



**RÉGION WALLONNE**

*Conférence Permanente du  
Développement Territorial*

**2015 – 2016**

**RAPPORT FINAL – DECEMBRE 2016**

**RECHERCHE R1 : ETAT DU TERRITOIRE WALLON**

**RAPPORT SCIENTIFIQUE PARTIE 1/3 : CADRAGE**

Version du 6 décembre 2016



Université de  
Liège - Lepur



Université Libre de  
Bruxelles - IGEAT



Université Catholique de  
Louvain - CREAT

**Responsables scientifiques**

Pour le CREAT-UCL : Marie-Laurence DE KEERSMAECKER, Yves HANIN, Thierry EGGERICKS,

Pour l'IGEAT-ULB : Marie-Françoise GODART

Pour le Lepur-ULg : Bruno BIANCHET, Damien ERNST, Christine RUELLE, Jaques TELLER

**Chercheurs**

Pour le CREAT-UCL : Vincent BOTTIEAU, Martin GRANDJEAN, Raphaëlle HAROU, Alexandre LECLERCQ, Alain MALHERBE, Florella QUADU

Pour l'IGEAT-ULB : Etienne CASTIAU, Valérie CAWOY, Alain COPPENS, Xavier COURTOIS, Caroline D'ANDRIMONT, Stéphanie QUERIAT, Simon VERELST

Pour le Lepur-ULg : Florine BASTIN, Bruno BIANCHET, Pierre COPEE, Sébastien HENDRICKS, Jean-Marc LAMBOTTE, Hubert MALDAGUE, Pierre-François WILMOTTE

## TABLE DES MATIERES

<b>RAPPORT FINAL – DECEMBRE 2016</b> .....	1
<b>1. INTRODUCTION</b> .....	5
<b>2. LES DYNAMIQUES DÉMOGRAPHIQUES</b> .....	7
<b>2.1. PRÉSENTATION DE LA TENDANCE</b> .....	7
2.1.1. La croissance démographique .....	7
2.1.2. Le vieillissement de la population .....	9
2.1.3. L'évolution de la structure des ménages .....	10
<b>2.2. LES IMPACTS SUR LE TERRITOIRE WALLON</b> .....	11
<b>3. LES DYNAMIQUES ÉCONOMIQUES</b> .....	13
<b>3.1. LA MONDIALISATION</b> .....	13
3.1.1. Présentation de la tendance .....	13
3.1.2. Les impacts sur le territoire wallon .....	17
3.1.3. Les leviers .....	18
<b>3.2. LES INVESTISSEMENTS PUBLICS</b> .....	20
3.2.1. Présentation de la tendance .....	20
3.2.2. Les impacts sur le territoire wallon .....	22
3.2.3. Les leviers .....	22
<b>4. LES DYNAMIQUES SOCIALES</b> .....	23
<b>4.1. PRÉSENTATION DE LA TENDANCE</b> .....	23
<b>4.2. L'IMPACT SUR LE TERRITOIRE WALLON</b> .....	24
<b>4.3. LES LEVIERS</b> .....	25
<b>5. LES DYNAMIQUES ENVIRONNEMENTALES</b> .....	27
<b>5.1. L'EXPLOITATION DES RESSOURCES NATURELLES</b> .....	27
5.1.1. Présentation de la tendance .....	27
5.1.2. Les impacts sur le territoire wallon .....	28
5.1.3. Les leviers .....	29
<b>5.2. LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE ET L'ÉNERGIE</b> .....	30
5.2.1. Présentation de la tendance .....	30
5.2.2. L'impact sur le territoire wallon .....	32
5.2.3. Les leviers territoriaux .....	33
<b>6. LES MUTATIONS DU NUMÉRIQUE</b> .....	34
<b>6.1. PRÉSENTATION DE LA TENDANCE</b> .....	34
<b>6.2. IMPACTS TERRITORIAUX</b> .....	34

---

<b>6.3. LES LEVIERS .....</b>	<b>35</b>
<b>6. BIBLIOGRAPHIE – A COMPLETER.....</b>	<b>37</b>

# 1. INTRODUCTION

Le cadrage de l'Etat du territoire wallon vise à identifier d'une part les grandes tendances qui influencent le développement territorial wallon et d'autre part les législations et stratégies qui s'imposent à la Wallonie. Ces deux volets auront des conséquences importantes sur les politiques d'aménagement du territoire dans le futur.

En préambule, le contexte dans lequel la Wallonie définit sa politique territoriale est fortement influencé par des tendances à l'œuvre aux échelles mondiale ou européenne. Ce contexte s'inscrit dans le processus de métropolisation qui a des conséquences prégnantes sur les territoires.

La métropolisation complexifie fortement notre rapport à l'espace. L'augmentation des facilités de transport et de communication a pour conséquence d'une part de créer des hybridations entre les échelles et, d'autre part de transformer les rapports à la distance. Ces possibilités de déplacements et d'échanges réels et virtuels reconfigurent les aires de vies qui sont à la fois plus lâches et plus peuplées. Au sein de ces aires les modes de vie ruraux et urbains s'y imbriquent, les configurations spatiales s'y entrecroisent et les limites y deviennent floues. La métropolisation se manifeste également par la concentration des activités stratégiques et des compétences humaines très qualifiées dans des pôles urbains qui sont en concurrence pour les attirer. In fine, la manière d'approcher territorialement la démographie, l'économie, le social, l'environnement, le réchauffement climatique, l'énergie et la mobilité est fortement guidée par les mutations spatiales induites par la métropolisation qui sont perceptibles par la fragmentation, l'étalement et la recomposition des espaces (Ascher F., 2013).

Une tendance est comprise comme un élément qui a une incidence sur une action à mener et qui l'oriente dans une direction. La **tendance** est susceptible d'influencer les évolutions du territoire. Certaines tendances ont des conséquences plus profondes sur le territoire et la manière d'aménager l'espace. Les tendances sont analysées *de facto* de manière dynamique, dans le sens où elles s'inscrivent dans une temporalité évolutive et qu'elles influencent, seule ou en interrelations, les trajectoires du territoire wallon.

Dans le cadre de l'Etat du territoire wallon, il en a été retenu cinq : **les dynamiques démographiques, les dynamiques économiques, les dynamiques sociales, les dynamiques environnementales et les mutations du numérique**. Elles ont des conséquences importantes sur les besoins des populations et sur le développement du territoire.

Ces tendances entraînent des transformations profondes des espaces et de leurs usages en accentuant notamment les pressions des activités humaines sur l'environnement et le patrimoine tout en modifiant substantiellement les modalités d'exploitation des ressources.

Ces tendances par leurs **impacts territoriaux** agissent comme contraintes à prendre en compte ou comme atouts à saisir afin qu'elles contribuent au développement de la Wallonie. Les projets qui s'y réaliseront pour répondre aux besoins sociétaux seront fortement influencés par ces impacts.

Associés à ces grandes tendances, des documents édictés par les instances internationales définissent des stratégies tout en donnant des orientations politiques. Les engagements et les obligations internationales agissant sur les politiques territoriales de la Wallonie sont examinés/envisagés dans ce cadrage. Parmi les institutions internationales qui traitent de ces matières, l'Union européenne a une place prépondérante. Les objectifs qu'elle s'est fixés

au travers de la stratégie Europe 2020 ainsi que dans les Agendas territoriaux européens ainsi que la politique de cohésion influencent les politiques d'aménagement du territoire et de développement régional au travers de leurs déclinaisons en directives et feuilles de route. Ces lignes directrices européennes sont opérationnalisées par les financements de la politique régionale européenne<sup>1</sup>. Les fonds structurels européens comprenant le FEDER et le fonds structurels et d'investissements européens (ESI) sont les bras armés du développement territorial européens. En ce qui concerne l'ESI, outre le financement de projet dans le capital humain, l'accent est mis sur les infrastructures numériques et la connectivité.

Des **leviers** au travers des politiques mises en place sont donc mobilisables par les territoires pour impulser des inflexions spatiales aux tendances et dresser des trajectoires souhaitables. Dans le cas où les documents s'imposent sans laisser de marges de manœuvre aux territoires, ceux-ci ne sont plus considérés comme des leviers.

L'analyse des dynamiques sectorielles s'est appuyée sur ce cadrage pour cerner les perspectives d'évolution et les besoins sectoriels à deux horizons temporels : 2025, qui constitue une perspective à court et moyen termes au cours de laquelle, en dehors des politiques et projets en cours, la latitude pour mettre le territoire wallon en capacité de répondre aux tendances identifiées est relativement restreinte ; 2040, qui constitue un horizon davantage prospectif devant permettre à la Wallonie de mettre en œuvre la vision qu'elle aura définie pour relever les défis que les tendances et stratégies supranationales adressent au territoire wallon sur le long terme.

---

<sup>1</sup> Les grands objectifs de la stratégie Europe 2020, une stratégie pour une croissance intelligente, durable et inclusive sont les suivants : 75 % de la population âgée de 20 à 64 ans devrait avoir un emploi; 3 % du PIB de l'UE devrait être investi dans la R&D; les objectifs «20/20/20» en matière de climat et d'énergie devraient être atteints (y compris le fait de porter à 30 % la réduction des émissions si les conditions adéquates sont remplies); le taux d'abandon scolaire devrait être ramené à moins de 10 % et au moins 40 % des jeunes générations devraient obtenir un diplôme de l'enseignement supérieur; il conviendrait de réduire de 20 millions le nombre de personnes menacées par la pauvreté (Commission européenne, 2010). L'Agenda Territorial, Vers une Europe inclusive, intelligente et durable faite de régions diverses, adopté le 29 mai 2011 sous la présidence hongroise insiste sur l'importance de la coordination des politiques sectorielle dans le développement territoriale comme moyen permettant de rencontrer les objectifs de la stratégie Europe 2020. Les forces motrices territoriales identifiées par l'Agenda territorial sont la mondialisation, l'intégration européenne et l'interdépendance croissante entre les régions, la diversité territoriale des défis démographiques et sociaux et la ségrégation des groupes vulnérables, le changement climatiques et les risques environnementaux, les défis énergétiques, la perte de la biodiversité et la vulnérabilité du patrimoine naturel, culturel et paysager.

## 2. LES DYNAMIQUES DÉMOGRAPHIQUES

### 2.1. PRÉSENTATION DE LA TENDANCE

L'observation des dynamiques démographiques permet d'évaluer les besoins présents et à venir en termes d'équipement du territoire que ce soit en matière de logements, de services, d'emploi et de déplacements... dans une optique de développement durable des territoires. La démographie wallonne se caractérise par l'accroissement et le vieillissement de sa population ainsi que l'instabilité croissante de ses ménages. Ces trois tendances majeures fortement interdépendantes et déjà identifiées par le passé restent d'actualité en 2016. Enfin, si les dynamiques démographiques ont des impacts territoriaux pour les secteurs, les leviers pour répondre à ces impacts se retrouvent essentiellement dans le secteur *habitat et services*. C'est en effet, entre autre, par l'organisation de l'offre résidentielle que l'on répond tant aux pressions de la croissance démographique qu'au vieillissement de la population ou à l'instabilité croissante des ménages.

#### 2.1.1. La croissance démographique

La croissance démographique mondiale élargit la base potentielle des flux migratoires internationaux. Même si cette croissance tend à s'infléchir, elle reste une réalité tangible à l'échelle de la planète pour plusieurs décennies encore. L'accroissement attendu concerne surtout des parties du globe (Afrique et Asie du Sud) qui connaissent déjà d'importantes difficultés économiques, sociales et environnementales, ainsi que des contextes géopolitiques assez instables.

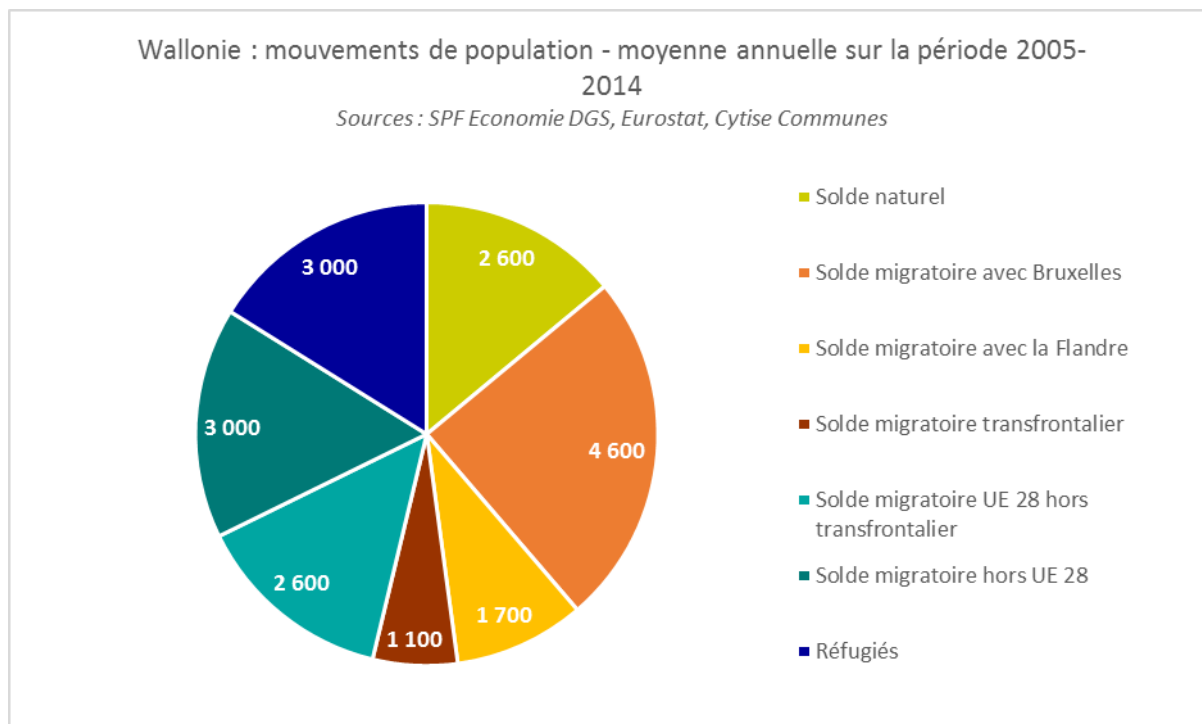
A l'échelon de notre pays, deux dynamiques migratoires sont à distinguer : l'immigration extra-européenne et l'immigration des ressortissants de l'Union européenne. L'immigration extra-européenne relève essentiellement de dynamiques de regroupement familial et des demandes d'asile politique (Bureau Fédéral du Plan, WP2-2015). Elle peut fluctuer fortement en fonction des différents contextes géopolitiques et de l'évolution de la politique d'accueil des migrants. L'immigration économique extra-européenne s'appuie sur la métropole bruxelloise comme tête de pont et reste en grande partie concentrée dans le territoire métropolitain. Le regroupement familial contribue à renforcer l'immigration dans le centre des grandes villes où la population extra européenne est déjà importante.

