1) 95. De Boeck Université.
- CAMAGNI R. (2002). On the concept of territorial competitiveness : sound or misleading ? *Urban studies* 39(13) 2395-2411.
- CAPRON H. (2009). La compétitivité des régions. Reflets et perspectives de la vie économique (XLVIII). De Boeck Université.
- CASTELLS M. (1996). *The Rise of the Network Society*. Oxford : Blackwell.
- CONSTANTIN D.L. (2006). Recent Advances in Territorial Competition and Competitiveness Analysis. *Romanian Journal of European Affairs* 6(3) 71-80.
- CRABECK S. (2007). La valorisation marchande du patrimoine comme outil de développement touristique du territoire entre mythe et réalités de terrain. Le cas de l'Abbaye de Villers. *Territoires Wallons Hors-série*(1) 149-156.
- DE KEERSMAECKER M. (2007). Compétitivité territoriale et attractivité résidentielle : désir d'habiter et projet de territoire. Exposé de synthèse. *Territoires Wallons Hors-série*(1) 13-20.
- DG REGIO report European commission (2003). A study on the factors of regional competitiveness.
- DG REGIO report European commission (2008). The impact of Globalization and increased trade liberalisation on European regions.
- DG REGIO report European commission (2009). Regions benefiting from Globalization and increased trade liberalization.
- DIONNE S. & DOLOREUX D. (2007). Le système régional d'innovation dans la périphérie : observations synthèse et interrogations. *Territoires Wallons Hors-série*(1) 103-118.
- ECORYS (2010). Vers une politique de compétitivité industrielle durable – synthèse.
- FARRELL G., LUKESCH R. & THIRION S. (2000). La compétitivité environnementale : construire une stratégie de développement territoriale à la lumière de l'expérience LEADER. *Cahiers de l'innovation* 6(3) 49.
- FARRELL G. & THIRION S. (2000). La compétitivité économique : construire une stratégie de développement territoriale à la lumière de l'expérience LEADER. *Cahiers de l'innovation* 6(4) 51.

- FARRELL G., THIRION S. & FRANÇOIS M. (2000). La compétitivité sociale : construire une stratégie de développement territoriale à la lumière de l'expérience LEADER. Cahiers de l'innovation 6(2).
- FARRELL G., THIRION S. & SOTO P. (1999). La compétitivité territoriale : construire une stratégie de développement territoriale à la lumière de l'expérience LEADER. Cahiers de l'innovation 6(1) 43.
- GEREFFI G. & KORZENIEWICZ M. (1994) Commodity Chains and Global Capitalism.
- GUILLIAMS P. & HALLEUX J. (2009). La réaffectation des friches d'activité dans les régions de tradition industrielle wallonnes et anglaises : comparaison entre Liège et Sheffield. Territoires Wallons (3) P. 101-112.
- HALBERT L. (2010). L'avantage métropolitain. Paris: PUF.
- HARVEY D. (2006{1982}) Limits to capital London-New York: Verso
- INSTITUT WALLON DE L'EVALUATION DE LA PROSPECTIVE ET DE LA STATISTIQUE (IWEPS). (2008). Les brèves de l'IWEPS n°4.
- INSTITUT WALLON DE L'EVALUATION DE LA PROSPECTIVE ET DE LA STATISTIQUE (IWEPS). (2011). Tendances économiques n°40.
- KRUGMAN P. (1997). Pop internationalism. MIT Press.
- KRUGMAN P. (1992). L'économie internationale. Bruxelles. De Boeck-Wesmael.
- KRUGMAN P. (1997). La Mondialisation n'est pas coupable : vertus et limites du libre-échange. La découverte.
- LAMBOTTE J. (2010). Les plans stratégiques des régions frontalières source d'inspiration en cas de révision du SDER. Territoires Wallons(5) 101-112.
- LOZA ARMAND UGON A. (2007). L'interpellation du patrimoine et la construction territoriale. L'épaisseur historique partagée comme potentiel de développement. Territoires Wallons Hors-série(1) 139-148.
- MARÉCHAL L. (2007). Compétitivité territoriale et attractivité résidentielle. Conclusion. Territoires Wallons Hors-série(1) 49-50.
- MARTIN R., KITSON M. & TYLER P. (2006). Regional competitiveness : an elusive yet key concept. Regional studies association. New York. 1-10.
- MÉRENNE-SCHOUMAKER B. (2007). De la compétitivité à la compétence des territoires. Comment promouvoir le développement économique ? Exposé de synthèse. Territoires Wallons Hors-série(1) 51-58.
- PARIS D. (2010). Quels enjeux du développement économique des territoires pour les régions de tradition industrielle ? Territoires Wallons(4) 61-68.
- PARR J. & BUDD L.C. (2000). Financial services and the urban system: an exploration. Urban Studies(37) 593-610.
- PORTER M. (2006). The economic performance of regions. Martin Kitson & Tyler Regional Competitiveness London-New-York : Routledge 131-160.
- QUÉVIT M. (2007). Territoires innovants et compétitivité territoriale : de nouveaux enjeux pour le développement territorial en Wallonie. Exposé de synthèse. Territoires Wallons Hors-série(1) 59-80.
- RÉGION WALLONNE (1999). Schéma Directeur de l'Espace Régional (SDER.)
- SASSEN S. (1996). Cities and Communities in the Global Economy. American behavioural scientist(39) 629-639
- SASSEN S. (2001). The global city: New York London Tokyo Princeton N.J.: Princeton University Press. 2d ed.

STRALE M. (2009). La mise en place d'une politique wallonne de promotion des activités logistiques; quels enjeux pour le territoire régional ? Territoires Wallons(3) 191-202.

TAYLOR P.J., DERUDDER B., SAEY P. & WITLOX F. (2006). Cities in globalization. London.

TUOK I. (2006). Cities Regions and Competitiveness. Regional studies association New York 79-94.

WORLD BANK (2009). World Development report 2009. Spatial disparities and Development Policy

Chapitre V : LE DÉFI DE LA COHÉSION SOCIALE

1. DÉFINITION ET ENJEUX POUR LA WALLONIE

1.1. DÉFINITION

Les conceptions wallonnes de la cohésion sociale¹ s'inscrivent principalement dans le cadre de la constitution belge (en particulier au travers de la reconnaissance de droits fondamentaux, y compris sociaux et économiques) et des conceptions du Conseil de l'Europe. Loin de se réduire à l'assurance d'un minimum de droits pour ses membres les plus fragiles, la cohésion sociale peut être considérée comme la finalité sociale par excellence. En termes de dynamique, elle correspond à un processus permanent, transversal et ambitieux visant à assurer le bien-être à tous, sans discrimination, dans le cadre de liens de solidarités collectives, et dans une perspective multidimensionnelle de l'émancipation des personnes. Elle suppose :

- la poursuite d'un objectif d'accès effectif et durable pour tous aux droits fondamentaux, incluant notamment le droit au travail et à un revenu digne, le droit à la protection de la santé et à l'aide sociale et médicale, le droit à un logement décent et à un environnement sain, le droit à la formation et le droit à l'épanouissement social et culturel
- la réduction des disparités
- la participation active de chacun à la société et la possibilité pour tous d'y être reconnu, y compris au-delà des seuls processus électoraux.

Dans ses aspects matériels, la cohésion sociale résulte d'une articulation entre trois dynamiques interreliées. Les dynamiques relatives à la production matérielle des richesses et aux modalités et orientations de cette production. Les dynamiques relatives aux modalités de la répartition de la richesse, incluant les régulations du rapport salarial ou les mécanismes étatiques de redistribution, y compris au travers des services publics ou subventionnés, mais aussi les mutualisations au sein des ménages. Et les dynamiques relatives aux modalités sociopolitiques plus ou moins intégratrices au travers desquelles peuvent être partiellement contrôlées et réorientées la production et la répartition des richesses.

Les possibilités pour le pouvoir régional d'influer sur chacune de ces dynamiques restent cependant limitées, eu égard :

- à l'intégration croissante de ces dynamiques à l'échelle supranationale, y compris au niveau de la décision politique dans le cadre de l'Union européenne. On notera à cet égard les tensions entre les conceptions wallonnes de la cohésion sociale et les conceptions de l'Union européenne. Ces dernières, dans le cadre d'une priorité accordée aux politiques de compétitivité, tendent en effet à se limiter surtout à des préoccupations en matière d'activation et d'insertion sur le marché du travail.²

¹ Les définitions wallonnes de référence les plus récentes sont issues du *contrat d'avenir* : « La cohésion sociale est la capacité d'une société à minimiser les disparités et à éviter la polarisation. Elle peut donc s'analyser comme un processus dynamique qui reprend l'ensemble des moyens mis en œuvre pour assurer à tous l'accès aux droits fondamentaux. Ainsi définie, la cohésion sociale englobe toutes les politiques de lutte contre la pauvreté, l'exclusion, s'intégrant globalement dans une approche de développement durable. La cohésion sociale résulte de la force des liens qui unissent une collectivité ; Elle dépend de l'accès des citoyens au logement, à l'emploi, aux soins, à la culture, aux loisirs. » et du *décret du 6 novembre 2008 relatif au plan de cohésion sociale* des villes et communes de Wallonie (article 2) : « l'ensemble des processus qui contribuent à assurer à tous les individus ou groupes d'individus l'égalité des chances et des conditions, l'accès effectif aux droits fondamentaux et au bien-être économique, social et culturel, afin de permettre à chacun de participer activement à la société et d'y être reconnu, et ce quels que soient son origine nationale ou ethnique, son appartenance culturelle, religieuse ou philosophique, son statut social, son niveau socio-économique, son âge, son orientation sexuelle, sa santé ou son handicap ».

² Deux des trois priorités de la stratégie 2020 sont très révélatrices de ces orientations :

- La volonté d'une croissance inclusive fondée sur une économie à fort taux d'emploi met l'accent sur le rôle dominant accordé au marché de l'emploi (voire à des aspects limités de ce dernier, comme le taux d'emploi) avec peu d'attention portée aux autres facteurs d'émancipation sociale et aux diverses autres formes de participation active à la société.
- Quant à l'importance majeure accordée, dans le cadre d'une politique de compétitivité, au développement d'une économie

- au maintien à l'échelle fédérale d'une partie des leviers majeurs, en particulier ceux liés à la sécurité sociale ;
- à la faible emprise de la décision politique sur une partie des évolutions économiques, dans le cadre de l'économie de marché, mais aussi sur certaines évolutions sociétales (comme par exemple les évolution de la structure et de la stabilité des ménages).

1.2. CONSTATS GLOBAUX À L'ÉCHELLE DE LA RÉGION

L'état des lieux de l'accès en Wallonie aux différents droits relatifs à la cohésion sociale met en évidence de nombreux enjeux.

Ainsi par exemple, par rapport à la moyenne belge, l'exposition d'une plus grande partie de la population wallonne au risque de pauvreté se confirme tant d'après les indicateurs monétaires que d'après les indices de pauvreté subjective, de privation matérielle ou d'endettement. L'accès pour tous à un emploi stable et bien rémunéré, dans des conditions de travail équitables, et dans le cadre de relations de travail démocratiques est très loin d'être assuré ; plus d'un tiers de la population en âge de travailler est involontairement conduite à ne pas ou plus travailler, ou à ne travailler qu'à temps partiel.

En matière de santé physique ou mentale, les résultats wallons, assez moyens dans le cadre européen, sont marqués par de fortes inégalités sociales. L'espérance de vie progresse certes, mais moins rapidement que la moyenne belge, qui lui est supérieure.

Sur le plan du logement, les quelque 30.000 ménages qui restent en attente d'un logement social (avec une attente moyenne de quatre ans) ou les quelque 10.000 résidents permanents dans des campings ou parcs résidentiels de week-end en milieu rural témoignent des difficultés à se loger pour une partie de la population wallonne à faibles revenus. Malgré des progrès assez rapides ces dernières années, plus d'un logement sur cinq réclament encore des travaux au moins d'importance moyenne pour assurer leur salubrité, avec une situation en moyenne plus défavorable dans le parc de logements publics. Alors que près de 300.000 personnes vivent dans un logement suroccupé en 2001 en Wallonie, 2/3, 3/4 et 9/10 des logements respectivement de deux, trois ou quatre chambres et plus restent sous-occupés au regard des normes du logement social.

De nombreuses nuisances, en particulier liées à la circulation automobile, continuent de peser fortement sur le cadre de vie.

En matière d'enseignement, la concentration d'élèves de faible niveau scolaire (souvent associé à un faible niveau socioéconomique) dans certains établissements conduit à y concentrer des effets cumulatifs négatifs et contribue à reproduire de fortes inégalités entre élèves.

La participation à la vie culturelle, sociale ou associative, ou l'utilisation des nouvelles technologies de l'information, reste très inégale et fortement liée au niveau de formation.

Enfin, des carences importantes peuvent subsister, voire s'accroître, en terme d'accès aux équipements et services, particulièrement dans les zones les moins denses.

fondée sur la connaissance et l'innovation, elle comporte le risque de subordonner l'éducation et la formation aux seules exigences économiques, au détriment de l'émancipation. Elle est par ailleurs susceptible d'accroître la vulnérabilité des personnes faiblement qualifiées, qui parviennent difficilement à s'insérer sur un marché du travail toujours plus qualifié, et dont les qualifications sont, à niveau égal, de moins en moins reconnues dans le cadre d'une élévation continue des niveaux de formation. Les efforts d'investissements consentis pour attirer et retenir les facteurs de l'innovation, par exemple dans les grandes agglomérations, peuvent également se faire au détriment d'autres activités socialement utiles et nettement moins qualifiées, comme par exemple certains services à la personne, les services sociaux, etc. Or, ces derniers participent doublement à la cohésion sociale, à la fois au travers des services prestés et au travers du recours à une main-d'oeuvre peu qualifiée. La généralisation de politiques visant à renforcer les capacités des régions à capter les investissements mobiles et innovants peut du reste conduire à une dévalorisation mutuelle des efforts consentis.

1.3. PERSPECTIVES

En admettant une prolongation dans les années à venir des évolutions observées durant les dernières décennies, plusieurs tendances lourdes devraient continuer de peser sur les dynamiques de cohésion sociale, au-delà des évolutions probables de l'architecture institutionnelle et de la répartition des compétences entre l'Etat fédéral, les Communautés et les Régions.

1. **Dans le cadre de l'intégration internationale croissante des économies et de l'affaiblissement des régulations keynésiennes, les tendances globales en Europe depuis les années 1980 tendent à conjuguer un ralentissement de la croissance économique et un renforcement des inégalités sociales³, particulièrement au détriment des personnes les moins qualifiées.** D'un côté, le raccourcissement du cycle du capital a induit le développement de segments fortement qualifiés et bien rémunérés liés au poids croissant de l'innovation dans le cycle du produit. De l'autre, l'assouplissement des régulations du marché du travail, la privatisation de secteurs étatiques mieux protégés et, de manière générale, la modification des rapports de forces dans un contexte de chômage structurel élevé ainsi que la mise en concurrence des systèmes de protection sociale, ont conduit à une flexibilisation croissante des segments faiblement ou moyennement qualifiés du marché du travail⁴, y compris ceux liés à la banalisation et la taylorisation d'une partie du secteur tertiaire⁵. Ces tendances expliquent entre autres une stabilisation professionnelle plus difficile et plus tardive des jeunes actifs qui, combinée à un allongement des études (lui-même associé à un risque de dévalorisation des titres scolaires)⁶ conduit à une élévation de l'âge de fixation conjugale et d'élargissement du ménage, et à de nouvelles demandes en terme de type et de localisation des logements. Plus généralement, la tendance à la remise en cause du rôle des pouvoirs publics et d'une partie des transferts sociaux, par exemple en matière de soins de santé, de retraites ou de chômage, ou en matière de transferts régionaux, pourrait amplifier dans les décennies à venir les risques de précarisation d'une partie de la population. L'importance majeure accordée à l'économie de la connaissance et de l'innovation, entre autres sous l'impulsion des politiques européennes de compétitivité, de même qu'une vision européenne de la cohésion sociale prioritairement centrée sur l'activation et l'insertion sur le marché du travail, pourraient venir renforcer encore ces risques.
2. **Partiellement liée aux difficultés d'insertion des jeunes adultes, mais s'inscrivant dans des tendances sociétales plus larges, l'instabilité croissante des ménages conduit à une multiplication des ménages isolés et des ménages monoparentaux, sans cumul des revenus, et plus exposés au risque de précarisation.** Ces évolutions, qui devraient se poursuivre, contribuent à expliquer un creusement des inégalités de revenu au sein des ménages en Wallonie. Mesurées au travers du coefficient de Gini, les inégalités après redistribution par l'impôt atteignent ainsi en 2007 le niveau des inégalités avant impôt au début des années 1990. Au-delà des risques

³ OECD (2006), *Territorial Reviews: Competitive Cities in the Global Economy*.

SMEEDING T.M. (2002), « Globalization, Inequality and the rich countries of the G-20: Evidence from the Luxembourg income study (LIS) », Working paper 320, Luxembourg Income study working paper series.

ATKINSON A.B. (2003), « Income inequality in OECD countries: data and explanations », *Cesifo Economic studies*, vol 49, 4, pp. 479-513.

DEFEYT, Ph. (2009), « Distribution et redistribution des revenus : indicateurs pour la Belgique – 1985-2008 », Institut pour un Développement Durable.

⁴ BOYER R. (2006), *Une théorie du capitalisme est-elle possible ?*, Paris, Odile Jacob.

⁵ VAKALOULIS M. (2001), *Le capitalisme post-moderne : éléments pour une critique sociologique*, Paris, Presses universitaires de France.

⁶ CHAUVEL L., (2010) « Overeducation and Social Generations in France: Welfare Regimes and Inter-cohort Inequalities in Returns to Education », in Attewell P. and Newman K. S. (ed), *Growing Gaps: Educational Inequality Around the World*, Oxford University Press, Oxford, pp. 210-238.

induits de précarisation, cette instabilité croissante des ménages conduit par ailleurs au développement de besoins spécifiques, en termes de logements⁷ ou par exemple de services d'accueil extrascolaire.

3. **La forte augmentation attendue du nombre de personnes âgées implique également plusieurs enjeux en terme de cohésion sociale**, par exemple en matière de financement des pensions, en matière de services à la personne, y compris dans les soins de santé, ou en matière de logements, qu'il s'agisse du développement d'une nouvelle demande en logements assistés ou des problèmes liés à la multiplication des petits ménages occupant un logement surdimensionné, d'une taille adaptée à une ancienne configuration du ménage.
4. **D'autres évolutions, comme celles des migrations internationales et des nécessités induites d'intégration des populations migrantes, pourraient aussi avoir des incidences en termes de cohésion sociale.**
5. **Les pressions de la croissance en matière environnementale, enfin, pourraient faire peser des contraintes nouvelles en terme de cohésion sociale, que ce soit sur le terrain de la santé, de la maîtrise des risques, de l'accès pour tous aux ressources, entre autres à l'énergie ou à l'eau, de l'adaptation énergétique des logements ou de la qualité du cadre de vie**, par exemple dans l'hypothèse d'une amplification des nuisances liées aux déplacements.

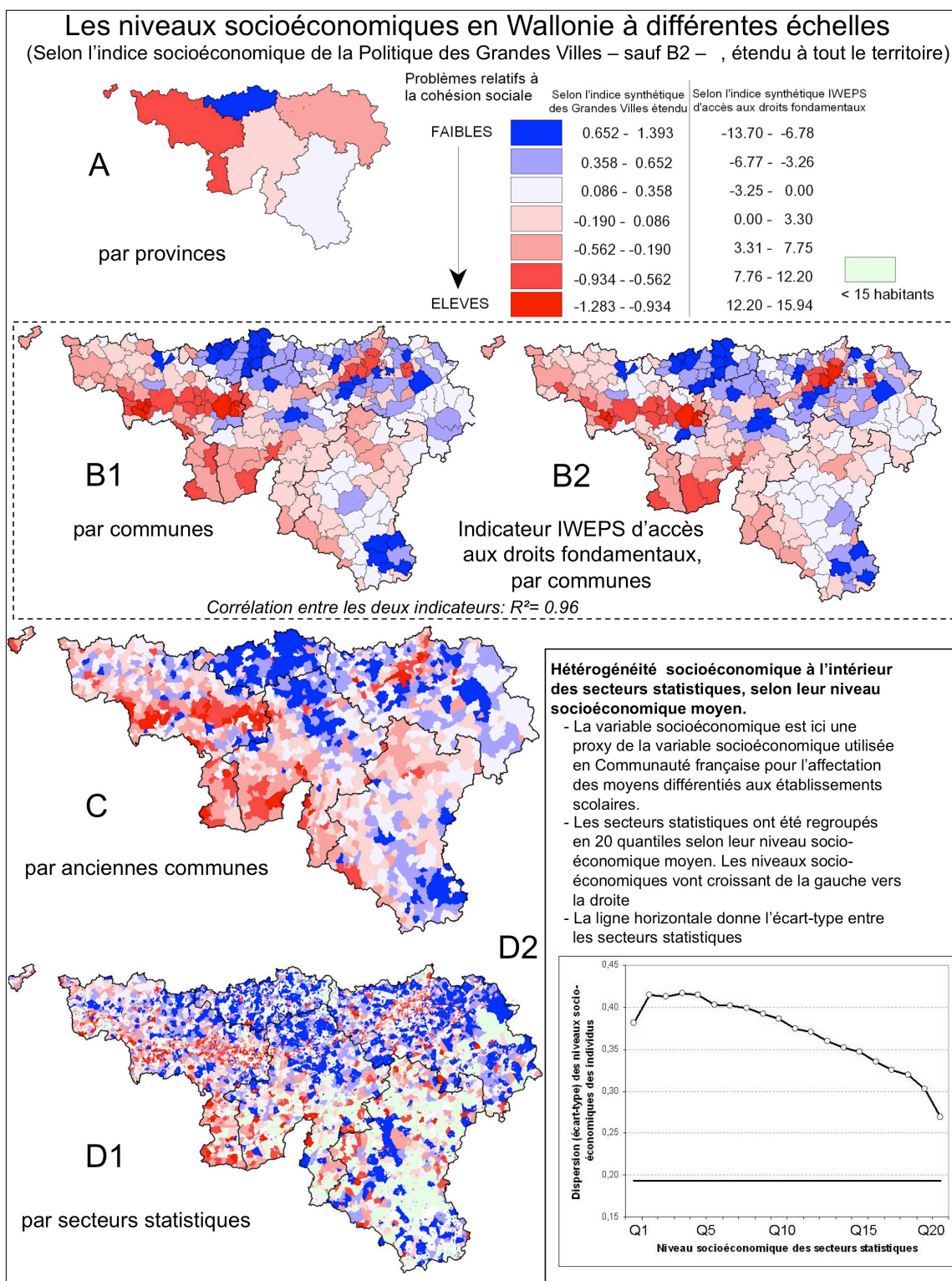
1.4. LES ENJEUX TERRITORIAUX

Que la cohésion sociale soit évaluée au travers des indicateurs communaux d'accès aux droits fondamentaux mis en place par l'Institut Wallon de l'Evaluation de la Prospective et de la Statistique (IWEPS)⁸ ou, à plus grande échelle, au travers des indicateurs retenus par la Politique des Grandes Villes⁹, elle témoigne de fortes disparités wallonnes aussi bien à l'échelle provinciale qu'à l'échelle des communes, des localités ou à celle des quartiers (cf. Carte 15).

⁷ VAN CRIEKINGEN M. (2010) « Gentrifying the reurbanisation debate », not vice versa. The uneven sociospatial implications of changing transitions to adulthood in Brussels, *Population, Space and Place*, 16, 381-394.

⁸ L'indicateur synthétique d'accès aux droits fondamentaux synthétise 24 variables (dont 21 relatives aux droits fondamentaux et 3 relatives à des facteurs de risques) portant sur des situations allant des années 2001 à 2007. Méthodologie : Plan de cohésion sociale dans les villes et communes de Wallonie : l'apport de la statistique à la décision politique. In : PEKEA, Construire ensemble des indicateurs locaux pour le progrès sociétal. Mesurer et favoriser le progrès des sociétés, 30 et 31 octobre 2008, Rennes ; http://www.iweps.be/repository/Indicator/Indicator_2345/1045/presentation_isadf-rennes_2008.pdf. Calculs : IWEPS.

⁹ L'indice socioéconomique de la Politique des Grandes Villes a été obtenu en étendant à l'ensemble du territoire wallon la méthode de calcul de l'indice socioéconomique de la Politique des Grandes Villes qui synthétise 22 variables socioéconomiques portant sur les années 2001, 2002 ou 2003. Méthodologie : KESTELOOT et al. (2007). « Analyse dynamique des quartiers en difficulté dans les régions urbaines belges », *Politique des grandes villes. Intégration Sociale*, 2007 ; http://mi-is.be/sites/default/files/doc/atlasfr_0.pdf. Calculs : ULB-IGEAT.



Carte 15 : Les disparités spatiales des niveaux socioéconomiques en Wallonie, à différentes échelles (selon l'indice synthétique utilisé dans la cadre de la Politique fédérale des Grandes Villes, et l'indice synthétique d'accès aux droits fondamentaux pour une des cartes communales)

Globalement, les difficultés sociales se concentrent surtout dans l'ancien sillon industriel. D'abord concentrées dans une partie des quartiers urbains denses, elles se rencontrent aussi, quoique de manière plus dispersée, dans une partie des zones rurales situées dans les zones d'influence de l'axe urbain dense, dans certaines zones rurales très périphériques, ou encore dans certaines vallées touristiques. Les situations les plus favorables se rencontrent surtout dans les périphéries résidentielles des agglomérations. A toutes les échelles, les unités territoriales peuvent s'avérer très hétérogènes, spatialement (cf. Cartes A à D) et socialement. La diversité et les inégalités sociales restent généralement très importantes même au sein de territoires de très petite taille comme les secteurs statistiques Carte 16).

Globalement, les difficultés sociales se concentrent surtout dans l'ancien bassin industriel liégeois, et plus encore dans le Hainaut, y compris dans les zones moins denses de l'Entre-Sambre-et-Meuse. Ces dernières ont combiné les impacts des difficultés économiques locales aux difficultés d'insertion dans le bassin d'emploi de l'ancien sillon industriel hennuyer. A une autre échelle, les difficultés se concentrent d'abord dans certains quartiers urbains, particulièrement des anciennes agglomérations industrielles ou zones industrielles en déclin. Quoiqu'avec une moindre tendance à la concentration spatiale, les difficultés sont loin d'être absentes en zones rurales, où elles peuvent prendre alors certaines expressions spécifiques (difficulté d'accès à certains services...). Des difficultés peuvent par ailleurs se concentrer dans certaines vallées touristiques, en particulier dans le cadre de l'habitat permanent dans les campings ou parcs résidentiels de week-end.

Les situations les plus favorables se rencontrent entre autres dans les périphéries résidentielles des grandes agglomérations, y compris extérieures à la Région (Bruxelles, Luxembourg, Aix-La-Chapelle).

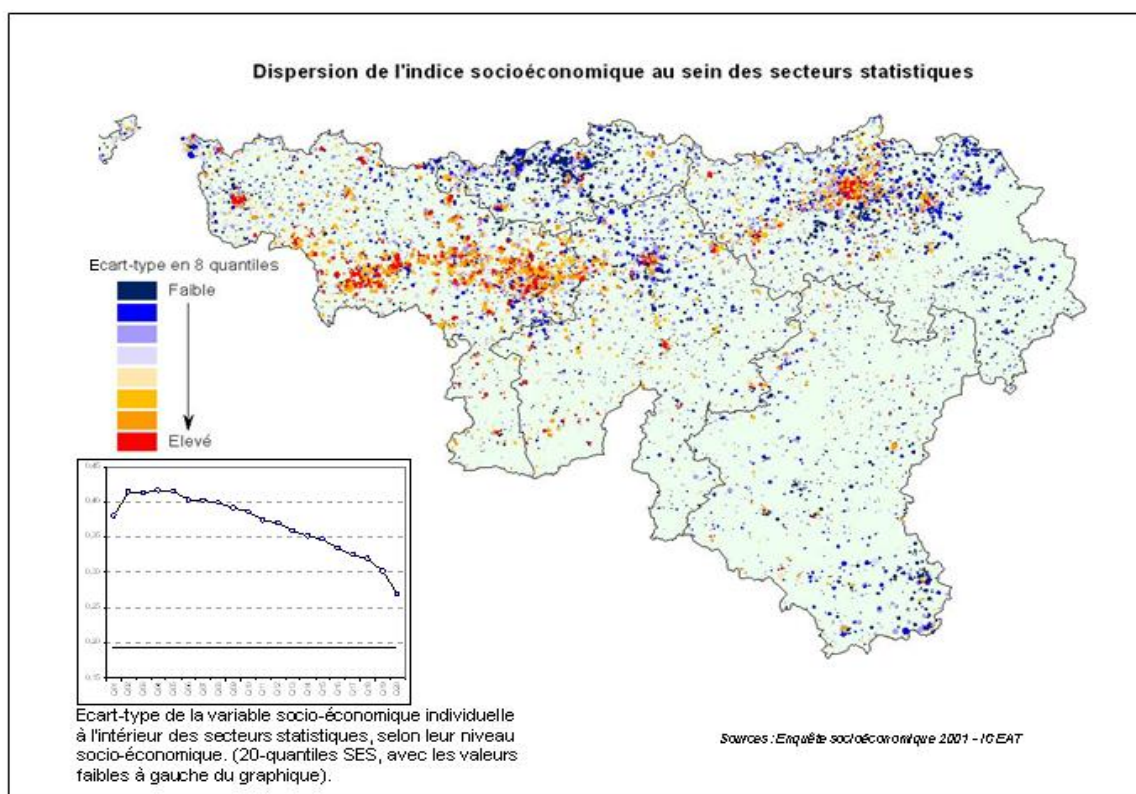
A situation comparable (par exemple en termes de diplômes), les risques individuels de pauvreté sont plus élevés dans les quartiers concentrant le plus de populations pauvres, ce qui pourrait indiquer un effet amplificateur lié au cumul spatial des diverses manifestations de la pauvreté. Cependant, ce constat peut aussi n'être qu'une traduction de la tendance des populations les plus exposées à devoir se concentrer dans les mêmes quartiers, sous l'effet des coûts du logement.

