

NOTES DE RECHERCHE

SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE :

CONTRIBUTION DE LA CPDT
À L'ANALYSE CONTEXTUELLE

Pilotes :

Bruno BIANCHET (Lepur-ULiège)
Marie-Françoise GODART (IGEAT-ULB)
Yves HANIN (CREAT-UCL)

Coordinateurs :

Valérie CAWOY (IGEAT-ULB)
Jean-Marc LAMBOTTE (Lepur-ULiège)
Alain MALHERBE (CREAT-UCL)

Chercheurs :**Le positionnement de la Wallonie :**

Jean-Marc LAMBOTTE (Lepur-ULiège)
Alain MALHERBE (CREAT-UCL)

Les dimensions :

Vincent BOTTIEAU (CREAT-UCL)
Dominique COSTERMANS (CREAT-UCL)
Xavier COURTOIS (IGEAT-ULB)
Martin GRANDJEAN (CREAT-UCL)
Alexandre LECLERCQ (CREAT-UCL)
Hubert MALDAGUE (Lepur-ULiège)
Sébastien HENDRICKX (Lepur-ULiège)

La structuration interne du territoire wallon :

Bruno BIANCHET (Lepur-ULiège)
Michel HAINE (IGEAT-ULB)
Tristan ROBERTI (IGEAT-ULB)

Photo de couverture : : Michèle HAINE (IGEAT-ULB)

NOTES DE RECHERCHE

SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE :

**CONTRIBUTION DE LA CPDT
À L'ANALYSE CONTEXTUELLE**

TABLE DES MATIÈRES

CONTEXTE GÉNÉRAL	7
INTRODUCTION	7
MÉTHODOLOGIE GÉNÉRALE	7
1 LE POSITIONNEMENT DE LA WALLONIE	8
L'INSERTION DE LA WALLONIE À L'ÉCHELLE SUPRARÉGIONALE	8
CONSTATS	9
DIMENSION DÉMOGRAPHIQUE ET SOCIALE	9
DIMENSION ÉCONOMIQUE	10
DIMENSION PATRIMONIALE ET ENVIRONNEMENTALE	11
DIMENSION MOBILITÉ ET TRANSPORT	11
POTENTIALITÉ ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE	13
ENJEUX TERRITORIAUX À L'ÉCHELLE SUPRARÉGIONALE	15
LA WALLONIE DANS SON CONTEXTE TRANSFRONTALIER ET TRANSRÉGIONAL	16
CONSTATS	16
DIMENSION DÉMOGRAPHIQUE ET SOCIALE	16
DIMENSION ÉCONOMIQUE	22
DIMENSION PATRIMONIALE ET ENVIRONNEMENTALE	25
DIMENSION MOBILITÉ ET TRANSPORT	26
POTENTIALITÉS ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE	26
ENJEUX TERRITORIAUX À L'ÉCHELLE TRANSFRONTALIÈRE ET TRANSRÉGIONALE	30
2 LA DIMENSION DÉMOGRAPHIQUE ET SOCIALE	31
CONSTATS	31
BESOINS EN LOGEMENTS	34
POTENTIALITÉS ET CONTRAINTES PAR RAPPORT À CES BESOINS EN LOGEMENTS	36
BESOINS EN SERVICES À LA POPULATION ET EN ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS	38
POTENTIALITÉS ET CONTRAINTES PAR RAPPORT À CES BESOINS EN SERVICES À LA POPULATION ET EN ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS	38
BESOINS RELATIFS AUX COMMERCES	39
POTENTIALITÉS ET CONTRAINTES PAR RAPPORT À CES BESOINS RELATIFS AUX COMMERCES	39
BESOINS RELATIFS AU CADRE DE VIE ET À LA SÉCURITÉ	40
POTENTIALITÉS ET CONTRAINTES PAR RAPPORT À CES BESOINS RELATIFS AU CADRE DE VIE ET À LA SÉCURITÉ	40
ENJEUX TERRITORIAUX DE LA DIMENSION DÉMOGRAPHIQUE ET SOCIALE	41
3 LA DIMENSION ÉCONOMIQUE	42
CONSTATS	42
BESOINS PROPRES À LA DIMENSION ÉCONOMIQUE DANS SON ENSEMBLE	47
POTENTIALITÉS ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE PAR RAPPORT À CES BESOINS RELATIFS À LA DIMENSION ÉCONOMIQUE DANS SON ENSEMBLE	49
BESOINS DU SECTEUR PRIMAIRE	54
POTENTIALITÉS ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE PAR RAPPORT À CES BESOINS DU SECTEUR PRIMAIRE	55
BESOINS DU SECTEUR SECONDAIRE	56
POTENTIALITÉS ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE PAR RAPPORT À CES BESOINS DU SECTEUR SECONDAIRE	57
BESOINS DU SECTEUR TERTIAIRE	59
POTENTIALITÉS ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE PAR RAPPORT À CES BESOINS DU SECTEUR TERTIAIRE	59
ENJEUX TERRITORIAUX DE LA DIMENSION ÉCONOMIQUE	62

4	LA DIMENSION PATRIMONIALE ET ENVIRONNEMENTALE	63
	CONSTATS	63
	BESOINS RELATIFS AUX PATRIMOINES NATURELS, BÂTIS ET PAYSAGERS	68
	POTENTIALITÉS ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE PAR RAPPORT À CES BESOINS RELATIFS AUX PATRIMOINES NATURELS, BÂTIS ET PAYSAGERS	68
	BESOINS RELATIFS À LA PROTECTION DE L'AIR ET DU CLIMAT	69
	POTENTIALITÉS ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE PAR RAPPORT À CES BESOINS RELATIFS À LA PROTECTION DE L'AIR ET DU CLIMAT	70
	BESOINS RELATIFS AUX DÉCHETS ET À LA PROTECTION DES RESSOURCES DU SOUS-SOL (EAU, ROCHES ET MINÉRAIS)	70
	POTENTIALITÉS ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE PAR RAPPORT À CES BESOINS RELATIFS AUX DÉCHETS ET À LA PROTECTION DES RESSOURCES DU SOUS-SOL (EAU, ROCHES ET MINÉRAIS)	71
	ENJEUX TERRITORIAUX DE LA DIMENSION PATRIMOINE ET ENVIRONNEMENT	72
5	LA DIMENSION MOBILITÉ ET TRANSPORT	73
	CONSTATS	73
	BESOINS CONCERNANT LA MOBILITÉ	75
	BESOINS CONCERNANT LA MOBILITÉ DES PERSONNES	77
	BESOINS CONCERNANT LE TRANSPORT DES MARCHANDISES	78
	POTENTIALITÉS ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE PAR RAPPORT À CES BESOINS EN MOBILITÉ ET TRANSPORTS	79
	ENJEUX TERRITORIAUX DE LA DIMENSION MOBILITÉ	82
6	LA STRUCTURATION INTERNE DU TERRITOIRE WALLON	83
	AIRES : CONSTATS	83
	POTENTIALITÉS ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE	85
	DYNAMIQUES URBAINES : CONSTATS	86
	POTENTIALITÉS ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE	88
	INFRASTRUCTURES DE COMMUNICATION ET DE TRANSPORT (AXES) : CONSTATS	89
	POTENTIALITÉS ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE	92
	ENJEUX TERRITORIAUX DE LA STRUCTURATION INTERNE DU TERRITOIRE WALLON	93
7	ATOUPS - FAIBLESSES - OPPORTUNITÉS - MENACES	94

PRÉAMBULE

Afin d'affirmer une vision stratégique actuelle du territoire wallon, la Déclaration de Politique régionale 2014-2019 mettait en avant la volonté de réviser le Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER), document d'orientation qui préside aux grandes décisions d'aménagement, adopté par le Gouvernement wallon en mai 1999. Cette volonté a été réaffirmée par la Déclaration de Politique régionale 2017-2019 : « La future Stratégie de Développement Territoriale sera axée sur le développement économique et durable, notamment en offrant des espaces suffisants pour le développement des entreprises et veillera à limiter l'urbanisation des terres. ». Le Schéma de Développement du Territoire (SDT) sera ce nouveau document d'orientation aux échelles régionale et suprarégionale.

Conformément à l'article D.II.1 du Code du Développement Territorial (CoDT), chaque schéma est précédé d'une analyse contextuelle. Le contenu de l'analyse contextuelle est précisé à l'article D.II.2 du CoDT, à savoir que celle-ci comporte les principaux enjeux territoriaux, les perspectives et les besoins en termes sociaux, économiques, démographiques, énergétiques, patrimoniaux, environnementaux et de mobilité ainsi que les potentialités et les contraintes du territoire.

La rédaction de l'analyse contextuelle du Schéma du Développement Territorial s'est appuyée sur plusieurs étapes de travail et a été réalisée par différentes équipes de recherche de la Conférence Permanente du Développement Territorial (CPDT)¹ en collaboration avec la Direction générale opérationnelle de l'Aménagement du territoire, du Logement, du Patrimoine et de l'Énergie (DGO4) et la Cellule de Développement Territorial (CDT). Plusieurs autres services publics et administrations ont également apporté leur appui à ce document qui a été rédigé en lien étroit avec les autorités régionales.