L'immigration de ressortissants de pays de l'Union européenne est quant à elle essentiellement motivée par des ressorts économiques : présence des institutions européennes, fiscalité, différentiel de niveau de vie avec les nouveaux pays européens ou des pays fortement touchés par la crise (Bureau Fédéral du Plan, WP2-2015). Les tendances lourdes de la métropolisation accentuent les **disparités entre les régions** d'Europe, ce qui entraîne des migrations intra-européennes.

La Wallonie, sous l'influence d'aires métropolitaines extérieures qui agissent comme des moteurs de développement, dépend, pour les zones qui sont dans ces aires, de leur dynamisme. L'aire métropolitaine bruxelloise et la métropole luxembourgeoise en sont les deux moteurs principaux. Les régions plus éloignées de ces moteurs métropolitains sont moins impactées par les retombées de ces dynamiques démographiques. Celles-ci, à la fois d'origine transrégionale et transfrontalière, forment un socle stable et très important de la croissance démographique wallonne (+ /- 7.000 personnes/an)

Le graphique qui suit montre que le solde naturel (différence entre naissances et décès) n'est qu'un faible moteur de la croissance démographique wallonne, tandis que le solde migratoire, interrégional et international, rend à lui seul compte de 85% de la croissance depuis 2005 (contre 74% en Flandre et 50% à Bruxelles).

Graphique 1 :

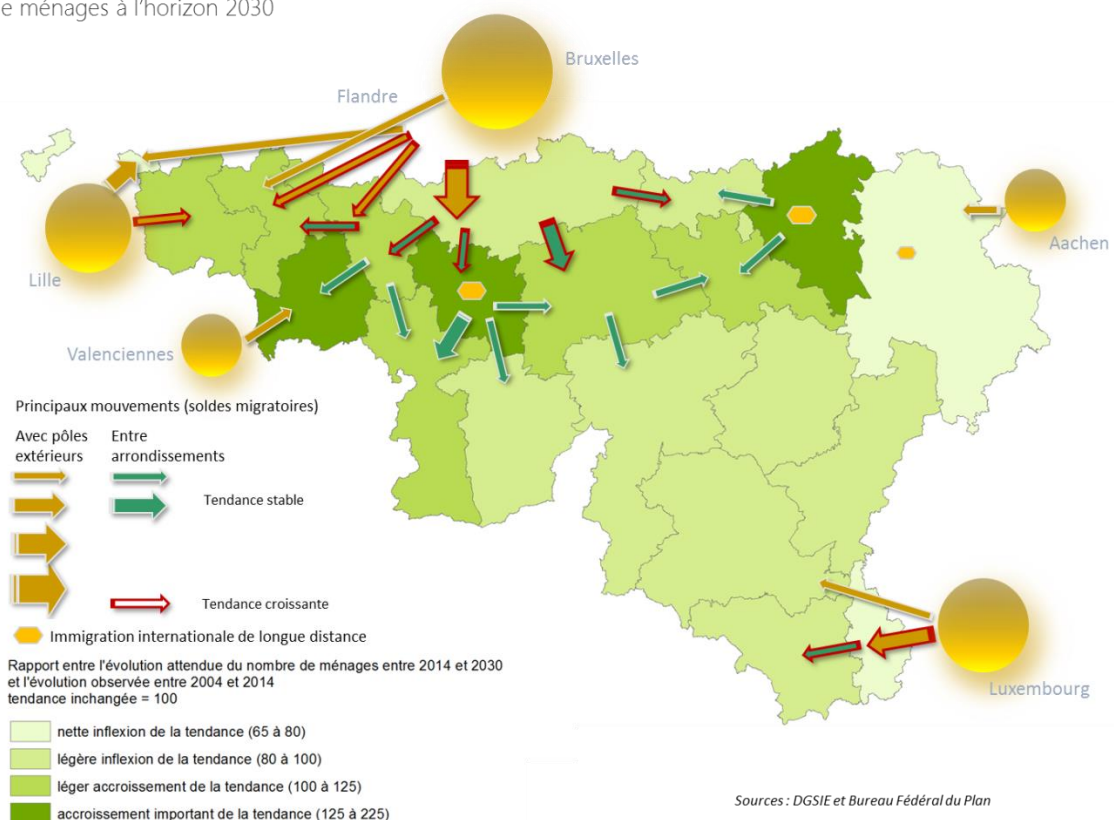


**Wallonie : mouvements de population – moyenne annuelle sur la période 2005-2014 (CPDT 2016, sources SPF Economie, Eurostat, Cytise communes).**

Au 1<sup>er</sup> janvier 2016 la Wallonie comptait 3.602.216 habitants (SPF Economie). Les **perspectives** démographiques 2015-2060 publiées par le Bureau fédéral du Plan en mars 2016 envisagent toujours une croissance importante de la population wallonne. Par rapport à 2015, l'accroissement serait de 85.000 personnes en 2020, 229.000 en 2030 et 357.000 en 2040. Il serait très important à court terme (17.000/an) avant de retrouver un rythme plus moyen de 14.400/an entre 2020 et 2030 et de baisser légèrement entre 2030 et 2040 (12.800/an). La croissance à long terme est plus faible que lors de l'exercice de perspective précédent (2014-2060) : 357.000 au lieu de 420.000.



Influence probable des pôles extérieurs et des migrations entre arrondissements sur l'évolution du nombre de ménages à l'horizon 2030

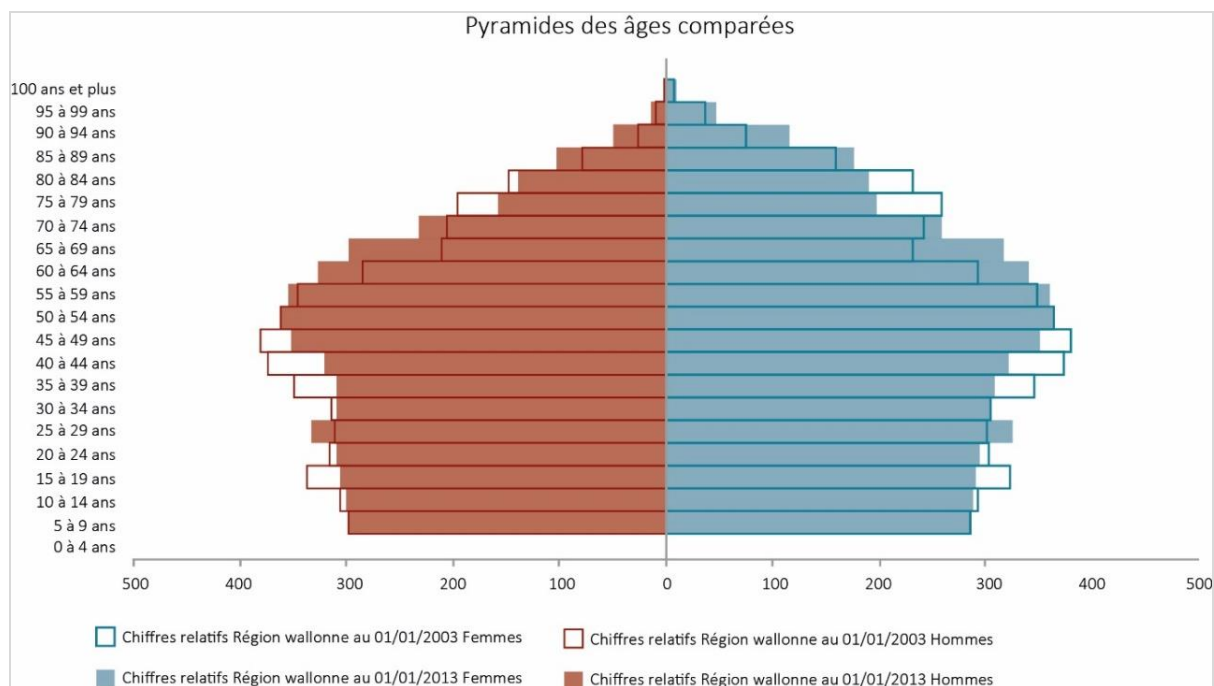


**Influence probable des pôles extérieurs et des migrations entre arrondissements sur l'évolution du nombre de ménages à l'horizon 2030 (CPDT, 2016).**

### **2.1.2. Le vieillissement de la population**

Le Diagnostic 2011 mettait déjà en évidence le vieillissement des Wallons dont l'âge moyen augmente d'un an tous les neuf ans. Bien que l'arrivée régulière d'une population de jeunes adultes de 20 à 35 ans, issus de l'immigration internationale, atténué quelque peu ce constat, la vague du papy-boom impacte la dynamique démographique.

Depuis 2010 on assiste à l'arrivée de ces effectifs très nombreux à l'âge de la pension. Les principales conséquences de cette transition sont un risque accru de précarité pour les individus, et une diminution de la base taxable qui risque de grever encore davantage le budget des collectivités (Belfius 2010).



**Pyramide des âges homme/femmes comparées entre les années 2003 et 2013**

### 2.1.3. L'évolution de la structure des ménages

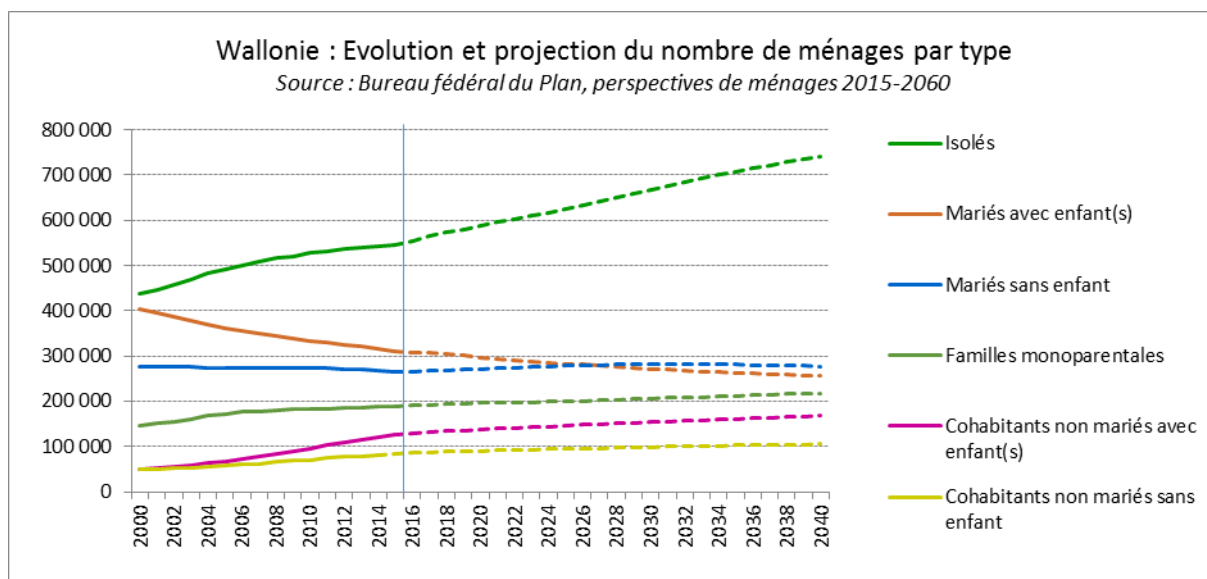
La **taille** moyenne des ménages wallons s'est stabilisée à 2,3 personnes par ménage ces dernières années, mais elle devrait recommencer à diminuer suite au vieillissement qui entraîne une augmentation des isolés et des ménages de deux personnes.

En ce qui concerne les **types** de ménages, le mouvement observé en 2011 se poursuit : on continue à observer une augmentation des personnes isolées (qui ensemble représentent un tiers des ménage) et des cohabitants avec ou sans enfants.

La part des ménages monoparentaux (respectivement 12,2% de la population wallonne et 9,9 % de la population belge) augmente également, mais dans une moindre mesure. Ces ménages se caractérisent par un risque accru de **précarité**, une plus forte propension à déménager et des besoins spécifiques. Ils représentent 42% des familles et concernent 40% des enfants de moins de 25 ans (source : Censur 2011).

Selon les perspectives du Bureau du Plan, les tendances actuelles devraient se poursuivre voire s'accroître en ce qui concerne les personnes isolées. A l'horizon 2040, la Wallonie devrait compter environ 250.000 ménages supplémentaires (+16%), dont 200.000 seraient formés de personnes isolées. Ces derniers représenteraient alors 41% de l'ensemble des ménages (graphique 2).

Graphique 2 :



Evolution et projection du nombre de ménages par type (CPDT 2016, source BFP)

## 2.2. LES IMPACTS SUR LE TERRITOIRE WALLON

Cette croissance démographique, et ses conséquences sur la pyramide des âges qu'elle rééquilibre quelque peu, va de pair avec l'augmentation de besoins spécifiques à certaines tranches d'âge ou à certains types de ménages. Sa répartition territoriale, en ce qui concerne les mouvements transfrontaliers, soutient surtout la dynamique démographique des arrondissements de Tournai et de Mouscron (métropole lilloise) ; d'Arlon et de Virton dans l'aire métropolitaine luxembourgeoise ; et de Nivelles, Soignies, Namur et Waremme pour l'aire métropolitaine bruxelloise. Les mouvements observés dans le sud de la Province du Luxembourg sont principalement des ménages intra-européens (portugais) et des luxembourgeois qui recherchent une habitation plus abordable. Les migrations internationales d'ordre économique mènent à des effets de regroupement et de concentration dans :

- certaines communes du Brabant wallon (Européens, Américains) entraînant une pression foncière accrue ;
- les grands centres urbains comme Charleroi et Liège (Africains, Asiatiques) où une offre de logement plus abordable est susceptible de répondre à leurs besoins,

tandis que les migrants de type humanitaire sont dans un premier temps *de facto* répartis sur le territoire.

Les mouvements résidentiels transrégionaux ou intra-wallons, tributaires de la localisation des emplois, restent souvent confinés au sein d'un même territoire (« bassin résidentiel », Iweps 2016). En ce sens, le développement de l'économie numérique freinerait un peu plus la mobilité résidentielle des Wallons qui préfèrent déjà, en raison des distances relativement courtes, faire la navette que déménager.

L'arrivée à la retraite d'un nombre accru de personnes entraîne une diminution relative des navettes domicile-travail et de la mobilité quotidienne. La réduction du territoire de vie qui s'ensuit favorise le développement de l'économie résidentielle. La nécessité de développer des services spécifiques ou adaptés aux aînés s'impose comme le principal impact territorial à l'échelle régionale et locale : aménagement de l'habitat, des espaces publics, loisirs, services de santé, structures d'hébergement, services à domicile...

