

7. Atouts – Faiblesses - Opportunités - Menaces

| Positionnement / Dimensions/Structure interne | Atouts | Faiblesses | Opportunités | Menaces |
|---|--|---|---|---|
| <p>Positionnement de la Wallonie - La Wallonie dans son contexte suprarégional</p> | <p>Deux aéroports régionaux qui ont une zone de chalandise au-delà limites régionales et qui connectent la Wallonie avec l'Europe pour le trafic passagers (Charleroi) et le monde pour le trafic fret (Liège).</p> <p>Bon positionnement et bonnes connexions avec les grands ports de la mer du Nord.</p> <p>Connexions avec deux métropoles mondiales (Paris et Londres)</p> <p>Un bon équipement des infrastructures liés à l'économie de la connaissance (universités, Hautes-Ecoles, parcs scientifiques, centres de recherches) avec un capital humain d'un très bon niveau de compétence.</p> <p>Insertion de la Wallonie dans des réseaux mondiaux (économiques, culturels, UNESCO)</p> | <p>Absence de réelle métropole interne au territoire et servant de moteur économique pour la croissance régionale</p> <p>En dehors de la gare TGV de Liège, disparition de toute liaison internationale longue distance au départ des grandes villes wallonnes (effet tunnel du réseau TGV et faible poids de leur cœur en activités métropolitaines)</p> | <p>Proximité d'importants gisements de clientèle pour les pôles touristiques wallons tant urbains que ruraux qui peuvent davantage être mobilisés à certaines conditions (attractivité, multilinguisme...).</p> | <p>Fortes concurrences entre les pôles logistiques au sein de l'Europe du Nord-Ouest qui bénéficient des mêmes atouts de localisation et d'équipements.</p> |

| | | | | |
|--|---|---|--|--|
| <p>Positionnement de la Wallonie - La Wallonie dans son contexte transfrontalier et transrégional</p> | <p>Attractivité résidentielle de la Wallonie.</p> <p>Rééquilibrages en cours au sein de l'aire métropolitaine bruxelloise entre le Brabant wallon et Bruxelles.</p> <p>Bon positionnement de la Wallonie dans le secteur des services (soins de santé).</p> <p>Connections ferroviaires importantes avec les grandes villes voisines.</p> <p>Fort développement économique de la frange wallonne de la métropole lilloise pour partie alimentée par des investisseurs flamands.</p> <p>L'interconnexion au niveau réseau électrique haute tension avec les territoires voisins sont soit très bonnes et de grande capacité (avec la Flandre, Bruxelles et la France), soit bonnes (avec le Grand-Duché de Luxembourg) soit en cours de développement (projet Alegro avec l'Allemagne)</p> | <p>Dépendance à sens unique vis-à-vis du Grand-Duché de Luxembourg en partie favorisée par de simples transferts motivés par des raisons fiscales.</p> <p>Difficultés de positionnement des grandes villes wallonnes dans la dynamique métropolitaine.</p> <p>Valorisation des ressources primaires produites en Wallonie en dehors du territoire restant importante</p> <p>A l'image du futur RER autour de Bruxelles, les connections ferroviaires avec les pôles extérieurs méritent d'être améliorées (capacité, fréquence, ponctualité, vitesse, nouvelles connections, tarification...)</p> | <p>Migration de ménages fiscalement contributifs venant des pôles métropolitains extérieurs à la Wallonie.</p> <p>Développement à proximité de réseaux entre les pôles de la société de la connaissance offrant l'opportunité de s'y inscrire (ELAT, UniGR).</p> | <p>Forte concurrence avec les régions voisines dans les domaines de la logistique, du commerce de détail et du foncier à vocation économique.</p> <p>Risque de contournement de la Wallonie par d'importants flux de marchandises.</p> <p>Volonté croissante des grandes villes voisines de restreindre l'accès en automobile dans le centre-ville.</p> <p>Raréfaction des disponibilités foncières aux abords des métropoles voisines là où la pression migratoire est la plus intense ce qui allonge les distances à parcourir</p> |
| <p>Dimension démographique et sociale</p> | <p>Parc de logements globalement de bonne qualité constructive</p> | <p>L'offre en logements ne rencontre pas les besoins dans certaines parties du territoire.</p> | <p>Développement de quartiers nouveaux dans des sites bien localisés par rapport aux centralités et services</p> | <p>Poursuite de l'étalement urbain encouragée par la localisation excentrée de nombreuses réserves foncières</p> |

