Conférence Permanente du Développement Territorial

EXPERTISE 2 : ANALYSE CONTEXTUELLE 2021 DU SDT

RAPPORT FINAL –FEVRIER 2022

Université de Liège - Lepur

Université Libre de Bruxelles - IGEAT

Université Catholique de Louvain - CREAT

Responsables scientifiques

Pour le CREAT-UCLouvain : Yves HANIN

Pour l'IGEAT-ULB : Marie-Françoise GODART

Pour le Lepur-ULiège : Bruno BIANCHET

Chercheurs

Pour le CREAT-UCLouvain : Martin GRANDJEAN, Alexandre LECLERCQ, Vincent BOTTIEAU, Alain MALHERBE

Pour l'IGEAT-ULB : Valérie CAWOY, Michèle HAINE, Xavier COUTOIS, Derek BRUGGEMAN, Etienne CASTIAU

Pour le Lepur-ULiège : Bruno BIANCHET, Jean-Marc LAMBOTTE, Hubert MALDAGUE, Sébastien HENDRICKX

TABLE DES MATIÈRES

CONTEXTE GENERAL 6
1. INTRODUCTION 6
2. METHODOLOGIE GENERALE 6
1. LE POSITIONNEMENT DE LA WALLONIE 8
L'INSERTION DE LA WALLONIE A L'ECHELLE SUPRAREGIONALE 8
CONSTATS 12
DIMENSION DEMOGRAPHIQUE ET SOCIALE 12
DIMENSION ECONOMIQUE 13
DIMENSION PATRIMONIALE ET ENVIRONNEMENTALE 14
DIMENSION MOBILITE ET TRANSPORT 15
POTENTIALITE ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE 16
ENJEUX TERRITORIAUX A L'ECHELLE SUPRAREGIONALE 18
LA WALLONIE DANS SON CONTEXTE TRANSFRONTALIER ET TRANSREGIONAL 19
CONSTATS 21
DIMENSION DEMOGRAPHIQUE ET SOCIALE 21
DIMENSION ECONOMIQUE 27
DIMENSION PATRIMONIALE ET ENVIRONNEMENTALE 30
DIMENSION MOBILITE ET TRANSPORT 31
POTENTIALITES ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE 33
ENJEUX TERRITORIAUX A L'ECHELLE TRANSFRONTALIERE ET TRANSREGIONALE 35
2. LA DIMENSION DEMOGRAPHIQUE ET SOCIALE 36
CONSTATS 36
BESOINS EN LOGEMENTS 40
POTENTIALITES ET CONTRAINTES PAR RAPPORT A CES BESOINS EN LOGEMENTS 41
BESOINS EN SERVICES A LA POPULATION ET EN EQUIPEMENTS COLLECTIFS 42
POTENTIALITES ET CONTRAINTES PAR RAPPORT A CES BESOINS EN SERVICES A LA POPULATION ET EN EQUIPEMENTS COLLECTIFS 43
BESOINS RELATIFS AUX COMMERCES 43
POTENTIALITES ET CONTRAINTES PAR RAPPORT A CES BESOINS RELATIFS AUX COMMERCES 44
BESOINS RELATIFS AU CADRE DE VIE ET A LA SECURITE 44
POTENTIALITES ET CONTRAINTES PAR RAPPORT A CES BESOINS RELATIFS AU CADRE DE VIE ET A LA SECURITE 45
ENJEUX TERRITORIAUX DE LA DIMENSION DEMOGRAPHIQUE ET SOCIALE 45
3. LA DIMENSION ECONOMIQUE 46
CONSTATS 46
BESOINS PROPRES A LA DIMENSION ECONOMIQUE DANS SON ENSEMBLE 50

POTENTIALITES ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE PAR RAPPORT A CES BESOINS RELATIFS A LA DIMENSION ECONOMIQUE DANS SON ENSEMBLE 52
BESOINS DU SECTEUR PRIMAIRE 56
POTENTIALITES ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE PAR RAPPORT A CES BESOINS DU SECTEUR PRIMAIRE 57
BESOINS DU SECTEUR SECONDAIRE 58
POTENTIALITES ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE PAR RAPPORT A CES BESOINS DU SECTEUR SECONDAIRE 60
BESOINS DU SECTEUR TERTIAIRE 61
POTENTIALITES ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE PAR RAPPORT A CES BESOINS DU SECTEUR TERTIAIRE 62
ENJEUX TERRITORIAUX DE LA DIMENSION ECONOMIQUE 65
4. LA DIMENSION PATRIMONIALE ET ENVIRONNEMENTALE 66
CONSTATS 66
BESOINS RELATIFS AUX PATRIMOINES NATURELS, BATIS ET PAYSAGERS 70
POTENTIALITES ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE PAR RAPPORT A CES BESOINS RELATIFS AUX PATRIMOINES NATURELS, BATIS ET PAYSAGERS 70
BESOINS RELATIFS A LA PROTECTION DE L'AIR ET DU CLIMAT 71
POTENTIALITES ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE PAR RAPPORT A CES BESOINS RELATIFS A LA PROTECTION DE L'AIR ET DU CLIMAT 72
BESOINS RELATIFS AUX DECHETS ET A LA PROTECTION DES RESSOURCES DU SOUS-SOL (EAU, ROCHES, MINERAIS) 73
POTENTIALITES ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE PAR RAPPORT A CES BESOINS RELATIFS AUX DECHETS ET A LA PROTECTION DES RESSOURCES DU SOUS-SOL (EAU, ROCHES, MINERAIS) 73
ENJEUX TERRITORIAUX DE LA DIMENSION PATRIMOINE ET ENVIRONNEMENT 75
5. LA DIMENSION MOBILITE ET TRANSPORT 76
CONSTATS 76
BESOINS CONCERNANT LA MOBILITE 79
BESOINS CONCERNANT LA MOBILITE DES PERSONNES 80
BESOINS CONCERNANT LE TRANSPORT DE MARCHANDISES 82
POTENTIALITES ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE PAR RAPPORT A CES BESOINS EN MOBILITE ET TRANSPORT 83
ENJEUX TERRITORIAUX DE LA DIMENSION MOBILITE ET TRANSPORT 86
6. LA STRUCTURATION INTERNE DU TERRITOIRE WALLON 87
OCCUPATION DU SOL ET DYNAMIQUES D'URBANISATION 87
CONSTATS 87
ARMATURE TERRITORIALE ET TYPOLOGIE DES COMMUNES 93
CONSTATS 93
LA TYPOLOGIE SOCIOECONOMIQUE DES COMMUNES 2018 DE BELFIUS 93
LA TYPOLOGIE DES COMMUNES DU SRDC 95
UNE VERITABLE POLITIQUE INTEGREE DES VILLES ET SES VILLES BENEFICIAIRES 97

DES VILLES WALLONNES QUI NE REGROUPENT QU'UNE FAIBLE PART DE LA CROISSANCE DE L'EMPLOI ET DE LA POPULATION 97
POTENTIALITE ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE 98
AIRES FONCTIONNELLES ET DYNAMIQUES SUPRA-COMMUNALES 99
CONSTATS 99
AIRES D'INFLUENCE 100
BASSINS ORGANISATIONNELS 102
PROJETS DE TERRITOIRE 102
POTENTIALITES ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE 103
INFRASTRUCTURES DE COMMUNICATION ET DE TRANSPORT (AXES) 103
CONSTATS 103
POTENTIALITES ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE 107
ENJEUX TERRITORIAUX DE LA STRUCTURATION INTERNE DU TERRITOIRE WALLON 108
7. ATOUTS – FAIBLESSES – OPPORTUNITES – MENACES 109

CONTEXTE GENERAL

1. INTRODUCTION

La Wallonie se doit de construire et d'affirmer une vision stratégique de son territoire. C'est dans ce but que la Déclaration de Politique Régionale (DPR) 2014-2019 avait inscrit à son agenda la révision du SDER (Schéma de Développement de l'Espace Régional) datant de 1999. Le nouveau document intitulé **Schéma de Développement du Territoire** (SDT) a été adopté par le Gouvernement le 16 mai 2019. Sa date d'entrée en vigueur devait être déterminée par le Gouvernement de la législature suivante (2019-2024).

Ce SDT 2019 est menacé d'annulation par un recours de la Ville d'Andenne au Conseil d'Etat sur la méthodologie de désignation des pôles.

Eu égard à la fragilité juridique du SDT 2019 et afin de répondre aux manquements relevés, son actualisation est apparue opportune. Celle-ci visera également à le rendre plus opérationnel et plusieurs stratégies inscrites dans la Déclaration de Politique Régionale (DPR) 2019-2024 y seront intégrées.

Une actualisation du SDT 2019 nécessite préalablement une **analyse contextuelle** à jour du territoire à l'échelle régionale. Celle-ci est prévue par l'article D.II.2 §1 du CoDT : *Le schéma de développement du territoire définit la stratégie territoriale pour la Wallonie sur la base d'une analyse contextuelle, à l'échelle régionale. L'analyse contextuelle comporte :*

- *les principaux **enjeux** territoriaux,*
- *les **perspectives** et les **besoins** en termes sociaux, économiques, démographiques, énergétiques, patrimoniaux, environnementaux,*
- *les **potentialités** et les **contraintes** du territoire.*

L'analyse contextuelle du SDT 2019, dont le gouvernement wallon a pris acte en juin 2017, a été actualisée fin 2021 par la CPDT. L'analyse contextuelle 2021 du futur SDT actualisé fait l'objet de ce rapport.

2. METHODOLOGIE GENERALE

La structure de l'analyse contextuelle 2017 a été conservée. Les chiffres et faits, ainsi que leurs interprétations, présentés en 2017 ont été systématiquement examinés dans un objectif d'actualisation avec les connaissances les plus à jour disponibles. L'actualisation s'est étendue aux nouveautés de ces 5 dernières années. L'analyse contextuelle 2021, ne reposant plus comme en 2017 sur un Etat du territoire préalable (CPDT, 2016), certains textes ont été étayés.

L'analyse contextuelle se structure comme suit :

1. **Le positionnement de la Wallonie dans son environnement suprarégional et transfrontalier.** Cette partie analyse l'inscription actuelle de la Wallonie dans un contexte suprarégional et transfrontalier et les perspectives. Elle permet de déterminer les opportunités et les menaces de ce positionnement.
2. **La dimension démographique et sociale.** Cette partie traite de la situation existante et les perspectives concernant le logement, les services à la population, les équipements collectifs, le commerce, le cadre de vie et la sécurité.
3. **La dimension économique.** Cette partie traite de la situation existante et des perspectives de la Wallonie au regard de l'emploi, de la mondialisation, de l'économie productive

et résidentielle, du tourisme, des aspects productifs de l'agriculture, de la sylviculture, de l'exploitation des ressources du sous-sol, de l'économie circulaire, de la production de l'énergie, des TIC, du transport de fret et de la valorisation du patrimoine bâti, naturel et paysager.

4. La dimension patrimoniale et environnementale. Cette partie examine la situation existante et les perspectives de la Wallonie en ce qui concerne la protection du patrimoine bâti, naturel et paysager, la problématique air-climat et la protection des ressources du sous-sol.
5. La dimension mobilité et transport. Cette partie se penche sur la situation existante et les perspectives de la région en matière de mobilité des personnes et de transport des marchandises.
6. La structuration interne du territoire wallon. Enfin, cette partie traite de la structuration interne du territoire wallon.

Sur base de la situation existante et des perspectives dégagées pour les 4 dimensions (points 2 à 5 ci-dessus) et la structuration interne du territoire wallon (point 6), des besoins territoriaux sont formulés au regard desquels les potentialités et les fragilités du territoire sont examinées.

La dimension énergétique est traitée transversalement.

1. LE POSITIONNEMENT DE LA WALLONIE

Cette partie traite des politiques et des projets impulsés et menés par les niveaux de pouvoirs supérieurs à la Wallonie, l'ONU et l'Union Européenne principalement. Ils ont une influence directe sur le développement territorial de la Wallonie. En effet la politique territoriale wallonne doit s'inscrire dans les objectifs définis par les niveaux de pouvoir supérieurs notamment si elle veut pouvoir bénéficier des fonds européens au travers du plan de relance ou de la politique régionale européenne.

Cette partie aborde également les tendances à l'œuvre aux échelles suprarégionale et transfrontalière qui ont des incidences sur les trajectoires de la Wallonie.

L'échelle suprarégionale est délimitée par les grandes aires métropolitaines mondiales qui entourent la Wallonie et qui agissent dans l'économie globale (l'Île de France, le bassin Londonien, la Randstad, la Ruhr, l'aire métropolitaine[1] Rhin-Main). L'échelle transfrontalière correspond aux interdépendances de la Wallonie avec ces territoires voisins dans un rapport de proximité. Elle s'écarte de la notion habituelle de la distance de 20 kilomètres de part et d'autre de la frontière traditionnellement employée dans le cadre des conventions sur le travail transfrontalier pour s'élargir aux influences régionales et aux aires métropolitaines et rurales en connexion avec la Wallonie (Bruxelles, Flandre, Lille, Luxembourg, Maastricht – Liège – Aix-la-Chapelle).

L'INSERTION DE LA WALLONIE A L'ECHELLE SUPRAREGIONALE

Les stratégies et objectifs onusiens

Les défis territoriaux sont présents à l'échelle mondiale. L'ONU a approuvé plusieurs stratégies et documents devant être intégrés dans les politiques wallonnes de développement territorial. Les 17 objectifs du développement durable à atteindre à l'horizon 2030 sont, à l'instar de l'ensemble des politiques, à respecter lors de la mise en place des stratégies et projets d'aménagement du territoire[2]. Certains des Objectifs du Développement Durable ont été déclinés et précisés lors de conférences thématiques comme la conférence de Quito en 2016 sur le Nouvel agenda urbain.

[1] L'aire métropolitaine est un espace réticulaire polycentrique organisé autour d'un pôle métropolitain. Le pôle métropolitain concentre les activités, la population et les équipements rayonnant sur l'ensemble de l'aire métropolitaine. La métropole comprend des lieux de commandement de vastes espaces. Elle est un système urbain dont la configuration rend possible l'accès à un niveau d'excellence à l'échelle mondiale (Levy J., 1996, Paris métropolitain. Réseaux et territoires dans l'espace parisien, dans Leresche J.-P. & al., Métropolisation. Interdépendances mondiales et implications lémaniques). La métropole est un espace urbain qui, tout en permettant la participation des acteurs aux processus d'échelle mondiale, reste une société locale (Ascher F., 2013 dans Lévy J. & Lussault M., ss. la dir., Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés, Belin).

[2] Les 17 objectifs sont : pas de pauvreté ; faim zéro ; bonne santé et bien-être, éducation de qualité ; égalité entre les sexes ; eau propre et assainissement ; énergie propre et d'un coût abordable ; travail décent et croissance économique ; industrie, innovation et infrastructure ; inégalités réduites ; villes et communautés durables ; consommation et production responsables ; mesures relatives à la lutte contre le changement climatique ; vie aquatique ; vie terrestre ; paix, justice et institutions efficaces ; partenariat pour la réalisation des objectifs.

Des rapports sont édités chaque année par l'ONU pour évaluer l'évolution de ces différents objectifs. Dans le dernier rapport publié en 2019, Antonio Guterres souligne les progrès réalisés dans la rencontre de ces 17 objectifs notamment le fait que 170 pays ont mis en place des politiques pour faire face à l'urbanisation rapide. Mais il relève que le réchauffement climatique s'accélère et que la détérioration rapide de l'environnement reste une préoccupation majeure[3]. Depuis 2015 les inégalités ont continué de croître tant entre les pays qu'au sein des territoires. Plusieurs objectifs du développement durable ne seront pas atteints en 2030 et les efforts devront se poursuivre au-delà de cette échéance. Le rapport met en évidence le manque de données disponibles pour construire les indicateurs permettant de suivre les évolutions dans la rencontre des objectifs.

L'accord de Paris sur le climat de 2015 (COP 21), ratifiée par 186 pays dont la Belgique, fixe l'objectif de maintenir le réchauffement de la température en-dessous de 1,5°C par rapport au niveau préindustriel. Le sixième rapport du GIEC confirme l'importance de mettre en place des politiques visant à limiter à 2°C l'augmentation de la température mondiale au cours du siècle, tout en cherchant des moyens de ramener cette augmentation à 1,5°C.

La conférence mondiale sur la biodiversité de septembre 2021 vise à mettre fin à la perte de la biodiversité en insistant sur l'importance des actions locales pour rencontrer cet objectif. Le manifeste invite à mettre en place un réseau de conservation de la biodiversité fondé sur l'interconnexion des sites. Ces actions doivent être portées par un large partenariat permettant le rétablissement de la biodiversité y compris la diversité des sols et l'agro-écologie.

La conférence de l'ONU Habitat III sur le logement et le développement urbain durable de 2016 a adopté le « Nouvel agenda urbain ». Ses principaux axes sont : « un appel à l'égalité des chances ; à l'élimination des discriminations ; à des villes plus propres ; au renforcement de la résilience et à la réduction des émissions de carbone ; au plein respect des droits des migrants et des réfugiés, quel que soit leur statut ; à l'amélioration de la connectivité et à la promotion d'espaces publics verts, sûrs et accessibles ».

La Charte des Nations Unies de Genève approuvée en avril 2015 par la Commission Economique des Nations-Unies pour l'Europe vise à garantir à tous l'accès à un logement convenable, de qualité adéquate, abordable et salubre. Outre la nécessité de réduire l'impact environnemental du secteur de la construction résidentielle notamment en privilégiant la rénovation des logements, la charte met en évidence la nécessité de réduire l'expansion ininterrompue des zones urbaines, les priorités à donner à une infrastructure verte et aux systèmes de transport durables et intégrés. La lutte contre la précarité énergétique est également au centre des préoccupations de la charte ainsi que la redynamisation des villes.

Les stratégies et objectifs européens

La politique territoriale européenne se fonde sur le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC) adopté en 1999 ainsi que sur la politique de cohésion sociale et économique depuis la ratification de l'Acte Unique (1986). Le traité de Lisbonne (2008) a ajouté une troisième dimension à la politique de cohésion : la cohésion territoriale. Plusieurs documents ont été actualisés depuis 2017.

[3] Guterres A. & al. (2019), Rapport sur les objectifs du développement durable, ONU.

Les stratégies et objectifs urbains européens

Le Pacte d'Amsterdam de 2016 définit le plan d'action de l'Agenda Urbain de 2018 qui confirme le rôle des villes dans la réalisation des objectifs européens. Il oriente les futures législations et initiatives de l'Union Européenne pour faire face au changement climatique. L'accord de Ljubljana du 26 novembre 2021 actualise et s'inscrit dans les objectifs de l'agenda urbain de 2018 en insistant sur la complexité des défis auxquels doivent faire face les villes et les interdépendances entre ces défis qui appellent à des réponses multisectorielles. Les priorités suivantes ont été ajoutées : les inégalités urbaines, l'alimentation, la ville verte et le tourisme durable.

Enfin, la Nouvelle charte de Leipzig et l'Agenda territorial ont été conclus fin 2020. Chaque document se fonde sur le principe de base d'un développement durable intégré en milieu urbain, sur les différents objectifs qui ont été adoptés par l'ONU tels que les 17 objectifs du développement durable ou le contenu de l'accord de Paris de 2015. Les différents documents européens de politique territoriale s'articulent et se renforcent entre eux pour viser la rencontre des défis climatiques et de la cohésion territoriale par une transition juste.

La Nouvelle charte de Leipzig a été adoptée le 30 novembre 2020. Elle promeut un développement durable des villes européennes. Elle s'inscrit dans l'objectif 11 de Développement Durable de l'ONU visant à rendre "les villes inclusives, sûres, résilientes et durables". Les qualités patrimoniales, sociales et culturelles ainsi que la structure polycentrique des villes européennes sont reconnues pour être des leviers essentiels dans la mise en place de villes justes, vertes et productives. Ces dimensions doivent conduire à rencontrer les défis climatiques, démographiques, environnementaux et de biodiversité ainsi que ceux liés à la rareté des ressources, aux transformations de l'économie et à la pandémie de la COVID-19. Elles contribuent à la résilience du territoire européen face aux crises environnementales, sanitaires, économiques... Les ministres du développement urbain des Etats-membres de l'Union Européenne se sont engagés à ce que les politiques foncières et d'aménagement du territoire soient en adéquation avec le contenu de la Nouvelle charte de Leipzig tout en s'appuyant sur la gouvernance multiniveau et la participation des citoyens.

L'agenda territorial européen

L'Agenda Territorial 2030, « Un avenir pour tous les territoires », a été adopté le 1er décembre 2020. Rédigé durant la pandémie de la COVID-19, il vise à renforcer la cohésion territoriale de l'Union Européenne par une approche territorialisée et coordonnée entre les différents niveaux de pouvoir et par une approche territoriale transversale des politiques sectorielles. Trois constats fondent l'Agenda Territorial sur base de deux objectifs généraux, une Europe juste et une Europe verte. Le concept « d'Europe juste » vise un développement territorial équilibré en utilisant la diversité de l'Europe, à s'appuyer sur des régions fonctionnelles ainsi qu'à renforcer l'intégration au-delà des frontières. Le concept « d'une Europe verte » vise à développer un environnement sain, une économie circulaire et des connexions durables (numérique et physique). Parmi les mesures possibles d'atténuation et d'adaptation au changement climatique, l'Agenda territorial fait notamment référence à la promotion d'une utilisation durable des sols, des espaces libres et des zones vertes publiques, la prévention de l'expansion urbaine et des ilots de chaleur urbains, la mise en place d'infrastructures vertes, l'amélioration de la qualité de l'air et l'atteinte de l'objectif de « zéro artificialisation nette » des sols d'ici 2050. Cet objectif était par ailleurs déjà énoncé dans la communication de la Commission européenne du 20 septembre 2011 (COM 2011, 571) présentant une « feuille de route pour une Europe efficace dans l'utilisation des ressources ». La réutilisation du foncier abandonné est un des moyens avancés pour atteindre cet objectif. La communication de la Commission européenne du 28 novembre 2018 « Une vision européenne stratégique à long terme pour une économie prospère, moderne, compétitive et neutre pour le climat » a dressé comme objectif d'atteindre zéro émission nette de carbone à l'horizon 2050.

Le Green deal et le plan de relance européen

La Commission européenne a présenté au Parlement européen, au Conseil européen, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions une communication le 11 décembre 2019, le Green Deal ou pacte vert pour l'Europe. Il doit rendre opérationnel ces objectifs par une nouvelle stratégie de croissance qui articule le leadership mondial européen avec le Pacte européen pour le climat. Le programme NextGeneration.EU finance le plan de relance européen - devant conduire à une Europe « plus verte, plus numérique, plus résiliente et mieux adaptée aux défis actuels et à venir » et qui fait suite à la pandémie de la COVID-19.

En synthèse, la Commission européenne fixe actuellement deux horizons temporels pour la réalisation des objectifs de développement durable et répondre aux enjeux climatiques : 2030 pour l'agenda territorial adopté en 2020. Le deuxième horizon temporel est 2050 pour atteindre les objectifs de zéro artificialisation nette ainsi que le zéro émission nette de carbone.

Diagnostic du territoire européen par ESPON

L'Etat du territoire européen 2019 (ESPON, 2020)[4] a analysé l'évolution du développement du territoire européen au travers de différentes thématiques en vue de préparer le Nouvel Agenda Territorial pour l'Union Européenne. A partir de cet état des lieux cinq axes ont été déclinés pour dresser la trajectoire du futur développement territorial de l'Europe : " favoriser une Europe plus intelligente, une Europe plus verte et bas-carbone, une Europe mieux connectée, une Europe plus sociale et une Europe plus proche des citoyens". L'étude ESPON classe notamment la Wallonie dans les régions avec une performance d'innovation forte, tout comme le Grand-Duché du Luxembourg, ayant à ses frontières au nord et à l'est des régions mieux positionnées (Flandre, Pays-Bas, Rhénanie du Nord-Westphalie), et au sud des régions à performance d'innovation plus faible (Hauts-de-France et Grand-Est). Le potentiel de la Wallonie dans l'économie de la connaissance y est relevé comme étant un levier de développement à mieux exploiter. En ce qui concerne la connectivité écologique, les pays du Benelux sont identifiés comme ayant une plus grande fragmentation écologique due à la pression de l'urbanisation et de la croissance de l'urbanisation que les autres régions européennes. La Wallonie possède un potentiel de couverture des infrastructures vertes légèrement au-dessus de la moyenne européenne.

Les impacts du changement climatique en Wallonie correspondent aux impacts identifiés dans l'aire continentale de l'Europe avec croissance des chaleurs extrêmes, des sécheresses en été, une croissance des risques d'inondations et des feux de forêt et une perte de la valeur économique des forêts. Enfin l'aire continentale présentera une forte demande énergétique pour la climatisation des bâtiments.

[4] Barlacu R., Stead D. & al. (2019), *State of the European Territory, ESPON contribution to the Debate on Cohesion Policy of post-2020*, Synthetis Report.

L'Europe du Nord-Ouest concentre les principales portes d'entrées continentales de la mondialisation que sont les ports, les aéroports, les centres de commandement des entreprises, les centres administratifs et politiques. Elles sont les éléments centraux dans les échanges financiers, de marchandises, de personnes qui rayonnent sur de larges territoires. Ces portes d'entrées s'inscrivent dans la structure spatiale héritée de l'Europe du Nord-Ouest, que ce soient les villes (Paris, Londres), les axes (le Rhin, l'Escaut et la Meuse) ou les aires (la Randstad et la Ruhr). La Wallonie est au cœur de cette structure tout en étant sur une ligne de fracture. Le Brabant wallon, au nord du territoire, se rattache à l'aire métropolitaine bruxelloise et par-delà à la grande zone de développement reprenant le diamant flamand et s'étendant à la Randstad. La fracture de cette large aire est matérialisée par l'axe sambro-mosan et ses anciennes vallées industrielles qui sont toujours en reconversion. Au-delà de ces vallées qui marquent le début du plateau fagnard, du Condroz, de la Famenne, du plateau ardennais, se déploie une aire rurale de faible densité. Cette zone rurale s'insère dans un large espace peu peuplé et largement ouvert qui débute à l'ouest avec la Champagne-Ardenne et qui s'étire jusqu'à la vallée du Rhin en englobant le nord du Grand-Duché de Luxembourg et l'Eifel.

CONSTATS

DIMENSION DEMOGRAPHIQUE ET SOCIALE

1. L'Europe du Nord-Ouest présente des tendances démographiques où les dynamiques ont fortement évolué entre les années 2008-2015 et les années 2014-2020. L'ensemble de l'Europe du Nord-Ouest a retrouvé de manière générale une croissance de population avec des régions plus dynamiques comme les métropoles de la vallée du Rhin, le sud de l'Allemagne, le centre des Pays-Bas. La France est encore dans des dynamiques contrastées avec une décroissance de population prononcée dans une partie de la région du Grand-Est ainsi qu'une décroissance plus faible dans la Région Hauts de France. Le Luxembourg reste une des régions à plus forte croissance démographique de l'Europe du Nord-Ouest.

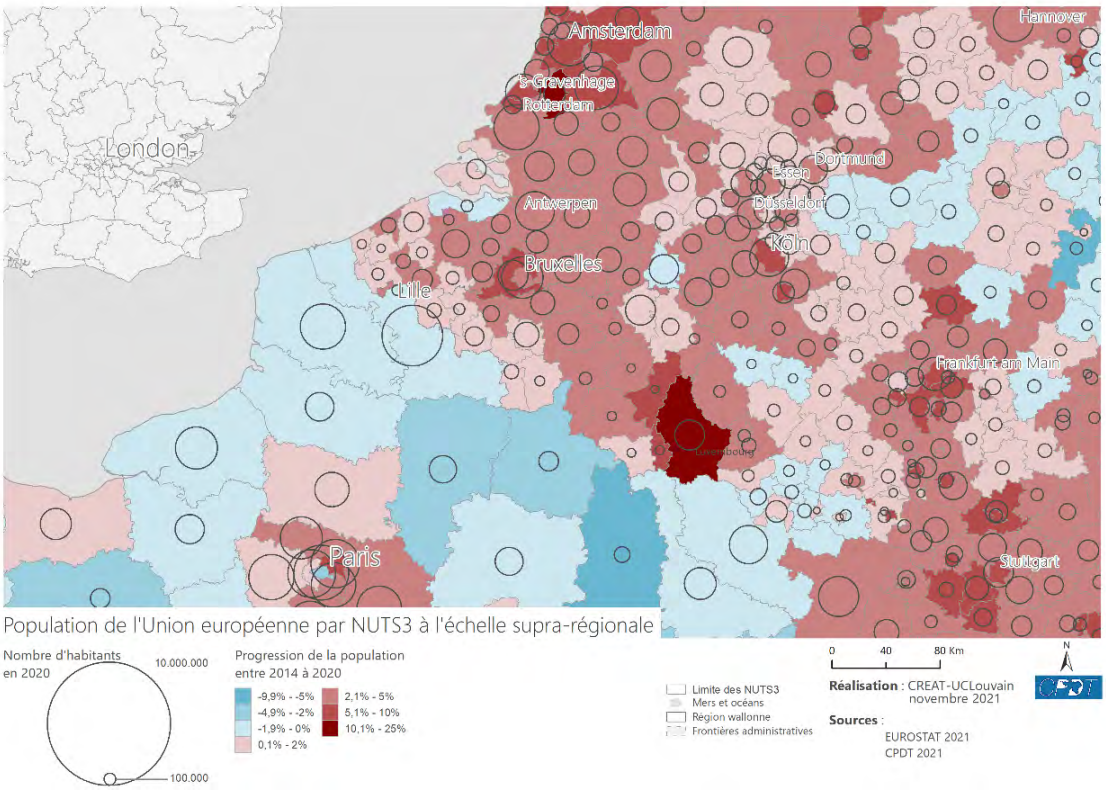

Figure 1 : Evolution de la population entre 2014 et 2020 par NUTS 3

2. La principale origine de la croissance de la population est la migration internationale constatée au sein des aires métropolitaines et des grandes villes.

3. Les ségrégations socio-spatiales au sein du territoire européen se renforcent en accentuant les inégalités entre les aires métropolitaines et les espaces qui leur sont extérieurs aux bénéfices des espaces métropolitains. Comme dans d'autres territoires européens, des poches de pauvreté et de moindre développement tant économique que démographique s'observent également dans les régions de tradition industrielle telles que les grandes agglomérations du sillon Sambre et Meuse. Les régions rurales éloignées des pôles métropolitains, à l'image en Wallonie de toute la bordure frontalière avec la France entre les aires métropolitaines de Lille et de Luxembourg, ne bénéficient pas ou peu des retombées métropolitaines.

DIMENSION ECONOMIQUE

1. Les pôles métropolitains s'appuient sur les réseaux pour s'affirmer dans la hiérarchie mondiale. Les réseaux contribuent à l'insertion de la très grande ville en tant que nœud d'accessibilité internationale ; la très grande ville constitue aussi un nœud dans les réseaux internationaux liés aux services financiers, juridiques, de marketing, techniques, de commandement de l'économie transnationale, un lieu de production ou en tout cas de production technologique et un lieu culturel majeur[5].

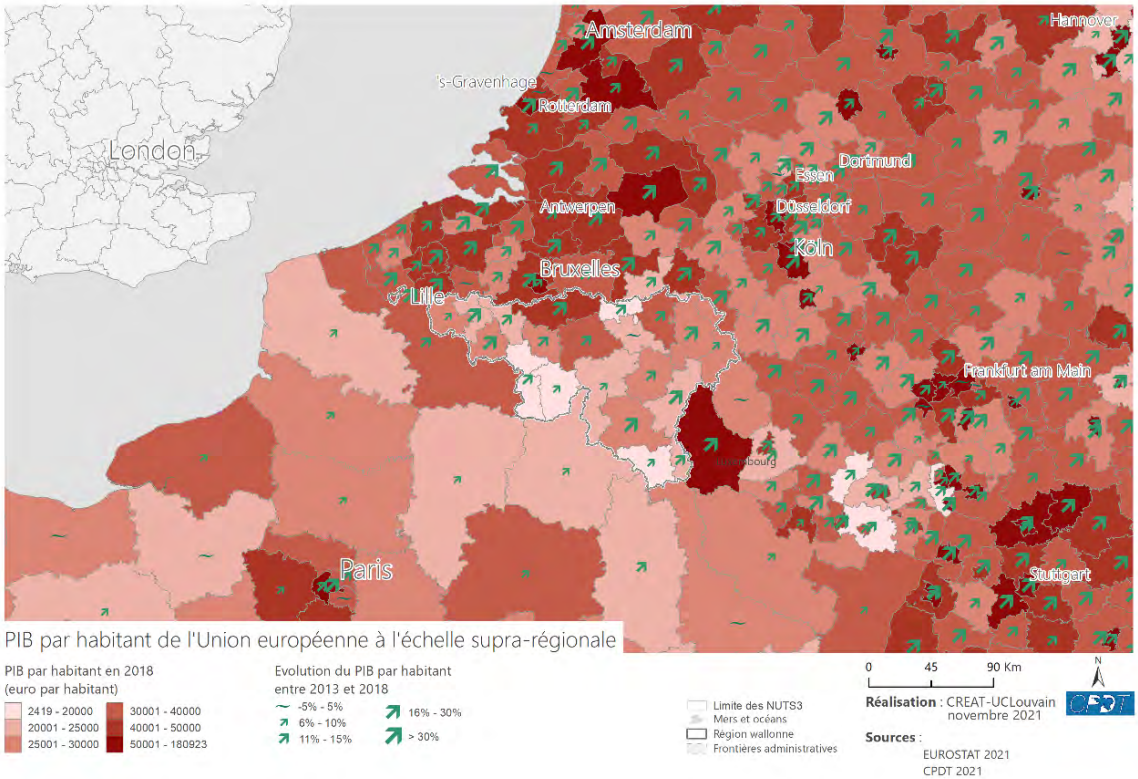

Figure 2 : PIB par habitant et son évolution entre 2013 et 2018 par NUTS 3

[5] Vandermotten C. (2014), Structures et armatures urbaines, EchoGéo [En ligne], 27 | 2014, mis en ligne le 20 mars 2014. URL : http://echogeo.revues.org/13793 ; DOI : 10.4000/echogeo.13793

2. Les aires métropolitaines structurées autour de Paris, Londres, la Randstad, Bruxelles, les métropoles Rhin-Ruhr et Rhin-Main… sont les plus dynamiques du continent européen. Le produit intérieur brut (PIB) y est nettement plus élevé que dans les autres espaces. Cette concentration de richesse est à mettre en contraste avec le faible développement voire la décroissance de certaines zones rurales et des anciennes régions de tradition industrielle. L'ancien bassin minier allant du Nord de la France jusqu'au Limbourg néerlandais connait cependant une évolution positive du PIB par habitant plus prononcée que lors de la période 2008-2013.
3. Les aires métropolitaines jouent un rôle majeur dans la structuration de l'Europe du Nord-Ouest et ont des impacts directs sur le développement territorial de la Wallonie. Elles entretiennent des relations privilégiées avec des parties du monde. Londres et la Randstad sont tournées plus particulièrement vers l'Amérique du Nord, le Luxembourg vers l'Asie, Paris et Bruxelles vers l'Afrique et la Ruhr vers la Russie[6]. L'importance des connexions aériennes intercontinentales de ces pôles mondiaux sont le reflet de l'intensité de ces échanges.
4. Tout comme aux autres échelles, les concurrences sont de plus en plus vives entre les aires métropolitaines qui cherchent à valoriser et à renforcer leurs dotations spatiales (universités, aménités, offres résidentielles…)[7]. La Wallonie s'inscrit via la définition de sa stratégie de spécialisation intelligente S3 dans la stratégie européenne. Cependant, la Wallonie a une densité d'activités métropolitaines faible à l'exception du Brabant wallon qui est inclus dans l'aire métropolitaine bruxelloise[8]. Les classements des aires métropolitaines avaient principalement comme finalité de comparer le développement économique et l'attractivité des métropoles en vue d'en percevoir leur compétitivité. Récemment les objectifs de développement durable ont apporté de nouveaux indicateurs de comparaison entre les villes pour mieux percevoir les impacts de la globalisation sur les espaces urbains. Ils se sont ajoutés entre autres aux indicateurs de classement sur la qualité de vie comme celui élaboré dans le cadre de l'Urban Audit (Akende & al. 2019).
5. La mise en œuvre du BREXIT a eu pour conséquence à partir du 1er janvier 2021 la fin de la libre circulation entre le Royaume-Uni et le reste de l'Europe. Les projections de l'IWEPS de 2018 sur les conséquences du BREXIT pour la Wallonie arrivent à la conclusion que celles-ci seront relativement limitées. En effet les exportations wallonnes sont peu dépendantes du Royaume-Uni, de l'ordre de 1,6 %, tant en ce qui concerne les marchandises que l'emploi des secteurs concernés (Scourneau V., 2018).

DIMENSION PATRIMONIALE ET ENVIRONNEMENTALE

1. Les réseaux culturels avec les métropoles européennes (le partenariat entre le musée de la Boverie à Liège et le musée du Louvre à Paris avec des organisations conjointes d'expositions entre 2016 et 2018 par exemple) et la reconnaissance d'ensembles patrimoniaux par l'UNESCO (les beffrois, les sites miniers et récemment Spa qui a été reconnu le 24 juillet 2021 parmi le réseau "Les grandes villes d'eau d'Europe") sont des manifestations des dynamiques en présence à l'échelle suprarégionale.

---

[6] Van Hamme G. & al. (2013), Territorial Impact of Globalization for Europe and its Region, Final Report, ESPON.

[7] La dotation spatiale est composée d'infrastructures, d'équipements, des caractéristiques environnementales… qui composent un territoire et qui constitue ses atouts.

[8] Les activités suivantes constituent la nomenclature des fonctions métropolitaines : activités des sièges sociaux ; conseil de gestion ; recherche-développement scientifique ; télécommunications ; programmation, conseil et autres activités informatiques ; services d'information ; activités des services financiers, hors assurance et caisses de retraite ; assurance, réassurance et caisses de retraite, à l'exclusion des assurances sociales obligatoires ; activités auxiliaires de services financiers et d'assurance ; activités des organisations et organismes extraterritoriaux.

2. Les grands territoires sont l'objet de projets à large échelle qui sont déjà effectifs comme le cœur de la Randstad, l'Emscher Park, le parc régional Rhin-Main, la Grün métropole…

DIMENSION MOBILITE ET TRANSPORT

1. Les aéroports, au même titre que les ports majeurs (Anvers et Rotterdam) et les gares TGV, sont des infrastructures stratégiques pour insérer les territoires dans leur échelle suprarégionale.
2. Cependant la Wallonie n'ayant pas sur son territoire de hubs de transport multimodaux majeurs, elle est fortement dépendante des portes qui lui sont extérieures. Le développement d'une liaison rapide de fret entre Liège airport et son hinterland via une ligne TGV attend encore sa concrétisation à travers le projet EuroCarex. Des moyens seraient dégagés dans le cadre du plan de relance de la Wallonie pour réaliser une première phase[9].
3. Les performances et les capacités des réseaux font partie des défis auxquels sont confrontés les aires métropolitaines. Ces aires subissent les externalités négatives de leur attractivité avec une congestion automobile en augmentation et une forte pollution atmosphérique. La Cour des Comptes Européenne a mis en évidence dans son rapport de 2018 les grandes faiblesses actuelles du réseau européen ferroviaire à grande vitesse qui est fragmenté et inefficace malgré les importants investissements européens. La Commission européenne programmait en 2011 un réseau d'une longueur de 20.000 km à l'horizon 2030. En 2011 le réseau avait une longueur d'environ 6.800 km. Seulement 9.000 km de lignes étaient en service en 2017 et 1.700 km en construction. Le réseau ferroviaire à grande vitesse n'est pas actuellement en mesure de concurrencer le transport aérien malgré une forte augmentation des voyageurs qui l'utilisent. Il est à relever que l'offre ferroviaire se rediversifie dans ses connexions internationales par notamment la mise en exploitation depuis le début de l'année 2020 d'un train de nuit entre Bruxelles et Vienne.
4. Le transport aérien passagers reste le moyen le plus attractif pour les moyennes et longues distances. Le nombre de passagers ayant utilisé le transport aérien a augmenté de 30 % en Europe entre 2011 et 2019 (source Eurostat). Cette courbe ascendante est également constatée pour Charleroi Brussels South Airport qui a enregistré une croissance de passagers de 28 %. Les aéroports proches de la Wallonie ont eu une courbe moins forte puisque l'aéroport de Köln/Bonn a une croissance de passagers de 15 % et Francfort Hahn a perdu 9,3 % de ses passagers sur la même période. L'aéroport de Luxembourg a eu la plus forte hausse (+ 54,3 % de passagers).
5. Le règlement du Parlement européen et du Conseil européen du 7 juillet 2021 établit le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE). Ce règlement reprend dans ses priorités les liaisons ferroviaires manquantes dans le Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T). Le corridor du réseau central "Mer du Nord - Méditerranée" traverse la Wallonie. Le projet EuroCapRail entre Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg est repris dans le MIE ainsi que le canal Seine-Nord-Europe qui doit insérer l'ensemble des voies navigables wallonnes dans le réseau Grand Gabarit européen. Le canal Albert, avec le développement du Trilogiport à Liège, et le canal Seine-Nord-Europe qui se concrétise sur le versant français constituent des atouts pour capter les flux de la mondialisation. La création de chaînes de valeur plus importantes autour de la logistique devra être renforcée.
6. Deux faisceaux du RTE-T majeurs traversent la Wallonie (Mer du Nord – Méditerranée et Mer du Nord – Baltique). Par contre, l'axe Atlantique contourne la Wallonie sur son flanc

[9] https://mediarail.wordpress.com/2021/01/26/eurocarex-enfin-sur-les-rails-en-belgique/#:~:text=EuroCarex%20(acronyme%20de%20CArgo%20Rail,nombreuses%20entreprises%20ferroviaires%20d'Europe

sud. Les RTE-T se traduisent concrètement par les lignes à grande vitesse (LGV) Bruxelles-Cologne et Bruxelles-Paris et par la réalisation du projet de Magistrale Eco-Fret entre Dunkerque/Calais Metz-Lyon ainsi que par la LGV Paris-Strasbourg.

7. En ce qui concerne le fret, la ligne Athus-Meuse se situe sur l'axe RTE-T Mer du Nord – Méditerranée et la ligne Anvers-Montzen-Rhin est sur l'axe Mer du Nord – Baltique.

POTENTIALITE ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE

- Le principal moteur de la croissance démographique wallonne est l'apport de population extérieure à son territoire.
- Depuis le SDER de 1999, les aires métropolitaines de Bruxelles, Luxembourg, Lille ainsi que celles de l'Île de France, de Londres, de la Randstad, le bipôle Cologne-Düsseldorf ou la métropole Rhin-Main… ont continué à monter en puissance au détriment des aires rurales même si une légère croissance économique est perceptible dans les régions de tradition industrielle.
- Les portes d'entrée de la mondialisation que sont les ports et les aéroports sont des moteurs économiques qui irriguent de larges territoires. Chaque région se dote d'infrastructures pour capter les flux en provenance de ces portes d'entrée (canal Seine-Nord-Europe, aéroports régionaux, lignes ferroviaires à grande vitesse…). Les grandes infrastructures de transport de personnes et de marchandises structurent les liens entre les métropoles européennes. Le nord de la Wallonie est doté d'infrastructures de transports longues distances performantes qui le relie à de nombreux pôles européens tout en étant situé au centre d'un système métropolitain d'échelle mondiale. Cependant des projets d'infrastructures de transports contournent le territoire wallon et des projets de longue date tardent à se concrétiser comme la liaison EuroCapRail ou Eurocarex.
- La société de la connaissance est bien ancrée dans le paysage économique. Elle a construit un écosystème à partir des universités, des hautes-écoles, des parcs scientifiques et des lieux d'innovation dans le tissu bâti existant sur lesquels viennent se greffer la stratégie S3 et la définition des Domaines d'Innovation Stratégiques. Le versant wallon de l'aire métropolitaine bruxelloise est la partie du territoire wallon qui bénéficie le plus des retombées suprarégionales alors que les autres parties de la Wallonie sont globalement en déficit de compétitivité par rapport aux régions voisines situées au nord ou à l'est.
- La Wallonie a une densité d'activités économiques à vocation métropolitaine faible[10]. Au sein du territoire wallon, cette densité est concentrée surtout en Brabant wallon, aux portes de la capitale. Aux abords de la Wallonie, ce type d'activités est particulièrement présent au niveau de Bruxelles et de Luxembourg-ville.

[10] Les activités économiques à vocation métropolitaine qui ont été sélectionnées sont : activités des sièges sociaux ; conseil de gestion ; recherche-développement scientifique ; télécommunications ; programmation, conseil et autres activités informatiques ; services d'information ; activités des services financiers, hors assurance et caisses de retraite ; assurance, réassurance et caisses de retraite, à l'exclusion des assurances sociales obligatoires ; activités auxiliaires de services financiers et d'assurance ; activités des organisations et organismes extraterritoriaux.

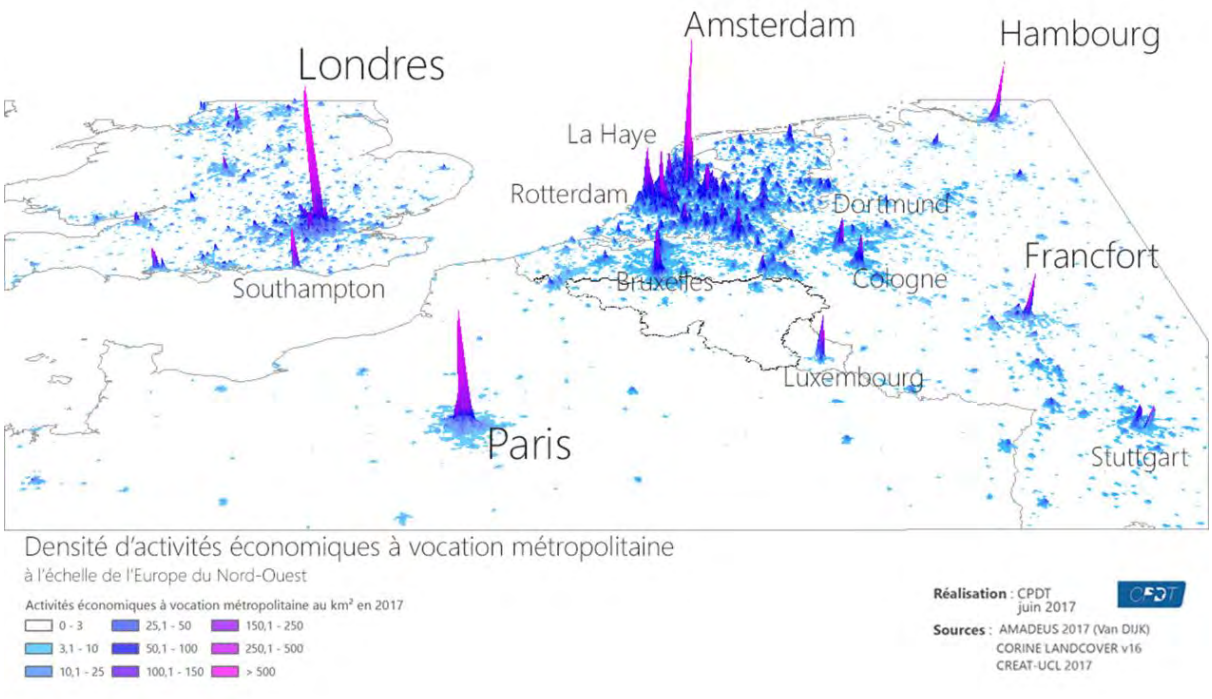

Figure 3 : Densité d'activités économiques à vocation métropolitaine au km² (2016)

ENJEUX TERRITORIAUX A L'ECHELLE SUPRAREGIONALE

I. La nécessité des transitions des territoires s'est fortement accentuée ces dix dernières années. Les objectifs mondiaux et européens se sont précisés. Les deux balises européennes à l'horizon 2050, neutralité carbone et neutralité de l'artificialisation du sol, guident l'ensemble des politiques. Le Gouvernement wallon a repris l'objectif de mettre fin à l'étalement urbain dans sa déclaration de politique régionale 2019-2024 en réduisant la consommation des terres non artificialisées. En ce qui concerne la neutralité carbone, la trajectoire suivie par la Wallonie permet jusqu'ici de rencontrer les objectifs initialement fixés même si l'évolution globale est le résultat de tendances très contrastées selon les secteurs (awac.be). Cette transition doit également inclure un développement plus égalitaire entre les territoires et prendre en compte la perte de la biodiversité et intégrer ces éléments dans les projets de territoire.