On soulignera que les disparités sociales, mesurées au travers d'une variable proche de l'indice socioéconomique utilisé pour la politique de discriminations positives dans l'enseignement (*cf.* Carte 16), apparaissent généralement très élevées au sein des territoires même à très grande échelle, y compris au sein de la plus grande partie des quartiers concentrant d'importantes difficultés. L'homogénéité apparaît en moyenne plus forte dans les zones résidentielles périurbaines. Cela n'exclut pas, cependant, que de nombreux ménages en difficulté vivent dans des quartiers de niveau socioéconomique supérieur à la moyenne, où la pression foncière peut aggraver leur situation de précarité.

Les documents 15 et 16 montrent qu'à toute échelle, une faible hétérogénéité territoriale peut toujours coexister avec de fortes inégalités sociales à une échelle plus fine.

De manière générale, la réduction des écarts entre les niveaux socioéconomiques des territoires ne peut donc être confondue avec la réduction des inégalités sociales. D'un point de vue dynamique, le relèvement de l'indicateur de cohésion sociale au sein d'un territoire donné peut être le résultat non d'une amélioration de la situation de ses habitants initiaux, mais du remplacement de ceux-ci par des habitants plus aisés.

On notera par ailleurs qu'en matière d'équipements et de services à la personne, qui peuvent conditionner la facilité d'accès à certains droits fondamentaux, le clivage spatial majeur ne s'inscrit pas dans les inégalités spatiales des indicateurs synthétiques de cohésion sociale et oppose plutôt les espaces urbains, souvent mieux desservis, aux espaces de faibles densités moins pourvus. Dans ces espaces, les problèmes d'accès aux équipements et services peuvent venir renforcer fortement les difficultés des populations socialement les plus fragiles.



Carte 16 : Hétérogénéité socioéconomique des secteurs statistiques selon la variable socioéconomique 'discriminations positives'¹⁰.

En Wallonie, la diversité et les inégalités sociales restent généralement très importantes même au sein de territoires de très petite taille comme les secteurs statistiques. A l'exception de certains quartiers de logements sociaux, la plupart des quartiers de faible niveau socioéconomique restent socialement très hétérogènes. A l'inverse, de nombreux ménages en difficulté vivent dans des quartiers de niveau socioéconomique supérieur à la moyenne.

L'évaluation des disparités socio-spatiales peut néanmoins servir de base d'objectivation à la répartition différenciée de subsides en renforçant les moyens attribués aux territoires où se concentrent le plus de besoins insatisfaits, y compris en terme d'accès à certains équipements et services. Les transferts induits articulent alors la cohésion sociale et la cohésion territoriale qui, dans la conception qui en est donnée dans le SDER, renvoie explicitement à des principes de coopération et de solidarité redistributrice entre les territoires. Cependant, les transferts opérés dans le cadre de la cohésion territoriale ne représentent jamais que des moyens de troisième ordre en matière de redistribution, loin derrière les régulations du marché du travail (entre autres salariales) ou les redistributions dans le cadre de la sécurité sociale. Surtout, ils ne contribuent pas automatiquement à un renforcement de la cohésion sociale, ne serait-ce que parce qu'ils sont souvent conçus, déployés et utilisés dans le cadre d'intérêts contradictoires qui se nouent au sein des territoires, y compris à des échelles comme celle du quartier. L'exemple de l'habitat permanent dans les sites touristiques montre ainsi qu'une mobilisation de moyens dans le cadre d'objectifs en terme d'aménagement du territoire tend à se conformer à des critères présentés comme neutres, par exemple esthétiques ou techniques (s'agissant ici de l'habitabilité des logements) mais spécifiques à certains groupes sociaux, et qui peuvent se

¹⁰ Sources :

L'indicateur synthétique dont l'écart-type est mesuré synthétise 13 variables socioéconomiques individuelles ou par ménage issues de l'Enquête socioéconomique générale 2001, SPF Economie, Direction générale Statistique.

Méthodologie : Actualisation de l'indice socioéconomique des secteurs statistiques en application de l'article 3 du décret du 30 avril 2009 organisant un encadrement différencié au sein des établissements de la Communauté française, Rapport pour la Communauté française. Calculs : ULB-IGEAT

révéler au moins partiellement contradictoires avec les aspirations d'une partie des populations résidentes concernées.

La concentration de moyens financiers dans les zones urbaines dégradées peut également révéler les risques qu'il y aurait à penser les options d'aménagement dans le seul cadre non conflictuel de l'« intérêt général » ; en particulier lorsque ces moyens sont consacrés à relever l'attractivité extérieure des quartiers et à y attirer des classes sociales plus aisées au détriment d'un maintien sur place des habitants d'origine, socio-économiquement plus fragiles. De tels cas soulignent qu'une revalorisation du cadre de vie d'un quartier ne participe pas toujours à un relèvement de la cohésion sociale, et peut éventuellement correspondre à des améliorations pour les uns, mais à une dégradation des conditions de vie pour les autres, y compris les plus précarisés. Certes, les phénomènes de revitalisation excluante semblent être restés jusqu'ici bien plus circonscrits en Wallonie que dans les grandes métropoles européennes ou par exemple à Bruxelles¹¹. Il n'est cependant pas exclu qu'ils prennent plus d'ampleur dans les années à venir, du moins dans les villes les plus importantes où existent des enjeux de centralité. Les croissances démographiques attendues, et la croissance plus rapide encore du nombre de ménages, vu la réduction de leur taille moyenne, pourraient en effet venir s'y conjuguer d'une part aux effets de reconcentration induits par les restrictions à la dispersion de l'habitat, et d'autre part au renforcement de la concurrence pour les espaces centraux lié à l'allongement de la phase résidentielle centre-urbaine chez une partie des jeunes classes moyennes fragilisées.

Les opérations de revitalisation urbaine appuyées sur les partenariats public-privé sans obligation en matière de logement social, qui se sont répandues ces dernières années, constituent à cet égard un terrain plus propice que les rénovations endogènes, voire inspirées par le développement communautaire¹² des décennies précédentes, surtout lorsqu'elles s'insèrent dans des stratégies de rehaussement de l'attractivité régionale.

Troisième exemple : en postulant l'existence d'effets cumulatifs négatifs induits par la concentration spatiale des difficultés sociales, ou d'effets positifs liés à la diversité sociale ou culturelle des territoires, les différents types de politiques de mixité sociale (développement local endogène, développement exogène par la promotion d'une mixité par en haut...) inscrivent de fait les politiques de cohésion sociale dans des conceptions spécifiques, non neutres, quant aux effets des interactions qui se nouent au sein des territoires. Derrière leur apparente neutralité, les conceptions supposant des retombées positives d'un accroissement exogène de la mixité sociale par en haut peuvent par exemple traduire surtout, comme il a été mentionné ci-dessus, les intérêts spécifiques d'une partie des classes moyennes. Il n'est dès lors pas surprenant que les effets réellement observés, dont l'évaluation demanderait d'ailleurs à être soigneusement poursuivie, semblent s'écarter parfois assez significativement des attentes initiales. Ainsi, la seule proximité spatiale, que ce soit à l'échelle de l'immeuble ou du quartier, ne semble pas suffire à assurer l'émergence de liens de cohésion entre différentes catégories sociales de populations, et peut également conduire à des rapports d'hostilité ou d'évitement, ou s'accompagner d'un maintien de fortes imperméabilités, par exemple sur le plan des établissements scolaires fréquentés. A l'inverse, les concentrations de populations précarisées n'ont pas seulement des effets négatifs mais peuvent susciter des solidarités locales, ou se prêter à la construction d'identités et de liens affinitaires forts, nécessaires à la construction ultérieure de liens faibles à l'extérieur du milieu d'origine.

De manière générale, la plupart des moyens relevant de l'aménagement du territoire sont potentiellement porteurs de contradictions, ou tout au moins de tensions, non seulement

¹¹ VAN CRIEKINGEN M. (2008) « Réurbanisation ou gentrification ? Nouveaux parcours d'entrée dans la vie adulte et changements urbains à Bruxelles », *Espaces et Sociétés*, 134, 3, 149-166.

¹² On pense ici aux quartiers d'initiatives au sein desquels la rénovation s'inscrit dans un projet de quartier transversal coordonné par un chef de projet, avec l'intervention d'une régie de quartiers travaillant à la préformation des demandeurs d'emploi et à la redynamisation du quartier. Dans ces quartiers, des acteurs spécifiques sont chargés d'une mission de participation et d'insertion sociale, ce qui n'est pas le cas dans la rénovation urbaine classique.

entre catégories sociales, mais aussi entre différentes échelles ou parties de territoires, ou entre moyens eux-mêmes, voire entre objectifs. Ainsi, la politique de reconcentration dans les noyaux d'habitat pourrait fragiliser la cohésion sociale dans les zones rurales, notamment en ce qui concerne l'accès des populations en place aux équipements et services. La promotion de l'accès à la propriété pourrait conduire à limiter la mobilité résidentielle, à figer davantage les occupations des logements, et à amplifier encore la sous-occupation du parc de logement. Certains instruments, comme les primes à la rénovation ou les primes-énergies pourraient s'avérer sélectifs socialement, eu égard tantôt aux sommes à avancer, tantôt à la complexité des démarches à entreprendre, ou encore à leur incompatibilité avec certaines formes de rénovations informelles.

Un statut particulier revient certes à des moyens comme les dispositifs de bassins, en particulier les bassins scolaires, ou comme les outils participatifs, puisqu'ils peuvent, eux, contribuer à se saisir des intérêts contradictoires (par exemple entre les différents établissements scolaires qui sont en interdépendance compétitive sur un même territoire) ou à leur donner une visibilité. On notera toutefois que les catégories sociales les plus précarisées tendent à rester sous-représentées dans les mécanismes participatifs¹³. Et que ces outils n'ont évidemment pas vocation à dégager les différentes priorités parmi tous les autres moyens d'aménagement susceptibles d'avoir des incidences en termes de cohésion sociale.

Or la question majeure posée par la réactualisation du SDER ne porte sans doute pas sur l'identification de moyens nouveaux d'aménagement du territoire. En témoigne le tableau en annexe qui reprend une longue énumération des moyens de cohésion sociale relevant de l'aménagement du territoire. Certes, cette liste pourrait être encore étendue. On pourrait ainsi envisager d'y inclure une plus grande attention à l'articulation entre les dispositifs d'aménagement et l'offre d'emplois faiblement qualifiés, ainsi qu'aux possibilités d'en orienter les retombées locales par des choix ciblés de localisation, surtout dans les secteurs d'activité présentant les bassins de recrutement les plus ramassés.

Cependant, plutôt que d'être complétée, cette liste demande avant tout à être réorganisée en un dispositif global hiérarchisé, susceptible de déboucher sur des mesures opérationnelles et quantifiables. Ce qui supposerait sans doute prioritairement des arbitrages de nature essentiellement politique.

2. ORIENTATIONS ET LEVIERS D'ACTION

2.1. LE SDER ET LES AUTRES DOCUMENTS D'ORIENTATION

De nombreux outils relevant de l'aménagement du territoire peuvent être considérés comme des moyens susceptibles de contribuer à la cohésion sociale. Le tableau des moyens, présenté en annexe, en dresse une liste issue du SDER 99, du CAWW, de la DPR et du Plan Marshall2.Vert. Quoique de manière parfois peu détaillée, et même s'ils peuvent avoir été nettement précisés dans les documents ultérieurs, la plupart de ces moyens sont déjà mentionnés, au moins dans leur principe, dans le SDER 99. Le tableau peut, de ce point de vue, être considéré comme une synthèse des éléments relatifs à la cohésion sociale dispersés dans ce document.

Première exception majeure: le principe d'une coordination des dispositifs dans le cadre des bassins de vie. S'y rattachent aussi le principe des bassins scolaires, l'enseignement étant du reste pratiquement absent du SDER 99.

Second aspect apparu postérieurement au premier SDER : les alliances environnement-emplois. Sauf quelques rares exceptions, et hormis pour les orientations d'aménagement visant directement au soutien du développement économique, les retombées en termes

¹³ La médiation d'intervenants sociaux ou de leaders issus de groupes précarisés peut contribuer à la prise en compte de ces catégories sociales en difficulté. Elle n'est cependant pas équivalente au recueil direct de leur parole.

d'emploi des options d'aménagement, par exemple dans le domaine des équipements ou des services à la population, ne sont pas prises en compte dans le premier SDER. Dans les documents ultérieurs, ces retombées ne sont généralement pas analysées dans le cadre d'une attention spécifique aux emplois faiblement qualifiés, ni d'un examen des retombées locales des choix de localisation à grande échelle.

2.2. QUELQUES RÉFLEXIONS SUR LES LEVIERS PRÉCONISÉS

L'optique adoptée dans le cadre d'un document court tel que celui-ci a été de mettre l'accent sur certains moyens d'aménagement jugés centraux pour la cohésion sociale par l'équipe de recherche. Cette approche ne peut cependant se substituer à celle des élus à qui revient fondamentalement la tâche d'opérer des arbitrages, au regard notamment des ressources publiques limitées, entre les différentes mesures reprises dans le tableau des moyens en annexe. Au-delà des contraintes financières, les éventuelles contradictions entre les différents moyens (et les différents défis) appellent également des arbitrages¹⁴.

L'accès à un logement décent : insuffisance des leviers traditionnels

Aujourd'hui sur le territoire wallon, existe un réel problème d'accès à un logement décent. Des concentrations spatiales de ménages en difficulté dans des logements dégradés ou de confort insuffisant sont observables dans des quartiers urbains centraux mais aussi dans des cités sociales dont l'état laisse à désirer et dans des campings ou parcs résidentiels de W-E en milieu rural qui abritent environ 10.000 résidents permanents. Les principaux leviers utilisés jusqu'à présent ont très peu d'incidences quantitatives sur l'amélioration de l'offre : les opérations de rénovation urbaine ont concerné un peu plus de 1000 logements en 30 ans et offrent des moyens totalement insuffisants pour les grandes agglomérations¹⁵. Le parc public (plus de 100.000 logements sociaux et une minorité de logements moyens) ou pris en gestion (moins de 3000 logements) ne suffit manifestement pas à combler la demande, avec plus de 30.000 demandes de logement social en attente. Les rénovations en cours induisent également une diminution temporaire de l'offre. L'évaluation du plan Habitat Permanent ou HP¹⁶ montre aussi une carence d'offre adaptée au relogement des habitants permanents.

Certains instruments d'amélioration qualitative du logement comme les primes à la rénovation ou les primes-énergies peuvent s'avérer discriminants socialement eu égard aux sommes à avancer ou à la complexité des démarches à entreprendre ou encore à leur incompatibilité avec certaines formes de rénovations informelles.

Le parc de logements est également très mal réparti par rapport aux caractéristiques des ménages : on l'a dit, alors que près de 300.000 personnes vivent dans un logement suroccupé en 2001 en Wallonie, plus de 2/3 des logements de plus de 2 chambres restent sous-occupés au regard des normes du logement social. L'importance du modèle de l'accès à la propriété contribue à figer ces situations de déséquilibre d'occupation. Il semblerait utile d'encourager davantage le logement locatif ainsi que la modularité et la polyvalence dans la conception des logements qui devraient pouvoir s'adapter ainsi aux évolutions du parcours de vie des ménages.

Les disparités territoriales mesurées par les indicateurs de cohésion sociale peuvent servir de base à une répartition différenciée des moyens en faveur des territoires où se concentrent le plus de besoins insatisfaits, mais il importe de ne pas confondre la population et le territoire. La concentration de moyens sur les territoires de faibles niveaux socioéconomiques peut bénéficier très inégalement aux différentes catégories de populations qu'opposent souvent des intérêts contradictoires. A défaut de régulations

¹⁴ Ainsi par exemple, et même en restant sur le terrain de la seule cohésion sociale, la recherche d'une reconcentration de la population et des activités dans les noyaux d'habitat peut apparaître partiellement contradictoire avec le développement des équipements et services dans les zones peu densément peuplées.

¹⁵ HANIN *et al.* (2009). Bilan de la rénovation et de la revitalisation urbaines, rapport final de l'étude réalisée à la demande de la Région wallonne, mars 2009.

¹⁶ DICS (2009). Plan d'action pluri-annuel relatif à l'habitat permanent dans les équipements touristiques. Deuxième rapport d'évaluation. Analyse de l'impact du plan HP, SPW.

adéquates du marché du logement, l'utilisation de ces moyens pour améliorer les espaces publics et le bâti peut conduire à des hausses de prix et compromettre le maintien sur place des habitants socioéconomiquement les plus fragiles, ou induire une dégradation de leurs conditions de vie en termes de logement ou de sociabilité.

En ce qui concerne l'action sur les quartiers urbains dégradés, on peut distinguer avec J. Donzelot¹⁷ les orientations « place » (actions davantage axées sur la rénovation du bâti, les infrastructures et les espaces publics), « people » (actions visant la réinsertion et la promotion sociale des publics en difficulté habitant ces quartiers) ou « community » (actions de développement communautaire tentant dans le cadre d'une approche endogène et intégrée, de soutenir l'auto-organisation de la population du quartier au bénéfice de l'amélioration de celui-ci) dont les combinaisons font la politique des quartiers en crise. Un deuxième axe de caractérisation des interventions en quartiers urbains dégradés est l'orientation endogène / exogène : soit on se centre sur l'amélioration du quartier pour améliorer les conditions de vie de ses habitants, soit on vise une attraction de nouvelles populations plus aisées.

Une tendance actuelle fréquente en matière de développement urbain est de privilégier l'attractivité des territoires dans l'optique d'un réinvestissement du secteur privé, l'objectif d'amélioration physique et socio-économique du quartier primant sur le devenir des habitants en place¹⁸. Dans une optique de cohésion sociale, l'objectif d'amélioration de la situation des publics en difficulté a plus de chances d'être pris en compte si, à côté des urbanistes et aménageurs, interviennent des acteurs sociaux qui en sont porteurs, comme dans le dispositif des quartiers d'initiatives dont l'application s'est stabilisée à une douzaine de quartiers seulement en Wallonie. Le Plan de cohésion sociale est quant à lui un dispositif directement ciblé sur l'amélioration des conditions de vie des publics en difficulté, qui s'appuie sur des subventions régionales calculées en fonction d'un indicateur synthétique d'accès aux droits fondamentaux établi par commune. Ces dispositifs dont les destinataires sont les populations en place dans les quartiers en difficulté s'inscrivent dans les conceptions wallonnes de la cohésion sociale visant l'émancipation des personnes et la participation active de chacun à la société.

Les stratégies territoriales clairement axées sur le bâti (« place ») et faisant appel au partenariat public-privé¹⁹, telles que la revitalisation urbaine (sans contrainte quant aux destinataires des logements produits), ont aujourd'hui en Région wallonne davantage le vent en poupe que les stratégies de développement local intégré (« place » + « people » + « community »).²⁰

On ne peut dès lors exclure, là où existent certains enjeux de centralité, - particulièrement dans les villes les plus importantes de Wallonie, encore en déclin de population, mais dont le rôle pourrait se développer à l'avenir, ainsi que dans les villes moyennes dont la population commence à croître -, que ne se développe un phénomène de « gentrification » là où les conditions sont propices en termes de potentiel d'attractivité du bâti, de l'environnement et de son équipement.

Quant à l'habitat dans les zones initialement dévolues au tourisme, l'approche qui était menée jusqu'à présent dans le plan HP présente des analogies avec celle adoptée dans les quartiers d'initiatives, tentant de combiner action sociale et action sur le milieu physique. Une priorité est mise à la cohésion sociale et à la liberté de choix des habitants. Elle a abouti à

¹⁷ DONZELOT J. (2003). Faire société. La politique de la ville aux Etats-Unis et en France, Paris, Seuil

¹⁸ SMITH N. (2003). « La gentrification généralisée : d'une anomalie locale à la régénération urbaine comme stratégie urbaine globale », in BIDOZ-ZACHARIASEN (dir.), Retours en ville, Descartes et Cie, Paris, pp 45-72.

ROUSSEAU M. (2008). « Bringing politics back in » : la gentrification comme politique de développement urbain ? Autour des villes perdantes. In Espaces et sociétés 2008, 1-2 (n°132-133) pp 75 à 90,

¹⁹ Il s'agit ici de projets de logements privés avec un investissement des pouvoirs publics dans l'espace public, sans obligation de développer du logement social ou moyen (contrairement à la rénovation urbaine où la proportion demandée est de 30 %).

²⁰ HANIN *et al.* (2009). *Ibid.*

moins d'un millier de relogements en cinq ans, et si le nombre de ménages de résidents permanents a légèrement baissé, le nombre de personnes concernées a lui légèrement augmenté. Le phénomène est donc loin de se résorber. Face à ce constat il semble qu'une nouvelle insistance soit mise sur les actions d'aménagement du territoire, ce qui suscite la crainte d'une aggravation de leurs conditions de vie pour certains représentants des habitants. Ce cas illustre le malentendu pouvant exister entre une approche plutôt normative et technique du logement salubre et les modes de vie de certains occupants espérant voir leur lieu de vie reconnu.

L'accès de tous aux droits fondamentaux suppose l'accès à un certain nombre de services de base. Le concept de plus en plus généralement admis en aménagement du territoire de recentrage des populations dans des zones de densité suffisante pose la question de la couverture territoriale des services publics et de l'accès à tous aux services.

Jusqu'où aller dans la centralisation des services s'agissant de l'accès à l'eau, à l'énergie, aux nouvelles technologies, mais aussi aux écoles, crèches, services sociaux, de santé, équipements culturels, commerces de proximité etc. ? Une politique de recentrage va à l'encontre d'une trop grande dispersion des services qui pourrait contribuer à alimenter la dispersion de l'habitat. Non encadrée, entre autres par des mesures en matière de mobilité, elle pose cependant la question du bien-être et de la desserte des populations rurales ou périurbaines habitant aujourd'hui en dehors des noyaux suffisamment denses pour recentrer les services. L'organisation territoriale des services doit donc être pensée à l'échelle des bassins de vie et s'appuyer sur les transports en commun, tout en n'oubliant pas le recours possible à des « services ambulants » pour permettre la desserte des zones rurales les plus reculées et pour les personnes les moins mobiles.

Les effets négatifs de la compétition entre établissements scolaires pourraient être limités au travers d'un dispositif de régulation intermédiaire territorialisé.

La formation a pris, ces dernières décennies, une place croissante dans l'analyse du développement territorial. Même si les retombées sociales positives du relèvement des niveaux de formation demanderaient à être nuancées, les faiblesses de l'enseignement à Bruxelles et en Wallonie, telles qu'elles apparaissent par exemple au travers des enquêtes PISA, sont à cet égard préoccupantes. Elles s'inscrivent dans le cadre d'un maintien de très fortes inégalités entre élèves, qui s'inscrivent elles-mêmes dans le cadre de fortes inégalités entre écoles. Loin d'être le simple reflet passif des inégalités socio-résidentielles, ces inégalités sont activement reproduites au travers de mécanismes propres au champ scolaire, et en particulier au travers des pressions compétitives qui opposent les établissements entre eux sur le marché des élèves. La nécessité de réguler ce marché fortement territorialisé a conduit à proposer un dispositif de régulation intermédiaire lui-même territorialisé : les bassins scolaires, visant à limiter les relations de compétition et à susciter l'émergence de relations de dialogue, de concertation et de coopération dans un objectif commun de réduction des inégalités²¹.

Une réflexion devrait être poursuivie quant au rôle et à la composition et à la mise en place de cette instance de régulation (mentionnée dans la DPR). Outre les établissements scolaires, divers acteurs locaux pourraient être amenés à y jouer un rôle. A ce titre, les bassins ne relèvent pas exclusivement des compétences communautaires, et s'inscrivent logiquement dans le cadre du SDER, entre autres dans le cadre d'un soutien aux aires de coopérations supracommunales et dans le cadre des bassins de vie. Touchant à des enjeux aussi bien en terme de développement territorial, de lutte contre les inégalités, d'autonomie

²¹ Delvaux B., Demeuse M., Dupriez V., Fagnant A., Guisset C., Lafontaine D., Marissal P. et Maroy C. (2005), Les bassins scolaires : de l'idée au projet. Propositions relatives aux domaines d'intervention, aux instances et aux territoires, Rapport de recherche à la Communauté française.

et d'émancipation ou de participation et de responsabilisation commune des acteurs, un tel dispositif s'inscrit pleinement par ailleurs dans le cadre de la cohésion sociale.

La participation citoyenne : atteindre aussi les populations fragilisées

Le développement territorial est un des domaines où la participation citoyenne est traditionnellement sollicitée. Selon la charte de Leipzig, « l'échelle du quartier est celle permettant l'implication la plus importante des habitants ».

Toutefois les structures de participation institutionnalisées (enquêtes publiques, réunions, commissions locales...) sont en fréquent décalage avec la culture des groupes les plus faibles²². Leur absence ou leur faible représentation dans les procédures conduit à ignorer leurs problématiques spécifiques dans les démarches de développement et d'aménagement. Face à cela des démarches complémentaires s'imposent vers ces publics (recours à des relais (professionnels, associations,...), travail d'éducation permanente et de développement communautaire débouchant idéalement dans une seconde étape sur l'expression des groupes concernés et leur participation au débat public.

3. INDICATEURS

Une partie seulement des facteurs de la cohésion sociale peuvent faire l'objet d'indicateurs régulièrement actualisables à grande échelle spatiale. C'est par exemple le cas de l'emploi, au travers des données de la BCSS (ex. taux de chômage, stabilité de l'emploi, emplois faiblement rémunérés...) ou des revenus déclarés. Plusieurs dimensions cependant, telles que le logement (confort, état, ou environnement du logement, niveau de sur ou de sous-occupation) ou la formation (du moins pour le niveau de diplômes) ne peuvent être appréhendées à l'échelle communale ou infracommunale qu'au travers des recensements décennaux, désormais abandonnés. Les indicateurs IWEPS d'accès aux droits fondamentaux (IADF) relatifs à ces dimensions restent par exemple dépendants de la dernière enquête générale 2001. Au-delà, les actualisations ne peuvent être obtenues qu'au travers d'enquêtes ne permettant qu'une territorialisation plus grossière (Enquêtes sur les forces de travail ; SILC, ISSP, logement, etc.). Ceci implique également que des indicateurs synthétiques tels que l'indicateur IADF, l'indice socioéconomique 'discriminations positives' ou l'indicateur synthétique 'grandes villes' (ainsi que les indicateurs thématiques liés en matière de logement et qualification) ne pourront être actualisés dans les années à venir. S'agissant de la formation, et en attendant un cadastre des diplômes, des indicateurs peuvent cependant être obtenus sur la base des taux de réussite aux épreuves externes. S'agissant de la santé, et en dehors de l'indice de santé subjective 2001, des indices comparatifs de mortalité basés sur plusieurs années permettent d'obtenir des indicateurs à échelle relativement fine (mais avec des difficultés d'interprétation liées à la mobilité résidentielle dans le cadre des cycles de vie). Des aspects comme l'épanouissement social ou culturel ou l'intensité des liens sociaux ne peuvent quant à eux être appréhendés que très partiellement, également au travers d'enquêtes ne permettant qu'une analyse très globale. Pour de nombreux aspects, l'analyse de l'accès aux équipements et services demanderait la mise au point de cadastres systématiques.

²² Comme l'ont montré depuis longtemps des recherches sur la participation dans la politique de la ville en France, notamment : MILLET H. (1995). 1979-1990, évolution de la problématique de la participation in Archimède et Léonard, Les carnets de l'AITEC n°10, été 1995, pp. 29 et suivantes.

3.1. REVENU MOYEN PAR DÉCLARATION

- **Description de l'indicateur**

Revenu moyen par déclaration, par commune.

- **Données de base**

Statistiques fiscales.