À plus long terme, l'arrivée de la *vague grise* du baby-boom dans le « quatrième âge » va engendrer un accroissement très net des besoins liés à des problèmes spécifiques de la population très âgée. C'est surtout à partir de 2026 que cet accroissement va se marquer. Il faudra cependant répondre à cette demande de manière souple et réversible afin d'éviter de se retrouver avec un suréquipement en structures pour les aînés au-delà de 2050 une fois que le pic de personnes très âgées sera passé.

C'est l'appartenance à un type de ménage qui induit les besoins en logements et en services ; le passage d'un type de ménage à un autre est dès lors directement lié à la propension à déménager.

La répartition des ménages sur le territoire dépend fortement des caractéristiques du parc de logements. Ces liens, qui fonctionnent dans les deux sens (offre et demande), seront également développés dans le secteur « habitat et services ».

Garde alternée, familles recomposées : l'apparition des ménages « à géométrie variable » implique aussi des besoins variables au fil du temps : les logements en particulier tendent à se surdimensionner pour un usage à temps partiel.

## 3. LES DYNAMIQUES ÉCONOMIQUES

### 3.1. LA MONDIALISATION

#### 3.1.1. Présentation de la tendance

La mondialisation peut être définie comme une intégration mondiale des cultures, économies, industries, régulations et marchés nationaux. Elle est l'émergence du Monde comme espace pertinent (Levy & Lussault, 2013). Cet espace présente des enjeux spatiaux spécifiques au travers des frictions/concurrences entre les territoires nationaux/régionaux et l'espace Monde. Cela se traduit par la prédominance d'un espace économique unificateur contrebalancé par les pressions de la société civile où les Etats peuvent être marginalisés. Les accords commerciaux de libre-échanges négociés ou en négociations au sein de l'Organisation Mondiale du Commerce et de manière bilatérale avec le CETA et le TTIP entre l'Union européenne et les partenaires extérieurs sont un des instruments de cette intégration économique mondiale.

Les lieux qui bénéficient d'interconnexions optimales prennent une importance nouvelle sur les espaces par une concentration des centres de commandement, des services avancés et des infrastructures de savoir. Les territoires et les polarités qui les organisent sont engagés dans une concurrence accrue pour capter les retombées de la mondialisation en cherchant à se doter d'atouts comme une main d'œuvre hautement qualifiée, des infrastructures de communication performantes, un réservoir démographique suffisant, une haute qualité environnementale et un cadre de vie attractif. La mondialisation accentue les disparités socio-économiques entre les régions d'Europe, ce qui entraîne des migrations intra-européennes (cfr. les dynamiques démographiques).

Les activités économiques et industrielles agissent sur les flux de biens, des personnes et des capitaux. Parallèlement le réseautage des agents économiques des territoires prend de plus en plus d'importance. L'ancrage territorial, notamment à travers l'émergence de dynamiques locales, constitue une réponse à la mondialisation et favorise la rencontre les objectifs du développement durable. De plus la métropolisation qui est une conséquence spatiale de la mondialisation, s'accompagne d'un mouvement de périurbanisation des infrastructures économiques et de la polarisation des services à haute intensité de connaissance et fonctions de commandement qui y sont liés.

La métropolisation modifie en profondeur la redistribution des richesses sur les territoires, favorise les économies d'agglomérations et les concurrences. En parallèle, l'économie présentielle prend une place de plus en plus importante dans le développement économique des territoires. Chaque sous-territoire à l'intérieur des aires métropolitaines cherche à en capter les retombées en jouant notamment sur l'attractivité résidentielle. Cette attractivité se construit à partir de l'ensemble des fonctions (économiques, résidentielles, culturelles, loisirs, agricoles...) à l'échelle des aires métropolitaines et se décline dans les sous-territoires de ces aires.

La mondialisation entraîne quatre conséquences :

- un développement des activités transnationales ;
- une croissance des flux (commerciaux, financiers, culturels...) avec une croissance des mouvements migratoires ;

- une augmentation de la vitesse de diffusion à l'échelle monde des idées, biens, informations, de la culture ;
- une interdépendance de plus en plus profonde entre les phénomènes mondiaux et locaux et une dualisation sociale des espaces qu'ils soient métropolitains ou périphériques (Held D, 2010 : 28-29 ; Van Hamme & al., 2011).

### **3.1.1.1. L'économie mondialisée**

A l'échelle de la planète, les tendances économiques mondiales, le mode de vie de plus en plus globalisé et la croissance démographique s'accompagnent d'une forte augmentation de la consommation de biens et services. Les principaux impacts environnementaux qui accompagnent cette évolution ont trait à l'exploitation des ressources naturelles, aux émissions de polluants (transport et production) et à la production de déchets.

La globalisation économique conforte l'importance des régions métropolitaines «connectées» – bien équipées en infrastructures de transport et TIC et offrant un cadre de vie de qualité. Celles-ci voient la relation entre les pôles urbains et leur hinterland se renforcer et se diversifier. Cette nouvelle complexité se matérialise par une périurbanisation plus lointaine et une croissance de population au sein des aires métropolitaine entraînant notamment fragmentation et recomposition du territoire, pressions sur les écosystèmes et congestion du trafic. Elle se manifeste spatialement par l'étalement de l'habitat qui se développe autour des axes autoroutiers et en périphérie des villes et la concentration des activités métropolitaines dans les aires urbaines de hiérarchie mondiale (sièges des institutions internationales, centre de commandement des entreprises multinationales, pôles universitaires, équipements de rayonnement suprarégional, activités de services avancés aux entreprises...).

Les impacts de la diffusion de l'urbanisation se manifestent :

- en périphérie par une diffusion du mode de vie jadis considéré comme urbain au cœur des campagnes autrefois centrées sur des activités agricoles (diffusion de services, difficultés de voisinage entre les fonctions...). Cette diffusion remet en cause les conceptions classiques des relations entre les villes et les campagnes devenues plus complexes (Kauffmann, 2010).
- en ville par une augmentation de la demande en mobilité individuelle avec un déclin concomitant de la rentabilité des transports en commun et une dépendance accrue à l'automobile. En Wallonie, le rôle moteur des villes stagne vu la déconcentration des activités menant à une dévitalisation, voire une dégradation des centres-villes.

L'intégration croissante des activités économiques ouvre la porte à de nouveaux marchés pour les entreprises wallonnes. Mais, dans le même temps l'intensité de la concurrence à laquelle elles doivent faire face augmente. Sous cette dynamique, les territoires tendent alors à se spécialiser dans les activités pour lesquelles ils ont un avantage par rapport à leurs partenaires commerciaux. Les activités, surtout dans le cas des activités intensives en main d'œuvre et à faible contenu technologique, comme par exemple l'industrie du textile, sont délocalisées. Quant aux activités au contenu technologique plus important comme les activités de services supérieurs, l'innovation de pointe, la chimie, etc., elles apparaissent plus que jamais stratégiques dans le contexte de reconversion économique mais sont également exposées à un risque croissant de délocalisation, à moins d'un fort ancrage territorial (Grasland & Van Hamme, 2010 ; Manzagol, 2009). Ces activités spécialisées se concentrent essentiellement dans les métropoles qui bénéficient du capital humain nécessaire favorable aux *milieux innovateurs* (Quévit, 2007).

L'économie wallonne reste fortement ouverte sur l'extérieur vu sa petite taille et sa position au sein de l'Europe du Nord-Ouest. Cependant ses performances en matière d'exportation sont inférieures à celles de la Belgique (Hennart et al. 2016). La part des exportations de biens et services dans le produit intérieur brut (PIB) belge est passée, entre 2004 et 2012, de 70,4% à 82,3%<sup>2</sup>. Sur la même période, la part des exportations wallonnes dans le PIB de la Région est passée de 48% à 57,8%<sup>3</sup>. Ouverte sur l'extérieur, la Wallonie est contrainte d'assurer tant l'attractivité que la compétitivité de son territoire sur base de ses spécialisations ainsi que par des activités non délocalisables dans un contexte de concurrence européenne – voire mondiale – accru. Les territoires doivent constamment adapter leur stratégie économique afin d'acquérir des avantages absolus<sup>4</sup> (Camagni, 2002 ; Pecqueur, 2014). Lorsque l'avantage national, régional ou local est moindre, ou s'est amenuisé, les territoires risquent le déclin entraînant un abandon d'activités économiques et dès lors la prolifération de friches.

### **3.1.1.2. La croissance de la mobilité**

La mobilité et le territoire sont des domaines interdépendants. « *La mobilité a ainsi permis un développement et une spécification des territoires mettant en évidence des systèmes territoriaux dynamiques axés sur l'échange et les interdépendances territoriales* » (Leclercq & Grandjean, 2015).

« Dans son acception la plus fréquente, la mobilité est un déplacement, un transfert, d'un lieu à un autre. Ce déplacement peut concerner des personnes, des biens matériels et immatériels, des informations » (Cattan, 2004). En 2009, un rapport<sup>5</sup> de la Commission européenne relève une série de facteurs déterminants pour l'offre et la demande de mobilité : le vieillissement de la population ; les migrations et la mobilité interne ; les défis environnementaux ; l'urbanisation ; l'intégration de l'UE dans l'économie mondiale ; la technologie (surtout au niveau de l'énergie et de l'information). La combinaison de ces facteurs augure de l'augmentation de la demande de mobilité des personnes, du transport de marchandises et de la complexification des chaînes de déplacements.

Les flux marchands et migratoires croissent proportionnellement avec l'intégration des différentes économies. Les régions capables de gérer et de structurer ces flux, principalement les zones qui disposent de réseaux de transport (ports, aéroports, gares et réseaux autoroutiers) de bonne qualité et multimodaux, s'en trouvent renforcées. La mondialisation et l'abaissement des coûts de transport sur longue distance, ainsi que la libre circulation des travailleurs, affectent également les mouvements humains avec des pressions dues aux distorsions entre les législations sociales nationales intra européennes et aux écarts socioéconomiques entre les différentes parties du monde.

---

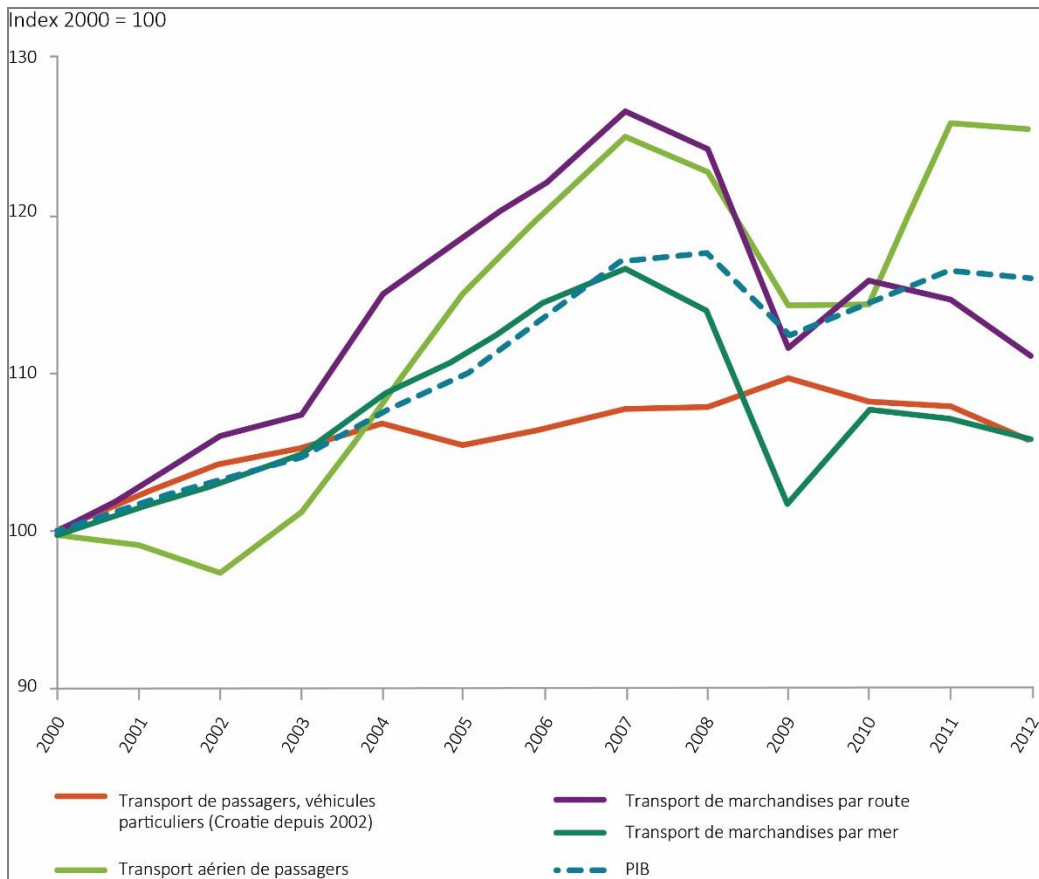
<sup>2</sup> Source : Eurostat (Exportations).

Les écarts de PIB par habitant au prix courant du marché entre régions belges ont eu des évolutions contrastées entre 2005 et 2014 avec une progression de 7 % pour Région Bruxelles-capitale (de 57.713 € en 2005 à 62.880 € en 2014), de 23 % pour la Flandre (de 29.479 € en 2005 à 36.394 € en 2014) et de 21 % pour la Wallonie (de 21.534 € en 2005 à 26.161 € en 2014) (source EUROSTAT).

<sup>3</sup> Source : Eurostat (PIB) et Banque Nationale de Belgique (exportations)

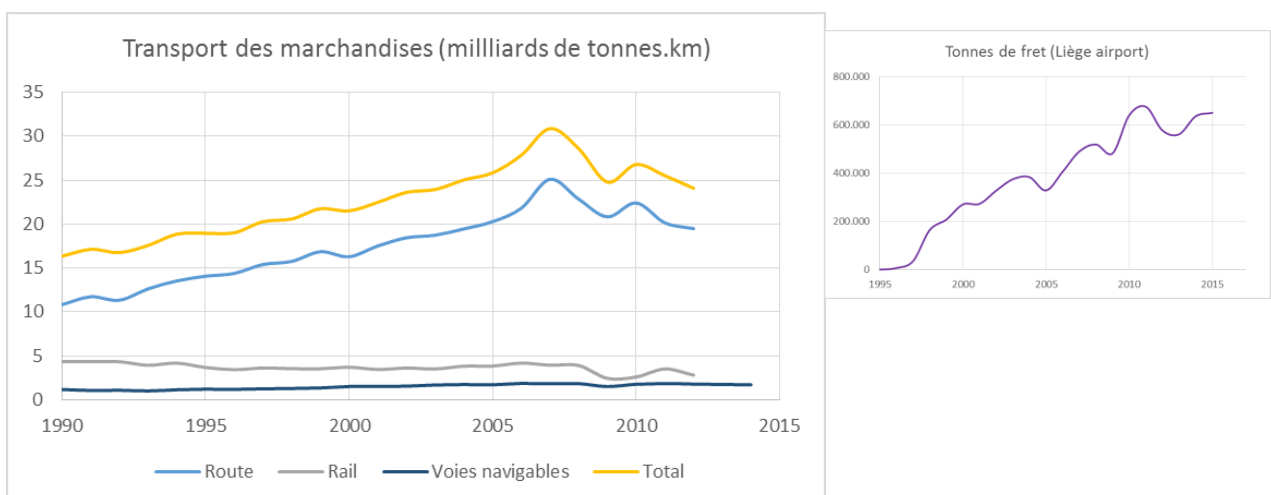
<sup>4</sup> La théorie de l'avantage absolu d'Adam Smith consiste en une spécialisation économique des territoires qui leur octroie une spécificité négociable avec des productions spécialisées d'autres territoires.