II. Dans un contexte de forte concurrence avec les régions voisines, mieux profiter de la position d'arrière port vis-à-vis des grands ports maritimes de la mer du Nord et de la bonne connexion de la Wallonie à ceux-ci via les réseaux fluvial et routier et via deux corridors fret ferroviaire tout en sachant que les sites de grande surface disponibles bénéficiant d'une desserte multimodale optimale sont des ressources rares.

III. Une meilleure attractivité économique et résidentielle des grandes villes wallonnes afin d'y favoriser l'installation des acteurs de la classe créative, de la société de la connaissance et d'activités économiques à vocation métropolitaine, ce qui implique une amélioration de la mobilité dont les connexions aux liaisons ferroviaires internationales.

IV. Dans un contexte concurrentiel fort au sein de l'Europe du Nord-Ouest, il est important de bénéficier du rôle de portes d'entrée des deux aéroports wallons et de la gare TGV de Liège-Guillemins ainsi que des gares TGV proches de la Wallonie comme Bruxelles, Lille ou Aix-la-Chapelle. Les retombées sur les hinterlands wallons devraient se concrétiser par une sélection d'activités permettant de développer le tissu productif en lien avec les approvisionnements logistiques potentiels de ces portes d'entrée. L'irrigation de l'ensemble du territoire wallon au départ de ces portes d'entrée doit également être renforcée pour que l'attractivité des villes wallonnes dont Charleroi et Liège et les aires rurales puissent en capter les effets positifs.

V. Une meilleure insertion de la Wallonie dans l'économie de la connaissance dans un certain nombre de secteurs de pointe nécessitant une masse critique d'acteurs concentrés sur des espaces limités regroupant parcs scientifiques, centres de recherche et universités.

VI. L'établissement de stratégies métropolitaines en s'appuyant sur les aires métropolitaines voisines pour bénéficier des effets positifs et pallier l'absence de réelle métropole au sein du territoire wallon.

VII. Le renforcement de l'attractivité des pôles économiques, culturels et touristiques wallons tant urbains que ruraux afin de profiter de la position centrale de la Wallonie au sein de la zone de chalandise de l'Europe du Nord-Ouest.

LA WALLONIE DANS SON CONTEXTE TRANSFRONTALIER ET TRANSREGIONAL

La Wallonie est entourée de sept régions (la Flandre et la Région Bruxelles-Capitale pour la Belgique, le Limbourg pour les Pays-Bas, la Rhénanie du Nord Westphalie et la Rhénanie Palatinat pour l'Allemagne, le Grand-Est et les Hauts-de-France pour la France) et du Grand-Duché de Luxembourg. Chacun de ces territoires est caractérisé par des dynamiques qui lui sont propres et qui sont décrites ci-dessous. Cette diversité se retrouve également dans les projets qui y sont développés.

Depuis le 1er janvier 2020, la Communauté germanophone est compétente pour le développement de son territoire jusqu'à la délivrance des permis d'urbanisme et d'urbanisation. Comme les matières économiques et environnementales restent de la compétence régionale wallonne, un accord de coopération été conclu entre la Communauté germanophone et la Région. Cela a notamment eu pour conséquence la fin du poste de fonctionnaire délégué en Communauté germanophone. Les décisions en ce qui concerne l'aménagement de son territoire sont directement prises à présent par le Gouvernement de la Communauté germanophone.

Les transferts financiers indirects entre la Flandre et Bruxelles et la Wallonie d'autre part vont s'amoindrir en 2024 suite à l'accord du 10 octobre 2011 sur la réforme de la loi de financement ainsi que la sixième réforme de l'Etat de 2014 accentuant l'autonomie fiscale des régions belges. En 2019 ces transferts étaient de l'ordre de 7,1 milliards d'euros en provenance de la Flandre principalement, et de la Région bruxelloise. Ce montant de transfert est relativement stable depuis le début des années 2000. La capacité financière de la Wallonie à investir dans le développement de son territoire sera amoindrie à l'horizon 2030 si d'autres sources de financement ne sont pas dégagées.

Depuis 1990, les politiques européennes soutiennent financièrement les projets transfrontaliers via le FEDER avec notamment le programme INTERREG A. L'Union européenne a instauré un cadre institutionnel permettant d'encadrer les coopérations transfrontalières, suprarégionales et transnationales en adoptant en 2006 le règlement sur les Groupements Européens de Coopérations Territoriales (GECT). Plusieurs territoires wallons sont impliqués dans des structures de coopération transfrontalière fonctionnant en GETC ou non (Euregio Meuse-Rhin, Grande Région, Eurométropole Lille-Tournai-Courtrai).

Le Plan Régional de Développement Durable de la Région de Bruxelles-Capitale (PRDD) adopté le 12 juillet 2018 situe Bruxelles comme une ville en transition qui est intégrée dans une aire métropolitaine. Quatre axes auxquels se rattachent des stratégies sont repris. Chaque axe mobilise le territoire : (i) pour construire l'armature de développement et développer de nouveaux quartiers ; (ii) pour développer un cadre de vie agréable, durable et attractif ; (iii) pour développer de l'économie urbaine et (iv) pour favoriser le développement multimodal. La Région Bruxelles-Capitale a adopté plusieurs schémas stratégiques qui impactent la Wallonie comme en 2020 le nouveau plan régional de mobilité Good Move ou le plan Nature en 2016.

La loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République) promulguée le 7 août 2015 a modifié en profondeur le contour des régions françaises frontalières à la Wallonie. La fusion des régions Nord-Pas de Calais et Picardie a donné naissance à la région Hauts-de-France tandis que la région Grand Est est le résultat de la fusion des régions Champagne-Ardenne, Lorraine et Alsace. Chaque région a défini sa stratégie territoriale.

Le Schéma d'Aménagement et de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) du Grand Est a été adopté par le 22 novembre 2019. L'axe deux du SRADDET Grand Est vise « à dépasser les frontières et renforcer la cohésion pour un espace européen connecté au travers, entre autres, du numérique et de l'armature urbaine tout en optimisant les coopérations et encourageant toute forme d'expérimentation ainsi qu'en désenclavant les territoires de la région du Grand Est ». Pour ce faire, la région du Grand Est place les citoyens et la connaissance au cœur du projet régional ainsi que la construction collective d'une image positive.

La région des Hauts-de-France a adopté son SRADDET le 30 juin 2020 dans lequel une stratégie de développement figure pour le secteur logistique directement en lien avec le projet du Canal Seine-Nord Europe. Par ailleurs, il fixe une trajectoire pour diminuer l'artificialisation du sol en divisant par six l'étalement urbain en 2050 par rapport à la période de 2003-2012 pour arriver à un rythme d'artificialisation de 250 ha/an en 2050 et tendre vers le Zéro Artificialisation Nette. Il est à relever que sont extraits de cette trajectoire les terrains nécessaires aux activités économiques et aux projets de grandes infrastructures de transport. Par ailleurs, le SRADDET met en évidence les connexions transfrontalières entre les Hauts-de-France et la Wallonie notamment en ce qui concerne le développement des modes actifs par, entre-autres, les liaisons cyclables via le réseau européen EuroVélo ou les itinéraires locaux. Il établit dans ses règles la nécessité de veiller aux liaisons écologiques au-delà de la frontière des Hauts-de-France. En synthèse, il encourage aux développements des relations transrégionales et transfrontalières par la réouverture du canal Condé-Pommeroeul qui est programmée en 2022, ainsi que la réinstauration des liaisons ferroviaires entre Mons et Valenciennes de même qu'entre Mons et Maubeuge.

Le 12 janvier 2021, les ministres et autres responsables de l'aménagement du territoire des cinq versants qui composent la Grande Région (Grand-Duché du Luxembourg, Wallonie, Lorraine, Rhénanie-Palatinat et Sarre) ont adopté lors de la VIIe réunion sectorielle Aménagement du territoire le document du SDTGR - Schéma de Développement Territorial de la Grande Région intitulé *Une stratégie opérationnelle transfrontalière pour la Grande Région*. Cette stratégie transfrontalière repose sur quatre axes qui sont :

1. Anticiper, accompagner, orienter les transitions pour pouvoir agir sur la gestion des ressources ;
2. Améliorer les services et favoriser l'implantation équilibrée des activités au bénéfice des populations ;
3. Développer des territoires ruraux et urbains décarbonés et résilients ;
4. Faire évoluer ensemble les projets et les structures du territoire en impliquant davantage les citoyennes et citoyens.

Le Grand-Duché du Luxembourg a initié en octobre 2020 une consultation internationale urbanistique, architecturale et paysagère pour déterminer les trajectoires de transitions et visions territoriales pour le futur décarboné et résilient de la région fonctionnelle luxembourgeoise. La démarche luxembourgeoise appelée « Luxembourg in transition » s'inscrit dans le cadre de la refonte en cours du Programme directeur d'aménagement du territoire (PDAT). Les résultats de cette consultation développant une vision transfrontalière, seront intéressants à prendre en compte dans le schéma de développement territorial wallon.

CONSTATS

DIMENSION DEMOGRAPHIQUE ET SOCIALE

1. La pandémie, selon le Bureau Fédéral du Plan et STATBEL (Duyck & al. 2020) n'affecte pas la croissance démographique à long terme même si les mesures liées aux fermetures des frontières extérieures de l'Europe ont diminué temporairement de 50 % les flux migratoires. La pression démographique en Flandre reste d'actualité avec une croissance de 14 % à l'horizon 2070 par rapport à la population de 2020, soit 840.381 unités en plus, tandis que Bruxelles aurait une croissance de 10 % et la Wallonie de 6 %. Actuellement cela concerne environ 1.800 personnes par an. Le vieillissement de la population en Wallonie est à la base d'un autre type de migration plus marginal puisque certains ménages âgés wallons s'installent sur la côte belge. Suite à la pandémie on constate également une pression résidentielle dans les vallées ardennaises wallonnes provoquée par une augmentation des secondes résidences dont les acquéreurs sont Wallons, Bruxellois et Flamands.

2. La croissance démographique, due à un solde migratoire international positif, est un enjeu important de la Région de Bruxelles-Capitale. On prévoit une augmentation de 15.607 ménages à l'horizon 2070 par rapport à 2020. Il est constaté également la poursuite de la migration résidentielle vers la Flandre et la Wallonie qui a pour conséquence une pression foncière accrue sur le Brabant wallon qui se répercute à présent sur une aire de plus en plus large. En moyenne annuelle, le solde migratoire annuel aux dépens de Bruxelles est d'environ 4.600 personnes, dont 2.500 migrent vers le Brabant wallon.

3. Deux tendances sont perceptibles dans les transferts de population entre Bruxelles et la Wallonie. La première tendance, majeure, se manifeste par l'installation sur le versant wallon de l'aire métropolitaine bruxelloise d'une population bruxelloise et d'origine internationale ayant des revenus plutôt élevés. La deuxième tendance, plus minime, présente des incidences sur les anciennes villes industrielles wallonnes, surtout du côté de Charleroi, via la migration résidentielle de ménages à faible revenu principalement issus de l'immigration internationale.

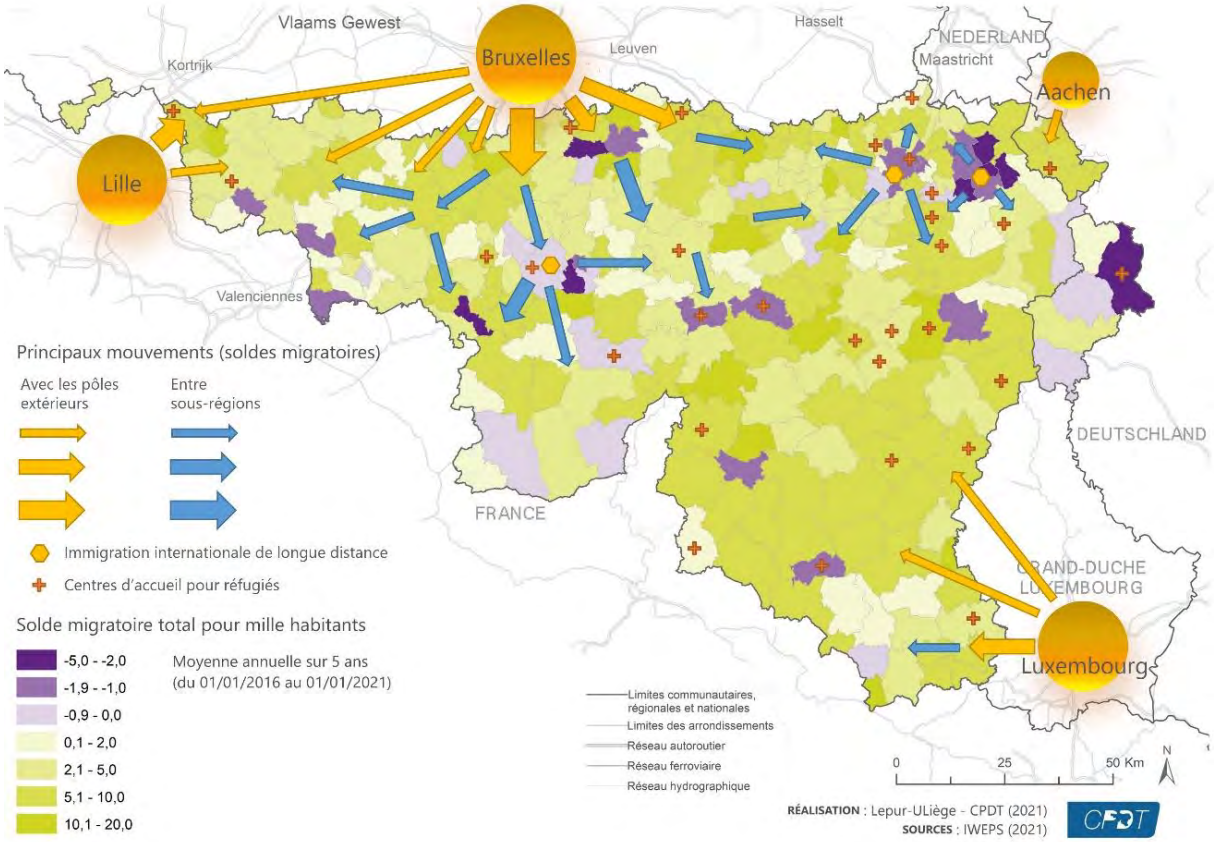

Figure 4 : Total du solde migratoire international, interrégional et interne à la Wallonie et principaux mouvements migratoires liés directement ou indirectement aux pôles extérieurs de la Wallonie, aux flux migratoires de longue distance et aux flux internes

4. Au niveau des migrations internationales, trois types de communes se dégagent comme ayant un solde très positif en Wallonie :

   - Les grandes villes du sillon ainsi qu'Ottignies-Louvain-la-Neuve qui accueillent de multiples profils d'étrangers tant internes à l'UE qu'externes ;
   - Les communes frontalières proches de pôles métropolitains extérieurs (Luxembourg et Lille surtout) qui subissent l'arrivée de nationaux issus du pays voisin et d'autres pays de l'UE comme les portugais du côté d'Aubange ;
   - Les communes qui abritent un centre d'accueil pour réfugié où sont enregistrés les étrangers issus de pays situés en dehors de l'UE lorsqu'ils obtiennent le statut de réfugié.

   Grâce aux flux venant de France et d'autres pays de l'Est et du Sud de l'Europe, une large majorité des communes présentent un solde migratoire international positif. Au sujet des communes qui abritent un centre d'accueil pour réfugié, notons que dès que ces étrangers obtiennent du CGRA le statut de réfugié et qu'ils s'y inscrivent dans le registre des étrangers, ils tendent quasi tous à quitter celles-ci pour s'orienter, via une migration interne à la Belgique vers une des grandes agglomérations du pays.

5. Si le flux migratoire en provenance de la Région de Bruxelloise mesuré au travers du solde migratoire interrégional est positif pour la plupart des communes de Wallonie, les flux migratoires entre la Flandre et la Wallonie sont désormais quasi équilibrés. Tandis que les communes du Brabant wallon et du nord-est de la Province du Hainaut voisines du Brabant flamand et de la Flandre orientale continuent à voir arriver régulièrement depuis la Flandre

des ménages qui cherchent à profiter en Wallonie de prix immobiliers et fonciers moins élevés, ces flux sont compensés par des flux en sens inverse qui ont progressé ces dernières années. Les communes qui connaissent un solde migratoire négatif avec la Flandre sont de trois types : les communes rurales et périurbaines qui abritent un centre d'accueil pour réfugié, les grandes agglomérations du sillon qui voient aussi partir principalement des étrangers préalablement installés en Wallonie et qui se dirigent vers d'autres grandes villes où les opportunités d'emploi sont pour eux plus nombreuses vu la situation de quasi plein emploi qui caractérise la Flandre et, enfin, les communes de l'Ouest de la Wallonie picarde dont la population, une fois arrivé à l'âge de la retraite, tend à migrer vers l'ouest de la côte belge.

6. Un grand nombre de communes qui subissent une forte pression migratoire en provenance soit de Bruxelles et de sa périphérie flamande, soit d'autres métropoles voisines (Luxembourg et Lille surtout) de même, incontestablement, que les grandes villes wallonnes subissent un solde migratoire interne à la Wallonie négatif, voire très négatif. Ce phénomène touche particulièrement les grandes villes wallonnes (surtout Liège, Charleroi et Verviers). Celles-ci sont caractérisées par une importante fuite de population qui soit, dans des cas comme pour Namur ou Mons, s'estompent au-delà des limites de son propre arrondissement, soit dans le cas des trois villes les plus touchées vont aussi au-delà de cette limite. En additionnant l'ensemble des soldes migratoires internes et externes, de grandes villes comme Liège, Verviers et Charleroi ont retrouvé ces dernière années un solde migratoire total négatif étant donné une légère diminution du solde migratoire avec l'étranger tandis que la fuite des habitants vers la périphérie n'évolue guère. Un tel solde migratoire total négatif touche aussi de façon significative la commune d'Ottignies-Louvain-la-Neuve du fait de la forte saturation foncière qui caractérisait ce pôle universitaire avant la dernière révision du plan de secteur en vue d'élargir sa zone d'habitat, projet qui tarde à se concrétiser. Dans les communes subissant la pression migratoire au départ de métropoles extérieurs telles que Bruxelles, Luxembourg et Lille, les migrations internes liées à la fuite des jeunes ménages qui ne peuvent y accéder à une maison unifamiliale dans un budget conforme à leurs revenus compensent une large part du bilan migratoire international ou interrégional très positif qui les caractérisent.

7. Le PRDD a identifié sur base d'études préliminaires un potentiel de production de 90.000 logements. Ce potentiel est activable en mobilisant plusieurs moyens comme la production de logements dans les grands projets, la reconversion de bureaux vides en logements ainsi que des friches, la réaffectation des étages vides au-dessus des commerces, le développement de logements en deuxième couronne...

8. Aux Pays-Bas, la démographie du Sud-Limbourg est en déclin significatif depuis une dizaine d'années suite principalement à la migration de jeunes ménages vers la Randstad et les autres grandes villes néerlandaises. Seule la ville de Maastricht maintient sa population à un niveau quasi constant. Le flux migratoire des ménages néerlandais vers la Wallonie significatif durant les années 1990 et 2000 s'est brutalement interrompu au tournant de 2010 (restrictions en matière d'aides fiscales liées à l'accès à la propriété suite à la crise financière de 2008). Au contraire, le volume de néerlandais résidant en Wallonie reflue de façon significative.

9. Jusqu'en 2012 et l'arrivée massive de migrants qui a culminé en 2015 lors de la crise des réfugiés, la démographie des territoires frontaliers allemands a connu un déclin significatif pendant une dizaine d'années et est caractérisée par un vieillissement important de la population (déficit des naissances). La ville d'Aix-la-Chapelle se distingue, à l'instar de beaucoup de grandes villes allemandes, en gardant une population en légère croissance grâce aux migrations de jeunes adultes à l'issue des études et d'une population d'origine étran-

gère. De manière générale, l'Allemagne connait ces dernières années une croissance démographique importante générée par l'immigration internationale (plus quasi 3 millions d'habitants de 2011 à 2019). Les migrations résidentielles en provenance d'Allemagne vers le Nord-Est de la province de Liège ont toutefois diminué ces dernières années et la population d'origine allemande ne progresse plus au-delà des limites de la Communauté germanophone vers les communes francophones de Plombières, Welkenraedt et Baelen où réside une forte minorité d'allemands.

10. Au sein de l'Union européenne, le Grand-Duché de Luxembourg est le territoire qui connait la plus forte croissance relative tant au niveau démographique que de l'emploi. Cette grande attractivité du Grand-Duché de Luxembourg a d'importantes répercussions sur une vaste partie du territoire wallon.

11. La croissance démographique y est très soutenue avec un taux moyen annuel de +2,5 % (+12.238 habitants/an) de 2011 à 2021 et devrait atteindre 1.051.255 habitants en 2050 (634.730 habitants en 2021). Le moteur principal de cette croissance est l'arrivée massive de populations étrangères provenant majoritairement du sud de l'Europe et de la France. Pour faire face à cette croissance, le Grand-Duché de Luxembourg dispose d'un solde de disponibilités foncières assez limité (3.914 ha en 2013) mais affiche sa volonté d'assurer une production endogène de logements suffisante pour rencontrer la demande (IVL, 2004, Pacte logement, 2008, Plan Directeur Sectoriel Logement, 2019).

12. L'attractivité du pôle métropolitain luxembourgeois génère également côté wallon une forte croissance démographique liée à des migrations résidentielles venant principalement du reste du territoire belge et s'installant dans le sud de la province du Luxembourg. Cette aire sous orbite grand-ducale en forte croissance démographique s'étend sur un espace de plus en plus large (croissance particulièrement forte dans le triangle Arlon-Libramont-Bastogne et de façon plus large le long des axes E411 et E25). Par ailleurs, on constate au niveau de la bande frontalière s'étendant d'Aubange à Bastogne l'arrivée depuis le Luxembourg et la France, d'une population d'origine tant belge que française, luxembourgeoise ou portugaise. La hausse des prix qu'engendre cette arrivée massive de travailleurs frontaliers de toutes origines du côté d'Arlon provoque une fuite significative des ménages belges originaires de cette région qui ne peuvent prétendre à de hauts salaires au Grand-Duché.

13. La métropole lilloise rayonne au-delà du territoire français et est une des métropoles d'attraction pour la Wallonie. La population du Nord Pas-de-Calais devrait croître de 3,2 % d'ici 2040 (+ 127.000 unités pour atteindre 4.149.00 habitants). Dans ce contexte, l'aire métropolitaine lilloise connait une croissance démographique significative qui déborde sur le versant wallon. Comines, Estaimpuis, Mouscron et Tournai connaissent un solde migratoire international de l'ordre de 1.200 personnes par an dont plus de 500 pour la seule commune de Mouscron. L'essentiel de ces flux vient de France. Ces migrations s'opèrent dans un contexte de raréfaction rapide du foncier disponible, surtout au niveau de Mouscron où les flux migratoires sont les plus intenses. Depuis peu Pecq est elle aussi affectée par une forte migration depuis le territoire français.

14. Depuis les bords sud de l'aire métropolitaine lilloise jusqu'aux abords de l'aire métropolitaine de Luxembourg, on observe côté français un déclin démographique et un vieillissement important.

15. Au total, en 2019, d'après le steunpuntwerk.be, 237.111 personnes habitant en Wallonie travaillent en dehors du territoire wallon. Ils représentent 19,8% de l'ensemble des travailleurs résidant sur le territoire wallon. Dans l'autre sens, un total de 88.045 travailleurs actifs en Wallonie réside en dehors du territoire wallon, soit un volume 2,7 fois inférieur au volume de la navette sortante. Rapporté au nombre total d'emplois présents en Wallonie, cette navette frontalière entrante s'élevait à 8,4% en 2019. Ce flux entrant provient essentiellement de 3 territoires : de la Flandre (36,8%), de la France (33,8%) et de Bruxelles (22,6%).

Les flux en provenance d'Allemagne et, plus encore, du Grand-Duché de Luxembourg et des Pays-Bas restent quant à eux plutôt anecdotiques.

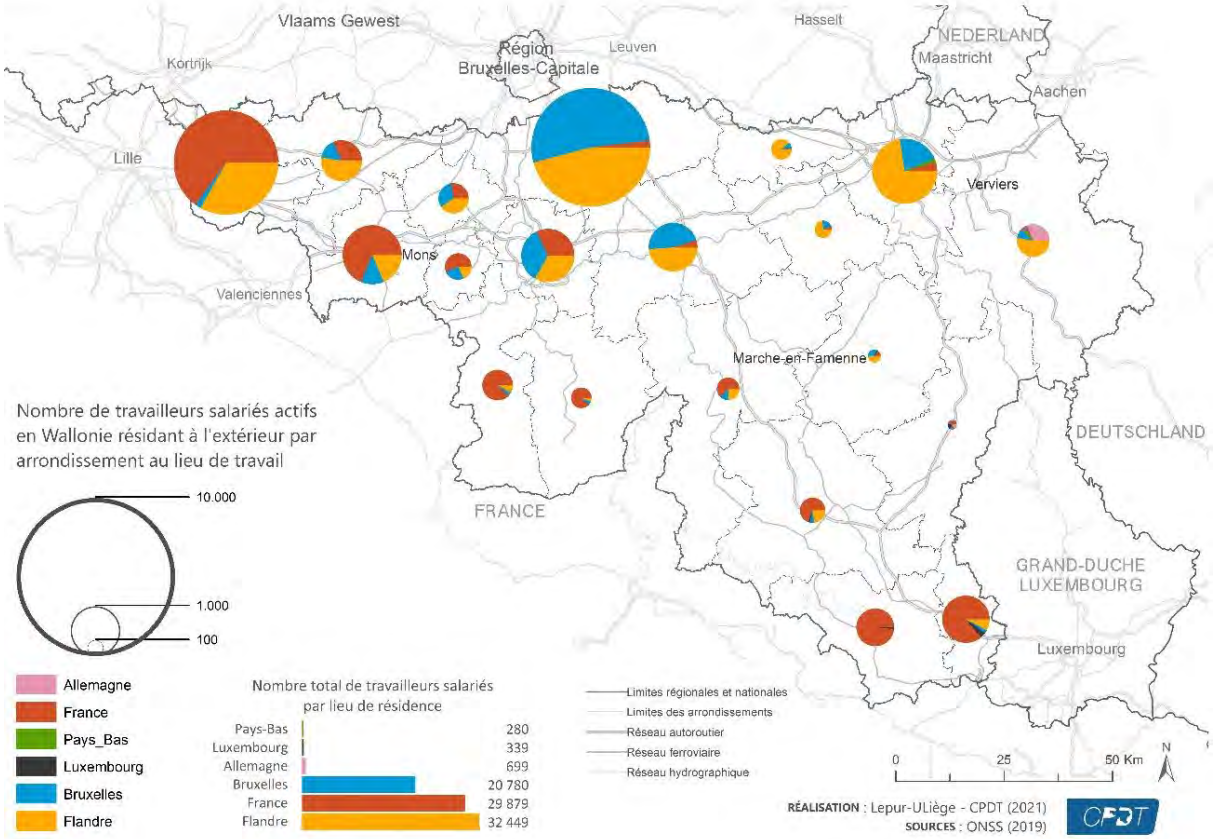

Figure 5 : Distribution spatiale des flux domicile-travail transrégionaux et transfrontaliers entrants au lieu de travail en Wallonie en 2019

16. En 2019, 57.257 résidents de Wallonie vont travailler en Flandre. Dans le sens inverse, on compte 32.449 emplois en Wallonie qui sont occupés par des travailleurs domiciliés en Flandre (ONSS).

17. La Région de Bruxelles-Capitale reste un bassin d'emploi très important pour la Wallonie (131.843 résidents wallons travaillent à Bruxelles en 2019) même si on constate une récente diminution des postes de travail occupés par les Wallons. En sens inverse, et la tendance est en croissance, 21.676 travailleurs Bruxellois sont occupés en Wallonie, essentiellement dans le Brabant wallon (EFT-DGSIE).

18. Au sein des flux dirigés depuis la Wallonie vers Bruxelles, on observe depuis 2001 une nette réduction de la part que représentent dans cette navette les communes du Brabant wallon (de 40,2 % à 33,5 % du total). Cette réduction est particulièrement sensible au niveau des communes les plus proches de Bruxelles et plus largement au niveau des communes desservies par le futur RER. Ceci résulte conjointement du fort développement de l'emploi au centre et à l'ouest du Brabant wallon, de l'écart qui s'accentue entre les prix de l'immobilier brabançons et le reste de la Wallonie ainsi que de la raréfaction des disponibilités foncières qui y est observé au niveau des zones d'habitat en comparaison du reste du territoire wallon. Il en résulte un fort allongement de la navette vers Bruxelles.

19. Les mouvements de travailleurs transfrontaliers sont faibles entre la Wallonie et les Pays-Bas et en diminution depuis 2010 (1.117 unités en 2020 contre 1.464 en 2010). Ils concernent principalement des néerlandais résidant dans le nord-est de la Wallonie et travaillant dans le sud des Pays-Bas. Le marché de l'emploi néerlandais pourtant proche du plein

emploi (3,3 % de taux de chômage au Limbourg néerlandais au 2e trimestre 2021) n'attire pas les travailleurs liégeois.

20. Le nombre de transfrontaliers wallons travaillant en Allemagne est relativement important et plutôt en croissance (6.064 en 2020 contre 5.402 travailleurs en 2015 au total pour la Wallonie). Ces travailleurs résident pour l'essentiel dans le nord de la Communauté germanophone. Néanmoins, les trois communes francophones les plus proches d'Aix-la-Chapelle (Baelen, Welkenraedt et surtout Plombières concentrent aussi un grand nombre de ces frontaliers actifs en Allemagne. Même du côté des communes francophones du Nord-Est de la Province de Liège, les navettes vers l'Allemagne concernent essentiellement des personnes de nationalité allemande ou des belges germanophones.

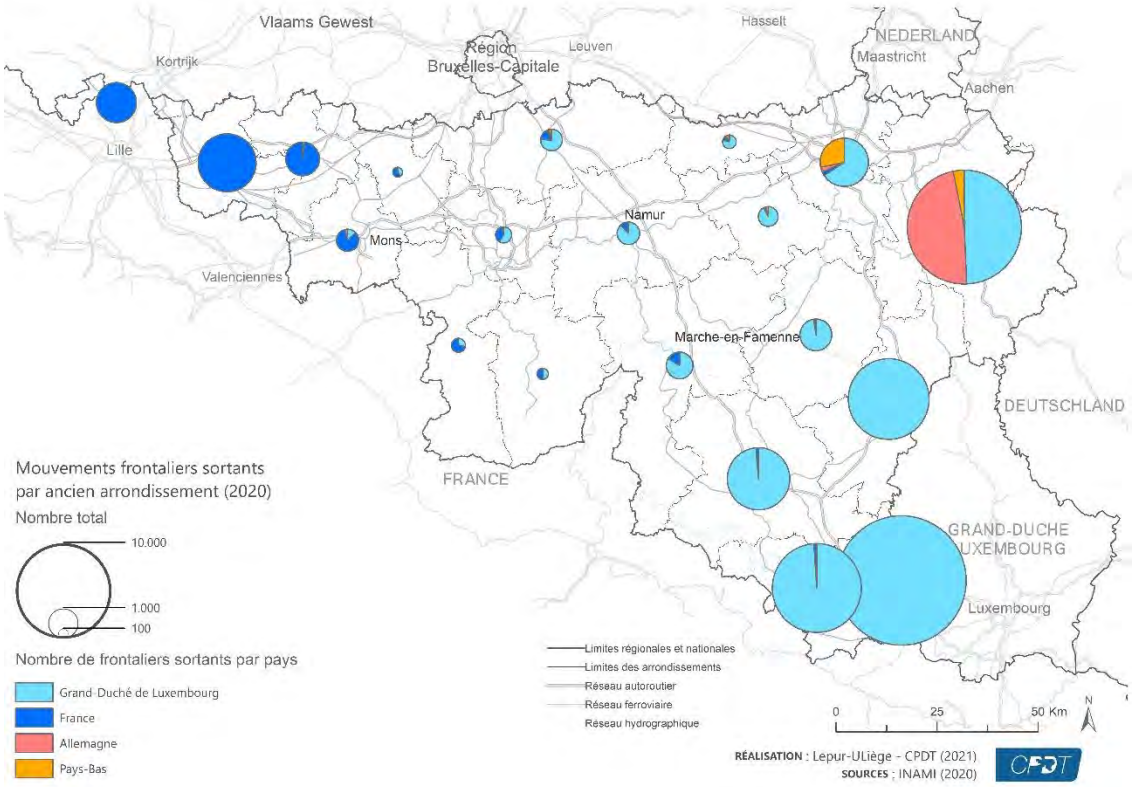

Figure 6 : Distribution spatiale au lieu de résidence des flux domicile-travail transfrontaliers sortants par arrondissement en 2020

21. Le volume d'emploi total au Grand-Duché de Luxembourg augmente dans les mêmes proportions que la population avec une croissance moyenne des postes de travail de +2,80 % de juin 2011 à juin 2021 (+11.630 unités/an avec 493.252 unités à cette dernière date). L'impact de la crise du covid n'a affecté que très peu de temps l'emploi au sein du Grand-Duché. Ainsi, de juin 2020 à juin 2021, ce volume a progressé de 15.041 unités ou +3,15 %. Les emplois y sont occupés à 43,7 % par les frontaliers (23,9 % issus de Belgique, 24,1 % d'Allemagne et 56,0 % de France). Sur les 50.810 travailleurs frontaliers vivant en Belgique, 96,1% résident en Wallonie. De 2010 à 2020, au sein des travailleurs frontaliers actifs au Grand-Duché et résidant en Belgique, le nombre de non belges est passé d'environ 4.000 à environ 10.000 personnes vu l'arrivée de nombreux portugais, français et luxembourgeois principalement. Avec une croissance moyenne annuelle de +3,16 % entre 2016 et 2021, le volume de wallons travaillant au Luxembourg atteint 48.850 travailleurs fin mars 2021 (77,3 % issus de la province du Luxembourg et 9,4 % de la Communauté germanophone et 9,0 % de la partie francophone de la Province de Liège). La

proportion de travailleurs frontaliers dépasse les 20 % dans tout le sud et l'est du Luxembourg belge. Le sud-est francophone de la Province de Liège est aussi bien impacté avec une proportion qui dépasse les 10 % du côté de Waimes, Malmedy et Lierneux. Ce taux voisine 50 % dans tout l'arrondissement d'Arlon.

22. Au sein du Grand-Duché de Luxembourg, si une partie importante de l'emploi transfrontalier se dirige vers la ville de Luxembourg (environ 36 %), le reste se disperse dans la proche périphérie de Luxembourg-Ville et, plus encore, dans un grand nombre de communes qui bordent la frontière, particulièrement dans le nord du Grand-Duché (Troisvierges, Weiswampach, Clervaux, Wiltz…) ou dans le sud (Pétange, Differdange, Esch-sur-Alzette…). Dans le nord du Grand-Duché, cet emploi est surtout le fait soit de développements commerciaux localisés de façon à capter la clientèle wallonne, soit d'entreprises ayant effectué un transfert depuis la Wallonie pour des raisons principalement fiscales.

23. Contrairement aux autres versants, vis-à-vis de la France, les flux dominants sont ceux entrants en Wallonie et le nombre de travailleurs transfrontaliers sortants est modéré. Ainsi 30.030 résidents de France viennent travailler en Wallonie pour 7.086 travailleurs habitant la Wallonie employés en France. L'essentiel de ces flux tant entrants que sortants se concentrent entre la métropole lilloise et l'ouest de la Wallonie picarde avec une forte proportion à Mouscron. Le sud de la province du Luxembourg est aussi fort concerné par la navette entrante de travailleurs français.

24. Des interdépendances entre la Wallonie et la France sont particulièrement perceptibles dans les domaines des soins de santé, des maisons de repos et des structures d'accueil des personnes handicapées. Ainsi, 20.000 patients par an provenant de France se font soigner dans les structures hospitalières wallonnes (25 % sont des usagers de l'hôpital de Mont-Godinne) avec une fréquentation en croissance.

25. La différence du nombre de lits par 1.000 habitants dans les structures d'accueil pour personnes âgées entre les deux versants de la frontière franco-belge explique en grande partie les flux transfrontaliers liés au vieillissement (39,5 lits pour 1.000 seniors du côté français et entre 73,4 et 92,5 lits pour 1.000 seniors du côté wallon).

DIMENSION ECONOMIQUE

1. Les provinces flamandes ne présentent pas toutes le même profil économique. Le Brabant flamand bénéficie, tout comme le Brabant wallon, de son intégration dans l'aire métropolitaine bruxelloise et de la présence d'un grand aéroport et d'un important pôle universitaire et de recherche auquel est joint un parc scientifique, ce qui génère un PIB/habitant nettement supérieur à la moyenne belge. Grâce notamment à son projet Strategisch Actieplan (SALK), la province du Limbourg belge a bien réussi à se remettre du contre coup de la fermeture de Ford Genk. Le développement de la Flandre orientale s'organise autour de Gand (pôle universitaire en croissance, renouvellement urbain, activités logistiques et industrielles…) tandis que Courtrai et Roulers jouent un rôle moteur pour la Flandre occidentale. L'emploi progresse rapidement dans les principales villes flamandes en particulier à Louvain et Gand mais aussi dans des pôles urbains comme Hasselt ou Malines. Les grandes villes du losange flamand et leurs abords ont une dynamique qui, en Wallonie, ne s'observe essentiellement que dans le Brabant wallon et à ses abords immédiats namurois et hennuyers.

2. De manière générale, l'écart en matière de compétitivité au niveau régional entres régions flamande et wallonne a tendance à nouveau à se stabiliser (notamment au niveau du taux d'emploi) mais reste (très) important[11].

3. Comparé à la plupart des territoires voisins (hormis le Grand-Duché, la Flandre et Bruxelles), la Wallonie dispose globalement d'une forte proportion de diplômés de l'enseignement supérieur. Avec 42,2 % de sa population dont l'âge est compris entre 30 et 34 ans qui sont dans le cas en 2019, la Wallonie dépasse en moyenne le seuil européen fixé à 40 % en 2020. Alors que le Brabant wallon et le Luxembourg belge tirent cet indicateur fortement vers le haut (respectivement 56,9 % et 47,9 %), les provinces de Hainaut et de Namur restent nettement sous le seuil fixé (37,2 % et 37,5 %) mais celle de Liège dépasse elle aussi la moyenne wallonne (43,9 % en 2019).

4. La Wallonie continue à souffrir d'une part importante de jeunes de 18 à 24 ans dont le niveau d'étude ne dépasse pas, au mieux, le premier cycle de l'enseignement secondaire et qui ne poursuivent ni études, ni formation. Avec un score moyen de 11,7% en 2019, elle reste au-delà de l'objectif fixé pour 2020 (max. 10,0 %) et au score moyen de l'UE27 (10,1 % en 2019). Hormis le Nord-Pas de Calais, la Région de Bruxelles-Capitale et la Champagne-Ardenne (14,2 %, 12,9 % et 12,3 % en 2019), tous les autres territoires voisins ont atteint l'objectif européen. Si le Luxembourg belge et le Brabant wallon atteignent déjà l'objectif depuis pas mal de temps (8,3 % et 9,2 % en 2019), le Hainaut et, dans une moindre mesure, les provinces de Liège et de Namur continuent à tirer ce score vers le haut (respectivement 13,8 %, 11,2 % et 10,9 % en 2019).

5. La politique territoriale poursuivie en France a pour objectif de renforcer les métropoles, que ce soit par un financement du redéploiement des universités (de gros investissements sont consentis dans le pôle universitaire lillois et le pôle transport de Valenciennes), le renforcement des réseaux de transports collectifs comme le train, le tramway, les bus à haut niveau de service et de transports de marchandises, les pôles de compétitivité (logistique, automobile…), les grands équipements et de connecter de l'ensemble des territoires avec le très haut débit.

6. L'Université de Maastricht, ouverte en 1976 pour accompagner la reconversion du bassin minier du Sud-Limbourg, est devenue un pilier majeur permettant d'insérer pleinement le Limbourg néerlandais dans la société de la connaissance.

7. Les universités voisines de Maastricht et d'Aix-la-Chapelle (la RWTH) collaborent avec deux autres universités proches réputées au niveau européen (la TU Eindhoven et la KULeuven) dans le réseau ELAT (Eindhoven-Leuven-Aachen Triangle). Ce groupement comprend aux extrémités du triangle trois universités qui figurent, dans leur pays respectif, dans le top des universités les plus performantes au niveau des sciences appliquées et de l'innovation technologique et a pour objectif de faire de ce territoire une European technological top region. Depuis l'arrêt vers 2016 du financement de ce projet pilote qui laissait de côté les Universités de Liège et de Hasselt, le réseau ELAT est désormais mis en veilleuse.

8. L'université Technique de Rhénanie du Nord Westphalie d'Aix-la-Chapelle (RWTH) est dans le top 3 allemand des universités techniques dispensant un cursus d'ingénieur. Près de 10 % des ingénieurs faisant de la recherche-développement en Allemagne se concentrent dans cette région qui compte moins d'1,5 % de la population du pays.

9. Des clusters technologiques se sont développés autour de la RWTH (présence d'importants centres de recherche tant publics que privés associés à des multinationales). Ceux-ci continuent à croitre avec l'aménagement d'un nouveau campus proche du point des

[11] Annoni & al. (2019), The EU Regional Competitiveness Index 2019, Regional and Urban Policy

trois frontières (Allemagne, Wallonie, Pays-Bas) sur les sites de la gare d'Aachen-West et de Melaten. Le parc scientifique de la Haute-Borne (140 ha) à Villeneuve d'Ascq déploie la même stratégie dans l'aire métropolitaine lilloise tout comme le projet Euratechnologie et les rives de la Haute-Deûle qui constitue un des 6 pôles d'excellences métropolitains de Lille.

10. L'aire métropolitaine bruxelloise concentre des parcs scientifiques d'envergure avec une reconstitution des relations entre l'UCL et la KUL. La collaboration entre IBA, l'UCLouvain et la KUL dans le domaine de la protonthérapie a permis de déboucher en 2020 sur l'ouverture d'une première unité à Leuven. Le TechLane Ghent Science Park qui regroupe sur 52 ha des laboratoires de l'Université de Gand, les centres de recherches-développement internationaux et des entreprises High-Tech témoigne du dynamisme du chef-lieu de la province de Flandre Orientale.

11. Après avoir basé son développement économique sur la sidérurgie puis sur la finance, le Grand-Duché cherche à présent à diversifier son économie en s'inscrivant dans la société de la connaissance. Il investit des sommes très importantes pour se doter d'un pôle universitaire de niveau européen (l'Université de Luxembourg) à Belval. Celle-ci noue des partenariats transfrontaliers au travers de l'Université de la Grande Région dans laquelle l'Université de Liège est impliquée du côté wallon.

12. Les concurrences entre les versants wallons, flamands, néerlandais et luxembourgeois sont bien présentes notamment dans les secteurs logistiques. En ce qui concerne la logistique, Venlo possède sensiblement les mêmes atouts que Liège et le Limbourg flamand : situation d'arrière port vis-à-vis d'Anvers et de Rotterdam et intermédiaire entre ceux-ci et le grand pôle industriel que constitue la Ruhr. La logistique reste également un moteur puissant du développement économique flamand avec les deux principales portes d'entrées que sont le port d'Anvers (relié aux canaux à grands gabarits : canal Albert, Gand-Terneuzen, de la Lys et l'Escaut) et l'aéroport de Zaventem. Dans cet ordre d'idée, le projet de liaison de fret ferroviaire Rhin d'Acier entre Anvers et la Ruhr est toujours d'actualité même si les freins néerlandais ne sont pas levés. L'activité logistique en province du Luxembourg souffre également de la concurrence de la plate-forme de Bettembourg.

13. Dans le secteur commercial, selon les enquêtes menées sur les achats transfrontaliers au sein de l'Euregio Meuse-Rhin, le Limbourg néerlandais est le principal gagnant au sein des quatre composantes qui constituent cet espace transfrontalier. Ce solde positif bénéficie surtout aux centres-villes, en particulier celui de Maastricht. L'offre périphérique est classiquement destinée uniquement aux achats pondéreux à l'image du Meubelboulevard d'Heerlen.

14. Les concurrences sont vives entre France et Wallonie dans le secteur commercial, que ce soit au niveau de l'aire métropolitaine lilloise ou entre Maubeuge et la région de Mons ou encore sur les différents versants de l'aire métropolitaine luxembourgeoise au niveau du Pôle Européen de Développement (Messancy et Athus en Wallonie, Mont-Saint-Martin en France ainsi que Pétange et Bascharage au Grand-Duché de Luxembourg). Cette concurrence est également intense plus au nord entre Grand-Duché et Wallonie à l'image des pôles de Schmiede, Pommerloch ou de Sterpenich.

15. Au niveau des territoires wallons sous orbite du Grand-Duché, s'ils bénéficient grâce à cette proximité d'un taux de chômage très bas (même par rapport au Brabant wallon), les employeurs installés dans cette partie-là de la Wallonie souffrent fortement de l'attrait des salaires nets pouvant être offerts par leurs concurrents grand-ducaux. Ces difficultés rencontrées par beaucoup d'employeurs wallons situés dans l'orbite du Grand-Duché à recruter / à conserver leur main d'œuvre formée poussent à la délocalisation régulière d'entreprises vers le pays voisin. Ce problème risque de prendre davantage d'ampleur à l'avenir

vu la réduction globale de la population active dans la Grande Région, en ce compris en Wallonie dans son ensemble.

16. Vu la pression de l'urbanisation au Grand-Duché, des agriculteurs luxembourgeois viennent acquérir des terrains agricoles en Wallonie pour garantir la pérennité de leurs exploitations. Ce faisant, ils viennent concurrencer les agriculteurs locaux dans l'accès à la terre.

17. On constate une valorisation fréquente des ressources primaires wallonnes en Flandre et dans d'autres régions voisines. Cela est vrai pour les pierres extraites des carrières mais également dans le secteur agricole où les produits wallons sont vendus dans les criées flamandes et en partie transformés dans l'industrie agro-alimentaire flamande.

18. Dans le domaine énergétique et environnemental, les forces vives d'Aix-la-Chapelle sont parmi les principaux opposants à la poursuite de l'activité de la centrale de Tihange. Les craintes à ce sujet sont aussi importantes du côté grand-ducal et néerlandais.

19. Une nouvelle ligne électrique haute tension transfrontalière entre la Belgique et l'Allemagne a récemment été mise en place entre Oupeye et Raeren (projet Alegro). La transition vers les énergies renouvelables est déjà très avancée en Allemagne. Les excédents de production générés par les pics d'activités du renouvelable y sont potentiellement exportables vers l'étranger.

20. Dans sa DPR, le Gouvernement wallon a prévu que la réalisation du projet « Boucle du Hainaut », une liaison à haute tension entre Avelgem et Courcelles, permettra un accès à une énergie abordable, contribuera à atteindre des objectifs climatiques et soutiendra l'activité économique. Ce projet devrait en effet permettre d'améliorer la fourniture en électricité dans le Hainaut notamment depuis les parcs éoliens offshore de la Mer du Nord.