La CPDT a initié en 2016 les travaux préparatoires de l'analyse contextuelle du SDT en complétant et actualisant le « Diagnostic territorial de la Wallonie » (CPDT, 2011). Un rapport de recherche intitulé « Etat du territoire wallon » a été produit (CPDT, 2016). Ses principaux résultats ont été présentés lors du colloque 2016 de la CPDT « Territoire(s) wallon(s) : tendances et perspectives ».

En 2017, différentes notes de travail² ainsi qu'un exercice de synthèse des chapitres de l'« Etat du territoire wallon » ont été réalisés. La CPDT a par ailleurs pris une part active aux travaux de la Plateforme d'intelligence territoriale. Sur ces bases de travail, des réunions de concertation présidées par la CDT ont eu lieu afin de s'accorder sur le contenu de l'analyse contextuelle.

La version finale de l'analyse contextuelle est structurée en six chapitres. Un premier chapitre porte sur le positionnement de la Wallonie aux échelles suprarégionale et transfrontalière. Il décline les constats opérés suivant quatre dimensions (démographique et sociale, économique, patrimoniale et environnementale, mobilité et transport). Ce chapitre se clôture par une analyse des potentialités et des contraintes ainsi que par les enjeux qui se dégagent aux deux échelles. Les mêmes quatre dimensions sont traitées à l'échelle régionale et font l'objet chacune d'un chapitre distinct. Elles se déclinent selon les besoins liés à la dimension envisagée ainsi que suivant les potentialités et contraintes du territoire par rapport à ces besoins. Chacun de ces quatre chapitres se conclut par les enjeux qui se dégagent de l'analyse réalisée. Enfin, le dernier chapitre aborde la structure interne du territoire wallon (aires rurales, armature urbaine, infrastructures de communication et de transport). Notons que la thématique énergétique se retrouve de manière transversale dans l'ensemble de l'analyse contextuelle et qu'une analyse AFOM, réalisée pour les 6 chapitres, clôture le document.

La présente note de recherche reprend la version de l'analyse contextuelle dont le Gouvernement wallon a pris acte en juin 2017.

¹ Les différentes équipes sont le Lepur (ULiège), l'IGEAT (ULB) et le CREAT (UCL).

² (i) Identification des spécificités des espaces ruraux et urbains wallons, (ii) Benchmark rapide de la manière dont sont conçus les diagnostics territoriaux des schémas territoriaux des régions voisines et (iii) Identification des manières dont la Wallonie est représentée dans les documents stratégiques des régions voisines et AFOM des politiques des dynamiques des régions voisines.

CONTEXTE GÉNÉRAL

INTRODUCTION

La Wallonie se doit de construire et d'affirmer une vision stratégique de son territoire. C'est dans ce but que la Déclaration de Politique régionale (DPR) 2014-2019 a inscrit à son agenda la révision du SDER (Schéma de Développement de l'Espace Régional). Ce nouveau document s'appellera le SDT : **le Schéma de Développement du Territoire**.

Son établissement nécessite d'abord une **analyse contextuelle** du territoire à l'échelle régionale. Celle-ci est prévue par l'article D.II.2 §1 du CoDT : le schéma de développement du territoire définit la stratégie territoriale pour la Wallonie sur base d'une analyse contextuelle, à l'échelle régionale. L'analyse contextuelle comporte :

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

MÉTHODOLOGIE GÉNÉRALE

L'analyse contextuelle se structure comme suit :

1. **Le positionnement de la Wallonie** dans son environnement suprarégional et transfrontalier. Cette partie analyse l'inscription actuelle de la Wallonie dans un contexte suprarégional et transfrontalier et les perspectives. Elle permet de déterminer les opportunités et les menaces de ce positionnement.
2. **La dimension démographique et sociale.** Cette partie traite de la situation existante et les perspectives concernant le logement, les services à la population, les équipements collectifs, le commerce, le cadre de vie et la sécurité.
3. **La dimension économique.** Cette partie traite de la situation existante et des perspectives de la Wallonie au regard de l'emploi, de la mondialisation, de l'économie productive et résidentielle, du tourisme, des aspects productifs de l'agriculture, de la sylviculture, de l'exploitation des ressources du sous-sol, de l'économie circulaire, de la production de l'énergie, des TIC, du transport de fret et de la valorisation du patrimoine bâti, naturel et paysager.
4. **La dimension patrimoniale et environnementale.** Cette partie examine la situation existante et les perspectives de la Wallonie en ce qui concerne la protection du patrimoine bâti, naturel et paysager, la problématique air-climat et la protection des ressources du sous-sol.

5. **La dimension mobilité et transport.** Cette partie se penche sur la situation existante et les perspectives de la région en matière de mobilité des personnes et de transport des marchandises.
6. **La structuration interne du territoire wallon.** Enfin, cette partie traite de la structuration interne du territoire wallon.

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

1. LE POSITIONNEMENT DE LA WALLONIE

Cette partie traite des dynamiques et des projets aux échelles suprarégionale et transfrontalière. L'échelle suprarégionale est délimitée par les grandes aires métropolitaines mondiales qui entourent la Wallonie et qui agissent dans l'économie globale (l'Île de France, le bassin Londonien, la Randstad, la Ruhr, l'aire métropolitaine³ Rhin-Main). L'échelle transfrontalière correspond aux interdépendances de la Wallonie avec ses territoires voisins dans un rapport de proximité. Elle s'écarte de la notion habituelle de la distance de 20 kilomètres de part et d'autre de la frontière traditionnellement employée dans le cadre des conventions sur le travail transfrontalier pour s'élargir aux influences régionales et aux aires métropolitaines et rurales en connexion avec la Wallonie (Bruxelles, Lille, Luxembourg, Maastricht – Liège – Aix-la-Chapelle).

L'INSERTION DE LA WALLONIE À L'ÉCHELLE SUPRARÉGIONALE

La politique territoriale européenne se fonde sur le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC) adopté en 1999 ainsi que sur la politique de cohésion sociale et économique depuis la ratification de l'Acte Unique (1986). Le traité de Lisbonne (2008) a rajouté une troisième dimension à la politique de cohésion : la cohésion territoriale. Divers documents ont été également approuvés depuis le SDEC. Ces documents ont des incidences plus ou moins importantes sur les politiques territoriales comme la Charte de Leipzig (2007) et le Pacte d'Amsterdam (2016) qui défendent le modèle de la ville européenne. L'Agenda Territorial (2011) définit des principes de développement territorial pour la politique de cohésion en relation avec les objectifs de l'Agenda 2020 de l'Union européenne.

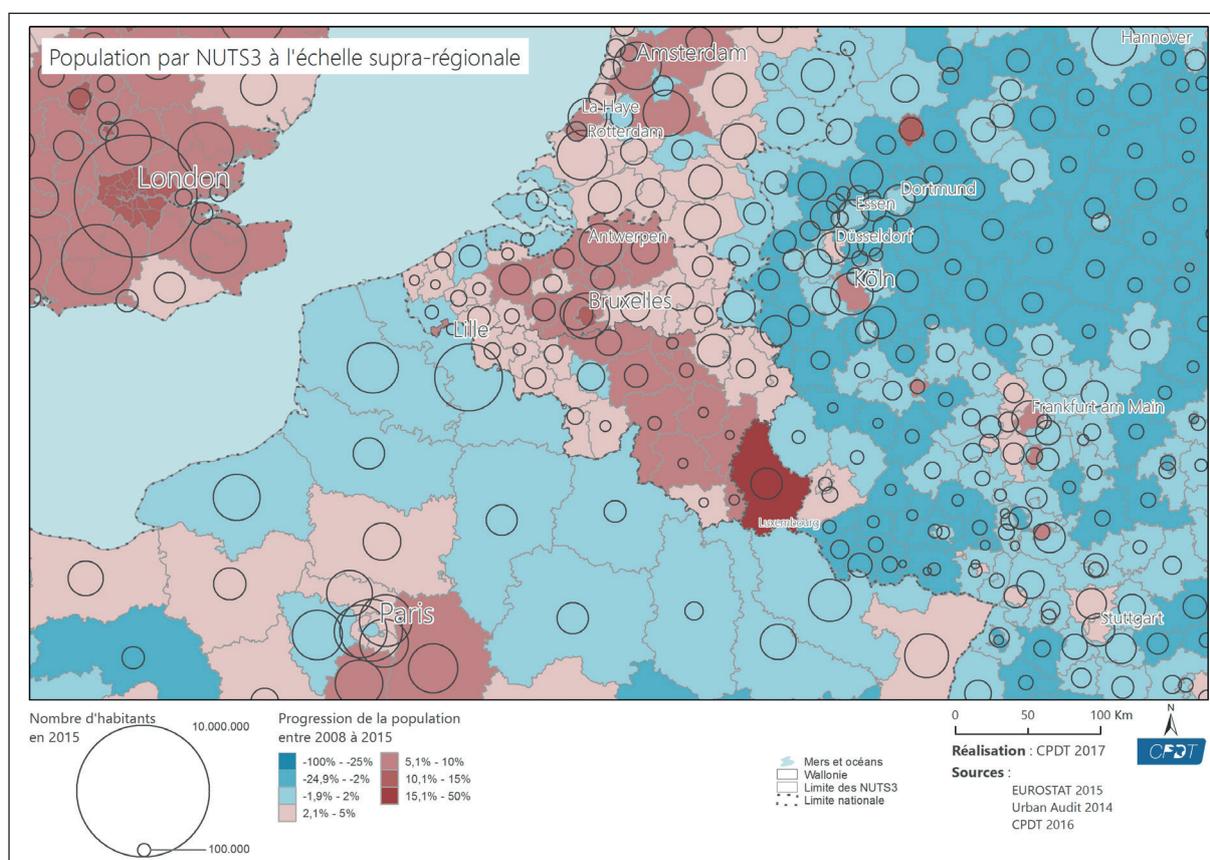
L'Europe du Nord-Ouest concentre les principales portes d'entrées continentales de la mondialisation que sont les ports, les aéroports, les centres de commandements des entreprises, les centres administratifs et politiques. Elles sont les moyeux dans les échanges financiers, de marchandises, de personnes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