- **Découpage spatial**

Communes

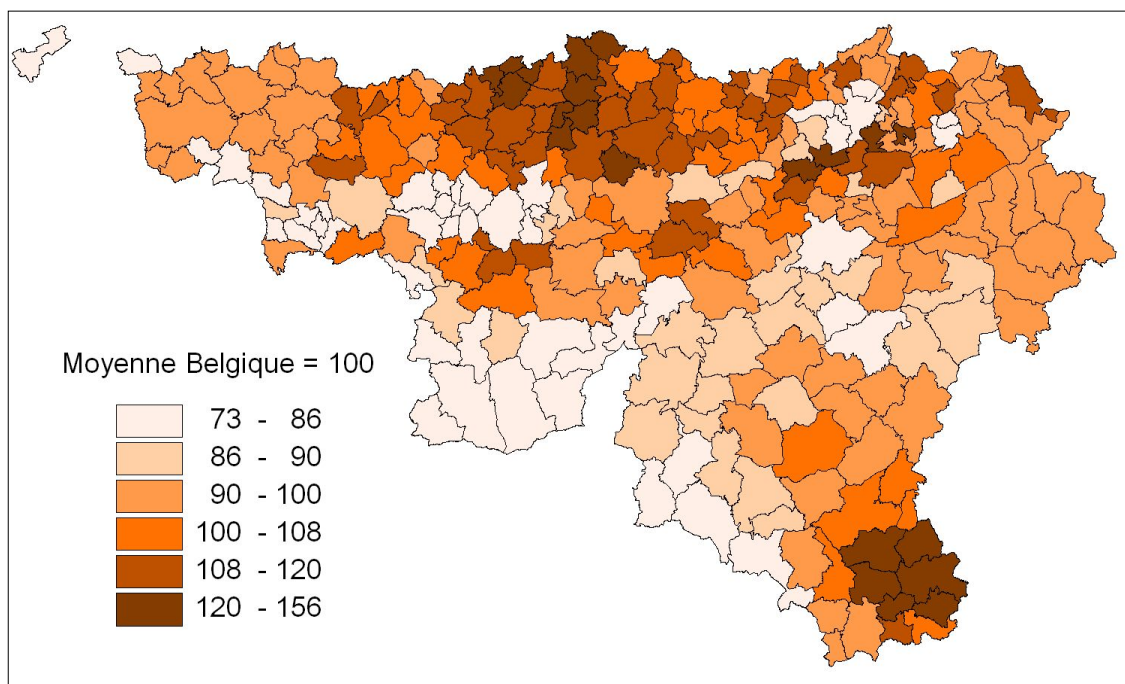
- **Couverture temporelle**

1993-2008

- **Observations, tendances et hypothèses d'évolution**

Une majorité des communes wallonnes, dont la plupart des plus peuplées, ont un revenu moyen par déclaration inférieur à la moyenne belge (cf. Carte 17).

Carte 17 : Carte du revenu moyen par déclaration (2008)



Source : statistiques fiscales.

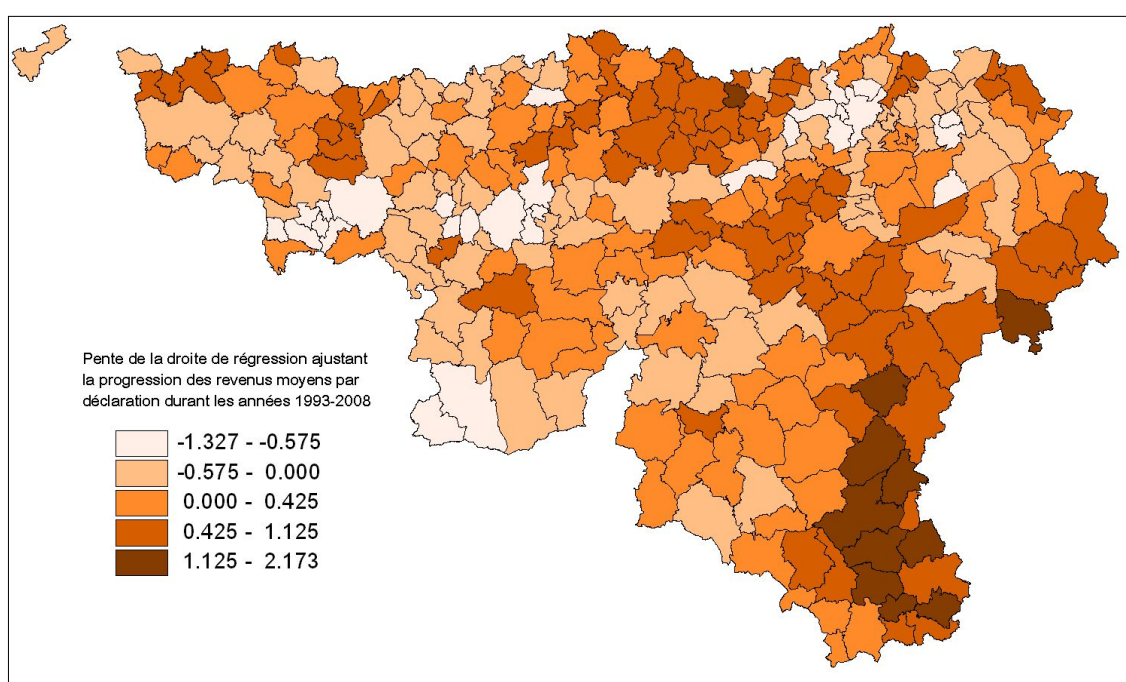
Les revenus les plus élevés s'observent dans les zones périurbaines, que ce soit autour de pôles extérieurs comme Bruxelles ou Luxembourg, ou même Aix-la-Chapelle, ou autour de l'ancien sillon industriel, dans une bande immédiatement au sud, ou au nord où les influences se conjuguent avec celles de Bruxelles. L'ancien sillon urbain industriel a des revenus nettement plus faibles que la moyenne, sauf autour de Namur. Les revenus sont également souvent faibles dans les zones rurales au sud du sillon wallon et de ses espaces de périurbanisation proche, à l'exception surtout de la Lorraine autour d'Arlon. Des revenus particulièrement faibles s'observent dans certaines vallées touristiques.

Eu égard à l'importance de l'imposition des revenus dans les finances communales, la répartition des revenus pose, entre autres, le problème des formes d'organisation territoriale les plus adéquates à la mise en place de solidarités efficaces entre les communes. Elle pose par exemple la question d'éventuelles communautés urbaines regroupant dans une même

zone de coopération les centres-villes, les anciennes zones industrielles denses, pauvres, et les banlieues résidentielles plus aisées (dont les habitants sont du reste souvent utilisateurs des infrastructures des centres urbains). On soulignera cependant que les mécanismes de solidarité entre territoires ne suffisent pas en soi à assurer plus de cohésion sociale.

Les évolutions des revenus durant ces deux dernières décennies (cf. Carte 18), loin de réduire les inégalités de revenus entre communes, ont plutôt eu tendance à les accroître. Les évolutions les plus défavorables sont en effet observées dans les communes urbaines de l'ancien sillon industriel, alors que les banlieues résidentielles connaissent en moyenne des évolutions beaucoup plus favorables. On notera cependant que ces évolutions se constatent surtout dans les banlieues éloignées qui connaissent les plus fortes dynamiques de population, alors que des évolutions moins favorables sont enregistrées dans les banlieues les plus proches, souvent vieillissantes, où la part des pensionnés tend à augmenter. Les fortes croissances de population s'accompagnent aussi d'une évolution positive des revenus dans une partie des communes plus rurales.

Carte 18 : Carte de l'évolution du revenu moyen par déclaration (1993-2008)



Source: statistiques fiscales.

Il est assez peu probable que les mouvements de périurbanisation, qui se sont poursuivis ces dernières années, viennent à se tarir dans les deux décennies à venir.

Cependant, la prolongation des études et l'allongement de la période de relative précarité avant l'éventuelle stabilisation professionnelle et conjugale pourraient conduire une partie des jeunes adultes à postposer leur départ pour la banlieue, et à rester plus longtemps demandeurs d'une insertion dans le centre-ville. Ceci ne devrait pas conduire automatiquement à une revalorisation de l'assiette fiscale, le maintien prolongé dans la ville centrale s'expliquant souvent, précisément, par une relative faiblesse des revenus. Par contre ces tendances, couplées à la multiplication des ménages d'isolés ou des ménages monoparentaux dans les quartiers urbains centraux, pourraient y conduire à une croissance des tensions sur le coût du logement. A défaut de mécanismes suffisamment efficaces de solidarité territoriale, les pouvoirs publics pourraient être tentés de s'appuyer sur ces évolutions pour encourager le remplacement d'une partie des populations locales par des habitants plus aisés.

• Limites de l'indicateur

Le revenu moyen par déclaration n'est qu'un indicateur très imparfait de la situation socioéconomique des populations :

- un même revenu moyen peut correspondre à des situations plus ou moins inégalitaires.
- le revenu enregistré ne reprend qu'une partie seulement des revenus réels, il ne prend en compte ni le patrimoine accumulé, ni les charges d'endettement.
- un même revenu peut correspondre à des situations très variables selon la composition familiale.
- un même revenu peut correspondre à des situations variables selon le pouvoir d'achat local (et en particulier selon les coûts locaux du logement).
- la définition des revenus enregistrés n'est pas restée constante dans le temps, ce qui limite les possibilités de comparaisons chronologiques.

3.2. ESPÉRANCE DE VIE SELON LE NIVEAU DE DIPLOME

• Description de l'indicateur

L'indicateur donne, pour les hommes et les femmes, les espérances de vie à 30 et à 60 ans selon le niveau de diplôme.

• Données de base

Les espérances de vie ont été évaluées sur la base des décès renseignés par le Registre National couplés aux diplômes renseignés lors de l'enquête socioéconomique 2001. Techniquement, les quotients par âge de la table de mortalité belge ont été multipliés par un indice comparatif correspondant aux décès observés rapportés aux décès attendus dans l'hypothèse d'un comportement moyen à l'âge considéré.

• Découpage spatial

Wallonie

• Couverture temporelle

L'indicateur a été calculé pour l'année 2001 uniquement.

• Observations et tendances

Les fortes différences d'espérances de vie selon les niveaux de diplôme (*cf.* Figure 23) mettent en évidence le maintien d'importantes inégalités sociales, y compris face à la mort. Ces différences apparaissent plus fortement encore chez les hommes. Les leviers relevant de l'aménagement du territoire paraissent assez peu susceptibles de permettre une réduction décisive des écarts constatés. Ceci souligne, compte tenu de l'importance de l'enjeu, la relative modestie de ces leviers en matière de cohésion sociale.

• Limites de l'indicateur

Les personnes de diplôme inconnu ont été négligées. Le fait que ces personnes aient en moyenne des quotients de mortalité plus défavorables encore que ceux des personnes très peu diplômées, et qu'elles leur soient en moyenne géographiquement associées, suggère que leur prise en compte pourrait encore accroître les écarts entre les bas et les hauts niveaux de diplôme.

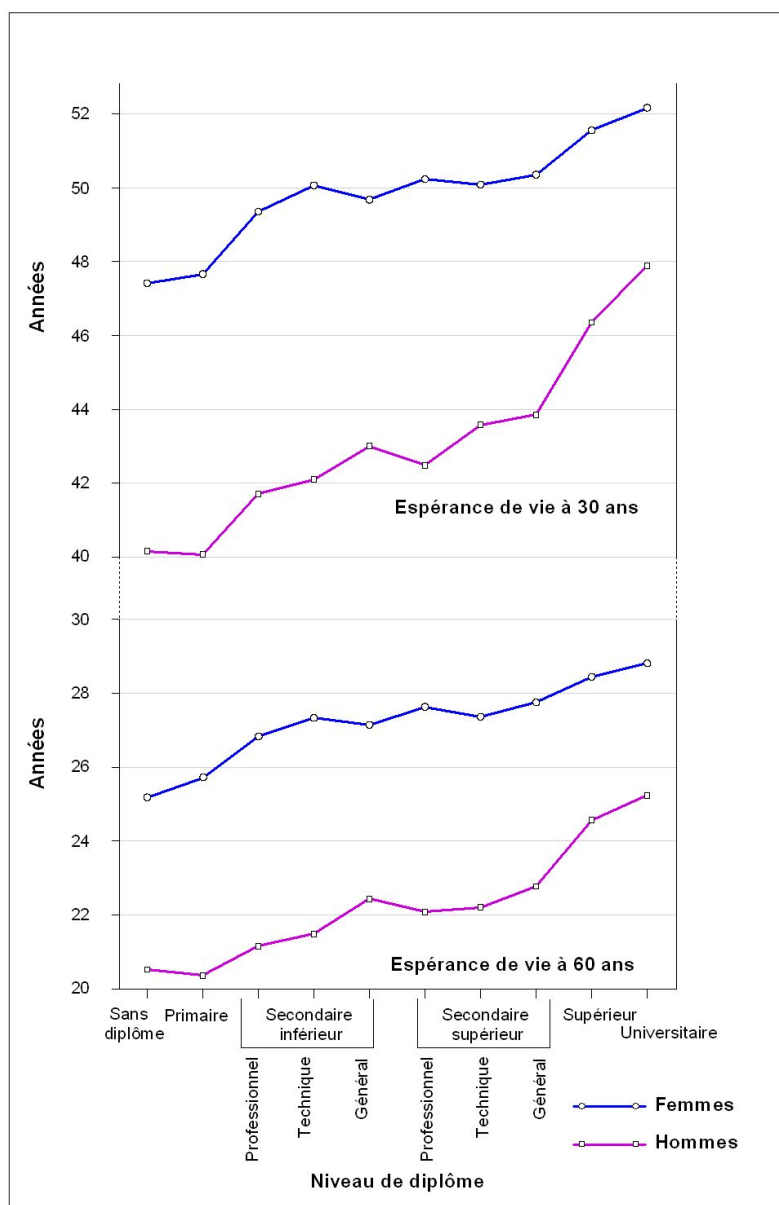


Figure 23 : Espérance de vie à 30/60 ans selon le diplôme

Source : Registre national et enquête socioéconomique 2001

3.3. QUALITÉ DE L'HABITAT

• Description de l'indicateur

L'indicateur résume en une variable synthétique (issue d'une analyse en composantes principales au niveau des secteurs statistiques) quatre aspects relatifs aux logements : l'état, le confort, la suroccupation éventuelle et l'environnement. Chacun de ces aspects est décrit pour l'année 2001.

• Données de base

Les quatre variables synthétisées par l'indicateur sont les suivantes :

- L'état du logement est pris en compte au travers de la variable synthétique d'état du logement utilisée dans l'indicateur thématique « Politique fédérale des Grandes Villes ». Cette variable correspond elle-même à une synthèse, par analyse en composantes principales, des appréciations recueillies lors de l'enquête socioéconomique 2001, quant aux interventions jugées nécessaires (grosses réparations, petites réparations, pas de

réparation : bon état) pour les murs intérieurs et extérieurs, l'installation électrique, les fenêtres, les corniches et gouttières et la toiture.

- L'environnement du logement est pris en compte au travers de la variable synthétique de qualité d'environnement du logement utilisée dans l'indicateur thématique 'Politique fédérale des Grandes Villes'. Cette variable correspond elle-même à une synthèse, par analyse en composantes principales, des appréciations recueillies lors de l'enquête socioéconomique 2001, quant au caractère 'très agréable', 'satisfaisant' ou 'désagréable' de la propreté, de l'esthétique des constructions, de la tranquillité, de la qualité de l'air et des espaces verts.
- Le confort du logement est appréhendé à partir de la part des logements disposant, selon l'enquête socioéconomique 2001, du chauffage central, d'une salle de bain ou de douche, du téléphone et d'une cuisine d'au moins 4m², tel qu'utilisé par exemple dans l'indicateur de la Communauté française pour les discriminations positives
- Le niveau de suroccupation du logement correspond à la part, selon l'enquête socioéconomique 2001, des logements ayant moins de chambres (ou de pièces pouvant en tenir lieu) qu'attendu en fonction de la composition du ménage, en adoptant la norme suivante : une chambre par couple, une chambre pour deux pour les enfants de moins de 9 ans, ou pour les enfants de moins de 12 ans de même sexe, et une chambre par personne dans tous les autres cas

La variable de synthèse reprend 71% de la variance totale au niveau des secteurs statistiques, et est corrélée respectivement à 0,79 ; 0,87 ; 0,89 et 0,82 avec les variables initiales.

• Découpage spatial

La variable peut être cartographiée à l'échelle des secteurs statistiques, et de tout regroupement de secteurs, par exemple correspondant à l'échelle des localités (anciennes communes, correspondant au code INS 6 caractères) ou des communes. A cette dernière échelle, un indicateur synthétique est disponible à l'IWEPS dans le cadre des indicateurs synthétiques d'accès aux droits fondamentaux. Les deux variables de synthèse sont corrélées à 0,944.

• Couverture temporelle

La dimension synthétique de l'indicateur limite sa couverture à l'année 2001. Les questions relatives à l'état du logement et à la qualité de l'environnement n'avaient pas été intégrées aux recensements décennaux précédents. Des croisements à l'échelle des ménages, qui n'ont pas pu être réalisés dans ce cadre, devraient permettre de calculer le taux de suroccupation des logements depuis 1981. Le niveau de confort est disponible aux mêmes recensements décennaux. A défaut de nouveau recensement, et eu égard à la mauvaise qualité des renseignements sur les équipements dans la matrice cadastrale, aucune actualisation à cette échelle ne pourra être réalisée à court ou moyen terme, la taille des échantillons des enquêtes sur la qualité de l'habitat ne permettant qu'une approche spatiale à très petite échelle.

• Observations, tendances et hypothèses d'évolution

Globalement, les difficultés en matière de logement s'inscrivent dans le cadre des inégalités socioéconomiques globales qui structurent le territoire (la corrélation est de 0,94 avec l'indice socioéconomique de synthèse, qui englobe il est vrai une partie des variables logements prises en compte). Les difficultés se concentrent surtout dans les vieux bassins industriels wallons et leurs bassins d'emplois, plus encore dans le Hainaut que dans le bassin liégeois.

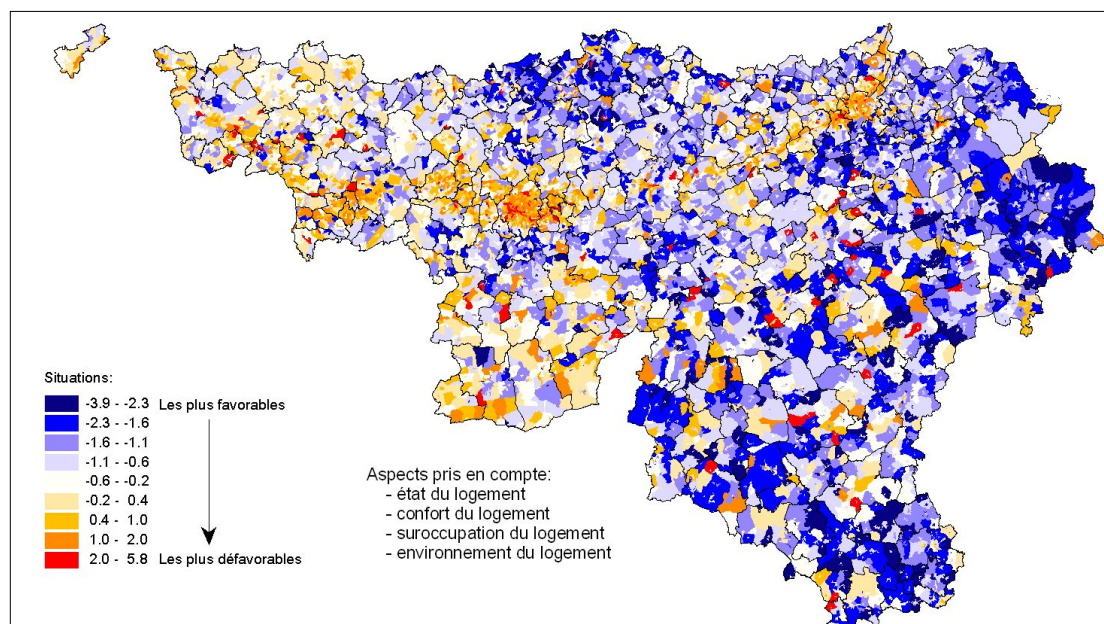
A une autre échelle, elles se concentrent d'abord dans certains quartiers urbains, particulièrement des anciennes agglomérations industrielles ou zones industrielles en déclin, et entre autres dans les quartiers de logements sociaux, dont la qualité est en moyenne moins bonne que celles des autres logements du secteur locatif. Même si le fonctionnement du marché foncier n'y conduit pas aux mêmes concentrations qu'en milieu urbain, les

difficultés sont loin d'être absentes en zones rurales, où cependant elles sont généralement moindres qu'attendu en fonction du niveau socioéconomique. Des difficultés sont également repérables dans certaines vallées touristiques, en particulier dans le cadre d'habitations permanentes dans les campings ou parcs résidentiels de week-end.

Les situations les plus favorables sont observées dans les périphéries résidentielles des grandes agglomérations.

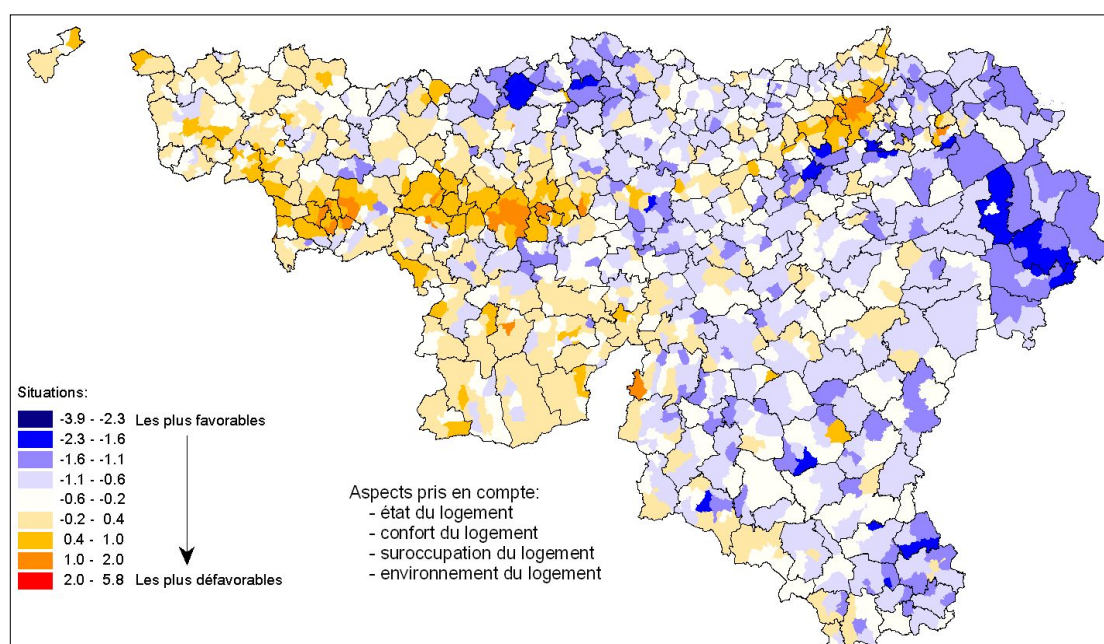
De manière générale, on soulignera que l'amélioration des logements dans les zones où se concentrent les difficultés peut ne pas s'accompagner d'une amélioration parallèle pour la population d'origine lorsque les réévaluations induites des coûts d'accès au logement se traduisent par des déplacements de population.

Carte 19 : Indicateur synthétique sur la situation du logement par secteur statistique

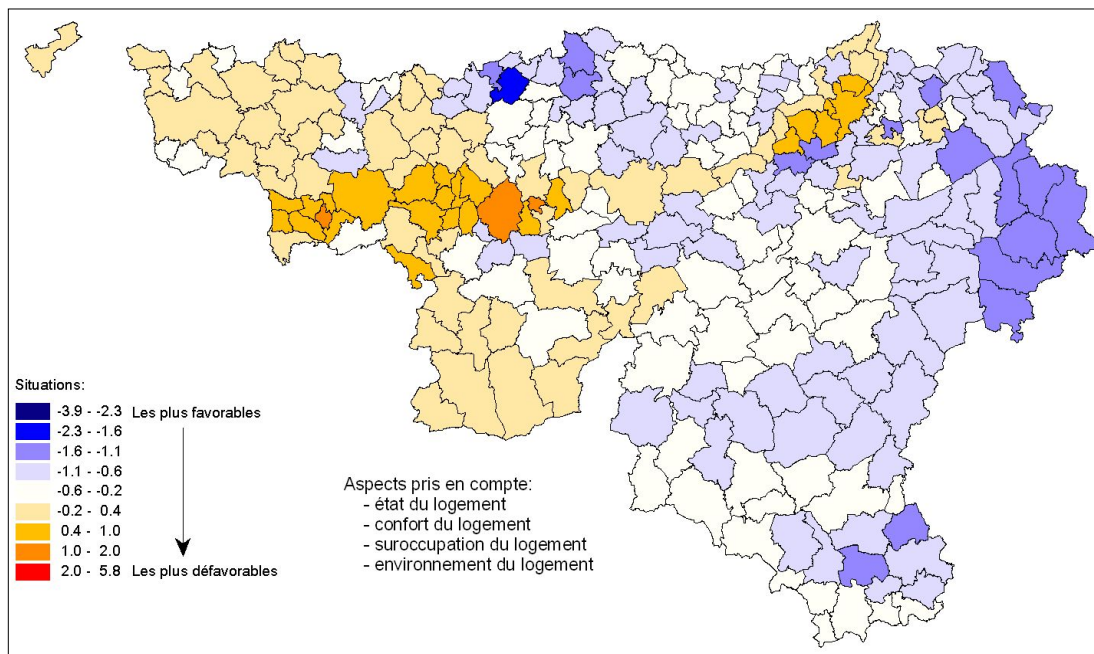


Source : enquête socioéconomique 2001

Carte 20 : Indicateur synthétique sur la situation du logement par ancienne commune



Source : enquête socioéconomique 2001

Carte 21 : Indicateur synthétique sur la situation du logement par commune

Source : enquête socioéconomique 2001

En matière d'évolution, des différences s'observent selon les composantes de l'indice synthétique. Si le confort (*cf.* Tableau 6) et l'état (*cf.* Figure 24) des logements se sont en moyenne nettement améliorés ces dernières décennies (sauf pour l'état des bâtiments comprenant plus de 4 logements, mais qui avaient à l'origine le meilleur état moyen), une partie au moins des caractéristiques de l'environnement du logement se sont au contraire dégradées, en particulier celles liées à la circulation (*cf.* Figure 25), alors même que le parc de logements construits dans un environnement jugé a priori attractif a continué d'augmenter, dans le cadre d'une poursuite de la périurbanisation. Les évolutions en matière de suroccupation n'ont pas pu être évaluées.

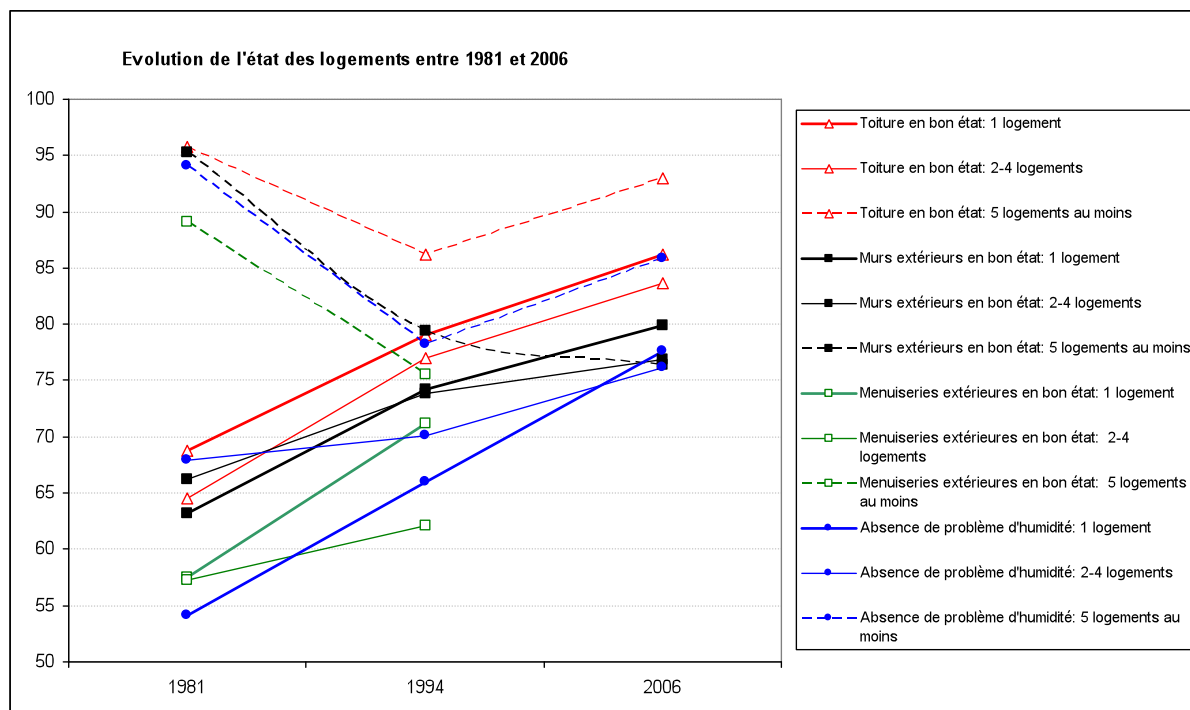
Si elles se maintiennent, les grandes tendances observées ces dernières décennies devraient conduire à une poursuite de l'amélioration du confort et de la qualité des logements, y compris relativement à de nouveaux critères comme l'isolation et les équipements en matière énergétique. Si la disparité des revenus des ménages devait continuer à se renforcer, ces améliorations pourraient cependant s'accompagner d'une difficulté d'accès aux logements pour une partie croissante de la population, dont près de la moitié jugent déjà actuellement les charges de logement trop élevées. Par ailleurs, la poursuite des tendances en matière de déplacement pourrait conduire à une croissance des nuisances liées à la circulation.