<sup>5</sup> Rapport sur le futur des transports à l'horizon 2050 (2009)



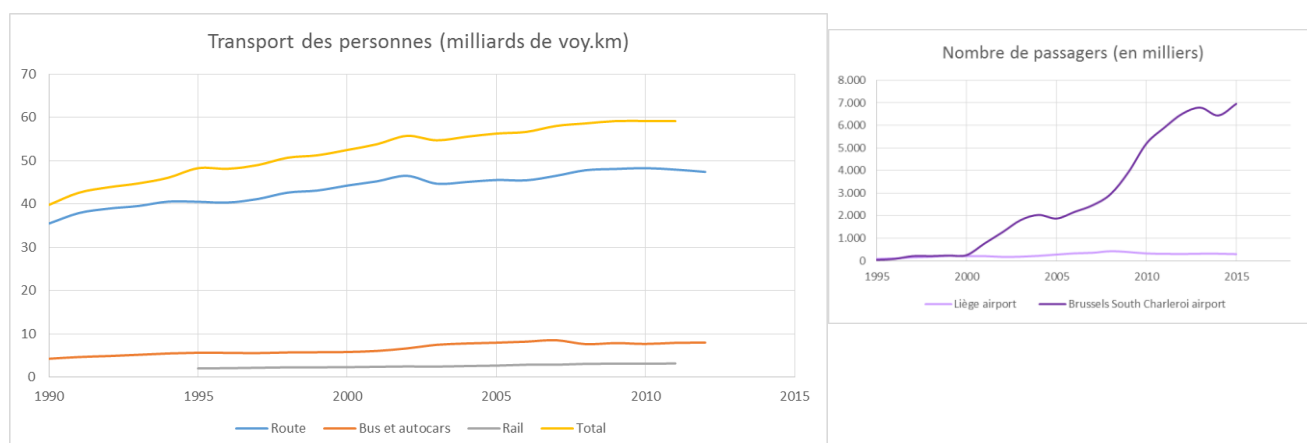
### Croissance de la demande de transport par mode/kilomètre et PIB dans l'Europe des 28 (source : Etat de l'environnement européen 2015)

L'évolution du transport des personnes et des marchandises traduit une demande de mobilité toujours croissante même si la crise financière de 2008 a fortement impacté la demande pour le transport des marchandises. La mobilité des individus a été moins touchée et est aujourd'hui davantage tirée par la croissance démographique que par l'évolution des distances parcourues individuellement.



Transport des marchandises en Wallonie. Sources : Sources : SPF Mobilité et transport, SPW – DGO2 – Mobilité et voies hydrauliques, Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) – Calculs IWEPS (2016) – estimations ICEDD pour 2010 et 2011





Transport des personnes en Wallonie. Sources : SPF Mobilité et Transport, Société nationale des chemins de fer belges (SNCB), Société régionale wallonne du transport (SRWT) – SPW DGO2 – Calculs IWEPS – estimations ICEDD pour 2011 et 2011.

### 3.1.2. Les impacts sur le territoire wallon

La métropolisation se traduit de manière différenciée dans les aires métropolitaines transfrontalières wallonnes tout en conservant un trait qui leur est commun : la croissance spatiale de leurs influences. La Wallonie, incluse dans des aires métropolitaines extérieures, est sous l'influence de leur dynamisme pour irriguer son territoire. La Wallonie, hormis le Brabant wallon, ne bénéficie cependant pas directement de l'effet d'entraînement des métropoles voisines dans les secteurs productifs et de services aux entreprises. Les retombées de ces pôles sont essentiellement générées par l'économie résidentielle.

L'aire métropolitaine bruxelloise est historiquement structurée autour de Bruxelles. Les évolutions récentes tendent à montrer des rééquilibrages au sein de cette aire métropolitaine avec des développements importants à partir des pôles universitaires de Leuven et de Louvain-la-Neuve. Il y est à souligner également la montée en puissance de Gand à la toute proche périphérie de cette aire.

Par contre le rayonnement de Luxembourg est nettement plus déséquilibré. Les frontières nationales, avec les divergences fiscales, politiques et culturelles qu'elles entraînent, limitent fortement les retombées de la croissance luxembourgeoise à l'intérieur de son territoire tout en spécialisant les espaces périphériques dans le secteur résidentiel. Les mouvements observés dans l'aire métropolitaine lilloise sont en deçà des influences bruxelloises et luxembourgeoises sur le territoire wallon même si ils ont tendances à se développer.

La mondialisation et son corollaire, l'éloignement des lieux de production et de consommation, ont rendu le transport plus que jamais indispensable. Vu sa position géographique dans l'hinterland de grands ports maritimes européens, le développement des pôles aéroportuaires, son accès aux marchés européens de même que le déploiement d'une politique de pôle de compétitivité via le plan Marshall, la Wallonie a permis l'essor du secteur de la logistique sur son territoire. De plus, en vue de réaliser le 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. Le périmètre de cette libéralisation des transports varie d'un pays à l'autre. En Belgique le transport des personnes ferroviaires ainsi que la mission dévolue aux transports en commun wallons n'ont pas encore fait l'objet d'une ouverture aux marchés.

L'évolution de l'accessibilité des territoires est certainement l'impact territorial principal pouvant résulter des différents éléments listés ci-dessus. L'accessibilité des lieux peut ainsi être directement ou indirectement affectée, positivement ou négativement, par des phénomènes de congestion, une variation de l'offre de transport en privilégiant le transport collectif, le coût du transport, des mesures restrictives (interdiction des véhicules polluants en centre-ville...), etc.

Enfin, la consommation d'espace lié aux infrastructures de transport en tant que telles peut être considérée comme un impact territorial fort. Néanmoins, si elle a été particulièrement importante par le passé, cette consommation d'espace devrait rester marginale dans les années qui viennent.

### **3.1.3. Les leviers**

La mondialisation accentuant les spécialisations des territoires avec comme corollaire le creusement des inégalités, les leviers territoriaux se répartissent entre ces deux tendances. La gestion spatiale des conséquences de la mondialisation vise à doter les territoires d'équipements et d'infrastructures instaurant des équilibres dans les aires métropolitaines en tenant compte de leurs avantages comparatifs. Le développement des infrastructures de transport et de communication viennent en support à la mondialisation. Les leviers pour atténuer la tendance à la croissance des inégalités induites par la mondialisation sont traités dans le chapitre qui suit.

En réaction à la mondialisation et aux défis environnementaux, se mettent en place des dynamiques économiques endogènes, respectueuses des milieux naturels et de l'éthique. Celles-ci revêtent différentes formes : circuits courts, économie circulaire, classes créatives... On constate également l'émergence de nouvelles solidarités territoriales au travers de la dynamisation des activités locales. Elles révèlent les avantages de zones, rurales ou urbaines, dont le patrimoine est plus riche et mieux préservé.

La valorisation des réseaux d'acteurs et des proximités apparaît de nature à favoriser les territoires les mieux dotés en économies d'agglomération. De manière générale, les différents concepts tels milieux innovants, clusters, pôles de compétitivité... mettent en avant des modèles de gouvernance et des « combinaisons originales de ressources qui conduisent au développement économique de moyen terme, ainsi qu'à des formes originales de gouvernance locale » (Pecqueur 2014). La dynamique des réseaux est également susceptible de générer des spécialisations économiques locales.

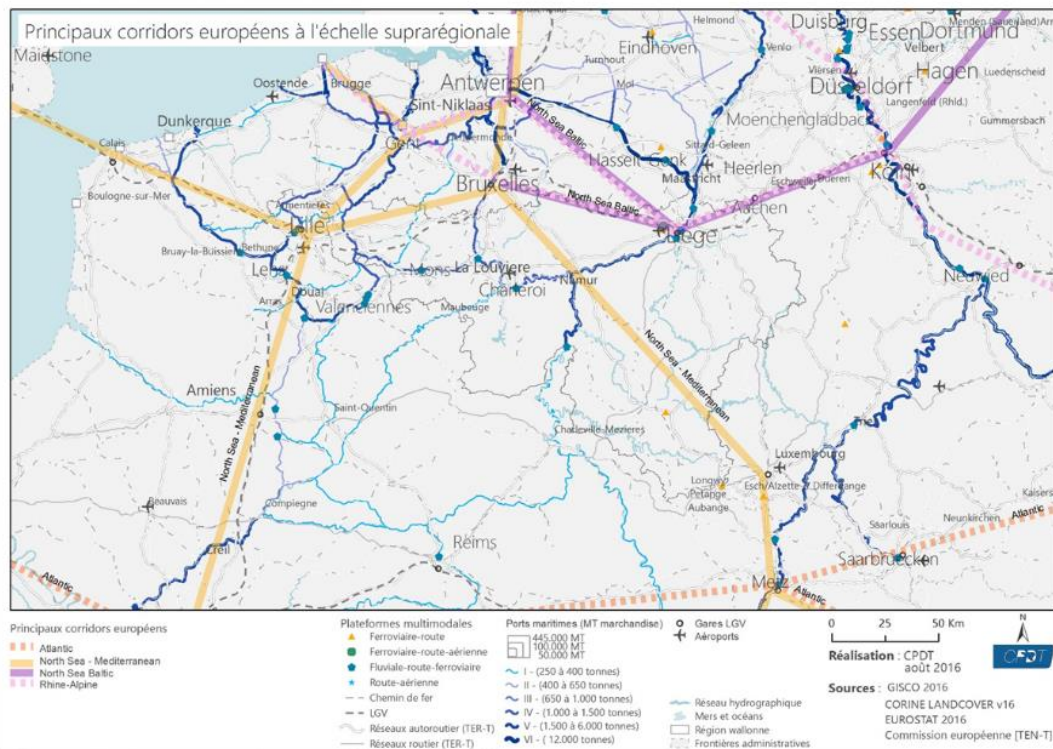
L'Agenda territorial 2020 met l'accent sur la valorisation du capital territorial composé des équipements, infrastructures, des compétences humaines et des réseaux entre acteurs pour faire émerger les atouts territoriaux en mettant en avant la diversité des territoires. La diversité des territoires wallons est un levier à mobiliser dans le positionnement de la Wallonie aux différentes échelles.

Le plan Marshall 4.0 est un des leviers majeurs dans le renforcement des réseaux wallons, des centres de recherches et des secteurs productifs et de services contribuant à la croissance de l'économie métropolitaine. L'aménagement du territoire accompagne cette dynamique par la valorisation du capital territorial wallon en mobilisant les atouts territoriaux. Le développement en clusters (pôles universitaires, localisation des activités économiques, centres d'enseignement et de formation) irrigués par des infrastructures de transports de qualité et soutenus à des équipements métropolitains spécialisés constitue les éléments contribuant à mieux positionner la Wallonie dans les aires métropolitaines transfrontalières, portes d'entrée territoriale de la mondialisation.

Depuis le Livre blanc (2011) jusqu'aux accords de la COP21 (2015), en passant par les transferts de compétences dans le sillage de la VI<sup>ème</sup> réforme de l'Etat (2014), la stratégie wallonne en matière de mobilité se doit de décliner un arsenal de politiques et de documents internationaux, européens et fédéraux abondants. Rien qu'au niveau wallon, il convient de citer la Déclaration de politique régionale, le Pan Marshall 4.0, le Plan infrastructures, la Stratégie wallonne de développement durable et le Plan Air-Climat-Energie. Elles concernent les tendances touchant à la mobilité identifiées plus haut comme la réduction des GES, l'intégration des nouvelles technologies dans les transports, la sécurité, la logistique...

Dès les traités de 1951 (CECA) et 1957 (CEE) instaurant les fondations de l'actuelle Union Européenne, les États membres se sont accordés sur la libre circulation des biens et des personnes. L'Union Européenne s'est ainsi fixé comme objectif la mise en place d'infrastructures de transport durables, efficaces et interconnectées, qui devraient rendre la circulation aisée et rapide des personnes et des marchandises dans toute l'Europe notamment par la mise en place des Réseaux Trans-Européens de Transport (RTE-T). Les RTE-T seront composés d'un réseau global (opérationnel à l'horizon 2050) et d'un réseau central (partie stratégique du réseau global prévu pour 2030), répartis en neuf corridors<sup>6</sup>.

### Principaux eurocorridors européens



Sources : Commission européenne [TEN-T] - 2016

### Eurocorridors européens (CPDT, 2016, sources : Commission européenne, 2016)

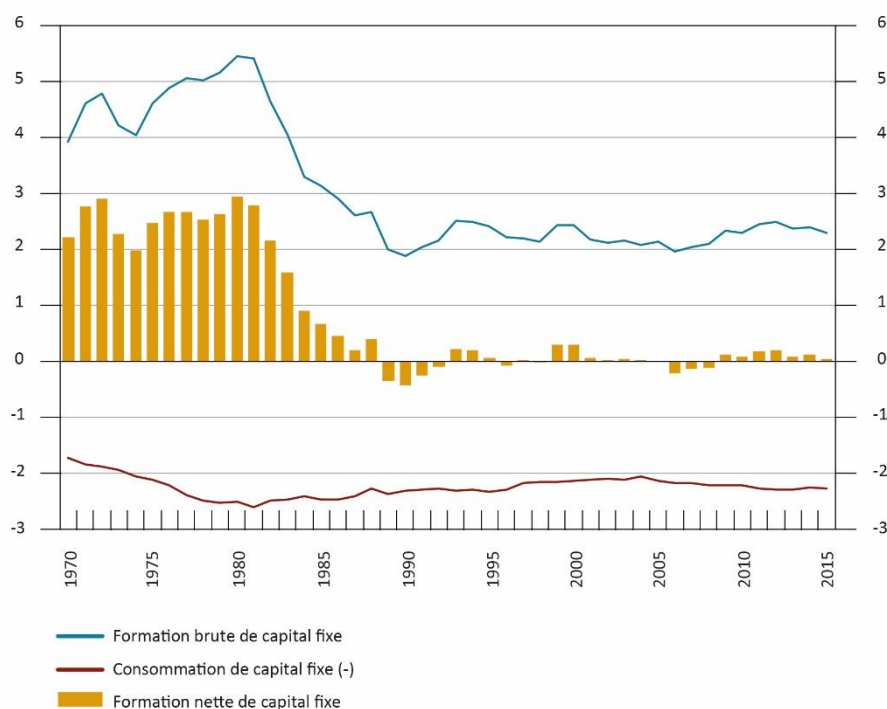
La stratégie wallonne de développement durable confirme cette volonté de permettre à tous de se déplacer quelle que soit les conditions physiques, géographiques ou financières. Toutefois elle met désormais l'accent sur les modes doux, le covoiturage et les transports en commun.