³ L'aire métropolitaine est un espace réticulaire polycentrique organisé autour d'un pôle métropolitain. Le pôle métropolitain concentre les activités, la population et les équipements rayonnant sur l'ensemble de l'aire métropolitaine. La métropole comprend des lieux de commandement de vastes espaces. Elle est un système urbain dont la configuration rend possible l'accès à un niveau d'excellence à l'échelle mondiale (Levy J., 1996, Paris métropolitain. Réseaux et territoires dans l'espace parisien, dans Leresche J.-P. & al., Métropolisation. Interdépendances mondiales et implications lémaniques). La métropole est un espace urbain qui, tout en permettant la participation des acteurs aux processus d'échelle mondiale, reste une société locale (Ascher F., 2013 dans Lévy J. & Lussault M., ss. la dir., Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés, Belin)

Constats

Dimension démographique et sociale

1. Dans l'Europe du Nord-Ouest, la croissance démographique est plus forte dans les aires métropolitaines que dans les autres espaces.
2. La principale cause de croissance de la population est la migration internationale constatée au sein des aires métropolitaines et des grandes villes.

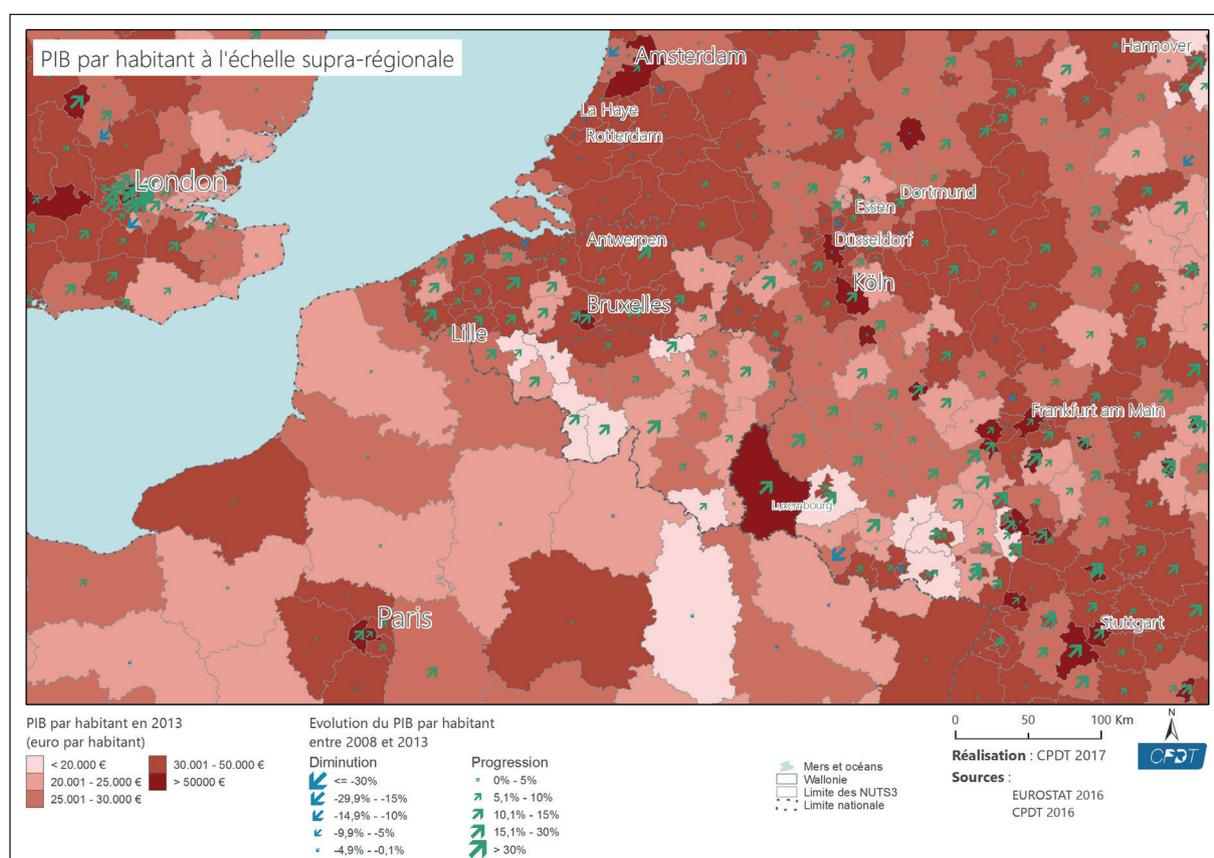


Carte 1 : Évolution de la population entre 2008 et 2015 par NUTS 3.

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

Dimension économique

1. Les pôles métropolitains s'appuient sur les réseaux pour s'affirmer dans la hiérarchie mondiale. Les réseaux contribuent à l'insertion de la (très) grande ville en tant que nœud d'accessibilité internationale ; (la très grande ville) comme nœud dans les réseaux internationaux et des services financiers, juridiques, de marketing, techniques, de commandement de l'économie transnationale ; comme lieu de production ou en tout cas de production technologique ; comme lieu culturel majeur⁴.



Carte 2 : PIB par habitant et son évolution entre 2008 et 2013 par NUTS 3.

2. Les aires métropolitaines structurées autour de Paris, Londres, la Randstad, Bruxelles... sont les plus dynamiques du continent européen. La croissance du produit intérieur brut (PIB) y est nettement plus forte que dans les autres espaces. Cette concentration de richesse est à mettre en contraste avec le faible développement voire la décroissance de certaines zones rurales et des anciennes régions de tradition industrielle.

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

3. Les aires métropolitaines jouent un rôle majeur dans la structuration de l'Europe du Nord-Ouest et ont des impacts directs sur le développement territorial de la Wallonie. Elles entretiennent des relations privilégiées avec des parties du monde. Londres et la Randstad sont tournées vers l'Amérique du Nord, le Luxembourg vers l'Asie, Paris et Bruxelles vers l'Afrique et la Ruhr vers la Russie⁵. L'importance des connexions aériennes intercontinentales de ces pôles mondiaux avec ces différentes parties du monde est le reflet de l'intensité de ces échanges.
4. Tout comme aux autres échelles, les concurrences sont de plus en plus vives entre les aires métropolitaines qui cherchent à valoriser et à renforcer leurs dotations spatiales (universités, aménités, offres résidentielles...) ⁶. En outre, l'économie de la connaissance (centres de recherche, universités et entreprises regroupés dans les pôles de compétitivité wallons et soutenus par le plan Marshall) construit les nœuds qui permettent à la Wallonie d'utiliser ses atouts pour mieux se situer dans l'économie mondiale. Cependant, la Wallonie a une densité d'activités métropolitaines faible à l'exception du Brabant wallon qui est inclus dans l'aire métropolitaine bruxelloise⁷.

Dimension patrimoniale et environnementale

1. Les réseaux culturels avec les métropoles européennes (le partenariat entre le musée de la Boverie à Liège et le musée du Louvre à Paris par exemple) et la reconnaissance d'ensembles patrimoniaux par l'UNESCO (les beffrois, les sites miniers) sont des manifestations des dynamiques en présence à l'échelle suprarégionale.
2. Les grands territoires sont l'objet de projets à large échelle qui sont déjà effectifs (le cœur de la Randstad, le Emscher Park, le parc régional Rhin-Main...) ou qui seront à terme plus structurants comme la Marque Ardenne qui forme un croissant entre Charleville-Mézières, l'axe sambro-mosan, le Luxembourg et les Hautes-Fagnes.