21. Entre la France et la Wallonie, les réseaux de transport d'électricité sont déjà bien dimensionnés et calibrés en fonction de l'importance de l'exportation de l'énergie nucléaire produite par les centrales françaises. Entre la Wallonie et le Grand-Duché de Luxembourg, l'interconnexion des réseaux haute tension s'opère uniquement au départ du poste relais d'Aubange à l'extrême sud-Luxembourg même si les lignes à (très) haute tension provenant de la région liégeoise (poste relais de Rimière) et de la Centrale de Coo longent à faible distance une grande partie la frontière commune sur le versant belge.

DIMENSION PATRIMONIALE ET ENVIRONNEMENTALE

1. En Flandre, le Beleidsplan Ruimte Vlaanderen adopté à la mi-2018 prévoit l'arrêt de l'artificialisation du sol flamand à l'horizon 2040. Cette mesure s'appuie sur la densification de l'urbanisation autour des gares ainsi que sur le recyclage du bâti et la réversibilité des nouvelles constructions. Ces différentes mesures visent également à diminuer les émissions de CO_2 et donc à lutter contre le réchauffement climatique qui avec la montée des mers a des conséquences importantes sur les espaces côtiers.

2. La Rhénanie du Nord-Westphalie, tend vers une consommation d'espace par l'urbanisation nulle. Les politiques privilégient la reconstruction de la ville sur la ville et la densification pour rencontrer les besoins en logements et en activités économiques.

3. Au Grand-Duché de Luxembourg, le Plan National de Développement Durable (PNDD) adopté en 2010 a fixé comme objectif une stabilisation de l'artificialisation des terres à 1 ha par jour (soit 365 ha/an) ou moins d'ici 2020 contre 1,3 ha/jour en 2006. Dans ce même PNDD, il est recommandé de rechercher une densité de bâti d'au moins 25 unités d'habitation par hectare. Le Plan directeur Sectoriel Paysages adopté en juillet 2019 vise à éviter la fragmentation supplémentaire du territoire grand-ducal en désignant différentes catégories de paysages à préserver : des zones de préservation, des grands ensembles paysagers, des zones vertes interurbaines et des coupures vertes.

4. L'amélioration du cadre de vie promue notamment via son PRDD doit contribuer en Région Bruxelles-Capitale à lui permettre de conserver la population fiscalement contributive sur son territoire.
5. Le projet de Parc des trois Pays n'a guère eu jusqu'ici de conséquences majeures ni sur la mise en valeur du paysage de l'Entre-Vesdre et Meuse ni dans l'augmentation de nuitées touristiques dans le nord de la province de Liège.
6. Tant Aix-la-Chapelle que l'Eifel constituent des pôles fréquentés massivement par les touristes notamment par l'importante population de la métropole Rhin-Ruhr (11 millions d'habitants). La Communauté germanophone parvient à capter un volume significatif de cette clientèle touristique sans toutefois irriguer significativement le reste du territoire de la province de Liège et encore moins au-delà en Wallonie. Le parc naturel transfrontalier des Hautes-Fagnes-Eifel est à ce titre un levier pour favoriser l'attractivité de la Wallonie vis-à-vis de la population allemande.
7. Entre la France et la Wallonie, le nord de l'espace transfrontalier est l'objet de coopérations solides et qui ont tendance à se renforcer dans les secteurs de l'environnement (parc naturel transfrontalier du Hainaut, chaîne des terrils), du patrimoine (sites UNESCO des beffrois et des sites miniers) et culturel (Manège de Maubeuge et MARS de Mons). Ces liens sont nettement moins présents dans l'aire rurale entre Maubeuge et Virton, sauf entre Bouillon et Sedan.
8. Concernant le barrage de la Haute-Sûre, servant notamment à la production d'eau potable au Grand-Duché de Luxembourg, des efforts de protection particuliers sont nécessaires au niveau de la partie wallonne du bassin versant de ce cours d'eau à cheval sur Martelange, Fauvillers et partiellement Bastogne, Léglise ainsi que Vaux-sur-Sûre.

DIMENSION MOBILITE ET TRANSPORT

1. Le Gouvernement flamand prévoit l'interdiction de la vente de voiture neuves essence et diesel pour 2029, soit 6 ans avant l'interdiction européenne prévue par la Commission en 2035. La généralisation complète des voitures électriques ou hydrogène n'y est à ce stade envisagée que d'ici 2050.
2. La concentration des emplois sur la Région Bruxelles-Capitale, et plus largement sur l'aire métropolitaine bruxelloise, génère une congestion automobile importante des entrées à Bruxelles qui sont déjà saturées à plus de 85 %[12].
3. A Bruxelles, au travers du PRDD, un objectif est de faire de la mobilité un facteur de développement urbain durable en limitant les externalités négatives environnementales (émissions de CO_2, bruits…) générées par le transport. Pour diminuer l'usage de la voiture à Bruxelles, il est prévu de créer des parkings relais et de transformer les accès autoroutiers (E40 à Reyers par exemple) en boulevards urbains. La finalisation du RER autour de Bruxelles dont la mise en service est prévue actuellement pour 2027-2028 serait de nature à favoriser l'accès au pôle d'emploi bruxellois.
4. Dans son accord de gouvernement, le nouveau Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a prévu dès 2022 la mise en place d'un péage urbain dont le montant varierait en fonction de l'heure de la journée et du type de motorisation. Les Gouvernements wallon et flamand ont exprimé leur hostilité à ce sujet. De son côté, le Conseil d'Etat a clairement pointé la nécessité d'un accord de coopération pour envisager la mise en œuvre de ce projet qui ferait reporter une charge supplémentaire sur les utilisateurs de la voiture qui

[12] Région de Bruxelles-Capitale (2018), Plan Régional de Développement Durable - Un territoire au service des Bruxellois, Perspective.brussels, p. 152

viendraient à circuler en Région de Bruxelles-Capitale. Or, cette charge supplémentaire ne serait compensée que pour les seuls résidents de la région capitale par une réduction des taxes pesant sur la possession d'une voiture.

5. La communauté métropolitaine prévue par la 6ème réforme de l'Etat devrait être un outil de concertation à l'échelle de l'aire métropolitaine bruxelloise fortement attendu par la Région Bruxelles-Capitale afin de mieux coordonner les politiques bruxelloises, flamandes et wallonnes en vue de répondre par la négociation à la congestion automobile. Faute d'accord entre les gouvernements des trois régions, cette structure n'est pas encore mise en place.

6. Depuis février 2016, la partie densément agglomérée de la ville d'Aix-la-Chapelle fait l'objet d'une Umweltzone / Low Emission Zone (LEZ), ce qui restreint l'accès de ce territoire aux véhicules motorisés disposant d'une vignette environnementale qui n'est octroyée qu'aux véhicules équipé d'un moteur de norme EURO 4 (ou plus pour le diesel) ou de norme EURO 1 (ou plus pour l'essence). Une telle LEZ a aussi été instaurée en 2019 en Région de Bruxelles-Capitale (sans le système de vignette mais avec reconnaissance de plaque). Dès 2022 les véhicules équipé d'un moteur de norme EURO 4 (ou plus pour le diesel) ou de norme EURO 1 (ou plus pour l'essence) sont interdits de circuler à Bruxelles. Ces normes vont progressivement se renforcer jusqu'à l'interdiction complète de circuler à Bruxelles avec un véhicule à moteur diesel en 2030 et à moteur à essence en 2035.

7. Le développement des transports en commun et des modes doux est poursuivi en Flandre. Le réseau de tramway rapide Spartacus qui comprend la ligne Hasselt-Maastricht ainsi que le réseau cyclable Fietsnet en sont des exemples.

8. La relation ferroviaire entre Maastricht et Liège fait l'objet de fortes attentions de part et d'autre de la frontière avec des attentes divergentes. Les néerlandais sont surtout intéressés par une liaison directe de type IC entre Maastricht et Bruxelles via Leuven, Liège-Guillemins et Visé ainsi que la connexion à la gare TGV de Liège-Guillemins. En outre, à l'initiative de la Province de Limbourg, une nouvelle offre concédée à un opérateur privé a été étudiée en vue d'une liaison directe Liège-Maastricht-Heerlen-Aachen dans le cadre du projet Eurekarail.net.

9. Le Réseau Express Grand Lille prévu pour 2025-2030 devrait améliorer fortement les connexions entre Courtrai et Lille au bénéfice de Mouscron. Les résultats du débat public de 2015 ont rajouté la connexion Lille-Tournai au projet (renforcement de trois relations journalières prévues).

10. La LGV Bruxelles – Cologne relie Liège à l'Allemagne avec un cadencement de onze trains à grande vitesse par jour et par sens (5 Thalys et 6 ICE). L'offre locale entre les localités wallonnes dans l'orbite d'Aix-la-Chapelle s'est renforcée. L'Euregiobahn envisage de s'étendre vers Eupen par la réouverture de la ligne 49 en direction de Stolberg via Raeren.

11. En Rhénanie-Palatinat a été inauguré fin 2019 un important chainon autoroutier manquant entre Liège et Francfort au-delà de Prüm (projet Hochmoselbrücke). Ce viaduc sur la Moselle rapproche ainsi Liège de Francfort et accroit légèrement l'attractivité du sud-est de la province de Liège au niveau économique.

12. Au Grand-Duché de Luxembourg, face à la croissance rapide du trafic routier et à ses nuisances, les stratégies IVL, MODU puis MODU 2.0 visent à porter à terme à au moins 25% la part des déplacements en transports en commun en développant l'offre et en concentrant les bureaux sur les sites très bien desservis en transport en commun. Les Schémas de mobilité transfrontaliers (SMOT) sont un autre moyen de contribuer à cet objectif (cf. projet d'aménager un P+R au niveau de la gare de Viville à Arlon). A ce stade, seuls 12 % des travailleurs frontaliers wallons utilisent les transports en commun et 7 % des déplacements sur le versant wallon de l'aire fonctionnelle luxembourgeoise se fait en transport en commun pour 15 % au Grand-Duché du Luxembourg (MMUST, 2021).

13. Depuis la province de Liège et l'arrondissement de Bastogne, les 15.800 travailleurs qui rejoignent leur lieu d'emploi vers le Grand-Duché du Luxembourg sont quasi totalement dépendants de la voiture (part des TC < 2 %).
14. Malgré la modernisation en cours de la ligne Namur-Luxembourg, les performances de cette ligne resteront modérées en termes de vitesse commerciale au niveau des relations Bruxelles-Luxembourg. Enfin, l'inauguration récente de la seconde partie de la LGV Est en France en avril 2016 a eu pour effet de faire cesser la relation entre Bruxelles et Bâle via Namur, Luxembourg et Strasbourg.
15. Que ce soit dans les Hauts-de-France ou dans le Grand Est, des réouvertures de lignes ferroviaires sont en projet ou souhaitées côté français : la ligne Valenciennes – Mons pour du transport de fret ou la ligne Givet – Dinant pour le transport de passagers. Le projet de RER lillois concerne également directement la Wallonie picarde avec le renforcement des liaisons entre Tournai, Mouscron et Lille.
16. Les travaux de construction de l'autoroute E420 devant connecter Charleroi à Reims via Couvin et Charleville-Mézières et faciliter ainsi les relations entre les grands ports du BeNeLux et Marseille ont connu un important avancement ces dernières années avec l'inauguration de part et d'autre de la frontière entre 2017 et 2019 de plusieurs tronçons pour un total de quasi 44 km (dont les 8 km du contournement de Couvin). Cette route qui s'apparente entre Frasnes-lez-Couvin et le R3 qui contourne Charleroi à la N5 reste toutefois entre ce R3 et le Nord de l'arrondissement de Philippeville une route qui cumule le trafic longue distance et une desserte locale avec une forte charge de trafic, source de problèmes de sécurité routière et d'engorgement. Depuis l'inauguration de ces tronçons, on n'observe guère d'évolution significative ni au niveau de la démographie de l'Entre-Sambre-et-Meuse, ni dans le nombre de travailleurs frontaliers résidant dans les Ardennes et travaillant dans l'Entre-Sambre-et-Meuse ou du côté de Charleroi.
17. De gros investissements sont programmés côté français pour la réalisation du canal Seine-Nord-Europe et les plateformes multimodales qui l'accompagnent.

POTENTIALITES ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE

- Actuellement, à défaut d'autres instruments, les outils qui restent le mieux adaptés pour favoriser l'intégration des aires rurales transfrontalières sont les parcs naturels et la gestion des bassins hydrographiques (commissions internationales de la Meuse et de l'Escaut, contrats de rivière). Un potentiel de développement de collaboration transfrontalières entre parcs naturels est présent sur l'ensemble des versants (l'Avesnois et le Haut-Pays, la Forêt d'Anlier et la Haute-Sûre, le Parc des Trois Pays…). Les contrats de rivière transfrontaliers comme celui de la Semois-Chiers sont également un vecteur intéressant dans la mise en valeur de la trame bleue et du développement des aires rurales transfrontalières.
- L'obligation de réaliser un schéma de développement territorial transfrontalier suite à la loi sur la Modernisation de l'Action Publique Territoriale et l'Affirmation des Métropoles française sur l'aire métropolitaine lilloise est une opportunité à saisir pour mieux insérer l'ouest de la Wallonie picarde dans cette aire métropolitaine.
- Les freins concernant l'artificialisation des territoires sont généralisés avec des objectifs parfois très précis et ambitieux qui sont à présents portés par les différents territoires sous l'impulsion de l'UE (stratégie No net land take by 2050). La lutte contre l'étalement urbain par le recyclage urbain et par la densification des activités humaines (logements, emplois, services) notamment autour des gares est devenue une priorité.
- La demande résidentielle résultant des perspectives démographiques sera importante dans les régions voisines sauf aux Pays-Bas, en Allemagne et sur la bande frontalière française

hormis autour de l'Eurométropole de Lille. Un volume croissant des ménages installés en Flandre, à Bruxelles ou au Grand-Duché de Luxembourg risquent de ne plus trouver de réponses à leur besoin résidentiel dans leur région d'origine (rareté foncière et augmentation du coût de l'accession au logement).

- Les mouvements migratoires déjà existants ont pour conséquence des effets rebonds sur les populations à revenu faible ou moyen qui ont plus de difficultés à accéder au logement sur les versants wallons des aires métropolitaines. Cette fuite de jeunes issus du Brabant wallon au profit de ménages davantage fortunés migrant depuis les territoires voisins est particulièrement intense dans le centre et l'ouest de cette province. Cet effet rebond tend déjà à se diffuser aux dépens des jeunes ménages qui sont originaires de quelques communes du Nord-Est du Hainaut. Confrontés à de sérieuses difficultés pour accéder au logement, ils ont aussi tendance, comme les jeunes du Brabant wallon, à massivement s'éloigner plus encore de Bruxelles. Ces mouvements migratoires internes à la Wallonie consistant à s'éloigner à longue distance du cœur des métropoles pour échapper à un coût du logement excessif s'observe aussi à une moindre échelle au niveau de la partie wallonne des bassins d'emploi métropolitains luxembourgeois et lillois, ce qui aggrave les problèmes de mobilité.
- La compétition reste très vive dans les aires métropolitaines et rurales transfrontalières. Les concurrences sont fortes en matière économique (commerce, logistique, parcs d'activité) tandis que les coopérations sont davantage présentes dans le domaine des services (culture, patrimoine, santé). La compétition a des influences également sur le secteur primaire avec une concurrence sur la mise en place des chaînes de valeurs à partir des ressources lithiques et agricoles en Flandre. Les transformations des matières se font encore souvent à l'extérieur de la Wallonie tout en créant des débouchés pour les produits agricoles. Cette concurrence se traduit également sur le foncier agricole où les luxembourgeois s'accaparent des terres du côté wallon tandis que les agriculteurs wallons cultivent des terres sur le versant français.
- Les externalités environnementales négatives dues à la voiture (congestion et pollution) obligent à mettre en place des politiques de mobilité très ambitieuses. Le Luxembourg, les villes allemandes, Bruxelles et certaines villes flamandes prennent des mesures très strictes qui vont fortement restreindre l'accès à leur territoire pour la voiture à moteur thermique.
- Des projets d'amélioration de l'offre en transport en commun lourd de forte capacité (tramway et train) sont conçus dans l'ensemble des régions voisines avec ou sans connexion à la Wallonie. Ils ont pour objectifs de raccrocher des pôles secondaires aux pôles métropolitains en offrant une alternative à la voiture.

ENJEUX TERRITORIAUX A L'ECHELLE TRANSFRONTALIERE ET TRANSREGIONALE

I. L'inscription et l'affirmation de la Wallonie dans les dynamiques et les réseaux des métropoles et territoires voisins qu'ils soient économiques, culturels, de recherche, d'enseignement et d'infrastructures

II. L'accentuation prévisible de la pression immobilière dans les aires métropolitaines suite aux objectifs de limitation de l'artificialisation du sol susceptible d'entraîner une croissance des migrations résidentielles vers la Wallonie.

III. Le maintien de l'accessibilité des bassins d'emplois métropolitains de Bruxelles, de Luxembourg, de Lille, de la Flandre, de l'Euregio pour les Wallons alors que des mesures limitant les accès à ces pôles déjà d'application dès aujourd'hui sont appelées prochainement à se renforcer progressivement.

IV. La maximalisation des atouts qui positionnent la Wallonie favorablement dans le secteur des services (soins de santé, culture, enseignement) tout en tenant compte des risques liés à des mesures de restrictions qui se mettent en place notamment en France et qui freinent l'accès à certains de ces services.

V. Le renforcement des complémentarités entre fonctions dans une vision intelligente de la Wallonie connectée au monde et sans exacerber les concurrences infrarégionales tout en confortant sa position dans les réseaux de la société de la connaissance.

VI. Le développement des territoires ruraux du sud-ouest de la Wallonie en s'appuyant sur la coopération avec les départements français et en mobilisant ou créant des outils de développement territorial (parcs naturels, contrats de rivière, schéma de développement territorial transfrontalier).

VII. La gestion des secteurs fortement concurrentiels (commerces, logistiques…) dans un contexte de compétition exacerbée au sein des territoires transfrontaliers.

2. LA DIMENSION DEMOGRAPHIQUE ET SOCIALE

Cette partie traite de la situation existante et des perspectives concernant le logement, les services à la population, les équipements collectifs, le commerce, le cadre de vie et la sécurité des personnes. Sur cette base, des besoins territoriaux sont identifiés et au regard de ceux-ci, les potentialités et les fragilités du territoire dans sa capacité à y répondre.

CONSTATS

1. La démographie wallonne est le résultat de trois dynamiques interdépendantes : la croissance de la population, son vieillissement et l'instabilité structurelle des ménages. La croissance de la population s'atténue cependant ces dernières années.
2. La crise sanitaire a influé sur la croissance démographique pour les années 2020 et 2021. Aussi bien le solde naturel que le solde migratoire international ont été fortement impactés, entrainant pour l'année 2020 un accroissement faible de la population wallonne. Néanmoins, à moyen terme, la crise sanitaire n'impacterait que faiblement la croissance démographique.
3. Le Bureau fédéral du Plan envisage une croissance de la population wallonne de 184.000 individus à l'horizon 2050. Par rapport à 2020, l'accroissement serait de 84.000 personnes d'ici à 2030 et de 156.500 d'ici à 2040. L'accroissement de la population serait par conséquent de moins en moins important au cours du temps : + 8.400 individus / an entre 2020 et 2030, + 7.300 / an entre 2030 et 2040 et seulement + 2.700 / an entre 2040 et 2050. Cette croissance serait portée uniquement par les soldes migratoires internes et internationaux. Le solde naturel resterait quant à lui négatif. En ce qui concerne le nombre de ménages, la croissance moyenne annuelle passerait de + 8.600 ménages / an entre 2020 et 2030 à + 6.550 entre 2030 et 2040 et à +2.550 entre 2040 et 2050. Sur l'ensemble de cette période la Wallonie compterait 177.000 ménages supplémentaires.

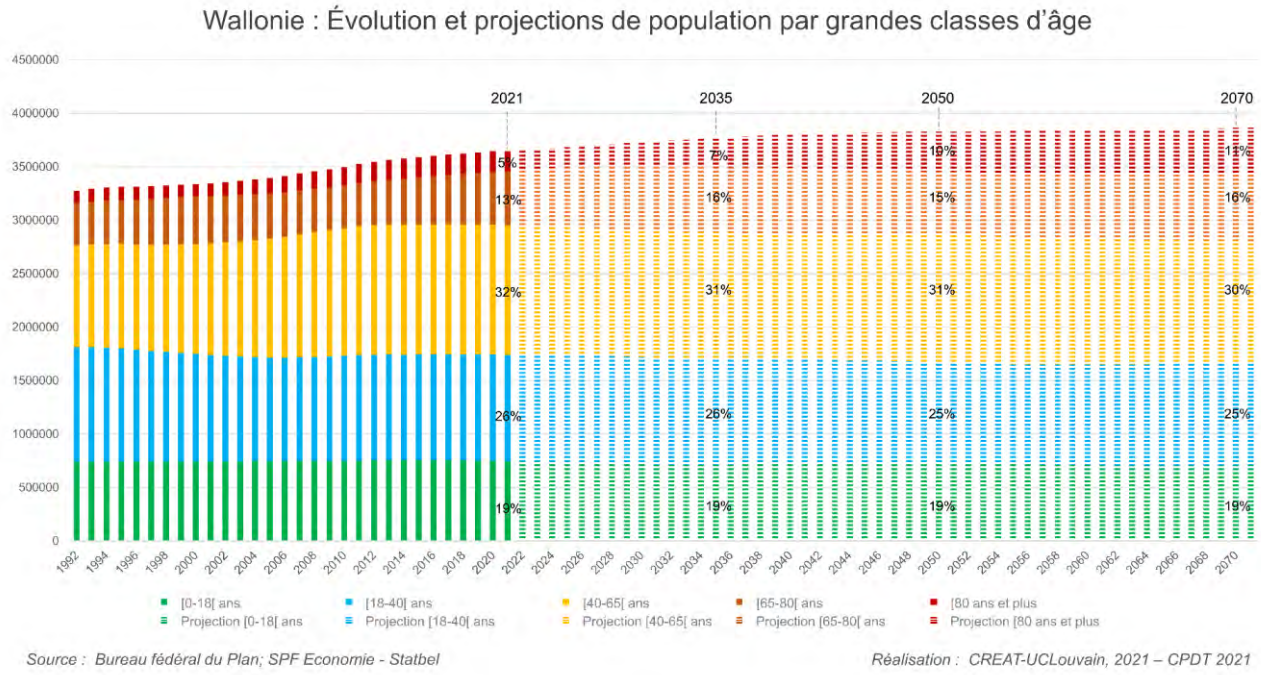

Figure 7 : Evolution et projection par grandes classes d'âges (CPDT-CREAT UCLouvain, 2021)

4. La période 2020-2040 se marque par un accroissement très important des effectifs de la classe d'âge des 67 ans et plus. Cette dynamique d'évolution de la pyramide des âges, qui se manifeste depuis 2010, devrait se poursuivre jusque 2040. Le phénomène le plus significatif de cette décennie est la diminution drastique du nombre de personnes en âge de travailler par personne âgée de 67 ans et plus. Dans les prochaines années, la vague du papy-boom atteindra la tranche d'âge des 80 ans et plus dont le nombre augmentera de manière très importante jusqu'en 2050.
5. À l'horizon 2050, l'instabilité structurelle des ménages devrait se poursuivre avec comme principal effet l'augmentation du nombre de personnes isolées et, dans une moindre mesure, des familles monoparentales et des cohabitants avec enfants. Après plusieurs décennies de diminution continue, la taille des ménages s'était stabilisée entre 2009 et 2018, mais elle a recommencé à diminuer depuis lors et cette tendance devrait se poursuivre dans les années qui viennent en raison de la forte augmentation attendue des ménages d'une seule personne.
6. En 2019, 18,2 % des Wallons vivaient dans un ménage dont le revenu net était en-dessous du seuil de pauvreté (contre 10 % en Flandre)[13] et 6,8 % vivaient un état de privation matérielle (contre un taux estimé entre 1 et 4 % en Flandre)[14]. Ce constat de pauvreté s'explique principalement par le non-emploi, la croissance des emplois précaires ou mal payés, le coût du logement et l'instabilité structurelle des ménages. Si l'on se base sur les "facteurs de risque" en termes de cohésion sociale définis par l'IWEPS dans son Indicateur synthétique d'accès aux droits fondamentaux – ISADF (familles monoparentales, isolés âgés de 65 ans et plus, demandeurs d'asile), on voit qu'au-delà des variations conjoncturelles, le risque d'un accroissement de la précarité au cours des années à venir est réel par le simple fait du vieillissement et de l'instabilité des ménages.

[13] Le taux de risque de pauvreté mesure le pourcentage de la population vivant dans un ménage dont le revenu disponible équivalent est inférieur à 60 % du revenu médian national (seuil de pauvreté), soit moins de 1 284 € net par mois pour un isolé ou de 2 696 € pour un ménage composé de 2 adultes et de 2 enfants de moins de 14 ans. Source : https://www.iweps.be/indicateur-statistique/taux-de-risque-de-pauvrete/

[14] Soit une incapacité à couvrir au moins quatre des neuf « biens et services » suivants : payer à temps le loyer, l'emprunt hypothécaire, les charges du logement et les crédits à la consommation, chauffer correctement son logement, faire face à des dépenses inattendues (d'environ 1000 €), manger des protéines tous les deux jours, partir une semaine en vacances une fois par an (pas nécessairement à l'étranger), posséder une télévision, posséder un lave-linge, posséder une voiture et posséder un téléphone. (https://www.iweps.be/indicateur-statistique/taux-de-deprivation-materielle-severe/)

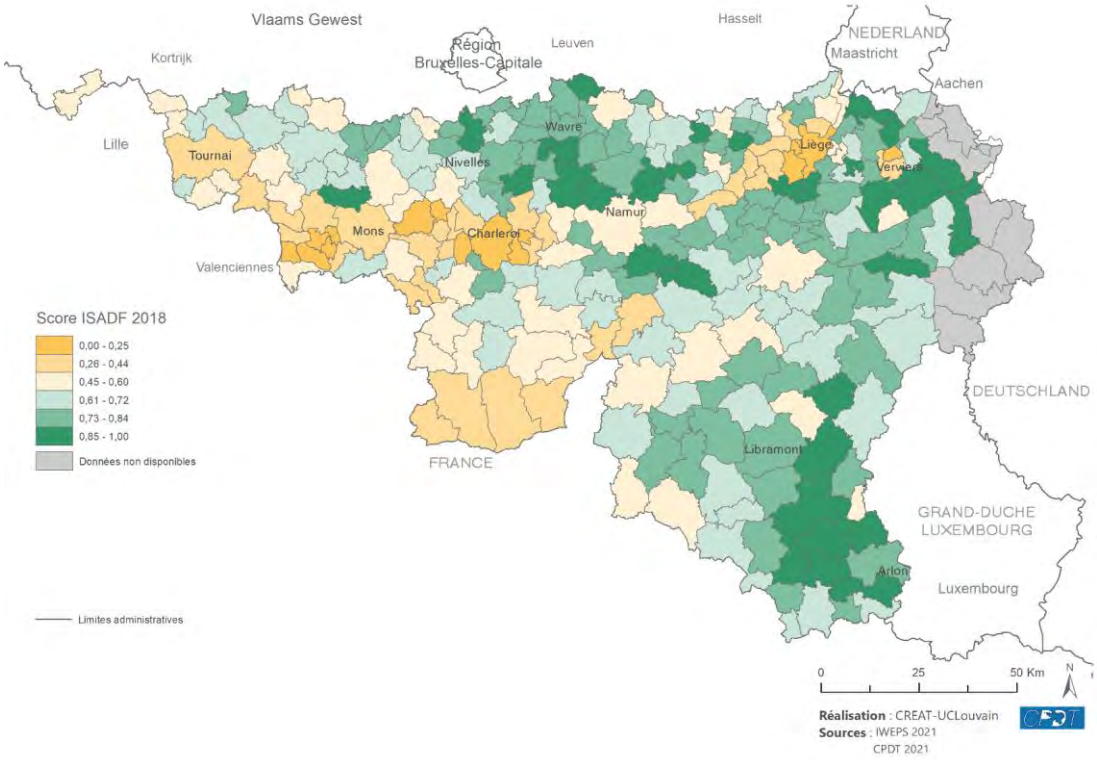

Figure 8 : Indicateur d'accès aux droits fondamentaux en Wallonie (IWEPS, 2018)

7. Entre 2004 et 2019, le revenu moyen par déclaration a augmenté de 43,6 % alors que l'indice des prix à la consommation a augmenté de 33,1 % (SPF-DGS Statbel). De manière globale, le pouvoir d'achat des ménages est donc en augmentation en dépit des fortes inégalités relevées dans le point précédent.

8. En Wallonie, le prix des habitations présente des variations spatiales considérables et l'accès à la propriété peut se révéler difficile. Entre 2010 et 2019, le prix médian des maisons et des appartements continue à augmenter, même si la croissance est moins soutenue qu'entre 2000 et 2010. La croissance relative du prix médian des appartements (environ 29 %) a dépassé sur cette période celle des maisons (environ 20 %). De manière globale, le prix de vente des maisons ordinaires a augmenté dans la même proportion que le revenu disponible.

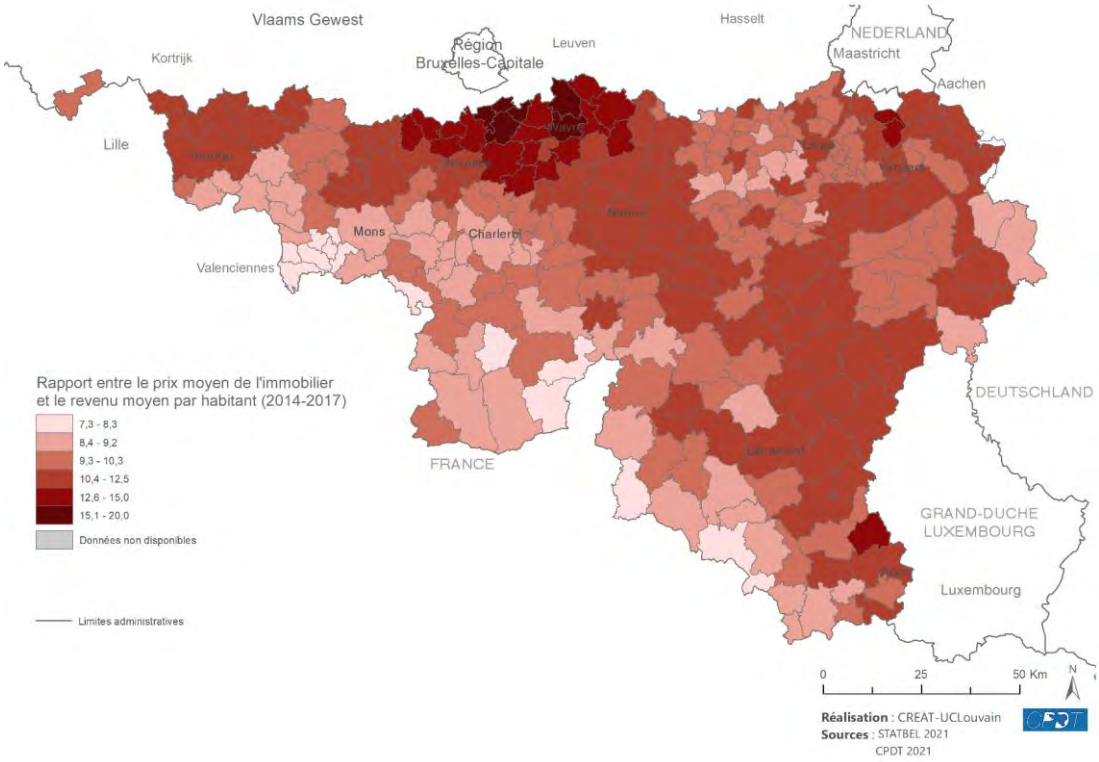

Figure 9 : Rapport entre le prix moyen de l'immobilier et le revenu moyen par habitant

9. Durant la crise sanitaire liée à la COVID-19, le marché a été tendu. La demande a été relativement soutenue et l'offre n'a pas suivi. Cette tension s'observe surtout sur certains segments : il manque de maisons à prix moyen alors qu'il commence à y avoir trop d'appartements. Au niveau des terrains à bâtir, malgré une offre foncière théoriquement importante, il semble également que la demande soit plus importante que l'offre. Ainsi, la crise économique liée à la Covid-19 n'a pas entraîné de recul des prix immobiliers en 2020. C'est même l'inverse qui s'est produit avec une croissance soutenue du nombre de transactions et des prix moyens de vente. À court et moyen termes, différents facteurs (épargne élevée des ménages, taux d'intérêt bas, confiance des ménages dans l'immobilier, taux d'endettement faible, fiscalité stable, production de logements, évolution démographique) laissent présager qu'à l'échelle régionale le marché immobilier tende à retrouver une relative stabilité.

10. Toutefois, la raréfaction du foncier disponible et de certains biens dans des zones de forte dynamique démographique (nord du sillon, sud Luxembourg) peut localement créer des tensions engendrant une hausse des prix. Il en va de même dans les secteurs touristiques de l'Ardenne où la demande très forte en secondes résidences entraîne une hausse sensible du prix des biens, au détriment de la demande locale.

11. Enfin, la crise semble avoir amplifié une dualisation sociale par rapport à l'accès au logement : les primo-acquéreurs rencontrent des difficultés d'accès au marché foncier et immobilier qui d'autre part, semble être porté pour certaines catégories de logements (studios, appartements une chambre) par les investisseurs. Le marché apparait dès lors comme relativement fragmenté et ne répondant que partiellement à la demande.

BESOINS EN LOGEMENTS

i. La croissance démographique et l'évolution des ménages entraineraient un besoin quantitatif de logements supplémentaires de l'ordre de **7.000 nouveaux logements par an d'ici 2040** sans tenir compte des efforts nécessaires concernant la mise en adéquation du parc existant pour répondre à la performance énergétique, aux évolutions sociodémographiques, à la diminution de la dépendance à la voiture…et des nécessaires reconstructions suite aux inondations de juillet 2021.

ii. L'augmentation du nombre de ménages isolés - ou "à géométrie variable" (garde alternée) - engendre un besoin en **petits logements en partie modulables**. C'est particulièrement le cas sur tout le versant occidental de la Wallonie en bordure de la frontière française, ainsi que dans les grandes villes.

iii. La diminution du revenu des personnes âgées au moment de la retraite, comme celle des ménages isolés, combinée à l'augmentation des prix immobiliers, entraîne un risque accru de précarité et une diminution globale du pouvoir d'achat ce qui induit un besoin de **logements abordables** particulièrement marqué dans certaines sous-régions comme le nord du Brabant wallon.

iv. La Wallonie fait face depuis longtemps à un manque de logements à loyer modéré, mais aussi à l'insuffisance de la croissance du parc de logements publics qui pourrait réduire ce manque. La proportion de ménages vivant dans un logement public diminue d'année en année (6,1% en 2020) car la production privée est largement supérieure à la création de logements publics. Si l'on envisage que dans chaque commune 10 % des ménages puissent trouver place dans un logement public, il manquerait d'ores et déjà à ce jour 74.000 logements de ce type.

v. Le vieillissement de la population et l'augmentation des ménages isolés induisent également une propension à la sous-occupation de logements dans certaines communes. Le manque de maisons familiales libres sur le marché résidentiel s'en voit accentué ce qui renforce les difficultés d'accès au logement ainsi que le phénomène de périurbanisation et d'étalement urbain. Il en résulte un besoin de **faciliter la migration résidentielle des personnes âgées et des ménages isolés vers des logements adaptés et accessibles.**

vi. Le vieillissement de la population appelle un besoin de **logements adaptés aux personnes âgées** : besoins de petits logements, équipés, accessibles, abordables, intégrés spatialement et connectés (domotique-monitoring de santé) assurant leur autonomie, leur qualité de vie et leur inclusion sociale.

vii. De manière générale, s'exprime le besoin d'une **plus grande flexibilité des logements** (résilience), de manière à répondre à des besoins familiaux et sociétaux de moins en moins figés. La crise sanitaire et le temps passé dans les logements durant les confinements successifs ont révélé l'attention nécessaire à apporter notamment à leur qualité, leur taille et les espaces privatifs ou espaces communs qui y sont associés, en intérieur et en extérieur.

viii. Il y a lieu également de tenir compte de l'indispensable complémentarité, révélée par la crise, entre la qualité du logement et celle du quartier. Les espaces publics et la qualité du cadre de vie ont bénéficié d'un autre regard durant les mois de confinement. L'environnement quotidien, proche du logement, a été réinvesti. La crise sanitaire et les mesures qui l'ont accompagnée ont notamment favorisé l'essor des modes de déplacements actifs et mis en évidence le besoin de rapports sociaux.

ix. Les nouveaux logements produits devraient être **les moins énergivores possible**, afin de faire baisser la consommation énergétique du secteur logement et de réduire l'impact des fluctuations des prix sur les ménages. L'essentiel de l'effort de réduction de la consommation d'énergie doit porter sur les **rénovations** des logements existants : à l'échelle wallonne,

seul 1 % des logements vendus entre 2010 et 2016 affichait un label PEB de niveau A, A+ ou A++ ; à l'inverse, près d'un logement sur trois affichait le label G, soit le plus mauvais score en matière de performances énergétiques. On peut percevoir ici le défi qualitatif adressé au secteur résidentiel, qui est celui d'un renouvellement accéléré du parc de logements.

x. Ajoutons que l'**accès à l'énergie à un prix abordable** est également un besoin qui doit être rencontré par le secteur du logement, mais aussi par celui de l'aménagement du territoire.

POTENTIALITES ET CONTRAINTES PAR RAPPORT A CES BESOINS EN LOGEMENTS

- Le parc de logements évolue très lentement :
  - Il s'accroît d'environ 1 % par an (moyenne 2002-2019), avec une création nette annuelle de 15.000 logements dont les trois-quarts proviennent de nouvelles constructions, le reste étant issu d'aménagement ou de rénovation de bâtiments existants.
  - Les rénovations faisant l'objet de permis d'urbanisme concernent en moyenne annuelle 0,6 % du parc de logements (SPF-DGS Statbel).
- Le parc de logements se caractérise par la très nette prédominance des habitations unifamiliales qui représentaient près de 80 % du parc en 2020. Mais la tendance a fortement évolué au cours des dernières années, les appartements représentant 55 % de la création nette de logements entre 2010 et 2020. Ces tendances devraient se poursuivre à l'avenir.
- À l'échelle wallonne, la superficie urbanisée chaque année au bénéfice de la fonction résidentielle décroit depuis une vingtaine d'années. Une certaine densification résidentielle est à l'œuvre, principalement dans la partie nord de la région où le taux de remplissage des zones d'habitat est localement très important et où la production de logements par la construction d'immeubles à appartement est dominante. Il a par ailleurs été estimé qu'au niveau régional, environ 15 % des logements produits entre 2010 et 2016 l'ont été via de nouvelles constructions réalisées sur des terrains déjà artificialisés (CPDT, 2021). À l'inverse, de grandes disponibilités foncières subsistent au sud du sillon, sauf en Lorraine, et entrainent la poursuite d'une surconsommation foncière résidentielle (voir Structuration interne du territoire – contexte spatial).
- La périurbanisation, par sa dispersion, demande des besoins matériels pour la distribution de l'énergie toujours plus élevés, avec des reports sur la facture des clients par les coûts de distribution croissants.
- En Wallonie, près de 40 % des logements ont été construits avant 1919. Ce parc bâti ancien éprouve quelques difficultés à répondre aux besoins qualitatifs en matière de normes PEB, salubrité, incendie, accessibilité PMR, de nouvelles technologies... a fortiori avec la forte augmentation du coût des matériaux observée en 2021 et qui risque de se prolonger dans les années qui viennent. Néanmoins, la qualité patrimoniale de ce parc de logement représente un potentiel pour la création d'un cadre de vie de qualité reposant entre autres sur un tissu d'habitat structuré.
- Le parc résidentiel est dans l'ensemble très énergivore, induisant des contraintes importantes sur les budgets des ménages pour l'éclairage et le chauffage.

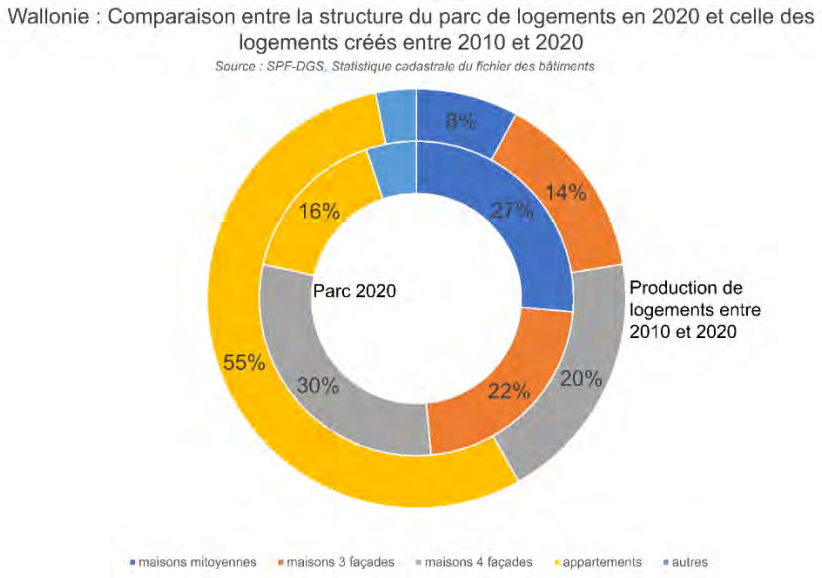

Figure 10 : Comparaison entre la structure du parc de logements en 2020 et celle des logements créés entre 2010 et 2020 (CPDT-CREAT-UCLouvain, 2021)

BESOINS EN SERVICES A LA POPULATION ET EN EQUIPEMENTS COLLECTIFS

i. Des carences en termes d'équipements et de services (crèches, établissements scolaires…) sont observées et attendues de manière variable sur le territoire. Elles appellent le besoin d'une **programmation territoriale adéquate** dans le temps et en termes de localisation.

ii. Le vieillissement de la population induit un besoin de services et d'équipements collectifs diversifiés et **adaptés aux personnes âgées** : espaces publics, loisirs, services de santé, structures d'hébergement, services à domicile, etc. Il faudra répondre à ce besoin de manière souple et réversible afin d'éviter de se retrouver avec un suréquipement pour les ainés au-delà de 2050.

iii. La diminution du pouvoir d'achat d'une partie de la population (personnes âgées, ménages isolés et monoparentaux…) entraîne comme conséquence un besoin de services et d'équipements collectifs **abordables**.

iv. La diminution de la part de la population active (et donc imposable) engendre une baisse de la base taxable pouvant impacter le budget des collectivités, leur fonctionnement et la bonne exécution de leurs missions de services publics (gestion des équipements collectifs, etc.). Il en résulte un besoin d'**établir de nouvelles stratégies de financement, de rationalisation et d'organisation territoriale** des services et des équipements.

v. La pression foncière observée dans les villes peut entrainer la relégation d'une série de services et d'équipements publics hors des centres villes, ce qui engendre une accessibilité dépendante de la voiture individuelle et une dynamique d'étalement urbain. Il sera nécessaire pour la Wallonie de **se doter d'une stratégie de gestion foncière** adaptée à cette problématique.

vi. De plus, la crise sanitaire liée à la Covid-19 a mis en lumière que les espaces publics, la mixité fonctionnelle, l'accès aux équipements et services… sont autant d'aspects sur lesquels une plus grande attention devra être portée dans les années qui viennent afin de renforcer la résilience de certains lieux et quartiers et atténuer les inégalités entre populations.

vii. Le développement et la généralisation dans l'usage quotidien des **technologies de l'information et de la communication** renforcent la nécessité d'en permettre l'accès à l'ensemble des citoyens. Pour que cela soit possible à prix raisonnable, l'aménagement doit veiller à ce que la structure de son territoire, par sa densité et sa mixité, permette de limiter les moyens techniques à mettre en œuvre pour **une desserte complète de la population.**

POTENTIALITES ET CONTRAINTES PAR RAPPORT A CES BESOINS EN SERVICES A LA POPULATION ET EN EQUIPEMENTS COLLECTIFS

- Dans les zones de faible densité d'activités humaines (résidence, emploi…), le maintien ou la création d'équipements et de services destinés à répondre à ces besoins peut poser problème en raison d'un nombre insuffisant de personnes susceptibles de bénéficier de ces services (qu'il s'agisse d'un problème de rentabilité ou de respect de normes légales).
- A contrario, la Wallonie dispose d'un réseau relativement dense de villes "moyennes à grandes" bien équipées, sur lequel l'offre en services et en équipements publics pourrait s'articuler.
- En Wallonie comme ailleurs, l'évolution sociétale tend vers une individuation croissante et une diminution progressive des mécanismes de solidarité. Cette évolution s'inscrit dans les territoires, notamment via une diminution de la mutualisation des espaces et des équipements.
- La périurbanisation et la dispersion des logements telle qu'observée en Wallonie impose des moyens techniques importants pour desservir l'ensemble de la population, notamment en énergie, en eau et en communications. Des coûts de distribution élevés sont ainsi répercutés sur les factures d'eau et d'électricité des ménages, tandis que certaines sous-régions restent à l'écart des infrastructures supportant des flux d'information et de communications soutenus. De même, cette dispersion renforce la dépendance à la voiture d'une partie des ménages pour l'accès à certains besoins essentiels, ainsi que leur vulnérabilité face à l'augmentation des prix de l'énergie. Ces constats pourraient s'amplifier dans le futur.

BESOINS RELATIFS AUX COMMERCES

i. Actuellement, la superficie commerciale par habitant est suffisante mais ce constat global masque des disparités importantes sur le territoire, avec une offre commerciale très développée dans certaines communes à population relativement faible, tandis que certaines communes très peuplées présentent une faible offre commerciale. L'augmentation de l'offre commerciale devrait se faire au prorata de l'évolution démographique. De plus, en termes de localisation à une échelle plus fine, de nombreux développements périphériques ont été autorisés suivant une politique d'implantation commerciale relativement libérale et entrainent une concurrence commerciale avec l'offre commerciale des centres villes. Cet état de chose met en lumière la nécessité d'une **gestion territoriale adaptée.**

ii. Le taux de vacance commerciale a crû ces dernières années et affecte aujourd'hui l'ensemble des implantations commerciales. La croissance du taux de cellules vides est ainsi à présent également observée pour les commerces dispersés (en dehors des nodules commerciaux). Le taux de cellules vides est néanmoins nettement plus important au niveau des anciens pôles commerciaux des villes et des agglomérations. La crise sanitaire liée à la Covid-19 est venue renforcer cette tendance en impactant particulièrement les rues commerçantes des centres-villes et en gommant les barrières entre l'e-commerce et les consommateurs. Il en résulte un besoin de **reconversion de surfaces abandonnées.** Le commerce localisé en milieu urbain dense participe à l'attractivité de ce milieu, ainsi que du cadre de vie. Par cette localisation, il peut tirer profit de la présence d'autres fonctions telles

que l'habitat, les bureaux, les administrations, les infrastructures culturelles et des activités économiques. Le commerce fait ainsi partie du « marketing territorial ».

iii. La crise sanitaire liée à la Covid-19 a fait ressortir le besoin de disposer de **commerces et services de proximité** afin de rendre les territoires plus résilients en amenant une relative mixité fonctionnelle au sein des quartiers. Le vieillissement actuel de la population et la diminution du territoire de vie des personnes âgées concourent au même besoin.

iv. Les concentrations commerciales ont un besoin d'**accessibilité par différents modes de transport**, qu'il s'agisse de la voiture, des transports publics ou des modes doux, à destination notamment des personnes les plus précarisées ou ne pouvant se déplacer aisément.