Tableau 6 : Evolution des commodités entre 1991 et 2001

| Evolution des commodités entre 1991 et 2001 | | | |
|--|------|------|------|
| | 1991 | 2001 | 2006 |
| Salle de bain aménagée | 82.1 | 93.3 | |
| Chauffage central | 51.9 | 67.8 | 79.3 |
| Ligne téléphonique | 73.1 | 75.9 | |
| Cuisine d'au moins 4m ² ou équivalent | 89.4 | 92.6 | |

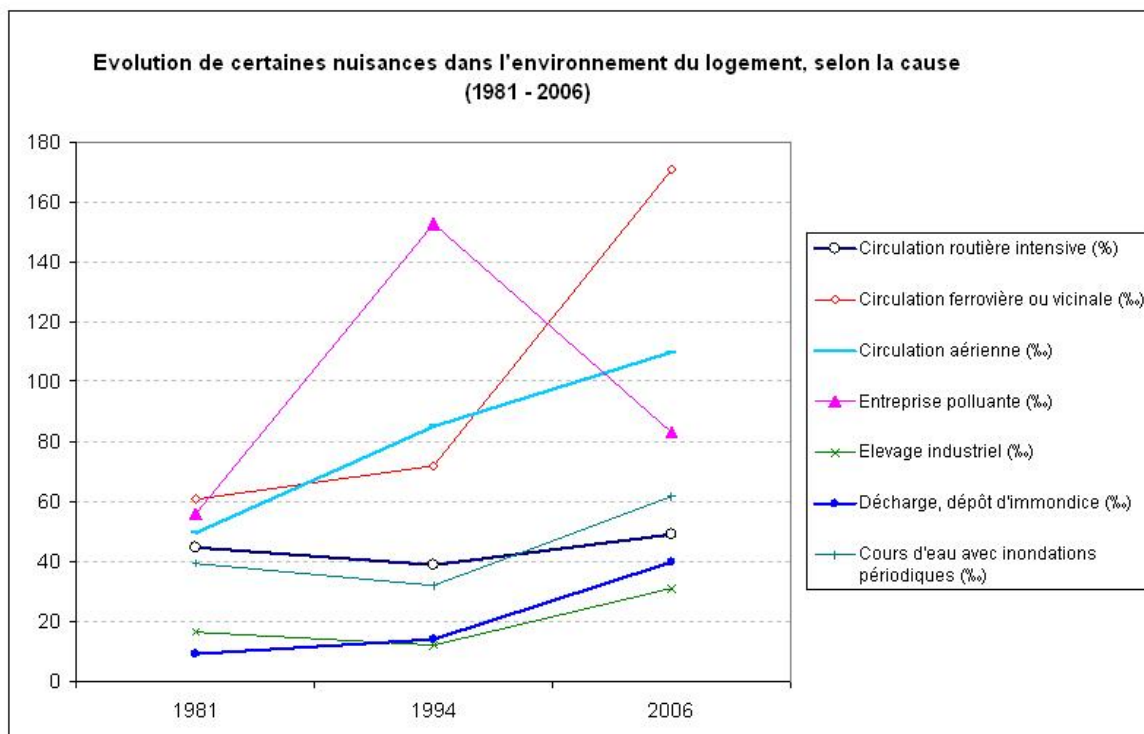
Source : recensement 1991, enquête socioéconomique 2001, enquête logements 2006

Figure 24 : Evolution de l'état des logements entre 1981 et 2006



Source : enquête logements 2006

Figure 25 : Evolution de certaines nuisances dans l'environnement du logement selon la cause



Source : enquête logements 2006

- **Limites de l'indicateur**

Outre les difficultés d'actualisation, l'indicateur souffre de plusieurs limitations.

D'une part, les définitions des suroccupations ou des critères de grand confort reposent sur des normes qui peuvent évoluer fortement avec le temps. L'absence d'une commodité donnée, ou une même densité d'occupation du logement peuvent ainsi revêtir une signification variable dans le temps.

D'autre part, les variables relatives à l'état du logement et à la qualité de son environnement reposent sur des appréciations subjectives, et sur une interprétation libre des critères de classification (par exemple quant à la distinction entre des petites ou des grosses réparations). A un état donné du logement peuvent ainsi correspondre des appréciations subjectives très différentes des personnes interrogées, selon par exemple leurs revenus, ou selon qu'elles soient locataires ou propriétaires du logement. L'analyse des variables suggère en particulier que les logements occupés par des locataires sont en moyenne jugés plus facilement en mauvais état que ceux occupés par leurs propriétaires (lesquels se considérant plus susceptibles d'être jugés responsables de l'état de leur logement, sont probablement moins enclins à le déclarer insatisfaisant). Cette tendance semble souvent plus nette encore dans le cas des logements sociaux, les défaillances attribuées aux propriétaires-bailleurs privés suscitant sans doute moins de déception que celles attribuées aux sociétés de logements sociaux, assimilées au service public.

On notera enfin que le niveau de suroccupation a été évalué sur la base de la composition du ménage telle que connue du Registre, qui peut s'écarter de la composition effective.

3.4. PART DES LOGEMENTS BÉNÉFICIAIRE D'UNE ISOLATION OU UTILISANT DES ÉNERGIES ALTERNATIVES SELON LE NIVEAU DE DIPLÔME DE LA PERSONNE DE RÉFÉRENCE DANS LE MÉNAGE

- **Description de l'indicateur**

Cet indicateur permet mettre en évidence les inégalités sociales en matière d'isolation des logements ou de recours à des énergies alternatives. Les différences sociales ont été approchées au travers du niveau de diplôme.

- **Données de base**

Les données sont issues de l'enquête socioéconomique de 2001. Les diplômes ont été standardisés par âge, pour les personnes de référence entre 30 et 59 ans, comme indiqué au Tableau 7).

- **Découpage spatial**

Wallonie

- **Couverture temporelle**

Les données ne couvrent que l'année 2001, alors même que les équipements des logements connaissent des évolutions rapides en matière d'isolation et d'équipements en matière d'énergies alternatives. Aucune question relative à cet aspect n'avait été posée lors des recensements précédents. Une actualisation future devrait être possible, sous une forme éventuellement différente, au travers des nouvelles enquêtes logements.

- **Observations, tendances et hypothèses d'évolution**

L'isolation des logements, qui reste encore très incomplète en 2001, varie nettement, en moyenne, en fonction du niveau de diplôme de la personne de référence dans le ménage.

Les logements du secteur acquisitif apparaissent par ailleurs nettement mieux équipés, à même niveau de diplôme, que les logements du secteur locatif.

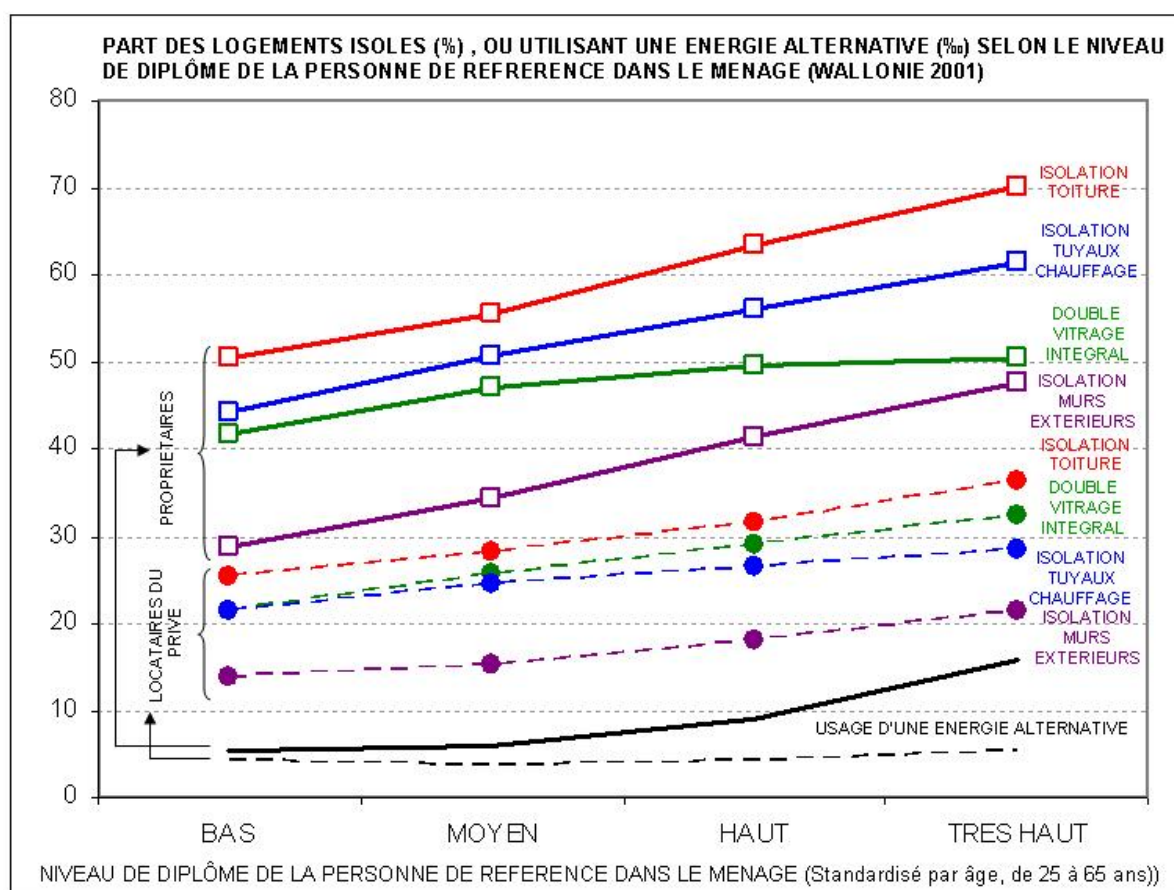
Les mêmes tendances s'observent pour les équipements en matière d'énergie alternative. Elle s'observe également, de manière plus générale, au niveau de la tendance à apporter des transformations importantes au logement (cf. Figure 26).

S'il y a peu de doute quant à la poursuite, dans les décennies à venir, de l'amélioration des logements en matière d'isolation et de sources d'énergie alternative, il est plus difficile d'en préciser le rythme et le coût social. Certains instruments, comme certaines formes de primes à la rénovation, présentent le risque d'être surtout adaptés à une population d'un certain niveau socioéconomique, eu égard aux sommes à avancer, à la complexité des démarches à entreprendre, et à leur incompatibilité avec certaines formes de rénovation (cf. l'autorénovation et les rénovations sur la base du secteur informel, qui offrent pourtant l'avantage de pouvoir plus facilement s'appuyer sur les ressources locales en main-d'œuvre peu qualifiée). L'adoption de mesures adéquates représente ainsi deux enjeux interreliés, l'un en termes d'équité sociale, l'autre en terme environnemental.

• Limites de l'indicateur

L'indicateur ne rend pas en compte les dispositifs adoptés au-delà de 2001, y compris en terme de financements.

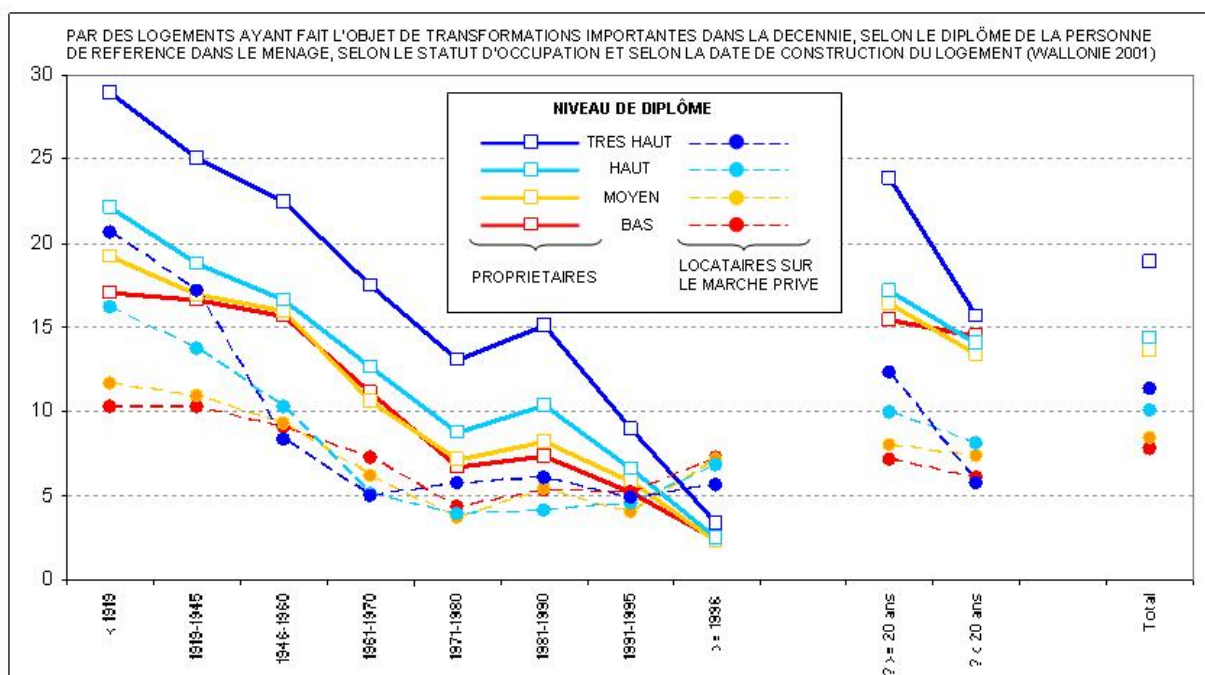
Figure 26 : Recours à l'isolation ou à une énergie alternative en fonction du diplôme



Source : Enquête socioéconomique 2001

Tableau 7 : Répartition des types de diplômes en quatre catégories, selon l'âge.

| Niveau de diplôme | Age de la personne de référence dans le ménage | | | | | | |
|--|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | 25-29 | 30-34 | 35-39 | 40-44 | 45-49 | 50-54 | 55-59 |
| Inconnu | bas | bas | bas | bas | bas | bas | bas |
| Sans | bas | bas | bas | bas | bas | bas | bas |
| Primaire | bas | bas | bas | bas | bas | bas | bas |
| Secondaire inférieur professionnel | bas | bas | bas | bas | bas | moyen | moyen |
| Secondaire inférieur technique | bas | bas | moyen | moyen | moyen | moyen | moyen |
| Secondaire inférieur général ou artistique | moyen | moyen | moyen | moyen | moyen | moyen | moyen |
| Secondaire supérieur professionnel | moyen | moyen | moyen | moyen | moyen | moyen | haut |
| Secondaire supérieur technique | moyen | moyen | moyen | haut | haut | haut | haut |
| Secondaire supérieur général ou artistique | haut | haut | haut | haut | haut | haut | haut |
| Post-secondaire | haut | haut | haut | haut | haut | haut | haut |
| Supérieur sans précision | haut | haut | haut | haut | haut | haut | haut |
| Supérieur court | haut | haut | haut | haut | haut | haut | haut |
| Universitaire cycle 1 | haut | haut | haut | haut | haut | haut | haut |
| Universitaire cycle 2 | très haut | très haut | très haut | très haut | très haut | très haut | très haut |
| Universitaire cycle 3 | très haut | très haut | très haut | très haut | très haut | très haut | très haut |

Figure 27 : Part des logements ayant fait l'objet de transformations importantes dans la décennie, selon le diplôme de la personne de référence dans le ménage, selon le statut d'occupation et la date de construction du logement

Source : enquête socioéconomique 2001

3.5. DISTANCES DE RECRUTEMENT EN FONCTION DE LA QUALIFICATION DES PROFESSIONS

• Description de l'indicateur

L'indicateur donne, par groupe de professions, la distance médiane entre le lieu de travail et le lieu de résidence. Le document précise en outre la part, au sein de chaque groupe de profession, des emplois occupés par des personnes diplômées du secondaire inférieur au maximum.

• Données de base

Les données sont issues d'un dépouillement des professions (au cinquième environ) lors de l'enquête socioéconomique 2001. La distance retenue est celle déclarée pour un trajet simple par les personnes concernées. N'ont été représentées que les professions pour lesquelles était disponible un échantillon de 200 personnes au moins.

• Découpage spatial

Communauté française. Ce choix a été arrêté de manière à ne pas éliminer, pour le bassin d'emploi bruxellois, les emplois liés à un recrutement local.

• Couverture temporelle

Des graphiques équivalents peuvent être établis pour les recensements décennaux 1981 et 1991. Les distances de recrutement ne peuvent plus, depuis l'abandon des recensements, être établies que sur la base d'enquêtes : les distances entre le lieu de résidence et le lieu de travail ne sont en effet pas connues dans le cas d'entreprises ayant plusieurs sièges ; et en l'absence d'un cadastre de diplômés, seules des enquêtes permettent de mettre en rapport la distance de recrutement avec le niveau de diplôme.

• Observations et tendances et hypothèses d'évolution

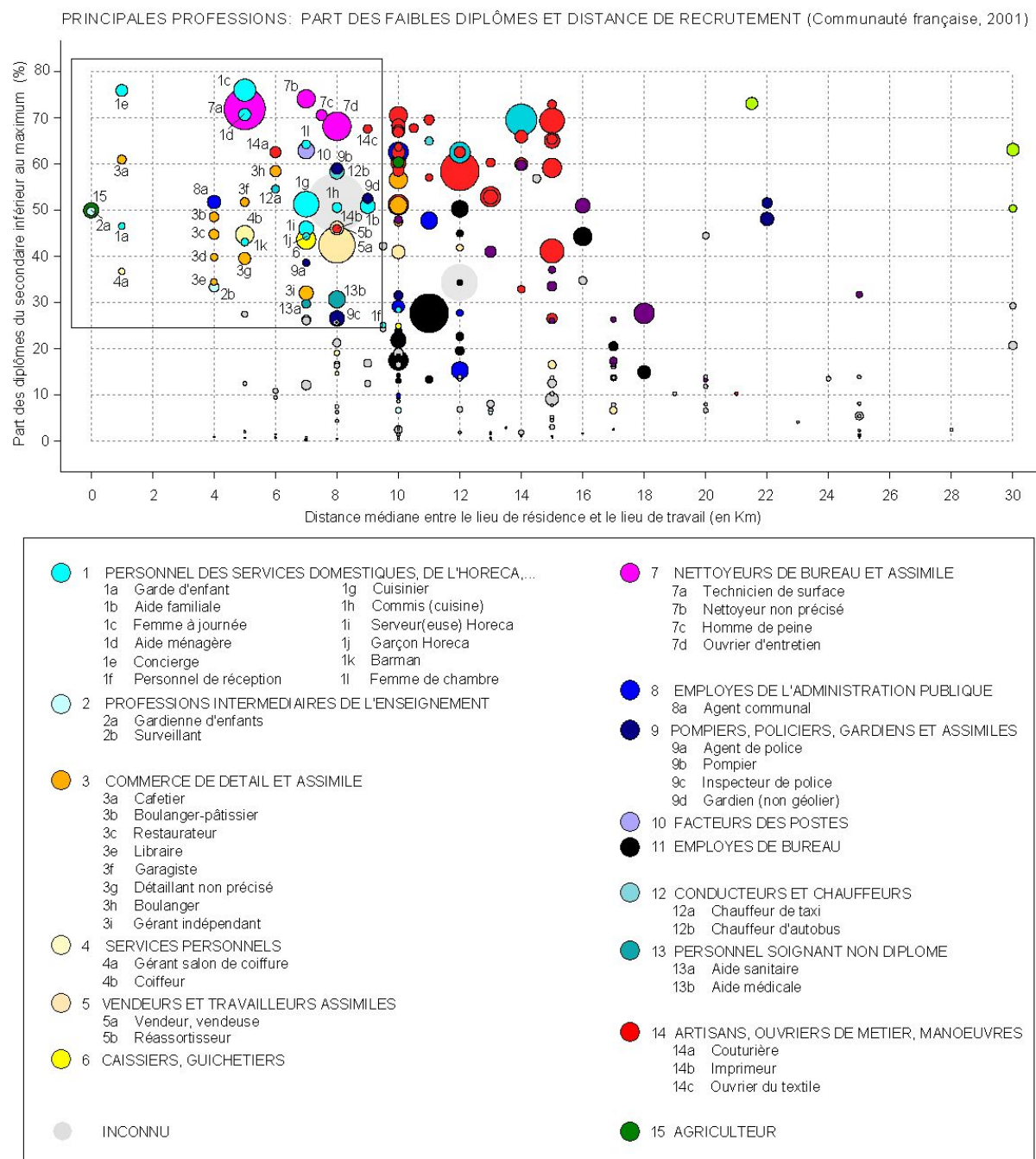
L'indicateur permet de s'interroger sur l'incidence éventuelle, en termes de retombées sur les bassins d'emploi à l'échelle locale, en particulier dans les zones défavorisées :

- de dispositifs d'aménagement du territoire orientant la localisation des activités ;
- de dispositifs d'aménagement contribuant à la création d'emploi dans certains secteurs spécifiques, qu'ils soient directement liés aux orientations d'aménagement (ex. emplois dans les transports publics liés aux orientations en terme de modes de déplacements ; emplois dans la construction et le génie civil liés à l'entretien et la rénovation du patrimoine et des espaces publics, à l'aménagement des voiries, au développement du parc de logements publics, etc.), qu'ils soient induits par des mesures d'incitation en terme d'urbanisme (rénovations, isolations et modification des équipements énergétiques des logements) ou qu'ils découlent des orientations en terme de maillage des équipements et services ;
- de dispositifs favorisant certaines formes d'activités (par exemple en favorisant certaines filières sur la base de leurs profils de qualification).

Les professions témoignant d'une faible distance médiane domicile-travail, et dont on peut donc supposer que la localisation est la plus décisive sur les retombées locales en matière d'emploi, sont plus fréquemment des professions où la part des faiblement diplômés est relativement élevée (cf. Figure 28).

Cependant, une partie des professions peu diplômées sont également associées à des distances nettement plus élevées. C'est en particulier le cas des professions liées à l'industrie (en rouge sur le graphique), des techniciens de production (en violet), mais aussi des employés de bureau (noir).

Figure 28 : Part des faibles diplômés et distance de recrutement pour les principales professions



Source : enquête socio-économique 2001.

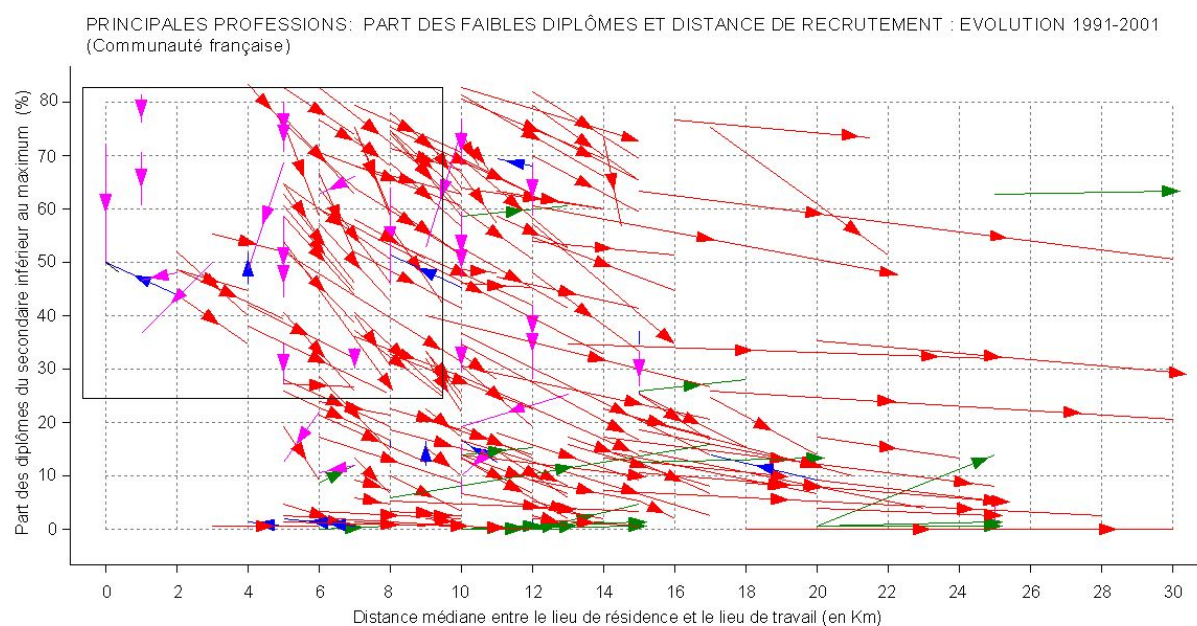
Globalement, quelques grandes catégories de professions seulement couplent un profil majoritairement peu qualifié et des distances de recrutement faibles. Il s'agit principalement, au côté des nettoyeurs de bureaux et assimilés, des professions liées au commerce de détail et aux emplois des services domestiques, des services aux personnes (y compris le personnel soignant peu diplômé) ou de l'HORECA, ou encore des professions des transports et services publics locaux. Le développement des secteurs économiques où sont exercées ces professions, et les choix de leur localisation à grande échelle, représentent donc des leviers privilégiés pour concentrer les retombées en matière d'emplois dans les zones défavorisées. On soulignera qu'une partie de ces activités peuvent être également associées

à des stratégies en matière environnementale (développement des transports publics ; limitation des déplacements avec le redéveloppement de commerce de proximité très locaux, tandis que d'autres peuvent venir rencontrer des besoins appelés à se développer (en particulier les services aux personnes âgées).

Les évolutions enregistrées ces dernières décennies (cf. Figure 29) montrent à la fois une baisse de la part des faibles qualifications dans une grande partie des professions, plus rapide encore pour les professions initialement les moins qualifiées, et une augmentation de la distance de recrutement.

Ces deux éléments, qui contribuent à la fois à rétrécir les possibilités d'insertion sur le marché du travail pour les personnes les moins qualifiées, et à limiter les possibilités de jouer sur les localisations à grande échelle pour maximiser les retombées des activités concernées sur les zones défavorisées, devraient très probablement se poursuivre dans les décennies qui suivent.

Figure 29 : Part des faibles diplômés et distance de recrutement pour les principales professions : évolution 1991-2001



| | | Distance médiane de recrutement entre 1991 et 2001 | |
|---|------------------------|--|------------------------|
| | | Augmentation | Maintien ou diminution |
| Evolution de la part des diplômés du secondaire inférieur au plus, entre 1991 et 2001 | Augmentation | → | → |
| | Maintien ou diminution | → | → |

Sources : recensement 1991, enquête socioéconomique 2001.

• **Limites de l'indicateur**

Les professions ont été retenues ici à la place des secteurs d'activités, dont aucune ventilation suffisamment fine n'est disponible qui permette le couplage entre les lieux de travail et de résidence. Des professions de profils très différents peuvent cependant être présentes au sein d'une même activité, sans pouvoir faire l'objet de localisations séparées. Par ailleurs, dans le cadre d'une tendance à la dévalorisation des diplômes parallèlement à la généralisation des efforts de formation, la signification des différents niveaux de diplôme n'est pas stable dans le temps.

3.6. SATISFACTION DES MÉNAGES QUANT À L'ÉQUIPEMENT DE LEUR QUARTIER

• Description de l'indicateur

L'indicateur consiste en un classement des localités wallonnes en cinq groupes typologiques selon les niveaux de satisfaction exprimés par les ménages quant à l'équipement de leur quartier en équipements et services.

• Données de base

Les données sont issues de l'enquête socioéconomique générale 2001 (questions 18 du questionnaire logement). Elles portent sur le niveau d'équipement pour les possibilités culturelles et récréatives, les crèches et gardiennes, les services sociaux et scolaires, les professions libérales hors santé, les services administratifs, les services de santé, les facilités commerciales, l'offre en transports publics, la présence d'espaces verts, les routes, les pistes cyclables et les trottoirs. Pour chacun de ces équipements ou services, les ménages ont été invités à classer leur quartier de résidence comme 'très bien', 'normalement' ou 'mal' équipé. L'analyse typologique a été menée sur la part de chacune de ces trois appréciations pour les douze équipements ou services

• Découpage spatial

L'analyse a été menée à l'échelle des anciennes communes (code INS à six caractères).