Dimension mobilité et transport

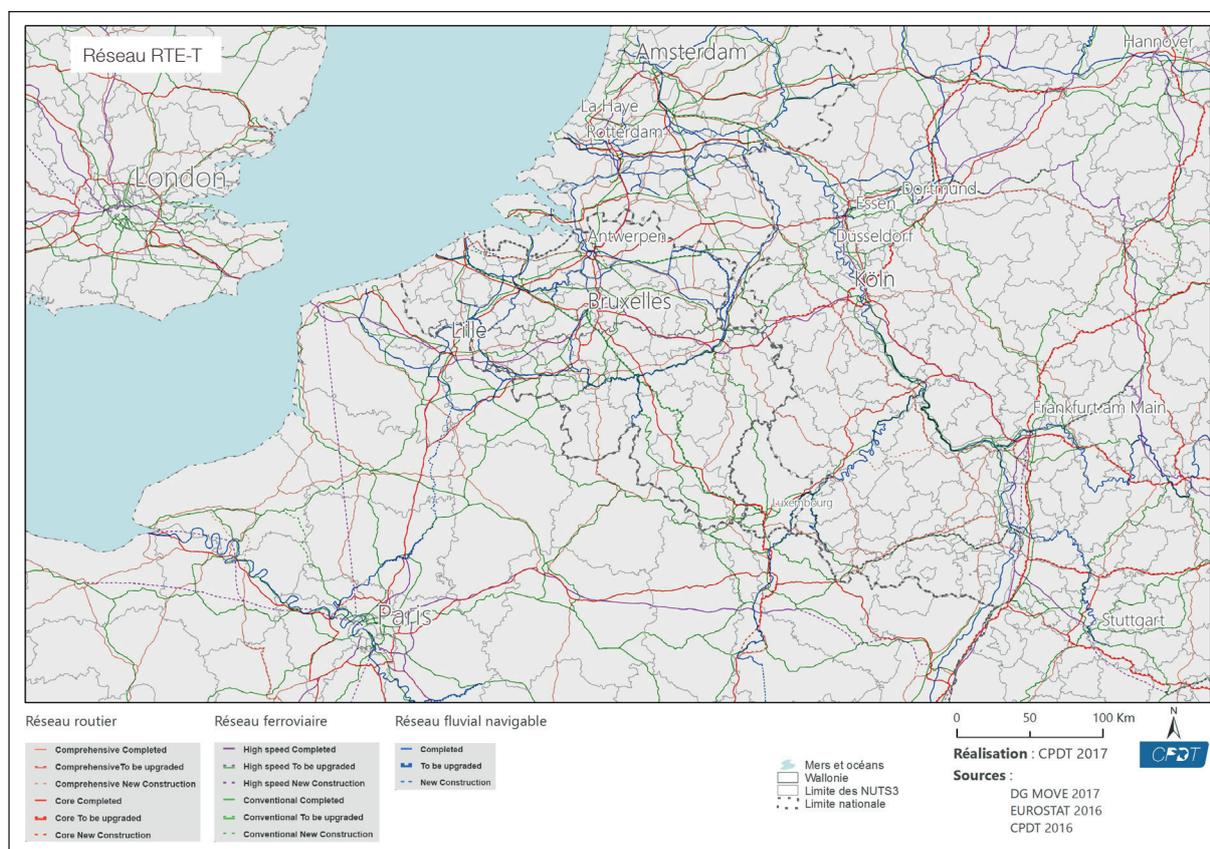
1. Les aéroports, au même titre que les ports majeurs (Anvers et Rotterdam) et les gares TGV, sont par ailleurs des infrastructures stratégiques pour insérer les territoires dans leurs échelles suprarégionales d'autant plus que l'on prévoit un doublement des passagers aériens d'ici 2030. Les développements des aéroports wallons de Liège (fret) et de Charleroi (passagers) les ont confortés comme points d'ancrage très importants articulant la Wallonie avec le reste du continent.
2. Cependant la Wallonie n'ayant pas sur son territoire de hubs de transport multimodaux majeurs, elle est fortement dépendante des portes qui lui sont extérieures.
3. Les performances et les capacités des réseaux font partie des défis auxquels sont confrontées les aires métropolitaines, aires qui subissent les externalités négatives de leur attractivité avec une congestion automobile en augmentation et une forte pollution atmosphérique.

⁵ Van Hamme G. & al. (2013), Territorial Impact of Globalization for Europe and its Region, Final Report, ESPON.

⁶ La dotation spatiale est composée d'infrastructures, d'équipements, des caractéristiques environnementales... qui composent un territoire et qui constituent ses atouts.

⁷ Les activités suivantes constituent la nomenclature des fonctions métropolitaines : activités des sièges sociaux ; conseil de gestion ; recherche-développement scientifique ; télécommunications ; programmation, conseil et autres activités informatiques ; services d'information ; activités des services financiers, hors assurance et caisses de retraite ; assurance, réassurance et caisses de retraite, à l'exclusion des assurances sociales obligatoires ; activités auxiliaires de services financiers et d'assurance ; activités des organisations et organismes extraterritoriaux. scientifique ; télécommunications ; programmation, conseil et autres activités informatiques ; services d'information ; activités des services financiers, hors assurance et caisses de retraite ; assurance, réassurance et caisses de retraite, à l'exclusion des assurances sociales obligatoires ; activités auxiliaires de services financiers et d'assurance ; activités des organisations et organismes extraterritoriaux.

4. Le projet de remettre en exploitation la ligne Thalys, entre Liège et Paris via Namur, Charleroi et Mons sans toutefois être intégrée au réseau grande vitesse, a pour objectif de contribuer au désenclavement de la Wallonie. Il est vrai que la Wallonie ne compte en son sein qu'une gare TGV, à Liège-Guillemins, qui permet de connecter l'agglomération liégeoise directement à de grandes métropoles européennes par le rail.
5. Deux faisceaux du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) majeurs traversent la Wallonie (Mer du Nord – Méditerranée et Mer du Nord – Baltique). Par contre, l'axe Atlantique contourne la Wallonie sur son flanc sud. Les RTE-T se traduisent concrètement par les lignes à grande vitesse (LGV) Bruxelles-Cologne et Bruxelles-Paris et par la réalisation du projet de Magistrale Eco-Fret entre Dunkerque/Calais-Metz-Lyon ainsi que par la LGV Paris-Strasbourg.
6. En ce qui concerne le fret, la ligne Athus-Meuse se situe sur l'axe RTE-T Mer du Nord – Méditerranée et la ligne Anvers-Montzen-Rhin est sur l'axe Mer du Nord – Baltique.
7. Les projets de longue date comme EuroCapRail entre Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg ou la ligne de fret EURO CAREX qui relierait les plateformes logistiques aériennes par les lignes à grandes vitesses restent des projets cruciaux pour le développement de la Wallonie. Le futur canal Seine-Nord-Europe, outre son prolongement via la Lys desservant les terrains portuaires wallons de Warneton, insérera l'ensemble des voies navigables wallonnes dans le réseau Grand Gabarit européen. Le canal Albert, avec le développement du Trilogiport à Liège, et le canal Seine-Nord-Europe constituent des atouts pour capter les flux de la mondialisation.

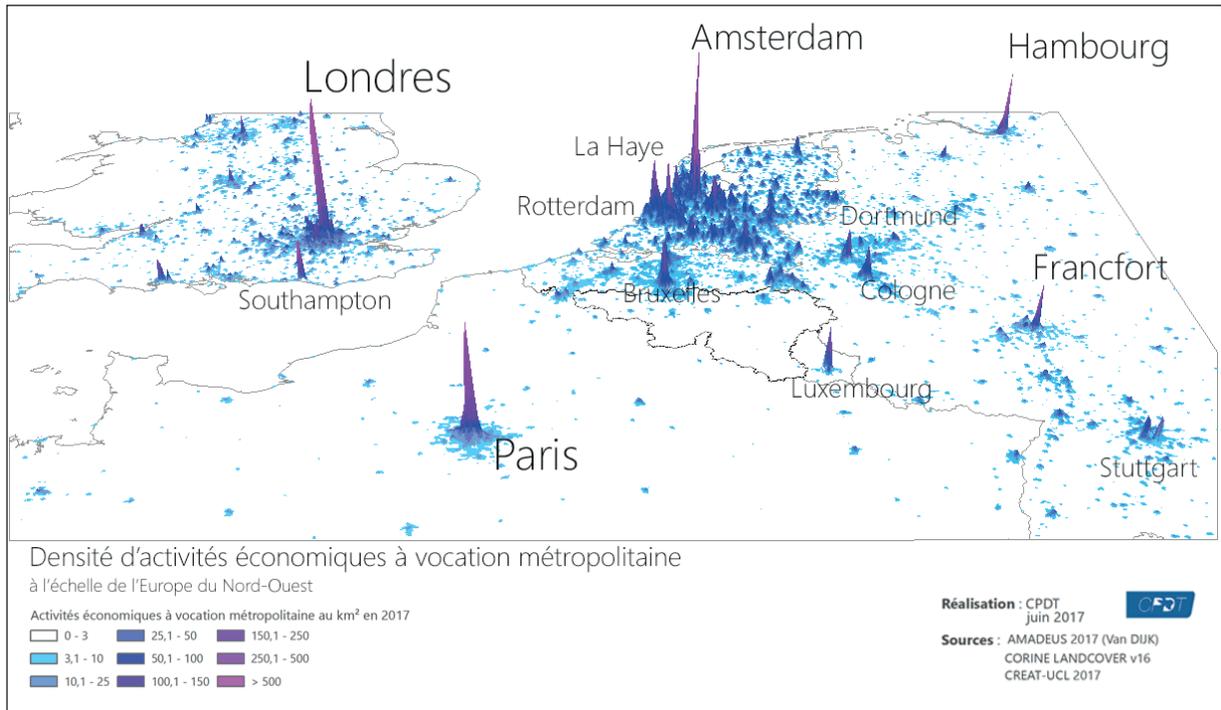


Carte 3 : Réseau RTE-T.