POTENTIALITES ET CONTRAINTES PAR RAPPORT A CES BESOINS RELATIFS AUX COMMERCES

- Actuellement, certains types d'activités commerciales préfèrent la proximité des flux routiers (nœuds de communication, axes structurants) et de ce fait s'éloignent de l'habitat. Il en résulte une consommation foncière importante et une accessibilité conditionnée à des déplacements motorisés élevés. D'autre part, dans les zones de faible densité d'activités humaines (résidence, emploi…), les logiques d'implantations des commerces locaux se basent à présent davantage sur une logique de proximité par l'accessibilité (automobile) que sur une proximité géographique. Différents types d'infrastructures commerciales deviennent dès lors moins accessibles aux personnes marginalisées par le vieillissement ou la précarité et rendent difficile la mise en place d'une mobilité durable.
- La Wallonie dispose d'un Schéma de développement commercial qui répond déjà en partie au besoin de gestion des implantations commerciales. Selon le décret y relatif, l'implantation de nouvelles surfaces de vente de plus de 400 m^2 doit répondre aux critères suivants : (i) protection du consommateur, (ii) protection de l'environnement urbain, (iii) objectifs de protection sociale (iv) contribution à une mobilité plus durable.
- La Déclaration de Politique Régionale 2019-2024 affiche la volonté de coordonner les stratégies de développement commercial avec les stratégies de développement territorial et ce aux différentes échelles (régionales, supra-communales et communales).

BESOINS RELATIFS AU CADRE DE VIE ET A LA SECURITE

i. La densification accrue de l'habitat et la diminution de l'espace privé induisent un **besoin plus important d'espaces publics de qualité** à proximité du domicile et notamment d'espaces verts, ces espaces ont tout intérêt à être conçus comme des lieux d'échange qui favorisent les rencontres informelles. En plus d'être des lieux d'activité physique, de rencontre et de reconnexion à la nature, ces espaces permettent de répondre à divers enjeux (environnementaux, climatiques, écologiques…) en s'appuyant sur les services écosystémiques qu'ils rendent.

ii. Les espaces publics sont confrontés à une érosion du sentiment de sécurité de leurs utilisateurs ; leur conception doit favoriser le **contrôle social** et tenir compte de l'égalité entre genres.

iii. Tant les risques d'origine naturelle (contraintes physiques, inondations) que ceux d'origine anthropique (SEVESO, nucléaire, canalisations, pollutions) peuvent affecter le territoire et donc l'espace de vie des individus. Pour se prémunir de tels dangers, une **connaissance plus détaillée et objective** du terrain et des risques (par exemple au travers de cartographies) faciliterait les autorisations et les décisions en matière d'aménagement du territoire.

iv. D'autre part, l'aménagement du territoire doit s'inscrire dans une réelle culture et gestion du risque. Ceci implique de se prémunir des risques mais également de préserver les fonctionnalités du territoire en cas de crises ou de catastrophes. Cet aspect est notamment renforcé par les évolutions climatiques attendues.

POTENTIALITES ET CONTRAINTES PAR RAPPORT A CES BESOINS RELATIFS AU CADRE DE VIE ET A LA SECURITE

- La qualité des espaces publics est très variable - qu'il s'agisse des voiries, infrastructures cyclables, trottoirs, parkings, places, espaces verts... - et partout se pose la question du coût de leur entretien.
- Dans nombre de quartiers, les seuls espaces publics sont des voiries qui ont pour unique fonction la circulation et le stationnement automobile. C'est le cas dans beaucoup de noyaux ruraux et dans les lotissements résidentiels. La réponse apportée aux besoins relatifs au cadre de vie sera plus complexe dans ce type de tissu.
- L'exposition et les réponses aux risques sont très variables selon les endroits du territoire, en fonction notamment de la topographie, du sous-sol et de la proximité d'activités à risque. Ces risques peuvent se superposer et se combiner en certains lieux rendant la prévention et la gestion de ceux-ci complexes.

ENJEUX TERRITORIAUX DE LA DIMENSION DEMOGRAPHIQUE ET SOCIALE

I. Le développement d'un parc de logements accessibles, diversifiés, modulables et adaptés aux besoins de populations vieillissantes et précarisées, en minimisant les coûts collectifs.

II. La prise en compte des tendances émergentes pour répondre à la diversité des besoins en logements, que ce soit en termes d'habitat, de mode d'habiter, de gestion du foncier et de facilitation des migrations résidentielles.

III. La restructuration du parc de logements existants et des tissus bâtis résidentiels afin de les adapter aux besoins actuels et futurs, notamment en termes de dimensionnement, de qualité environnementale, de consommation d'énergie et d'accessibilité financière.

IV. Le développement de services, d'équipements et d'espaces publics ou communautaires rencontrant les besoins actuels et prévisibles de la population en fonction de ses spécificités sous-régionales et contribuant à une mobilité plus durable.

V. Face au phénomène de l'étalement urbain qui se poursuit dans une grande partie du territoire wallon, plusieurs enjeux peuvent être posés :

   a. Le renforcement de l'attractivité résidentielle des centres urbains et ruraux ;

   b. La limitation de l'artificialisation des sols ;

   c. L'augmentation du renouvellement urbain.

VI. La prise en compte de la prévention et de la gestion des risques dans les outils stratégiques et opérationnels de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme.

3. LA DIMENSION ECONOMIQUE

Traite de la situation existante et des perspectives concernant l'emploi, la mondialisation, l'économie productive et résidentielle, le tourisme, les aspects productifs de l'agriculture, de la sylviculture, de l'exploitation des ressources du sous-sol, l'économie circulaire, la production de l'énergie, les TIC, le transport de fret et la valorisation des patrimoines bâti, naturel et paysager. Sur cette base, des besoins territoriaux sont identifiés et au regard de ceux-ci, les potentialités et les fragilités du territoire dans sa capacité à y répondre.

CONSTATS

1. La Wallonie totalisait environ 1.300.000 emplois (salariés et indépendants à titre principal) en moyenne pour 2019, soit juste avant la crise sanitaire. Ceux-ci sont principalement concentrés dans les secteurs publics (administration, défense, enseignement…), le commerce, le transport, l'HoReCa et les activités spécialisées (scientifiques, services…). D'ancienne tradition industrielle, la Wallonie connait une transformation progressive de sa structure économique, avec un affaiblissement des secteurs primaire et secondaire (notamment l'industrie lourde) et une tertiarisation accrue ; l'industrie manufacturière et extractive ne représentant plus que 11 % de l'emploi total, ce qui est conforme à la moyenne nationale. Toutefois, l'industrie wallonne de pointe s'est renforcée en ayant réussi à maintenir sa compétitivité face à la concurrence de l'étranger, notamment dans les secteurs des biotechnologies, de la pharmaceutique, du spatial, de l'aciérie de pointe et de l'aéronautique, secteur cependant mis à mal par la crise sanitaire.

   Les effets de la crise sanitaire sur l'emploi est incertain. Si une reprise économique est observée ces derniers mois, avec une diminution du nombre de demandeurs d'emploi, de nombreuses entreprises sont confrontées à une situation financière complexe, avec un risque de hausse des faillites

2. La mondialisation – et la métropolisation qui en résulte – concernent l'ensemble des systèmes économiques. Ces phénomènes s'appuient sur une mobilisation des technologies numériques et sur l'innovation. Ils reposent sur un réseau de nombreuses villes internationales et attractives, notamment présentes au sein des régions limitrophes. Ces dynamiques ont des conséquences variables sur le territoire wallon vu sa position en bordure de la « Dorsale européenne » s'étendant de la Mer du Nord à la Méditerranée via le Rhin et les Alpes. De manière générale, les espaces métropolitains facilitent les rencontres et interactions entre les acteurs et les idées et constituent un vivier favorable à la création d'activités nouvelles et un marché en perpétuel renouvellement.

3. Pour autant, les tendances, dynamiques et études récentes montrent que le système économique mondialisé est remis en question, a fortiori à la suite de la crise sanitaire. En réponse à la mondialisation, il existe un retour vers des processus de proximité, de développement endogène et d'économie circulaire. Face aux fluctuations et dérégulation de l'économie internationale, au changement climatique et au besoin de cohésion sociale, l'intérêt de la résilience économique des territoires est de plus en plus prise en compte dans les programmes de soutien à l'activité économique. Le développement local, le recentrage et la mobilisation des ressources du territoire s'inscrivent notamment dans cette démarche, à l'instar de la stratégie de spécialisation intelligente S3 promue par l'Union européenne.

4. La concurrence entre la Wallonie et les autres régions s'illustre notamment par la volatilité des capitaux internationaux qui tendent à se concentrer dans les régions compétitives et fiscalement attractives, c'est-à-dire dans des régions en bonne santé économique ou connaissant une croissance soutenue.

5. Selon les atouts des territoires, on observe une spécialisation, voire une mutation, de leur économie. Les régions d'ancienne tradition industrielle connaissent ainsi un déclin de

l'industrie lourde plus ou moins compensé par le développement du secteur tertiaire ou par un renouvellement industriel de type « high tech ». Ces dynamiques sont également observées en Wallonie, avec une intensité variable en fonction des lieux. L'évolution suscitée provoque par contre des mutations en regard des besoins en main d'œuvre car nécessitant des profils généralement qualifiés. Une partie de la population active inoccupée ne profite pas de ces changements économiques, faute de qualifications suffisantes.

6. Les évolutions technologiques (automatisation, robotisation, révolution numérique…) imposent de nouveaux défis à l'économie wallonne, celle-ci étant appelée à se transformer plus ou moins fortement en conséquence. Elles permettent aussi une forme d'« affranchissement » de l'économie vis-à-vis du territoire, mais qui n'est qu'apparente vu le rôle croissant des interconnexions et des réseaux. Ainsi, ces termes recouvrent à la fois l'accès technique (haut débit et téléphonie mobile) mais aussi la participation aux interactions entre acteurs. L'accès et la maîtrise des TIC's semblent se présenter de plus en plus comme un élément nécessaire mais non suffisant pour le développement économique.

7. En 2021, la Wallonie dispose de 28.323 ha de zones d'activités économiques (ZAEI, ZAEM, ZACCE, ZAES) au plan de secteur, soit 11 % de la surface urbanisable totale et 1,7 % du territoire wallon. Les intercommunales de développement économique gèrent pour leur part environ 16.120 ha, dont 13.432 sont en ZAE au sens large et la disponibilité à la commercialisation est inférieure à 10 %. Pour leur part, les ports autonomes gèrent 1.054 ha de ZAE. La SOWAER dispose avec la SPI d'un total de 466 ha autour de Liège Airport. Les parcs communaux et les parcs d'initiative privée couvrent 635 ha et 84 ha de ZAE. Le solde, soit 12.600 ha environ, n'est géré collectivement par aucun opérateur. Derrière ces derniers se cachent de nombreux sites déjà occupés par des entreprises, des réserves foncières appartenant à certaines d'entre elles et des terrains non encore mis en œuvre, qu'ils soient concernés par de fortes contraintes à l'urbanisation ou aptes à être urbanisés.

8. Un suivi régulier de l'état du marché (tant au niveau de l'offre disponible que de la demande) pour ces divers types de zones d'activités est en mesure de permettre aux acteurs et aux autorités régionales d'anticiper les situations de pénurie qui sont parfois rencontrées dans certaines sous-régions tout en garantissant une gestion rationnelle du sol. Depuis 2002, sur base de données objectivées, le Gouvernement s'est lancé dans la mise en œuvre de deux plans prioritaires ZAE pour répondre aux besoins des opérateurs.

9. Depuis 2009, la superficie des terrains vendus par les intercommunales de développement économique a diminué : elle s'établit en moyenne, à l'échelle de la région, à 113 ha par an sur la période 2010 – 2020, contre 201 ha par an de 2000 à 2009. Derrière cette diminution se cachent des causes tant conjoncturelles (la crise et, localement, une raréfaction temporaire relative aux terrains de grandes dimensions disponibles dans certaines sous-régions) que structurelles (changement dans la nature des activités, croissance du rôle du marché de seconde main, renchérissement des prix de vente, nouvelles pratiques des opérateurs pour densifier les parcs d'activités...).

10. Il peut résulter des incompatibilités locales entre les activités économiques et les autres affectations du territoire wallon en raison de la dangerosité et des nuisances engendrées par ces activités.

11. Dans le secteur du commerce au détail, en Wallonie, sur la période 2014-2019, la surface de vente nette mise sur le marché a augmenté de 297.000 m^2 (pour un total estimé à pratiquement 7 millions de m^2), soit plus 4,6 % pour une croissance démographique sur cette même période de 1,6 % et une stagnation du nombre de points de vente. En parallèle, le taux moyen de cellules vides continue d'augmenter pour atteindre une moyenne de 14 % avec des valeurs supérieures à 20 % au sein de nombreux centres urbains, traduisant de fortes disparités entre les lieux. Globalement, ces constats témoignent d'une saturation

de l'offre en immobilier commercial mais, également d'une inadéquation de celle-ci, singulièrement en centre-ville, en regard des attentes du secteur, notamment du point de vue de la taille des cellules, mais aussi de la praticabilité des lieux.

À la suite de la régionalisation de la compétence en matière d'implantations commerciales (Décret du 25 février 2015), la Wallonie s'est dotée d'un Schéma régional de Développement commercial.

12. La compétitivité d'une partie de l'économie wallonne est très dépendante de l'énergie et de la fluctuation de son coût. De plus, la lutte contre le réchauffement climatique, les engagements européens et régionaux en la matière et l'indispensable transition énergétique imposent aux différents secteurs de l'économie une efficacité énergétique accrue.

13. Le développement des énergies renouvelables et l'abaissement des coûts de production du photovoltaïque et de l'éolien offrent des perspectives de plus en plus intéressantes, aussi bien pour une production domestique qu'industrielle. L'évolution des batteries et l'utilisation d'autres moyens de stockage physiques ou chimiques laissent entrevoir la possibilité, au travers des smart grids, d'une profonde métamorphose des systèmes de production et de transport de l'électricité et, dès lors, des territoires. Ces développements sont cependant très progressifs. Toutefois, les entreprises, comme les ménages, sont confrontées à une hausse du coût de l'énergie.

14. Des initiatives et des stratégies pour une utilisation rationnelle des ressources se mettent progressivement en place. Le recyclage, qui en est une manifestation, largement encouragé par les instances européennes, tend à prendre une part de plus en plus importante dans les cycles de production économique. L'économie circulaire s'inscrit également dans une perspective de circuits courts pour certains matériaux, de mutualisation, d'économie de la fonctionnalité et de réutilisation des ressources et des biens.

15. La stratégie *Europe 2020*, définie en 2010, a assigné aux Etats membres et assimilés d'intégrer différents objectifs socio-économiques. La Wallonie reste en deçà des valeurs fixées pour la Belgique en 2011 : un taux d'emploi pour la population de 20 à 64 ans de 73,2 % (Wallonie en 2020 : 64,6 %), un taux de diplômés de l'enseignement supérieur de 47 % minimum parmi les 30-35 ans (Wallonie en 2020 : 42,2 %), un taux de moins de 9,5 % de sortie précoce du système scolaire (Wallonie en 2020 : 10,3 %) et au moins 3 % du PIB consacré à la recherche (Wallonie en 2020 : 2,7 %).

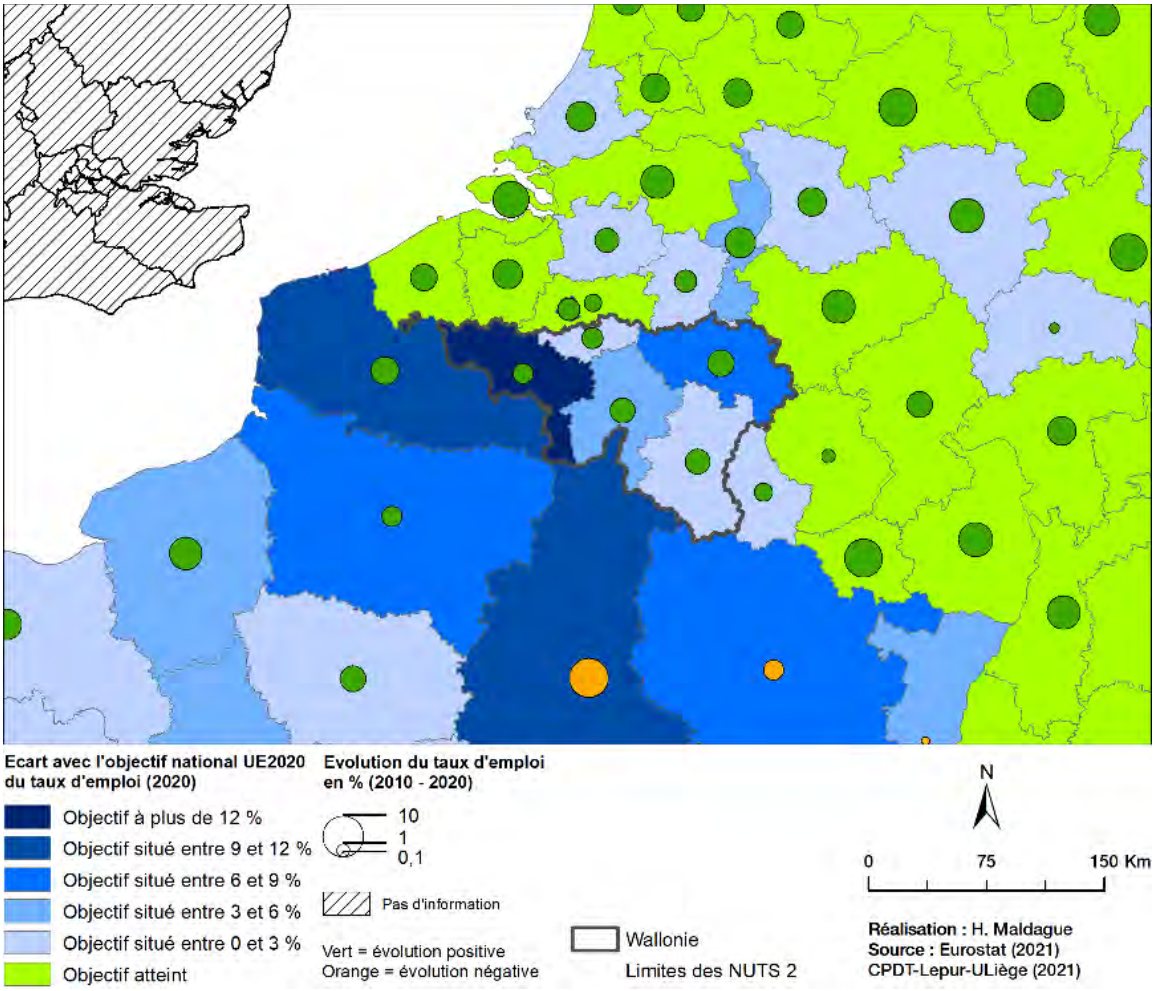

Figure 11 : Ecart du taux d'emploi par rapport aux objectifs nationaux Europe 2020 selon la méthode BIT (Bureau International du Travail)

16. Les capacités d'investissement dont disposent les autorités publiques sont limitées en raison des normes comptables européennes. En outre, la solidarité interrégionale est remise en question et les politiques économiques en pâtissent en conséquence. Ainsi, dès 2024, les montants que reçoit la Wallonie dans le cadre de la solidarité fédérale se réduiront de 10 % par an, jusqu'à leur disparition en 2034. Toutefois, d'une part, dans le cadre du Plan de relance européen, la Belgique s'est vu attribuer 5,925 milliards d'€ dont 1,480 milliard pour la Wallonie, et, d'autre part, la Wallonie a publié son propre Plan de relance en octobre 2021 pour un montant de 7,644 milliards d'€ d'ici 2024.

17. Le tourisme est actuellement souvent considéré comme une matière économique (4,1 % de la valeur ajoutée brute de la Wallonie en 2016, soit 3,6 milliards d'euros), mais ses liens avec les domaines culturel et social sont fondamentaux. L'emploi global de ce secteur en Wallonie est estimé à environ 59.000 équivalents temps plein en 2016. Le Commissariat Général au Tourisme estimait à près de 15 millions le nombre de nuitées en Wallonie pour l'année 2019, suivant une croissance tendancielle de la fréquentation plutôt modérée par rapport aux régions limitrophes. Ce chiffre est toutefois largement sous-estimé, notamment en raison de la non prise en compte de l'essentiel des nuitées associées aux plateformes de location à court terme, évaluées à 6,7 millions (pour cette même année 2019 et pour les deux acteurs principaux de ce pan de l'offre en hébergements touristiques).

BESOINS PROPRES A LA DIMENSION ECONOMIQUE DANS SON ENSEMBLE

i. Pour, non seulement, tirer pleinement profit de la mondialisation mais aussi soutenir le développement de l'entreprenariat local, la Wallonie a besoin de **renforcer son inscription dans les grandes dynamiques économiques européennes et mondiales** et d'une ouverture internationale plus affirmée, mais **aussi de capitaliser sur ses compétences et savoirs locaux**, sous risque d'une marginalisation croissante.

ii. Afin d'améliorer la compétitivité de son économie, le territoire wallon est confronté à différents besoins :

   a. La poursuite du déploiement des réseaux économiques régionaux au sens large, c'est-à-dire **une mise en relation accrue des acteurs des différents secteurs de l'économie productive** à travers le territoire. Les activités économiques ont besoin d'ancrage territorial, générateur d'avantages non-monétaires afin de s'inscrire davantage dans l'économie de la connaissance et de l'innovation, à l'instar de la mise en œuvre des domaines d'innovation stratégique (DIS) définis au niveau de la S3.

   b. La **mobilisation accrue des atouts locaux et équipements du territoire** afin de renforcer l'économie présentielle et générer des développements locaux. Différents secteurs comme les services aux personnes et de proximité, le tourisme mais aussi l'agriculture en évolution constante sont particulièrement visés dans ce cadre.

   c. Le **renforcement des dynamiques de circuits courts et d'économie circulaire** en mobilisant les acteurs du secteur et en valorisant les infrastructures de transport existantes (voies d'eau, chemin de fer…) afin d'inscrire l'économie wallonne dans une logique de développement davantage durable et peu délocalisable et de modérer la dépendance de l'économie wallonne aux productions et chaînes de valeur mondialisées. Cela répond également à la volonté européenne d'aboutir à des « produits, services et modèles d'entreprise durables qui deviendront la norme et transformeront les modes de consommation de manière à éviter toute production de déchets ».

   d. Un **besoin d'attention particulier aux territoires en difficulté** comme les quartiers urbains des villes de l'ancien sillon industriel ou les îlots de précarité en zone rurale à l'aide de différents outils et mécanismes capables de compenser leurs défaillances ou de restaurer leur attractivité.

   e. Un **encouragement aux plateformes d'innovation territoriale** qui aujourd'hui revêtent des formes et concepts multiples (hub créatifs, tiers-lieux, fablabs, coworking, repair-cafés…), qui sont amenées à se structurer autour des néo-hubs et apparaissent de plus en plus comme un nouveau mode de développement économique porteur de mixité et de dynamisations des espaces urbanisés.

iii. L'attractivité économique et le développement du territoire appellent également le besoin de **structurer le territoire** :

   a. L'attractivité urbaine et la qualité de vie sont nécessaires pour assurer le redéploiement prospère des agglomérations wallonnes, quelle que soit leur importance, et notamment de leurs centres vu le rôle croissant de ces facteurs vis-à-vis de la localisation des activités de pointe et des acteurs de la classe créative et de l'innovation, vecteur potentiel d'un développement économique endogène et de résilience territoriale.

b. Différents déséquilibres sont observés entre les centres des villes et leurs périphéries (accessibilité, attractivité, foncier disponible et coût de celui-ci) au bénéfice des secondes. Or, les villes constituent un moteur du développement régional et apparaissent susceptibles de réduire les besoins en déplacements individuels. **Maintenir le dynamisme des noyaux urbains, limiter la concurrence avec la périphérie et éviter la dilution des fonctions** est de nature à favoriser un développement économique davantage inclusif, économe des ressources du territoire et respectueux des contraintes environnementales.

c. La structuration du territoire, à travers une localisation des équipements davantage efficiente et proche des bassins de main d'œuvre, répond à un autre besoin, celui de la **maximisation des retombées sur la Wallonie en matière d'emploi et de réduction du nombre des inactifs wallons** par la localisation des infrastructures destinées à accueillir le développement économique.

d. Celle-ci chapeaute également un autre besoin, celui de la **pérennisation du développement économique de nos territoires les plus dynamiques et dont l'influence s'exerce au-delà du niveau local**.

e. La structuration du territoire implique également la volonté de mise en œuvre d'une approche visant à **mettre la bonne entreprise au bon endroit**, à la fois respectueuse des contraintes économiques et des défis environnementaux. Une partie importante des activités cherchant une nouvelle implantation ne génèrent que peu de nuisances et sont compatibles dans une large mesure avec un voisinage résidentiel. Renforcer l'attractivité des pôles urbains peut passer par l'aménagement de plus en plus fréquent d'une nouvelle offre à vocation économique tant immobilière que foncière au sein ou à proximité des tissus urbains denses (qu'il s'agisse de sites déjà préalablement urbanisés à l'image des SAR ou de projet d'urbanisation nouvelle mêlant à faible distance activités et résidences), en adéquation avec les besoins évoqués par les acteurs des territoires et adaptée au contexte socio-économique, faisant le pari de pérenniser et d'amplifier les savoir-faire et les activités déjà présentes.

f. Conjointement à une densification des espaces voués à ce type d'activités, cette localisation efficiente d'une partie significative des (nouvelles) entreprises peut contribuer à répondre aux besoins visant **à limiter la dépendance à la voiture, à améliorer l'image de marque des villes, à favoriser les interactions nécessaires à la société de la connaissance, à limiter la pression sur les espaces agricoles et à minimiser une série de coûts pour la collectivité générés par l'étalement urbain**.

g. La **requalification des sites d'ancienne activité à réaménager** (SAR) doit permettre de répondre à une partie des besoins en matière de développement économique ou de logement.

h. Une **attitude préventive** apparaît nécessaire **à l'égard de la formation de friches**, notamment dans le cadre de transferts d'activités à destination des parcs d'activités. Cela pose la question de la nécessaire dynamisation du marché de seconde main à vocation économique.

i. Concernant l'accessibilité, il existe le besoin d'une **multimodalité de plus en plus importante**, résultant des besoins de lutte contre le changement climatique et de diminution de la consommation énergétique, tant pour le déplacement des personnes que des marchandises. Cela implique une organisation des activités économiques, mais aussi de leurs infrastructures d'accueil, selon les réseaux existants et, si possible, au croisement de plusieurs types de réseaux. Ce besoin s'adresse

également à la mobilité des personnes engendrée par la localisation des activités économiques ; il existe un besoin de synergie spatiale entre ces dernières et des transports en commun à fréquence soutenue, c'est-à-dire la recherche d'une bonne adéquation entre les profils et contraintes des acteurs économiques et leur localisation.

iv. Il existe un besoin de **renforcement de l'accessibilité, tant physique que virtuelle**, là où elle contraint les échanges et les flux, matériels et immatériels. Les Plans Infrastructures et Numérique vont dans ce sens.

v. Le secteur économique, notamment les activités fortement consommatrices, a besoin d'un **accès sûr et peu onéreux à l'énergie**. À cet égard, il existe un besoin de synergie territoriale plus importante entre la politique économique et la politique énergétique, y compris dans une perspective de décarbonation progressive de l'économie.

POTENTIALITES ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE PAR RAPPORT A CES BESOINS RELATIFS A LA DIMENSION ECONOMIQUE DANS SON ENSEMBLE

- Rappelons que la Wallonie n'a pas atteint les objectifs Europe 2020 en matière d'emploi et d'enseignement malgré les efforts observés depuis deux décennies. L'objectif concernant la recherche et développement (2,7 % du PIB en 2020) a été pratiquement atteint, sachant qu'une grande part de cette croissance provient du secteur privé. Quant au taux d'emploi de la population de 20 à 64 ans, il est passé de 62,1 % au second trimestre 2018 à 64,4 % au second trimestre 2021, malgré la crise sanitaire, ce qui néanmoins reste loin de l'objectif Horizon 2020 de 73,2 %. À la suite de celle-ci, le Gouvernement wallon a établi un plan de relance pour un budget de 7,6 milliards d'euros d'ici 2024, sachant que la Belgique recevra une enveloppe de 5,9 milliards d'euros dans le cadre du plan de relance européen.
- L'économie wallonne se transforme, marquée par une désindustrialisation continue et qui cède progressivement la place à une économie s'articulant autour d'une industrie à plus haute intensité technologique, une créativité accrue et des services avancés (biotechnologie et santé, numérique, économie circulaire, services aux entreprises, banques, assurances…), davantage compatibles avec l'environnement urbain. Cette transformation du paysage économique est notamment soutenue par la Stratégie de Spécialisation Intelligente wallonne (S3) qui identifie 5 domaines d'innovation stratégiques (DIS) :
    - Les matériaux circulaires ;
    - Les innovations pour une santé renforcée ;
    - Les modes de conception et de production agiles et sûrs ;
    - Les systèmes énergétiques et l'habitat durables ;
    - Les chaines agroalimentaires du futur et la gestion innovante de l'environnement.
- Il existe néanmoins de fortes disparités économiques à travers le territoire. Ainsi, le nord de la région voit se développer une économie présentielle de plus en plus forte en lien avec la métropolisation bruxelloise, doublée par une économie productive de plus en plus affirmée et autonome dans le Brabant wallon, qui tend à se propager vers la partie la plus proche des provinces voisines via les grands axes de transport. Rappelons également le constat d'un certain dynamisme « extra-bruxellois » en périphérie liégeoise, confirmé au niveau des derniers chiffres sur l'emploi.
- À l'inverse, le sud des provinces du Luxembourg et de Liège ne profitent pas de la métropolisation luxembourgeoise en termes de création d'emplois, avec une activité productive

défaillante et une économie présentielle de plus en plus mise en concurrence mais qui bénéficie des revenus perçus au Luxembourg et des activités touristiques. Ces différentiels sont liés aux dynamiques et aux politiques grand-ducales.

- Entre ces deux influences, la majeure partie du sillon wallon stagne, la transformation du tissu économique n'y étant pas encore achevée. Les villes de Charleroi et Liège, confrontées à une déprise socio-économique, n'assurent pas encore suffisamment leur vocation métropolitaine, malgré un développement conséquent d'équipements et d'infrastructures.
- À l'opposé, il existe des régions en marge de toute dynamique économique positive, notamment le long de la frontière française, en dehors de l'ouest de la Wallonie picarde.
- La métropole constitue le lieu de concentration de la main d'œuvre qualifiée, des institutions, des aménités, des services, des hautes écoles et universités, des équipements culturels et des activités économiques qui, vu leur proximité, génèrent des interactions positives et des économies d'échelle. Pour autant, le mouvement d'éparpillement et de périurbanisation des activités économiques et de la classe créative telles qu'observés en Wallonie apparait susceptible de diluer la maximisation de ces retombées à travers une plus grande part du territoire en limitant les effets démultiplicateurs.
- D'une manière générale, on peut constater que la Wallonie n'a pas encore pu réorienter suffisamment son économie de façon à générer les avantages différenciatifs qui accentueraient son redéploiement, notamment au niveau de l'industrie. La reconversion de son économie semble s'effectuer de manière moins soutenue que le rythme des transformations observées dans les autres régions européennes de tradition industrielle et se fait de manière différenciée au sein du territoire régional. Signalons toutefois que la Wallonie se trouve dans la moyenne en termes de PIB par habitant lorsqu'elle est comparée avec les RETI (régions européennes de tradition industrielle - comparables en termes de population et de superficie). Par contre, elle se trouve sous cette moyenne en termes de taux d'emploi (voir figures ci-dessous).

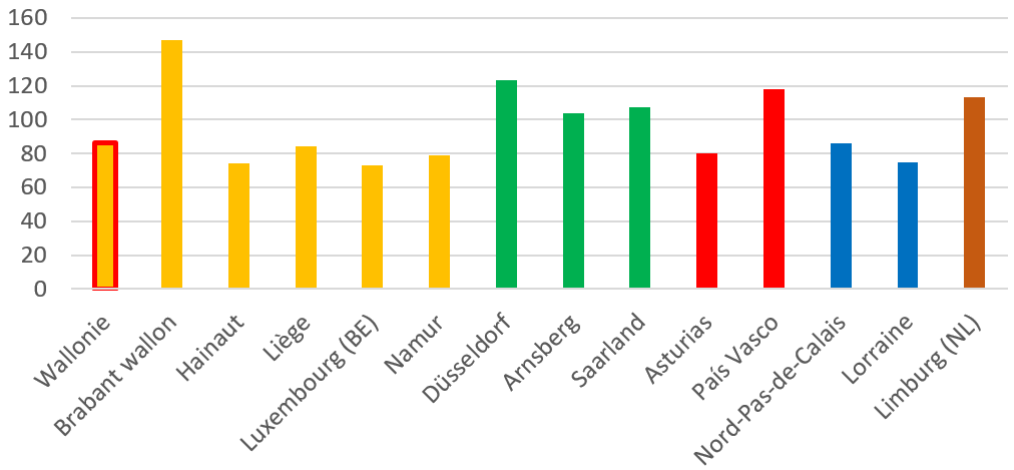

Figure 12 : PIB par habitant à pouvoir d'achat équivalent (PPA) en 2019 (Source : Eurostat, 2021)

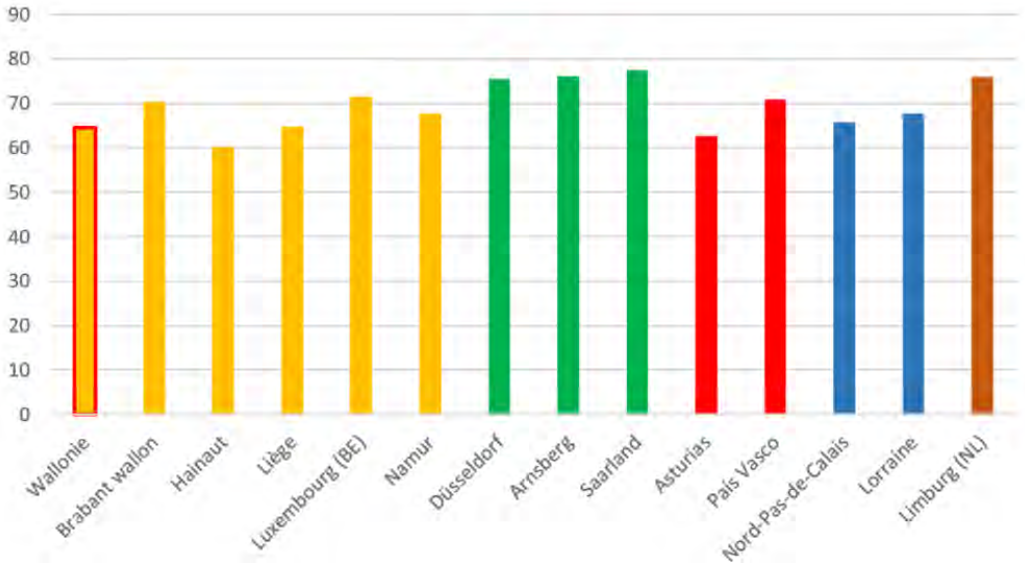

Figure 13 : Taux d'emploi en 2020 (Source : Eurostat, 2021)

- Les (r)évolutions technologiques présentent, à la fois, une série d'opportunités et de défis pour l'économie wallonne. Ces évolutions entraînent, entre autres, un relâchement des contraintes liées à l'espace (grâce à la facilitation des contacts) mais également un phénomène de polarisation des connaissances et des activités (les contacts se font de plus en plus dans des lieux très accessibles et bien équipés) et pour lequel le positionnement de la Wallonie semble encore insuffisant.
- Les technologies de l'information et de la communication sont inégalement accessibles à travers le territoire. Elles deviennent de plus en plus discriminantes en termes d'attractivité territoriale et de potentiel de développement.
- Le territoire wallon fait face à des clivages socio-économiques au niveau du marché du travail et de la cohésion sociale. Les dynamiques de développement régional différenciées et la ségrégation favorisent la concentration de ces problématiques dans plusieurs espaces urbains, périurbains et ruraux wallons. Ils renvoient une image dégradée de certains territoires ayant des répercussions sur leur attractivité et donc sur leur potentiel de redéploiement économique. Notons, toutefois, que ces cinq dernières années le taux de chômage a partout diminué.

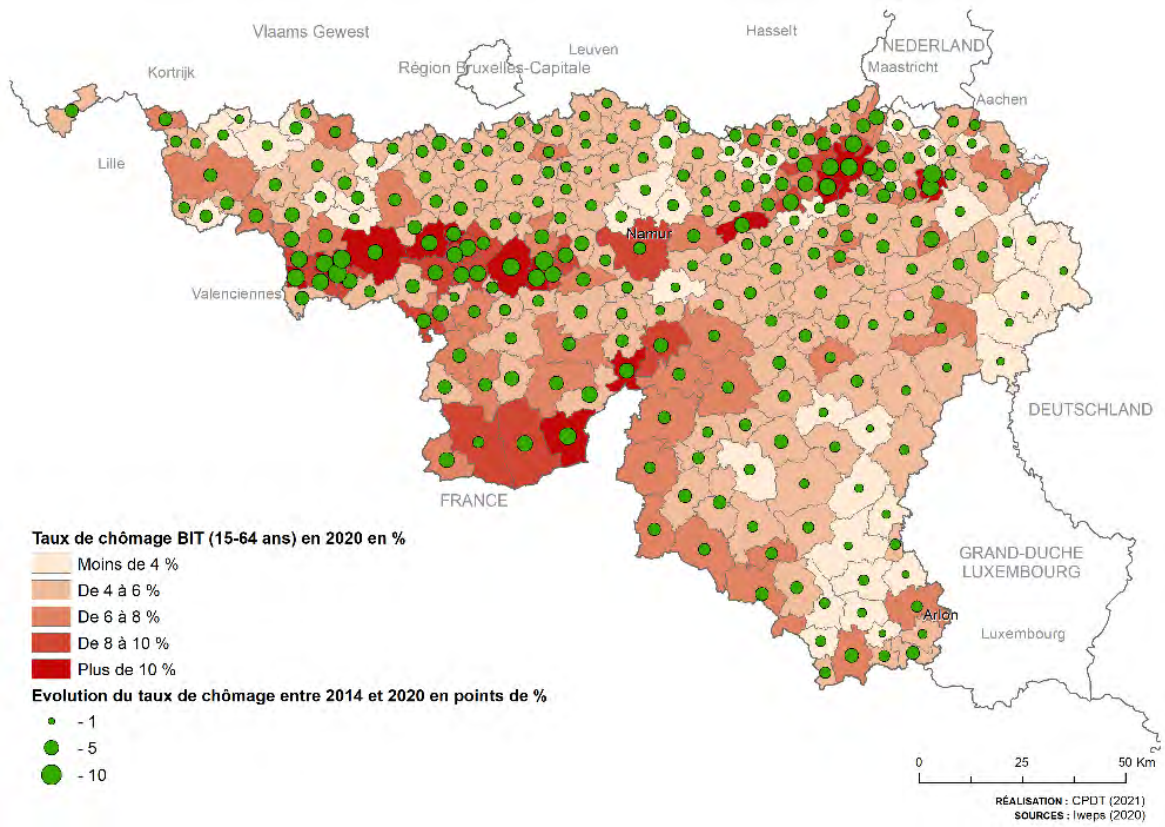

Figure 14 : Evolution 2014-2020 du taux de chômage selon la méthode BIT (Bureau International du Travail)

- Les villes wallonnes, singulièrement de l'ancien sillon industriel, souffrent d'un déficit d'attractivité vis-à-vis des acteurs économiques. Cependant, les politiques et actions mises en place, à commencer par la Politique de la Ville, apparaissaient susceptibles de contribuer à l'amélioration de ce contexte.
- Les villes wallonnes comptent bon nombre d'espaces à l'abandon (SAR et dents creuses) ou en cours de dégradation (bâti insalubre) mobilisables pour la mise en place d'opérations de redéploiement de l'attractivité urbaine et du cadre de vie. La Politique intégrée de la Ville, instaurée en 2021, s'inscrit également dans cette perspective et l'on constate que les opérations de rénovation et régénération urbaine permettent de redéployer les centres urbains.
- Toutefois, alors que le législateur régional a clairement exprimé sa volonté de limiter l'étalement urbain, la concurrence centre/périphérie joue en défaveur des premiers. Les causes sont multiples : les contraintes liées à l'accès au foncier en ville, les coûts des opérations d'assainissement et de réhabilitation, l'offre en stationnement automobile souvent limitée, la multiplicité des acteurs et la fiscalité pénalisante. À l'inverse, la périphérie présente un foncier moins contraint et cette dernière offre une accessibilité routière facilitée. De plus, on observe depuis plusieurs années déjà le mouvement centrifuge d'activités, pourtant conciliables avec l'environnement urbain et dont l'implantation en périphérie apparaît inadéquate car inadaptée aux enjeux environnementaux, notamment du point de vue de la mobilité, ce qui hypothèque la dynamique économique des centres-villes.
- Globalement, la Wallonie bénéficie d'une bonne accessibilité et d'une importante dotation en infrastructures, dont il conviendrait cependant de renforcer les connexions afin d'en tirer un meilleur profit. Le territoire wallon est en effet situé à proximité de carrefours et hubs importants mais les retombées ne se font pas sentir sur l'ensemble de l'espace régional.

- La Wallonie possède un réseau de voies d'eau et de chemin de fer dense propice à l'économie des boucles ou toute autre activité générant un transport massifié (pour autant que les autres entreprises de la chaîne de production/transformation soient également desservies de la sorte).
- Pour autant, il est constaté que les développements d'infrastructures d'accueil des activités économiques se font encore souvent en tenant d'abord compte de l'accessibilité routière, alors qu'une partie de la population éprouve des difficultés à se déplacer, faute de revenus suffisants et que les enjeux climatiques invitent à repenser nos modalités de déplacement.
- La périurbanisation et la dilution des activités économiques les éloignent des nœuds de transport en commun où la desserte et l'accessibilité par ces modes est maximale. La mise en place d'une desserte efficace de ces activités dispersées est souvent trop onéreuse.
- La Wallonie a mis sur pied une stratégie visant à réduire la dépendance vis-à-vis de l'extérieur pour les ressources, donc à intensifier le recyclage des matériaux, la réutilisation des déchets et l'économie circulaire. Celle-ci s'impose toujours davantage vu les enjeux environnementaux et peut s'appuyer sur la richesse des infrastructures.
- La dépendance énergétique vis-à-vis de l'extérieur pour une partie de la production et la fluctuation des prix font peser de grosses incertitudes sur les secteurs nécessitant une utilisation importante d'énergie. La sortie définitive du nucléaire prévue par le Gouvernement fédéral apparait vectrice, à la fois, d'incertitudes vis-à-vis de l'approvisionnement et de perspectives de nouveaux investissements en matière de production d'électricité.
- La Wallonie est cependant entrée dans la transition énergétique qui lui permettra, à long terme, de diminuer sa dépendance vis-à-vis de l'extérieur en matière de production électrique et de réduire son empreinte environnementale.
- Signalons aussi les coûts de distribution élevés de l'électricité, en lien avec la dispersion des activités et la périurbanisation.

BESOINS DU SECTEUR PRIMAIRE

i. Le code wallon de l'agriculture plaide pour **la préservation maximale des terres agricoles**. La préservation des sols de meilleure qualité pour les cultures, des prairies permanentes, des grandes plages de terres agricoles d'un seul tenant et des terres remembrées accessibles doit être considérée comme un besoin prioritaire si l'on veut garantir la pérennité des exploitations. En outre, l'accès financier doit également être examiné.

ii. Depuis les années 2000, les exploitations agricoles s'inscrivent dans des filières spécifiques de transformation et de commercialisation. Cette tendance conduit à un **besoin accru d'optimiser les filières de production agricole à l'aide d'une stratégie planologique** adaptée permettant aux agriculteurs de disposer de terres à proximité de ces filières mais également d'envisager et de faciliter l'implantation de ces filières à proximité des exploitations agricoles (zone d'activité thématique).

iii. En outre, les nouvelles perspectives d'usages en zone agricole impliquent **d'encadrer les constructions et activités** au sein de celle-ci (bâtiment de stockage, manèges, bâtiments de vente, éoliennes…) en favorisant leur plurifonctionnalité.

iv. Pour préserver la diversité et la multifonctionnalité de son agriculture et assurer son développement durable, le code wallon de l'agriculture a identifié la nécessité de maintenir une agriculture familiale, à « taille humaine », rentable, pourvoyeuse d'emplois et d'évoluer vers une agriculture écologiquement intensive. Cela se traduit par le besoin de prendre en compte et d'**adapter la stratégie territoriale non seulement en fonction de la diversité**

des potentiels agronomiques et économiques des régions agricoles (projet de diversification, productions spécifiques...) mais également des services écosystémiques fournis par l'agriculture.

v. Un nouveau Code forestier est entré en vigueur en 2009. Il inscrit le besoin d'une gestion durable et multifonctionnelle des forêts wallonnes. La forêt remplit dès lors les fonctions suivantes à titre principal : écologique, sociale et économique. Comme le prévoit le CoDT, cette diversification réglementaire de l'usage de la forêt amène à encadrer et éventuellement à arbitrer les implantations autorisées en zone forestière (production et valorisation d'électricité ou de chaleur à partir de biomasse, cultures de sapins de Noël, activités d'accueil du public à des fins didactiques, activités récréatives ou touristiques, parcs animaliers…).

   L'adoption en juillet 2021 de la nouvelle Stratégie de l'UE pour les forêts à l'horizon 2030 doit contribuer à renforcer la fonction environnementale de la forêt (réserve de biodiversité, puits de carbone...).

vi. À proximité des grands massifs forestiers, la création de nouvelles zones d'activités économiques spécialement dévolues à la filière bois est susceptible de favoriser la synergie entre la première et la seconde transformation du bois. Comme pour l'agriculture, des besoins fonciers découlent de la nécessité de maximiser la création en Wallonie de la valeur ajoutée liée à la transformation des produits issus du secteur primaire régional, dans l'intérêt notamment des acteurs relevant de ces filières.

vii. L'exploitation des carrières implique une consommation continue d'espace et de ressources. Le secteur revendique un besoin de terrains dédiés à l'exploitation du sous-sol. En 2010, afin de garantir les trente prochaines années d'exploitation, les besoins fonciers ont été estimés à 1.285 ha.

viii. L'amélioration de la compétitivité du secteur carrier et l'utilisation rationnelle des ressources impliquent un besoin d'optimisation de cette filière économique par la mise en place d'une meilleure synergie concernant la localisation des acteurs et par l'articulation des transports plus respectueux de l'environnement.

ix. Il existe également une demande de disposer d'une meilleure connaissance des gisements potentiels (importance en volume et superficie).

x. La fin d'activité des sites carriers offre plusieurs scénarios de réaffectation, ce qui met en lumière le besoin d'une stratégie concernant le réaménagement des sites carriers.

POTENTIALITES ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE PAR RAPPORT A CES BESOINS DU SECTEUR PRIMAIRE

- L'exploitation des ressources naturelles et renouvelables, activité non délocalisable, regroupe principalement l'agriculture et la sylviculture. Ces deux activités occupent respectivement 739.305 ha (2021) et 480.300 ha[15] soit respectivement, 52 % et 33 % de la surface non urbanisable et 44 % et 28 % de l'ensemble du territoire wallon. Près de la moitié de la superficie forestière (49 %) est détenue par le secteur public (communes et Région principalement). En termes d'emplois, la main d'œuvre agricole s'élevait à 22.500 actifs agricoles réguliers et un peu plus de 4.000 saisonniers en 2016 (l'industrie agro-alimentaire employait quant à elle 23.558 travailleurs en 2019) tandis que la filière bois représentait un peu plus de 18.400 emplois directs en 2021.

[15] L'ensemble des terres agricoles recouvre 872.442 ha (2021) ; l'ensemble des terres boisées recouvre 494.639 ha.