<sup>6</sup> Règlements UE 1315/2013 et 1316/2013

## 3.2. LES INVESTISSEMENTS PUBLICS

### 3.2.1. Présentation de la tendance

L'action publique est fortement contrainte par les moyens qui lui sont attribués. Suivant l'importance des budgets consacrés aux équipements, aux infrastructures, à la politique patrimoniale et aux politiques sociales, le développement du territoire s'orientera vers un équilibre de l'accès aux besoins humains ou au contraire vers un renforcement des inégalités (Le Galès P., 2011). La Belgique est caractérisée par des investissements faibles dans la formation de capital brut en infrastructure mais avec des dépenses publiques élevées. Le capital brut des administrations publiques est composé des actifs suivants : bâtiments, ouvrages de génie civil, matériel de transport (sans la SNCB), infrastructures informatiques et de télécommunication, dispositifs d'armement, dépenses de recherches développement... ce qui correspond à 9,4 milliards de dépenses en 2015 réalisée par les pouvoirs locaux, régionaux et fédéraux. Si on élargit aux subsides en infrastructure accordés au secteur non-marchand, notamment dans le secteur de la santé, le montant investi en 2015 est de 13,8 milliards d'euros soit 3,4 % du PIB. Ce montant d'investissement par les administrations publiques a diminué de moitié depuis le début des années 1970 (Melyn W. & al., 2016).



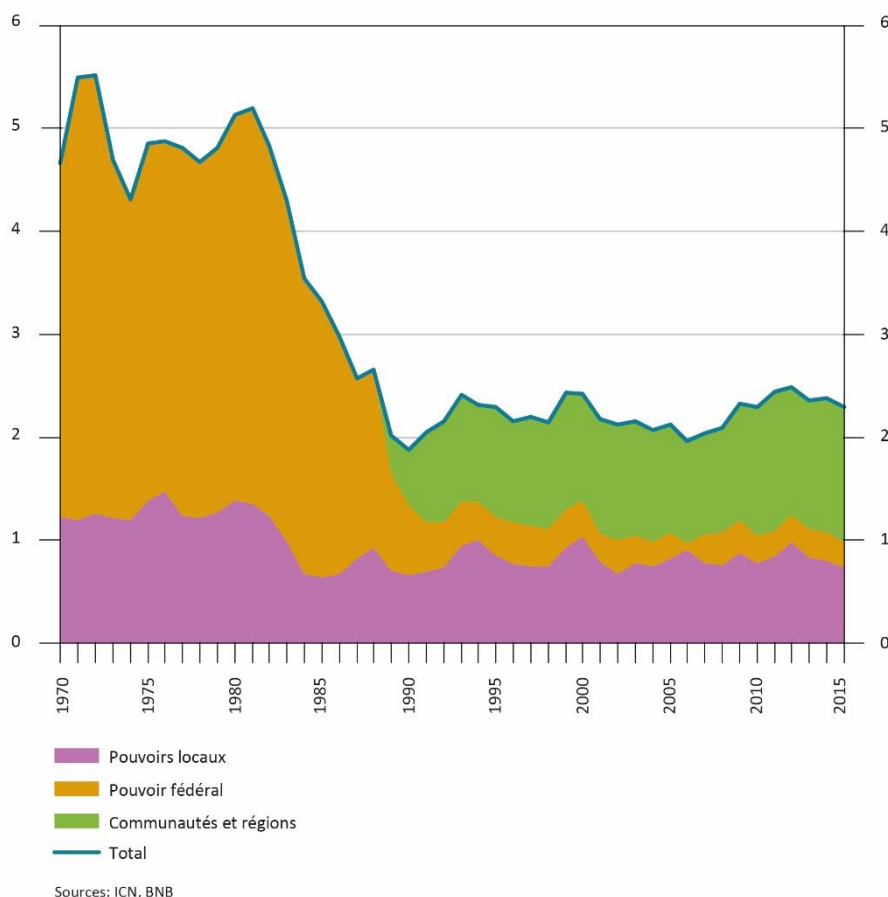
Sources: ICN, BNB

#### Evolution de la formation brute de capital fixe, de la consommation de capital fixe et la formation nette de capital fixe (source ICN et BNB).

Cette diminution qui concerne tous les niveaux de pouvoirs a été très sensible durant la décennie des années 1980 avec les mesures d'austérité mises en œuvre sous le gouvernement Martens-Gol. Depuis lors, les investissements ne parviennent plus à compenser la perte de valeur du patrimoine constitué par le passé (Melyn W. & al., 2016). Les politiques budgétaires devant répondre au pacte européen de stabilité, il est peu probable que les courbes se redressent. Cela conduit les gouvernements et les différents niveaux de pouvoirs à encore réduire les moyens de l'action publique avec un moindre

investissement - voire un désinvestissement - dans les infrastructures, les équipements, la protection du bâti et des espaces non bâtis, et l'accès aux services (y compris en matière de mobilité alternative).

Évolution des investissements publics en Belgique  
(investissements publics par sous-secteur<sup>(1)</sup>, pourcentages du PIB)



<sup>(1)</sup> Dans les comptes nationaux, les communautés et les régions n'ont été considérées comme un sous-secteur à part entière qu'à partir de 1989. Par ailleurs, dans le graphique, toutes les données antérieures à 1995, pour lesquelles l'ICN ne publie pas de statistiques selon la méthodologie du SEC 2010, ont été rétropolées sur la base des taux de croissance des séries issues des comptes selon le SEC 1995.

#### Evolution des investissements publics en Belgique par sous-secteur en pourcentage du PIB (source ICN et BNB).

La Belgique dans son ensemble a porté le fer dans les infrastructures, l'enseignement et la santé contrairement à l'Allemagne qui a continué d'investir dans l'équipement de son territoire. Les autres pays européens ont adopté globalement la même stratégie budgétaire que la Belgique même si les mesures belges étaient plus limitées jusqu'en 2012 que dans d'autres États membres (Kickert W. & al., 2015).

Le potentiel d'action des pouvoirs locaux est important dans la rencontre des besoins des territoires. Cependant, les pouvoirs locaux seront confrontés dans les prochaines années à

plusieurs défis<sup>7</sup>. L'ensemble de ces contraintes grèvent les possibilités d'investissements futurs de proximité.

### **3.2.2. Les impacts sur le territoire wallon**

Les figures ci-dessus illustrent la diminution de l'ensemble des investissements publics en Belgique qui impacte l'ensemble des secteurs comme la restructuration du secteur hospitalier par fusion et regroupement d'infrastructures. L'impact de cette tendance se traduit par une dualisation accrue des territoires avec une polarisation des équipements importants dans les pôles urbains et un délaissement des territoires les plus éloignés et les moins peuplés.

Parmi ceux-ci l'entretien, l'amélioration et la sécurisation des **infrastructures** routières nécessitent un budget important. La promotion du transfert modal de marchandises implique aussi des efforts budgétaires pour améliorer les réseaux ferroviaires et fluviaux existants (Notes stratégiques DGO1, 2015 ; Plan infrastructure 2016-2019). Le budget nécessaire pour maintenir la valeur patrimoniale des infrastructures routière est estimé à 1,5-2% de l'investissement de départ (OCDE, 2010). Des efforts budgétaires supplémentaires pour améliorer les réseaux ferroviaires et fluviaux existant sont nécessaires pour répondre à la congestion routière et aux objectifs de réduction des gaz à effet de serre (Cours des comptes européenne – Rapports spéciaux 3/2013 et 1/2015). Le réseau routier wallon n'évoluera sans doute qu'à la marge durant les années qui viennent mais bénéficiera à court terme d'un investissement de 640 millions d'euros via le plan d'infrastructures 2016-2019. Cependant les **restrictions budgétaires** influençant fortement la réalisation d'infrastructures majeures auront pour conséquence la **congestion** des réseaux (qu'on ne pourra éternellement adapter à la demande), la diminution de la **vitesse** moyenne des véhicules et de l'**accessibilité** de certains territoires.

### **3.2.3. Les leviers**

Les régions et communautés sont les principaux leviers financiers dans l'équipement des territoires en contribuant directement pour la moitié des investissements publics alors que le pouvoir fédéral ne représente plus qu'un dixième de ces investissements. L'enseignement prend la plus grande part de l'effort en requérant 1/3 de l'ensemble des investissements alors que les infrastructures de transport mobilisent 1/5 de l'effort (Melyn W. & al., 2016). Ces deux secteurs restent des vecteurs importants du développement des territoires. Néanmoins la diminution drastique des investissements publics entre 1970 et 2015, divisés par trois durant ce laps de temps, incitent les pouvoirs publics à trouver des solutions alternatives pour répondre aux besoins. Citons parmi ces moyens, la vignette poids lourds, le partenariat public privé, les structures spécifiques de financement comme la SOFICO.

---

<sup>7</sup> Les conséquences de la 6<sup>ème</sup> réforme de l'Etat, le vieillissement de la population, les charges croissantes en matière de sécurité et d'aides sociales, l'érosion de la base imposable de l'additionnel communal suite au Tax schift, leur contribution à la rencontre des objectifs du pacte de stabilité (Belfius, 2016)



## 4. LES DYNAMIQUES SOCIALES

### 4.1. PRÉSENTATION DE LA TENDANCE

Le traité de l'Union européenne reprend dans son article 174 les principes de cohésions économique, sociale et territoriale qui visent à réduire l'écart entre les niveaux de développement des diverses régions et le retard des régions les moins favorisées. Au-delà de cette acception socioéconomique de la cohésion territoriale, les inégalités se traduisent également dans les divergences de qualité de l'environnement qui accentuent les inégalités socioéconomiques.

Les inégalités ont progressé au cours de ces trois dernières décennies dans l'ensemble des pays de l'OCDE. Cette progression est surtout induite par un écart de plus en plus important entre les revenus du 1<sup>er</sup> décile et les revenus les plus bas (Förster M. & Thévenot C., 2016). La crise de 2008 a accentué les inégalités en Europe. Le 6<sup>ème</sup> rapport sur la cohésion, économique, sociale et territoriale de 2014 a mis en évidence, suite à la crise de 2008, le net ralentissement voire le fléchissement de la création de richesse au sein de l'Union européenne. L'écart de l'indicateur du coefficient de GINI, qui mesure les inégalités de salaires et de revenus a augmenté dans l'Europe des 15 entre 2006 et 2015 avec un indice de 29,6 en 2006 et de 30,9 en 2015 alors qu'en Belgique l'indice a diminué de 27,8 à 25,9 sur la même période (source EUROSTAT, EU-SILC).

En Belgique, on n'assiste à aucune diminution du nombre de personnes en situation de pauvreté au cours de la législature précédente (2009-2014) alors que l'accord de gouvernement prévoyait, conformément à la stratégie 2020, la sortie de la pauvreté de 380.000 personnes entre 2010 et 2020. La Wallonie et la Flandre présentent des situations extrêmement contrastées, la part des personnes se situant en-dessous du seuil de pauvreté (défini au niveau national)<sup>8</sup> étant près de deux fois plus importante en Wallonie (18,3% en 2014) qu'en Flandre (10,3 %).<sup>9</sup>

Toutefois, la situation cet indicateur est assez stable en Wallonie sur ces dix dernières années, de même que le coefficient de Gini (0,26 en 2015) qui témoigne d'inégalités de revenus plus limitées que dans la plupart des pays voisins, en raison d'un marché du travail bien encadré et d'un système de sécurité sociale bien développé (IWEPS, oct.2016). Cependant d'autres indicateurs sont plus alarmants tels que la constante augmentation des proportions de ménages en défaut de paiement d'électricité (6,8 % en 2015) et d'adultes en règlement collectif de dettes (1,44 % en 2015). La proportion de bénéficiaires du revenu d'insertion sociale et son équivalent, en légère augmentation entre 2008 et 2014, connaît une augmentation très forte en 2015, où elle atteint 2,69 % en raison de la limitation des allocations d'insertion dans le temps. (IWEPS, oct.2016)

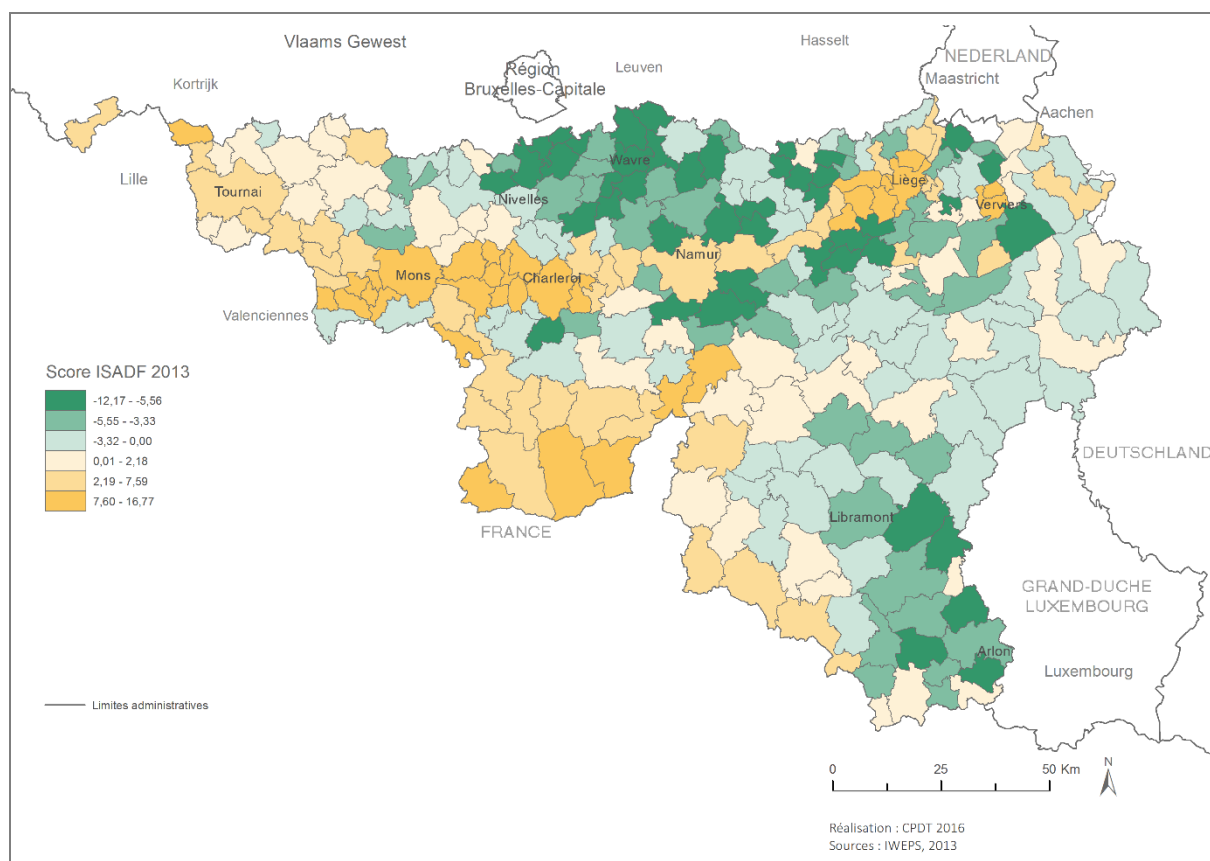
---

<sup>8</sup> Pourcentage de la population disposant d'un revenu équivalent inférieur à un seuil placé à 60 % du revenu équivalent médian national

<sup>9</sup> Sources : [https://www.iweps.be/sites/default/files/Fiches/i002-tx.pauv-092016\\_full1.pdf](https://www.iweps.be/sites/default/files/Fiches/i002-tx.pauv-092016_full1.pdf). Il faut préciser que les résultats étant obtenus par enquête, il faut tenir compte de l'intervalle de confiance : 10.3 % , avec des bornes d'intervalle de confiance (à un niveau de confiance de 95%) estimées à 8,8% et 11,8% ; 18.3%, avec des bornes d'intervalle de confiance (à un niveau de confiance de 95%) estimées à 15.3 et 21.3 %.