Potentialités et contraintes du territoire

- Le principal moteur de la croissance démographique wallonne est l'apport de population extérieure à son territoire.
- Depuis le SDER de 1999, les aires métropolitaines de Bruxelles, Luxembourg, Lille ainsi que celles de l'Île de France, de Londres, de la Randstad, le bipôle Cologne-Düsseldorf ou la métropole Rhin-Main ont continué à monter en puissance au détriment des aires rurales et des régions de tradition industrielle.
- Les portes d'entrée de la mondialisation que sont les ports et les aéroports sont des moteurs économiques qui irriguent de larges territoires. Chaque région se dote d'infrastructures pour capter les flux en provenance de ces portes d'entrée (canal Seine-Nord-Europe, aéroports régionaux, lignes ferroviaires à grande vitesse...). Les grandes infrastructures de transport de personnes et de marchandises structurent les liens entre les métropoles européennes. La Wallonie est dotée d'infrastructures de transports longues distances performantes qui la relient à de nombreux pôles européens tout en étant située au centre d'un système métropolitain d'échelle mondiale, mais des projets d'infrastructures de transports contournent le territoire wallon.
- La société de la connaissance est bien ancrée dans le paysage économique et a construit un écosystème à partir des universités et des parcs scientifiques sur lesquels viennent se greffer les pôles de compétitivité (RWTH, TU Eindhoven, Belval ou l'UCL). Le versant wallon de l'aire métropolitaine bruxelloise est la partie du territoire wallon qui bénéficie le plus des retombées suprarégionales alors que les autres parties de la Wallonie sont globalement en déficit de compétitivité par rapport aux régions voisines situées au nord ou à l'est.
- La Wallonie a une densité d'activités économiques à vocation métropolitaine faible⁸. Au sein du territoire wallon, cette densité est concentrée surtout en Brabant wallon, aux portes de la capitale. Aux abords de la Wallonie, ce type d'activités est particulièrement présent au niveau de Bruxelles et de Luxembourg-ville.

⁸ Les activités économiques à vocation métropolitaine qui ont été sélectionnées sont : activités des sièges sociaux ; conseil de gestion ; recherche-développement scientifique ; télécommunications ; programmation, conseil et autres activités informatiques ; services d'information ; activités des services financiers, hors assurance et caisses de retraite ; assurance, réassurance et caisses de retraite, à l'exclusion des assurances sociales obligatoires ; activités auxiliaires de services financiers et d'assurance ; activités des organisations et organismes extraterritoriaux.



Carte 4 : Densité d'activités économiques à vocation métropolitaine au km² en 2016.

Enjeux territoriaux à l'échelle suprarégionale

- I Mieux profiter de la position d'arrière port vis-à-vis des grands ports maritimes de la mer du Nord et de la bonne connexion de la Wallonie à ceux-ci via les réseaux fluvial et routier ainsi que via deux corridors fret ferroviaire dans un contexte de forte concurrence avec les régions voisines sachant que les grandes surfaces disponibles bénéficiant d'une desserte multimodale optimale sont des ressources rares.
- II Une meilleure attractivité économique et résidentielle des grandes villes wallonnes afin d'y favoriser l'installation des acteurs de la classe créative et de la société de la connaissance, ce qui implique une amélioration de la mobilité, dont le renouveau des liaisons ferroviaires internationales (cf. Thalys wallon et projet EurocapRail).
- III Dans un contexte concurrentiel fort au sein de l'Europe du Nord-Ouest, une maximalisation du rôle de portes d'entrée des deux aéroports wallons sur leur hinterland par une sélection des activités en lien avec l'échelle de l'Europe du Nord-Ouest, tant en captant les retombées directes dans un rayon proche des infrastructures aéroportuaires que par l'irrigation de l'ensemble du territoire wallon avec des effets sur le tourisme régional et sur l'attractivité des villes wallonnes dont Charleroi et Liège.
- IV Une meilleure insertion de la Wallonie dans l'économie de la connaissance dans un certain nombre de secteurs de pointe nécessitant une masse critique d'acteurs concentrés sur des espaces limités regroupant parcs scientifiques, centres de recherche et universités.
- V L'établissement de stratégies métropolitaines en s'appuyant sur les aires métropolitaines voisines pour bénéficier des effets positifs et pallier l'absence de réelle métropole au sein du territoire wallon.
- VI Le renforcement de l'attractivité des pôles économiques, culturels et touristiques wallons tant urbains que ruraux afin de profiter de la position centrale de la Wallonie au sein de la zone de chalandise de l'Europe du Nord-Ouest.

LA WALLONIE DANS SON CONTEXTE TRANSFRONTALIER ET TRANSRÉGIONAL

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

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

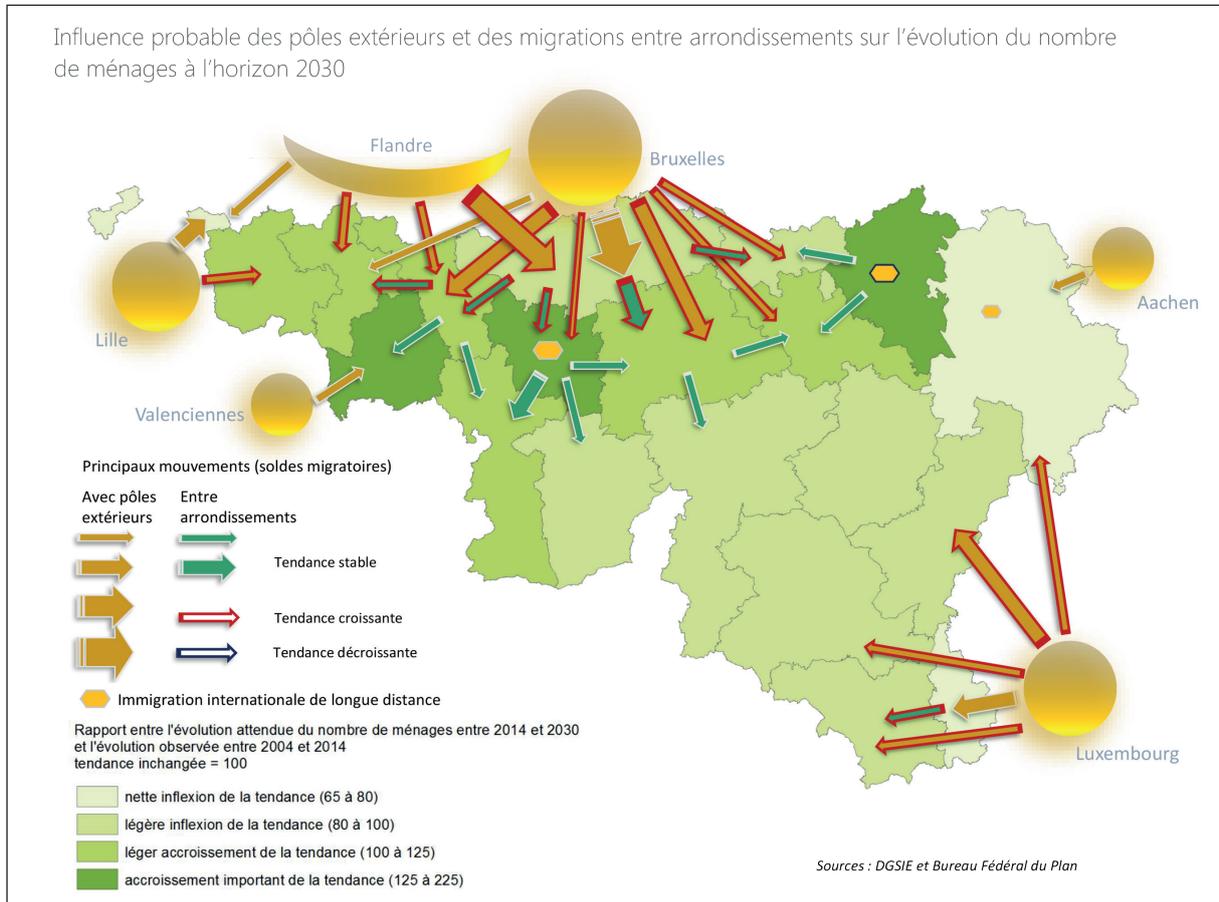
La loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République), promulguée le 7 août 2015, a modifié en profondeur le contour des régions françaises frontalières à la Wallonie. La fusion des régions Nord-Pas de Calais et Picardie a donné naissance à la région Hauts-de-France, tandis que la région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

Constats

Dimension démographique et sociale

1. La Flandre bénéficie d'une croissance démographique dynamique (augmentation prévue de 1 million d'habitants entre 2015 et 2040). Cette pression démographique risque d'influencer à la hausse les mouvements de population au départ principalement du Brabant flamand et à destination de la Wallonie. Actuellement, cela concerne environ 1.800 personnes par an. Le vieillissement de la population en Wallonie est à la base d'un autre type de migration plus marginal puisque certains ménages âgés wallons s'installent sur la côte belge.
2. La croissance démographique, due à un solde migratoire international très positif, est un enjeu important de la Région de Bruxelles-Capitale. On prévoit une augmentation de plus de 89.000 ménages à l'horizon 2040. Il est constaté également la poursuite de la migration résidentielle vers la Flandre et la Wallonie qui a pour conséquence une pression foncière accrue sur le Brabant wallon et qui se répercute à présent sur une aire de plus en plus large. En moyenne annuelle, le solde migratoire annuel aux dépens de Bruxelles est d'environ 4.600 personnes, dont 2.500 migrent vers le Brabant wallon.
3. Deux tendances sont perceptibles dans les transferts de population entre Bruxelles et la Wallonie. La première tendance se manifeste par l'installation sur le versant wallon de l'aire métropolitaine bruxelloise d'une population bruxelloise et d'origine internationale ayant des revenus élevés. La deuxième tendance a des incidences sur les anciennes villes industrielles wallonnes via la migration résidentielle de ménages à faible revenu principalement issus de l'immigration internationale.