- Les superficies agricoles subissent une érosion au cours du temps. L'artificialisation des terres (liée aux pressions résidentielle et économique notamment) se fait majoritairement au détriment des terres agricoles. Le nombre d'exploitations diminue également de manière constante. Néanmoins, cette érosion a tendance à diminuer ces dernières années. La zone agricole du plan de secteur couvre plus de 835.750 ha[16] (58 % de la surface non urbanisable wallonne), soit davantage que les 739.305 ha effectivement dédiés actuellement à l'agriculture. Au niveau du secteur sylvicole, contrairement aux terres agricoles, les superficies boisées évoluent relativement peu dans le temps. Près de 50.000 ha de zones boisées utilisées à des fins sylvicoles sont néanmoins situées en dehors de la zone forestière au plan de secteur et sont susceptibles de subir davantage de pressions (urbanisation notamment).
- L'agriculture wallonne reste fortement dépendante des aides européennes ; les montants de ces aides orientent les productions et induisent des effets sur le foncier. Ainsi, les progrès technologiques, les caractéristiques territoriales et la politique agricole commune ont encouragé la spécialisation des exploitations agricoles vers les grandes cultures au nord et l'élevage au sud de la région.
- La qualité de certains sols amène la Wallonie à se classer dans le top 3 des meilleurs rendements européens en céréales et en pommes de terre.
- La densité inégale de la population et l'éparpillement de l'habitat causent toujours, et de manière croissante, certaines difficultés quant à l'acceptation des activités agricoles (nuisances sonores, olfactives, visuelles…) et/ou sylvicoles.
- La diminution du cheptel bovin viandeux poursuit sa tendance alors que le cheptel bovin laitier reste stable.
- Le sous-sol de la Wallonie offre un large éventail de matières premières minérales aux secteurs de la construction, du génie civil et de l'industrie des minéraux non métalliques. Au plan de secteur, les zones affectées aux activités extractives couvrent 15.000 ha, soit 1 % de la surface non urbanisable wallonne et 0,9 % du territoire wallon. Le nombre d'exploitations diminue (75 % de réduction entre 1970 et 2010) au profit de grandes exploitations. Les ressources du sous-sol n'étant pas renouvelables, le développement de la filière du recyclage permet de diminuer la consommation de ces ressources.

BESOINS DU SECTEUR SECONDAIRE

i. Il existe un besoin de **renouvellement constant du stock de foncier équipé à vocation économique**, de manière à éviter une pénurie, surtout de grandes surfaces. Vis-à-vis de certains secteurs et demandes spécifiques, ce foncier devrait si possible être desservi par différents types de réseaux (route, rail, voie d'eau). La création de nouvelles zones d'activité, y compris aux dépens de la zone agricole, se heurte à une désapprobation croissante tant de la population riveraine que du milieu agricole. Cette résistance complexifie et allonge singulièrement les procédures de mise en œuvre malgré les efforts de simplification administrative permises par le CoDT et le nouveau Décret Infrastructures. Dans le respect d'une logique de gestion rationnelle du sol et de réponse au défi de la limitation de l'artificialisation, il est de plus en plus nécessaire de mobiliser les autres pistes possibles pour répondre aux besoins des entreprises.

ii. De plus, les **besoins en foncier à vocation économique** dans l'ensemble tendent à s'atténuer. Vu que cette baisse a, à la fois, des causes structurelles et conjoncturelles, il n'est

[16] Ceux-ci sont cependant partiellement utilisés par des usages non agricoles.

guère aisé de faire des prévisions sur le rythme des besoins futurs en foncier économique. Cela ne remet toutefois pas en question la nécessité d'anticiper les problèmes de saturation attendue à court ou moyen terme dans certaines régions.

iii. La croissance économique est de plus en plus soutenue par l'émergence de TPE souvent peu génératrices de nuisances, aux besoins logistiques réduits et ne disposant pas toujours des ressources suffisantes pour construire leur propre bâtiment. **Outre l'offre de seconde main, les micro-zones d'activité économique, les centres d'entreprises et les bâtiments relais peuvent constituer une alternative** pour l'implantation de ces entreprises, y compris dans le tissu urbanisé.

Certains secteurs de l'économie privilégient davantage une localisation au sein des tissus urbanisés denses pour des questions d'aménités, d'image et de relations interpersonnelles. **Il existe aussi une demande pour des espaces créatifs de type tiers-lieux, fablab…** dans lesquels les entrepreneurs, étudiants, startups et petites entreprises peuvent concevoir, élaborer et tester de nouveaux produits ou profiter de biens et services mutualisés dont ils/elles ne peuvent avoir la propriété compte tenu de leur coût (exemple : imprimante 3D). Si ce type de lieu peut avoir un public très diversifié en milieu densément peuplé, des besoins existent aussi dans les territoires peu denses où ce type de projet, pour réussir, ne peut faire abstraction des activités, savoirs et savoir-faire, réseaux existants au préalable dans ces territoires.

iv. Il faut cependant tenir compte du fait que, exceptionnellement, des ventes concernent des terrains de plusieurs hectares d'un seul tenant. Il existe donc un besoin de **conservation de terrains de grande dimension dans le stock de foncier à vocation économique**.

v. Certaines activités sont incompatibles avec l'habitat et il est dans ce cas nécessaire **d'envisager une localisation à l'écart des zones résidentielles lorsque les nuisances sont trop importantes ou lorsque les besoins des entreprises le justifient**. Parmi le stock de friches disponibles, certaines présentent l'avantage d'être localisées dans des lieux minimisant l'impact des nuisances pour le voisinage.

vi. L'**activité même de production d'électricité adresse divers besoins surfaciques** à l'aménagement du territoire. Qu'elle soit domestique ou industrielle, l'utilisation des énergies renouvelables nécessite des localisations bien particulières. Le photovoltaïque est peu consommateur d'espace et produit relativement peu de nuisances là où l'éolien est généralement peu accepté lorsqu'il est proche de zones d'habitation. Les nouvelles centrales thermiques, amenées à remplacer progressivement le parc nucléaire nécessitent d'être situées près de cours d'eau pour leur refroidissement et à proximité des bassins de consommation. Enfin, les unités de production électrique de grande capacité doivent être localisées à proximité du réseau de transport d'énergie, celui-ci devant présenter des réserves de capacité.

vii. **Le secteur de la production électrique adresse aussi des besoins en espace pour le stockage ou la transformation de l'énergie**, de même que des adaptations du réseau de transport qui devrait évoluer vers une configuration de type smart-grids.

viii. Les gros investissements liés au secteur numérique, tel les data centers, présentent des contraintes de localisation assez similaires à celles de l'industrie.

ix. Les impératifs de rationalisation de la consommation énergétique impliquent que les activités secondaires fort consommatrices et le traitement des déchets s'inscrivent, si possible, dans des systèmes de boucles et de récupération notamment sous la forme de réseaux de chaleur voire de symbioses industrielles.

POTENTIALITES ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE PAR RAPPORT A CES BESOINS DU SECTEUR SECONDAIRE

- Les politiques menées par la Wallonie (Plans Marshall, Plan de relance 2021, Stratégie de Spécialisation Intelligente renouvelée S3, …) s'inscrivent dans un développement régional passant par la structuration de l'attractivité productive et par la mise en réseau des acteurs économiques, notamment dans les secteurs à haute technologie, émergents ou déjà bien implantés en Wallonie.
- Une saturation du foncier à vocation économique a été identifiée dans des régions confrontées à une demande importante. La production de ce foncier continue à se faire principalement à partir de terres prises au détriment des zones agricoles et est de moins en moins acceptée par la population voisine et le secteur agricole. Dès lors, cela allonge les délais de mise en œuvre des sites retenus. Les friches industrielles constituent une ressource majeure pour régénérer le stock de foncier nécessaire en regard des besoins identifiés qui permet de limiter l'artificialisation.
- Au sein des ZAE qui ne sont gérées collectivement par aucun opérateur, il subsiste, sur base des données cadastrales de 2016, 4.087 ha non urbanisés d'une superficie supérieure à 1 ha et 2.534 ha d'une superficie supérieure à 5 ha. Une part importante de ce potentiel est non mobilisable par les opérateurs car, soit il appartient déjà à des entreprises, soit il présente des contraintes qui le rend quasi non valorisable (relief, accessibilité...) mais, dans cette hypothèse, peut être valorisée pour des compensations planologiques. Cette réserve foncière n'est cependant pas répartie de façon homogène au sein du territoire wallon. Elle est très faible au nord du sillon Sambre et Meuse, particulièrement au sein du Brabant wallon ainsi qu'en Wallonie picarde, ce qui contrarie singulièrement la mise en œuvre de nouvelles zones d'activité économique nécessitant une compensation planologique, de plus en plus difficile à mener à l'échelle communale, voire sous-régionale.
- Depuis l'inventaire de 2015, 361 nouveaux sites à réaménager (SAR) ont été ajoutés à la base de données. Durant cette même période, plus de 50 % des sites à réaménager ont été revisités et leur fiche mise à jour.

  Parmi ceux-ci :

  - 315 anciens SAR, présents dans l'inventaire 2015, semblent avoir été depuis lors réoccupés ou reconvertis totalement (ancien SAR réaménagés) ;
  - le statut (SAR ou ancien SAR réaménagés) de 833 sites semble ne pas avoir été modifié ;
  - 3 anciens SAR réaménagé (2015) ont été à nouveau identifiés comme SAR depuis lors.

  En janvier 2021, on recense 2.262 sites répondant à la définition d'un site à réaménager, pour une superficie de 3.719 hectares.

  La production de nouvelles friches reste abondante. Dès lors, la question de la prévention des SAR notamment via la remobilisation de l'immobilier de seconde main à vocation économique dès qu'il est disponible se pose avec acuité. Si ces SAR sont de taille et de nature variable (fermes, garages automobiles, grandes surfaces commerciales, petites et grandes industries, anciens dépôts ferroviaires, maison de repos…), ils ont toujours tendance à se concentrer dans le sillon industriel et dans les vallées secondaires, notamment au niveau de quartiers de gare où ils participent à une dégradation du cadre de vie et nuisent à l'attractivité du territoire. Ces sites représentent, par contre, une opportunité pour répondre à de multiples besoins tant en termes de logement, de commerce, de services publics ou de micro-zones d'activités.

- La Wallonie dispose de 20.795 ha en zone d'aménagement communal concerté (ZACC), soit 8 % de la surface urbanisable, dont 80 % ne sont pas encore urbanisés. Une partie de ces ZACC présente un potentiel notamment pour de l'activité économique à faible nuisance pour autant que ces sites soient bien localisés en termes d'accessibilité, que le voisinage le permette et que le pouvoir communal concerné soit enclin à ce type de développement.
- Les intercommunales de développement économique orientent progressivement une partie de leurs activités vers la création de micro-zones d'activités économiques, bâtiments relais et autres espaces dédicacés à l'accueil d'entreprises, y compris au sein d'espaces urbanisés. Les friches industrielles de taille moyenne et bien localisées présentent ainsi dans certaines régions un potentiel important pour le développement de ces infrastructures.
- Il subsiste également des terrains sous-utilisés dans les parcs d'activité économique existants, c'est-à-dire achetés par les entreprises mais non totalement mis en œuvre. Le nouveau décret infrastructures permet de soutenir les opérateurs dans la remobilisation à l'amiable de ce potentiel.
- Le foncier à vocation économique mis à disposition en périphérie des villes est régulièrement alloué à des activités peu nuisibles, principalement tertiaires, qui sont compatibles avec un voisinage résidentiel. Comme ces activités qui s'y installent effectuent souvent un transfert, ce mouvement participe à la dévitalisation des centres urbains.
- Pour une même quantité de valeur ajoutée créée, la Wallonie souffre d'une consommation de superficie à vocation économique plus importante que d'autres régions de l'Europe du Nord-Ouest. Ce phénomène est à la fois dû à une densification insuffisante, mais aussi aux spécialisations sectorielles observées dans la région.
- La dispersion des activités à travers le territoire, notamment l'habitat, est source de conflits potentiels entre les sites de production d'énergie (éoliennes, centrales Turbine Gaz Vapeur…) et les autres affectations.
- Les tissus urbains denses peuvent présenter un potentiel significatif pour le développement d'espaces créatifs de type tiers-lieux et autres plateformes d'innovation territoriale, en réallouant d'anciens halls industriels, entrepôts de stockage ou ateliers. Ils peuvent ainsi contribuer à la relance socio-économique de quartiers actuellement défavorisés et à l'accroissement de la mixité fonctionnelle.

BESOINS DU SECTEUR TERTIAIRE

i. Les **besoins en superficies de bureau doivent être de plus en plus relativisés** avec l'accroissement du télétravail, a fortiori à la suite de la crise sanitaire, de la numérisation croissante des services, du développement des bureaux partagés, des lieux hybrides, des nouveaux modes de travail (NWoW) et, de manière générale, le déclin du bureau fixe traditionnel.

ii. D'une manière générale, **les besoins en surface de bureau en milieu urbain sont davantage qualitatifs que quantitatifs** ; le parc actuel commençant à vieillir devient de moins en moins adapté à la demande actuelle. Dès lors, le **développement de superficie de bureau en périphérie** induit des transferts d'activités au détriment de la vitalité des tissus urbains et accroit la dépendance à la voiture individuelle.

Les enjeux environnementaux invitent, a contrario, à recentrer progressivement le parc de bureau dans des lieux mixtes et bénéficiant d'une accessibilité multimodale affirmée.

Vis-à-vis de l'attractivité économique des tissus centraux, le rôle des aménités et des services de proximité suivant le concept **du « territoire du quart d'heure »**, apparait de plus en plus déterminant.

iii. En effet, les interdépendances entre les différents secteurs de l'économie sont fortes. Ainsi, les concentrations d'activités tertiaires de service (bureaux, administrations…) peuvent avoir un impact positif sur d'autres secteurs comme l'HoReCa ou les commerces, qui à leur tour participent à l'animation et à la qualité de vie des noyaux urbains.

iv. Le secteur du tourisme et des loisirs peut sortir renforcé d'une logique d'intégration et de mise en réseau accrues des diverses activités de récréation, de visite ou d'intérêt offertes par un même territoire. À cette fin, le besoin de renforcer la coopération territoriale (mise en réseau des acteurs, mutualisation des infrastructures…) en vue de créer des synergies entre les acteurs touristiques et les autres secteurs semble primordial.

v. Le secteur MICE (Meetings, Incentives, Conferences, Exhibitions) est à promouvoir au sein des villes wallonnes. Il se révèle toutefois sensible à la qualité de vie et à la notoriété urbaine.

POTENTIALITES ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE PAR RAPPORT A CES BESOINS DU SECTEUR TERTIAIRE

- La poursuite du développement de projets de bureaux en périphérie des villes risque de mener au transfert des occupations depuis les centres urbains. Outre la question de la requalification des immeubles ainsi délaissés, ces déplacements ont pour effet indirect de réduire la fréquentation d'autres fonctions présentes dans les centres urbains tels que les transports en commun, les commerces, l'HoReCa… et de renforcer la dépendance à la voiture.
- Il existe un risque de poursuite du départ des commerces depuis les centres vers la périphérie, où la périurbanisation du logement et des autres fonctions dope la fréquentation de la grande distribution, où l'accessibilité automobile est moins contrainte et où la production de grandes surfaces commerciales s'avère une opération peu coûteuse en comparaison de leur équivalent en centre-ville.
- Il en résulte une déprise socio-économique sensible des centres, accentuée par la diminution de fréquentation due à la crise sanitaire, tant pour le travail que les achats ou les loisirs, dont il devient difficile d'enrayer le déclin sans y consacrer des investissements importants et y promouvoir de nouveaux modes d'interventions (urbanisme tactique, occupations temporaires, animation, arts de la rue, « placemaking »…) en complément des mécanismes plus classiques.
- Le maintien de l'activité économique et commerciale au sein des centres urbains nécessite une adaptation, voire un renouvellement, de la trame immobilière qui implique remembrement urbain et reconstruction de la ville sur la ville. Ceci nécessite des moyens financiers très élevés tant de la part du privé que du public qu'il parait difficile de mobiliser si les activités les plus compatibles avec des localisations centrales poursuivent leur mouvement vers la périphérie.
- Concernant le tourisme, il existe en Wallonie une concentration d'activités et de points d'intérêt qui implique de poursuivre la mise en réseau des acteurs et équipements et la professionnalisation du secteur
- Le Plan de Secteur dispose encore de 4.700 ha non urbanisés, non utilisés à des fins touristiques et non soumis à une contrainte forte (aléa d'inondation élevé ou repris au sein d'un site protégé par la Loi sur la conservation de la nature) en zone de loisirs sur un total de 8.569 ha, soit 55 %. Toutefois, certains de ces terrains apparaissent inadaptés au déploiement d'une majorité d'activités touristiques (taille réduite, accessibilité limitée, absence d'impétrants…). Certains sites comportant plusieurs dizaines d'hectares d'un seul tenant existent (1.866 ha au sein de sites d'une superficie de 15 ha ou plus) et se concentrent au sein ou à proximité d'espaces investis par le tourisme. Les possibilités de mobilisation de

cette offre territoriale potentielle et l'adéquation entre celle-ci avec les besoins des opérateurs touristiques actifs sur le territoire wallon restent cependant à déterminer.

- La structuration spatiale du tourisme wallon repose, à la fois, sur des territoires[17] concentrant hébergements et/ou attractions, dont certaines dopent la fréquentation touristique wallonne, et sur une série d'espaces bénéficiant d'une reconnaissance comme territoires touristiques par la Wallonie (villes "de charme", massifs forestiers, Parcs naturels, …) ou d'une reconnaissance patrimoniale internationale. Le territoire wallon présente un potentiel important pour le développement du tourisme vert et sportif (vélo, VTT, randonnées…), qui doit cependant être accompagné par des infrastructures adéquates.

  Face aux évolutions en termes d'offre et de demande, totalement bouleversées durant la pandémie de la Covid19 – aux effets à long terme incertains (maintien d'un tourisme de proximité, influence du développement des outils de visioconférence sur le tourisme d'affaires…) –, la capacité de résistance des territoires touristiques wallons dépendra de leur adaptation aux changements. En particulier, le changement climatique impactera les structures touristiques wallonnes via une modification de l'offre liée à la nature (lacs, cours d'eau, forêts) et une croissance de la demande domestique liée à la contraction des déplacements lointains.

  Il existe encore des infrastructures de loisirs vétustes qui ne répondent plus aux besoins, tant des opérateurs touristiques que de la clientèle, ni aux objectifs stratégiques de la Wallonie. Le renouvellement de celles-ci ou le développement de nouveaux équipements, passent par un besoin d'encadrement territorial. Au-delà de l'intégration paysagère et environnementale des équipements, il y a une réelle nécessité d'inclure le tourisme dans une vision de fin de l'artificialisation et de l'étalement urbain tout en permettant la concrétisation de nouveaux types d'offres.

---

[17] Les territoires touristiques ont été identifiés en croisant les données relatives aux infrastructures d'hébergement et celles relatives aux attractions touristiques :

- Capacité d'accueil des hôtels et établissements assimilés, campings touristiques et terrains de caravanage, villages de vacances, centres de tourisme social, hébergements de terroir, meublés de vacances et assimilés, aires d'accueil pour motor-homes et hébergements issus de plateformes de location à court-terme pour l'année 2019 ou 2020 ;
- Capacité d'accueil estimée des résidences secondaires (y compris au sein de parcs résidentiels de weekend) en 2019 ;
- Fréquentation maximale des attractions touristiques (avec droit d'entrée) entre 2015 et 2019.

Un territoire touristique est formé de mailles contigües d'1 km^2 dont le nombre de touristes journaliers estimé est supérieur à 20.

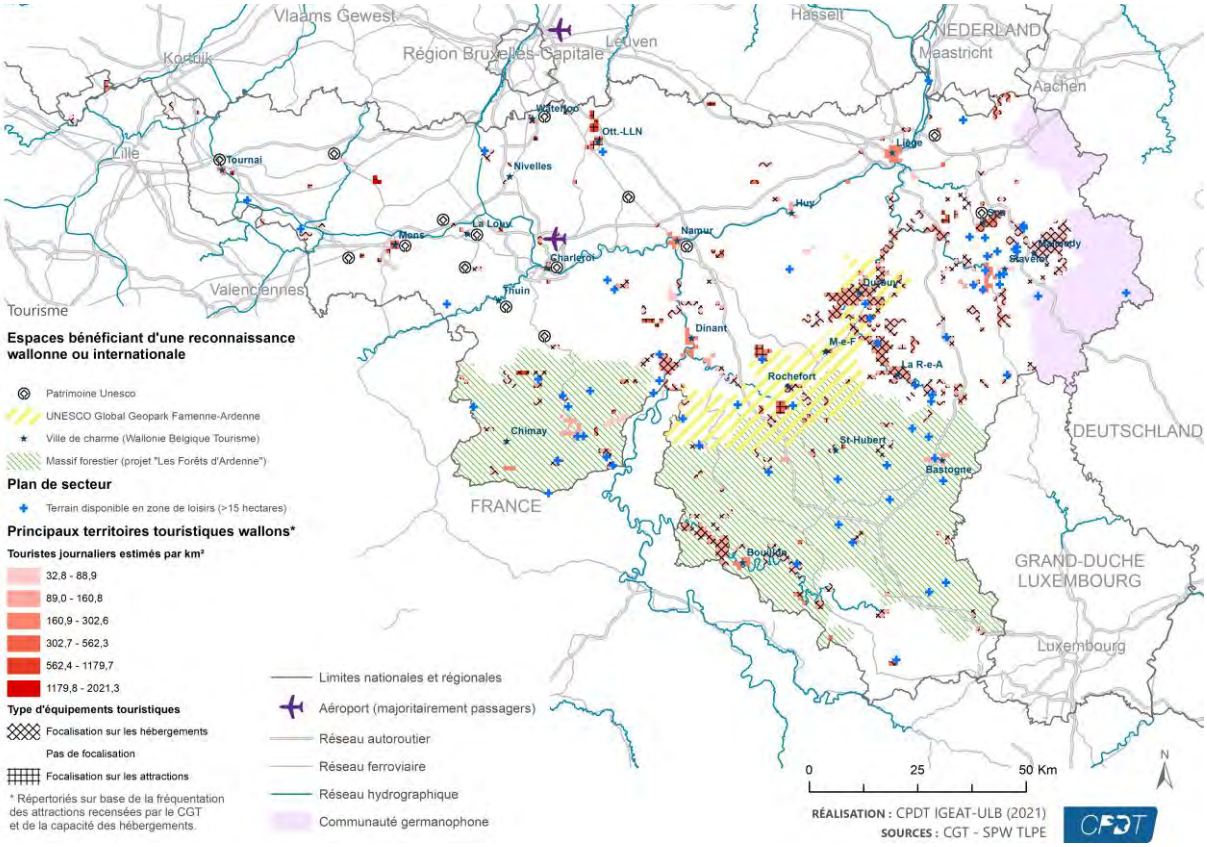

Figure 15 : Structuration spatiale du secteur touristique. Seuls les territoires touristiques dont le nombre de touristes journaliers estimé est de 100 ou plus sont représentés. La fréquentation des espaces (semi-)naturels n'est pas prise en compte.

- Les patrimoines bâtis, naturels et paysagers wallons constituent des ressources économiques à travers leur valorisation touristique.

ENJEUX TERRITORIAUX DE LA DIMENSION ECONOMIQUE

I. La capitalisation au sein du territoire wallon des dynamiques économiques des aires métropolitaines voisines afin d'accentuer les effets d'entrainement positifs sur le développement régional, à l'instar du processus observé au niveau du Brabant wallon vis-à-vis de Bruxelles.

II. Le nécessaire renforcement des dynamiques métropolitaines, mises à mal par la crise sanitaire, à travers la concentration d'acteurs et d'équipements qui favorise les interactions nécessaires aux processus d'innovation et de création d'entreprises en vue de poursuivre positivement la mutation des tissus économiques.

III. Le renforcement des dynamiques de valorisation des ressources locales et potentialités endogènes afin d'inscrire la Wallonie dans une logique de développement durable et d'économie de proximité et circulaire, de consolider sa résilience économique face aux fluctuations de l'économie mondiale et de capitaliser sur la mise en œuvre de la stratégie de spécialisation intelligente.

IV. L'anticipation des besoins en matière de foncier et d'immobilier à vocation économique couplée à la gestion et au recyclage du stock existant et des friches, tout en tenant compte des changements observés dans le comportement des entreprises des différents secteurs de l'économie en matière de structures d'accueil.

V. L'amplification de la mixité des fonctions et, non seulement le maintien, mais aussi le développement d'activités économiques en milieu urbain et de l'attractivité des anciens tissus économiques en reconversion, notamment à travers la requalification de l'immobilier et du foncier à caractère économique dans les villes et les quartiers de gare et le développement de plateformes d'innovation territoriale.

VI. La favorisation de la mutation et la recomposition des tissus économiques ainsi que de la base productive, l'inscription des entreprises wallonnes dans la société de la connaissance et l'assurance d'une desserte optimale par les technologies numériques.

VII. La conciliation entre développement économique, mutation de la base productive déjà en cours et respect des contraintes et engagements environnementaux, à commencer par ceux relatifs aux émissions de GES.

VIII. La promotion de l'économie circulaire.

IX. Le renforcement des réseaux d'acteurs, initiés à travers les pôles de compétitivité et autres réseaux d'acteurs, favorisant le développement de l'économie de la connaissance génératrice d'innovation au sein de l'ensemble du territoire wallon.

X. La maîtrise des coûts et de l'indépendance énergétique en faveur des acteurs économiques tout en s'insérant dans la transition énergétique.

XI. La mise en œuvre d'une stratégie à moyen-long terme pour le redressement économique de certaines parties du territoire wallon dont la reconversion s'étalerait sur plus d'une décennie.

4. LA DIMENSION PATRIMONIALE ET ENVIRONNEMENTALE

Cette partie traite de la situation existante et des perspectives concernant la protection des patrimoines bâti, naturel et paysager, de la problématique air climat, du traitement des déchets et de la protection des ressources du sous-sol (eau, minéraux et roches). Sur cette base, des besoins territoriaux sont identifiés et au regard de ceux-ci, les potentialités et les contraintes du territoire dans sa capacité à y répondre.

Cette dimension peut être abordée selon trois regards ou trois types d'approches distincts. Bien qu'elles soient interdépendantes et complémentaires, ces trois approches peuvent être associées à des types de besoins spécifiques :

- Une approche patrimoniale, qui veille à la transmission de l'héritage du passé et des interventions actuelles vers les générations futures ;
- Une approche fonctionnaliste, qui envisage le cadre environnemental comme un facteur d'attractivité du territoire, possédant un ensemble de ressources valorisables et de services à développer en faveur de la collectivité ;
- Une approche plus "défensive" et systémique, qui envisage les risques et les contraintes des systèmes naturels et humains, ainsi que les incidences des fonctions du territoire sur le système environnemental.

CONSTATS

1. La Wallonie jouit d'une importante diversité paysagère identifiée au sein de 13 grands ensembles et 79 territoires paysagers selon des critères d'occupation du sol, de topographie et de typologie des espaces bâtis. L'inventaire des périmètres d'intérêt paysager et des points de vue remarquables réalisé par l'ASBL ADESA couvre désormais toute la Wallonie. Le patrimoine paysager, composante essentielle du cadre de vie et facteur d'attractivité économique des territoires, est majoritairement pris en compte à l'échelle locale au travers notamment de chartes et de programmes de gestion et de sensibilisation (via les parcs naturels et/ou les Groupes d'Action Locale). En outre, certaines de ces actions ont une dimension transfrontalière.

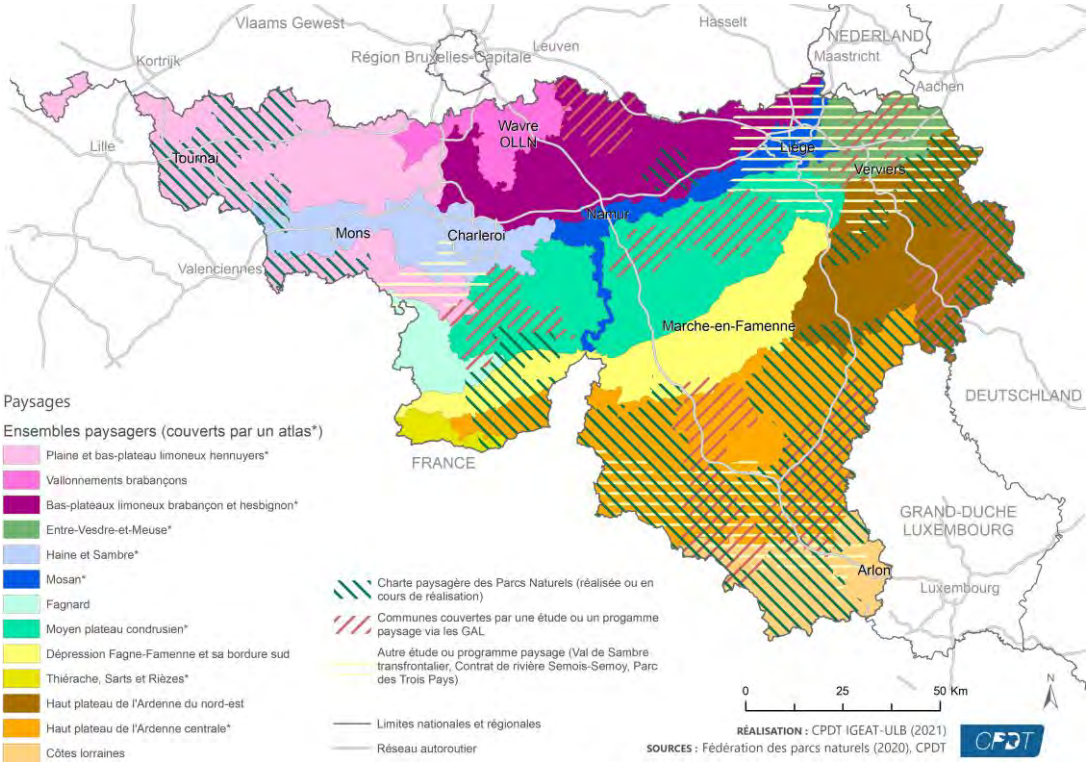

Figure 16 : Identification des paysages de Wallonie (CPDT-IGEAT ULB, 2021)

2. L'urbanisation toujours croissante ainsi que les infrastructures de transport participent fortement à la fragmentation structurelle du territoire et impactent durablement les paysages (d'une banalisation à une diversification selon les cas) et la biodiversité. Parmi les changements récents susceptibles d'influencer l'évolution paysagère du territoire wallon, les crises engendrées par la Covid-19 et les inondations de 2021 joueront un rôle majeur à court et – sans doute - plus long termes.

3. Le parc de l'ensemble des bâtiments wallons est en grande partie ancien (2020) : plus d'un bâtiment sur deux dates d'avant les années 60 (59,2 % avant 1962) et près de 40 % ont plus de 100 ans (37,4 % avant 1919). Ces constructions présentent une large gamme d'implantations, de gabarits et de matériaux qui sont - principalement pour le résidentiel - le reflet de la diversité des terroirs. Ces diverses formes architecturales sont importantes d'un point de vue paysager. L'uniformisation des modes de vie et des besoins suite à la tertiarisation de l'économie wallonne, tout comme les transformations des secteurs agricoles et industriels ou encore les enjeux énergétiques, expliquent en partie le délaissement par la population de ce bâti ancien, ce qui entraine sa dégradation. La mise en valeur de ce patrimoine passe à la fois par des mesures de protection, de gestion et de sensibilisation.

4. Les changements environnementaux sont de plus en plus systémiques et cumulatifs. Ils ne dépendent plus uniquement d'actions menées localement mais d'un contexte plus large et se caractérisent par leur complexité. Dès lors, la prise en compte des problèmes environnementaux se fait désormais d'une manière multiscalaire et holistique.

5. Au cours des 40 dernières années, les activités humaines ont entraîné une réduction de 60 % des populations mondiales d'espèces sauvages et près des trois quarts de la surface de la planète ont été altérés. Le rythme d'extinction des espèces s'accélère, menaçant de disparition un quart d'entre elles à l'horizon 2050. Les facteurs directs ayant les plus lourdes incidences sont la modification de l'utilisation des terres et des mers, l'exploitation directe des organismes (collecte, exploitation forestière, chasse et pêche), le changement climatique, les pollutions et les espèces exotiques envahissantes.

   L'Europe a atteint ses objectifs 2020 en matière de désignation d'aires protégées mais 81 % des habitats protégés et 63% des espèces protégées sont dans un état de conservation défavorable. À l'échelle wallonne, l'état de conservation des espèces et habitats protégés est également majoritairement défavorable. De plus, 31 % des espèces étudiées sont menacées de disparition et près de 9 % ont déjà disparu du territoire régional.

6. Les émissions de gaz à effet de serre dues aux activités humaines ont élevé la température moyenne mondiale d'environ 1,1°C depuis la période 1850-1900. Le changement climatique s'accélère, se généralise et ses impacts croissent. Au niveau mondial, sous son effet et avec la multiplication des phénomènes extrêmes, le nombre de catastrophes a été multiplié par cinq entre 1970 et 2019. En Europe, les catastrophes enregistrées sont dues principalement aux crues et aux tempêtes mais ce sont les canicules de 2003 et 2010 qui ont été à l'origine du plus grand nombre de morts. Certains changements en cours, comme l'élévation du niveau des mers, sont d'ores et déjà irréversibles sur des centaines ou des milliers d'années.

   En 2015, l'Accord de Paris (COP 21) ambitionnait de limiter l'augmentation de la température à +2°C (voire +1,5°C si possible) par rapport aux niveaux préindustriels. En 2021, 200 pays, dont la Belgique, ont accepté le Pacte de Glasgow (COP 26) qui confirme l'objectif de limiter le réchauffement du climat à 1,5°C et permettra la mise en œuvre intégrale de l'Accord de Paris. La Wallonie, touchée par des inondations et des vagues de chaleur, vise la neutralité carbone au plus tard en 2050, avec une étape intermédiaire de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 55 % par rapport à 1990 d'ici 2030. Selon le rapport du GIEC de 2021, à moins de réductions immédiates, rapides et massives des émissions

de gaz à effet de serre, la limitation du réchauffement aux alentours de 1,5°C, ou même à 2°C, sera hors de portée.

7. Trouvant son origine dans les secteurs des transports, de l'énergie, de l'industrie, de la gestion des déchets, de l'urbanisme et de l'agriculture, la pollution atmosphérique est un phénomène à la fois local et planétaire affectant significativement les écosystèmes (ex. acidification et eutrophisation) et la santé des européens - particulièrement dans les zones urbanisées. En termes d'incidence sur la santé[18], les particules de matière fines (PM_{10} et $PM_{2,5}$), le dioxyde d'azote (NO_2) et l'ozone troposphérique (O_3) constituent les polluants les plus significatifs.

   En Europe, la qualité de l'air s'est améliorée ces dernières décennies et la Wallonie satisfait aux normes européennes. Cependant, les avancées scientifiques démontrent que ces polluants ont déjà des effets nocifs à des concentrations plus faibles que celles tolérées actuellement. Depuis septembre 2021, l'organisation mondiale de la santé préconise des seuils de référence nettement plus exigeants, non atteints dans beaucoup de régions d'Europe, dont les zones urbaines et industrielles de la Wallonie. En Belgique près de 9.000 décès prématurés ont été attribués en 2018 à l'exposition aux $PM_{2,5}$, au NO_2 et à l'ozone troposphérique.

8. L'eau est une ressource naturelle importante dont dispose la Wallonie. Bien que les prélèvements aient diminué de 48 % entre 2000 et 2018 (principalement au niveau des quantités d'eau de surface utilisées par les centrales électriques et les industries), dans le contexte du changement climatique, la gestion de cette ressource pourrait devenir une préoccupation. En 2018, 388 millions de m^3 d'eau (75 % d'eaux souterraines) ont été prélevés pour la distribution publique (62 % a été consommée en Région wallonne, le solde a été exporté en Flandre et à Bruxelles) et 1.381 millions de m^3 (94 % d'eaux de surface) ont été prélevés pour l'activité économique, industrielle et la production d'énergie.

   Selon les normes européennes en vigueur, sur la période 2014-2019, l'état quantitatif de 97 % des eaux souterraines était jugé bon tandis que l'état chimique était bon pour 59 %. Sur la période 2013 - 2018, 53 % des masses d'eau de surface n'étaient pas en bon état écologique et 32 % n'étaient pas en bon état chimique. Le traitement des eaux urbaines fait l'objet d'une directive européenne. Fin 2018, la Wallonie comptait 451 stations d'épuration collectives (STEP) ce qui représentait un taux d'équipement de 92 % (en 2000, ce taux était de 41 %). Douze STEP étaient en construction et environ 474 STEP étaient encore à réaliser. Ces STEP concernent les agglomérations de moins de 2.000 équivalents-habitant. Par ailleurs, si environ 180.000 logements sont situés en zone d'assainissement autonome, toutes les habitations n'ont pas l'obligation de s'équiper d'un système d'épuration individuelle. La gestion publique de l'assainissement autonome (GPAA) est de mise depuis 2018 en vue d'assurer un meilleur fonctionnement des systèmes d'épuration individuelle.

9. Les services écosystémiques représentent la contribution qu'apportent les écosystèmes au bien-être de l'humanité. Ils incluent les services de production (fourniture d'aliments, de combustibles et de matériaux), les services de régulation (épuration de l'air et de l'eau, protection contre les inondations, pollinisation...) et les services culturels (patrimoine, loisirs en plein air…). La dégradation de la nature et la perturbation des bénéfices qui en découle entraînent des coûts économiques et sociaux importants (ex. conséquences sur la santé

[18] Annuellement 7 millions de décès prématurés dû à des maladies respiratoires ou cardiovasculaires, développement de diabètes et de maladies neurodégénératives, santé des enfants affectée…

publique, la production alimentaire, l'importance des dégâts occasionnés par les aléas climatiques…).

En 2013, la commission européenne a introduit le concept d'infrastructure verte, réseau de zones naturelles, semi-naturelles et autres éléments environnementaux faisant l'objet d'une planification stratégique, conçu et géré aux fins de la production d'une large gamme de services écosystémiques.

10. Depuis 1950, la population mondiale a triplé, la production économique a été multipliée par 12 et l'utilisation d'énergie primaire a été multipliée par 5 entrainant un important prélèvement de ressources naturelles minérales non-renouvelables (sources d'énergie et matières premières). D'ici 2050, la population mondiale devrait encore croitre de près d'un tiers. La poursuite de l'artificialisation des territoires contribue également à la consommation d'une ressource non-renouvelable, le sol. Pour modérer, voire enrayer ces phénomènes, aussi présents en Wallonie, ainsi que leurs divers impacts environnementaux, les politiques européennes actuelles visent davantage l'utilisation rationnelle des ressources non-renouvelables en incluant notamment leur recyclage ainsi que le développement d'alternatives (ex. énergies renouvelables) et la suppression à l'horizon 2050 de toute augmentation nette de la surface des terres artificialisées.

11. Afin de répondre à la directive européenne 2008/98/CE et, particulièrement, à la hiérarchie des déchets mesurée par l'échelle de Lansink (prévenir, réemployer, recycler, valoriser, éliminer), une double tendance s'opère depuis plusieurs années : la réduction de la quantité de déchets produite par les ménages et l'augmentation de la valorisation de la plupart des déchets. Un tournant dans la politique wallonne est intervenu en 2018 avec l'adoption du Plan Wallon Déchets Ressources (PWD-R) dont la stratégie globale s'est construite autour de la notion de « Déchet-Ressource » et qui intègre les principes de l'économie circulaire (qui fait partie intégrante du Plan de relance européen). La stratégie Circular Wallonia agrège les différents objectifs wallons en matière de déchets (y compris ceux de la DPR). Ces objectifs visent notamment l'atteinte en 2027 d'une réduction de l'incinération de 50 % par rapport à 2019 et la suppression complète de la mise en décharge. En outre, pour les déchets ménagers, une réduction de 5,6 % du gisement total d'ici 2025 et la séparation des déchets organiques des ordures ménagères brutes sont visés. La gestion de la propreté publique et la démarche « zéro-déchet » font aussi partie de cette stratégie. En avril 2021, 127 communes wallonnes avaient notifié leur adhésion à cette démarche.

    À l'échelle wallonne, la gestion des déchets (réemploi, recyclage, valorisation et élimination) s'effectue dans différents sites disséminés sur le territoire (centres de regroupement, de tri, de recyclage, de valorisation - compostage, biométhanisation, cogénération, incinération) et centres d'enfouissement technique (CET)). Les déchets ultimes dangereux de classe 1 sont quant à eux envoyés dans des centres situés notamment en Flandre (le tonnage de déchets ultimes dangereux de classe 1 ne justifiant pas l'installation d'un CET ou d'un incinérateur dédié en Wallonie).

12. Comme le montrent plusieurs rapports scientifiques majeurs publiés ces dernières années par le GIEC (climat), l'IPBES (biodiversité et services écosystémiques), le GIER (ressources), les Nations Unies (environnement) et l'AEE (environnement), les trajectoires environnementales actuelles, liées aux principaux systèmes de production et de consommation, sont non durables. Le temps est compté pour apporter des réponses qui permettront d'infléchir les tendances.

BESOINS RELATIFS AUX PATRIMOINES NATURELS, BATIS ET PAYSAGERS

i. La perte de biodiversité, l'altération des services écosystémiques et l'uniformisation des paysages révèlent le besoin de **préservation de la diversité des patrimoines naturels et paysager.**

ii. « Pour mettre la biodiversité sur la voie du rétablissement d'ici 2030 » (CE), la planification territoriale – en concertation avec la politique de conservation de la nature – est appelée à **réserver des espaces destinés à la mise en réseau** et à l'extension des aires protégées (protection de minimum 30% des zones terrestres de l'Union européenne dont un tiers strictement).

iii. Pour renforcer la résilience écologique, l'aménagement du territoire est appelé à contribuer à la **mise en œuvre de corridors écologiques**, en assurant leur continuité sur le territoire, en luttant contre la fragmentation du territoire ou en prévoyant la mise en place de passages à faune pour restaurer les connexions perdues.

iv. Concilier densification urbaine, qualité du cadre de vie et maillage écologique à travers le territoire implique le **développement de la nature en ville**, à travers la mise en place d'espaces verts et de couloirs de liaison favorisant la biodiversité et le contact avec la nature.

v. **Les infrastructures vertes**, à inscrire dans une logique intégratrice, **sont à planifier** notamment au travers des outils du CoDT : SDC, SOL, GCU.

vi. Afin de renforcer l'identité et l'attractivité des territoires, **le patrimoine bâti ainsi que le patrimoine paysager sont à valoriser**, à la fois via la sensibilisation, l'entretien, la protection et la réaffectation. Ce besoin implique de lier le patrimoine au tourisme, à l'économie, à l'insertion professionnelle…

vii. Au-delà de la simple transmission du patrimoine bâti hérité, il est également nécessaire d'inscrire, sur le territoire, des réalisations de qualité qui soient représentatives des techniques, des demandes et des goûts de la société actuelle, ce qui se traduit par le besoin de **créer le patrimoine de demain.**

viii. Préserver la qualité des paysages wallons implique de mieux les connaître mais aussi d'**intégrer le paysage dans toutes les politiques qui touchent au territoire** (ainsi que le recommande la Convention du Conseil de l'Europe pour le paysage).

POTENTIALITES ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE PAR RAPPORT A CES BESOINS RELATIFS AUX PATRIMOINES NATURELS, BATIS ET PAYSAGERS

- Tant les patrimoines bâtis que naturels et paysagers wallons peuvent constituer des ressources économiques, notamment à travers leur valorisation touristique. De surcroît, leur développement, entretien et restauration participent à l'amélioration du cadre de vie et à la dynamique économique.
- L'existence de diverses initiatives (Atlas des paysages, actions et chartes paysagères des Parcs Naturels, actions/projets des GAL…), leur maintien et leur poursuite contribuent à rencontrer les exigences de la Convention du Conseil de l'Europe pour le paysage.
- En 2018, les sites naturels protégés par désignation[19] couvraient 1,2 % du territoire régional. Les superficies du réseau Natura 2000 quant à elles occupaient 13 % du territoire (et

[19] Réserves intégrales en forêt, réserves forestières, zones humides d'intérêt biologique, réserves naturelles agréées, réserves naturelles domaniales et cavités souterraines d'intérêt scientifique

incluaient 88 % des sites naturels protégés par désignation). Elles comprennent une proportion élevée de surfaces forestières (70 %) et agricoles (16 %). Depuis 2019, cinq types de liaisons écologiques d'importance régionale, constitutives du réseau écologique, ont été adoptées. Plus de 2.000 Sites de Grand Intérêt Biologique constituent un potentiel pour augmenter le pourcentage d'aires protégés (superficies et degrés de protection).

- Les perspectives en termes de croissance du nombre de ménages et les modes de vie actuels annoncent, de manière générale, une augmentation des pressions sur l'environnement (utilisation des ressources, production de déchets, mobilité…) et constituent une contrainte au niveau de la stabilisation voire de la diminution de la fragmentation du territoire (la Belgique dont la fragmentation continue de croitre est le deuxième état le plus fragmenté de l'UE).
- Hors aires sous statut de protection, le potentiel d'accueil de la vie sauvage et de services écosystémiques peut être amélioré par les acteurs de terrain dans leurs projets et pratiques quotidiennes via entre autres la délivrance des permis et les schémas (éléments de l'infrastructure verte et leur maillage, désimperméabilisation…). Diffusées à travers la Wallonie, ces actions peuvent avoir des effets bénéfiques cumulatifs.
- Afin de répondre à une gestion prospective et moderne du patrimoine (incluant une réduction des délais, une simplification des formalités administratives…), le code du patrimoine wallon (CoPat) va être réformé. En 2021, ce sont près de 4.000 biens bâtis qui sont classés en Wallonie et 18 inscrits sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco. 53.490 biens sont par ailleurs recensés dans l'IPIC (Inventaire du patrimoine immobilier culturel). Une attention particulière doit être accordée, en termes d'inventaire et de protection, au patrimoine industriel (en danger) et à l'architecture du 20e siècle.
- La valorisation du patrimoine urbain et rural pose souvent la question de la réaffectation de bâtiments (publics, économiques, agricoles...) qui n'ont pas été conçus à l'origine pour le nouvel usage que l'on souhaiterait leur donner ou qui n'ont pas été pensés selon les standards actuels. Cela peut dresser des obstacles financiers, techniques ou administratifs à leur reconversion.

BESOINS RELATIFS A LA PROTECTION DE L'AIR ET DU CLIMAT

i. La qualité de l'air est un facteur prépondérant dans le domaine de la santé publique. L'augmentation importante des maladies et des décès liés à des facteurs environnementaux démontre la nécessité de poursuivre les mesures destinées **à améliorer la qualité de l'air**. C'est le cas en particulier dans le domaine des transports, où les améliorations technologiques des moteurs thermiques sont plus que contrebalancées par l'augmentation globale des flux de déplacements. Ce besoin répond également à des considérations économiques, à l'image des restrictions – de plus en plus importantes – d'activités imposées lors des épisodes de pics de pollution dans les grandes métropoles. De par son champ d'action, l'aménagement du territoire doit participer à la concrétisation des plans air-climat décidés à différents niveaux de pouvoir.

ii. Face aux effets observés et attendus du changement climatique (risques accrus d'inondation, risques karstiques, vagues de chaleur), la réponse territoriale passera par la **mise en œuvre de plans, règlementations et mesures** ainsi qu'une gestion **plus globale du risque**. Les importants dégâts occasionnés par les inondations de 2021 nécessitent **réparation**.

iii. Face aux effets prévisibles et imprévisibles du changement climatique, les besoins s'évaluent à la fois en termes de **prévention et d'adaptation**. Renforcer et multiplier les actions sans délais devrait permettre de prémunir la population des conséquences sécuritaires, sanitaires et économiques les plus sévères.

iv. La prévention englobe tous les processus de "**décarbonation**" de la société et du système territorial, qu'il s'agisse d'utilisation rationnelle de l'énergie, de développement du renouvelable, de valorisation de circuits courts, etc.

v. L'adaptation consiste à **intégrer les aléas climatiques** dans la gestion des territoires, ainsi que dans la conception urbanistique et architecturale. Vu l'ampleur et la durée de certains chantiers à entreprendre et la nécessaire pérennisation de ces actions, les court, moyen et long termes sont à prendre en compte, notamment au regard des prévisions climatiques les plus pessimistes en cas d'échec de la décarbonation mondiale.