• Couverture temporelle

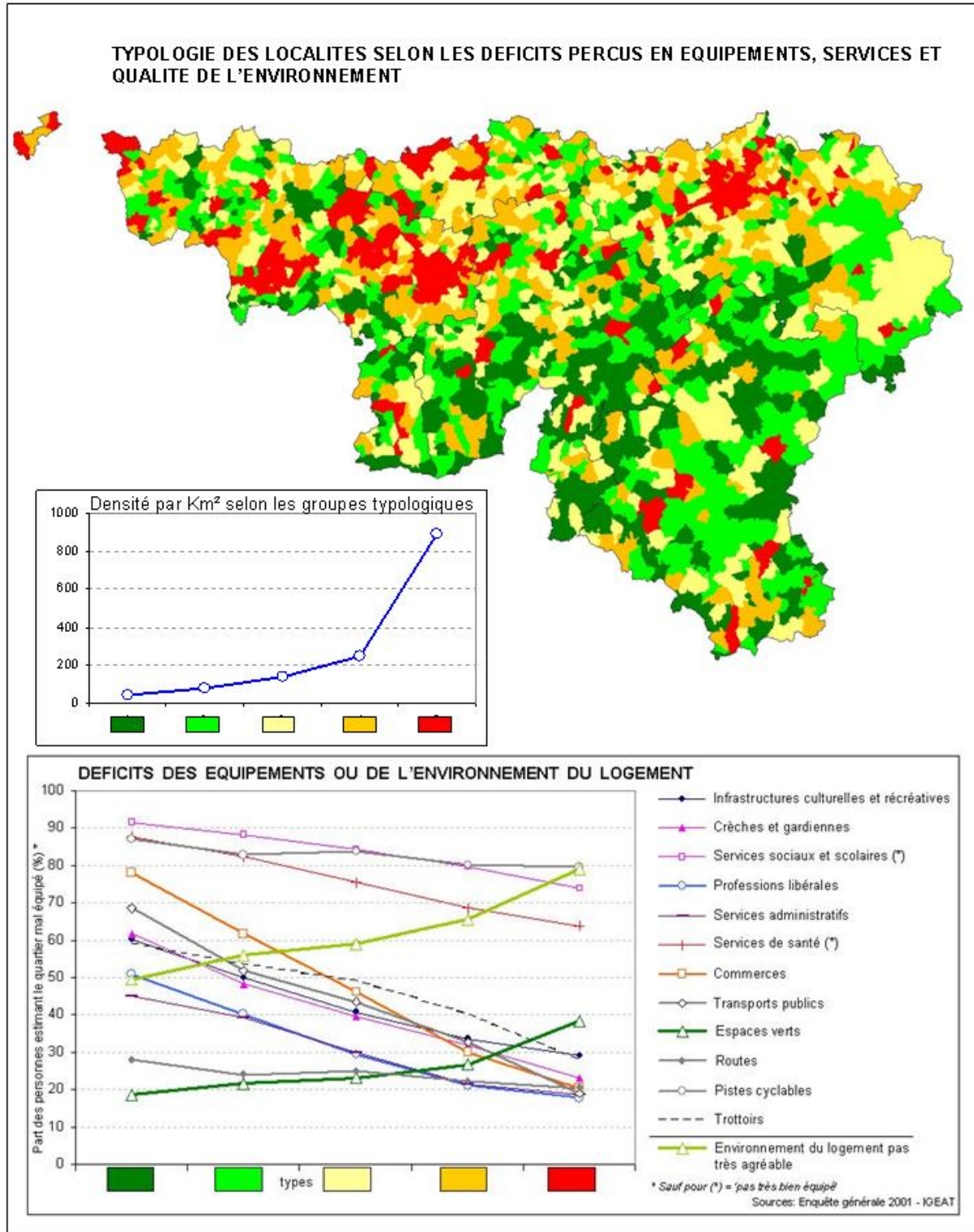
Les questions relatives aux équipements des quartiers de résidence n'avaient pas été posées lors des recensements avant 2001, et n'ont pas été actualisées depuis. A défaut de nouvelle enquête générale, l'indicateur ne pourra être réactualisé à cette échelle dans les années à venir. Les enquêtes logement, dont la dernière, qui remonte à 2006, portait sur un échantillon de 6000 logements, permettent cependant d'évaluer la présence d'équipements et services à moins d'un kilomètre, et entre un et deux kilomètres, selon neuf grands types de quartiers, allant du centre urbain en bâti continu jusqu'aux aires rurales.

• Observations et tendances

A part pour les pistes cyclables, pour lesquelles un sous-équipement est relevé dans tous les groupes typologiques, et pour les routes, qui recueillent au contraire dans tous les groupes une part assez faible et stable d'avis négatifs, les appréciations quant aux équipements et services varient très fortement sur le territoire (cf. Carte 22). Les localités appartenant aux groupes typologiques où les appréciations négatives sont les plus fréquentes sont en moyenne des localités à faible densité, avec une localisation majoritairement rurale. Dans le groupe le plus rural, presque tous les équipements et services sont jugés insuffisants pour plus de la moitié des ménages. Ainsi, près de 80% des ménages jugent leur quartier mal équipé en commerces, contre 20% seulement dans le groupe le plus urbain. Et des variations presque aussi fortes apparaissent pour les transports publics (de 70% à 20% dans les groupes extrêmes). Dans les localités les plus rurales, le manque d'équipements locaux, même pour des services de proximité, se double donc d'une forte difficulté d'accès, pour les ménages sans voiture, aux localités mieux pourvues. Ceci peut conduire à une forte limitation d'accès aux équipements, ou à l'obligation, même pour les ménages à faibles revenus, de consentir aux frais nécessaires pour disposer d'un véhicule privé.

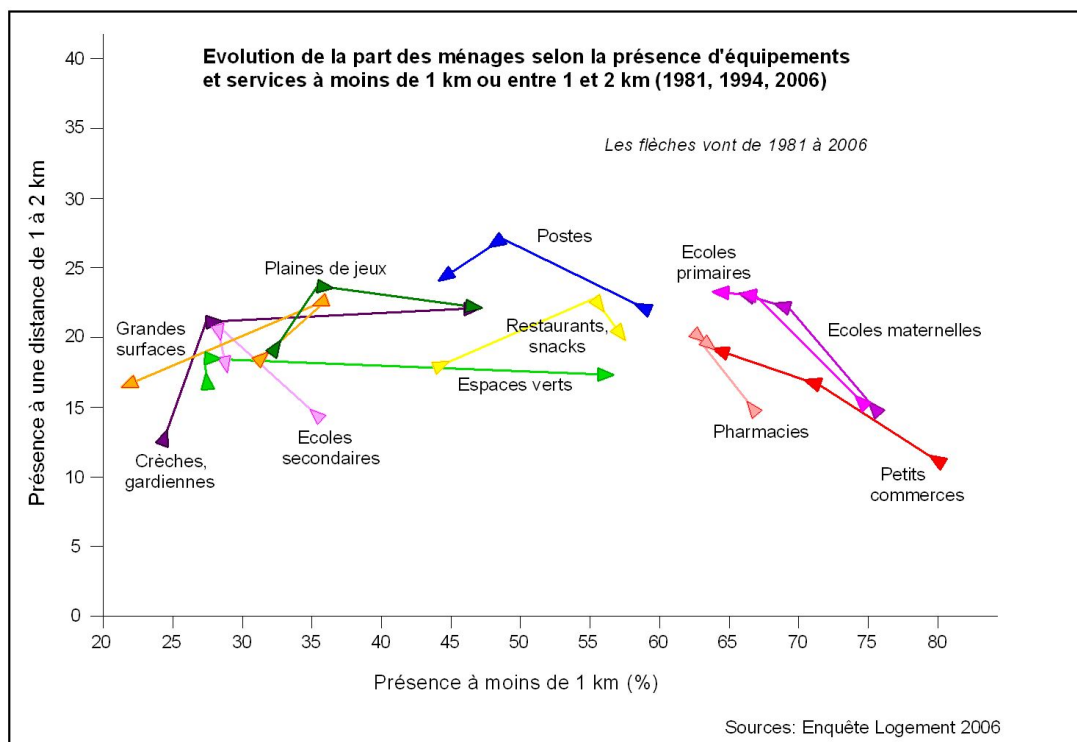
Les écarts les moins importants concernent les services administratifs, avec tout de même une différence de quelque 25% d'appréciations négatives entre les groupes les plus urbains et les plus ruraux. Sans surprise, les espaces verts sont, à l'inverse des autres équipements et services, jugés d'autant moins disponibles que l'on se rapproche des zones à forte densité. De manière plus générale, l'environnement résidentiel (en terme de tranquillité, d'esthétique, de propreté ou de qualité de l'air) est en moyenne d'autant mieux perçu qu'on s'éloigne des zones denses, ce qui vient sans doute compenser, automobile aidant, la moindre proximité des services.

Carte 22 : Déficients perçus en équipements, services et qualité de l'environnement en Wallonie



Source : enquête socio-économique 2001

Figure 30 : Evolution de la part des ménages selon la distance aux équipements et services à moins d'un kilomètre ou entre un et deux kilomètres (1981, 1994 et 2006)



Source : enquête Logement 2006

Si les évolutions de ces deux dernières décennies sont variables selon les équipements et services (cf. Figure 30), on note une diminution des ménages disposant à moins d'un kilomètre de services de grande proximité tels que les petits commerces, les écoles maternelles ou primaires ou les pharmacies. Alors que pour les écoles (y compris secondaires) et les pharmacies, cette diminution s'accompagne d'une augmentation des présences entre un et deux kilomètres, ce n'est pas le cas des petits commerces, ni d'ailleurs des grandes surfaces, ni des postes. Dans ces derniers cas, l'articulation des services aux logements s'est clairement dégradée, que ce soit sous l'effet d'une poursuite de la dispersion résidentielle ou d'une tendance à la disparition de certains services en zones peu denses. A l'inverse des tendances précitées, les plaines de jeux et espaces verts ont gagné en proximité, de même que les crèches et que les restaurants, sans doute en partie du fait d'un rattrapage dans l'équipement des banlieues résidentielles.

• Hypothèses d'évolution aux horizons 2020 et 2040

Plusieurs éléments pourraient, dans la décennie qui vient, conduire à une poursuite des tendances à la diminution de la proximité de certains services d'usage très courant dans les zones peu denses. La disparition des très petites unités de service, sous l'effet d'une concentration spatiale soutenue par l'automobile et dans le cadre d'une concurrence croissante des unités aux capitaux plus concentrés ; la poursuite d'un certain désengagement dans les services publics, et la poursuite de la dispersion résidentielle. La volonté de reconcentrer la population dans les noyaux d'habitat, si elle devait s'appuyer sur un encouragement à la reconcentration des services, pourrait encore amplifier ces tendances, ce qui pourrait conduire à une dégradation des conditions d'existence de la partie la moins mobile de la population des zones rurales.

L'analyse du commerce de détail suggère par contre que le maillage d'équipements et services pourrait se densifier dans les banlieues urbaines de densité forte, voire moyenne.

- **Limites de l'indicateur**

Outre qu'il ne peut être réactualisé à cette échelle, l'indicateur repose sur des appréciations subjectives. L'analyse montre cependant que les appréciations sont souvent tirées par la partie de la population la plus concernée par les services concernés, et donc sans doute la mieux informée quant à leur disponibilité locale (les cyclistes pour les pistes cyclables, les ménages avec jeunes enfants pour les crèches ou les écoles maternelles ou primaires, etc.).

3.7. ÉVOLUTION DE L'INDICATEUR SOCIO-ÉCONOMIQUE SYNTHÉTIQUE

- **Description de l'indicateur**

L'indice d'évolution résulte de la différence entre deux indicateurs socioéconomiques centrés réduits calculés sur base des données de 1981 et 2001.

- **Données de base**

Recensement 1981 et enquête socioéconomique 2001.

Ces indicateurs résultent d'une synthèse par analyse en composantes des 5 variables suivantes: le taux de chômage (doublement pondéré), le nombre moyen de pièces par habitant, la part des logements équipés du chauffage central, et deux indicateurs relatifs au niveau de diplômes. Le premier, qui cible la part des personnes faiblement diplômées parmi la population ne poursuivant plus d'études, reprend en 1981 les personnes ne disposant d'aucun diplôme délivré en Belgique; et en 2001 celles qui disposent d'un diplôme du primaire au plus. Le second, qui cible la part des personnes fortement diplômées, reprend en 1981 celles diplômées du secondaire supérieur au moins, et en 2001 celles ayant un diplôme du supérieur ou un diplôme universitaire. Les scores des analyses en composante ont été calculés à chaque date en intégrant les données bruxelloises.

- **Découpage spatial**

Secteurs statistiques (configuration 1991)

- **Couverture temporelle**

1981-2001. En l'état des données actuelles, cet indicateur n'est plus actualisable au-delà de 2001.

- **Observations, tendances et hypothèses d'évolution**

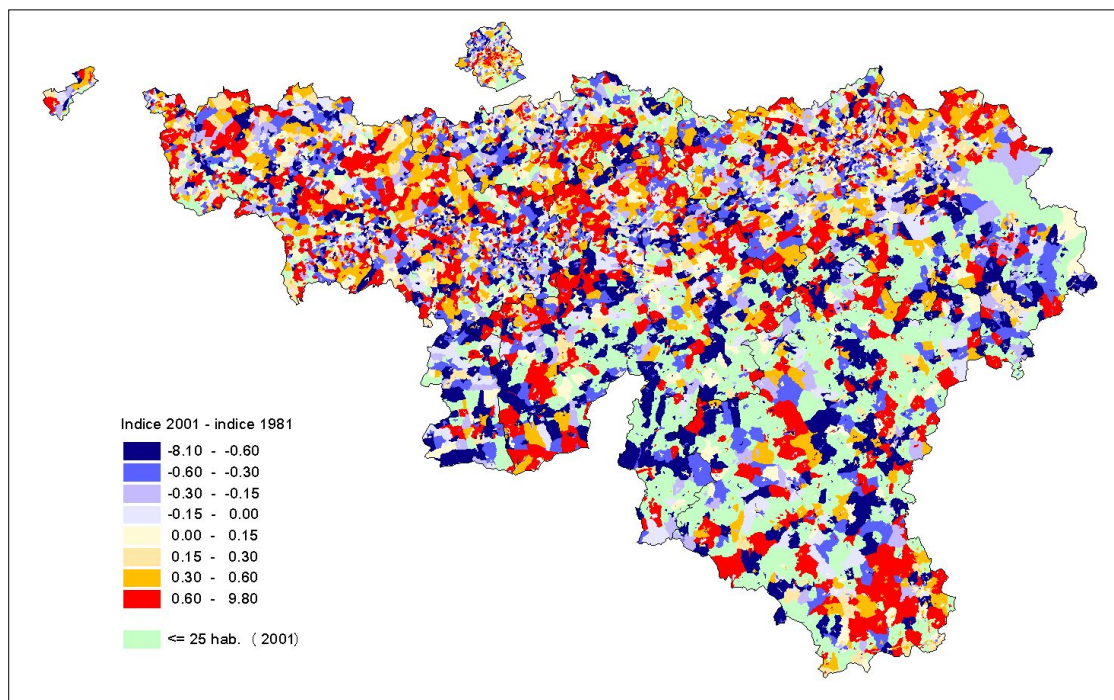
L'évolution de l'indicateur socioéconomique synthétique sur deux décennies fait apparaître des évolutions très divergentes au sein des espaces wallons.

Les évolutions les plus favorables s'observent d'abord dans les zones de périurbanisation autour des agglomérations urbaines, y compris extérieures comme Bruxelles, Luxembourg ou Aix-la-Chapelle, mais souvent à l'exclusion des zones de périurbanisation déjà ancienne – particulièrement autour de Bruxelles – partiellement saturées, et où des niveaux socioéconomiques très élevés étaient déjà atteints avant 1981.

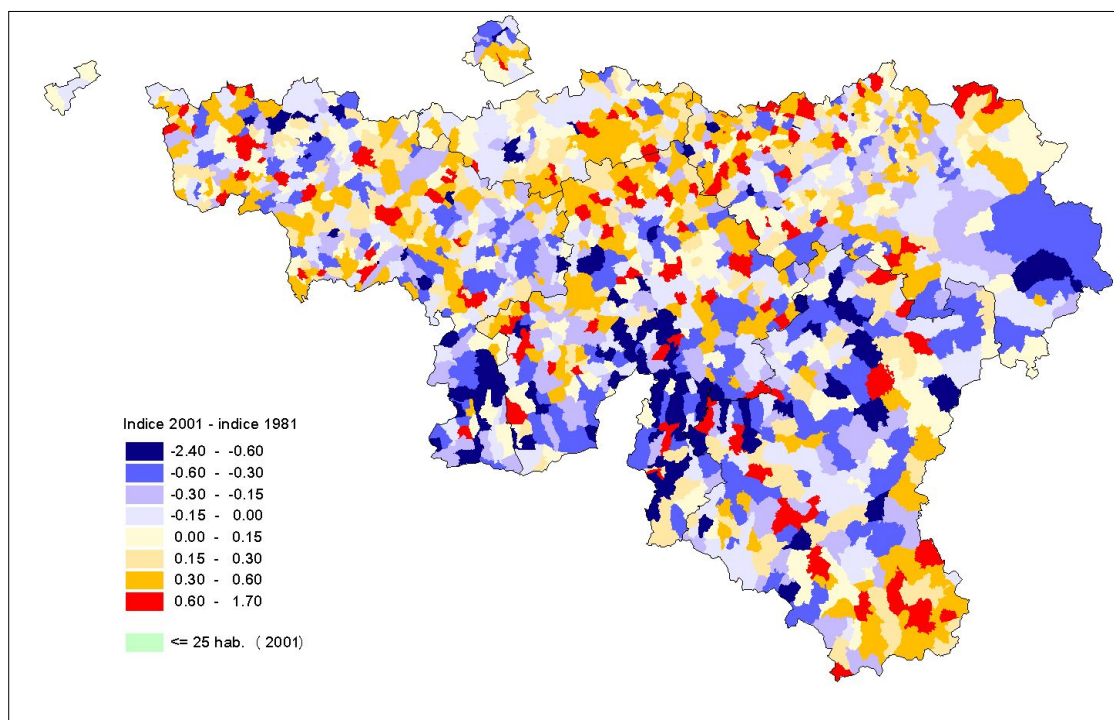
Les évolutions les plus défavorables se rencontrent surtout dans une partie des zones rurales de faible accessibilité, ainsi que dans certaines zones d'habitat permanent en vallées touristiques, ou encore dans une partie des vieux quartiers urbains ou industriels. De manière générale, les quartiers centraux des grandes agglomérations connaissent des évolutions médiocres. Ce n'est cependant pas systématique. Les évolutions de quartiers comme Feronstrée, Pierreuse ou Sainte-Marguerite voire autour de Coronmeuse, incitent en particulier à s'interroger sur l'éventualité d'un développement d'un processus de gentrification au centre de Liège. Les améliorations des indices ne s'observent pas de la même manière dans les autres villes wallonnes, jusqu'en 2001 en tous cas, même si des mutations peuvent être décelées dans certains quartiers centraux de Mons, par exemple au sud-est du centre. Si les moindres coûts du foncier dans les périphéries des villes wallonnes, de même que la plus faible taille de ces dernières et la moindre extension qu'y ont pris, historiquement, les quartiers bourgeois peuvent expliquer que la gentrification n'y ait pas

connu les mêmes développements qu'à Bruxelles, on peut se demander si ces facteurs sont de nature à véritablement exclure les processus de gentrification, ou seulement à les retarder.

Carte 23 : Evolution de l'indice socio-économique synthétique entre 1981 et 2001, par secteurs statistiques



Carte 24 : Evolution de l'indice socio-économique synthétique entre 1981 et 2001, par anciennes communes



- **Limites de l'indicateur**

Les données disponibles n'ont permis de comparer un indicateur socioéconomique synthétique relatif aux deux recensements de 1981 et 2001 que sous une forme simplifiée réduite à trois dimensions seulement : le chômage, le logement (sous formes de deux variables moins satisfaisantes que celles utilisées dans l'indice synthétique 2001) et le niveau de diplôme. La même définition des hauts et des bas diplômes n'a pu être conservée aux deux dates, à la fois du fait des changements de nomenclature, et pour tenir compte de la modification très rapide de la part des différents diplômes au sein de la population. Ainsi par exemple, si les diplômés du secondaire supérieur au moins représentent 23.6% de la population ayant terminé ses études en 1981, les diplômés de niveau supérieur ou universitaire représentent à eux seuls une part pratiquement équivalente (22.1%) en 2001. Des variations également importantes de la part moyenne des logements équipés d'un chauffage central ne permettent pas d'assurer que cet équipement garde aux deux dates la même signification en terme de standing, même si l'utilisation d'un indice synthétique centré réduit tend à réduire l'impact de ce type de biais.

Par ailleurs, l'indicateur d'évolution ne peut, même sous sa forme simplifiée, être actualisé au-delà de 2001 à une échelle spatiale fine.

4. CROISEMENTS AVEC LES THÉMATIQUES

On rappellera que la cohésion sociale suppose l'accès pour tous aux droits fondamentaux garantis par la constitution, dont font partie le droit au travail et à un revenu digne, le droit à un logement décent et à un environnement sain, et pour ce qui est des services, le droit à la protection de la santé et à l'aide sociale et médicale, le droit à la formation et à l'épanouissement social et culturel.

Les points précédents font déjà allusion à différentes thématiques proposées dans le cadre de l'actualisation du SDER. Seuls les enjeux de cohésion transversaux à plusieurs thématiques sont repris ici. Ainsi en va-t-il de **l'accès à un coût abordable à différents services et infrastructures**, déjà abordé ci-dessus, mais aussi d'autres questions :

- **la création d'emplois**, notamment de faible qualification, potentiellement liés à la rénovation et au développement de l'habitat, des commerces et services, des activités économiques et industrielles, à la protection et à la valorisation du patrimoine, à l'agriculture et à la sylviculture, au tourisme, aux loisirs, aux transports, au traitement des déchets...
- **les types d'activités promus localement en lien avec des enjeux de cohésion plus globaux** : prise en compte dans les critères de choix des responsabilités sociales et environnementales des entreprises, du commerce équitable, de l'économie sociale, de la défense des droits sociaux, d'une consommation responsable...
- **la minimisation des nuisances et risques** générés par ces différents types d'activités, ainsi que la question des inégalités socio-spatiales face à ces risques, notamment concentrés dans le sillon industriel
- **le risque d'édiction de normes et règles** présentant les critères de certains groupes sociaux comme l'expression de l'intérêt général, niant par là-même les pratiques des autres : critères esthétiques justifiant les restrictions aux aménagements du tourisme de masse, définition restrictive du patrimoine limitée à des édifices de prestige, critères de salubrité restreignant les possibilités d'habitat aux formes de logement « conventionnelles »...
- **le risque de privatisation** de certains biens publics : espaces publics, eau, paysages...
- **la création de liens sociaux**, porteurs de cohésion, par des aménagements d'espaces publics contribuant à en instaurer les conditions de possibilité, par des démarches collectives de participation, par le soutien du secteur associatif, par la promotion des

transports collectifs ou du covoiturage, par le développement de lieux de rencontre et d'activités de loisirs...

- **la participation citoyenne**, déjà citée également, en y adjoignant un souci d'atteinte des populations les plus fragiles. Cette participation peut porter sur l'aménagement des lieux d'habitat, mais aussi des lieux de travail, de tourisme et de loisirs, des systèmes de transport. Elle peut concerner les habitants mais aussi les usagers des espaces et infrastructures.

Ci-après figure une présentation systématique des croisements identifiés entre le défi cohésion sociale et les différentes thématiques analysées dans le cadre du diagnostic du SDER.

- **Habitat et services**

- Objectif d'accès de tous à un logement décent dans un environnement sain, aux espaces publics (notamment les personnes handicapées), aux équipements et services (grâce à la densité ? la mixité fonctionnelle ? un bon réseau de transports en commun ?) ;
- Minimisation des nuisances liées aux déplacements et aux activités économiques et commerciales ;
- Habitat = réserve d'emplois peu qualifiés dans les secteurs de la construction et de l'entretien, des services de proximité ;
- Participation des citoyens aux décisions affectant leur cadre de vie, source d'appropriation, de responsabilisation et de lien social ;
- Attention aux effets d'éviction parfois liés à la rénovation urbaine ;
- Recherche d'une meilleure adéquation entre le parc de logements et la taille des ménages ;
- Enseignement de qualité pour tous et régulation via les bassins scolaires pour réduire les inégalités (Ségrégation résidentielle mène à une ségrégation scolaire).

- **Commerces**

- Proximité suffisante de commerces de première nécessité à prix abordable (attention à l'impact de la piétonisation ? si problème de rentabilité, aide publique pour l'infrastructure ?) ;
- Promotion du commerce équitable ;
- Nuisances et risques.

- **Activités économiques et industrielles**

- Risque d'accroissement des inégalités sociales liées à la promotion d'un développement économique axé sur la recherche, l'innovation et la compétitivité ;
- Attention à conserver dans chaque territoire des emplois pour un public faiblement qualifié (aide aux personnes, services de proximité, petits commerces, construction, transports, tourisme, agriculture, sylviculture, entretien paysages ... ?) ;
- Encouragement des activités pourvoyeuses d'emplois, de l'économie sociale ;
- Attention à la promotion d'activités susceptibles de fragiliser les droits sociaux ;
- Nuisances et risques.

- **Exploitation du sous-sol**

- Nuisances et risques.

- **Exploitation et gestion de l'eau**

- Nécessité de coût abordable.

- **Agriculture et sylviculture**

- Conséquences sociales du déclin de l'agriculture traditionnelle ;

- Objectif d'alimentation saine à un coût abordable ;
- Certaines activités agricoles ou sylvicoles source d'emplois peu qualifiés.
- **Tourisme et loisirs**
 - Habitat permanent dans les campings et les parcs résidentiels de W-E : nécessité de combiner aménagement du territoire et action sociale, avec la participation des résidents ;
 - Les restrictions quant aux aménagements du tourisme de masse, basées sur les critères esthétiques de certains groupes sociaux, peuvent conduire à nier d'autres groupes dans leurs pratiques de sociabilité ;
 - Difficultés d'accès à l'habitat liées au développement des secondes résidences ;
 - Retombées locales positives potentielles du tourisme en termes de revenus et d'emploi.
- **Patrimoine bâti**
 - Englobe le patrimoine populaire et ordinaire autant que de prestige ;
 - propriétaires pas nécessairement à même de payer la restauration ;
 - Restauration = filière de métiers manuels ;
 - Espaces historiques dégradés (centres urbains) : comment concilier préservation du patrimoine et maintien des populations précaires.
- **Patrimoine naturel**
 - Accès aux espaces verts, à la nature, élément du bien-être ;
 - Echelle spatiale à laquelle doivent être réglées les questions liées à l'accès au patrimoine naturel pour les différents types d'usagers ;
 - Droit de propriété versus droit d'usage.
- **Transports des personnes**
 - Nuisances liées au trafic motorisé et aux transports en commun ;
 - Transports en commun contribuent à l'équité d'accès aux services et activités quotidiennes si tarif abordable.
- **Transports des marchandises**
 - Nuisances et risques ;
- **Transports de l'information NTIC**
 - Accès aux NTIC facteur d'insertion ;
 - Prévoir des infrastructures locales permettant accès à tous aux NTIC ;
 - Maintenir des services locaux accessibles pour les usagers n'ayant pas accès à l'informatique ;
 - Vigilance par rapport aux antennes hertziennes ;
 - Espaces collectifs pour contrebalancer les tendances individualistes ;
 - Facteurs d'insertion ou facteurs de cohésion ?
- **Production et transports de l'énergie**
 - Minimiser les coûts et leur impact sur le coût final ;
 - Nuisances et risques, inégalité de l'exposition aux risques ;
 - Politique en amont pour éviter les situations explosives au niveau local (cf. éoliennes).
- **Traitement des déchets**
 - Nuisances et risques.
- **Contraintes physiques et risques**
 - Parfois habitat-refuge pour personnes à faibles revenus ;

- Face à ces situations, nécessité de veiller à la sécurité des habitants tout en les consultant ;
- Régulation des risques liés aux champs électromagnétiques.

• **Politique de la Ville**

- Une politique de la ville à l'échelle des quartiers pour améliorer la qualité de vie et maintenir le dialogue, mais en évitant la stigmatisation et en maintenant/créant les liens avec le reste de la ville ;
- Attention aux effets potentiellement excluants des rénovations urbaines : éviction de la population d'origine suite à la hausse des valeurs immobilières...
- Attention aux effets potentiellement excluants de la priorité accordée à l'attractivité urbaine et au prestige ;
- Attention aux effets de la politique de limitation de la périurbanisation qui peut accroître la concurrence pour les quartiers centraux ;
- Nécessité d'accompagnement des habitants dans le cadre des démolitions de logement social ou de la rénovation urbaine ;
- Indispensable maîtrise et production foncière par le secteur public, fondamental notamment pour le logement social ;
- La mixité sociale n'est pas la panacée : peut conduire à l'éviction des plus faibles, pas nécessairement de contact entre les catégories sociales en cause, importance des possibilités d'entre soi pour l'insertion...