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

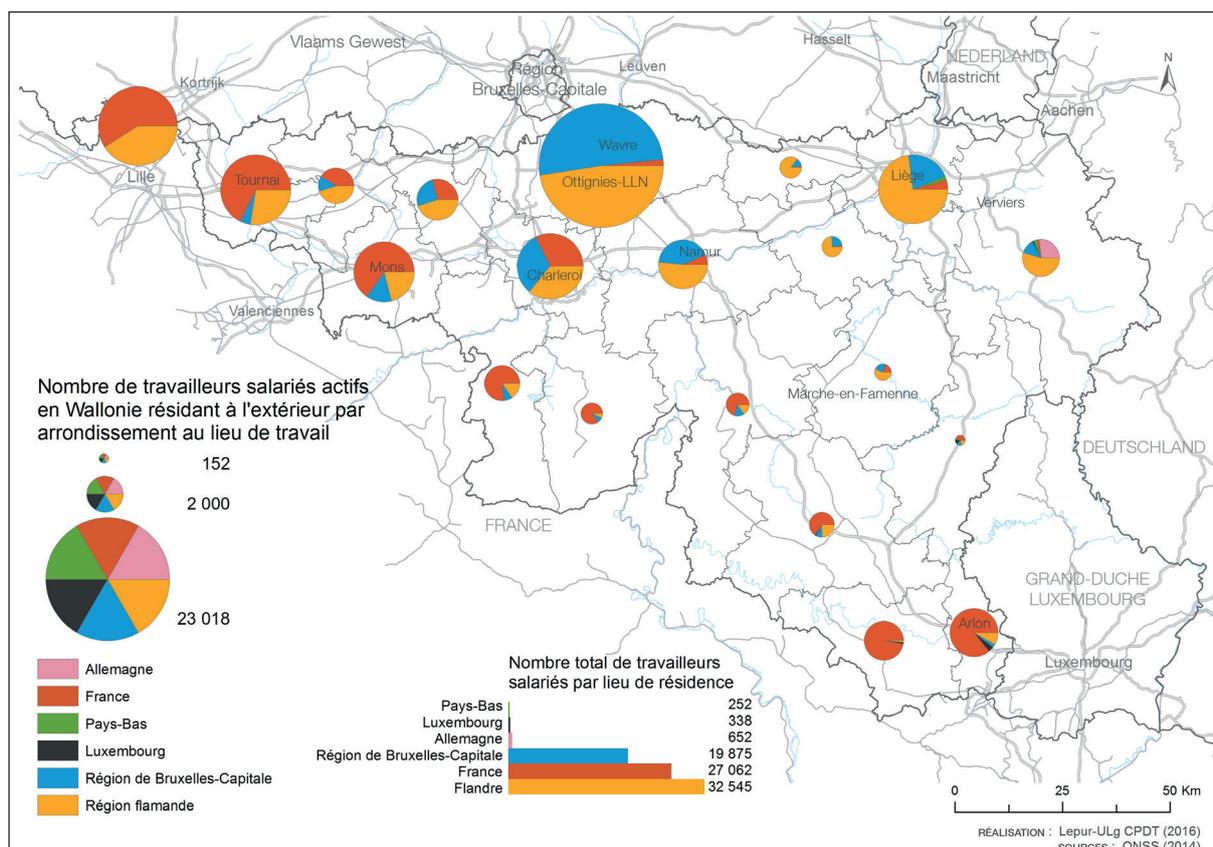


Carte 5 : Influence probable des pôles extérieurs de la Wallonie et des migrations entre arrondissements sur l'évolution du nombre de ménage à l'horizon 2030.

4. Le Plan Régional de Développement Durable de la Région de Bruxelles-Capitale (PRDD) programme la construction de 90.000 logements à l'horizon 2040 en développant de nouveaux quartiers et en densifiant de manière maîtrisée.
5. Aux Pays-Bas, la démographie du Sud-Limbourg est en déclin significatif depuis une dizaine d'années suite principalement à la migration de jeunes ménages vers la Randstad et les autres grandes villes néerlandaises. Seule la ville de Maastricht maintient sa population à un niveau quasi constant. Le flux migratoire des ménages néerlandais vers la Wallonie durant les années 1990 et 2000 s'est brutalement interrompu au tournant de 2010 (restrictions en matière d'aides fiscales liées à l'accès à la propriété et crise financière de 2008).

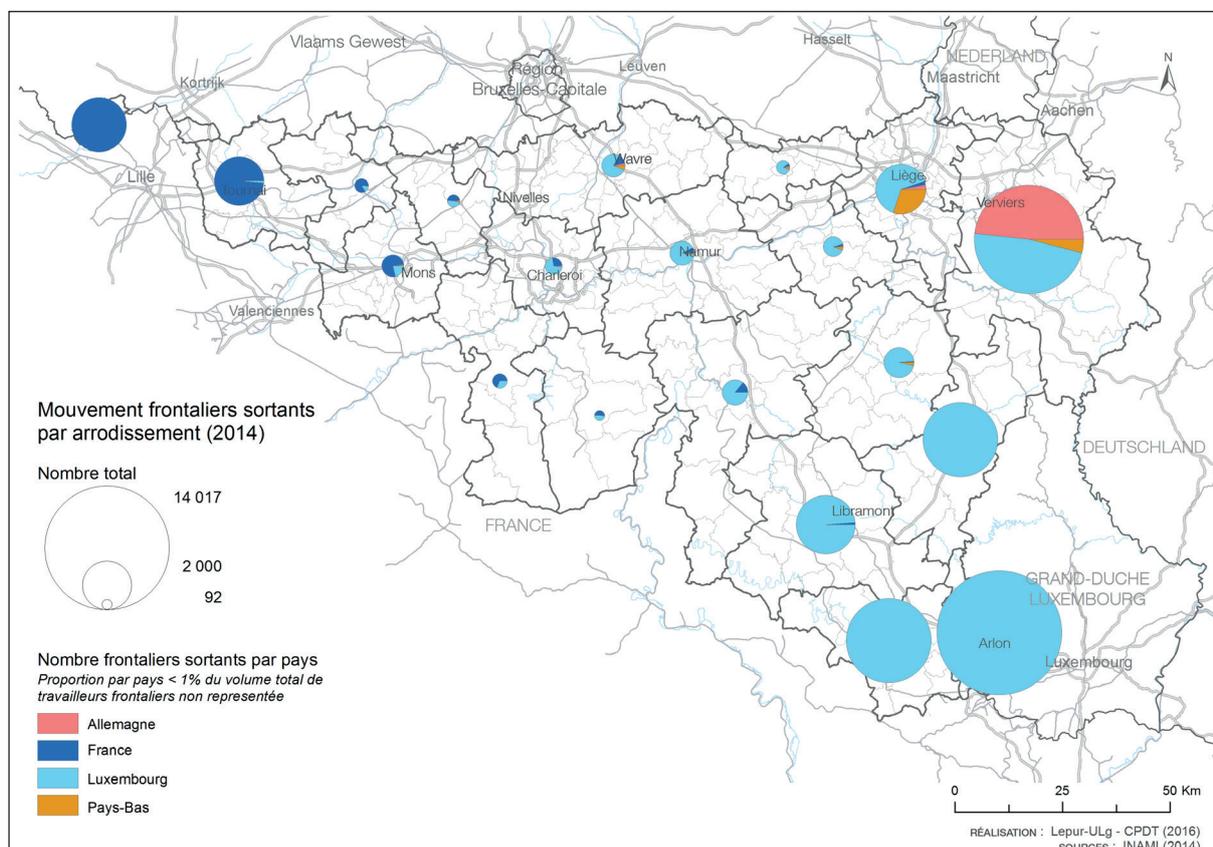
6. Jusqu'en 2012 et l'arrivée massive de migrants qui a culminé en 2015 lors de la crise des réfugiés, la démographie des territoires frontaliers allemands a connu un déclin significatif pendant une dizaine d'années et est caractérisée par un vieillissement important de la population (grave déficit des naissances). La ville d'Aix-la-Chapelle se distingue, à l'instar de beaucoup de grandes villes allemandes, en gardant une population en légère croissance grâce, d'une part, aux migrations de jeunes adultes à l'issue des études et, d'autre part, par l'arrivée d'une population d'origine étrangère. Par contre, les communes de la banlieue aixoise et les communes rurales de l'Eifel étaient jusqu'il y a peu en net déclin démographique. Les migrations résidentielles en provenance d'Allemagne vers le Nord-Est de la province de Liège ont donc diminué ces dernières années.
7. Au sein de l'Union européenne, le Grand-Duché de Luxembourg est le territoire qui connaît la plus forte croissance relative tant au niveau démographique que de l'emploi. Cette grande attractivité du Grand-Duché de Luxembourg a d'importantes répercussions sur une vaste partie du territoire wallon.
8. La croissance démographique y est très soutenue avec un taux moyen annuel de +2,5% (+12.657 habitants/an) de 2010 à 2017 et devrait atteindre 1.051.255 habitants en 2050 (590.667 habitants en 2017). Le moteur principal de cette croissance est l'arrivée massive de populations étrangères provenant majoritairement du sud de l'Europe et de la France. Pour faire face à cette croissance, le Grand-Duché de Luxembourg dispose d'un solde de disponibilités foncières assez limité (3.914 ha en 2013) mais affiche sa volonté d'assurer une production endogène de logements suffisante pour rencontrer la demande (IVL, 2004, Pacte logement, 2008).
9. L'attractivité du pôle métropolitain luxembourgeois génère également côté wallon une forte croissance démographique liée à des migrations résidentielles venant principalement du reste du territoire belge et s'installant dans le sud de la province du Luxembourg. Cette aire sous orbite grand-ducale en forte croissance démographique s'étend sur un espace de plus en plus large (croissance particulièrement forte dans le triangle Arlon-Libramont-Bastogne et de façon plus large le long des axes E411 et E25). Par ailleurs, on constate au niveau de la bande frontalière s'étendant d'Aubange à Bastogne l'arrivée depuis le Luxembourg et la France, d'une population d'origine tant belge que française, luxembourgeoise ou portugaise.
10. La métropole lilloise rayonne au-delà du territoire français et est une des métropoles d'attraction pour la Wallonie. La population du Nord Pas-de-Calais devrait croître de 3,2% d'ici 2040 (+ 127.000 unités pour atteindre 4.149.00 habitants). Dans ce contexte, l'aire métropolitaine lilloise connaît une croissance démographique significative qui déborde sur le versant wallon. Comines, Estaimpuis, Mouscron et Tournai connaissent un solde migratoire international de l'ordre de 1.200 personnes par an dont plus de 500 pour la seule commune de Mouscron. L'essentiel de ces flux venant de France. Ces migrations s'opèrent dans un contexte de raréfaction rapide du foncier disponible, surtout au niveau de Mouscron où les flux migratoires sont les plus intenses.