## 4.2. L'IMPACT SUR LE TERRITOIRE WALLON

L'accès aux droits fondamentaux est garanti par l'article 23 de la Constitution. Les droits de compétence régionale sont le droit à un revenu digne, le droit à la protection de la santé et à l'aide sociale et médicale, le droit à un logement décent et à un environnement sain, le droit au travail, le droit à la formation, le droit à l'épanouissement culturel et social.



### Indicateur d'accès aux droits fondamentaux en Wallonie (IWEPS, 2013).

La carte ci-dessus illustre les différenciations territoriales dans l'accès effectif de la population des communes wallonnes à ces six droits fondamentaux<sup>10</sup>. L'impact territorial se distingue selon les sous-territoires wallons. Les communes en vert soutenu présentent le meilleur score d'accès aux droits fondamentaux. Elles se concentrent dans le Brabant wallon, les périphéries sud des villes de Charleroi, Namur, Verviers et Liège ainsi que dans le sud du Luxembourg. Les communes en brun foncé dont les habitants ont le plus de difficultés à accéder aux droits fondamentaux sont situées le long de la frontière française et dans les anciennes régions industrielles (Liège, Charleroi et le Borinage).

<sup>10</sup> L'indicateur synthétique d'accès aux droits fondamentaux regroupant 23 variables et 18 indicateurs (IWEPS) tient également compte d'un facteur de risque pour la cohésion sociale, qui prend en considération la présence de ménages monoparentaux, les personnes âgées isolées de plus de 65 ans et les demandeurs d'asile. Il a permis en 2008 et 2013 d'objectiver l'attribution des subsides régionaux aux plans de cohésion sociale des communes.



La **persistance de la pauvreté**, qui touche un Wallon sur cinq (et près d'un enfant sur quatre) (Guio, 2013), et de l'**inégalité d'accès aux droits fondamentaux**, couplée aux différenciations territoriales de qualité et de coût du logement, entraîne une plus grande **dualisation du territoire**, encore accentuée par la périurbanisation. Les ménages en situation de pauvreté doivent trouver à se loger dans des zones où le coût du logement est plus abordable comme les zones urbaines centrales ou périphériques dégradées ou les zones à faible valeur immobilière à l'écart des métropoles et des centres d'emploi.

### 4.3. LES LEVIERS

La lutte contre les inégalités reprend les dimensions couvertes par les concepts de cohésion sociale et de croissance inclusive. La croissance inclusive se centre avant tout sur l'accès individuel aux revenus, à l'emploi, à l'éducation... tandis que la notion de cohésion sociale repose sur la vision d'une société plus égalitaire, solidaire et participative, s'ouvrant à des objectifs immatériels et collectifs.

Dans le cadre de l'Union européenne, plusieurs leviers sont mobilisés pour diminuer les différences de développement entre les régions. La politique de cohésion européenne accorde une attention particulière aux zones rurales, en transition industrielle ou souffrant de handicaps naturels ou démographiques. Les villes sont considérées comme des moteurs de développement et peuvent prétendre au bénéfice des fonds structurels. À cette fin la Charte de Leipzig prône un développement urbain intégré au service du renforcement de la compétitivité des villes tout comme de l'amélioration de la situation des quartiers urbains défavorisés.

La Stratégie Europe 2020 et l'Agenda territorial 2020 s'articulent pour baliser la politique territoriale européenne et la coordination des politiques sectorielles. Les programmes de la politique régionale européenne via les *fonds FEDER* sont les principaux leviers opérationnels de la politique de cohésion économique, sociale et territoriale. Les lignes directrices de la programmation 2014-2020 sont : la stimulation du développement économique et la création d'emplois, le renforcement de la recherche appliquée et de ses débouchés, la revitalisation des grands centres urbains, la promotion de la transition énergétique avec des investissements dans les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique. Le *Fonds Social Européen* est également un levier important dans la réduction des inégalités.

À ces documents s'ajoutent le Plan d'action pour la cohésion sociale du Conseil de l'Europe et le tout récent pacte d'Amsterdam adopté le 30 mai 2016. Ce dernier définit un agenda urbain pour l'Union Européenne qui prône une approche intégrée de la politique de la ville afin de réduire les écarts socioéconomiques entre les villes européennes. Les leviers sont : une meilleure utilisation des fonds européens (*fonds européens structurels d'investissement* cités plus haut), une réglementation européenne plus efficiente, l'amélioration des connaissances des phénomènes urbains par la diffusion des bonnes pratiques et l'ouverture de l'accès aux données et une meilleure coordination des politiques européennes au service du développement urbain.

La Déclaration de Politique Régionale wallonne 2014-2019 (DPR) a mis à l'agenda du Gouvernement la formalisation d'une politique de la ville adaptée *aux réalités de chaque ville et des territoires qui l'entourent*. Le Programme de Développement Urbain (PDU) est l'outil qui sera mobilisé par les collectivités pour mettre en œuvre de manière intégrée cette politique. De plus, la lutte contre la pauvreté urbaine et le renforcement de la cohésion sociale dans les quartiers est un objectif majeur du Gouvernement pour que les villes soient porteuses de développement régional. Une attention particulière est accordée aux grandes

villes qui sont confrontées à des problématiques sociales aigües (Charleroi, Liège, Mons, Seraing, La Louvière, Verviers, Mouscron).

Diverses combinaisons des notions d'inclusion et de cohésion sociales forment le socle des politiques sociales qui s'appliquent à la Belgique et à la Wallonie. La politique wallonne de cohésion sociale se décline principalement dans les deux types de documents suivants :

- le Plan wallon de lutte contre la pauvreté, inspiré par les objectifs chiffrés (surtout individuels et matériels) de la Stratégie Europe 2020 ;
- les plans de cohésion sociale, inspirés par les objectifs (plus collectifs et immatériels) de cohésion sociale du Conseil de l'Europe

Il faut mentionner également le plan d'action pluriannuel relatif à l'habitat permanent dans les équipements touristiques de Wallonie (Plan HP) qui cible cette problématique spécifique.

Pour endiguer la pauvreté et l'exclusion sociale, les politiques redistributives, de première importance, ne sont pas essentiellement de compétence régionale. Cependant, la Wallonie peut agir au sein d'autres politiques sectorielles (logement, santé, emploi, formation,...) sur les mécanismes d'exclusion et de précarisation et leurs conséquences. Elle peut centrer ses actions sur des groupes-cibles (en favorisant les parcours individuels) tout comme agir sur les territoires et l'accès aux services : réduire les inégalités des conditions de vie et de développement entre les territoires contribue à l'égalité des chances<sup>11</sup>. Le travail sur l'accès aux droits fondamentaux se fait via les politiques sectorielles comme, l'accès aux services et aux transports en milieu rural, l'offre de logements publics, la mise en place des bassins EFE (Enseignement qualifiant // Formation // Emploi) afin de remédier à l'inadéquation entre l'offre et la demande d'emploi, le soutien à l'économie sociale.

Face aux inégalités en termes de revenus et d'accès aux biens et services l'aménagement du territoire, par la mise en place de proximités entre fonctions, contribue à assurer l'accès aux droits fondamentaux à travers un équipement équilibré du territoire et une judicieuse localisation des logements, activités et services (y compris de transport). Il s'agit de permettre le déroulement des activités quotidiennes dans des conditions favorables<sup>12</sup>. Plus finement, l'aménageur doit tenir compte, non seulement de l'existence d'une diversité suffisante d'équipements relatifs aux différentes fonctions nécessaires à la vie humaine, mais également de leur accessibilité financière ou *abordabilité* et de leur adaptation sur le plan culturel aux diverses catégories sociales, avec un souci prioritaire pour la satisfaction essentielle des besoins des plus démunis.

---

<sup>11</sup> Un développement inclusif se doit d'être intégré, partenarial et participatif, donnant une place aux acteurs sociaux et aux citoyens, y compris à ceux qui vivent la pauvreté et l'exclusion. Il tente d'éviter les effets d'éviction des plus pauvres souvent liés aux politiques de rénovation.

<sup>12</sup> A cet égard, le développement de quartiers nouveaux promu par un programme régional vise à répondre à la croissance démographique en s'appuyant sur les fondements du développement durable et en favorisant la mixité sociale.

## 5. LES DYNAMIQUES ENVIRONNEMENTALES

### 5.1. L'EXPLOITATION DES RESSOURCES NATURELLES

#### 5.1.1. Présentation de la tendance

Si les principaux défis environnementaux actuels étaient déjà identifiés lors du SDER de 1999, 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. Leurs échelles temporelles sont aussi supérieures aux temporalités politiques et sociales. Ceci implique d'adopter des objectifs à long terme qui appellent une transition sociétale, tant locale que mondiale. La gestion durable des ressources naturelles à l'échelle planétaire en est un exemple. Par ressource, il convient d'entendre le capital naturel fournissant des services indispensables à l'existence humaine et/ou au fonctionnement de notre société.

Malgré d'importants progrès en matière environnementale à l'échelle de l'Union européenne, les résultats atteints ne sont pas complètement satisfaisants. C'est le cas pour la qualité de l'air, de l'eau... - des ressources « altérables » - en raison notamment d'une mise en œuvre différée voire incomplète des directives existantes. Les sols – ressources vulnérables aux dégâts et à l'épuisement- sont soumis à différents types de dégradations : pertes définitives suite au bétonnage et à l'érosion, contamination locale et diffuse et acidification. Au niveau plus spécifique des ressources « consommables », la demande actuelle n'est pas soutenable, tant au point de vue de leur prélèvement à l'échelle planétaire qu'à celui du rejet de déchets non (re)valorisés.

En outre, les ressources géologiques s'épuisent progressivement (pétrole, minerais...). La demande mondiale pour les ressources y compris énergétiques a quasiment décuplé depuis le début du 20<sup>e</sup> siècle. Ceci est dû tant à la forte croissance démographique observée durant cette période (quadruplement de la population mondiale) qu'à la croissance économique (PIB multiplié par 20) et à la transformation totale du système socio-économique (Krausmann et al, 2009).

Les projections d'ici à 2050 indiquent une croissance de la population mondiale de plus d'un tiers accompagnée d'un triplement de la production entre 2010 et 2050 (OECD, 2014) et d'une progression importante de la classe moyenne (de 27% de la population mondiale en 2009 à 58% en 2030; Kharas, 2010). La demande en ressources des régions en développement sera amenée à croître dans les décennies à venir. Ces évolutions mettront de manière inédite les ressources sous pression : augmentation de la consommation d'énergie, des ressources en terres (agricoles et forestières), en matières minérales (métaux et matériaux de construction) et en eau. Toutefois, on peut supposer que l'amélioration de la productivité des ressources, en augmentation constante, devrait, dans une certaine mesure, permettre de limiter la pression sur celles-ci (AEE, 2015).

La biodiversité dans ses dimensions biologique, écologique et génétique, ainsi que l'ensemble des services écosystémiques qu'elle rend, est également une ressource naturelle. Un déclin majeur est en cours au niveau mondial et ce, principalement en raison des pressions exercées par les activités humaines. A l'échelle de la Wallonie, tous les groupes confondus, on estime que 31% des espèces sont menacées d'extinction tandis que 9% ont déjà disparu (ICEW, 2014)

L'initiative phare *Une Europe efficace dans l'utilisation des ressources* vise à gérer de façon durable toutes les ressources, allant des matières premières à l'énergie, en passant par l'eau, l'air, les terres et le sol. La feuille de route correspondante entend transformer l'économie (notamment via la valorisation des déchets, la promotion de l'économie circulaire, de la bio-économie et de l'éco-innovation...) et prendre en compte la valeur économique des services écosystémiques par le marché. Elle insiste sur les efforts à consentir afin de limiter autant que possible l'occupation de nouvelles terres, avec l'objectif d'ici à 2050 de supprimer toute augmentation de la surface nette artificialisée, et l'imperméabilisation des sols.

Depuis 2013, le 7<sup>e</sup> Programme d'action de l'UE pour l'environnement sert de fil conducteur pour orienter l'action jusqu'en 2020 et au-delà. L'optique étant qu'*en 2050, nous vivons bien, dans les limites écologiques de notre planète. Nous devons notre prospérité et la bonne santé de notre environnement à notre économie innovante et circulaire, qui ne connaît pas de gaspillages et dans laquelle les ressources naturelles sont gérées de manière à renforcer la résilience de notre société. Notre croissance à faibles émissions de CO<sub>2</sub> est depuis longtemps dissociée de l'utilisation des ressources, ce qui a créé la dynamique nécessaire à l'émergence d'une économie mondiale durable.*

### **5.1.2. Les impacts sur le territoire wallon**

Les grands enjeux environnementaux dépassent les frontières et font intervenir de nombreux facteurs à des échelles largement suprarégionales. A l'échelle de la Wallonie, la prise en compte de l'environnement interroge l'aménagement du territoire par la structuration et l'occupation de l'espace. Les choix faits en cette matière, se répercutent sur la qualité de notre environnement, les risques encourus, la consommation des ressources, l'état de la biodiversité, le maintien des services écosystémiques... A titre d'exemple, la poursuite de la périurbanisation contribue à une forte demande de mobilité par la route, consommatrice de ressource fossile non renouvelable, avec les rejets polluants néfastes pour le climat et la santé. Indirectement, face au souhait croissant des citoyens d'habiter dans un cadre de vie de qualité – pour beaucoup synonyme de calme dans un cadre vert – ces choix impactent aussi l'attractivité des territoires.