| | | | | |
|-----------------------------|--|--|--|---|
| | <p>La production récente de logements répond aux besoins quantitatifs et aux évolutions démographiques qui se profilent</p> | <p>Conception peu modulable et forte inertie du parc global de logements, qui s'adapte très lentement aux tendances émergentes de la société et à l'évolution des ménages</p> <p>La modularité des logements produits récemment reste très faible, avec difficulté de leur adaptation en cas d'évolution future des besoins</p> <p>Le parc de logements est très énergivore, à la fois par ses caractéristiques constructives et urbanistiques</p> <p>L'accès au logement reste souvent problématique, en particulier dans les zones de forte pression immobilière</p> | <p>Restructuration de tissus bâtis via les outils du CoDT</p> | <p>Résistance aux changements dans les choix résidentiels et contradictions entre les différentes normes qui sont d'application</p> |
| Dimension économique | <p>Croissance continue de l'emploi (mais incertitude)</p> <p>Situation de la Wallonie au sein de l'ENO et ouverture aux marchés extérieurs</p> <p>Mise en réseau des acteurs économiques via les pôles de compétitivité et clusters (Plan Marshall)</p> <p>Bonne accessibilité multimodale</p> | <p>Reconversion lente de l'économie</p> <p>Coût de l'énergie (partiellement expliqué par la dispersion des affectations urbanisées)</p> <p>Faible densité d'activités métropolitaines</p> <p>Saturation des disponibilités foncières au sein des zones à forte demande</p> | <p>Déploiement territorial des pôles de compétitivité en zones rurales (potentiel non capté actuellement)</p> <p>Relocalisation de dynamiques de développement de services et d'artisanat</p> <p>Facilitation des procédures de mise en œuvre des nouvelles ZAE</p> <p>Regain d'intérêt des acteurs privés vis-vis des SAR (sur-</p> | <p>Poursuite de l'affaiblissement de la base économique productive dans les pôles urbains wallons (Liège-Charleroi...)</p> <p>Marginalisation par rapport aux dynamiques de métropolisation</p> <p>Concurrence entre les nouvelles ZAE et le recyclage des SAR (souvent plus coûteux)</p> |

| | | | | |
|--|---|---|---|---|
| | <p>Dynamisme économique de certaines petites villes</p> <p>Plans prioritaires ZAE permettant de combler les principaux déficits</p> <p>Politique volontariste d'assainissement et de requalification des SAR (Plans Marshall)</p> <p>Nombreuses ressources (minéraux, terres...) pour les secteurs carriers, agricoles et sylvicoles</p> <p>Richesse et diversité d'acteurs et équipements y compris entreprises à la pointe dans différents secteurs à haute technologie</p> | <p>Saturation commerciale : friches, cellules vides, concurrences croissante centre – périphérie</p> <p>Taux d'emploi faible (sauf Brabant wallon)</p> <p>Déficit d'activités économiques dans les centres urbains (Liège, La Louvière, Charleroi...)</p> <p>Absence de véritable métropole wallonne (malgré des espaces métropolitains émergents).</p> | <p>tout en zone de raréfaction foncière et de forte demande)</p> <p>Opportunité des SAR pour un redéploiement d'activités économiques légères en milieu urbain</p> <p>Nouvelles perspectives en lien avec de nouvelles valeurs (circuits courts, produits locaux, recyclage, ...)</p> <p>Rééquilibrage entre Bruxelles et sa périphérie 80 % de l'emploi en dehors des ZAE (usage parcimonieux du sol)</p> <p>Emergence du « triangle wallon » (espace métropolitain lié à Bruxelles).</p> <p>Réseau d'infrastructures (transport multimodal et ZAE) disponible pour une optimisation des circuits courts et un développement durable</p> | <p>Mauvaise couverture des technologies de l'information et de la communication en zones peu densément peuplées en raison du coût des équipements</p> <p>Concurrence entre l'économie et les autres affectations pour l'acquisition du foncier.</p> <p>Concurrence entre le secteur primaire et les autres secteurs pour l'usage du sol.</p> <p>Zones périphériques aux aires métropolitaines délaissées par les entreprises et attractivité des métropoles frontalières (ex : G-D Luxembourg)</p> <p>Désindustrialisation et accroissement des disparités socio-économiques</p> <p>Réticence croissante des populations et du monde agricole vis-à-vis de la mise en œuvre de nouvelles zones d'activité</p> <p>Dépendance extérieur pour l'énergie, incertitudes liées à la production wallonne (Tihange...).</p> |
|--|---|---|---|---|