• **Actualisation de la hiérarchie urbaine et des zones d'influences des pôles urbains**

- Question des bassins scolaires visant la concertation entre établissements dans un objectif commun de réduction des inégalités (aire de coopération supracommunale) ;
- Question du niveau d'équipement des pôles urbains en lien avec l'accès aux services et activité ;
- Emploi fortement lié à l'industrie, consommatrice d'énergie = régions susceptibles de se retrouver en difficulté dans le cas d'une hausse du prix de l'énergie, anticiper en fonction du profil des bassins d'emploi, les fragilités dans les années à venir.

• **Espace rural, relations ville-campagne et évolution de l'urbanisation**

- Attention aux effets de la politique de limitation de la périurbanisation qui peut accroître la concurrence pour les quartiers centraux ;
- Accès de tous aux fonctions plus traditionnellement urbaines ;
- Décentralisation des services et création d'emploi en milieu rural ;
- Relation villes-campagnes : précarisation des ménages en position périurbaine.

• **Paysage**

- Possibilité que toutes les catégories sociales puissent inscrire leurs valeurs dans le paysage ;
- Equité d'accès aux paysages (pas d'appropriation-privatisation) ;
- Pas de focalisation uniquement sur les paysages exceptionnels mais aussi le paysage « ordinaire », comme élément du cadre de vie de toutes les populations.

5. BIBLIOGRAPHIE SUCCINTE

ATKINSON A.B. (2003). « Income inequality in OECD countries: data and explanations », *Cesifo Economic studies*, vol 49, 4, pp. 479-513.

BOYER R. (2006). *Une théorie du capitalisme est-elle possible ?*, Paris, Odile Jacob.

CHAUVEL L. (2010). « Overeducation and Social Generations in France: Welfare Regimes and Inter-cohort Inequalities in Returns to Education », in Attewell P. and Newman K. S. (ed),

Growing Gaps: Educational Inequality Around the World, Oxford University Press, Oxford, pp. 210-238.

DEFEYT Ph. (2009). « Distribution et redistribution des revenus : indicateurs pour la Belgique – 1985-2008 », Institut pour un Développement Durable.

DELVAUX B., DEMEUSE M., DUPRIEZ V., FAGNANT A., GUISET C., LAFONTAINE D., MARISSAL P. & MAROY C. (2005). Les bassins scolaires : de l'idée au projet. Propositions relatives aux domaines d'intervention, aux instances et aux territoires, Rapport de recherche à la Communauté française.

DICS (2009). Plan d'action pluri-annuel relatif à l'habitat permanent dans les équipements touristiques. Deuxième rapport d'évaluation. Analyse de l'impact du plan HP, SPW.

DONZELOT J. (2003). Faire société. La politique de la ville aux Etats-Unis et en France, Paris, Seuil.

HANIN *et al.* (2009). Bilan de la rénovation et de la revitalisation urbaines, rapport final de l'étude réalisée à la demande de la Région wallonne, mars 2009.

IGEAT-ULB & COSMOPOLIS (2010). *GROSE : Croissance économique et cohésion sociale dans la ville*, étude financée par le Service fédéral de la Politique Scientifique.

KESTELOOT *et al.* (2006). « Analyse dynamique des quartiers en difficulté dans les régions urbaines belges », Politique des grandes villes.

MILLET H.(1995). 1979-1990, évolution de la problématique de la participation in Archimède et Léonard, Les carnets de l'AITEC n°10, été 1995, pp 29 et suivantes.

OECD (2006), Territorial Reviews: Competitive Cities in the Global Economy.

ROUSSEAU M. (2008). « Bringing politics back in » : la gentrification comme politique de développement urbain ? Autour des villes perdantes. In *Espaces et sociétés*, 1-2 (n°132-133) pp 75 à 90.

SMEEDING T.M. (2002). « Globalization, Inequality and the rich countries of the G-20: Evidence from the Luxemburg income study (LIS) », Working paper 320, Luxemburg Income study working paper series.

SMITH N. (2003). « La gentrification généralisée : d'une anomalie locale à la régénération urbaine comme stratégie urbaine globale », in BIDOUE-ZACHARIASEN (dir.), *Retours en ville*, Descartes et Cie, Paris, pp 45-72.

VAKALOULIS M. (2001), *Le capitalisme post-moderne : éléments pour une critique sociologique*, Paris, Presses universitaires de France.

VAN CRIEKINGEN M. (2008). « Réurbanisation ou gentrification ? Nouveaux parcours d'entrée dans la vie adulte et changements urbains à Bruxelles », *Espaces et Sociétés*, 134, 3, 149-166.

VAN CRIEKINGEN M. (2010). « Gentrifying the reurbanisation debate », not vice versa. The uneven sociospatial implications of changing transitions to adulthood in Brussels, *Population, Space and Place*, 16, 381-394.

Chapitre VI : LE DÉFI DE LA MOBILITÉ

1. DÉFINITION ET ENJEUX POUR LA WALLONIE

1.1. DÉFINITION

Au sens abstrait, la **mobilité**¹ est la faculté, la possibilité de se mouvoir, de se déplacer dans l'espace. Dans un sens concret, la mobilité désigne l'ensemble des déplacements et des transports, de leurs modes et de leurs infrastructures.

Le terme **déplacement(s)** s'applique plus fréquemment aux personnes, tandis que la notion de **transport(s)** concerne plutôt les marchandises – à l'exception notable des transports en commun.

L'**accessibilité** est la possibilité, la facilité d'accès.

La mobilité a pour objet l'accomplissement de plusieurs fonctions : le travail, la formation, les consultations médicales, la culture, les loisirs, etc. Les personnes se meuvent d'un lieu à l'autre, à différents moments de la journée pour acquérir des biens ou jouir de services leur permettant de satisfaire différents besoins sur les plans personnel et social. La satisfaction des besoins de mobilité induit des coûts internes et externes. Parmi ces coûts, on dénombre notamment ceux liés à l'utilisation de l'espace pour les besoins des infrastructures, les coûts de l'utilisation de l'énergie, le coût de l'entretien des infrastructures et des équipements de transport, les prix élevés à payer des déplacements, les temps à consacrer pour se déplacer, la problématique de la pollution générée à des degrés divers, les risques d'accidents et la dégradation des conditions de l'environnement.

Les transports jouent un rôle essentiel dans le développement du bien-être économique et social de la société. L'importance macro-économique des transports est considérable : en 2005, les secteurs du transport de personnes et de la logistique représentaient en Wallonie une valeur ajoutée de 3,3 milliards d'euros (22% du total belge) soit 5,3% de la valeur ajoutée wallonne². En termes d'emploi, les secteurs des transports, de la logistique et de la fabrication des infrastructures comptaient 44.316 travailleurs salariés en 2009, soit 4,46% de l'emploi salarié total wallon³.

Tant au niveau mondial qu'aux niveaux européen et régional, la demande en mobilité des biens et des personnes augmente de manière continue. Plus ou moins marquée selon les modes de transport, cette augmentation de la demande en mobilité est liée à la croissance démographique et économique ainsi qu'à une tendance à l'étalement urbain et à l'éloignement des fonctions d'habitat, d'activité, de services et d'emploi. Des facteurs sociologiques, tels la réduction de la taille moyenne des ménages et le vieillissement de la population, interviennent également. En particulier, la demande en transport des personnes croît plus vite que la population elle-même, ce qui traduit une augmentation de la demande en mobilité. Les wallons se déplacent plus loin : par exemple, la distance moyenne d'un déplacement domicile-travail a progressé de 16% entre 1991 et 2001⁴.

¹ Glossaire du SDER, Gouvernement wallon 1999.

² INSTITUT DES COMPTES NATIONAUX.

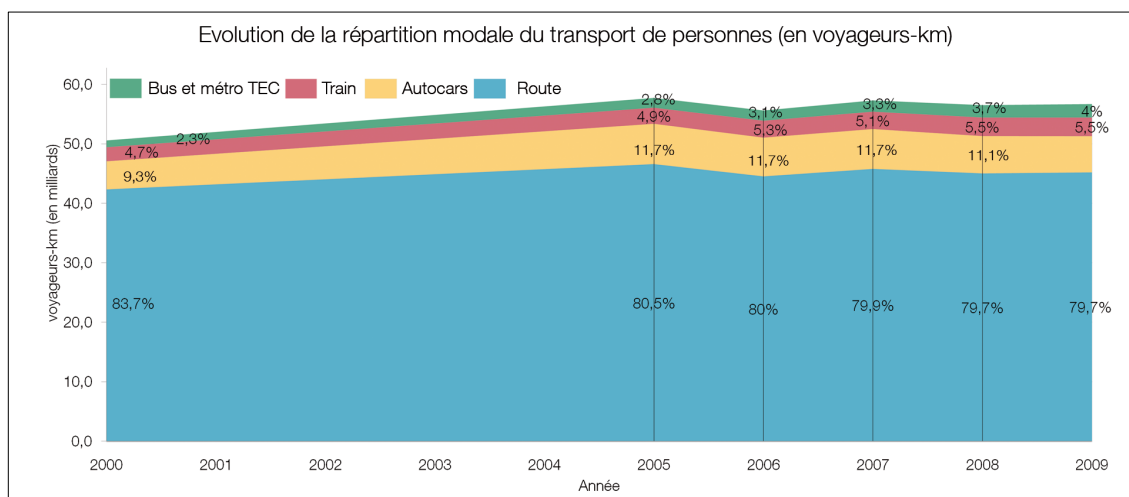
³ ONSS (2009).

⁴ DUJARDIN S., LABEEUW F.-L., MELIN E., PIRART F. ET TELLER J. (2010). Structuration du territoire pour répondre aux objectifs de réduction des émissions des gaz à effets de serre. In Teller, Jacques (Ed.) *Colloque CPDT. La dimension territoriale des politiques énergétiques et de réduction des GES*, 8-9 novembre 2010, Liège, Belgique.

D'après les perspectives à long terme du Bureau Fédéral du Plan, en cas de politique inchangée, le transport de personnes (en personnes-kilomètres⁵) augmenterait de 30% entre 2005 et 2030 dont une grande partie générée par les voitures individuelles.

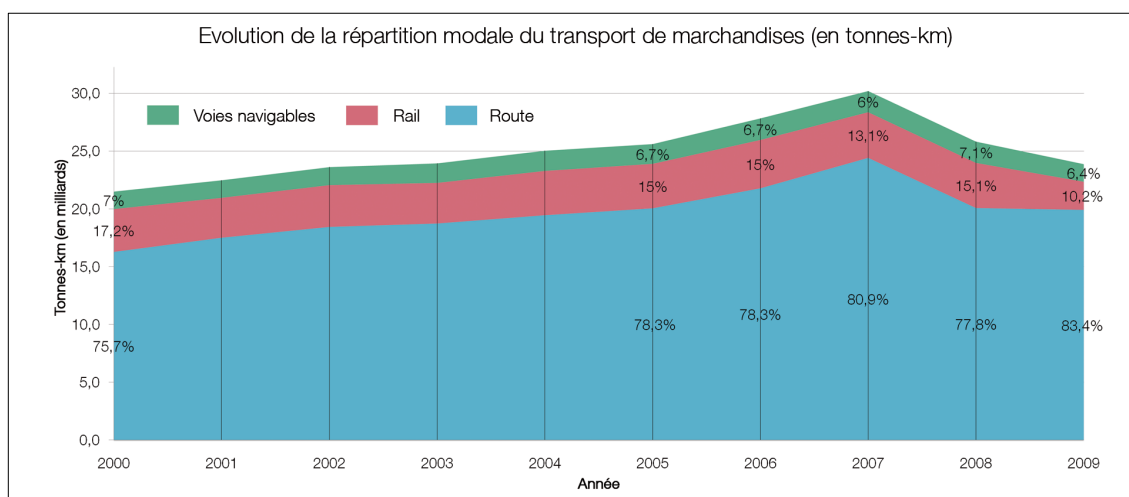
La voiture et le transport par route ont et devraient garder une position dominante par rapport aux autres modes de transport. En 2009 les véhicules particuliers (voitures, camionnette, motos) représentaient 79,8% des flux de circulation des personnes, contre 10,7% pour les autocars, 4% pour les transports en commun par route (TEC, cars) et 5,5% seulement, pour le transport par rail (cf. Figure 31)⁶. Le transport de marchandises se faisait, quant à lui, à hauteur de 83,4% par les réseaux routiers, 10,2% par le rail et 6,4% par voie d'eau (cf. Figure 32)⁷.

Figure 31 : Evolution de la répartition modale du transport de personnes en Wallonie entre 1990 et 2009 (transit international compris ; hors transport aérien et modes doux (vélo, marche à pied))



(Sources : SPF Mobilité et Transport, SNCB & SRWT – Calculs IWEPS)

Figure 32 : Evolution de la répartition modale du transport de marchandises en Wallonie entre 1990 et 2009 (transit international compris ; hors transport aérien)



(Sources : SPW – DGO2 – Mobilité et voies hydrauliques – Calculs IWEPS)

⁵ Correspond au transport d'une personne sur un kilomètre soit le nombre total de kilomètres parcourus par l'ensemble des personnes.

⁶ SPF Mobilité et Transport, Société nationale des chemins de fer belges (SNCB), Société régionale wallonne du transport (SRWT) – Calculs IWEPS.

⁷ SPW – DGO2 – Mobilité et voies hydrauliques – Calculs IWEPS.

Depuis 2002, l'augmentation du transport des personnes par route a été moins marquée par rapport aux autres modes, ce qui a pour conséquence que sa part modale tend à se stabiliser voire à légèrement diminuer. Toutefois, selon les projections du Bureau Fédéral du Plan, la position dominante de la voiture dans les déplacements des personnes devrait se maintenir à l'horizon 2030 et l'augmentation du phénomène « d'autosolisme » pourrait également se poursuivre. En l'absence de mesures de priorisation et d'augmentation des budgets, la part des transports en commun (hors rail) devrait quant à elle diminuer suite aux contraintes liées à l'offre existante (déjà saturée), aux problèmes de congestion sur le réseau routier entraînant une diminution de la vitesse commerciale et aussi de la ponctualité. Quant à la part du transport ferroviaire, elle devrait s'intensifier modérément. Enfin, à politique inchangée, la part des modes doux devrait rester minime.

Avant de décliner les différentes composantes ou enjeux du défi de la mobilité (croissance et vieillissement de la population, impacts environnementaux, problème du pic pétrolier, report de mode...etc.), il s'avère nécessaire de connaître ou comprendre la mobilité à travers notamment le comportement des usagers (ex. pour le transport des personnes) ainsi que de l'accessibilité effective des différents modes de transports, c'est-à-dire en considérant l'ensemble des moyens qui assurent le transport, bien au-delà du véhicule lui-même (politique de stationnement, etc.).

Les besoins en mobilité dépendent de toute une série d'autres besoins ou désirs (l'accès à un emploi, l'accès à un logement,...etc.). De plus, les usagers présentent différents facteurs d'appréciation et d'appréhension vis-à-vis des distances de déplacements qui influent sur leur processus décisionnel (le temps, la nécessité, le confort, le coût du déplacement, etc.). Concernant la notion de temps de déplacements par rapport au capital temps de l'utilisateur, il doit être relativisé étant donné que le temps de déplacement n'est pas apprécié de la même manière par les usagers, et ce en fonction des situations. En effet, le temps peut être valorisé lors du déplacement (travail, loisirs, lectures, musiques...etc.) et par conséquent ne se présente plus exclusivement comme un facteur contraignant lié à ce déplacement, mais bien comme un élément valorisable. La traduction du temps de déplacement en une dépréciation du capital temps des usagers n'est donc pas inéluctable.

Afin de tendre vers une objectivité du *problème* lié à la mobilité, il est primordial de disposer d'une vision claire sur les perspectives sociétales, comportementales des usagers pour tendre vers une meilleure opérationnalisation de la question « comment fonctionne la mobilité en Wallonie ? ». Pour répondre à cet objectif, nous pouvons mentionner divers outils comme les recensements ou enquêtes socio-économiques (avec évaluations avant et après analyses) tout en y intégrant/favorisant la participation citoyenne (monde associatif...etc.) et l'information des usagers (informer sur les horaires, le trafic, les tarifs, les correspondances,...etc.).

1.2. ENJEUX TERRITORIAUX POUR LA WALLONIE

- **Soutenir l'insertion de la Wallonie dans les réseaux de transport et de communication transrégionaux constitue un enjeu de taille.** Les flux internationaux sont de plus en plus importants dans les déplacements des personnes et marchandises. Les entreprises et les personnes doivent disposer d'une bonne accessibilité aux grands pôles européens et aux régions voisines via des réseaux de transports performants (TGV, autoroutes, aéroports, canaux, ports...).

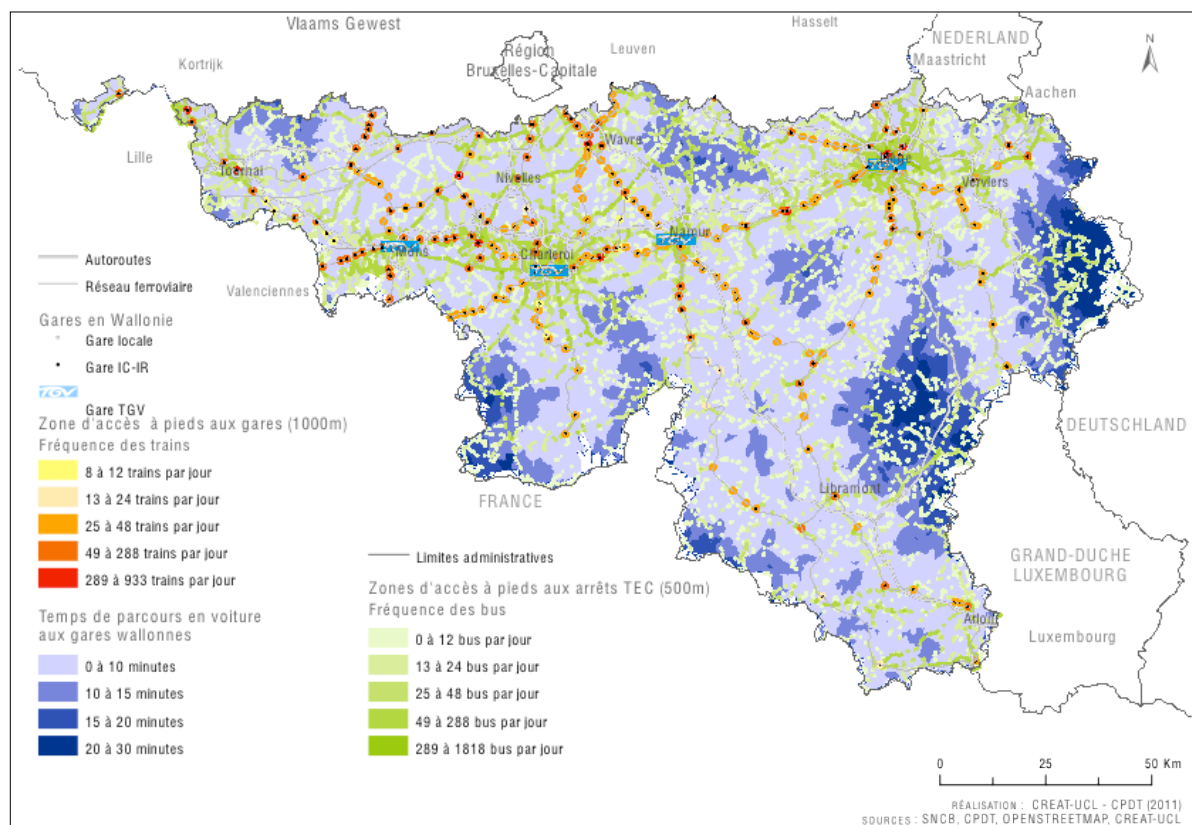
La position centrale de la Wallonie au cœur des réseaux européens mène à une augmentation significative des flux de personnes et marchandises traversant la région. Des phénomènes de congestion s'observent déjà notamment sur le réseau autoroutier (cf. secteur du transport des personnes). Parallèlement, les réseaux voisins évoluent, notamment sur le plan des voies navigables et du fret ferroviaire ce qui impose de revoir l'insertion de la Wallonie dans ces réseaux dans une perspective de report modal et d'amélioration de la fluidité des échanges.

Par ailleurs, la Commission européenne, à travers son livre blanc sur le transport, prévoit pour 2030 de mettre en place un « réseau de base » RTE-T multimodal fonctionnel et d'envergure européenne de haute qualité et de grande capacité avec les services d'informations associés. En 2050, ce réseau de base devra permettre une réelle co-modalité des transports de marchandises à travers la connexion de tous les aéroports et ports maritimes du réseau de base au réseau ferroviaire de préférence à grande vitesse.

- **Les besoins de mobilité entraînent des coûts internes et externes importants.** Ces coûts concernent notamment l'utilisation de l'espace⁸, l'entretien des infrastructures et des équipements de transport, le temps consacré à se déplacer, les accidents, la pollution et la dégradation de l'environnement. La construction de nouvelles voiries ou autres infrastructures de transport a souvent tendance à rogner sur les terres agricoles et sylvicoles. Ces projets engendrent aussi une imperméabilisation des sols avec des conséquences sur les phénomènes d'inondation et de ruissellement des eaux. A l'échelle européenne, la Commission s'est donné pour objectif de : « progresser vers la pleine application des principes de l'utilisateur-payeur et du pollueur-payeur tout en impliquant le secteur privé »⁹.
- **Face à la croissance et au vieillissement attendus de la population, la fourniture d'une offre en mobilité qui soit adaptée à la fois quantitativement et qualitativement constitue également un enjeu.** Vu la croissance continue de la population et la part de plus en plus importante des personnes âgées, la demande en mobilité va continuer à croître et à se spécifier. L'offre en transport devra répondre à ces différentes demandes réparties souvent de manière différentes dans l'espace et le temps (cf. défi démographique).
- **Une desserte accessible au plus grand nombre devrait être garantie** (cf. défi de la cohésion sociale). Il semble qu'a priori, les différents réseaux de transport de personnes en Wallonie soient assez denses et bien répartis sur le territoire en regard des activités humaines (cf. Carte 25). A l'avenir, ce n'est donc pas un manque quantitatif auquel devra faire face la Wallonie, mais bien qualitatif (fréquences de l'offre, nombre de places assises, ponctualité, sécurité...).

⁸ Près de 5,3% du territoire wallon, soit 89 130 ha, sont occupés par des terrains utilisés pour les transports et les communications (Les chiffres clés, IWEPS 2010).

⁹ COMMISSION EUROPEENNE, 2011, Livre blanc, Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources (COM(2011) 144 final)

Carte 25 : Accessibilité aux réseaux de transport en commun en Wallonie

- **L'augmentation de la demande en mobilité entraîne des pressions accrues sur les infrastructures et une détérioration importante des conditions de circulation**, responsable de perte de temps, de perte d'efficacité économique, de diminution de la qualité de vie. A terme, la circulation sur certains tronçons pourrait devenir critique (cf. Carte 4). Comment dès lors entretenir un réseau de transport de qualité ? Cette question prend un tour plus aigu encore lorsqu'on considère les coûts d'adaptation et surtout d'entretien des voiries communales, qui représentent près de 90% du kilométrage total des voiries en Wallonie.
- **La mobilité est responsable des nuisances d'ordre environnemental à de nombreuses échelles** (effets locaux, régionaux et globaux). On citera, entre autres, les risques de pollution des eaux et des sols lors de l'entretien, la production de déchets, les pollutions sonores et vibrations liées à la circulation, l'impact sur la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre, etc. **En particulier, les émissions de gaz à effet de serre liés au transport routier ont continué à progresser en Wallonie (+14,9% entre 1999 et 2009) alors que les émissions totales de GES ont diminué¹⁰**. Cette augmentation s'explique par l'augmentation du trafic routier, l'utilisation de pots catalytiques et la climatisation dans les véhicules. Or, la Wallonie s'est inscrite dans une démarche de réduction de ses émissions de GES de 30% d'ici 2020 à travers, notamment, la mise en œuvre du décret « Climat ». Les tendances observées pour le secteur du transport vont donc à l'encontre des objectifs fixés. A cet égard, des pistes d'action ont déjà été évoquées dans le cadre du chapitre sur le défi climatique.

¹⁰ TBE (2010).

- **La raréfaction des combustibles fossiles est un autre enjeu de taille pour la mobilité** : le prix de ces combustibles devrait augmenter en raison de la croissance de la demande et du tarissement annoncé des sources à bas coût (cf. défi énergétique). Or, le secteur du transport est le secteur le plus consommateur de produits pétroliers : 60% de la consommation finale totale wallonne en 2007 (cf. Figure 33). La logistique et le transport de marchandises seront donc amenés à fortement évoluer (cf. Le secteur du transport des personnes et des marchandises).

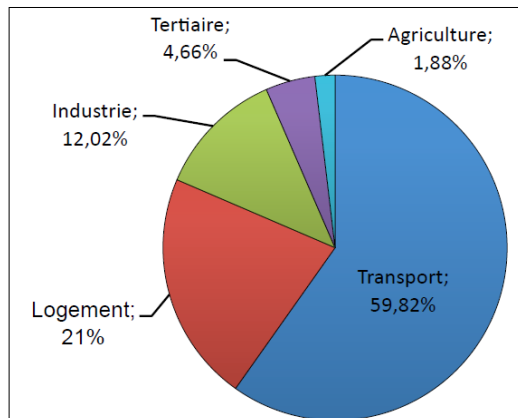


Figure 33 : Consommation finale des produits pétroliers en Wallonie (en 2007)

Le secteur du transport est le secteur le plus consommateur de produits pétroliers : 60% de la consommation finale totale wallonne en 2007.

Source : SPW (2007). Bilan énergétique de la Wallonie.

- **En 2009, 8,4% du budget moyen des ménages était consacré à l'utilisation d'un véhicule particulier dont 3,8% était alloué aux dépenses de carburant.** De 2000 à 2009, la part du budget destinée à l'utilisation d'un véhicule particulier est restée constante. Par ailleurs, la part des dépenses liées aux transports en commun (bus et train) s'élève à 2,8% en 2009 et est restée constante entre 2000 à 2009. De manière générale, les Wallons adaptent leurs budgets afin de satisfaire leur demande en transports. Néanmoins, face au défi énergétique et de la cohésion sociale, l'augmentation du coût de l'énergie induira un impact accru sur le budget des ménages et donc sur la capacité des ménages à se déplacer (cf. secteur du transport des personnes).

Face aux défis globaux que sont le changement climatique et le pic pétrolier, il est nécessaire de viser une maîtrise de la demande totale en mobilité (circuler moins) et d'encourager un report vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement (circuler autrement) notamment par un renforcement de l'offre et l'aménagement des voiries.

2. ORIENTATIONS ET LEVIERS D'ACTION

2.1. LEVIERS TERRITORIAUX DISPONIBLES POUR FAIRE FACE AU DÉFI DE LA MOBILITÉ

Il est utile de rappeler que la mobilité n'est pas une fin en soi et qu'il n'y a pas une, mais des mobilités, dont certaines sont contraintes par l'organisation de l'espace (le zonage domicile-travail, l'éloignement des services de l'habitat dans les villes, etc.). A cet égard, il est donc nécessaire de coordonner au mieux les politiques d'aménagement du territoire et de mobilité.

- **La demande en mobilité pourrait être maîtrisée à travers une structuration territoriale** intégrant des facteurs prépondérants tels que la mixité des fonctions et les déplacements domicile-emploi. La localisation et le développement des nouvelles zones de développement résidentielles, comme des zones d'activité économique représentent un enjeu important à cet égard.
- **Le transfert modal ainsi que l'adoption de logique de co-modalité pourrait être initiés à l'aide d'aménagements territoriaux permettant de partager l'espace public**, tels que la spécialisation des voiries, la réhabilitation des espaces publics, la création de pistes cyclables et trottoirs sécurisés, de parking-relais, d'aménagements coordonnés autour des gares, etc.
- **Concernant le transport de marchandises, les objectifs fixés par le livre blanc de la Commission européenne prévoient un report modal du fret routier de 30% à l'horizon 2030 et de 50% à l'horizon 2050, pour des distances supérieures à 300 kilomètres.** Pour atteindre cet objectif, il faudra également mettre en place des corridors de fret efficaces et respectueux de l'environnement et des infrastructures adaptées.
- **L'intégration des caractéristiques et dynamiques territoriales devrait permettre d'offrir des services de transport plus adaptés, tenant compte des spécificités de chaque type d'espace** (urbain, périurbain ou rural). Il conviendrait également de ne plus raisonner en termes d'offre d'infrastructures mais en termes de niveaux de services aux usagers, dont la satisfaction nécessite une réflexion véritablement multimodale, attachant la même importance à la gestion du service de transports qu'à l'infrastructure elle-même.