POTENTIALITES ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE PAR RAPPORT A CES BESOINS RELATIFS A LA PROTECTION DE L'AIR ET DU CLIMAT

- Les effets négatifs du changement climatique avec, pour la Belgique, l'augmentation des phénomènes climatiques extrêmes (pluies intenses et vagues de chaleurs) et de la température moyenne, auront d'importants impacts tant sur les infrastructures et les activités humaines que sur la faune, la flore, la ressource eau et le paysage (évolution de la composition des peuplements forestiers notamment). Les mesures de prévention et d'atténuation entraineront également leur lot d'impacts territoriaux : nouvelles infrastructures pour les énergies vertes, relocalisation de certaines fonctions (ex. désurbaniser les zones les plus à risque d'inondation), adaptation des pratiques sylvicoles et agronomiques, (ré)aménagement de zones tampons naturelles (marais, ripisylves…), etc.
- A l'échelle urbaine, la présence d'une infrastructure verte est une potentialité en termes d'atténuation des effets négatifs du changement climatique (régulation thermique, réduction de la pollution de l'air, prévention des inondations, connections des habitats naturels des espèces vers les espaces périurbains et ruraux…).
- La diffusion de plus en plus rapide et importante des TIC, dont l'usage s'est étendu durant la pandémie de la Covid-19, offre une opportunité d'amoindrir les impacts sur l'environnement (amélioration des déplacements, domotique, télétravail…). A noter que certaines parties plus rurales du territoire sont encore ponctuellement insuffisamment couvertes pour pouvoir bénéficier de ces opportunités.
- L'état du bâti wallon, en moyenne énergivore, constitue une pierre d'achoppement importante dans la lutte contre le réchauffement climatique et dans l'utilisation rationnelle des ressources d'énergie. Une politique de rénovation ambitieuse, outre la création d'emplois, transformerait cette faiblesse en une opportunité, le potentiel de réduction de la consommation énergétique devenant alors important.
- L'étalement urbain et la faiblesse de la mixité des fonctions génèrent des contraintes en termes de mobilité et une consommation énergétique accrue. La configuration des zones d'habitat au plan de secteur, avec une relative raréfaction du foncier disponible à proximité des gares (< 1km : 9,2 % de l'ensemble des disponibilités en ZH en 2010) et une abondance à l'écart de ces dernières, est un facteur favorisant le renforcement de la dépendance à la voiture. A contrario, certains SAR potentiellement reconvertibles en logements se concentrent aux abords des gares (en 2015, 27 % de leur superficie se localisait à moins d'un kilomètre de celles-ci).
- La Wallonie possède un potentiel important pour se diriger vers une décarbonation massive. Toutefois vu l'urgence climatique pointée par le rapport du GIEC de 2021, le rythme actuel des projets de développement des énergies renouvelables reste relativement lent. En 2019, la production nette d'électricité renouvelable s'élevait à 15,7 % de la production totale générée en Wallonie (éolien : 40 % ; biomasse : 32,3 % ; photovoltaïque : 22,1 % ;

force hydraulique : 5,6 %). Dans le même temps, la consommation finale brute d'énergie renouvelable ne représentait que 12,4 % du total.

BESOINS RELATIFS AUX DECHETS ET A LA PROTECTION DES RESSOURCES DU SOUS-SOL (EAU, ROCHES, MINERAIS)

i. Les fortes pressions exercées par l'**exploitation du sous-sol** sur l'environnement (eaux, paysage, bruit, effondrements karstiques…) imposent une **vigilance accrue lors de la délivrance du permis** tant de l'exploitation elle-même que des autres demandes (habitations notamment) autour d'un site carrier actif ou potentiel.

ii. La nécessité de garantir un approvisionnement durable en eau potable de qualité pour la Wallonie et ses régions voisines impose de maintenir des **surfaces et dispositifs de protection des eaux**, à la fois en ce qui concerne la protection des captages et des zones vulnérables pour les eaux souterraines, et l'amélioration de la qualité des eaux de surface.

iii. Outre la préservation de l'écosystème, la **protection qualitative et quantitative des ressources hydriques** répond à des besoins importants à la fois en termes économique (agriculture, industrie, transport fluvial…) et récréatif (baignade, pêche…).

iv. L'objectif du traitement des eaux urbaines des agglomérations de moins de 2.000 équivalents-habitant n'est pas encore atteint et requiert donc l'**aménagement de stations d'épuration** dans ces territoires.

v. Les déchets-ressources wallons sont de plus en plus valorisés, que cela soit au niveau de la matière (compostage, recyclage notamment au niveau des chaînes de valeur identifiées dans la stratégie Circular Wallonia ou des filières à développer reprises dans le plan de relance de la Wallonie) ou au niveau énergétique (par ex. par la biométhanisation des déchets organiques ou, dans le futur, la production d'hydrogène vert). Ceci nécessite le **développement de nouvelles unités de traitement et de valorisation des déchets-ressources adéquatement localisées** (en termes d'équité territoriale et d'économie circulaire) y compris pour les déchets-ressources dangereux. Il existera toujours des déchets ultimes - bien qu'en baisse significative en termes de quantités générées - que l'on ne pourra pas valoriser. Dès lors, il convient de veiller à conserver des capacités suffisantes dans les Centres d'Enfouissement Technique de classe 2 et 3.

POTENTIALITES ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE PAR RAPPORT A CES BESOINS RELATIFS AUX DECHETS ET A LA PROTECTION DES RESSOURCES DU SOUS-SOL (EAU, ROCHES, MINERAIS)

- Les principaux gisements de ressources du sous-sol (calcaire, sable, argile, eau) se trouvent dans des parties densément occupées du territoire, ce qui limite la longueur des circuits d'approvisionnement mais pose des problèmes de cohabitation avec les autres fonctions du territoire (protection de captages, risques karstiques...).
- La finalisation du cadastre du réseau d'assainissement permettra un meilleur suivi de l'état des eaux. Actuellement l'assainissement des eaux wallonnes n'est pas complet en raison de problèmes de raccordement à l'égout, de la faible gestion des eaux usées par temps de pluie, et de l'étalement de l'urbanisation dans certaines parties du territoire (zones d'assainissement autonome).
- La Wallonie est dépendante des territoires frontaliers pour l'élimination des déchets de classe 1. Les déchets dangereux sont appelés à augmenter, notamment avec le dévelop-

pement des nouvelles technologies et de nouveaux matériaux. Arrêter l'élimination des déchets via CET est un objectif en Wallonie. Leur recyclage en fin de vie imposera le développement de nouveaux savoir-faire en matière de traitement.

- Dans l'optique d'une intensification de l'usage des voies navigables, la poursuite des importants travaux de dragage – relancés en 2010 – est nécessaire, notamment au regard de la liaison Seine-Nord-Europe, de même que pour réduire les risques d'inondation.

ENJEUX TERRITORIAUX DE LA DIMENSION PATRIMOINE ET ENVIRONNEMENT

I. Une diversification nécessaire des usages des espaces urbanisés et non urbanisés dans une optique de multifonctionnalité environnementale et sociale qui ne menace pas la fonction première de la zone.

II. La préservation et la restauration des patrimoines menacés, naturels et paysagers, bâtis ou non bâtis, y compris en limitant les pressions d'origine anthropique qu'ils subissent.

III. La (re)mobilisation/valorisation des patrimoines de qualité naturels et paysagers, bâtis et non bâtis afin de renforcer l'attractivité (y compris économique) aux différentes échelles territoriales et ainsi que la qualité du cadre de vie.

IV. La restauration et la préservation de la biodiversité animale et végétale à travers un maillage écologique suffisamment étendu et fin du territoire.

V. L'intégration urgente des risques et nuisances au sein des politiques d'aménagement du territoire dans le contexte du changement climatique en cours et des transitions énergétique et technologique, en tenant compte du principe de précaution et de la diversité des espaces wallons.

VI. L'utilisation plus rationnelle et la meilleure valorisation des ressources naturelles du territoire en prenant en compte les risques de façon raisonnée pour permettre leur renouvellement ou éviter leur épuisement, et sans pénaliser d'autres potentialités.

VII. La limitation très forte du phénomène de périurbanisation pour répondre aux défis environnementaux (tels que la préservation de la ressource « sol », la transition énergétique, la fragmentation du territoire...) dans un contexte territorial qui est à la raréfaction du foncier à proximité des infrastructures de transport public.

VIII. Une meilleure valorisation des déchets-ressources et l'implémentation territoriale des filières qui y sont associées.

5. LA DIMENSION MOBILITE ET TRANSPORT

Cette partie traite de la situation existante et des perspectives concernant la mobilité des personnes et du transport des marchandises. Sur cette base, des besoins territoriaux sont identifiés et au regard de ceux-ci, les potentialités et les contraintes du territoire dans sa capacité à y répondre.

CONSTATS

1. L'Union européenne est un territoire de libre circulation des personnes et des marchandises.

   Dès les traités de 1951 (CECA) et de 1957 (CEE), les États membres se sont accordés sur la libre circulation des biens et des personnes. Plus récemment, l'Union Européenne s'est dotée comme objectif la mise en place d'infrastructures de transport durables, efficaces et interconnectées, qui doivent rendre la circulation des personnes et des marchandises dans toute l'Europe aisée et rapide (notamment par la mise en place des RTE-T). La stratégie wallonne de développement durable confirme cette volonté de permettre à tous de se déplacer quelles que soient les conditions physiques, géographiques ou financières. Elle met toutefois l'accent sur les modes doux, les transports en commun et le covoiturage.

2. En vue de réaliser un marché européen unique, le secteur des transports a été profondément modifié depuis les années 1990, avec l'adoption de multiples actes législatifs menant à la libéralisation progressive des différents modes de transport. Ce processus d'ouverture à la concurrence se poursuit à une vitesse variable et concerne l'ensemble des modes de transport même si, à l'heure actuelle, le transport routier en demeure le principal bénéficiaire.

3. Les processus économiques (mondialisation, globalisation, métropolisation) ont entrainé ces dernières décennies une forte intensification du transport des personnes et des marchandises. La spécialisation, concentration et délocalisation des productions ainsi que la croissance démographique attendue laissent présager que le transport de marchandises va continuer à se développer dans les prochaines années.

4. Au vu des progrès technologiques, de l'évolution des modes de production et de consommation ainsi que de la modification des rythmes de vie, une évolution conséquente visant l'optimalisation et la diversification du secteur du transport tant des personnes que des marchandises est observée sur les territoires. Le contrôle du trafic en temps réel, la mise en commun de l'offre et de la demande via des applications API[20], le just-in time combiné à la croissance des achats en ligne renforcent et diversifient les activités de logistique et de consommation (envois plus fréquents, moins lourds, plus nombreux).

5. Concernant la demande de mobilité des individus, la Commission européenne relève une série de facteurs déterminants sur la nature ainsi que sur le type de demande et d'offre de mobilité, tels que la croissance démographique, le vieillissement de la population, la modification des rythmes de vie et des lieux d'activités notamment en lien avec le télétravail.

   La croissance de la demande n'a fait qu'augmenter ces dernières décennies mais le rythme de celle-ci devrait s'atténuer. Les pressions engendrées par la mobilité sur les réseaux d'infrastructures de transport, sur la demande en énergie, sur l'environnement et sur l'espace public demeurent importantes.

[20] API ou Applications Programming Interface. L'API peut être résumée à une solution informatique qui permet à des applications de communiquer entre elles et de s'échanger mutuellement des services.

6. La pression environnementale engendrée par le secteur du transport n'est pas nouvelle et se poursuit. Responsables de plus de 20 % des émissions de CO_2 (24% à l'échelle wallonne, jusqu'à 30 % à l'échelle européenne), de particules fines et/ou à l'origine de nuisances sonores, les différents modes de transport sont contraints par les directives européennes d'améliorer leurs performances environnementales. Malgré cela et contrairement à d'autres secteurs, l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre enregistrée en 2018 et 2019 par le secteur du transport indique que, sans nouvelle mesure, au niveau européen, les objectifs de réduction par rapport au niveau de 1990 ne seront pas atteints à l'horizon 2030.

7. En 2020, la Commission européenne s'est dotée d'une Stratégie de mobilité durable et intelligente qui vise à aboutir à une transformation écologique et numérique réussie du système de transport européens et d'accroître sa résilience face aux crises futures. 82 initiatives sont reprises sous 10 grands domaines d'action en vue de développer une mobilité durable, intelligente et résiliente.

8. Les trois principaux piliers sur lesquels reposent les actions futures sont (i) rendre tous les modes de transport plus durables, (ii) faire en sorte que des alternatives durables soient largement disponibles dans un système de transport multimodal et (iii) mettre en place les mesures d'incitation appropriées pour favoriser la transition.

9. Tenant compte des contraintes budgétaires et afin d'assurer l'accessibilité des lieux et des territoires et une mobilité fluide des personnes et des marchandises, la plupart des politiques au niveau mondial ou européen insistent sur la nécessité d'optimiser l'offre d'infrastructures et de services, de l'associer à la demande de déplacements et de faire baisser les volumes de trafic, notamment routier, par des stratégies adaptées et liées entre autres à l'aménagement du territoire.

10. En 2017, le Gouvernement wallon a adopté la vision FAST 2030 en vue de mettre en place un système de mobilité qui garantit à tous la Fluidité, l'Accessibilité, la Santé et la Sécurité. À travers ces finalités, la Wallonie vise notamment à permettre au secteur des transports de diminuer ses émissions de GES de 40 % et à diminuer la congestion routière. Le transfert modal et la maîtrise de la demande sont les principaux leviers identifiés pour concrétiser cette vision. Des objectifs chiffrés pour la Wallonie à l'horizon 2030 sont fixés.

11. Ainsi la répartition des parts modales (en kms parcourus) visées à l'horizon 2030 sont de 5 % pour la marche, 5 % pour le vélo, 10 % pour les bus, 15 % pour le train et 60 % pour la voiture[21]. Dans le même temps une réduction de la demande de 5 % est ambitionnée.

12. Ces objectifs sont relativement ambitieux au vu des parts modales observées actuellement : 3 % pour la marche, 1 % pour le vélo, 4 % pour le bus, 9 % pour le train et 83 % pour la voiture en 2017.

13. Pour atteindre ces objectifs, la Wallonie a adopté en 2019 et en 2020, le premier et le second volet de sa Stratégie régionale de mobilité (SRM) portant respectivement sur la mobilité des personnes et sur les marchandises. La SRM est construite autour de trois axes prioritaires : la gouvernance, les investissements et l'évolution des comportements.

14. 35 chantiers articulés autour de 10 orientations stratégiques sont identifiés au niveau de la mobilité des personnes.

[21] Contre 3 % pour la marche, 1 % pour le vélo, 4 % pour le bus, 9 % pour le train et 83 % pour la voiture en 2017 (source : Vision FAST).

15. Un plan d'actions concret, précis et concerté avec tous les acteurs du secteur est en cours d'élaboration pour le transport de marchandises.

16. Avant la pandémie de Covid-19, à l'échelle nationale, le Bureau fédéral du Plan prévoyait que la demande continuerait à croître d'ici 2040 : + 9,5 % du nombre total de trajets des personnes par rapport à 2015 ; + 30,2 % du nombre de tonnes de marchandises. Le nombre de passagers-kilomètres (pkm) se stabiliserait d'ici 2040 malgré la croissance démographique, tandis que le nombre de tonnes-kilomètres (tkm) augmenterait sur le même laps de temps, en raison de l'importance du transport international. Cette croissance de la demande de mobilité et de transport va à l'encontre des objectifs de maitrise de la demande fixés par la vision FAST 2030.

17. Le mode routier devrait rester majoritaire à l'horizon 2040 tant pour les personnes que pour les marchandises, entrainant une augmentation de la congestion (+ 12 % de véhicules-km) et une diminution des vitesses moyennes sur le réseau (-2,6 %) en heure de pointe. Certaines zones seraient cependant davantage impactées, notamment la zone RER autour de Bruxelles.

18. Les distances moyennes parcourues n'augmenteraient que faiblement pour les personnes (+ 0,3 % au total, + 2,3 % pour les trajets domicile - travail) et de façon plus soutenue pour les marchandises (de + 4% (camion) à + 14 % (camionnette) pour des parcours nationaux) (Bureau fédéral du Plan, 2019).

19. La croissance de la demande en mobilité des personnes à l'horizon 2040 s'explique en grande partie par l'augmentation due tant à d'autres motifs de déplacement (achats, loisirs, etc.) (+ 22 %) qu'aux déplacements domicile-travail (+7,3 %) et domicile-école (+9,2 %).

20. À plus long terme, il est délicat de se prononcer sur l'importance des flux et les modes de déplacement qui seront privilégiés. La croissance des prix de l'énergie observée en 2021 pourrait impacter significativement la demande de transport tandis que la pandémie mondiale et son lot de mesures sanitaires pour stopper la progression de la Covid-19 a fortement bouleversé la mobilité des personnes et des marchandises depuis le premier confinement en mars 2020.

21. En effet, les mobilités actuelles sont largement interdépendantes des marchés énergétiques et de leurs variations. Cela s'explique entre autres par la structure territoriale héritée axée sur l'accessibilité aux véhicules motorisés individuels ainsi que sur une approche monofonctionnelle. Cette logique de développement territorial a induit un fort étalement urbain et un maillage lâche du territoire qui nécessite de plus grandes distances parcourues et ipso facto une demande énergétique importante liées aux mobilités.

22. Cette interdépendance entre aménagement du territoire, modèles de mobilités et marchés énergétiques a pour conséquence d'augmenter la vulnérabilité énergétique des transports, d'amplifier la vulnérabilité budgétaire des ménages et d'impacter in fine la cohésion sociale au sein du territoire.

    Ces impacts sont donc exacerbés par l'étalement urbain ainsi que par les incertitudes sur la recomposition du mix énergétique belge.

23. D'autre part, les déplacements des personnes ont été impactés durant la crise sanitaire par la généralisation du télétravail, l'organisation des cours à distance, la fermeture des magasins et loisirs... modifiant de la sorte les parts modales connues jusqu'alors : croissance des modes actifs lors du premier confinement, réduction des transports en commun, augmentation de la voiture. La plupart des experts en la matière estiment qu'il s'agit de modifications majoritairement temporaires, les tendances principales en situation pré-Covid étant toujours d'actualité.

24. Durant la crise Covid-19, l'acheminement des marchandises a été entravé à l'échelle internationale (réduction de l'activité économique, confinement et fermetures de frontières...), et parallèlement, la demande en marchandises a été réduite dans plusieurs secteurs, obligeant plus de souplesse de la part des entreprises de transport. Les commandes en ligne ont également eu des répercussions importantes dans les flux logistiques notamment à l'échelle urbaine avec les livraisons à domicile (plus grand nombre de colis, de toutes natures). Mobilité et environnement sont impactés par cette activité. Le secteur tente toutefois d'en réduire les impacts, aussi par souci d'économie (organisation des itinéraires de livraison, véhicules à zéro émission, utilisation de vélos-cargo…).

A l'avenir, le Conseil européen souhaite se doter de mesures de coordination à l'échelle européenne en cas de nouvelle crise d'envergure.

BESOINS CONCERNANT LA MOBILITE

i. Afin d'assurer l'attractivité et la compétitivité du territoire wallon, il est important de **préserver** et de **renforcer les points de connexion à l'échelle internationale et suprarégionale,** ainsi que **l'accessibilité multimodale des liaisons entre les principaux pôles wallons.**

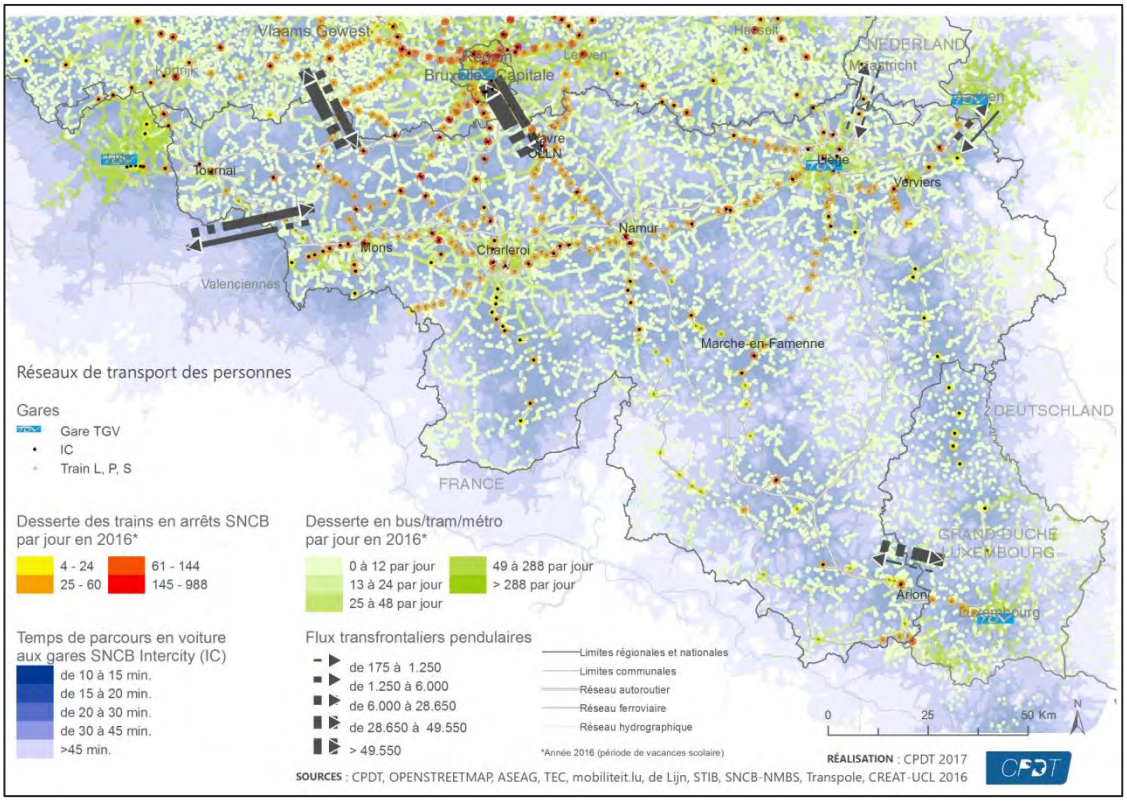

Figure 17 : Échelle régionale – Réseaux de transport des personnes (2017)

ii. L'accessibilité à l'ensemble du territoire doit être envisagée à travers la création d'un réseau composé de plusieurs réseaux hiérarchiques et assurant la continuité des déplacements entre les modes.

iii. De plus, la stratégie régionale de mobilité (SRM), dans son volet lié à la mobilité des personnes, met en avant le principe STOP. Ce principe vise à donner respectivement et par ordre hiérarchique la priorité aux piétons, aux cyclistes, aux transports en commun et pour finir aux voitures. Une attention particulière à ce principe doit être appliquée dans le cadre

de la composition des quartiers résidentiels ainsi que dans le développement des nœuds de correspondance multimodaux et en particulier autour des gares ferroviaires.

iv. La croissance de la demande en mobilité, la complexification des chaînes de déplacement, les pressions environnementales ainsi que les coûts induits liés aux systèmes actuels de transport nécessitent :

   a. **La définition et la spécification de stratégies de mobilité et d'organisation spatiale adaptées** aux types, aux rythmes et à l'intensité de flux en lien avec les spécificités territoriales (métropolitain – ville moyenne et territoires ruraux), en se basant sur une connaissance précise des mobilités des Wallons ;

   b. **L'articulation des politiques et la concertation des acteurs de la mobilité et de l'aménagement du territoire** et ce aux différents niveaux de gouvernance et à chaque échelle territoriale ;

   c. **D'optimiser l'utilisation des infrastructures de transport** (limiter l'autosolisme, etc.) et de **favoriser la mutualisation des déplacements** en favorisant des systèmes de mobilité basés sur l'usage et non plus sur la propriété individuelle.

v. Les pressions environnementales ainsi que les coûts sociétaux induits liés aux systèmes actuels de transport entrainent le besoin **de limiter activement les systèmes de transport dépendant des énergies non-renouvelables** et de **favoriser leur transition énergétique.**

vi. Les progrès technologiques relevant de la mobilité nécessitent un **suivi** et la mise en place de **stratégies adaptées** quant à leur intégration dans les pratiques de mobilité ;

vii. L'entretien, l'amélioration et la sécurisation des nombreuses infrastructures des différents réseaux induisent des efforts financiers conséquents. Or, les budgets affectés pour mener à bien les tâches susmentionnées sont inférieurs aux budgets requis.

   Établir de nouvelles modalités de financement est nécessaire de même que rejoindre la volonté européenne d'instaurer le principe d'utilisateur-payeur pour les transports.

BESOINS CONCERNANT LA MOBILITE DES PERSONNES

i. La croissance de la demande en mobilité, la multiplication des motifs de déplacement en lien avec la complexification des chaînes de mobilité pourraient avoir comme conséquence **un besoin accru de flexibilité et d'adaptabilité des systèmes de transport** au regard de l'organisation territoriale et des nouveaux modes et rythmes de vie ;

ii. Pour accroître l'efficacité des transports (flexibilité, adaptabilité) et limiter les pressions environnementales ainsi que les coûts induits, il serait utile de :

   a. **Favoriser l'alternance (multimodalité) et l'enchainement des modes (inter-modalité)** pour les déplacements quotidiens tout en réduisant les pénalités dues aux ruptures de charge ;

   b. **Entretenir et compléter l'infrastructure existante** au regard des stratégies définies par le Gouvernement (DPR, plan air-climat, Stratégie régionale de mobilité, plan infrastructures, plan Wallonie-cyclable, etc.) ;

   c. **Raisonner en termes de gestion des réseaux et de niveau de service** de manière à répondre aux principes d'interopérabilité, d'accessibilité, d'attraction, de sécurité et de confort ;

   d. **Simplifier la lisibilité des services de mobilité à destination des usagers** à l'aide d'un marketing adapté.

iii. L'augmentation de la part des personnes âgées dans la structure de la population entraine **un besoin accru de transports qui offrent un niveau de confort, de sécurité et de fiabilité plus élevé** et nécessite des solutions adaptées aux personnes à mobilité réduite. Outre, le fait que la demande pourrait survenir hors des heures de pointe actuelles, cette évolution démographique devrait entrainer un besoin plus important en termes de services de proximité dont il faudra tenir compte (voir Dimension démographique et sociale).

iv. La diminution du revenu des personnes âgées au moment de la retraite et de celui des ménages isolés entraîne un risque accru de précarité et de marginalisation, et concomitamment un besoin d'une **mobilité accessible et abordable.**

v. Afin de favoriser les modes actifs (marche, vélo et les nouveaux engins de micro-mobilité) pour les déplacements courts ou pour se rendre à un nœud de transport en commun et de réduire ainsi la pression automobile, il est nécessaire d'**adapter l'espace public** tout en garantissant la fluidité, l'accès à tous, la sécurité et la qualité du cadre de vie.

La réalisation de cheminements piétons et la poursuite de développement du réseau cyclable participeront également à encourager le transfert modal. L'utilisation du vélo pour des déplacements domicile-travail/école peut être accru par la mise en place d'infrastructures spécifiques au sein de ces lieux (parking sécurisés, sanitaires…) et en favorisant l'intermodalité dans les lieux stratégiques.

vi. L'émergence de modes alternatifs de déplacement (flexibles et plus respectueux de l'environnement) entraine la nécessité d'**offrir et/ou d'adapter les infrastructures** (bornes de recharge, réseaux de production, de distribution et de stockage d'énergie et infrastructures dédiées, stationnements sécurisés et adaptés, autoroutes cyclables, etc.) de manière à répondre aux principes de continuité, d'accessibilité, d'attraction, de sécurité et de confort.

vii. Enfin, un aménagement du territoire structuré autour de multiples nœuds intermodaux et impliquant une forte mixité des fonctions et une certaine densité (cf. Concept des villes et villages du quart d'heure ou des courtes distances) permettrait de limiter la demande énergétique du secteur et de favoriser une mobilité à un coût acceptable pour tous.

BESOINS CONCERNANT LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

i. Consolider l'attractivité de la Wallonie impliquera de travailler à son **intégration dans les grands réseaux de transport** européens.

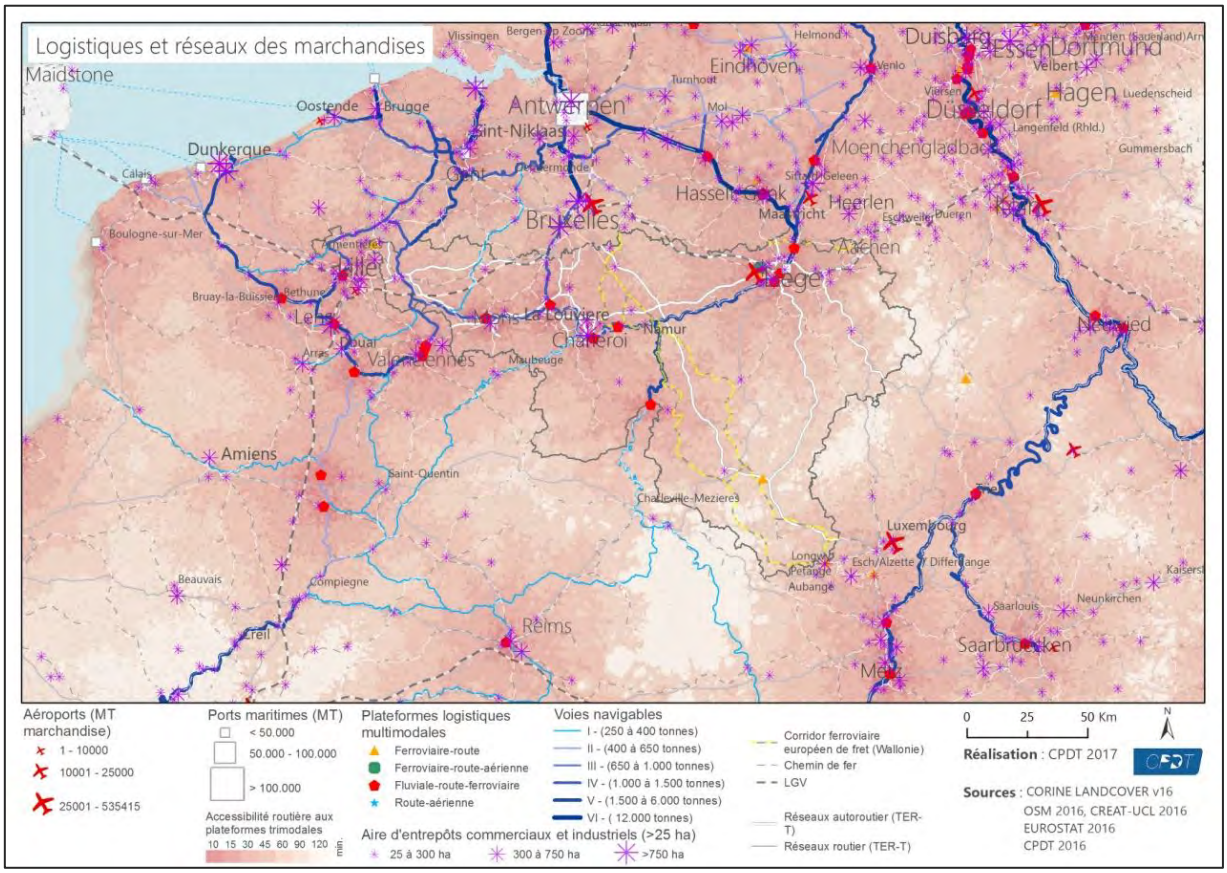

Figure 18 : Échelle suprarégionale – Réseaux de transport des marchandises (2017)

ii. De l'augmentation des tonnages transportés, de la mondialisation des échanges et de la complexification attendue des chaînes logistiques, on peut d'ores et déjà déduire qu'il sera nécessaire de :

   a. **Diversifier l'offre de services** en matière de transport ;

   b. **Fluidifier les échanges et les connexions** entre les grandes plateformes logistiques ;

   c. **Faciliter** voire optimiser **la circulation et la distribution des marchandises** au regard des infrastructures existantes ;

   d. **Faciliter la concertation entre acteurs** de la logistique et du transport de marchandises.

iii. Le transport de marchandises doit **rencontrer les objectifs climatiques.** A cet effet, La SRM (volet marchandises) suggère entre autres de considérer trois leviers : (i) les distances et temps des échanges, (ii) le mode de transport employé et (iii) l'efficacité énergétique et environnementale.

iv. **La viabilité des modes alternatifs au mode routier nécessite une massification des flux,** ce qui entraine un besoin :

a. De terrains à destination des secteurs économiques primaire et secondaire à proximité du rail et des voies de navigation ;

b. D'une gestion régionale des terrains de grandes dimensions et à fort potentiel intéressant les modes de transport alternatifs à la route.

v. Garantir un approvisionnement performant et durable des villes et des centres urbains ne pourra se faire sans la **mise en place de solutions innovantes en matière de logistique urbaine.**

POTENTIALITES ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE PAR RAPPORT A CES BESOINS EN MOBILITE ET TRANSPORT

- La Wallonie présente une grande densité d'infrastructures autoroutières (5,2 km/100 km^2) relativement bien réparties sur son territoire et lui assurant une intégration optimale au réseau européen.
- La densité du réseau routier wallon a permis de maintenir jusqu'à présent une certaine fluidité du trafic mais a aussi favorisé la dispersion de l'urbanisation et des activités économiques sur tout le territoire, renforçant par là, la complexification des chaines de déplacements et le nombre de km parcourus.
- Cependant plusieurs contraintes liées à l'infrastructure routière peuvent être observées :
  - La saturation ponctuelle des axes routiers wallons et des pôles voisins (ex : vers Bruxelles, Anvers et le GD Luxembourg) ;
  - Malgré les chantiers en cours ces dernières années notamment sur le réseau structurant, une bonne partie des infrastructures de transport wallonnes sont vieillissantes et nécessitent un coût d'entretien important.
- La Wallonie jouit d'une bonne couverture ferroviaire et de multiples connexions avec les métropoles et régions voisines. Cette couverture peut-être cependant faible voire inexistante dans les territoires moins densément peuplés.
- En 2021, la Wallonie disposait d'une gare TGV (Liège-Guillemins) qui propose plusieurs liaisons internationales (Paris, Luxembourg, Francfort, Cologne). D'autres lignes assurent le lien entre la Wallonie et les villes voisines frontalières. Des trains de nuit permettent de rejoindre Vienne au départ de Liège-Guillemins et plusieurs projets à court et moyen terme existent pour d'autres destinations (notamment Berlin en 2022). Dernièrement, le Ministre Fédéral de la mobilité et son homologue ont signé une déclaration d'intention portant sur la réactivation de la ligne ferroviaire transfrontalières Givet-Dinant.

  La SNCB, via son Plan de Transport 2020-2023, souhaite renforcer son offre en proposant progressivement des places supplémentaires ou encore en adaptant les dessertes proposées (nouvelles relations, correspondances supplémentaires…).

  Au niveau régional, la Wallonie compte 264 gares (SNCB, 2020). Les flux de transport ferroviaire de personnes sont essentiellement orientés vers Bruxelles. Les deux autres lignes structurantes (la dorsale wallonne et l'axe Namur-Luxembourg) sont relativement moins fréquentées.

  Le transport du fret est assuré via trois grands axes ferrés : la route de Montzen (Anvers-Allemagne) – la plus importante en termes de tonnages transportés, le corridor entre Anvers et Luxembourg via l'axe Athus-Meuse et la dorsale wallonne entre Lille et Montzen.

  La connexion ferroviaire avec les régions voisines se poursuit, avec le chantier en cours entre le Terminal à Container d'Athus et la France et avec, comme pour le transport de personnes, une déclaration d'intention de réactiver le ligne ferroviaire Mons-Valenciennes.

A l'échelle internationale, il existe depuis 2018 plusieurs liaisons ferroviaires hebdomadaires qui permettent des échanges de marchandises avec la Chine.

- Cependant plusieurs contraintes liées au transport ferroviaire sont relevées :
  - Desserte/fréquence faible en dehors des grandes villes ;
  - Offre insuffisante sur les axes structurants et la zone suburbaine de Bruxelles ;
  - Temps de parcours peu concurrentiels vis-à-vis de la route ;
  - Développement et entretien ralentis par manque de moyens suffisants ;
  - Faiblesse des liaisons rapides vers les territoires voisins ;
  - Aménagement des gares et alentours pour la multimodalité non optimal ;
  - Faiblesse de la valorisation des quartiers de gare en termes de densification de l'habitat et d'intensification des activités ;
  - Intégration réseau train-bus à améliorer (correspondance bus-train, billetterie…) ;
  - Peu de terrains sont réservés pour des activités économiques utilisant le rail ;
  - Coûts d'exploitation largement supportés par le secteur ferroviaire ;
  - Au niveau du transport des marchandises, présence de plateformes multimodales dans les régions limitrophes ;
  - Report de la mise en service complète du RER bruxellois.
- La Wallonie dispose de deux infrastructures aéroportuaires majeures : l'aéroport de Charleroi (Brussels-South Charleroi Airport) et l'aéroport de Liège (Liège Airport). Le premier a pour vocation principale le transport des personnes ; le second est spécialisé dans le transport des marchandises. Notons l'absence de connectivité de ces deux aéroports avec le rail.
- Si la Wallonie n'a pas de façade maritime, elle dispose d'un port accessible à des navires de mer (Liège)[22] et est relativement bien reliée aux principaux ports maritimes des régions limitrophes. Ainsi, le réseau fluvial wallon se connecte à Anvers via Bruxelles (canal Charleroi-Bruxelles) ou à partir de Liège (canal Albert) et à Gand (et de là aux ports de Zeebrugge et des Pays-Bas) à partir de Tournai. Vers l'ouest, le réseau permet de connecter la Wallonie à Dunkerque et, dans le futur, au bassin de la Seine et du Havre. Enfin, l'accès au port de Rotterdam et de là au Bassin rhénan peut se faire par Liège ou via la zone estuaire de l'Escaut. La future gestion à distance des ouvrages depuis le centre Perex et les travaux pour permettre le passage de bateaux avec un tonnage plus élevé (2000 T) sur la dorsale wallonne contribueront à augmenter les flux de marchandises utilisant la voie d'eau.
- Quatre ports autonomes existent en Wallonie. Leur mission principale est la gestion, l'aménagement et l'équipement de zones portuaires afin de les mettre à la disposition de tiers.
- L'offre du Groupe TEC couvre les grands pôles urbains de Wallonie ainsi que la majorité du territoire wallon.

  Une offre de lignes express (25) a été mise en place et permet de relier rapidement une ville à l'autre. Un réseau structurant intercommunal de transport en commun se composant du

[22] Troisième port intérieur d'Europe (19,2 millions de tonnes de marchandises (eau-rail-route) en 2020 dont 14 millions de tonnes pour les zones portuaires. Ces chiffres sont moins élevés qu'en 2019 (-9 à -12%) en raison de la pandémie de coronavirus).

réseau ferroviaire et du réseau Express, complété de lignes principales, se met ainsi progressivement en place. Cependant, cette large couverture, associée à la structure spatiale de la Wallonie et à une clientèle essentiellement scolaire ou captive, révèle de fortes disparités territoriales en termes de fréquence.

- Des compagnies d'autocars internationales privées connectent certaines villes wallonnes (Namur, Liège, Mons, Charleroi, Bastogne) à de nombreuses villes européennes.
- Concernant les infrastructures destinées aux modes actifs (marche, vélo), la faible qualité et le mauvais état des trottoirs et des pistes cyclables et le manque de sécurisation pour les usagers pourraient en partie expliquer leurs parts modales relativement faibles.

  Néanmoins, en lien avec la vision FAST et le plan de relance, des efforts importants sont orientés vers l'amélioration des infrastructures pour favoriser la pratique des modes actifs.
- Indispensables à l'articulation et aux transferts entre les différents modes de transport, une dizaine[23] de plateformes multimodales existent en Wallonie. Elles se situent majoritairement sur l'ancien axe industriel et au-delà, depuis Liège (Trilogiport) jusqu'à Mouscron, au croisement des infrastructures routières, ferroviaires et fluviales.
- Concernant le transport des personnes, les principaux nœuds intermodaux structurant actuellement le territoire sont les gares ferroviaires et les gares de bus. À l'avenir, la stratégie régionale de mobilité préconise que chaque commune dispose d'au moins un lieu de convergence des offres de mobilité (mobipôles).
- L'offre actuelle en services de transport est relativement homogène mais peu adaptée aux spécificités hétérogènes du territoire et des besoins en mobilité. Ces spécificités font essentiellement référence aux variations de la répartition de la population et des activités sur le territoire ainsi qu'aux évolutions des modes et rythmes de vie.

  Différentes expériences pilotes sont néanmoins menées par le TEC afin d'offrir des services plus flexibles et plus durables (service de mobilité à la demande notamment).
- Les contraintes sanitaires liées à la pandémie de la Covid-19 ont montré l'intérêt pour les modes actifs (marche et vélo) grâce notamment à des aménagements temporaires mis en place localement. La pérennisation de ce transfert modal spontané nécessite un accompagnement et un développement d'infrastructures pour ces modes de transport, ainsi qu'un urbanisme orienté "courtes distances" (recentrage des activités, commerces et services de proximité en zones rurales…).

[23] Le nombre de plateformes varie selon la définition retenue. La liste des plateformes du secteur public est disponible auprès de la DTIM (SPW - Direction du transport et de l'intermodalité des marchandises).

ENJEUX TERRITORIAUX DE LA DIMENSION MOBILITE ET TRANSPORT

I. La préservation, le renforcement et l'amélioration de l'accessibilité du territoire principalement par des modes de transport efficace au niveau de leur consommation énergétique et à faible empreinte environnementale.

Cet enjeu d'accessibilité du territoire se décline à deux échelles :

- La préservation, le renforcement et l'amélioration des points de connexion de la Wallonie depuis et vers l'international à l'échelle internationale et suprarégionale ;
- La préservation, le renforcement et l'amélioration des liaisons entre les principaux pôles wallons à l'échelle régionale.

II. La préservation, le renforcement et l'amélioration de la complémentarité des réseaux.

III. Le développement des systèmes de mobilité adaptés aux types, aux rythmes, à l'intensité des flux en fonction des spécificités de la structure spatiale (aires métropolitaines, zones urbaines et rurales) et à tous. Cet enjeu découle de la nécessité d'accroitre l'efficacité des systèmes de mobilité en termes d'utilisation des infrastructures et du matériel roulant, de financement public, de pressions environnementales et de cohésion sociale ;

IV. Le développement d'un urbanisme et d'une structure territoriale favorable au report de mode, aux modes à émissions faibles ou à zéro émission et à la maitrise de la demande en mobilité.

V. Le financement de l'entretien, de l'amélioration et de la sécurisation des systèmes de transport.

VI. L'atténuation des externalités négatives des systèmes de mobilité.

Cet enjeu se décline par :

- La transition énergétique des systèmes de transport ;
- La valorisation des modes actifs ;
- La préservation et l'amélioration du cadre de vie.

VII. L'intégration des technologies et outils de l'information dans la (gestion de la) mobilité, notamment pour accompagner le développement des moyens de transport partagés (voiture, vélo, trottinette…), faciliter l'intermodalité (horaires en temps réels, MaaS, ticket unique…) ou mettre à profit le temps de déplacement en transports en commun (utilisation d'internet par exemple).

VIII. L'anticipation des conséquences des changements climatiques à moyen et long terme : poursuivre l'analyse des faiblesses et mettre en place des mesures pour réduire les perturbations, liées notamment aux sécheresses et inondations, sur les réseaux routier, ferroviaire et fluvial.

6. LA STRUCTURATION INTERNE DU TERRITOIRE WALLON

Cette partie traite de la structure spatiale du territoire wallon. Elle aborde successivement quatre volets complémentaires :

- L'occupation du sol et les dynamiques de l'urbanisation ;
- L'armature urbaine et typologie des communes ;
- Les aires fonctionnelles et dynamiques supra-communales ;
- Les infrastructures de communication et de transport.

OCCUPATION DU SOL ET DYNAMIQUES D'URBANISATION

CONSTATS

1. Au 1er janvier 2021, la Wallonie comptait 3.648.206 habitants sur un territoire de 16.901 km^2, ce qui correspond à une densité de population de 215,9 habitants au km^2 (IWEPS, 2021). Cette densité de population est en croissance et n'est pas uniforme sur tout le territoire. Cette répartition non uniforme transparait au vu de la répartition des principales catégories d'utilisation du sol sur le territoire (voir carte ci-dessous). Une forte concentration de la population est observée sur la dorsale wallonne, sur un ensemble de communes au centre et au nord du Brabant wallon ainsi qu'à l'extrême sud de la province de Luxembourg. La partie sud de la Wallonie est beaucoup moins dense avec de nombreuses communes avec des densités inférieures à 50 habitants/km^2 (IWEPS, 2021). Ces variations de densités reflètent en partie la structuration spatiale de la Wallonie.
2. En 2021, le territoire wallon est majoritairement occupé par des terres agricoles (51,6 %) et par des terres boisées (29,3 %) (IWEPS, 2021). Les terres artificialisées concernent entre 11 à 16 % de la superficie wallonne[24].
3. Entre 1985 et 2021, les terrains artificialisés (sans les espaces non cadastrés) ont connu une croissance d'environ 562 km^2 ou +44,6 %. L'augmentation globale annuelle de la superficie artificialisée s'est élevée en moyenne durant cette période à 15,6 km^2/an (+4,3 ha/jour) en Wallonie (IWEPS, 2021). Cette augmentation s'est faite au détriment principal des terres agricoles qui sur la même période ont perdu 605 km^2 soit l'équivalent de 16,8 km^2/an (-4,6 ha/jour). L'augmentation des terrains artificialisés s'est faite majoritairement au profit des terrains résidentiels qui ont progressé de 383 km^2 soit l'équivalent de 10,9 km^2/an (+3 ha/jour) (IWEPS, 2021).

[24] IWEPS 2021 (https://www.iweps.be/indicateur-statistique/utilisation-du-sol/)

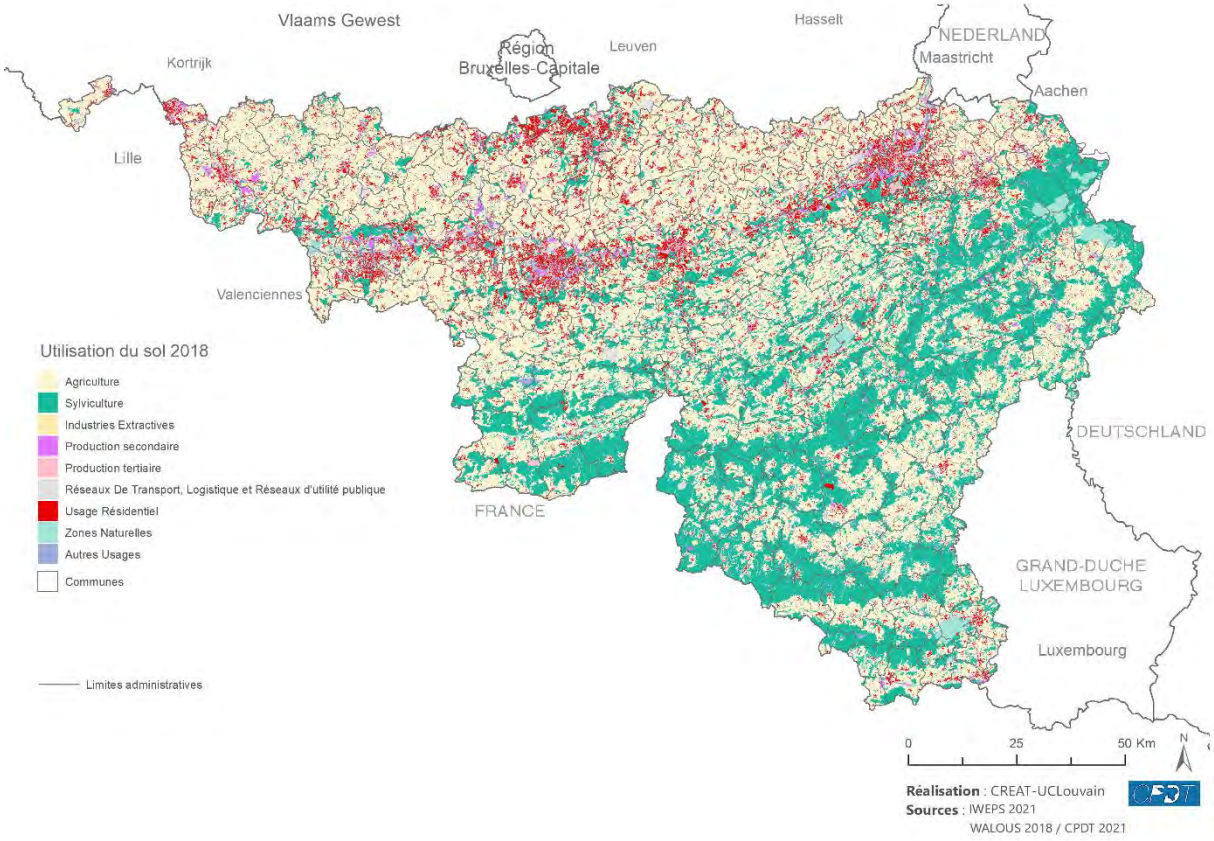

Figure 19 : Utilisation du sol en Wallonie en 2018

4. Si l'augmentation des terrains artificialisés reste un phénomène prononcé en Wallonie, cette augmentation tend à s'atténuer depuis les années 2000 pour atteindre entre 2015 et 2020 11,2 km^2/an dont 69% sont dédiées aux superficies résidentielles. L'artificialisation des terres présente une disparité non négligeable en Wallonie.