| | | | | |
|--|---|--|--|--|
| <p>Dimension patrimoniale et environnementale</p> | <p>Grande diversité paysagère et programmes de gestion et de sensibilisation relatifs au patrimoine paysager (parfois avec une dimension trans-frontalière)</p> <p>Important patrimoine bâti de qualité, dont une partie est protégée</p> <p>Services éco-systémiques, en particulier l'eau (ressource abondante)</p> | <p>Dégradation du paysage (banalisation)</p> <p>Déclin de la biodiversité animale et végétale</p> <p>Délaissement du bâti ancien et état du bâti très énergivore</p> <p>Mauvais indices de qualité de l'air</p> <p>Infrastructures de traitement des eaux insuffisamment développées pour les agglomérations de moins de 2.000 équivalents-habitant</p> <p>Etalement urbain, faiblesse de la mixité des fonctions, faible disponibilité foncière à proximité des infrastructures de transport public</p> <p>Rythme actuel de développement des énergies renouvelables lent</p> | <p>Intégrer la dimension paysagère dans toutes les politiques qui touchent au territoire</p> <p>Diffusion des TIC permettant d'amoindrir certains impacts sur l'environnement</p> <p>Mise en œuvre d'un maillage écologique fin et étendu, développement de la nature en ville</p> <p>Mesures de protection, de gestion et de sensibilisation du patrimoine (dans le cadre du nouveau CoPat), réaffectation du bâti et création du patrimoine de demain</p> <p>Politique de rénovation énergétique ambitieuse du bâti, dans le respect de sa qualité</p> <p>Amélioration de la qualité de l'air</p> <p>Atteindre les objectifs d'épuration des eaux par la mise en place de petites stations d'épuration et de l'épuration individuelle</p> <p>Mise en place de mesures de prévention et d'adaptation vis-à-vis des risques liés au changement climatique et</p> | <p>Croissance démographique avec urbanisation diffuse (fragmentation du territoire, artificialisation des sols,...)</p> <p>Poursuite du déclin de la biodiversité avec perte de services écosystémiques</p> <p>Raréfaction/épuisement de ressources non renouvelables suite à des prélèvements trop importants</p> <p>Effets du changement climatique (inondations, vagues de chaleur, etc.)</p> <p>Régression des identités/spécificités patrimoniales locales</p> <p>Dépendance de la Wallonie vis-à-vis des territoires trans-frontaliers pour le traitement des déchets de classe 1.</p> |
|--|---|--|--|--|

| | | | | |
|--|--|--|--|---|
| | | | aux transitions énergétiques et technologiques | |
| Dimension mobilité et transport | <p>Réseau routier et autoroutier dense et bien réparti sur le territoire</p> <p>Présence d'un port maritime majeur</p> <p>Présence de voies navigables</p> <p>Présence de deux aéroports internationaux</p> <p>Présence d'une gare TGV</p> <p>Intégration des réseaux au niveau européen</p> <p>Présence de plateformes multimodales</p> | <p>Saturation ponctuelle des différents réseaux wallons et des pôles voisins</p> <p>Les infrastructures vieillissantes et nécessitant un coût d'entretien important</p> <p>Externalités négatives fortes du secteur des transports sur l'environnement et le cadre de vie, dues notamment à un déséquilibre modal (prépondérance du mode routier)</p> <p>Offre actuelle en service de transport relativement homogène mais peu adaptée aux spécificités hétérogènes du territoire et des besoins en mobilité</p> <p>Raréfaction des financements</p> | <p>Complémentarité potentielle entre les réseaux</p> <p>Trois RTE-T traversent la Wallonie</p> <p>Connexions aux grands ports européens (actuellement 78% de la navigation intérieure de l'UE se réalise au sein du Benelux)</p> <p>L'émergence des nouvelles technologies facilitant la gestion des systèmes de mobilité sur le territoire et leur financement</p> <p>Développement de modes alternatifs au moteur à combustion</p> | <p>Saturation structurelle des différents réseaux wallons et des pôles voisins</p> <p>Manque de stratégie à long terme</p> <p>Compétition accrue avec les régions voisines sur le développement des pôles logistiques</p> <p>Complexification croissante des flux de mobilité</p> |

| | | | | |
|---|--|--|--|---|
| <p>Structuration interne du territoire wallon (Cf. la dimension mobilité et transport pour les axes et les nœuds de transport de marchandises et de personnes)</p> | <p>Maillage urbain très dense et très diversifié</p> <p>Diversité des espaces ruraux et urbains participant à l'attractivité territoriale (ressources naturelles, biodiversité, tourisme...)</p> <p>Dynamiques de projets supra-communaux (Parc naturel, GAL...)</p> <p>Réseau de distribution d'électricité à très haute tension - également connecté aux territoires voisins</p> | <p>Disparités territoriales discriminantes (emploi, contexte socio-économique, aménités environnementales, mobilité, réseaux numériques...)</p> <p>Emergence d'îlots de précarité, tant en zone urbaine que rurale</p> | <p>Possibilité d'une structuration pluri-communale via les outils du CoDT (SDP) et existence de groupements de forces vives pour porter des projets de territoires à l'échelle supra communale</p> <p>Regain d'intérêt pour les tissus urbains</p> <p>Poursuite de l'adaptation du réseau de distribution d'électricité (décentralisation) à la production dispersée d'énergie renouvelable</p> <p>Réseau de canalisations souterraines (gaz, fluides liquides) sous-utilisé</p> | <p>Poursuite de la non-reconnaissance de la diversité des espaces ruraux et urbains</p> <p>Poursuite de la spirale négative de la dégradation des quartiers précarisés</p> <p>Poursuite de l'éparpillement des activités au détriment de l'attractivité des pôles urbains</p> <p>Déficit de moyen public à consacrer à la requalification des tissus urbains dégradés</p> <p>Non-pérennité des dispositifs soutenant les dynamiques de projet (GAL)</p> |
|---|--|--|--|---|