2.2. LEVIERS ENVISAGÉS DANS LE SDER 99

Les options prônées par le SDER en vue d'améliorer l'accessibilité du territoire wallon et de maîtriser la mobilité étaient les suivants :

- Intégrer la région dans les réseaux transeuropéens ;
 - Cette intégration doit se faire pour les différents modes transports (train, route, voies navigables, aéroports) et de manière à renforcer les quatre eurocorridors.
- Contribuer au renforcement de la structure spatiale de la Wallonie :
 - Localiser les activités et organiser les déplacements de manière cohérente (aménagement des activités suivant leur besoin en mobilité... politique ABC) ;
 - Concevoir un système de transport structuré : prise en compte de manière globale et structurante l'ensemble des modes de transports afin de les optimiser de manière efficiente et coordonnée ;
 - Réaliser et finaliser les infrastructures nécessaires à la mise en œuvre du projet de structure spatiale pour la Wallonie (cf. Hiérarchie urbaine) ;
 - Améliorer la structure des réseaux : projet du RER, et de manière générale ceux renforçant les dessertes (bus rapides, train...) vers les aires métropolitaines (Liège, MHAL, Lille, Luxembourg...).
- Maîtriser la mobilité en vue d'atteindre un équilibre entre la satisfaction de la demande de déplacement et la préservation du cadre de vie :
 - Circuler moins : réduire le volume global des déplacements ;
 - Circuler mieux : adéquation des modes de transports avec l'environnement.
- Gérer la mobilité dans les zones rurales et urbaines :
 - Partager équitablement l'espace public avec tous ceux qui l'utilisent (fonction de circulation et fonction de séjours) ;
 - Promouvoir un usage du sol moins générateur de déplacements en voitures ;

- Politique de spécialisation des voiries et réhabilitation des espaces publics ;
- Politique de stationnement adaptée.
- Améliorer le transport de marchandises en milieu urbain ;
- Adapter l'offre de transport en commun aux spécificités des besoins des déplacements ruraux.

3. INDICATEURS

Afin d'alimenter la réflexion sur l'opérationnalisation du SDER pour sa partie « mobilité », une série d'indicateurs doivent permettre de mesurer ou de donner les grandes tendances de la situation actuelle.

Pour ce qui est de la mobilité et des transports, nous pouvons distinguer, en théorie, trois catégories de données (indicateurs) :

1/ celles concernant la situation actuelle des réseaux de transport

- Longueur et densité des différents réseaux de transport ;
- Flux de passagers et de marchandises sur ces réseaux (nombre de véhicules-km, l'intensité d'utilisation...etc.).

2/ celles concernant le comportement des usagers :

- Les principaux flux origine-destination entre le domicile et le lieu de travail ;
- Les motifs des déplacements ;
- Le choix du mode de déplacement.

On retrouve dans cette partie les données issues des recensements socio-économiques ou des enquêtes sur la mobilité des ménages (Recensements INS, enquêtes MOBEL, ERMM et BELDAM...).

3/ celles concernant l'impact de la mobilité sur l'environnement.

On retrouve les études sur les impacts environnementaux (Etudes d'incidences...) engendrés par certains modes de transport (émissions de gaz à effet de serre, impact sur la santé des personnes, nombre d'accidents...).

Néanmoins, comme mentionné en introduction, l'appréhension de la mobilité se révèle relativement complexe étant donné que la mobilité s'inscrit comme une cause d'autres besoins. L'appréhension de la mobilité passe donc par une compréhension accrue des besoins et comportements des acteurs/usagers.

Par conséquent, l'instauration d'une politique de collecte pérenne de données ainsi qu'une culture d'évaluation et de suivi des résultats est primordiale. Cette démarche permettra de tendre vers une gouvernance (des décisions) basée sur une certaine rationalisation des faits et tendances.

Ci-dessous, nous avons choisi de développer un indicateur afin d'illustrer les tendances, mais également les perspectives d'évolution de la mobilité sur les autoroutes en Wallonie. L'indicateur illustre la situation et l'évolution du nombre de véhicules journaliers et de la capacité d'utilisation par tronçon autoroutier.

3.1. SITUATION ET ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VÉHICULES JOURNALIERS ET DE LA CAPACITÉ D'UTILISATION PAR TRONÇON AUTOROUTIER

• Données de base

- DGO1 Direction générale des Autoroutes et des Routes ;
- Base de données des tronçons autoroutiers (CREAT-UCL).

- **Découpage spatial**

Tronçons autoroutiers wallons.

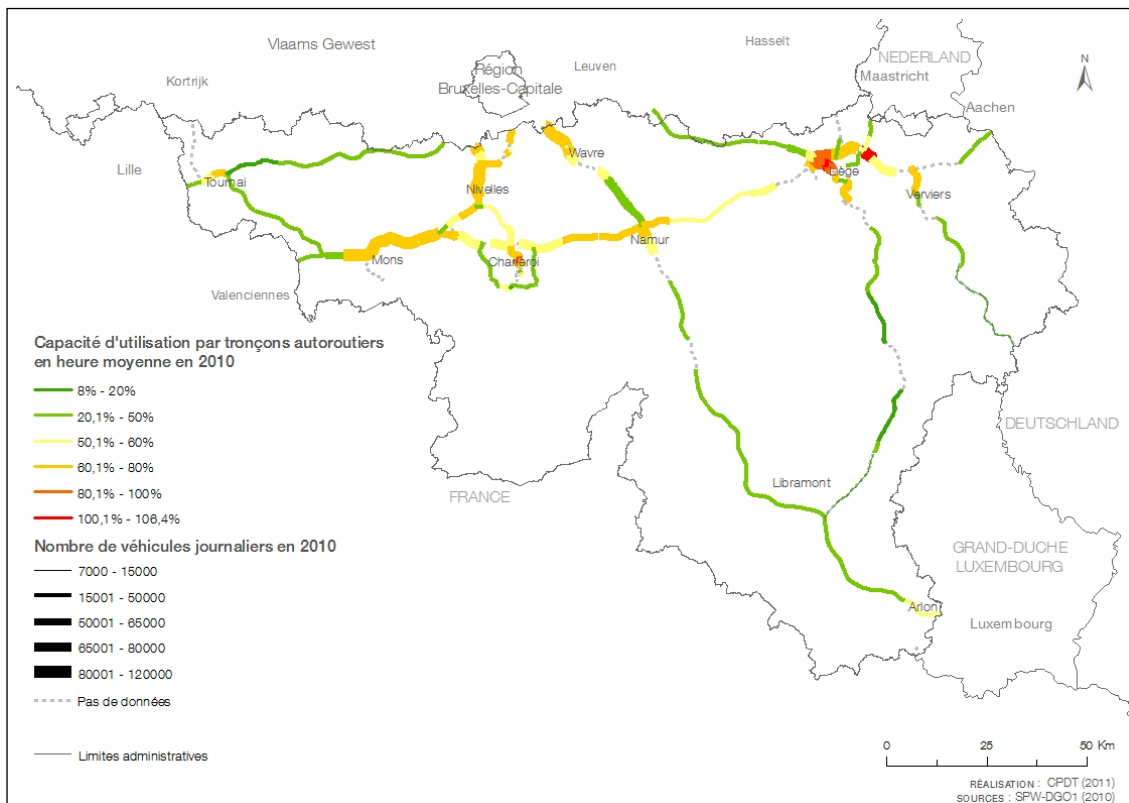
- **Couverture temporelle**

De 2010 à 2040.

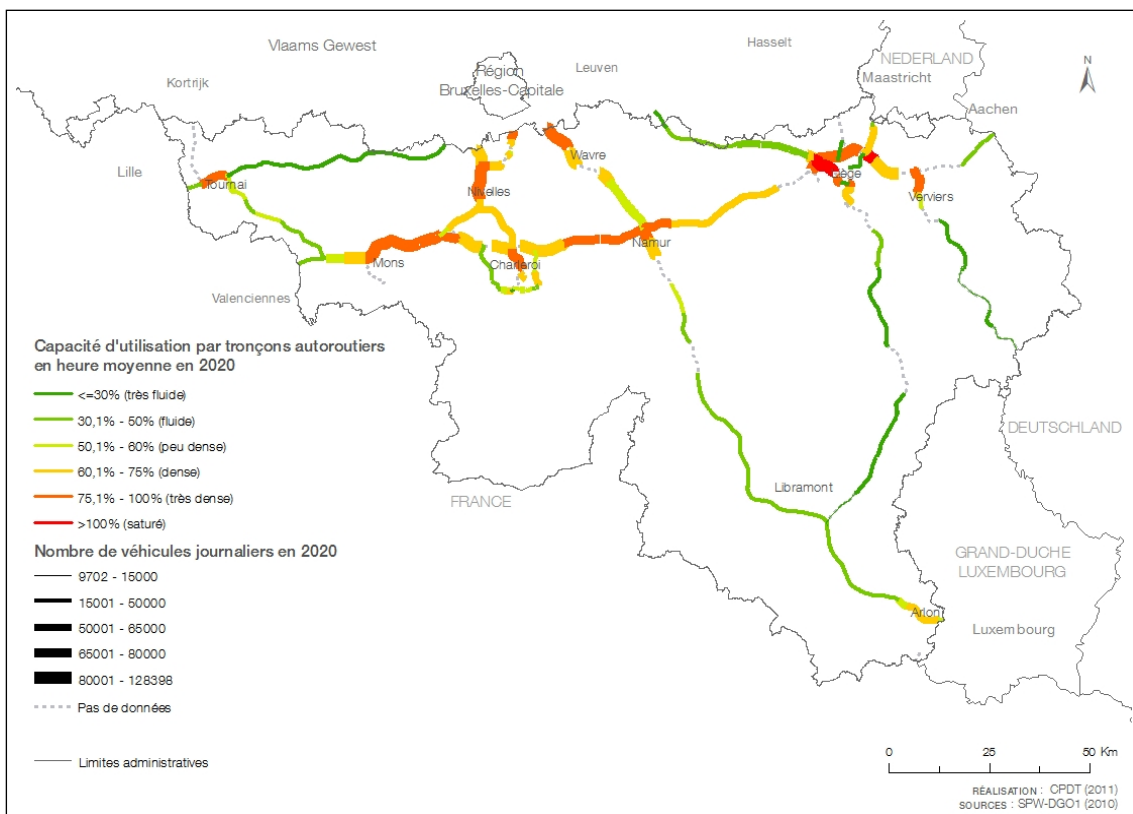
- **Observations et tendances d'évolution**

De manière générale, le nombre de véhicules journaliers s'accroît sur l'ensemble du réseau autoroutier.

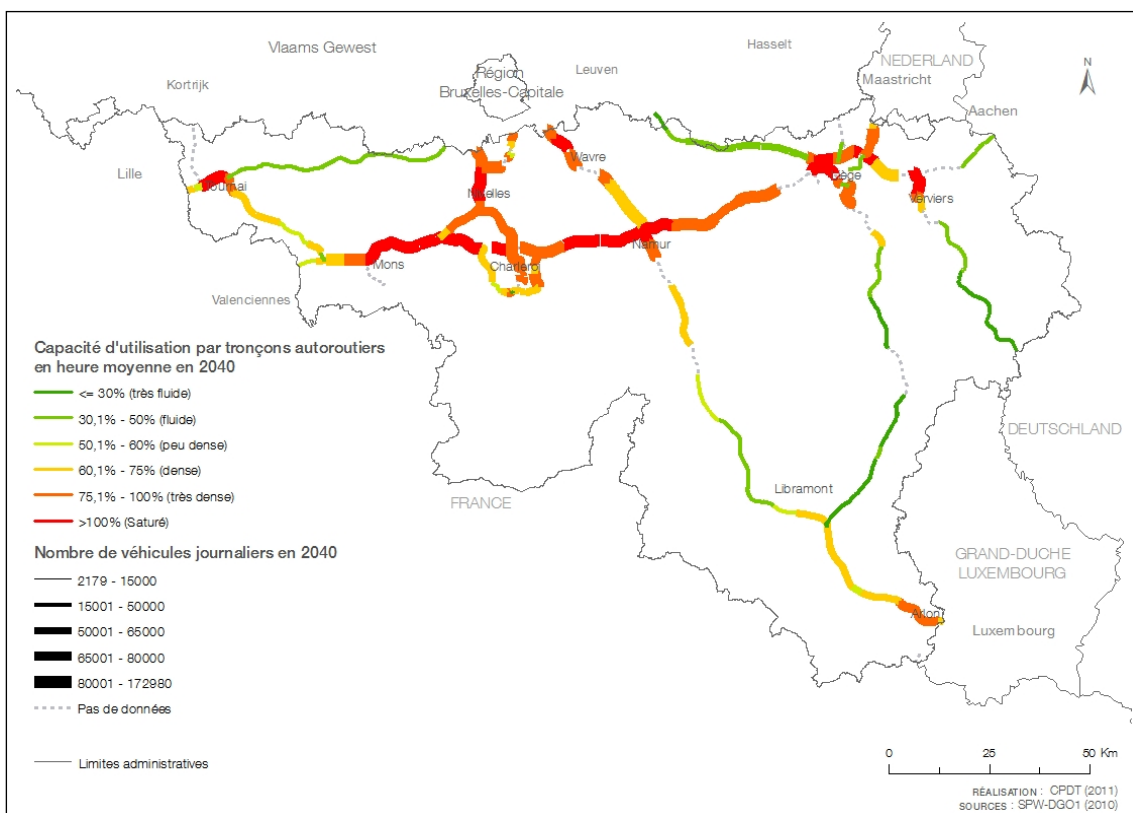
Carte 26 : Trafic routier journalier et capacité d'utilisation par tronçons routiers (en heure moyenne) en 2010



Carte 27 : Trafic routier journalier et capacité d'utilisation par tronçons routiers en 2020 (scénario tendanciel)



Carte 28 : Trafic routier journalier et capacité d'utilisation par tronçons routiers en 2040 (scénario tendanciel)



• Hypothèses d'évolution aux horizons 2020 et 2040

D'après les perspectives à long terme du Bureau Fédéral du Plan¹¹, en cas de politique inchangée, le transport de personnes (en pkm) augmentera de 30% entre 2005 et 2030 dont une grande partie sera générée par les voitures individuelles. Dès lors, l'utilisation des tronçons routiers tendra à s'accroître dans le futur jusqu'à atteindre une saturation de certains axes. En effet, sur base du taux de saturation en heure moyenne des axes autoroutiers en 2010, $\pm 19,5\%$ du réseau autoroutier présente une capacité d'utilisation de plus de 60% reflétant un trafic dense. Sur base d'un scénario tendanciel, $\pm 37,5\%$ du réseau autoroutier présentera à l'horizon 2020 une capacité d'utilisation de plus de 60% et, $\pm 56,6\%$ du réseau autoroutier présentera à l'horizon 2040 une capacité d'utilisation de plus de 60%.

La figure 4 représente la part des tronçons autoroutiers présentant une capacité d'utilisation de plus de 60% par axe autoroutier en 2010, en 2020 et à l'horizon 2040.

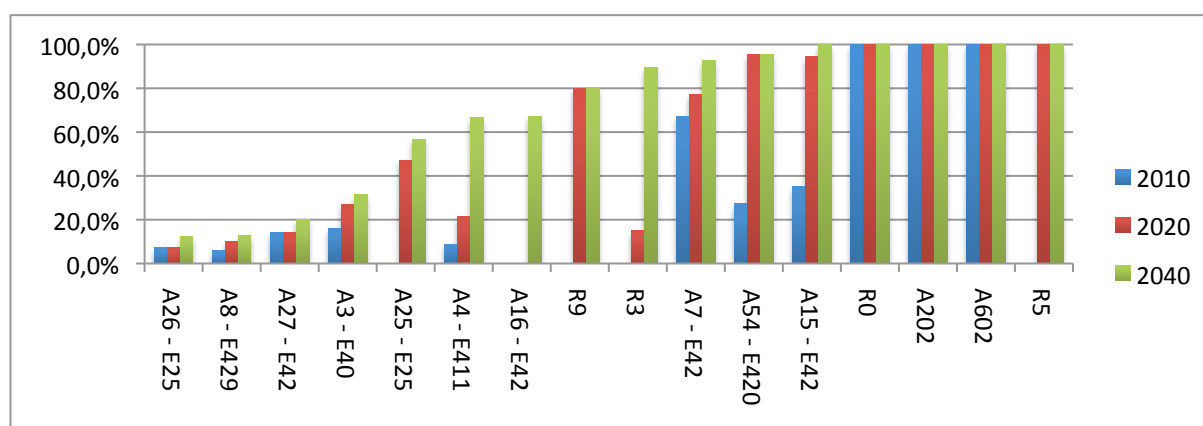


Figure 34 : Part des tronçons autoroutiers présentant une capacité d'utilisation de plus de 60% par axe autoroutier en 2010 et à l'horizon 2020 et 2040

En 2010, l'A602, le ring R0 ainsi que l'A202 présentent une capacité d'utilisation en heure moyenne de plus de 60%. A l'horizon 2040, le ring R5 de Mons ainsi que l'A15-E42 présenteront également une capacité d'utilisation en heure moyenne de plus de 60%.

• Limites de l'indicateur

Les projections de capacité d'utilisation ont été calculées sur base d'une extrapolation linéaire basée sur les comptages de 2001, 2006 et 2010.

Afin de déterminer le taux de saturation par tronçons routiers en heure moyenne, il a été considéré que le flux routier journalier est égal à 11 fois le flux routier en heure moyenne.

4. CROISEMENT AVEC LES THÉMATIQUES

• Habitat et services

- Limiter la dispersion des fonctions d'habitats et d'emplois tout en renforçant les nœuds multimodaux ;
- Favoriser la desserte des fonctions par un mode alternatif à la voiture ;
- Favoriser la proximité des logements avec les équipements et services complémentaires (diminuer le besoin de déplacement).

¹¹ BUREAU FEDERAL DU PLAN. (2009). *Ibid.*

• Commerces

- Limiter la dispersion des fonctions tout en renforçant les nœuds multimodaux ;
- Favoriser la desserte des commerces par un mode alternatif à la voiture ;
- Favoriser la proximité des logements avec les commerces (diminuer le besoin de déplacement).

• Activités économiques et industrielles

- Idem (habitat, services et commerces) ;
- Positionnement et compétitivité nationale et internationale pour l'importation ou l'exportation des produits issus de l'industrie wallonne.

• Exploitation du sous-sol

- Transport des matières (charroi lourd) ;
- Favoriser le transbordement entre la route (camions) et le rail ou les voies fluviales ;
- Gestion des itinéraires du charroi lourd (nuisances à proximité des zones d'habitat).

• Gestion de l'eau

- Transport fluvial : gestion et exploitation des ports intermodaux et de logistique ;
- Entretien des canaux et écluses ;
- Loisirs : promenades le long des cours d'eau.

• Agriculture et sylviculture

- Transport des marchandises issues des activités agricoles ;
- Favoriser le transbordement entre la route (camions) et le rail ou les voies fluviales ;
- Gestion des itinéraires du charroi lourd (nuisances à proximité des zones d'habitat) ;
- Dépendance du monde agricole par rapport aux énergies fossiles ;
- Positionnement et compétitivité nationale et internationale pour l'importation ou l'exportation des produits issus de l'agriculture ou sylviculture ;
- Influence des pratiques agricoles sur l'usage du sol (érosion, perméabilité des sols d'où des phénomènes d'inondations et de coulées de boues avec comme conséquences des blocages sur les voies d'accès pour le transport).

• Tourisme et loisirs

- Tourisme de proximité/international : déplacements piéton dans les villes, à vélo (RAVeL), en train, en autocar ou en avion ;
- Politique d'attractivité de la Wallonie à l'échelle internationale (portes d'entrée via les aéroports, les gares, les autoroutes) ;

• Patrimoine bâti

- Consommation de l'espace « bâti » en lien avec la mobilité : parcage (garage, parking en ouvrage...), infrastructures de déplacements... ;
- Impacts des transports : pollution, dégradation du « bâti » (poussières, fissures...).

• Patrimoine naturel

- Coexistence entre le patrimoine naturel et les infrastructures de transports (fragmentation du territoire...);
- Impacts des transports : pollution, dégradation du milieu naturel.

• Transports de personnes

- Offrir une mobilité durable pour tous :
 - . recours aux modes doux et collectifs ;
 - . politique de mobilité claire et à long terme.

- **Transports de marchandises**
 - Moduler le transport de marchandise :
 - . routier, ferroviaire, fluvial et aérien ;
 - . dans et hors agglomération ;
 - . plates-formes de transferts inter et intra-modaux.
- **Nouvelles technologies de l'information et de la communication**
 - Mettre en place un système d'information performant au service des usagers des différents réseaux de transport (panneaux à messages variables sur autoroutes, site internet clair pour informer les passagers, info-traffic, GPS...).
- **Production et transports de l'énergie**
 - Acheminement (importation/exportation) des carburants pour le fonctionnement des véhicules.
- **Traitement des déchets**
 - Déchets avant-pendant-après issus de la mobilité : production et utilisation, entretien des véhicules routiers, ferroviaires, fluviaux, aériens... ;
 - Gestion des déchets utilisateurs.
- **Contraintes physiques et risques naturels**
 - Dimensionnement « approprié » des infrastructures : largeurs, pentes, courbures... ;
 - Gestion des risques d'inondation et de coulées de boues (perturbation du réseau de transport).
- **Le paysage**
 - « Intégration » des infrastructures et équipements de mobilité (déplacements et stationnements) dans le paysage naturel et bâti.
- **Politique de la ville**
 - La ville est le lieu privilégié d'un développement prioritaire et volontaire des déplacements à pied, à vélo et en TC (en ce compris la gestion du stationnement des véhicules privés des habitants et des navetteurs) en lien avec la gestion modulée des densités (habitants, activités...).
- **Actualisation de la hiérarchie urbaine et des zones d'influences des pôles urbains**
 - La définition des bassins de vie et d'emplois est en lien direct avec la question des :
 - . proximités entre logements et équipements / services complémentaires ;
 - . proximités entre lieux de scolarité / pôles d'emplois et haltes TC.
 - Ces bassins ne sont pas strictement juxtaposés : emboitements et éloignements coexistent.
- **Espace rural, relation ville-campagne et évolution de l'urbanisation**
 - Relation ville-campagne : problématique du développement de la ville au « détriment » de la campagne (périurbanisation via une mobilité aisée et bon marché) ;
 - Des développements appropriés de la ville et de la campagne sont à approcher et à harmoniser, en termes de "densification" notamment ;
 - En ce qui concerne la mobilité, les navettes quotidiennes (de personnes et de marchandises) sont à réduire quantitativement et qualitativement. Le développement volontaire des déplacements à pied, vélo, TC et la gestion modulée des densités y trouvent également leurs questionnements.

5. BIBLIOGRAPHIE SUCCINCTE

BUREAU FEDERAL DU PLAN. (2009). *Perspective à long terme de l'évolution des transports en Belgique : projection de référence*. Bruxelles.

CENTRE DE RECHERCHES ECONOMIQUES. (2009). Transport et développement économique. Dans OCDE (Éd.), *Conférence européenne des ministères de transports* (p. 189). Paris: Les éditions de l'OCDE.

COMMISSION EUROPEENNE. (2009). *Un avenir durable pour les transports - vers un système intégré, convivial et fondé sur la technologie*. Luxembourg: Luxembourg - Office des publications de l'Union européenne.

CONFERENCE PERMANENTE DU DEVELOPPEMENT TERRITORIAL (CPDT). (2003). *Tableau de bord du développement territorial*. Ministère de la Région wallonne, Direction générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine.

CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL DE LA REGION WALLONNE (CESRW). (2009). *Regards sur la Wallonie*. Liège.

DIRECTION GENERALE DE L'ENERGIE ET DES TRANSPORTS. (2009). *Livre vert : RTE-T, un réexamen des politiques. Vers une meilleure intégration du réseau transeuropéen de transport au service de la politique commune des transports*. Commission européenne, Bruxelles.

DIRECTION GENERALE DE L'ENERGIE ET DES TRANSPORTS. (2009). *Système de transport intelligents : L'Europe en mouvement*. Bruxelles: Communautés européennes, 2009.

DIRECTION GENERALE DE L'ENERGIE ET DES TRANSPORTS. (2008). *Trans-European Transport Network, Implementation of the Priority Projects, Progress Report*. Bruxelles.

DIRECTION GENERALE DE L'ENERGIE ET DES TRANSPORTS. (2009). *EU energy and transport in figures*. Commission européenne. Bruxelles: Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

DIRECTION GENERALE DE L'ENERGIE ET DES TRANSPORTS. (2011). *Livre blanc - Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources*. Commission européenne. Bruxelles: Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY. (2009). *TERM 2009: indicators tracking transport and environment in the European Union*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Union.

INSTITUT WALLON DE L'EVALUATION DE LA PROSPECTIVE ET DE LA STATISTIQUE (IWEPS). (2009, Janvier). Quel défi pour la population wallonne au 21. *Brèves de l'IWEPS*(8).

KAGESON, P. (2009). Session 5 : une mobilité interurbaine durable : Aspects environnementaux du transport interurbain. *Les perspectives du transport interurbain de personnes*. Suède.

KAUFMANN, V. (1999). *Mobilité et vie quotidienne : Synthèse et question de recherches*. France: INRETS.

SERVICE PUBLIC FEDERAL : MOBILITE ET TRANSPORTS. (2006). *Etude des émissions du trafic routier en Belgique 1990-2030*. Consulté le 2011, sur Service public fédéral Mobilité et transports: <http://www.mobilite.fgov.be/>

ANNEXES

ANNEXE 1 : LES MOYENS D'AMÉNAGEMENT SUSCEPTIBLES DE CONTRIBUER À LA COHÉSION SOCIALE SELON LE SDER, LE CAWW ET LA DPR

Tableau 8 : Les moyens d'aménagement susceptibles de contribuer à la cohésion sociale, selon le SDER, le CAWW et la DPR.