5. En ce qui concerne l'évolution de la superficie des terrains résidentiels, elle s'est élevée à 8 264 ha entre 2011 et 2021, soit +8,1 % (IWEPS, 2021) alors que, dans le même temps, la population totale wallonne ne progressait que de 3,5 %.

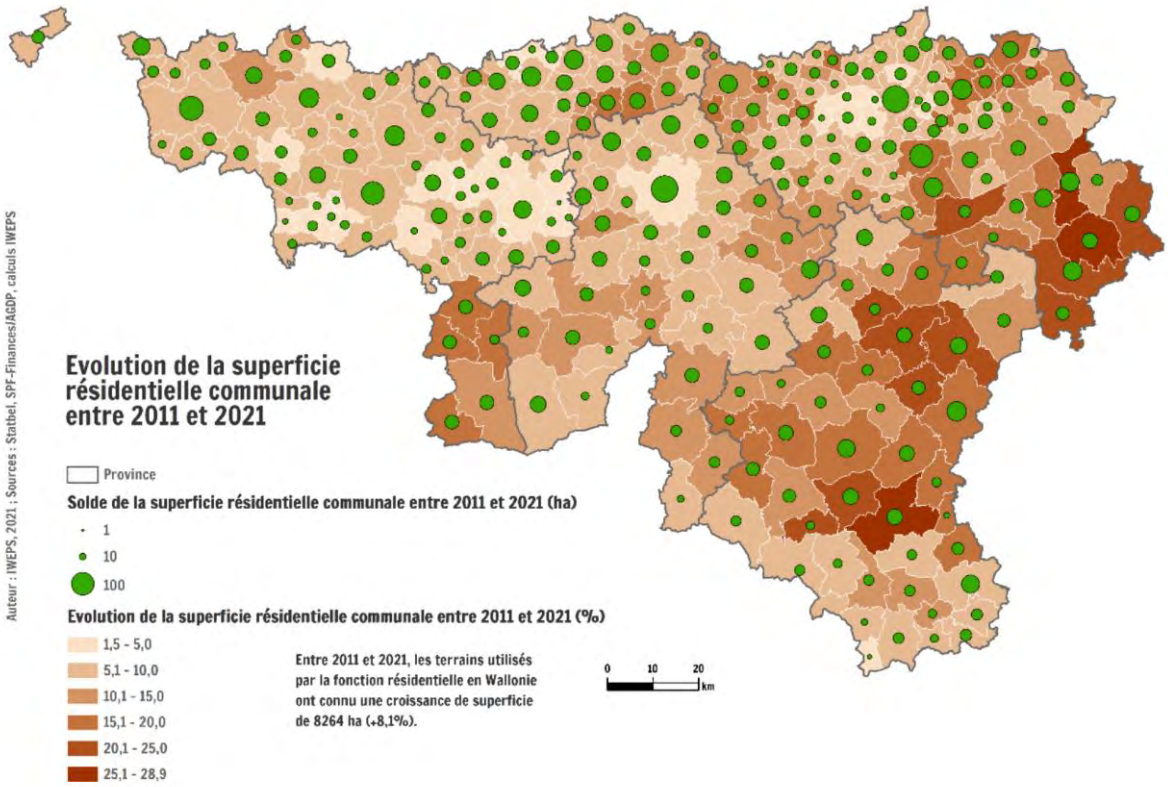

Figure 20 : Evolution de la superficie résidentielle communale entre 2011 et 2021 (sources & réalisation : IWEPS, 2021 à partir du SPF Finances/AGDP)

6. La Wallonie, à l'instar d'autres régions européennes, fait face depuis les années 70 à un phénomène d'étalement urbain. Pour rappel, l'étalement urbain fait référence à un processus d'expansion urbaine basée sur une artificialisation foncière caractérisée par une localisation dispersée, une faible compacité et une utilisation foncière inefficiente et dissipatrice (CPDT, 2021). Ce phénomène présente des disparités au sein du territoire wallon. Cela s'explique entre autres par (i) des différences de disponibilités foncières au Plan de Secteur, (ii) des marchés fonciers différenciés (demande et offre résidentielle) ainsi que par la structure fonctionnelle héritée du territoire wallon (CPDT, 2020).

7. Faisant écho au phénomène d'étalement urbain, l'évolution de la superficie de terrains résidentiels par habitant présente également des disparités au sein du territoire. Entre 2011 et 2021, seules 32 des 262 communes wallonnes tendent vers une utilisation résidentielle du sol par habitant plus modérée ; a contrario beaucoup d'autres communes poursuivent la tendance vers un desserrement (IWEPS, 2021). Tandis que les premières se localisent surtout au nord du sillon, principalement dans l'aire d'influence de Bruxelles ainsi que dans la région d'Arlon, la surface occupée par la fonction résidentielle continue à progresser significativement plus vite que le nombre d'habitants dans une large partie des communes situées au sud du sillon Sambre-et-Meuse, surtout dans l'est de la Wallonie, là où les disponibilités foncières en zone d'habitat sont les plus abondantes.

8. L'étalement urbain fait également écho aux modes de production de l'habitat et à leur localisation au regard des structures spatiales locales qui peuvent être approchées par les polarités de base de l'IWEPS. Il s'agit de lieux du territoire wallon qui combinent une certaine concentration en logements et en services de base à la population et peuvent être considérés comme un des niveaux les plus bas de la hiérarchie urbaine (IWEPS, 2021).

Entre 2010 et 2017, 18 communes présentent une production majoritaire de logements via des appartements au sein des polarités de base[25]. A contrario, 145 communes, dont principalement des communes rurales à forte disponibilité foncière au Plan de Secteur, présentent une production majoritaire de logements via des maisons hors des polarités de base. Ce constat illustre une certaine dichotomie quant à la production résidentielle et son impact en matière de consommation foncière, de densification et in fine en matière d'étalement urbain.

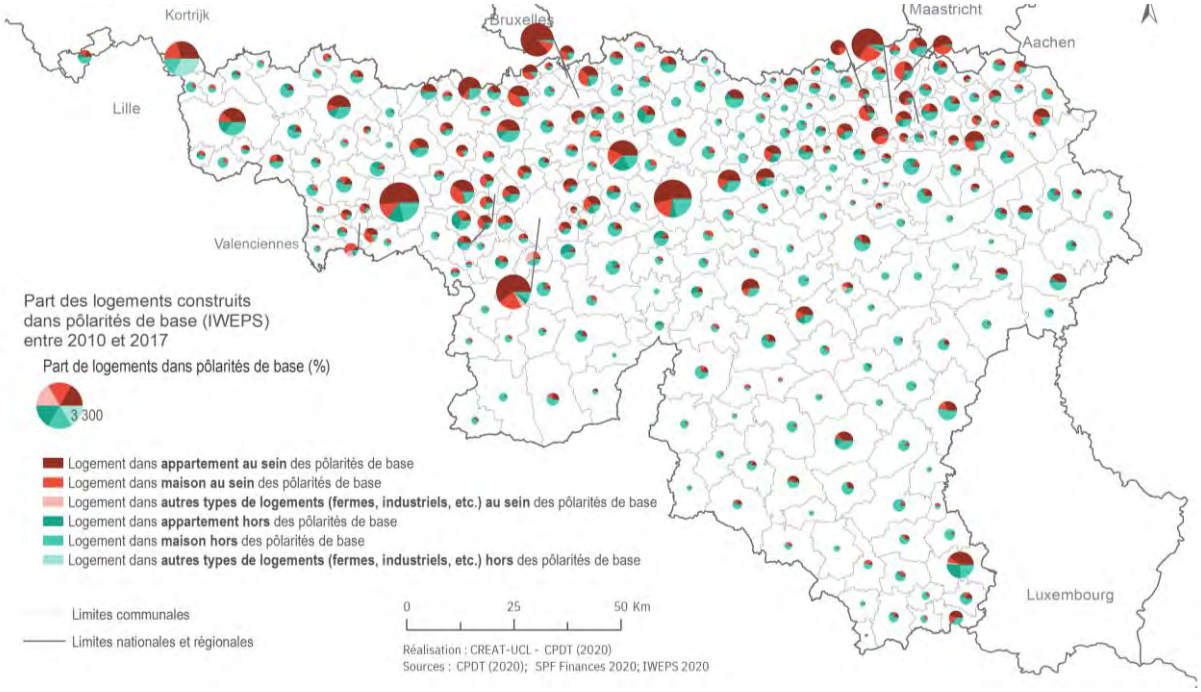

Figure 21 : Part des logements construits dans les polarités de base (IWEPS - 2013) entre 2010 et 2017 (CPDT, 2020)

9. En Wallonie, l'aménagement du territoire est réglementé depuis les années 70 à l'aide du Plan de Secteur dont les 23 plans ont été adoptés de 1977 à 1987. Leurs conceptions s'inscrivaient dans les préceptes de la loi organique de l'aménagement du territoire du 29 mars 1962 qui mettait en avant une organisation du territoire visant à répondre aux besoins économiques, sociaux et esthétiques tout en limitant les impacts sur le patrimoine naturel (CPDT, 2021). Au 30 novembre 2021, le territoire wallon était affecté à ±82,9 % en zone non destinées à l'urbanisation, à ±15 % en zone urbanisable et à ±2,1 % en zone d'aménagement communal concertée (ZACC) ou non affecté. Les zones agricoles représentent ±59,6 % de la zone non urbanisable, suivies par les zones forestières (±35,1 %), les espaces verts (±2,7 %), les zones naturelles (±1,6 %), les zones de parc (±0,9 %) et les zones d'extraction avec destination future de zone d'espaces verts (±65 ha). Les zones d'habitat représentent 71 % de la zone urbanisable suivies par les zones d'activité économique (17 %), les zones de services publics et d'équipements communautaires (8,5 %), les zones de loisirs (3,4 %) et les zones d'enfouissement technique (0,1 %) (traitements CPDT 2021 sur base du plan de secteur vectoriel du SPW Territoire).

[25] GÉODONNÉE « POLARITÉSDEBASE_IWEPS2011 ». Travaux réalisés par l'IWEPS dérivés d'une demande du cabinet du Ministre Henry de définir les périmètres U en partenariat avec le SPW-DGO4 (2013)

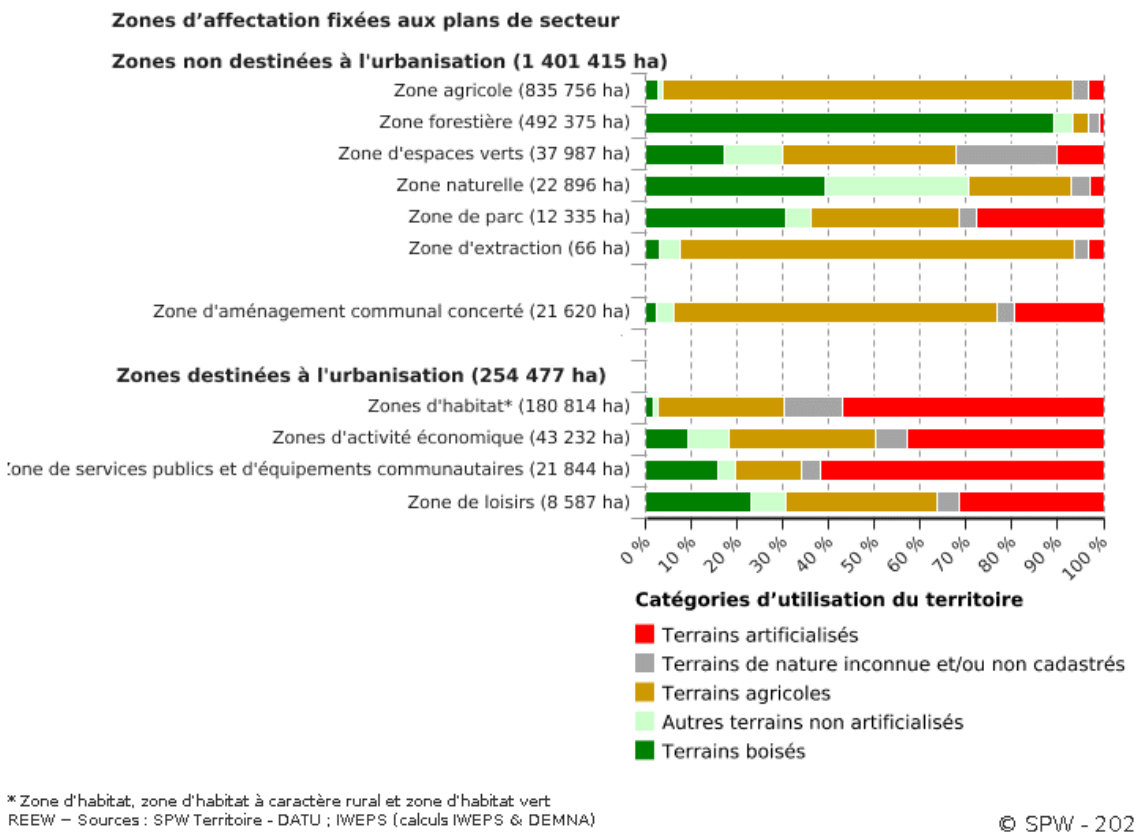

Figure 22 : Taux d'utilisation des zones d'affectation fixées aux plans de secteurs en Wallonie au 01/01/2020 (sources SPW territoire - DATU; IWEPS (calculs IWEPS & DEMNA-SPW, 2021)

10. Au 1er janvier 2021, ±30 % du total des zones d'habitat étaient théoriquement disponibles à la construction (IWEPS, 2021). Ce potentiel foncier théorique en zone d'habitat est majoritairement utilisé par l'agriculture. Cette disponibilité foncière théorique en zones d'habitat présente de fortes disparités géographiques s'expliquant entre autres par le découpage des zones d'habitat lors de la mise en place des plans de secteur (certains plans de secteur étant plus parcimonieux et d'autres plus généreux) ainsi que par le taux d'artificialisation des zones d'habitat en lien avec la pression foncière sur le territoire.

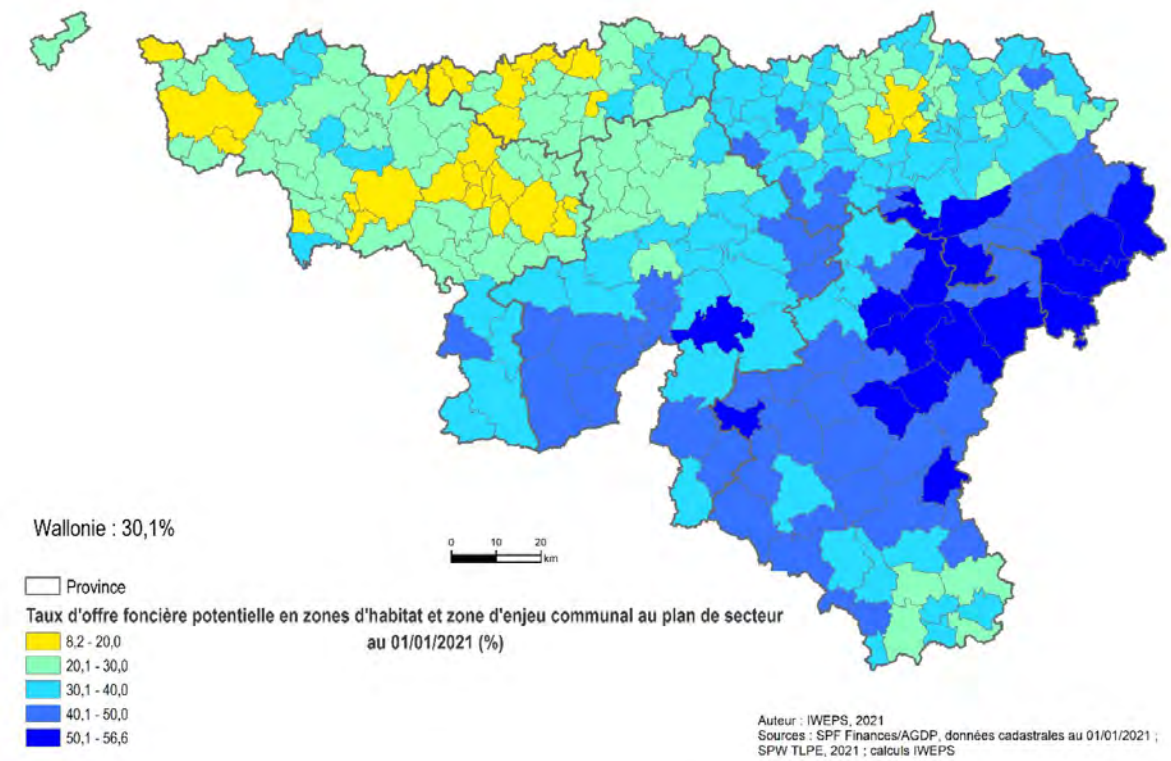

Figure 23 : Taux d'offre foncière potentielle en zones d'habitat et zone d'enjeu communal au plan de secteur au 1er janvier 2021

11. Outre la question des disponibilités foncières, un peu plus de la moitié des zones d'habitat au Plan de secteur sont structurées en ruban (forme linéaire) en 2020 (traitements CPDT 2020 sur base du plan de secteur vectoriel du SPW Territoire). Cette morphologie des zones d'habitat autorise une urbanisation résidentielle linéaire ce qui, cumulé à une disponibilité foncière importante, tend à renforcer la problématique de l'étalement urbain au sein du territoire wallon (CPDT, 2021).

ARMATURE TERRITORIALE ET TYPOLOGIE DES COMMUNES

CONSTATS

1. Il est bien difficile d'élaborer une hiérarchie ou une armature urbaine qui permettrait de dissocier indiscutablement un nombre limité de polarités urbaines ou semi-urbaines qui rayonnent autour d'elles-mêmes des autres communes qui leur seraient dépendantes. De multiples approches sont possibles pour réaliser un tel exercice. Chaque méthodologie présente des intérêts et des limites. Le résultat de ces méthodologies est très sensible au choix des indicateurs retenus, voire de la date retenue pour chaque indicateur. Le choix des seuils entre les groupes de communes a aussi un grand impact sur le résultat car entre une situation de polarisation forte et une situation de dépendance forte, on peut trouver tous les gradients possibles. De même, selon que cette analyse se base sur une thématique particulière (emploi, écoles de niveau secondaire ou supérieur, commerces, services publics...) ou sur tel ou tel type de combinaison de multiples thématiques, le résultat obtenu peut fortement diverger.
2. Suite à ces constats, il parait davantage opportun de se référer à ce sujet à l'une ou l'autre typologie existante qui regroupe les 262 communes wallonnes en un nombre limité de groupes ou clusters et qui traite explicitement de l'importance que joue l'une ou l'autre fonction polarisante.
3. A cet égard, il est possible de mettre le focus sur deux typologies existantes auxquelles les communes de Wallonie ont parfois recours. Même si ces deux typologies retenues reposent sur des choix méthodologiques qui leur sont propres (données utilisées, méthode de classification, nombre de classes...), elles ont l'avantage de caractériser les 262 communes wallonnes plutôt que de se focaliser spécifiquement sur les communes qui seraient les plus incontestablement polarisantes. Les deux typologies retenues à cet égard sont :
   - la typologie socioéconomique 2018 de Belfius ;
   - la typologie des communes du SRDC qui joue un rôle dans la procédure liée à l'octroi des permis d'implantation commerciale.

LA TYPOLOGIE SOCIOECONOMIQUE DES COMMUNES 2018 DE BELFIUS

4. Dans le cadre d'analyses statistiques de la diversité du tissu local en Belgique, la banque Belfius a élaboré une typologie socioéconomique des communes pour les trois Régions du pays. La dernière mouture de cet exercice est la « Typologie des communes 2018 de Belfius ».
5. A travers cet exercice, Belfius a procédé à un regroupement de communes en catégories homogènes, sur la base de leurs caractéristiques socioéconomiques.
6. Cette typologie a pour principal objectif de regrouper dans des classes aussi homogènes que possible, les communes caractérisées par des environnements socioéconomiques similaires. L'objectif sous-jacent de la typologie est donc de fournir un nouveau cadre de référence pertinent pour la comparaison et l'explication de la situation financière des communes
7. Plus de 150 variables ont été sélectionnées par Belfius afin d'obtenir par commune une image globale reposant sur les cinq dimensions suivantes :
   - l'affectation du sol et du bâti ;
   - le niveau des revenus ;
   - les activités économiques et la structure de la population active ;

- les dynamiques démographiques et le vieillissement ;
- les externalités, les équipements et le niveau d'attractivité (commerces, écoles, hôpitaux…).

8. De plus, pour chacune de ces dimensions, tant des indicateurs statiques (situation à un moment déterminé) que des indicateurs dynamiques (taux d'évolution) ont été sélectionnés.

9. L'exercice de traitement statistique a mené à l'identification de 16 catégories socioéconomiques couvrant l'ensemble des communes de Belgique. Quatorze de ces clusters sont représentés en Wallonie.

10. Ces 14 clusters sont regroupés par Belfius en 5 grands types de communes :
    - Communes résidentielles W6, W7, W9 ;
    - Communes urbaines W14, W15, W16 ;
    - Communes urbanisées W10, W11, W12, W13 ;
    - Communes rurales avec évolution résidentielles W5 et W8 ;
    - Communes rurales W1, W2, W3, W4.

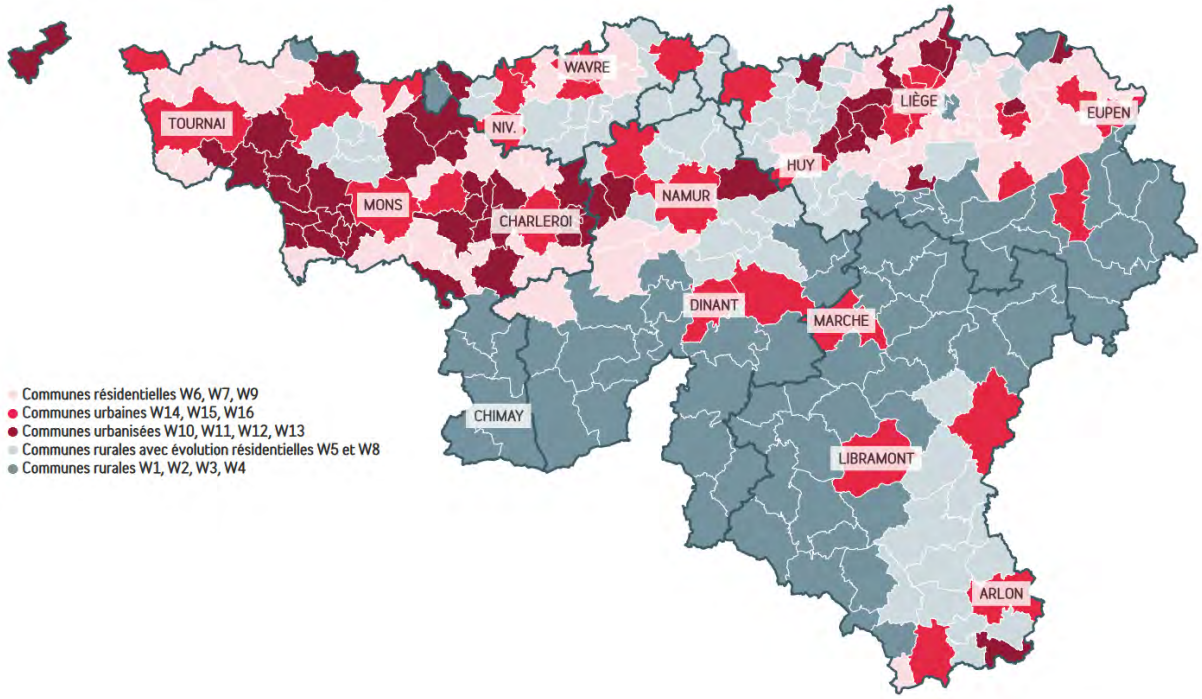

Figure 24 : Répartition des 5 grands types de communes issues de la Typologie socio-économique des communes 2018 de Belfius - Source : Belfius, 2018

11. Parmi les 14 clusters représentés au sein du territoire wallon, on peut considérer que les communes urbaines (W14, W15, W16) sont d'office des communes polarisantes vis-à-vis de diverses communes qui les environnent.

12. Toutefois, le cluster W3 Communes rurales et pôles multifonctionnels comprend aussi des communes qui, sur base de leur score au niveau de la « Dimension 4 : Centralité – Equipement » de l'ACP[26] ayant servi à regrouper l'ensemble des communes, apparaissent comme polarisantes à une échelle plus locale. C'est notamment le cas des communes d'Aywaille, Bertrix, Beauraing, Neufchâteau, Philippeville, Rochefort, Stavelot, Vielsalm…, tandis que font partie du cluster W4 (« Communes rurales touristiques avec vieillissement de la population »), des entités telles que Bouillon, Chimay, Couvin, Durbuy, Florenville, La Roche-en-Ardenne...

13. De même, le Cluster W6 Communes résidentielles à vocation économique affirmée comprend des communes polarisantes à l'échelle locale sur base de cette Dimension 4 de l'ACP comme Welkenraedt et Herve qui comprennent notamment un important pôle scolaire et un plusieurs parcs d'activité d'envergure tandis que les autres communes de ce cluster sont surtout des communes résidentielles disposant d'une importante entreprise ou d'un parc d'activité important (Seneffe, Pecq, Oreye, Blegny, Aubel…).

14. Enfin, le cluster W13 Communes fortement urbanisées à vocation économique affirmée comprend aussi des communes polarisantes à l'échelle locale, voire sous-régional comme Tubize, Braine-le-Comte, Soignies, Leuze-en-Hainaut, Saint-Ghislain, Thuin, Fleurus, Sambreville, Andenne, Waremme, Visé, Fléron, ainsi que Ans, Grâce-Hollogne et Flémalle.

15. En conclusion, dès que l'on prend en compte cette « Dimension 4 : Centralité – Equipement » de l'ACP, il n'est pas évident de ne considérer qu'un seul type de communes de la typologie finale comme étant polarisantes et il est utile de constater que le caractère polarisant de certaines villes et communes recouvre des réalités diverses.

LA TYPOLOGIE DES COMMUNES DU SRDC

16. L'article 44 du décret relatif aux implantations commerciales en Wallonie de 2015 liste les 4 critères sur base desquels l'autorité compétente ou la Commission de recours doit motiver sa décision en cas de demande de permis d'implantation commerciale. Le premier de ces critères, celui relatif à la protection du consommateur, vise à éviter les déséquilibres entre l'offre et la demande commerciale. Via l'Arrêté du Gouvernement wallon du 02 avril 2015 deux sous-critères viennent préciser la notion de protection du consommateur :
    - Favoriser la mixité commerciale. Ce sous-critère vise à favoriser une mixité d'offre via un libre accès au marché et ce, dans l'intérêt des consommateurs.
    - Éviter le risque de rupture d'approvisionnement de proximité. Ce sous-critère vise à éviter les situations commerciales extrêmes de sur- ou sous-offre commerciale qui risquent d'entrainer une rupture d'approvisionnement de proximité pour le consommateur.

17. Pour appliquer ces deux sous-critères, le Vade-mecum du décret fait référence à une typologie des communes établie par le SEGEFA-ULiège, typologie qui est aussi mise en avant dans le Schéma Régional de Développement Commercial de 2015 et dans son projet d'actualisation de février 2021 (sans remise à jour). Cette typologie établie en 2012 sur base

[26]ACP = Analyse en Composantes Principales. C'est une des méthodes d'analyse statistique de données multivariées les plus utilisées. Elle permet d'explorer des jeux de données multidimensionnels constitués de variables quantitatives se rapportant à un même jeu d'individus. Elle permet de synthétiser l'ensemble des informations contenues dans ces multiples variables en un nombre limité de dimensions (par ex. 2 ou 3), facilitant ainsi grandement l'interprétation. Elle permet aussi de classifier les individus (dans le cas présent les 262 communes wallonnes) en clusters en fonction de leur position relative par rapport à ces mêmes dimensions.

notamment de l'équipement commercial répartit les 262 communes de Wallonie en 5 classes :

- Les communes d'agglomération ;
- Les communes bien équipées ;
- Les communes moyennement équipées ;
- Les communes faiblement équipées ;
- Les communes sans équipement spécifique.

18. Il faut noter que la classe des communes d'agglomération regroupe à la fois des communes très bien équipées au niveau commercial, surtout pour l'équipement de la personne (ou achats semi-courants peu pondéreux) comme les principales villes de Wallonie, des communes secondaires d'agglomérations bien équipées, surtout pour les commerces alimentaires (achats courants) et les commerces d'équipement de la maison volumineux et lourds à transporter (achats semi-courants pondéreux) comme Herstal, Fléron, Châtelet, Boussu… et des communes d'agglomération au caractère plutôt résidentiel et qui ont très peu d'offre commerciale (Beyne-Heusay, Farciennes, Colfontaine…).

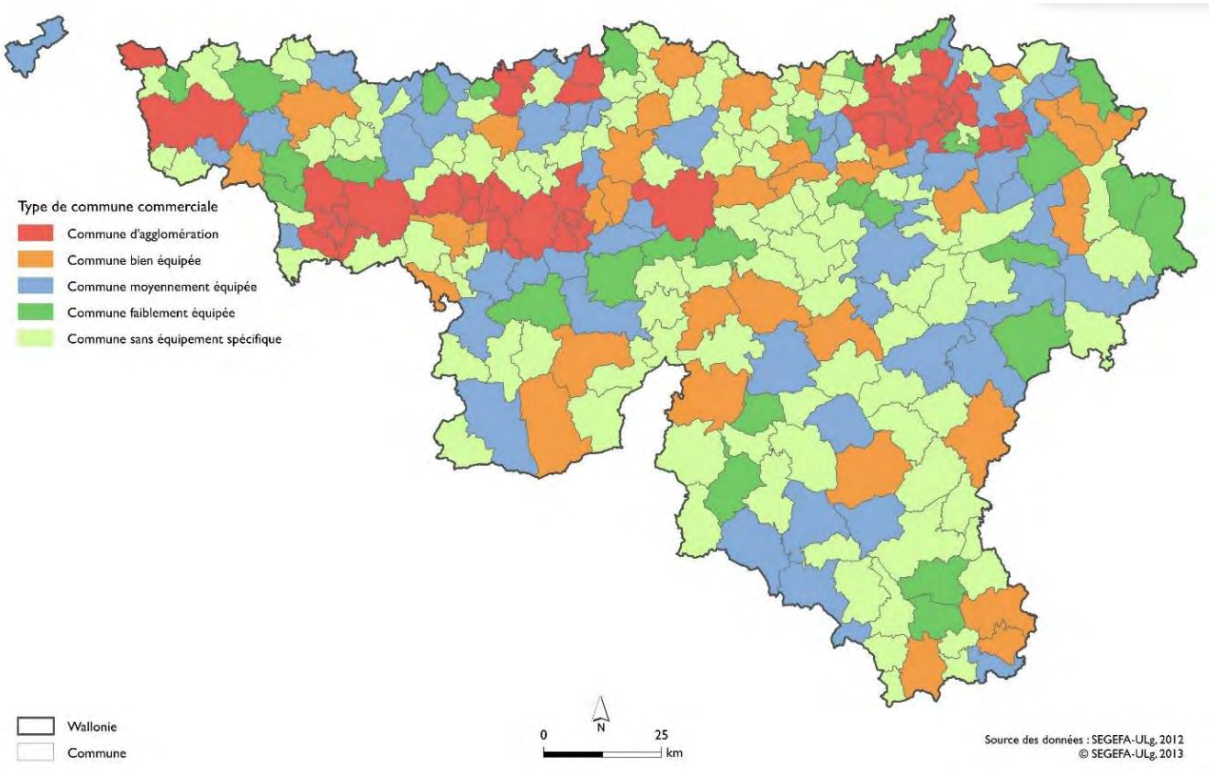

Figure 25 : Classification des communes wallonnes reprise dans le Schéma Régional de Développement Commercial – version 2015 et 2021 sur base d'une typologie établie par le SEGEFA - Source : SRDC 2021, p. 43, d'après : SEGEFA-ULiège, 2012

19. Cette typologie permet aux autorités compétentes en matière de permis de comparer via les deux sous-critères listés ci-avant des caractéristiques relatives à l'équipement commercial qui serait atteint dans la commune concernée si le projet voyait le jour avec les mêmes caractéristiques pour le parc commercial qui équipe en moyenne les communes de la même classe dans la typologie du SEGEFA.

UNE VERITABLE POLITIQUE INTEGREE DES VILLES ET SES VILLES BENEFICIAIRES

20. La Déclaration de Politique Régionale 2019-2024 de l'actuel Gouvernement wallon reconnait le rôle structurant des villes au sein du territoire wallon et le fait que celles-ci font face à d'importants défis qui nécessitent un soutien régional spécifique.

21. Via cette DPR, le Gouvernement prévoit qu'il « *favorisera la mise en place d'une véritable politique intégrée des villes, faisant appel aux compétences liées à l'aménagement du territoire et à celles liées aux programmes régionaux de rénovation et de revitalisation urbaine (avec une attention particulière aux commerces des centres villes). Cette politique intégrée comportera un volet relatif à la politique de mobilité, à la lutte contre le réchauffement climatique, à la préservation de la biodiversité, au renforcement de la nature en ville et de la qualité de l'air, et à l'amélioration du cadre de vie des habitants* ».

22. Dans ce cadre, la Wallonie consacre via son ministre en charge de la politique de la Ville un budget conséquent (240 millions d'€ jusqu'en 2024) destiné à soutenir divers projets d'investissements déployés dans le cadre d'une véritable politique intégrée de la ville menés par les neuf grandes villes wallonnes de plus de 50.000 habitants (Charleroi, La Louvière, Liège, Mons, Mouscron, Namur, Seraing, Tournai et Verviers). Les villes moyennes seront elles aussi aidées grâce à une enveloppe de près de 110 millions €. En outre, via un autre type de mécanisme, 7 de 9 grandes villes citées ci-dessus bénéficient aussi d'un soutien récurent complémentaire pour un montant annuel total de 12 millions d'€ octroyés dans le cadre de la politique des grandes villes.

23. A côté de cette politique de la ville, le Programme 2014-2020 du Fonds FEDER a aussi soutenu durant cette période 12 villes dans le cadre de son Axe prioritaire 5 Développement urbain intégré 2020 (soit les 9 villes précédemment citées auxquelles ont été ajoutées Arlon, Herstal et Sambreville) pour un budget global de 85,2 millions d'€. La prochaine programmation 2021-2027 du Fonds FEDER prévoit à nouveau de soutenir les villes qui se dotent d'une Politique Urbaine Intégrée.

24. La politique wallonne de la ville s'appuie aussi sur la Plateforme des villes wallonnes destinée à la mise en réseau des villes wallonnes. L'objectif de la plateforme est de fédérer dans un même réseau l'ensemble des acteurs wallons du développement urbain et d'assurer l'échange d'informations sur la politique de la ville.

25. Cette politique de soutien en faveur de la ville n'a pas remis en cause le soutien apporté par la Région aux communes peu densément peuplées via ses outils destinés au développement rural qui elles aussi bénéficient d'enveloppes conséquentes afin de les aider à faire face aux défis spécifiques auxquelles elles sont confrontées.

DES VILLES WALLONNES QUI NE REGROUPENT QU'UNE FAIBLE PART DE LA CROISSANCE DE L'EMPLOI ET DE LA POPULATION

26. Il est utile de rappeler que les villes wallonnes (au sens administratif du terme ainsi qu'au sens morphologique tant infracommunal dans le cas des villes petites et moyennes qu'intercommunal dans le cas des grandes agglomérations) bénéficient peu de la croissance de la population et de l'emploi connue en Wallonie. Elles tendent par ailleurs à concentrer les populations de condition modeste tandis qu'elles sont sans cesse touchées par une fuite de nombreux ménages disposant de revenus moyens et élevés.

27. De 2001 à 2016, les 12 villes FEDER n'ont connu une croissance de population que de 5,0 %, là où la moyenne wallonne est de 7,6%. Depuis 2016, cet écart relatif entre la croissance de population dans ces grandes villes et celle caractérisant l'ensemble du territoire s'est renforcé. De 2016 à 2021, la croissance de la population dans ces 12 villes n'a été que de 0,36 % contre 1,28 % pour la moyenne wallonne, soit un rythme trois fois et demi plus rapide. Pendant cette période, les grandes villes de Charleroi, Liège, Seraing et Tournai

ont même perdu un peu de population. Une large part des villes moyennes et petites villes (Binche, Chimay, Dinant, Huy, Marche-en-Famenne, Ottignies-Louvain-la-Neuve, Spa, Virton, Waremme…) présentent également des croissances de population bien moins favorables que les communes voisines au caractère résidentiel fort prononcé qui dépendent d'elles.

28. La situation en matière d'évolution de l'emploi n'est guère meilleure. Entre 2001 et 2016, l'emploi dans les 12 villes FEDER n'a progressé que de 6,8 % tandis que la croissance moyenne wallonne s'est élevée à la même époque à 14,2 %. En matière de revenu moyen par déclaration, là aussi la situation est moins favorable au sein de 11 des 12 villes FEDER (toutes sauf Arlon) que dans le reste du territoire (20 394 € contre 21 582 € en 2019, soit 5,5% plus bas).

POTENTIALITE ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE

- La Wallonie dispose d'un maillage urbain très dense avec une grande diversité de pôles potentiellement suffisants pour structurer et desservir le territoire (au niveau des activités économiques, des services, de l'éducation, de la culture…). La tendance à l'étalement urbain et à la séparation des fonctions tend toutefois à amoindrir ce rôle que peut jouer le maillage urbain et renforce au contraire l'usage de la voiture et donc le besoin en énergie pour les déplacements quotidiens.
- Les petites villes témoignent souvent d'un contexte socio-économique plus favorable que les grandes et certaines peuvent apparaître particulièrement attractives même si les communes rurales ou périurbaines voisines sont souvent soumises à une plus forte croissance démographique encore.
- Le réseau urbain se caractérise par l'absence de métropole régionale de niveau européen, contrairement aux régions voisines. De telles métropoles situées à ses portes, en particulier Bruxelles et Luxembourg, influencent par contre une large partie de son territoire, surtout en matière d'emploi.
- Les contrastes et disparités socio-économiques ont tendance à s'accroître à toutes les échelles, que ce soit entre sous-régions, villes ou quartiers avec un risque de marginalisation de certains lieux.
- Les différentes villes/pôles ont des spécificités et atouts pouvant être valorisés.
- L'amélioration de la qualité de vie (espaces publics, aménités, services de proximité) est susceptible de renforcer l'attractivité résidentielle des villes qui pâtissent souvent d'une image négative.
- Le développement de complexes de bureaux et parcs commerciaux en-dehors des centres-villes, favorisant la périurbanisation induit une concurrence entre la périphérie et les centres urbains en matière d'accueil d'activité économique, bien souvent au détriment de ces derniers.
- Le processus de distanciation entre le lieu de résidence et les multiples lieux d'activités induit un accroissement des besoins de mobilité et de la dépendance à la voiture.
- Les nouvelles dynamiques économiques (économie de la connaissance, économie présentielle, circuits courts, recyclage…) apparaissent susceptibles de compenser partiellement les emplois (notamment industriels) perdus.
- La rénovation des quartiers permet d'accroître l'intensité urbaine (densité et mixité), à commencer par les quartiers de gare qui apparaissent comme des lieux stratégiques structurants.

- Les restructurations avec concentration des services dans un nombre plus réduit de polarités en cours ou à venir dans différents domaines (agences bancaires, distributeurs de billets de banque, commerces d'achats semi-courants peu pondéreux, justices de paix, services décentralisés du SPF Finances, hôpitaux) risquent de pénaliser tant les communes résidentielles déjà peu pourvues en services que de larges parties des communes davantage rayonnantes.
- Ne pas tenir compte du rôle polarisant ou au contraire dépendant des villes et communes lors de la gestion des implantations commerciales afin d'assurer l'équilibre entre l'offre et la demande au niveau de leur équipement commercial a longtemps mené à l'émergence de nouvelles polarités commerciales monofonctionnelles et au déclin des polarités commerciales centrales traditionnelles. Limiter les sur- et sous-équipements commerciaux permet de minimiser les trajets inutilement longs pour le motif achats alors qu'une répartition plus adéquate du commerce dans une logique des Places centrales permet de minimiser les déplacements et d'associer les trajets liés au motif achats à ceux d'autres motifs de déplacement. Cela permet ainsi d'éviter de déforcer l'offre commerciale des polarités principales par la création de nouvelles polarités commerciales.
- Dans la lutte contre l'étalement urbain et la dépendance à la voiture, les villes et autres communes polarisantes ont un rôle spécifique à jouer. La faiblesse de la croissance de la population et de l'emploi au sein de la plupart favorise au contraire ces deux tendances qu'il est nécessaire de contrer. Comme le souligne la DPR, « *les villes sont très économes en ressources publiques (faible consommation de l'espace, moindre consommation énergétique par le regroupement de l'habitat, faibles coûts de connexion aux impétrants, réduction des distances de déplacement, etc.) et contribuent de la sorte à limiter la consommation d'énergie fossile et les émissions des gaz à effet de serre* ».
- Renforcer la production de logements au sein des polarités de tous types à l'échelle tant régionale que locale, y compris celles en milieu rural qui concentrent un minimum de services, contribue à rapprocher les logements des emplois et des services à la population qu'elles offrent ainsi que des transports en commun. Cela permet de produire du logement qui nécessite moins de consommation d'espace que dans les multiples localités qui sont dépendantes. Cela permet enfin de soulager ces localités secondaires et, de façon plus large, les communes dépendantes attractives d'une pression migratoire dont l'origine se situe souvent au sein des pôles urbains.

AIRES FONCTIONNELLES ET DYNAMIQUES SUPRA-COMMUNALES

CONSTATS

1. A l'échelle supracommunale, il est possible de distinguer trois grandes familles d'ensemble territoriaux regroupant un certain nombre de communes au sein du territoire wallon. Il est pertinent de distinguer à ce sujet :
    - o les aires d'influence (c'est à dire des aires fonctionnelles basées sur des observations et des analyses statistiques) ;
    - o les bassins organisationnels (ceux sur lesquels s'appuie l'une ou l'autre politique à l'échelle supracommunale) ;
    - o les projets de territoires (les aires dans lesquelles des communes voisines s'associent pour définir un projet de territoire à l'échelle intercommunale comme des GAL, des parcs naturels…).

AIRES D'INFLUENCE

2. Celles-ci se basent notamment sur une analyse de données liées à des matrices O/D (origine-destination) associées à divers besoins de déplacements (domicile-travail ou domicile-école, ceux liés aux achats, mobilité résidentielle…). La production de ce type de découpages vise à décrire comment fonctionne un territoire d'un certain point de vue. Différentes méthodologies existent en vue de procéder à ces regroupements et découpages. Le choix de la méthodologie retenue impacte sensiblement les résultats qui en découlent. La multipolarisation du territoire et l'interpénétration des aires ainsi définies en raison de l'allongement des déplacements permis par la voiture sont de plus en plus difficile à synthétiser par ces approches. On trouve aussi dans cette famille de découpages ceux qui se basent sur des observations et déductions à partir de l'analyse de la distribution spatiale de diverses variables et qui consistent à partager le territoire en contours plus ou moins flous.

3. On retrouve dans cette catégorie de découpage quelques réalisations récentes :
   - Les aires d'influence des pôles d'emploi telles qu'établies par la CPDT en 2011 sur base des matrices O/D des travailleurs salariés de l'ONSS de 2008 dans le diagnostic territorial de la Wallonie 2011 ainsi que leur actualisation en 2016 dans le cadre de l'Etat du territoire wallon sur base des données 2014 de l'ONSS ;
   - Les bassins résidentiels délimités en 2017 par l'IWEPS sur base des mouvements résidentiels des ménages observés de 1994 à 2014 ;
   - Les bassins de consommation élaborés par le SEGEFA en 2012 à partir notamment d'une enquête sur les pôles d'achats fréquentés en Wallonie ;
   - Les travaux d'Isabelle Thomas, Arnaud Adam et Ann Verhetsel de 2017 consistant en un découpage du territoire belge en groupes de communes au moyen de nouvelles méthodes d'analyse spatiale en fonction de l'intensité des échanges, d'une part, en termes de déplacements domicile-travail et, d'autres part, en termes de déménagement (migrations internes).

4. Des divers exercices de découpage du territoire réalisés sur base de matrices origine-destination relatives aux déplacements domicile-travail, quelques enseignements sont à tirer. Les résultats obtenus varient très fortement en fonction du fait qu'on tient compte ou pas des flux transrégionaux et transfrontaliers. Plus on avance au cours du temps, plus des flux très significatifs à destination de Bruxelles et de sa périphérie flamande, d'une part, et du Grand-Duché de Luxembourg, d'autre part, concernent un grand nombre de communes. De ce fait, progressivement, le versant wallon du bassin d'emploi de Bruxelles et de celui de Luxembourg tendent à s'étendre très largement et à phagocyter d'anciens bassins d'emploi centrés sur des pôles qui ne concentrent qu'un nombre assez limité d'emplois (comme ceux de La Louvière ou de Mons dans le Hainaut vis-à-vis du bassin de Bruxelles ou ceux de Libramont, Bastogne et Saint-Vith dans l'aire d'influence de Luxembourg). En conséquence, le bassin d'emploi de Bruxelles concerne désormais un large territoire couvrant la province du Brabant wallon, une petite partie de celles de Liège et de Namur ainsi qu'une large partie de celle du Hainaut De son côté, lorsqu'on tient compte des flux de travailleurs frontaliers à destination du Grand-Duché, tout le tiers sud-est du territoire de la Wallonie est incorporé au bassin d'emploi de Luxembourg, à savoir toute la province de Luxembourg, sauf le bassin de Marche-en-Famenne, et une petite partie du sud-est de la Province de Liège.

5. L'analyse des flux domicile-travail témoigne en outre de comportements de plus en plus erratiques et d'une tendance à l'allongement des distances parcourues. Les flux de périphérie à périphérie augmentent de façon significative car l'emploi se développe plus particulièrement dans le Brabant wallon et dans les communes situées au nord de la dorsale wallonne alors que la croissance démographique est davantage constatée au niveau des

zones de superposition des aires d'influence de Bruxelles, Liège et Namur et au sud du sillon le long de certains axes autoroutiers et nationales 2x2 bandes.