Dans la perspective d'un développement plus durable, certains standards environnementaux internationaux (norme ISO, analyse de cycle de vie, ...) influencent l'économie industrielle et auront des impacts sur le territoire : implantation de nouvelles infrastructures, recherche de proximité et de complémentarité, économie circulaire... Pour répondre aux enjeux environnementaux actuels concernant les pressions sur ressources naturelles et ne pas compromettre la capacité des générations futures de répondre à leurs propres besoins en ressources la législation européenne s'adapte en continu aux nouvelles connaissances scientifiques avec des répercussions sur l'aménagement du territoire. Les objectifs généraux de la politique environnementale de l'Union européenne sont guidés par quatre principes : précaution, prévention, correction aux atteintes à l'environnement, pollueur-payeur.

Un nouveau programme *Air pur pour l'Europe* (2013) propose la révision des plafonds d'émissions nationaux en 2020 et 2030 pour plusieurs polluants et la ratification de l'amendement au protocole de Göteborg sur la pollution atmosphérique transfrontalière à longue distance. Une mobilité urbaine durable est encouragée pour atteindre ces objectifs.

Dans le domaine de l'eau, les politiques européennes contraignent les Etats membres à mettre en place des dispositifs de collecte, d'épuration et d'analyse en vue d'assurer une

qualité satisfaisante de toutes les eaux communautaires et de prévenir d'éventuels impacts sur la santé des populations. Pointons la Directive 2007/60/CE qui impose l'identification des zones soumises à l'aléa d'inondation et la gestion intégrée de ces risques à l'échelle des bassins hydrographiques. Cette gestion comprend des mesures de limitation de l'urbanisation et de préservation des plaines inondables.

En ce qui concerne les déchets, la directive-cadre 2008/98/CE a pour but d'établir des mesures de protection de l'environnement et de la santé humaine, par la prévention ou la réduction des effets nocifs de la production et de la gestion des déchets. Elle vise également à améliorer l'efficacité de l'utilisation des ressources et en minimiser les incidences. Selon le plan d'action *Boucler la boucle* (2015), l'objectif à terme est de passer d'une économie linéaire à une économie plus circulaire entraînant de nécessaires réorganisations du territoire qui y sont liées.

En matière de patrimoine naturel, le traité de la Convention de Rio (1992) pose les jalons de la protection de la biodiversité au niveau mondial et de la gestion durable et équilibrée des ressources biologiques. La Conférence de Nagoya (2010) est à l'origine d'objectifs stratégiques à l'horizon 2020 :

- réduction de moitié au moins du rythme d'appauvrissement, de dégradation et de fragmentation de tous les habitats naturels ;
- mise en place d'un réseau écologique d'aires protégées ;
- préservation et amélioration de la résilience des écosystèmes et des services écosystémiques par la mise en place d'une infrastructure verte ;
- prise en compte nationale et locale des valeurs de la biodiversité.

Une résolution (Parlement européen - 2012) invite à mettre en place des actions en vue d'atteindre un état de conservation favorable pour 40% des espèces et des habitats en 2020 et pour 100% de ceux-ci en 2050. Elle souligne l'importance de la mise en place d'une infrastructure verte (zones protégées et villes, sites industriels, infrastructures de transport...).

Les analyses sectorielles territorialisées auront l'occasion de revenir et de compléter les principaux impacts territoriaux relatifs à la préservation quantitative et qualitative des ressources naturelles. A la différence des directives, si un certain nombre de stratégies ambitieuses promues par l'Union européenne ont trait à l'environnement et aux ressources, elles sont essentiellement incitatives et non contraignantes pour les états. Il n'empêche qu'elles alimentent les réflexions territoriales (p. ex. mise en place d'une infrastructure verte, stopper l'urbanisation de nouvelles terres).

### **5.1.3. Les leviers**

Les circuits-courts, la multifonctionnalité des espaces naturels et bâtis, le développement des filières énergétiques renouvelables, le recyclage des déchets, la réutilisation des matières, le contrôle de la stérilisation des terres suite à l'urbanisation, etc. sont des exemples de leviers applicables en Wallonie pour réduire les pressions sur les ressources naturelles d'ici et d'ailleurs

La Wallonie a fixé ses objectifs en matière de développement durable à travers la DPR, le plan Marshall 4.0, et la Stratégie wallonne de développement durable. Il apparaît qu'avec l'objectif de concrétiser le développement durable, les ressources – non infinies et donc à préserver – sont au cœur des préoccupations environnementales actuelles de la Wallonie. Le déchet est vu comme une ressource économique potentielle. La gestion de l'eau fait l'objet d'une attention particulière. La nature et la biodiversité – considérées comme services

collectifs – sont des ressources devant être accessible à tous. Les sites abandonnés (pollués) sont des terres à réaffecter (après dépollution). Le développement d'une économie circulaire est suscité ainsi que le recours plus important aux ressources locales ; ceci afin de permettre à la Wallonie d'être plus autonome en ressources mais aussi de diminuer notre empreinte écologique.

La gouvernance environnementale est portée par l'émergence de nouvelles valeurs comme le développement durable, et caractérisée par la coordination d'acteurs globaux ou locaux. Elle tend à dépasser les contraintes territoriales imposées par les Etats au travers des procédures de consultation, des formes flexibles de coordination, la gestion décentralisée, la contractualisation... (Theys J., 2002). Plusieurs mécanismes sont employés : multiplication des accords environnementaux internationaux, réglementation par des entités suprarégionales ou supranationales telle l'Union européenne, rôle croissant des ONG, collaboration entre institutions publiques, firmes privées et ONG. Par contre, dans le même temps, on observe une remise en question des législations environnementales jugées trop rigides et la création de standards environnementaux non contraignants (certification, éco-labels, normes, accords de branche).

L'érosion générale de la biodiversité et des services écosystémiques invite à se pencher sur les surfaces minimales à protéger de l'impact des activités humaines et à arbitrer le choix de leur localisation en fonction de leur intérêt pour la communauté. L'efficacité de cette protection est conditionnée par la mise en réseau des aires sous statut de protection. Celle-ci peut être optimisée à travers un aménagement du territoire maîtrisant la fragmentation des habitats naturels ; renforçant ou instaurant un maillage composé d'éléments linéaires ou ponctuels, sous statut de protection ou non, étant d'une importance majeure pour les espèces sauvages (abris, nourriture, couloirs de dispersion...).

## **5.2. LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE ET L'ÉNERGIE**

### **5.2.1. Présentation de la tendance**

#### **5.2.1.1. *Le changement climatique***

Les récentes discussions dans le cadre de la COP21 tendent à montrer que le problème climatique est largement considéré dans le monde politique. L'ampleur de ce réchauffement est par contre davantage discutée. En 2012, nous aurions connu au niveau mondial des températures plus élevées d'environ 0,85°C par rapport aux niveaux préindustriels, l'année de référence étant 1880. L'Europe s'est en moyenne réchauffée de 1,3°C entre les périodes 1850-1899 et 2002-2011 (Kovats et al., 2014).

Pour l'Europe occidentale, les modélisations ensemblistes publiées par le GIEC tendent à montrer que, entre les périodes 1986-2005 et 2016-2035, l'été météorologique se réchaufferait probablement plus vite que l'hiver météorologique<sup>13</sup> (Kovats et al., 2014).

Concernant les précipitations, les tendances sont différentes entre les saisons : l'hiver météorologique serait probablement plus pluvieux – avec une augmentation des événements extrêmes - au contraire de l'été météorologique qui prendrait un caractère plus sec. En été,

---

<sup>13</sup> Les saisons météorologiques sont définies par le début du mois dans lequel se trouve le début de saison civile correspondant. Ainsi, l'hiver météorologique s'étend du 1<sup>er</sup> décembre au 28/29 février et l'été météorologique du 1<sup>er</sup> juin au 31 août.

la tendance à la croissance des événements pluvieux intenses, essentiellement générés par les orages, est moins nette.

Le récent accord de Paris, obtenu lors de la COP21, impose des réductions drastiques des émissions de gaz à effet de serre pour maintenir l'élévation de la température moyenne du globe sous le seuil des 2°C au-delà des niveaux préindustriels, et si possible de ne pas dépasser celui des + 1,5°C. Au niveau européen, d'autres objectifs ont été fixés. Il existe, pour les émissions de gaz à effet de serre, un objectif contraignant de réduction de 20% sur la période 1990-2020, énoncé dans le Paquet sur le climat et l'énergie à l'horizon 2020. Deux autres objectifs contraignants sont assignés à cette date, à savoir une part de 20 % des énergies renouvelables dans la consommation énergétique et une augmentation de 20 % de l'efficacité énergétique.

A moyen terme, un autre objectif contraignant de 40% des émissions de GES pour la période 1990-2030 a été décidé lors du Conseil européen des 23 et 24 octobre 2014 et s'inscrit dans le prolongement du paquet sur le climat et l'énergie à l'horizon 2020 (Commission Européenne, 2014 ; Conseil Européen, 2014). Les mêmes feuilles de route préconisent une part du renouvelable s'établissant à au moins 27% de la consommation énergétique de l'UE d'ici à 2030 en tant qu'objectif contraignant. L'Europe s'est également fixé un objectif indicatif d'amélioration de l'efficacité énergétique d'au moins 27% (Commission Européenne, 2014). A plus long terme, l'Europe avance un objectif stratégique de réduction de 80 à 95% des émissions de GES pour 2050 (Commission Européenne, 2011).

La décision 406/2009/CE relative à l'effort à fournir par les Etats-membres pour la réduction de leurs émissions impose à la Belgique d'abaisser de 15% l'importance des rejets de GES entre 2005 et 2020.

#### **5.2.1.2. L'énergie**

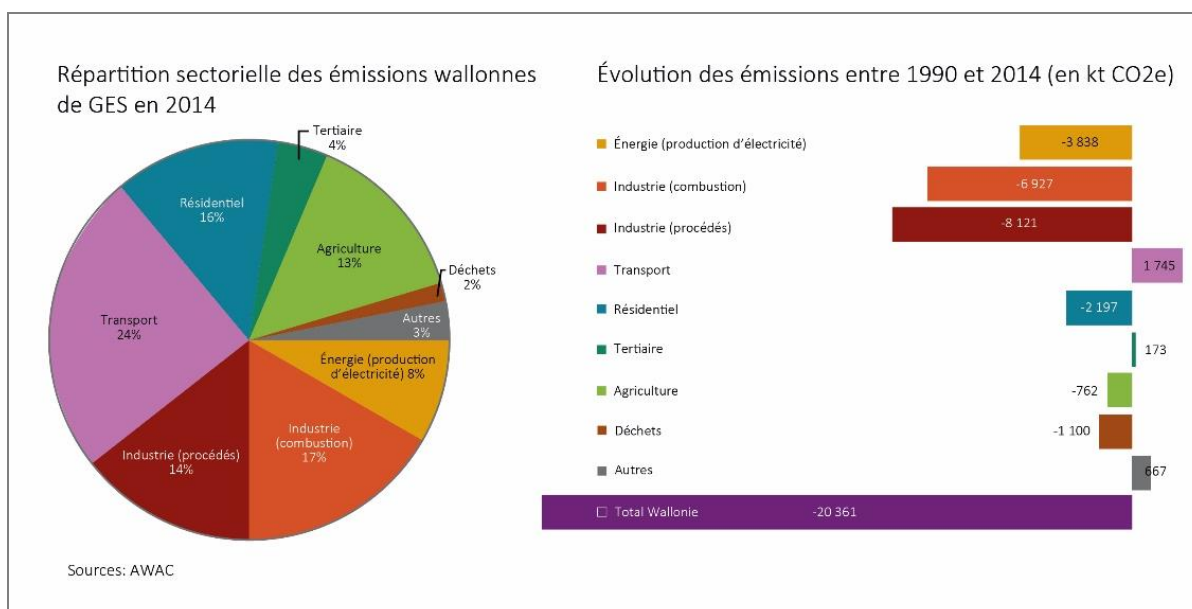
D'un point de vue purement énergétique, la Commission européenne a promu en 2015 une « Union de l'Energie » qui se décline en cinq dimensions, parmi lesquelles une volonté d'augmenter la sécurité énergétique par la diversification de l'approvisionnement et la pleine intégration du marché européen par le développement des connexions transfrontalières qui doivent atteindre 10 % de la capacité des Etats membres pour 2020 et 15 % pour 2030. Elle vise aussi la modernisation et le développement des capacités de transport et de stockage et le déploiement des technologies favorisant la mise en place des smart grids (Commission Européenne, 2015).

La Belgique est toujours dans l'ensemble un pays importateur d'électricité, et d'énergie en général (CREG, 2015). In fine, cette dépendance de l'extérieur soumet les ménages wallons, mais aussi l'industrie, le tertiaire et les autres secteurs de l'économie, à une certaine vulnérabilité via notamment les fluctuations des prix ayant des implications sur les budgets et les besoins de transport.

En 2008, il était estimé que le renouvelable représentait 12,9% de l'approvisionnement total en énergie primaire du globe, et contribuait à 19,0% de la production électrique mondiale, ces parts étant en augmentation continue (Edenhofer et al., 2011). La diminution des coûts des technologies liées favorise le développement de ces énergies renouvelables. Le développement de ces filières se poursuivra plus que probablement dans le monde avec la poursuite de la modération des coûts et l'évolution des technologies. Ainsi, l'électricité sera de plus en plus produite à partir des énergies renouvelables.

L'annexe 1 de la Directive 2009/28/CE fixe à 13% l'objectif global de la Belgique concernant la part d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans la consommation d'énergie finale en 2020. Par ces directives et stratégies européennes et parce qu'elle doit prendre part à la lutte contre le réchauffement de la planète, la Wallonie est tenue de davantage tirer profit des ressources renouvelables conférées entre autres par son climat (vent régulièrement présent, ensoleillement relatif...), son territoire (apport de biomasse) et son sous-sol (chaleur géothermique).

Le 4 décembre 2015 a été signé l'Accord du « *Burden Sharing* » entre l'état fédéral et les trois régions concernant la répartition des charges de diminution des émissions de gaz à effets de serre. Cet accord couvre le partage des objectifs du Paquet Energie Climat européen. La Belgique s'engage ainsi, sous contrainte européenne, à diminuer de 15% les émissions de GES des secteurs non-couverts par le système européen d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre à l'horizon 2020 et en considérant l'année 2005 comme la base. La Wallonie doit diminuer les émissions de ces secteurs de 14,7% sur le même laps de temps.