11. Depuis les bords sud de l'aire métropolitaine lilloise jusqu'aux abords de l'aire métropolitaine de Luxembourg, on observe côté français un déclin démographique (diminution de la population en Champagne-Ardenne de 2% et augmentation en Lorraine de 2%) et un vieillissement important.
12. Au total en 2014, 230.203 personnes habitant en Wallonie travaillent en dehors du territoire wallon. Ils représentent 17,4% de l'ensemble de la population active occupée résidant sur le territoire wallon. Ce volume augmente graduellement depuis plusieurs décennies. Ainsi, entre 1999 et 2014, ce volume a augmenté de 45.663 unités, soit de 25%. Dans l'autre sens, un total de 76.718 travailleurs actifs en Wallonie réside en dehors du territoire wallon, soit un volume 3 fois inférieur au volume de la navette sortante. Rapporté au nombre total d'emplois présents en Wallonie, cette navette frontalière entrante s'élevait à 6,6% en 2014. Ce flux entrant provient essentiellement de 3 territoires : de la France (37,4%), de la Flandre (32,8%) et de Bruxelles (28,3%). Les flux en provenance d'Allemagne et, plus encore, du Grand-Duché de Luxembourg et des Pays-Bas restent quant à eux plutôt anecdotiques.



Carte 6 : Distribution spatiale des flux domicile-travail transrégionaux et transfrontaliers entrants au lieu de travail en Wallonie.

13. En 2014, 49.553 résidents en Wallonie vont travailler en Flandre. Dans le sens inverse, on compte 25.170 emplois en Wallonie qui sont occupés par des travailleurs domiciliés en Flandre (EFT-DG SIE).
14. La Région de Bruxelles-Capitale reste un bassin d'emploi important pour la Wallonie (129.935 résidents wallons travaillent à Bruxelles en 2014) même si on constate une récente diminution des postes de travail occupés par les Wallons. En sens inverse, et la tendance est en croissance, 21.676 travailleurs Bruxellois sont occupés en Wallonie, essentiellement dans le Brabant wallon (EFT-DGSIE).
15. Au sein des flux dirigés depuis la Wallonie vers Bruxelles, on observe depuis 2001 une nette réduction de la part que représentent dans cette navette les communes du Brabant wallon (de 40,2% à 33,5% du total). Cette réduction est particulièrement sensible au niveau des communes les plus proches de Bruxelles et plus largement au niveau des communes desservies par le futur RER. Ceci résulte conjointement du fort développement de l'emploi au centre et à l'ouest du Brabant wallon, de l'écart qui s'accroît entre les prix de l'immobilier brabançons et le reste de la Wallonie ainsi que de la raréfaction des disponibilités foncières qui y est observé au niveau des zones d'habitat en comparaison du reste du territoire wallon. Il en résulte un fort allongement de la navette vers Bruxelles.
16. Les mouvements de travailleurs transfrontaliers sont faibles entre la Wallonie et les Pays-Bas et en diminution depuis 2010 (1.228 unités en 2015). Ils concernent principalement des néerlandais résidant en Wallonie et travaillant aux Pays-Bas. Le marché de l'emploi néerlandais pourtant proche du plein emploi (6,5% de chômage) n'attire pas les travailleurs liégeois.
17. Le nombre de transfrontaliers wallons travaillant en Allemagne est relativement important (5.402 travailleurs en 2015 au total pour la Wallonie). Les emplois se concentrent principalement dans cinq communes wallonnes (quatre communes du nord de la Communauté germanophone et Plombières). Les mouvements vers l'Allemagne ne concernent quasi que des personnes de nationalité allemande ou des belges germanophones. Ces travailleurs rejoignent à près de 75% la région d'Aix-la-Chapelle, le reste se dispersant jusqu'à la vallée du Rhin et la Ruhr. Dans l'autre sens, le flux entrant est très faible (658 individus travaillant surtout à Eupen).



Carte 7 : Distribution spatiale au lieu de résidence des flux domicile-travail transfrontaliers sortants par arrondissement.

18. Le volume d'emploi total au Grand-Duché de Luxembourg augmente dans les mêmes proportions que la population avec une croissance moyenne de postes de travail de +2,89% depuis 2010 (+10.437 unités/an avec 430.862 unités en 2016). Les emplois y sont occupés à 42,5% par les frontaliers (25% de belges, 25% d'allemands et 50% de français). Avec une croissance moyenne annuelle de +2,44% entre 2010 et 2016, le volume de wallons travaillant au Luxembourg atteint 42.340 travailleurs en 2016 (76% issus de la province du Luxembourg et 19% de celle de Liège). La proportion de travailleurs frontaliers dépasse les 20 % dans tout le sud-Luxembourg belge et la région de Neufchâteau, Bastogne et Vielsalm. Ce taux voisine 50% dans tout l'arrondissement d'Arlon. Le sud de la Communauté germanophone obtient partout aussi un score supérieur à 20 %.

19. Au sein du Grand-Duché de Luxembourg, si une partie importante de l'emploi transfrontalier se dirige vers la ville de Luxembourg (environ 36%), le reste se disperse dans la proche périphérie de Luxembourg-ville et, plus encore, dans un grand nombre de communes qui bordent la frontière, particulièrement dans le nord du Grand-Duché (Troisvierges, Weiswampach, Clervaux, Wiltz...) ou dans le sud (Pétange, Differdange, Esch-sur-Alzette...). Dans le nord du Grand-Duché, cet emploi est surtout le fait soit de développements commerciaux localisés de façon à capter la clientèle wallonne, soit d'entreprises ayant effectué un transfert depuis la Wallonie pour des raisons principalement fiscales.
20. Contrairement aux autres versants, vis-à-vis de la France, les flux dominants sont ceux entrants en Wallonie et le nombre de travailleurs transfrontaliers sortants est modéré. Ainsi 29.600 Français viennent travailler en Wallonie pour 6.000 travailleurs habitant la Wallonie employés en France. L'essentiel de ces flux tant entrants que sortants se concentrent entre la métropole lilloise et l'ouest de la Wallonie picarde avec une forte proportion à Mouscron. Le sud de la province du Luxembourg est aussi fort concerné par la navette entrante de travailleurs français.
21. Des interdépendances entre la Wallonie et la France sont particulièrement perceptibles dans les domaines des soins de santé, des maisons de repos et des structures d'accueil des personnes handicapées. Ainsi, 20.000 patients par an provenant de France se font soigner dans les structures hospitalières wallonnes (25% sont des usagers de l'hôpital de Mont-Godinne) avec une fréquentation en croissance (+ 24% entre 2008 et 2012). Ces flux pourraient s'affaiblir à court terme suite aux décisions françaises de limiter fortement le remboursement de soins dispensés à l'extérieur du territoire si ceux-ci peuvent être rencontrés par l'offre disponible en France.
22. La différence du nombre de lits par 1.000 habitants dans les structures d'accueil pour personnes âgées entre les deux versants de la frontière franco-belge explique en grande partie les flux transfrontaliers liés au vieillissement (39,5 lits pour 1.000 seniors du côté français et entre 73,4 et 92,5 lits pour 1.000 seniors du côté wallon).