6. On peut aussi ranger dans cette catégorie des aires d'influence le découpage spatial des espaces ruraux wallons issu de la recherche CPDT "Défis des espaces ruraux" avec ses contours flous. Réalisé en 2014-2015 et basé notamment sur une analyse de variables socio-économiques, celui-ci a permis l'identification de dix zones pour lesquelles une série d'enjeux communs semblent émerger et qui sont globalement cohérentes en termes de particularités internes mais dont les contours peuvent varier selon les caractéristiques. Les ressources économiques de chaque zone ont été spécifiées en 2017.

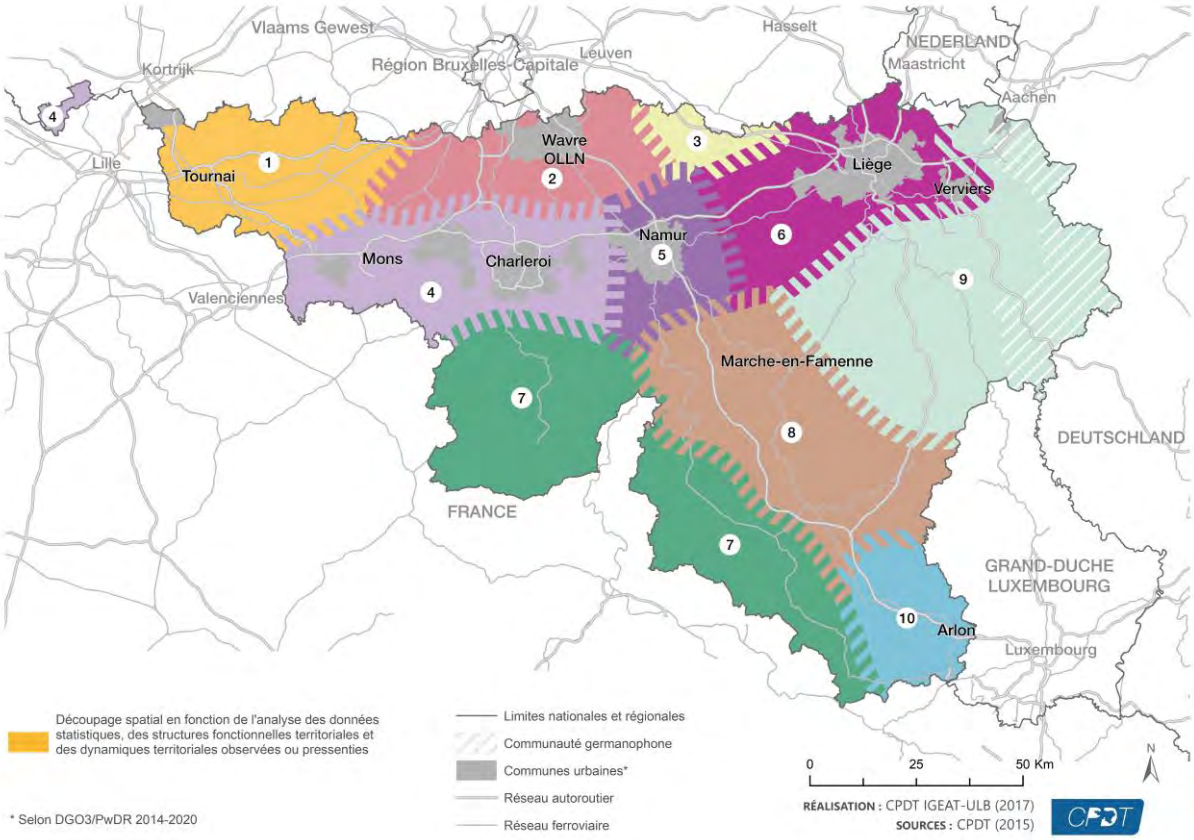

Figure 26 : Découpage spatial en 10 zones en fonction de l'analyse de données statistiques, des structures fonctionnelles territoriales et des dynamiques territoriales observées ou pressenties (CPDT, 2015)

7. Ce découpage met en évidence :

- l'importance de l'axe industriel historique (zones 4, 5, 6) avec des communes rurales ou semi-rurales entourant des communes urbaines, une agriculture orientée vers les grandes cultures et une base économique résidentielle marquée ; les aires au sud de cet axe étant plus forestières avec des territoires peu denses, ponctués de villes centres et avec une activité touristique ;
- un axe Bruxelles-Namur-Luxembourg avec une première zone fortement urbanisée dans l'aire métropolitaine bruxelloise (2), une deuxième centrée sur Namur (5), une troisième regroupant des communes rayonnant largement au-delà d'elles-mêmes (8) et une quatrième zone sous l'influence du Grand-Duché de Luxembourg (10);
- quatre aires différenciées en dehors de ces deux grands axes : une aire constituée de communes sous l'influence de Tournai ou Bruxelles (1), une aire composée de

communes caractérisées par la migration alternante vers Bruxelles ou Liège (3), une aire de communes avec une faible densité de population le long de la frontière française présentant une urbanisation en déclin (7, zones urbanisées et niveau de services) et une aire avec des communes ayant une dynamique d'urbanisation positive et en forte croissance au sud de Liège, le long de la frontière allemande et luxembourgeoise (9).

8. Sur ou au nord du sillon, les valorisations des ressources en eau souterraine (hors eaux minérales), le potentiel de production d'énergie (renouvelable) et les grandes exploitations du sous-sol rentrent en concurrence avec les cultures céréalières, de pommes de terre, de betteraves, la fruiticulture et l'horticulture au sein d'un territoire fortement urbanisé. La ressource touristique se localise sur la quasi-totalité de la Wallonie, avec des concentrations plus marquées dans le sud. La biodiversité, les forêts (pour le bois-énergie, les matériaux ou comme support de base aux activités récréatives) et l'élevage bovin caractérisent notamment le sud du territoire. L'extrême sud présentant des caractéristiques mixtes.

BASSINS ORGANISATIONNELS

9. Diverses politiques menées par la Région wallonne ou par d'autres niveaux de pouvoirs s'appuient sur un découpage en bassins :
   - Les bassins de consommation liés à la gestion des permis d'implantation commerciale associés aux trois grands types d'achats : achats courants ; achats semi-courants peu pondéreux et achats semi-courants pondéreux (cf. ceux produits par le SEGEFA-ULiège) ;
   - Les bassins EFE (Enseignement qualifiant – Formation – Emploi) qui ont pour but de mettre davantage en cohérence l'offre de formation professionnelle et d'enseignement qualifiant avec les besoins et qui découpent la Wallonie en 9 bassins ;
   - Les bassins de mobilité qui sont dotés chacun d'un Organe de Consultation de Bassin de Mobilité, organes destinés à émettre des recommandations en matière d'évolution de l'offre de transport en commun à l'échelle locale et de réfléchir aux enjeux de mobilité à une échelle pluricommunale (ces bassins sont au nombre de six : un par province sauf dans celle du Hainaut où l'on distingue l'OCBM de Charleroi et l'OCBM du Hainaut, comme jadis au niveau du réseau des TEC) ;
   - Les sous-régions utilisées dans le cadre de la gestion des parcs d'activités économiques ;
   - …

10. Rappelons également que, dans sa DPR 2019-2040 et en vue de freiner l'étalement urbain et d'y mettre fin à l'horizon 2050, le Gouvernement wallon a confié à un groupe d'experts désigné par lui-même le soin d'élaborer une méthodologie de mesure de l'étalement urbain et une trajectoire de réduction de l'étalement urbain par bassin. Il reste à fixer les contours de ces bassins destinés à mobiliser les différents territoires dans cette lutte contre l'étalement urbain.

PROJETS DE TERRITOIRE

11. Plusieurs démarches ont été initiées ou ont abouti ces dernières années en vue de doter certaines sous-régions / arrondissements et territoires provinciaux d'une vision territoriale stratégique en dehors du cadre règlementaire prévu par le CoDT pour les Schémas de Développement Intercommunaux. A cet égard, on peut évoquer les démarches entreprises en ce sens au niveau des Projets de territoire Wallonie picarde 2025, Cœur du Hainaut et Charleroi Métropole, du Contrat de développement territorial du Brabant wallon, des schémas de développement des arrondissements de Huy-Waremme et de Liège (couplé au PUM de Liège) et du schéma de développement de la Province de Liège.

12. Certaines communes se retrouvent impliquées dans plusieurs dynamiques de projet à l'échelle supracommunale alors que d'autres ne sont impliquées dans aucune. Les parcs naturels et les groupes d'action locale (GAL) favorisent la supracommunalité à travers les partenariats et synergies entre acteurs locaux en milieu rural et développent pour leur territoire une stratégie de développement territorial. Les GAL, liés à une programmation européenne quinquennale, connaissent un taux de pérennité satisfaisant démontrant l'ancrage local de leur projet de territoire.

POTENTIALITES ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE

- Travailler à l'échelle territoriale du bassin peut s'avérer utile dans la perspective de l'objectif du ZAN (Zéro artificialisation nette) d'ici 2050 et de celui du renforcement de l'usage des alternatives à la voiture voulu par la vision FAST. Agir à l'échelle du bassin permet de faire collaborer ensemble la ou les communes polarisantes dont la ville principale du bassin avec les communes davantage dépendantes ainsi que les communes riches avec les communes pauvres en vue d'atteindre un objectif collectif commun.
- Face à la raréfaction des moyens publics dont disposent les communes, la supracommunalité est le moyen utilisé pour permettre aux pouvoirs locaux d'offrir un service à la population en mutualisant les coûts au niveau d'un groupe de communes. C'est cette logique qui est à l'origine des intercommunales en charge notamment du développement économique et du développement territorial.
- Les dynamiques supra-communales permettent potentiellement la mise en place de projets de territoire bénéficiant d'une certaine pérennité et légitimité démocratique quand ils sont portés par l'ensemble des autorités communales que comporte ce dernier après un processus de participation ayant associé largement les forces vives du territoire.
- Entre le niveau régional et le niveau communal, il s'avère bien difficile d'instituer un niveau intermédiaire en faisant fi du découpage provincial :
    - les provinces gèrent diverses compétences qui génèrent d'importants volumes d'emplois, ont une légitimité démocratique et ont une compétence fiscale dont tout autre groupement de communes ne pourrait pas disposer… ;
    - à chaque problématique est associé son propre découpage qui évolue parfois au cours du temps. Le choix d'un territoire pertinent pour gérer une problématique est avant tout un choix politique ;
    - cette question des bassins est rendue complexe car le territoire est polycentrique et à côté de grandes villes qui disposent d'un large rayonnement existent des polarités secondaires comme des petites villes qui disposent elles aussi de leur propre aire d'influence.

INFRASTRUCTURES DE COMMUNICATION ET DE TRANSPORT (AXES)

CONSTATS

1. Les quatre modes de transport principaux (routier, ferroviaire, fluvial et aérien) structurent la Wallonie selon deux schémas principaux : la dorsale wallonne de Mouscron à Verviers en passant par Namur et les radiales entre Bruxelles et la dorsale wallonne qui peuvent se poursuivre vers les principaux pôles extérieurs à la Wallonie. L'axe Namur-Luxembourg est fortement structurant pour le sud du territoire.
2. Le territoire est desservi :

a. par le transport aérien, à travers les deux aéroports, le Brussels South Charleroi Airport et le Liège Airport, qui constituent deux véritables portes d'accès à l'international pour la Wallonie ;

b. par le réseau routier structurant, fortement maillé et connecté au réseau secondaire, aux abords desquels 92 parkings de covoiturage sont actuellement présents (2.500 places) ;

c. par le réseau ferroviaire, organisé en radiales depuis et vers Bruxelles, longitudinalement au niveau de la dorsale wallonne et permettant le transport de personnes et de marchandises à l'échelle internationale. A l'échelle de la Wallonie, le rôle majeur des gares (nœuds multimodaux, accueil d'activités, de services et de logements à proximité) et, à défaut, des principaux points d'arrêts du réseau des bus en zones rurales et périurbaines est à souligner.

d. par le réseau fluvial, essentiellement situé le long du sillon Sambre et Meuse, principalement utilisé pour le transport de marchandises mais également, à moindre échelle, à des fins touristiques ;

e. par un réseau de bus, dont certaines lignes rapides (25 lignes EXPRESS à ce jour) apparaissent de plus en plus structurantes et complémentaires au train ;

f. par le réseau cyclo-pédestre, dont le développement en cours ou projeté tend à proposer des itinéraires continus aux échelles régionale et internationale (par la poursuite de l'extension du RAVeL, qui permet les activités de loisir tout en ayant un usage utilitaire et multimodal localement) ainsi que de futurs Corridors Cyclables (par la création de liaisons structurantes vers ou autour des centres urbains).

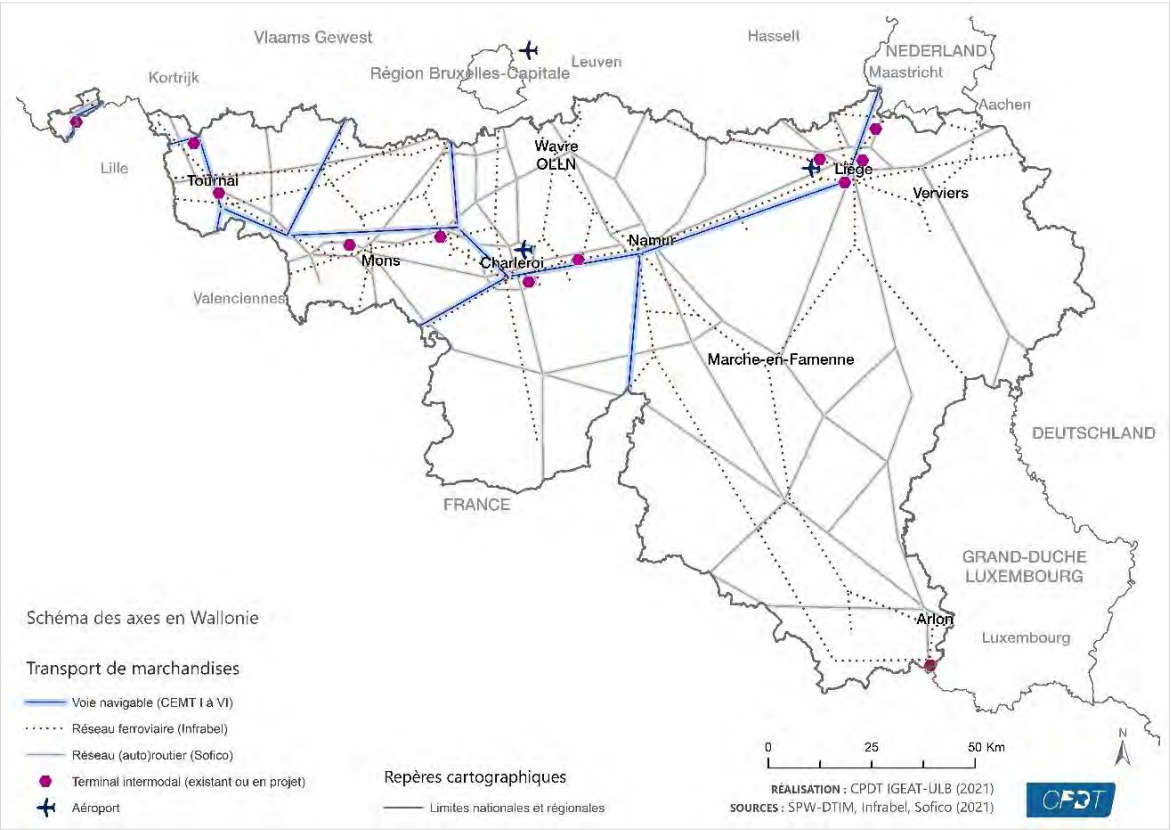

Figure 27 : Transport de marchandises en Wallonie

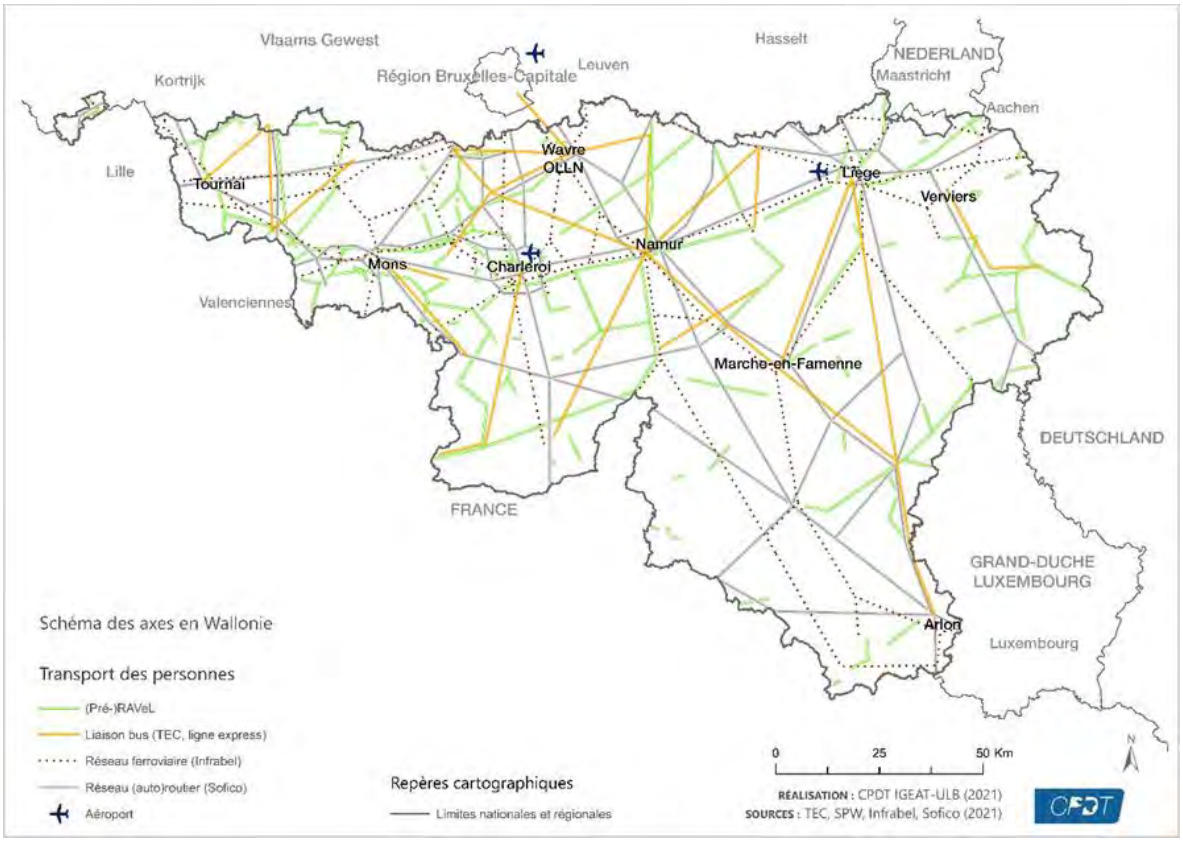

Figure 28 : Transport des personnes en Wallonie

3. Le réseau centralisé à très haute tension constitue l'épine dorsale du réseau de transport d'électricité. Ce réseau est connecté avec les territoires voisins : la récente inauguration d'ALEGrO (reliant la Belgique à l'Allemagne via Lixhe) participe à la réalisation d'un réseau européen, augmentant de la sorte la sécurité d'approvisionnement électrique et facilitant, dans ce cas-ci, le transport d'énergies renouvelables. Le gouvernement wallon prévoit de compléter le réseau existant par la création d'une nouvelle liaison à haute tension entre Avelgem et Courcelles (« Boucle du Hainaut »; DPR 2019-2024, p. 64).

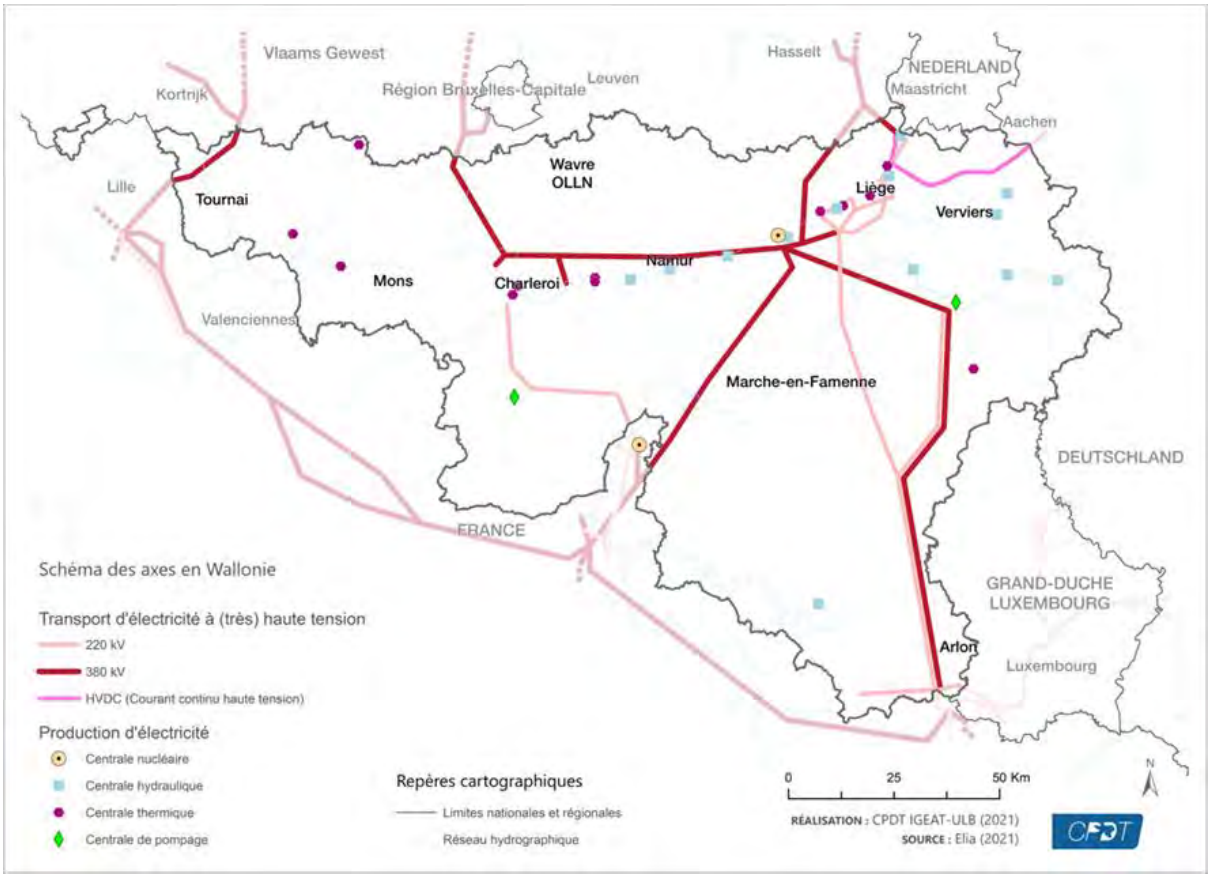

Figure 29 : Transport d'électricité à (très) haute tension

4. La Wallonie dispose d'un réseau de canalisations souterraines permettant le transport régional et le transit international d'énergie (gaz, carburant liquide) et de produits à usages industriels. La majorité des canalisations se situe au nord de l'axe Mons - Charleroi - Namur - Liège, et se poursuive vers la Flandre, la France et les Pays-Bas. Moins nombreuses au sud de cet axe, les canalisations s'étendent généralement jusqu'aux frontières, permettant des connexions avec l'Allemagne et le Grand-Duché du Luxembourg. Le réseau des canalisations est en constante évolution pour répondre aux différents besoins : des études préparatoires sont ainsi en cours pour déterminer le tracé entre le réseau existant et les futures centrales au gaz envisagées dans le cadre de la sortie du nucléaire en 2025.

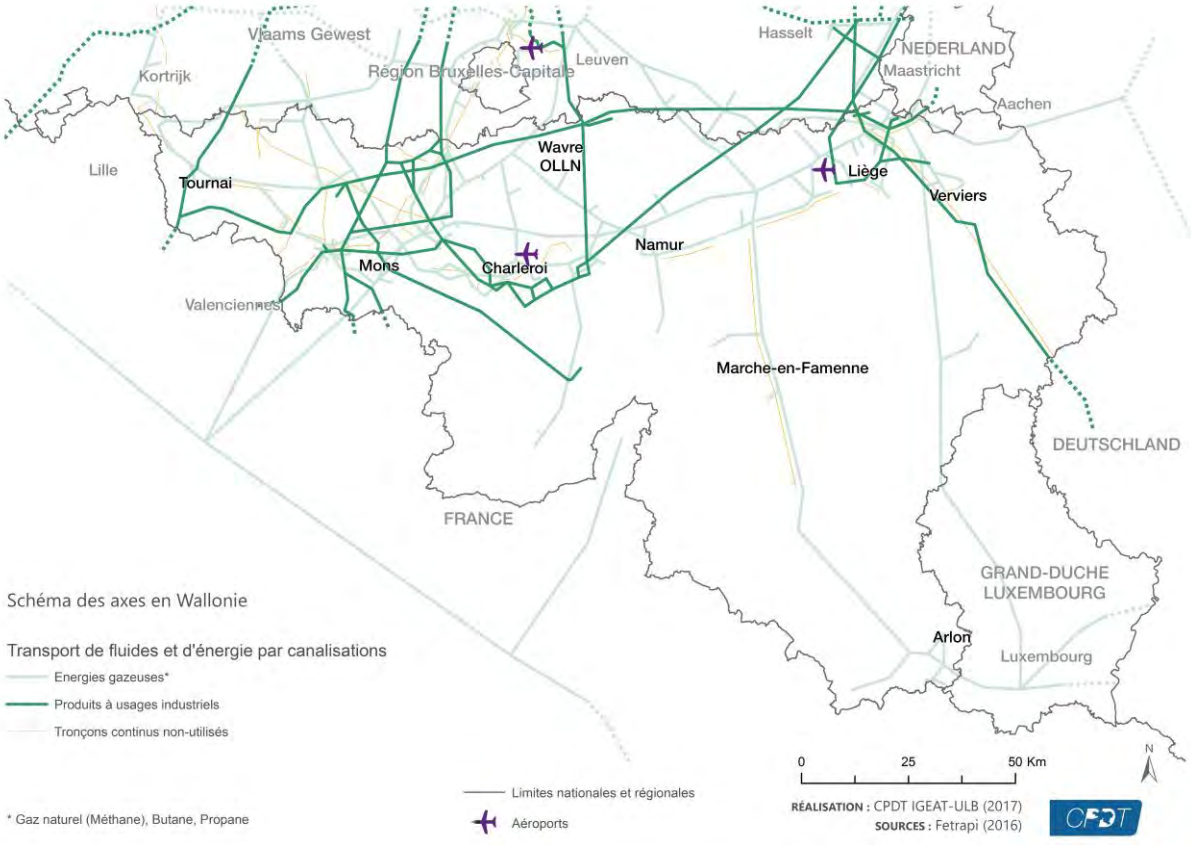

Figure 30 : Transport des fluides et d'énergie par canalisation (pas de changement notable entre 2016 et 2021)

5. La Wallonie est dotée d'un réseau de fibres optiques qui dessert les principales villes et parcs d'activité économique. Le développement de ce réseau se poursuit, avec le déploiement annoncé dans plusieurs communes et villes (haute et moyenne densité), ainsi que l'équipement de l'ensemble des parcs d'activité économique à l'horizon 2024.

POTENTIALITES ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE

- La Wallonie dispose de canalisations souterraines inutilisées sur quelques grands axes, dont certains frontaliers, et sur de multiples tronçons locaux. Des projets d'extension du réseau sont à l'étude, notamment en vue de la sortie du nucléaire (raccord de potentielles nouvelles centrales électriques au gaz par exemple).
- Certains travaux d'infrastructure permettraient d'améliorer les réseaux cyclable, routier et des voies d'eau. La réalisation des chainons encore manquants et l'entretien des infrastructures existantes participent à une desserte optimale à différentes échelles du territoire (locale, régionale, nationale et internationale avec le RTE-T notamment) et au transfert modal souhaité.
- Le déficit de liaisons entre les pôles qui structurent le territoire wallon inhibe le potentiel des échanges entre ces pôles.
- La modification de l'offre ferroviaire (liaisons rapides, fréquences…) ainsi que la diminution des services aux voyageurs (qui se réduisent avec le remplacement progressif des gares par de simples arrêts en dehors des grandes villes) contraint l'accessibilité du territoire wallon.

- L'état actuel du réseau électrique contraint le développement des énergies éoliennes et photovoltaïques. Des plans de développement au niveau fédéral (2020-2030) et d'adaptation en Région wallonne (2021-2028) prévoient une amélioration du réseau électrique, notamment pour tenir compte de la production d'énergie renouvelable.
- Malgré l'extension de la couverture des réseaux 4G et Internet à haut débit en-dehors des zones densément urbanisées, la qualité de ces réseaux y reste souvent insuffisante, ce qui contraint l'attractivité du territoire wallon.
- Les nouvelles formes de mobilité entrainent le développement d'infrastructures adaptées ou nécessaires à leur pratique (bornes de recharge, parkings, voies rapides cyclables…).

ENJEUX TERRITORIAUX DE LA STRUCTURATION INTERNE DU TERRITOIRE WALLON

I. Le passage nécessaire à brève échéance d'une dynamique dominante de desserrement et d'éparpillement de l'habitat et de séparation des fonctions qui sont compatibles entre elles vers une concentration de cet habitat sous une forme plus parcimonieuse dans la perspective de la lutte contre l'étalement urbain et du « *No net land take by 2050* » (ou objectif ZAN), d'une part, et vers une plus forte mixité des fonctions tant en milieu urbain qu'en milieu rural dans la logique du concept de la « ville du quart d'heure » ou de « villes des courtes distances », d'autre part.

II. L'intégration, vu la propagation des modes de vie et comportements contemporains, de la diversité socio-économique des espaces wallons tant urbains que ruraux, dans une structure territoriale régionale multipolaire suffisamment dense que pour desservir le territoire en services et équipements.

III. Le renforcement de la cohésion sociale, tant en zone urbaine que rurale, vu la croissance des disparités et clivages, que ce soit entre régions ou quartiers, et la lutte contre l'émergence d'îlots de précarité où se conjuguent dégradation du cadre de vie, marginalisation sociale et déclin économique.

IV. L'accroissement de l'attractivité des pôles urbains vis-à-vis de l'accueil tant des activités économiques que des habitants à travers une amélioration du cadre de vie et une régénération accrue du bâti afin de répondre aux attentes des entreprises et des citoyens d'aujourd'hui et que l'urbain soit davantage un espace choisi plutôt qu'un espace subi.

V. Une couverture territoriale optimale des réseaux et des services afférents (mobilité, énergie, numérique …) tenant compte de la diversité des espaces wallons et des interconnexions frontalières afin de renforcer l'accessibilité, tant physique que virtuelle, aux lieux d'échanges et de flux, matériels et immatériels.

7. ATOUTS – FAIBLESSES – OPPORTUNITES – MENACES

POSITIONNEMENT / DIMENSIONS / STRUCTURE INTERNE	ATOUTS	FAIBLESSES	OPPORTUNITES	MENACES
Positionnement de la Wallonie - La Wallonie dans son contexte suprarégional	Deux aéroports régionaux qui ont une zone de chalandise au-delà des limites régionales et qui connectent la Wallonie avec l'Europe, le Nord de l'Afrique et le Proche-Orient pour le trafic passagers (Charleroi) et le monde pour le trafic fret (Liège) Bon positionnement et bonnes connexions avec les grands ports de la mer du Nord.	Absence de réelle métropole interne au territoire et servant de moteur économique pour la croissance régionale 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 Persistance d'un différentiel socio-économique important vis-à-vis de la plupart des régions voisines	Situation du territoire en bordure de vastes espaces métropolitains dotés de grands volumes de population au haut pouvoir d'achat (Ile-de-France, Randstad Holland et Vlaamse Ruit, Régions Rhin-Ruhr et Rhin-Main...) 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...) Situation des zones logistiques wallonnes connectées à la voie d'eau en situation d'arrière-port vis-à-vis d'Anvers, Rotterdam et Dunkerque.	Fortes concurrences entre les pôles logistiques au sein de l'Europe du Nord-Ouest qui bénéficient des mêmes atouts de localisation et d'équipements Tendance à ce que les grandes infrastructures de transport contournent le territoire wallon (cf. Ijzeren Rijn ou liaison TGV Bruxelles-Strasbourg via Lille et la LGV EST...) ou ne servent qu'au transit générant un effet tunnel (cf. LGV1 Bruxelles - frontière française...)

	Connexions directes via la gare de Liège-Guillemins avec une métropole mondiale (Paris) et une autre métropole majeure au niveau des activités financières et aéroportuaires (Francfort) et connexions ferroviaires indirectes, via Bruxelles ou Lille avec deux autres métropoles mondiale (Londres) ou européenne de premier plan (Amsterdam) Un bon équipement des infrastructures liés à l'économie de la connaissance (universités, Hautes-Ecoles, parcs scientifiques, centres de recherches) avec un capital humain pour une large part d'un très bon niveau de compétence Insertion de la Wallonie dans des réseaux mondiaux (économiques, culturels, UNESCO)	Les compétences linguistiques de la population restent en moyenne insuffisante pour bénéficier pleinement de la proximité de territoires voisins densément peuplés et au haut pouvoir d'achat		

	A l'échelle suprarégionale, insertion de la partie Centre-Nord de la Wallonie, dont le Brabant wallon, dans l'aire métropolitaine centrale de la Belgique qui s'appuie sur sa capitale et le losange flamand			
Positionnement de la Wallonie - La Wallonie dans son contexte transfrontalier et transrégional	Attractivité résidentielle de la Wallonie grâce essentiellement à son voisinage de métropoles dynamiques (Bruxelles et Luxembourg principalement, Lille et Aix-la-Chapelle, secondairement) Rééquilibrages en cours au sein de l'aire métropolitaine bruxelloise entre la capitale et le Brabant wallon qui profite pleinement de son insertion dans cette aire en termes de PIB par habitant Bon positionnement de la Wallonie dans le secteur des services (soins de santé)	Dépendance à sens unique vis-à-vis du Grand-Duché de Luxembourg en partie favorisée par de simples transferts motivés par des raisons fiscales ou par de grosses difficultés de recrutement du fait de la concurrence exercée par les employeurs grand-ducaux Difficultés de positionnement des grandes villes wallonnes dans une dynamique métropolitaine Valorisation des ressources primaires produites en Wallonie en dehors du territoire restant importante	Migration de ménages fiscalement contributifs venant des pôles métropolitains extérieurs à la Wallonie Développement à proximité de réseaux entre les pôles de la société de la connaissance offrant l'opportunité de s'y inscrire (ELAT, UniGR)	Forte concurrence avec les régions voisines dans les domaines de la logistique, du commerce de détail et du foncier à vocation économique Risque de contournement de la Wallonie par d'importants flux de marchandises Volonté croissante des grandes villes voisines de restreindre l'accès en automobile dans le centre-ville

	Connections ferroviaires importantes avec les grandes villes voisines (sauf Valenciennes). Fort développement économique de la frange wallonne de la métropole lilloise pour partie alimentée par des investisseurs flamands. Interconnexion au niveau du réseau électrique haute tension avec les territoires voisins soit très bonne et de grande capacité (avec le centre et l'est de la Flandre, avec Bruxelles, la France et, depuis peu, avec l'Allemagne – cf. projet Alegro), soit bonne (avec le Grand-Duché de Luxembourg)	A l'image du futur RER autour de Bruxelles, nécessité d'un renforcement des connections ferroviaires avec les pôles extérieurs (capacité, fréquence, ponctualité, vitesse, nouvelles connections, tarification...) Vu la progression forte attendue de la production du parc éolien offshore de la Mer du Nord, nécessité au niveau du réseau électrique haute tension d'une interconnexion entre la côte belge et le sillon wallon dans la perspective de la transition énergétique vers le 100% renouvelable d'ici 2050	Comparé à la plupart des territoires voisins (hormis le Grand-Duché, la Flandre et Bruxelles), forte proportion de diplômés de l'enseignement supérieur résidant en Wallonie dont profitent à la fois tant les métropoles voisines que les pôles urbains wallons, en particulier ceux du Brabant wallon	Raréfaction des disponibilités foncières aux abords des métropoles voisines là où la pression migratoire est la plus intense ce qui, suite aux migrations résidentielles internes à la Wallonie qui en résultent, allonge les distances à parcourir pour accéder à ces grands pôles d'emploi Part importante de jeunes wallons de 18 à 24 ans dont le niveau d'étude ne dépasse pas, au mieux, le premier cycle de l'enseignement secondaire et qui ne poursuivent ni études, ni formation
Dimension démographique et sociale	Parc de logements globalement de bonne qualité constructive Une production récente de logements ayant répondu aux besoins quantitatifs et aux évolutions démographiques	Offre en logements ne rencontrant pas les besoins dans certaines parties du territoire	Développement de nouveaux quartiers dans des sites bien localisés par rapport aux centralités et services Restructuration de tissus bâtis via les outils du CoDT	Poursuite de l'étalement urbain encouragée par la localisation excentrée de nombreuses réserves foncières

		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 Très faible modularité des logements produits récemment, avec difficulté de leur adaptation en cas d'évolution future des besoins Parc de logements très énergivore, à la fois par ses caractéristiques constructives et urbanistiques Accès au logement restant souvent problématique, en particulier dans les zones de forte pression immobilière		Nécessité d'adapter la production de logements à une croissance démographique en nette diminution Résistance aux changements dans les choix résidentiels et contradictions entre les différentes normes qui sont d'application

Dimension économique	Croissance continue du nombre d'emplois et du taux d'emploi (malgré la crise sanitaire) toutefois variable selon les territoires Situation de la Wallonie au sein de l'ENO et ouverture aux marchés extérieurs Mise en réseau des acteurs économiques via les pôles de compétitivité et clusters Bonne accessibilité multimodale Dynamisme économique de certaines petites villes et de certains bassins économiques (Brabant wallon, Entre-Vesdre-et-Meuse et Wallonie Picarde) Politique volontariste d'assainissement et de requalification des SAR Nombreuses ressources (minéraux, terres…) pour les secteurs carriers, agricoles et sylvicoles	Reconversion lente des tissus économiques caractéristiques des RETI (régions de tradition industrielle européennes) et trajectoire de redressement globalement insuffisante malgré certains signaux positifs Coût de l'énergie (partiellement expliqué par la dispersion des affectations urbanisées) Faible densité d'activités métropolitaines Saturation des disponibilités foncières au sein des zones à forte demande Saturation commerciale : déclin des noyaux centraux, friches, cellules vides, concurrence croissante centre – périphérie, démultiplication des concurrences (e-commerce, seconde main…)	Déploiement territorial des pôles de compétitivité en zones rurales Relocalisation de dynamiques de développement de services et d'artisanat Facilitation des procédures de mise en œuvre des nouvelles ZAE Regain d'intérêt des acteurs privés vis-vis des SAR (surtout en zone de raréfaction foncière et de forte demande) Opportunité des SAR pour un redéploiement d'activités économiques légères en milieu urbanisé	Poursuite de l'affaiblissement de la base économique productive dans les pôles urbains du sillon wallon Marginalisation par rapport aux dynamiques de métropolisation Poursuite de la déprise économique de certains bassins avec accroissement des disparités socio-économiques et mise en péril de la cohésion sociale Fragilisation de certains secteurs à la suite de la crise sanitaire Concurrence entre les nouvelles ZAE et le recyclage des SAR (souvent plus couteux) Mauvaise accessibilité numérique en zones peu densément peuplées en raison du coût des équipements

	Richesse et diversité d'acteurs et équipements y compris entreprises à la pointe dans différents secteurs à haute technologie Instauration des hubs créatifs wallons Entrée en vigueur du Schéma de Développement commercial Diversification de l'offre touristique Emergence et consolidation de secteurs porteurs (biotechnologies, matériaux circulaires, agro-alimentaire…)	Taux d'emploi restant sous les moyennes européenne (stratégie Europe 2020) et nationale mais avec de fortes disparités intrarégionales Déficit d'activités économiques dans les centres urbains du sillon wallon et « déséconomies » d'agglomération importantes Absence de véritable métropole wallonne (malgré des espaces métropolitains émergeants) Pénurie de main d'œuvre dans certains secteurs Déficit d'entreprises moyennes et grandes (plusieurs centaines d'emplois) génératrices, par leur taille, d'effets d'entraînements Sous-représentation significative du secteur numérique dans la structure économique, bien qu'en progression en termes d'emplois	Nouvelles perspectives en lien avec de nouvelles valeurs et nouvelles dynamiques économiques (numériques, circuits courts, produits locaux, recyclage…) avec un intérêt croissant de certains secteurs économiques pour une localisation en milieu urbain dense (recherche d'aménités) Rééquilibrage entre Bruxelles et sa périphérie avec 80 % de l'emploi en dehors des ZAE (usage parcimonieux du sol) Emergence d'une dynamique structurante au niveau du « triangle wallon » (espace métropolitain lié à Bruxelles) Réseau d'infrastructures (transport multimodal et ZAE) disponible pour une optimisation des circuits courts et un développement durable	Concurrence entre l'économie et les autres affectations pour l'acquisition du foncier Concurrence entre le secteur primaire et les autres secteurs pour l'usage du sol Zones périphériques aux aires métropolitaines délaissées par les entreprises et attractivité des métropoles frontalières (ex : G-D Luxembourg) Poursuite de la désindustrialisation Réticence croissante des populations et du monde agricole vis-à-vis de la mise en œuvre de nouvelles zones d'activité Incertitude sur l'approvisionnement énergétique et renchérissement de celle-ci Risque d'inflation (tensions sur les marchés de l'énergie et des matières premières)

			Mise en place de la Stratégie de spécialisation intelligente (S3) et de Circular Wallonia Plan de relance wallon décliné sous la forme de projets concrets Instauration progressive d'une réelle politique de la ville wallonne Intérêt croissant pour les plateformes d'innovation territoriale (hubs, tiers-lieux, fablab…) Enjeux climatiques porteurs de nouvelles perspectives économiques Opportunités de l'e-commerce y compris pour le commerce local (bi-canal, à la fois physique et en ligne) Perspectives économiques liées à l'économie présentielle Intérêt croissant pour le tourisme de proximité accentué par la crise sanitaire	Réduction de la fréquentation des centres-villes à la suite de la crise sanitaire et fragilisation de différents secteurs (Commerce, culture, MICE…)

			Dynamiques économiques au sein de territoires aux effets métropolitains « limités » (exemples de l'Entre-Vesdre-et-Meuse et de la Wallonie picarde) sur lesquelles capitaliser	
Dimension patrimoniale et environnementale	Grande diversité paysagère et programmes de gestion et de sensibilisation relatifs au patrimoine paysager Important patrimoine bâti de qualité, dont une partie est protégée Services écosystémiques, en particulier l'eau (ressource abondante)	Dégradation du paysage (banalisation) Déclin de la biodiversité animale et végétale Délaissement du bâti ancien et état du bâti très énergivore Indices de la qualité de l'air et de l'eau non optimaux Infrastructures de traitement des eaux insuffisamment développées pour les agglomérations de moins de 2.000 équivalents-habitant Etalement urbain, faiblesse de la mixité des fonctions, fortes disponibilités foncières à l'écart des infrastructures de transport public	Intégration de la dimension paysagère dans toutes les politiques qui touchent au territoire Diffusion des TIC permettant d'amoindrir certains impacts sur l'environnement Mise en œuvre d'un maillage écologique fin et étendu, développement de la nature en ville et des infrastructures vertes Mesures de protection, de gestion et de sensibilisation du patrimoine, réaffectation du bâti et création du patrimoine de demain	Croissance du nombre de ménages avec urbanisation toujours diffuse (fragmentation du territoire, artificialisation des sols…) Poursuite du déclin de la biodiversité avec perte de services écosystémiques Raréfaction/épuisement de ressources non renouvelables suite à des prélèvements trop importants Effets du changement climatique (inondations, vagues de chaleur, etc.) Régression des identités/spécificités patrimoniales locales

		Rythme de développement des énergies renouvelables non optimal par rapport à l'enjeu climatique	Politique de rénovation énergétique ambitieuse du bâti, dans le respect de sa qualité Amélioration de la qualité de l'air et de l'eau Mise en place de petites stations d'épuration et de l'épuration individuelle en vue d'atteindre les objectifs d'épuration des eaux Mise en place de mesures de prévention et d'adaptation vis-à-vis des risques liés au changement climatique et aux transitions énergétiques et technologiques Développement de nouveaux savoir-faire en matière de traitement des déchets y compris dangereux	
Dimension mobilité et transport	Réseau routier et autoroutier dense et bien réparti sur le territoire Présence d'un port maritime, connecté aux réseaux ferroviaire et routier	Saturation ponctuelle des différents réseaux wallons et des pôles voisins Des infrastructures vieillissantes et nécessitant un coût d'entretien important	Complémentarité potentielle entre les réseaux Trois RTE-T traversent la Wallonie	Saturation structurelle des différents réseaux wallons et des pôles voisins Manque de stratégie à long terme

	Présence de voies navigables Présence de deux aéroports internationaux Présence d'une gare desservie par une LGV Intégration des réseaux au niveau européen Présence de plateformes multimodales Présence d'un réseau ferroviaire avec, pour certaines portions, des réserves de capacité et une infrastructure à valoriser davantage	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) Offre actuelle en service de transport relativement homogène mais peu adaptée aux spécificités hétérogènes du territoire et des besoins en mobilité Raréfaction des financements	Connexions aux grands ports européens L'émergence des nouvelles technologies facilitant la gestion des systèmes de mobilité sur le territoire et leur financement Développement de modes alternatifs au moteur à combustion	Compétition accrue avec les régions voisines sur le développement des pôles logistiques Complexification croissante des flux de mobilité, notamment de par leur diversification
Structuration interne du territoire wallon	Maillage urbain dense et diversifié Diversité des espaces ruraux et urbains participant à l'attractivité territoriale (ressources naturelles, biodiversité, tourisme…) Dynamiques de projets supra-communaux (projets de territoire, parcs naturels, GAL…)	Disparités territoriales discriminantes (emploi, contexte socio-économique, aménités environnementales, mobilité, réseaux numériques…) Emergence d'îlots de précarité, tant en zone urbaine que rurale	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	Surabondance foncière en Zone d'habitat au plan de secteur, surtout en Ardenne qui favorise la poursuite du desserrement et constitue un obstacle majeur dans la perspective du ZAN

	Bonne connexion des réseaux de transport avec les territoires voisins Réseau de distribution d'électricité à très haute tension - également connecté aux territoires voisins	Forte dépendance à la voiture du territoire en dehors des polarités urbaines et de certaines polarités rurales bien desservies en services à la population et en transport en commun qui génère elle-même une forte dépendance aux énergies fossiles pour les déplacements de la population. Non-pérennité des dispositifs soutenant les dynamiques de projet supracommunal et faible concrétisation sur le terrain des stratégies à cette échelle quand elles aboutissent en dehors du cadre du CoDT	Utilité en vue d'une régulation des implantations commerciales plus durable de disposer d'une typologie qui précise l'armature urbaine de la Wallonie Multiples polarités qui structurent le territoire wallon et qui fournissent à la population un accès aisé, pour partie via des modes de déplacement durables, à une large gamme de services et qui peuvent contribuer à la réussite de la Vision FAST 2030 Utilité de s'appuyer sur cette même typologie des communes et sur un découpage en bassin pour répartir les efforts dans la perspective du ZAN Poursuite de l'adaptation du réseau de distribution d'électricité (décentralisation) à la production dispersée d'énergie renouvelable	Poursuite de l'éparpillement de l'habitat et des activités au détriment de l'attractivité des pôles urbains Risques accrus vis-à-vis d'autres territoires en cas de renchérissement des prix de l'énergie du fait d'une forte dépendance à la voiture et de longues distances parcourues pour une large partie de la population Poursuite de la spirale négative de la dégradation des quartiers précarisés notamment des quartiers de gare dans les localités de fond de vallée tant en milieu urbain que rural Déficit de moyens tant publics que privés consacrés à la requalification des tissus urbains dégradés

			Réseau de canalisations souterraines (gaz, fluides liquides) sous-utilisé	