Evolution des émissions de GES en Wallonie par secteurs entre 1990 et 2014. Source : Etat de l'environnement wallon de 2014

### 5.2.2. L'impact sur le territoire wallon

En Wallonie, le réchauffement qui serait observé en été aurait pour principale conséquence les dangers que représentent les pics de canicule pour les populations sensibles (personnes âgées, jeunes enfants...) lors des pics de canicule. Concernant les précipitations, l'hiver météorologique, pour rappel probablement plus pluvieux et avec une augmentation des événements extrêmes, aurait pour principale conséquence une augmentation du risque d'inondations. Le futur aménagement du territoire wallon devra tenir compte de ce risque de manière plus approfondie, tout en limitant autant que possible l'imperméabilisation des sols. En été, il faudra également prendre garde au stress hydrique que pourrait subir la végétation, y compris agricole, notamment sur les sols peu propices à retenir l'eau.

Les conséquences de ces modifications climatiques sur l'environnement sont difficilement quantifiables. Toutefois, il est possible de voir certaines espèces animales et végétales actuelles disparaître de nos régions par migration de leur biotope vers le nord, tandis que d'autres dont l'habitat le plus approprié se trouve à l'heure actuelle au sud de nos régions



pourraient trouver chez nous des conditions favorables à leur développement dans le futur. Ceci inclut les risques d'arrivée de parasites et de maladies encore peu rencontrées sous nos latitudes.

### **5.2.3. Les leviers territoriaux**

Les différents accords et objectifs imposent à la Wallonie de mettre en place les leviers nécessaires pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et la consommation énergétique. Parmi ceux-ci, l'aménagement du territoire a un rôle à jouer dans les secteurs résidentiels (lutte contre l'étalement urbain, densification du bâti, politiques de rénovation et d'isolation du bâti ancien, normes de passivité pour les nouvelles constructions...) et des transports (davantage de mixité des fonctions, cohésion entre les nouveaux développements résidentiels et les réseaux de transport alternatifs de masse...). La poursuite du déploiement des énergies renouvelables en tenant compte de l'espace disponible et des conflits possibles avec les différentes affectations du territoire est également un levier à prendre en compte.

Ajoutons aussi que la vulnérabilité et la dépendance énergétique peuvent aussi être diminuées par des politiques d'aménagement du territoire qui permettraient, d'une part, la diminution des émissions de GES en luttant contre l'étalement urbain et d'autre part en favorisant le déploiement du renouvelable. La volonté européenne de stopper l'artificialisation des territoires est un levier dont l'aménagement du territoire doit se saisir pour structurer des espaces qui répondent aux exigences des objectifs de la CoP 21. En effet, un aménagement du territoire moins « imperméabilisant » et qui tient davantage compte des risques est un levier pouvant servir à la fois à la réduction des menaces sur l'Homme et ses activités en cas d'épisodes pluvieux importants, mais aussi à l'amointrissement des inondations et des phénomènes associés (coulées de boue, éboulements...).

Différentes options sont dégagées par la Commission européenne pour parvenir à la réduction des externalités négatives du secteur des transports, dont « Optimiser les performances des chaînes logistiques multimodales » et « Développer et déployer de nouvelles options durables en matière de carburants et de systèmes de propulsion ». Ainsi depuis plus d'une décennie, on assiste à l'arrivée sur le marché des véhicules particuliers de propositions « alternatives » : motorisation hybride, électrique, etc. À l'heure actuelle, le nombre de kilomètres parcourus annuellement par ce type de véhicule reste très marginal. Mais au vu des impacts territoriaux que cette nouvelle offre pourrait engendrer (production énergétique, maillage des bornes de recharges ...), sa progression devra être suivie de près et confirmée dans les années à venir.

## 6. LES MUTATIONS DU NUMÉRIQUE

### 6.1. PRÉSENTATION DE LA TENDANCE

Les évolutions technologiques liées au numérique ont profondément changé le rapport à l'espace tout en modifiant radicalement le système productif et de distribution (Rifkin, 2014). Ces évolutions se manifestent de deux façons : une numérisation de la réalité rendue possible par la puissance de calcul et la miniaturisation de l'appareillage numérique, et la croissance exponentielle de l'accumulation d'information (big data) pour gérer les espaces et les territoires. Les mutations du numérique s'appuient sur les réseaux liés à l'internet et la téléphonie mobile qui permettent une mobilité accrue de l'information individualisant la diffusion des services et des biens et diversifiant les interactions sociales. Le numérique transforme en profondeur le comportement des individus (Serres, 2012).

La poursuite de la robotisation du secteur productif s'appuie sur cette technologie. Le numérique est aussi à l'origine de mutations profondes dans le secteur des services avec soit une délocalisation des activités soit une prise en charge par le particulier de tâches qui étaient autrefois effectuées par des employés. Les FabLab et les starts up modifient en profondeur l'écosystème de la création d'activités économiques autour des hubs ou des districts créatifs.

L'Union Européenne met en place un marché unique numérique avec pour objectif d'améliorer l'accès aux biens et services numériques dans toute l'Europe pour les consommateurs et les entreprises ; d'améliorer les conditions propices à la croissance et au développement des réseaux et services numériques ; de stimuler la croissance de l'économie numérique européenne. Le marché unique numérique devrait favoriser le commerce numérique transfrontalier en supprimant les obstacles aux échanges comme les réglementations fiscales ou commerciales, les modalités de transports des colis et en supprimant les blocages géographiques à l'accès d'internet et en réformant les droits d'auteur. Le dispositif qui accompagne cette stratégie vise à encourager la formation aux technologies numériques, d'améliorer la compétitivité des entreprises, la modernisation des services publics, l'investissement dans les infrastructures numériques.

### 6.2. IMPACTS TERRITORIAUX

Des conséquences territoriales des mutations du numérique sont le contrôle et la gestion des espaces pour en améliorer la rentabilité via les smart-cities, grid, mobility... Ce processus est déjà largement en cours (Picon, 2013). *Le numérique pose aussi de nombreuses problématiques spécifiques qui engagent à reconsidérer des notions spatiales élémentaires telle que la distance, le lieu ou la localité, mais aussi des notions plus générales telle que la valeur, la propriété, la production, la vie privée ou l'expertise* (Beaude, 2013 : 727). Les mutations du numérique traversent l'ensemble des secteurs et influencent leurs développements territoriaux comme par exemple la fermeture de bureaux de proximité comme les banques, les services publics...

Les besoins des entreprises numériques comme les datacenters en possibilité de refroidissements de leurs infrastructures induisent des localisations à proximité des voies d'eau. En outre l'adaptation des réseaux crée des divergences dans l'équipement du territoire avec pour conséquence une meilleure desserte des zones les plus peuplées (cfr. l'analyse sectorielle territorialisée du secteur des Technologies de la Communication et de l'Information).

L'intégration du numérique dans l'ensemble des activités humaines risque d'accroître les disparités territoriales vu, d'une part, les conditions inégales d'accès physique (couverture et performance des réseaux) aux technologies de l'information et de la communication (TIC) et, d'autre part, le niveau variable d'« alphabétisation informatique » de la population. Cependant, elle renforce l'autonomie des individus tout en les insérant dans une communauté, le capital social prenant une importance croissante dans l'agilité de l'utilisation des réseaux sociaux.

Les mutations du numérique ont permis l'émergence d'une économie collaborative (Uber, Blablacar, Airbnb...). Cette économie vient concurrencer les services classiques produits de manière centralisée par une entreprise. La nécessité de maîtrise croissante des TIC à la fois dans le contenu des emplois, et y compris dans les processus de recherche d'emploi renforce les effets de la fracture numérique au sein de la population (Brotcorne & al., 2013). L'e-commerce transforme les comportements d'achat et fragilise l'offre commerciale traditionnelle, plus particulièrement dans le centre des villes.

Les évolutions du numérique facilitent désormais le développement du télétravail, à domicile ou dans des tiers lieux. Ces derniers sont extérieurs à l'habitation comme par exemple les espaces de « coworking » (CPDT, 2015 ; Oldenburg & Brisset, 1982). Les tiers lieux numériques se déploient également dans les villes avec les espaces comme les *antifcafés* qui offrent des services multiples à l'heure et non plus à la consommation. Ils deviennent une autre forme de lieux de travail décentralisés.

Télétravail, achats en ligne, infos trafic en temps réel, billetterie commune, e-ticketing, stationnement intelligent, co-voiturage, vélos partagés, e-learning, vidéo conférences... l'intégration des TIC dans notre mobilité quotidienne est désormais une réalité qui devrait s'amplifier dans les années à venir. Avec des impacts sur le territoire encore difficilement mesurables : si on peut espérer une certaine fluidification du trafic et une diminution de la congestion générale, on constate déjà une augmentation des livraisons en ville (20% du trafic urbain dû à la logistique) et des émissions (20 à 30%) qui y sont liées en ajoutant une pression supplémentaire sur le trafic existant.

L'impact du numérique sur la structuration du territoire se marque également à travers le développement de réseaux dits « intelligents » qui optimisent la production, la distribution et la consommation d'énergie via une plus grande disponibilité d'informations et un recours accru aux TIC.

### 6.3. LES LEVIERS

La stratégie numérique de la Wallonie est transcrite dans le plan d'action *Digital Wallonia*. Partant du constat que la part du numérique dans le PIB wallon est trop faible par rapport aux autres régions belges (1,4 % en Wallonie pour 2,6 % en Flandre), la Wallonie souhaite que le numérique prenne une part plus importante dans la création de richesse dans une vision de Smart Region. Pour ce faire de meilleures connexions pour les entreprises et les particuliers doivent être mises en place. L'e-commerce doit être soutenu (plus de 15 % de croissance annuelle en Belgique, source Digital Wallonia) ainsi que par l'utilisation des TIC dans les entreprises. Le numérique doit être un support à l'amélioration du bien-être des citoyens et de l'accès aux services publics de même que de favoriser la qualité de l'éducation. Selon la stratégie numérique wallonne, le territoire doit permettre le développement de la compétitivité des entreprises et à la facilitation de l'accès des citoyens aux services par une mise à disposition d'infrastructure de Très Hauts Débits (THD) aptes à donner un accès illimité aux usages numériques.

La position centrale de la Wallonie est un atout pour développer le marché numérique transfrontalier. Il faut toutefois relever que les divergences fiscales actuelles sont des freins à

ce développement<sup>14</sup>.

Notons que ces dernières années, différents organismes, associations ou villes (Helsinki notamment) envisagent de mettre en place le concept de « mobilité comme service »<sup>15</sup>. L'idée générale est de mettre les voyageurs ou les marchandises au cœur de la réflexion et de leur offrir des solutions de mobilité basées sur leurs besoins individuels. Cela signifierait qu'un accès aisé au mode de transport ou service le plus approprié serait inclus pour les utilisateurs finaux dans un bouquet d'options de mobilité comme les voitures partagées, les vélos à la demande... (MaaS alliance, 2015).

Outre les nouvelles solutions de mobilité, les réseaux numériques sont des leviers pour le développement de nouvelles formes d'économie et de solidarités via les plateformes internet. Les groupements d'achats locaux s'appuient sur ces plateformes tout comme les réseaux citoyens. Le crowdsourcing, ou la prise collective d'information, est par ailleurs déjà mobilisé pour signaler les incidents, les nuisances environnementales... et devient une source importante d'information pour les acteurs de l'aménagement du territoire.

Enfin, l'application des technologies numériques dans les réseaux énergétiques et de distributions évite des pertes de rendement et contribue à la diminution des GES. La production de chaleur des infrastructures liées à l'économie numérique constitue un autre levier dans la production d'énergie via la cogénération. Relevons également que les villes et les territoires se positionnent pour capter l'ensemble de ces leviers via les smartcities ou les territoires intelligents. Les nœuds de transports accessibles aisément en voiture ou en transport en commun ont à présent des atouts pour accueillir des tiers lieux ou des espaces de co-working. L'agilité des territoires à se saisir des mutations numériques leurs octroient un avantage comparatif dans leur attractivité.

---

<sup>14</sup> La Commission européenne lance sa stratégie pour un marché unique numérique (COM, 2015) essentiellement basé sur le développement du commerce en ligne par la facilitation des transactions transfrontalières. Par ailleurs, les instances européennes ont imposé l'usage des TIC dans les transports. Voir par exemple la directive 2010/40/UE sur le développement de systèmes de transport intelligents

<sup>15</sup> MaaS en anglais ou Mobility as a service.

## 6. BIBLIOGRAPHIE – A COMPLETER

Ascher F. (2013), Métropolisation, dans Levy J. & Lussault M., *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin : 664-666.

Beaude B. (2013), *Numérique (Espace et)*, dans Levy J. & Lussault M., *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin : 726-727.

Belfius (2016), Les finances de pouvoirs locaux en Wallonie. Budget 2016, Belfius banque & assurance, 53 p.

Förster M. & Thévenot C. (2016), inégalité des revenus et protection sociale : les enseignements de l'analyse internationale de l'OCDE, *Revue française des affaires sociales*, 1.5., 65-91.

Hamez G. (2013), *Vers un modèle multiscale des territoires frontaliers à l'intérieur de l'Union européenne*, *Belgeo*, 1/2013, 14 p.

Held D. (2011), *Cosmopolitanism. Ideas and Realities*, Polity, 306 p.

Kickert W. J.M. & al. (2015), La politique d'assainissement des finances publiques en Europe : Analyse comparative, *Revue Internationales des Sciences Administratives*, 3/81, 595-619.

Le Galès P. (2011), *Le retour des villes européennes*, SciencesPo Les Presses, 486 p.

Levy J. & Lussault M. (2013), *Mondialisation*, dans Levy J. & Lussault M., *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, 690-694.

Melyn W. & al. (2016), Faut-il stimuler les investissements publics ?, *Revue économique*, Banque Nationale de Belgique, septembre 2016 : 111-127.

Picon A. (2013), *Smart-Cities : Théorie et critique d'un idéal auto-réalisateur*, Editions 2B, 120 p.

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

Rifkin J. (2014), *La nouvelle société du coût marginal zéro. L'internet des objets. L'émergence des communaux collaboratifs et l'éclipse du capitalisme*, Les Liens qui Libèrent, 510 p.

Serres M. (2012), *Petite poucette*, coll. le Manifeste, Le pommier, 82 p.

Theys J. (2002), La Gouvernance, entre innovation et impuissance, le cas de l'environnement, *Développement durable et territoires*, Dossier 2, 30 p.

Van Hamme & al. (2011), *La croissance économique sans le progrès social : l'état des lieux à Bruxelles*, *Brussels studies* numéro 48, 28 mars 2011.