| CS PAR LA STRUCTURATION DU TERRITOIRE |
|---|
| <p><u>ENJEUX GÉNÉRAUX EN TERMES DE CS</u></p> <ul style="list-style-type: none"> CS PAR LE CADRE DE VIE (STRUCTURATION FAVORABLE A UN ACCES EFFICACE AUX DROITS LIES AUX EQUIPEMENTS ET SERVICES ET A UNE MINIMISATION DES NUISANCES LIEES AUX DEPLACEMENTS) <p><u>LIENS GÉNÉRAUX A L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE</u></p> <ul style="list-style-type: none"> OPTIONS DIRECTRICES POUR LA STRUCTURATION DU TERRITOIRE |
| RECONCENTRATION DE LA POPULATION ET DES ACTIVITES DANS LES NOYAUX DENSIFIES D'HABITAT |
| <ul style="list-style-type: none"> REHAUSSEMENT DE L'ATTRACTIVITE ET DE LA CENTRALITE DES NOYAUX, AVEC UNE PRIORITE POUR LES QUARTIERS DEGRADEES <ul style="list-style-type: none"> Amélioration de l'aménité des espaces publics [+CS par le lien social] Requalification des espaces ou bâtiments désaffectés Amélioration de la qualité et de la diversité des logements ainsi que des commerces et services de proximité, dont : <ul style="list-style-type: none"> Protection des fonctions faibles (logements et petits commerces de proximité) [+CS par le logement] Renforcement de l'animation liée aux activités, et des espaces de rencontre et d'échange [+CS par le lien social] Renforcement de l'accessibilité en donnant priorité à la mobilité douce et aux transports publics [+CS satisfaction des droits fondamentaux liés aux équipements et services] REINFORCEMENT DE LA LISIBILITE DES STRUCTURES SPATIALES (CS PAR FACILITES D'IDENTIFICATION AU MILIEU DE VIE) <ul style="list-style-type: none"> Renforcement des pôles des banlieues des grandes villes en évitant les concurrences avec le centre Limitation de l'urbanisation en ruban dans les villages Structuration hiérarchisée du centre, des quartiers périphériques et de leurs liaisons LIMITATION DE LA DISPERSION DE L'HABITAT ET DU COMMERCE, ET DU MITAGE DE L'ESPACE |
| PROMOTION DE LA MIXITE SOCIALE [+CS : PAR LE LIEN SOCIAL ? PAR LA REDUCTION DES DISPARITES ET DES DISCRIMINATIONS ?] |
| <ul style="list-style-type: none"> INCITATION A UNE PLUS GRANDE DISPERSION DU LOGEMENT SOCIAL A L'ECHELLE DE LA REGION OU DES AGGLOMERATIONS DE COMMUNES (MIXITE PAR EN BAS A PETITE OU MOYENNE ECHELLE) PROMOTION DE LA MIXITE SOCIALE A L'ECHELLE DES QUARTIERS OU DES GRANDS ENSEMBLES <ul style="list-style-type: none"> Promotion de la mixité au sein de tissus urbains existants <ul style="list-style-type: none"> Mixité par en bas <ul style="list-style-type: none"> Déconcentration et dispersion des ménages précaires dans des quartiers plus aisés Intégration du logement social par petites unités au sein du tissu urbain préexistant Mixité par en haut <ul style="list-style-type: none"> Endogène, par fixation des habitants en ascension sociale Exogène, par attraction d'une population plus aisée extérieure au quartier <ul style="list-style-type: none"> Au sein du parc privé, en s'appuyant sur les rénovations initiales des espaces publics et sur une offre de logements de standing supérieur(?) Au sein du parc de logements publics, par diversification et reconfiguration Promotion de nouveaux développements initialement mixtes |

| PROMOTION DE LA COHESION TERRITORIALE [+CS : PAR LA REDUCTION DES DISPARITES ?] |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • PAR L'ORGANISATION DE MECANISMES DE SOLIDARITE ENTRE LES TERRITOIRES, A DIFFERENTES ECHELLES • PAR LA CONCENTRATION STRUCTURELLE DES MOYENS PRIORITAIREMENT SUR LES TERRITOIRES OU SE CONCENTRENT CERTAINES DIFFICULTES AYANT DES IMPLICATIONS EN TERMES DE CS <ul style="list-style-type: none"> • <u>RESTRUCTURATION DES ZONES FORTEMENT DEGRADEES [+CS PAR UNE APPROCHE INTEGREE : CADRE DE VIE, LOGEMENT, EMPLOI,...]</u> <ul style="list-style-type: none"> - ZONES URBAINES FORTEMENT DEGRADEES (ZIP avec possibilités d'interventions transversales, ...) - SITES D'ACTIVITE ECONOMIQUE DESAFFECTES ET ZONES D'HABITATS ASSOCIEES ; CHANCRES - ENTREES D'AGGLOMERATION - SITES TOURISTIQUES DEGRADEES, ENTRE AUTRES DE FORTE FREQUENTATION : reconfiguration concertée des infrastructures et aménagements ; prévention des risques ; relogement concerté des occupants d'habitats précaires • <u>SOUTIEN AUX ZONES DE FAIBLE DENSITE [+CS PAR ACCES AUX SERVICES ET EQUIPEMENTS DONNANT ACCES A DES DROITS FONDAMENTAUX]</u> <p>Promotion des équipements et services adaptés, y compris les transports (services mobiles, à la demande, maisons multiservices, maintien d'écoles à faibles effectifs, covoiturage...). Aide au maintien sur place des habitants (logements tremplins, aides à domicile pour les aînés). Sécurisation des voiries. Protection des paysages.</p> • <u>INTERVENTIONS SUR LE MARCHE FONCIER DANS LES ZONES DE FORTE PRESSION FONCIERE [+CS DROIT AU LOGEMENT]</u> <p>Développement d'une offre de logements adaptée aux revenus faibles ou moyens. Régulation du marché foncier.</p> • <u>ZONES STRUCTURELLEMENT SOUMISES A DES RISQUES OU NUISANCES</u> <p>Dépollution et reconversion des sites industriels pollués ou anciennes décharges. Traitement des espaces concernés par d'autres nuisances structurelles (bruit, trafic, pollution de l'air y compris intérieure, amiante, ondes électromagnétiques, pollutions visuelles,...)</p> • <u>TRAITEMENT DES ZONES A RISQUES PREVISIBLES</u> <p>Identification, aménagements de protection, interdictions ou limitations à l'urbanisation, et relogements concertés</p> |

| CS PAR UNE ORGANISATION DES INTERVENTIONS SUR UNE BASE TERRITORIALE |
|---|
| <p><u>ENJEUX GENERAUX EN TERMES DE CS</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • CS PAR OPTIMALISATION DES MOYENS ET DISPOSITIFS MIS EN ŒUVRE,, AU TRAVERS D'UNE APPROCHE TERRITORIALISEE A ECHELLE ADEQUATE • <u>LIENS GENERAUX A L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE</u> • DISPOSITIFS TERRITORIALISES |
| COORDINATION DES POLITIQUES DANS LE CADRE DES BASSINS DE VIE |
| <ul style="list-style-type: none"> • MISE EN PLACE DE DISPOSITIFS DE REGULATION INTERMEDIAIRE TERRITORIALISES AU NIVEAU DES BASSINS DE VIE <ul style="list-style-type: none"> • <u>BASSINS SCOLAIRES [+CS REDUCTION DES DISPARITES ENTRE ELEVES]</u> <ul style="list-style-type: none"> - Régulation inter-réseau des interdépendances compétitives territorialisées entre établissements scolaires, et de leurs effets inégalitaires. - Rationalisation concertée d'une offre diversifiée adaptée aux besoins du bassin - Exploitation des synergies entre établissements • <u>'BASSINS DE CHALANDISE'</u> : REGULATION d'une partie des concurrences entre équipements commerciaux • PROGRAMMATION ET MAILLAGE DES EQUIPEMENTS ET SERVICES A LA PERSONNE DANS LE CADRE DES BASSINS DE VIE <ul style="list-style-type: none"> - Programmation d'une offre efficace et diversifiée d'équipements et des services publics et autres services non marchands (Santé, dispositifs d'insertion...) • POSSIBILITE D'OPTIMISER, SUR BASE DES CHOIX DE LOCALISATION, LES RETOMBEES LOCALES DES EMPLOIS DANS LES SERVICES |
| INTEGRATION TRANSVERSALE DES POLITIQUES SUR UNE BASE TERRITORIALE |
| <p>PROGRAMMES D'INTERVENTION, EN MATIERE DE CS, INTEGRANT DIFFERENTES POLITIQUES SECTORIELLES SUR UNE BASE TERRITORIALE</p> <p>Ex. Interventions ZIP (logement, action sociale, travaux subsidiés...)</p> |

| CS PAR LES EQUIPEMENTS ET LES SERVICES POUR LES PERSONNES |
|---|
| <p>ENJEUX GENERAUX EN TERMES DE CS</p> <ul style="list-style-type: none"> • CS PAR L'ACCES A DIVERS SERVICES ET EQUIPEMENTS REPODANT A DES BESOINS LIES A DES DROITS FONDAMENTAUX • CS PAR LES RETOMBEES EN TERMES D'EMPLOIS DANS LES SERVICES, PEU DE LOCALISABLES • CS PAR LE CADRE DE VIE <p>LIENS GENERAUX A L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE</p> <ul style="list-style-type: none"> • PROGRAMMATION ET MAILLAGE S'INSCRIVANT DANS DES ORIENTATIONS SPATIALES, DONT : <ul style="list-style-type: none"> - ORGANISATION TERRITORIALE BASEE SUR LES BASSINS DE VIE (COORDINATION D'UNE OFFRE DIVERSIFIEE ET ACCESSIBLE) - LOCALISATION PREFERENTIELLE DANS LES NOYAUX OU A LEUR IMMEDIATE PERIPHERIE, DANS DES LIEUX DE BONNE ACCESSIBILITE PAR LA MOBILITE DOUCE ET LES TRANSPORTS EN COMMUN - MESURES SPECIFIQUES AUX ZONES PEU DENSES POUR Y ASSURER LE MAINTIEN D'UNE DESSERTTE SUFFISANTE - A GRANDE ECHELLE : PRINCIPE D'ACCESSIBILITE UNIVERSELLE DES LIEUX ET BATIMENTS PUBLICS POUR LES USAGERS FAIBLES • CHOIX DE LOCALISATION MODULANT LES RETOMBEES LOCALES EN TERMES D'EMPLOIS DANS LES SERVICES |
| EQUIPEMENTS ET SERVICES DE FORMATION [Cf. BASSINS SCOLAIRES] [+CS PAR LA DIMINUTION DES DISPARITES] |
| <ul style="list-style-type: none"> • MISE EN PLACE D'UN DISPOSITIF DE REGULATION INTERMEDIAIRE TERRITORIALISE REPOSANT SUR LA COLLABORATION ET LA CONCERTATION DES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES EN INTERDEPENDANCE COMPETITIVE • PARTENARIAT TERRITORIALISE ENTRE ETABLISSEMENTS SCOLAIRES, OPERATEURS DE FORMATIONS, COMITES SUBREGIONAUX DE L'EMPLOI, PARTENAIRES SOCIAUX INTER-PROFESSIONNELS, SERVICES PUBLICS ET FONDS SECTORIELS DES ENTREPRISES Adaptation aux conditions locales du marché du travail ; développement concerté de l'offre d'enseignement ; développement de synergies ; développement des Pôles de formation et des Centres de Technologies Avancées • MAILLAGE DES EQUIPEMENTS ET SERVICES : Equipements scolaires, écoles de devoirs, remédiation scolaire, centres d'alphabétisation ; transferts de connaissances TIC jeunes-aînés [+CS lien social] |
| EQUIPEMENTS ET SERVICES DE SOINS DE SANTE [BASSINS DE SOINS] |
| <ul style="list-style-type: none"> • PROGRAMMATION SOCIOGEOGRAPHIQUE ET COORDINATION TERRITORIALISEE DE L'OFFRE ET DES SYNERGIES, POUR : Maisons médicales, centres de planning médical, services de santé mentale, centres de soins de jours, services de soins à domicile, de soins palliatifs, coordination et regroupement des structures hospitalières,... |
| EQUIPEMENTS ET SERVICES D'AIDE SOCIALE ET D'HEBERGEMENT ASSISTE |
| <ul style="list-style-type: none"> • PROGRAMMATION ET MAILLAGE DE L'OFFRE, ORGANISATION DES SYNERGIES, POUR : Services sociaux et juridiques de proximité, relais sociaux, aide à domicile (aînés, personnes avec handicap, personnes précarisées), accueil petite enfance et extrascolaire [+CS par droit au travail pour les parents, par réduction des inégalités H/F, par épanouissement culturel des enfants], accueil de jour (aînés,...), séjours courts, résidences services, logements de transit (personnes en situation aiguë, femmes battues [+CS égalité H/F]), maisons de repos, lieux d'accueil, appartements supervisés, handi-contacts, aménagements espaces pour les gens du voyage avec appui de médiateurs locaux,... |
| DISPOSITIFS D'INSERTION EMPLOI [BASSINS D'INSERTION] |
| <ul style="list-style-type: none"> • MAILLAGE: antennes décentralisées, dispositifs intégrés d'insertion socioprofessionnelle,... |
| AUTRES SERVICES NON MARCHANDS ; AUTRES EQUIPEMENTS |
| <ul style="list-style-type: none"> • MAILLAGE ET ORGANISATION DE SYNERGIES : <ul style="list-style-type: none"> - Services publics décentralisés dans les quartiers et villages, antennes de quartier, commissariats, mairies, services de médiation, points info (travaux, enquêtes publiques,...), Espaces Publics Numériques - Equipements et services culturels et socioculturels, bibliothèques,... - Equipements sportifs et de loisirs - Conseillers logement, conseillers énergie, parcs conteneurs, etc. |
| ESPACES PUBLICS |
| <ul style="list-style-type: none"> • MAILLAGE: lieux de sociabilité publique, aires de jeux, espaces verts de différentes tailles et fonctions |
| COMMERCES DE DETAIL [BASSINS DE CHALANDISE] |
| <ul style="list-style-type: none"> • REGULATION POUR LA MISE EN PLACE D'UNE OFFRE DIVERSIFIEE ET ACCESSIBLE PAR LES TRANSPORTS PUBLICS ET LA MOBILITE DOUCE |

| |
|---|
| CS PAR LA PROMOTION DU SECTEUR ASSOCIATIF |
| <u>ENJEUX GENERAUX EN TERMES DE CS</u> |
| <ul style="list-style-type: none"> • CS PAR LE LIEN ET L'EPANOUISSEMENT SOCIAL ET CULTUREL ; PAR LA PARTICIPATION ACTIVE ; • CS PAR L'EMPLOI LOCAL INDUIT |
| <u>LIENS GENERAUX A L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE</u> |
| <ul style="list-style-type: none"> • PROGRAMMATION ET MAILLAGE |
| SOUTIEN AU DEVELOPPEMENT D'UN SECTEUR ASSOCIATIF DYNAMIQUE [+CS PAR EMPLOI LOCAL INDUIT] |
| <ul style="list-style-type: none"> • MAILLAGE: maisons de quartier, comités d'habitants ou de quartiers, soutien extrascolaire, régies de quartier, associations d'utilisateurs |

| |
|--|
| CS PAR LA PARTICIPATION CITOYENNE A L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE |
| <u>ENJEUX GENERAUX EN TERMES DE CS</u> |
| <ul style="list-style-type: none"> • CS PAR PARTICIPATION ACTIVE ; LIEN SOCIAL ; RECONNAISSANCE SOCIALE ; EPANOUISSEMENT SOCIAL ; ETC. |
| <u>LIENS GENERAUX A L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE</u> |
| <ul style="list-style-type: none"> • OBJET DE LA PARTICIPATION |
| REDYNAMISATION DES OUTILS DE PARTICIPATION EXISTANTS (CWATUPE) |
| PROMOTION DE NOUVELLES MODALITES DE PARTICIPATION |
| <ul style="list-style-type: none"> • Développement du rôle des comités de quartier et des associations d'utilisateurs, entre autres : Conseils des habitants des logements sociaux, des usagers des transports publics et des lieux publics (usagers faibles) • Mise en place de consultations populaires communales, d'un droit d'interpellation au CC, d'une gestion citoyenne d'une partie du budget, |
| MISE A DISPOSITION DES INFORMATIONS |
| ORGANISATION DE LA PARTICIPATION CITOYENNE ACTIVE A L'EVALUATION DES OUTILS DE PARTICIPATION (CWATUPE) |

| |
|--|
| CS PAR LA MOBILITE DURABLE |
| <u>ENJEUX GENERAUX EN TERMES DE CS</u> |
| <ul style="list-style-type: none"> • CS PAR L'ACCES AUX SERVICES ET EQUIPEMENTS REpondant A DES BESOINS LIES A DES DROITS FONDAMENTAUX / A L'EMPLOI / AUX RELATIONS SOCIALES • CS PAR CADRE DE VIE SAIN (POLLUTION, BRUIT,...) ; DROIT A LA SANTE • CS PAR LES RETOMBÉES EN TERMES D'EMPLOIS DANS LES SERVICES DE TRANSPORT ET D'AMENAGEMENT DE L'ESPACE • CS PAR LE LIEN SOCIAL (DANS LES TRANSPORTS PUBLICS EUX-MEMES ET DANS L'ESPACE PUBLIC) |
| <u>LIENS GENERAUX A L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE</u> |
| <ul style="list-style-type: none"> • PROGRAMMATION ET MAILLAGE S'INSCRIVANT DANS DES ORIENTATIONS SPATIALES ET STRUCTURANT L'ESPACE (PLANS DE MOBILITES) • ORGANISATION TERRITORIALE EN BASSINS DE VIE ; SOUTIEN A UNE RECONCENTRATION DE LA POPULATION ET DES ACTIVITES DANS LES NOYAUX |
| PROTECTION, DEVELOPPEMENT ET SECURISATION DE LA MOBILITE DOUCE DANS L'ESPACE PUBLIC |
| PROTECTION VIS-A-VIS DES NUISANCES LIEES AUX TRANSPORTS |
| AMELIORATION DE L'OFFRE EN TRANSPORTS PUBLICS |
| ORGANISATION DU TRANSFERT MODAL VERS MOBILITE DOUCE ET TRANSPORTS PUBLICS |
| ORGANISATION DU COVOITURAGE [+CS LIEN SOCIAL] |
| SECURISATION DU RESEAU ROUTIER [+CS DROIT A LA SANTE] |

| CS PAR LE LOGEMENT |
|--|
| <p><u>ENJEUX GENERAUX EN TERMES DE CS</u></p> <p>CS : DROIT AU LOGEMENT ; A UN CADRE DE VIE SAIN ;</p> <p>CS : RETOMBEES EN TERMES D'EMPLOIS LIES A LA CONSTRUCTION, LA RENOVATION ET LES ADAPTATIONS ENERGIE</p> <p><u>LIENS GENERAUX A L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE</u></p> <p>REGLES D'URBANISME ;</p> <p>STRUCTURATION DE L'ESPACE ; OUTIL DE RENOVATION ET DE REHAUSSEMENT DE L'ATTRACTIVITE DES ESPACES URBAINS</p> <p>Implantation des nouveaux logements dans les centres ou les quartiers péricentraux, ou dans les friches réhabilitées, dans le cadre d'une promotion d'une reconcentration de l'habitat dans les noyaux d'habitat.</p> <p>Pour les améliorations du logement existant, interventions prioritaires dans les quartiers les plus dégradés</p> <p>Promotion de la mixité sociale à différentes échelles : bâtiment (logements sociaux), quartier,...espace régional (cohésion territoriale)</p> |
| REPOUDRE AUX BESOINS NON SATISFAITS EN LOGEMENT |
| <p><u>Mobilisation du parc existant</u> : Incitations à la rénovation ; à la mise en location ; à la division des logements surdimensionnés ; à l'occupation des logements vacants, rénovation du parc public ;</p> <p><u>Amélioration de l'habitabilité [CS santé]</u> : primes à la rénovation, lutte contre l'insalubrité et les pollutions intérieures</p> <p><u>Accroissement du parc locatif social</u> : intégration par petites unités dans les tissus urbains ; dispersion à l'échelle régionale</p> <p><u>Soutien à la production du logement à loyers modérés en PPP</u> : e.a soutien à la diversification des ensembles sociaux</p> <p><u>Régulation du marché locatif privé ; aide aux populations à bas revenus</u></p> <p><u>Répondre aux besoins spécifiques</u> : maisons intergénérationnelles, kangourou, communautaires, relais ; logements modulables ; lutte contre les discriminations [+CS : diminution des disparités]</p> <p><u>Régulation du marché dans les zones à forte pression foncière</u></p> <p><u>Aides pour faciliter l'accès à la propriété pour les ménages les moins favorisés ; jeunes</u></p> |
| PROMOUVOIR LA QUALITE ET LES ECONOMIES D'ENERGIE [+CS : PAR REDUCTION DES COUTS POUR LES MENAGES] |
| <ul style="list-style-type: none"> • primes énergie-logement accessibles aux particuliers, y compris à faibles revenus • Investissements énergie dans le parc de logements public • Promotion de l'habitat groupé |

| CS PAR LA LUTTE CONTRE LES NUISANCES, LES RISQUES ET POLLUTIONS EPISODIQUES |
|---|
| <p><u>ENJEUX GENERAUX EN TERMES DE CS</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • CS PAR LE DROIT A LA SANTE, A UN CADRE DE VIE SAIN <p><u>LIENS GENERAUX A L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE</u></p> <p>MAILLAGE DES OUTILS DE DIAGNOSTIC ET D'ALERTE ;</p> |
| DEVELOPPEMENT DE SYSTEMES ET PROCEDURES DE SURVEILLANCE ET D'ACTION EN CAS D'ALERTE |
| <ul style="list-style-type: none"> • Maillage territorial des équipements de mesures susceptibles de repérer localement les dépassements momentanés de normes • Adoption des dispositifs à mettre en œuvre en cas de dépassement momentané des normes |
| ADOPTION DE MESURES DE PREVENTION |
| <p>Ex. Normes urbanistiques ; limitation territorialisée de l'usage de pesticides ; soumission à enquête des nouvelles antennes GSM,...</p> |
| ETUDIER LES RELATIONS ENTRE DONNEES SANITAIRES ET LES RELIER A LA LOCALISATION GEOGRAPHIQUE DES PATIENTS ET AUX CARACTERISTIQUES DE LEURS MILIEUX DE VIE |
| <p>Ex. Impacts de l'exposition aux particules fines ; bio-surveillance des anciennes décharges ou zones industrielles,...</p> |
| DIFFUSION DES INFORMATIONS |

CS PAR L'EMPLOI**LIENS GÉNÉRAUX À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE**

- LA CRÉATION D'EMPLOIS
 - EMPLOIS DIRECTEMENT LIÉS AUX ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT, DONT :
 - TRANSPORTS PUBLICS
 - CONSTRUCTION ET GENIE CIVIL
 - développement du parc de logements publics
 - rénovations et réhabilitations des espaces et bâtiments publics
 - aménagement des voiries
 - entretien et valorisation du patrimoine
 - protection contre les risques et nuisances (inondations, bruit,...)
 - EMPLOIS INDUITS PAR LES MESURES D'INCITATIONS EN TERMES D'URBANISME
 - CONSTRUCTION
 - rénovations, isolations et modification des équipements énergétiques des logements sous l'impulsion des incitations et primes
 - EMPLOIS LIÉS À LA COMPLÉTION DU MAILLAGE TERRITORIAL EN ÉQUIPEMENTS ET SERVICES NON MARCHANDS
 - SERVICES À LA PERSONNE
 - SERVICES DANS LE SOCIAL, LA SANTÉ, ETC.
 - SERVICES TECHNIQUES,...
- STRATÉGIES DE LOCALISATION (Y COMPRIS À GRANDE ÉCHELLE) VISANT À ORIENTER SPATIALEMENT DES RETOMBÉES LOCALES DE L'EMPLOI
- EFFETS DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT SUR LA NATURE DES EMPLOIS
 - Ex.
 - Type de qualification selon les types et filières de rénovation favorisées
 - Emplois salariés dans les grands centres commerciaux <> maintien des conditions d'un maintien des petits emplois indépendants dans le commerce de grande proximité dans les espaces centraux

TABLE DES ILLUSTRATIONS

LISTE DES CARTES

| | |
|--|-----|
| Carte 1 : Evolution démographique (en %) entre 2005 et 2010..... | 12 |
| Carte 2 : Projection démographique : évolution absolue de la population prévue de 2010 à 2040 (en nombre d'habitants)..... | 14 |
| Carte 3 : Solde migratoire de la population âgée de 15 à 29 ans (2005-2007) | 15 |
| Carte 4 : Solde migratoire de la population âgée de 30 à 44 ans (2005-2007) | 16 |
| Carte 5 : Proportion de personnes âgées de 65 ans et plus en 2008..... | 17 |
| Carte 6 : Nombre de ménages et évolution 2002-2008 du nombre d'isolés | 20 |
| Carte 7 : Carte des émissions de GES des déplacements domicile-travail en Wallonie par commune (2001)..... | 37 |
| Carte 8 : Carte de l'évolution des émissions de GES des déplacements domicile-travail en Wallonie par commune entre 1991 et 2001 | 38 |
| Carte 9 : Carte des émissions de GES du stock bâti résidentiel en Wallonie par commune (en 2008)..... | 40 |
| Carte 10 : Part du revenu médian consacrée au chauffage et aux transports en 2001, par commune | 48 |
| Carte 11 : Produit intérieur brut (ppa) et produit intérieur brut (ppa) par habitant..... | 59 |
| Carte 12 : Valeur ajoutée du secteur primaire | 71 |
| Carte 13 : Valeur ajoutée du secteur secondaire..... | 72 |
| Carte 14 : Valeur ajoutée du secteur tertiaire | 72 |
| Carte 15 : Les disparités spatiales des niveaux socioéconomiques en Wallonie, à différentes échelles (selon l'indice synthétique utilisé dans la cadre de la Politique fédérale des Grandes Villes, et l'indice synthétique d'accès aux droits fondamentaux pour une des cartes communales)..... | 83 |
| Carte 16 : Hétérogénéité socioéconomique des secteurs statistiques selon la variable socioéconomique 'discriminations positives'..... | 85 |
| Carte 17 : Carte du revenu moyen par déclaration (2008)..... | 92 |
| Carte 18 : Carte de l'évolution du revenu moyen par déclaration (1993-2008) | 93 |
| Carte 19 : Indicateur synthétique sur la situation du logement par secteur statistique | 97 |
| Carte 20 : Indicateur synthétique sur la situation du logement par ancienne commune..... | 97 |
| Carte 21 : Indicateur synthétique sur la situation du logement par commune | 98 |
| Carte 22 : Déficits perçus en équipements, services et qualité de l'environnement en Wallonie | 107 |
| Carte 23 : Evolution de l'indice socio-économique synthétique entre 1981 et 2001, par secteurs statistiques | 110 |
| Carte 24 : Evolution de l'indice socio-économique synthétique entre 1981 et 2001, par anciennes communes | 110 |
| Carte 25 : Accessibilité aux réseaux de transport en commun en Wallonie | 121 |

| | |
|---|-----|
| Carte 26 : Trafic routier journalier et capacité d'utilisation par tronçons routiers (en heure moyenne) en 2010 | 125 |
| Carte 27 : Trafic routier journalier et capacité d'utilisation par tronçons routiers en 2020 (scénario tendanciel)..... | 126 |
| Carte 28 : Trafic routier journalier et capacité d'utilisation par tronçons routiers en 2040 (scénario tendanciel)..... | 126 |

LISTE DES FIGURES

| | |
|--|----|
| Figure 1: Mouvements naturels et migratoires de la population (Wallonie) | 6 |
| Figure 2 : Evolution cumulée du nombre de ménages selon le type (Wallonie) | 7 |
| Figure 3 : Evolution 2000-2006 des effectifs par « groupes d'âge de la vie » en Wallonie.... | 18 |
| Figure 4 : Vieillesse de la population wallonne : évolution projetée en 2020, 2030 et 2040 des effectifs par « groupes d'âge de la vie » en Wallonie..... | 18 |
| Figure 5 : Estimation de l'évolution des effectifs par type de ménage par rapport à 2010 en Wallonie | 21 |
| Figure 6 : Le défi climatique : atténuation, adaptation et vulnérabilité territoriale | 27 |
| Figure 7 : Evolution des émissions de gaz à effet de serre en Wallonie..... | 28 |
| Figure 8 : Comparaison des émissions de GES en Wallonie en 1990 et 2009 par secteur d'activité | 29 |
| Figure 9 : Répartition des émissions wallonnes de GES par secteur en 2009 | 30 |
| Figure 10 : Disponibilités et consommation finale d'énergie en Wallonie (données de 2009)45 | |
| Figure 12 : Production mondiale de pétrole à l'horizon 2035 si les politiques énergétiques actuellement décidées au niveau mondial sont mises en œuvre. | 46 |
| Figure 13 : PIB par habitant 2010 (prix courants du marché) – Wallonie et régions limitrophes | 60 |
| Figure 14 : PIB par habitant : évolution 1997 – 2008 en % (prix courants du marché) – Wallonie et régions limitrophes | 60 |
| Figure 15 : Taux d'emploi 2008 – Wallonie et régions limitrophes..... | 61 |
| Figure 16 : Taux d'emploi : évolution 1999 – 2010 en % – Wallonie et régions limitrophes.. | 61 |
| Figure 17 : Démographie wallonne des entreprises – Solde net | 62 |
| Figure 18 : Démographie des entreprises – Evolution relative | 62 |
| Figure 19 : Démographie des entreprises – Solde 2000 - 2010 | 62 |
| Figure 20 : Démographie des entreprises – Solde 2000 – 2010 / 1.000 hab..... | 62 |
| Figure 21 : Evolution du produit intérieur brut (PIB) par habitant (au prix marché en euros) entre 2001 et 2010 à l'échelle européenne..... | 68 |
| Figure 22 : Evolution du produit intérieur brut (PIB) par habitant (au prix marché en euros) entre 2001 et 2010 aux échelles fédérale, régionale et provinciale..... | 68 |
| Figure 23 : Evolution du produit intérieur brut (PIB) par habitant (au prix marché en euros) entre 2001 et 2010 à l'échelle des arrondissements | 69 |
| Figure 24 : Espérance de vie à 30/60 ans selon le diplôme | 95 |
| Figure 25 : Evolution de l'état des logements entre 1981 et 2006..... | 99 |

| | |
|--|-----|
| Figure 26 : Evolution de certaines nuisances dans l'environnement du logement selon la cause | 99 |
| Figure 27 : Recours à l'isolation ou à une énergie alternative en fonction du diplôme | 101 |
| Figure 28 : Part des logements ayant fait l'objet de transformations importantes dans la décennie, selon le diplôme de la personne de référence dans le ménage, selon le statut d'occupation et la date de construction du logement..... | 102 |
| Figure 29 : Part des faibles diplômés et distance de recrutement pour les principales professions..... | 104 |
| Figure 30 : Part des faibles diplômés et distance de recrutement pour les principales professions : évolution 1991-2001 | 105 |
| Figure 31 : Evolution de la part des ménages selon la distance aux équipements et services à moins d'un kilomètre ou entre un et deux kilomètres (1981, 1994 et 2006) | 108 |
| Figure 32 : Evolution de la répartition modale du transport de personnes en Wallonie entre 1990 et 2009 (transit international compris ; hors transport aérien et modes doux (vélo, marche à pied) | 118 |
| Figure 33 : Evolution de la répartition modale du transport de marchandises en Wallonie entre 1990 et 2009 (transit international compris ; hors transport aérien) | 118 |
| Figure 34 : Consommation finale des produits pétroliers en Wallonie (en 2007)..... | 122 |
| Figure 35 : Part des tronçons autoroutiers présentant une capacité d'utilisation de plus de 60% par axe autoroutier en 2010 et à l'horizon 2020 et 2040 | 127 |

LISTE DES TABLEAUX

| | |
|---|-----|
| Tableau 1 : Prise en compte du défi climatique au sein du SDER 99..... | 32 |
| Tableau 2 : Indice de performance énergétique (IPE) des bâtiments par classe d'âge. Consommations énergétiques finales unitaires moyennes par mètre carré suivant l'âge du bâti. | 41 |
| Tableau 3 : Indicateurs clés des RETI (2006) – EUR27 | 58 |
| Tableau 4 : Les indicateurs relatifs à la compétitivité, classés par facteurs..... | 66 |
| Tableau 5 : Produit intérieur brut en valeur absolue, par habitant et emploi..... | 70 |
| Tableau 6 : Evolution des commodités entre 1991 et 2001 | 98 |
| Tableau 7 : Répartition des types de diplômes en quatre catégories, selon l'âge. | 102 |
| Tableau 8 : Les moyens d'aménagement susceptibles de contribuer à la cohésion sociale, selon le SDER, le CAWW et la DPR..... | 131 |