Dimension économique

1. Les provinces flamandes ne présentent pas toutes le même profil économique. Le Brabant flamand bénéficie, tout comme le Brabant wallon, de son intégration dans l'aire métropolitaine bruxelloise et de la présence d'un important pôle universitaire et de recherches auquel est joint un parc scientifique, ce qui génère un PIB/habitant nettement supérieur à la moyenne belge. Par contre, le Limbourg est toujours en reconversion et doit absorber, entre autres, le contrecoup de la fermeture de Ford Genk. Le développement de la Flandre orientale s'organise autour de Gand (pôle universitaire en croissance, renouvellement urbain, infrastructures logistiques...) tandis que Courtrai et Roulers jouent un rôle moteur pour la Flandre occidentale. L'influence de ces deux polarités se renforce sur la Wallonie et illustre la concrétisation de la stratégie poursuivie en Flandre depuis le Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) structurant la Flandre par ses pôles métropolitains.

2. Le projet *Strategisch Actieplan (SALK)* et le *Territorial Ontwikkelingprogramma (T.OP)* sont appliqués au Limbourg pour poursuivre la reconversion. L'agglomération Hasselt-Genk est le cœur du T.OP Limbourg tandis que le Gouvernement flamand soutient avec le SALK des projets à court terme (p.e. : marché de l'emploi, reconversion des terrains de Ford Genk, projets de développement touristique) et à moyen terme (développement de projets autour de l'économie manufacturière, de la logistique et de la mobilité, des loisirs, de l'économie créative, de l'agriculture, de la santé et des biotechnologies).
3. De manière générale, l'écart entre la compétitivité flamande et wallonne a tendance à augmenter au détriment de la Wallonie⁷.
4. L'indice synthétique de compétitivité est similaire pour le Hainaut, le Nord Pas-de-Calais et la Champagne-Ardenne. Il faut toutefois noter que l'indice d'innovation est favorable à la Wallonie par rapport au versant français^{9,10}.
5. La politique territoriale poursuivie en France a pour objectif de renforcer les métropoles que ce soit par un financement du redéploiement des universités (de gros investissements sont consentis dans le pôle universitaire lillois et le pôle transport de Valenciennes²), le renforcement des réseaux de transports collectifs comme le train, le tramway, les bus à haut niveau de service et de transports de marchandises, les pôles de compétitivité (logistique, automobile...), les grands équipements et la connexion de l'ensemble des territoires avec le très haut débit.
6. L'Université de Maastricht, ouverte en 1976 pour accompagner la reconversion du bassin minier du Sud-Limbourg, est devenue un pilier majeur permettant d'insérer pleinement le Limbourg néerlandais dans la société de la connaissance.
7. La volonté de Maastricht de rejoindre le projet ELAT (Eindhoven-Leuven-Aachen Triangle) confirme l'importance accordée aux réseaux transfrontaliers de coopération universités/entreprises dans le développement du territoire limbourgeois. Ce réseau comprend les trois universités qui figurent, dans leur pays respectif, dans le top des universités les plus performantes au niveau des sciences appliquées et de l'innovation technologique (RWTH Aachen, TU Eindhoven, KU Leuven) et a pour objectif de faire de ce territoire une «European technological top region». Liège et son université restent à la marge de ce réseau reliant les Brabant néerlandais et flamand, les Limbourg néerlandais et flamand ainsi que la région d'Aix-la-Chapelle.
8. Les coopérations universitaires s'illustrent également dans la Transnational Universiteit Limburg (TUL) qui regroupe les universités de Hasselt et de Maastricht.
9. L'université Technique de Rhénanie du Nord Westphalie d'Aix-la-Chapelle (RWTH) est dans le top 3 allemand des universités techniques dispensant un cursus d'ingénieur. Près de 10% des ingénieurs faisant de la recherche-développement en Allemagne se concentrent dans cette région qui compte moins d'1,5% de la population du pays.

9, 10 Annoni & al. (2017), The EU Regional Competitiveness. Index 2016, WP 02/2017, Regional and Urban Policy.

10. Des clusters technologiques se sont développés autour de la RWTH (présence d'importants centres de recherche tant publics que privés associés à des multinationales). Ceux-ci continuent à croître avec l'aménagement d'un nouveau campus proche du point des trois frontières (Allemagne, Wallonie, Pays-Bas) sur les sites de la gare d'Aachen-West et de Melaten. Le parc scientifique de la Haute-Borne (140 ha) à Villeneuve d'Ascq déploie la même stratégie dans l'aire métropolitaine lilloise tout comme le projet Euratechnologie et les rives de la Haute-Deûle qui constituent un des 6 pôles d'excellence métropolitains de Lille.
11. L'aire métropolitaine bruxelloise concentre des parcs scientifiques d'envergure avec une reconstitution des relations entre l'UCL et la KUL. La collaboration entre IBA, l'UCL et la KUL dans le domaine de la protonthérapie est en passe de déboucher sur l'installation d'une première unité à Leuven. Le TechLane Ghent Science Park qui regroupe sur 52 ha des laboratoires de l'Université de Gand, les centres de recherches-développement internationaux et des entreprises High-Tech témoigne du dynamisme du chef-lieu de la province de Flandre orientale.
12. Après avoir basé son développement économique sur la sidérurgie puis sur la finance, le Grand-Duché cherche à présent à diversifier son économie en s'inscrivant dans la société de la connaissance. Il investit des sommes très importantes pour se doter d'un pôle universitaire de niveau européen (l'Université de Luxembourg) à Belval. Celle-ci noue des partenariats transfrontaliers au travers de l'Université de la Grande Région dans laquelle l'Université de Liège est impliquée du côté wallon.
13. Les concurrences entre les versants wallons, flamands, néerlandais et luxembourgeois sont bien présentes notamment dans les secteurs logistiques. En ce qui concerne la logistique, Venlo possède sensiblement les mêmes atouts que Liège et le Limbourg flamand : situation d'arrière port vis-à-vis d'Anvers et de Rotterdam et intermédiaire entre ceux-ci et le grand pôle industriel que constitue la Ruhr. La logistique reste également un moteur puissant du développement économique flamand avec les deux principales portes d'entrée que sont le port d'Anvers (relié aux canaux à grands gabarits : canal Albert, Gand-Terneuzen, de la Lys et l'Escaut) et l'aéroport de Zaventem. Dans cet ordre d'idée, le projet de liaison de fret ferroviaire Rhin d'Acier entre Anvers et la Ruhr est toujours d'actualité même si les freins néerlandais ne sont pas levés. L'activité logistique en province du Luxembourg souffre également de la concurrence de la plate-forme de Bettembourg.
14. Dans le secteur commercial, selon les enquêtes menées sur les achats transfrontaliers au sein de l'Euregio Meuse-Rhin, le Limbourg néerlandais est le principal gagnant au sein des quatre composantes qui constituent cet espace transfrontalier. Ce solde positif bénéficie surtout aux centres-villes, en particulier celui de Maastricht. L'offre périphérique est classiquement destinée uniquement aux achats pondéreux à l'image du Meubelboulevard d'Heerlen.
15. Les concurrences sont vives entre France et Wallonie dans le secteur commercial, que ce soit au niveau de l'aire métropolitaine lilloise ou entre Maubeuge et la région de Mons ou encore sur les différents versants de l'aire métropolitaine luxembourgeoise au niveau du Pôle Européen de Développement (Aubange en Wallonie, Mont-Saint-Martin en France et Pétange au Grand-Duché de Luxembourg). Cette concurrence est également intense entre le Grand-Duché et la Wallonie à l'image des pôles de Schmiede, Pommerloch ou de Sterpenich et Messancy.

16. D'une année à l'autre, la Belgique est avec l'Allemagne, le premier ou le second pays investissant au Grand-Duché de Luxembourg, bien loin devant la France. Ces transferts d'activités et l'attractivité des salaires luxembourgeois limitent fortement la croissance de l'activité dans tout l'Est de la Wallonie depuis la région liégeoise jusqu'à celle d'Arlon. Les activités grandement consommatrices d'espaces au regard du volume d'emploi généré ou répondant strictement aux besoins locaux sont toutefois moins concernées par ce type de transfert.
17. Vu la pression de l'urbanisation au Grand-Duché, des agriculteurs luxembourgeois viennent d'acquérir des terrains agricoles en Wallonie pour garantir la pérennité de leurs exploitations. Ce faisant, ils viennent concurrencer les agriculteurs locaux dans l'accès à la terre.
18. On constate une valorisation fréquente des ressources primaires wallonnes en Flandre. Cela est vrai pour les pierres extraites des carrières mais également dans le secteur agricole où les produits wallons sont vendus dans les criées flamandes et en partie transformés dans l'industrie agro-alimentaire flamande.
19. Dans le domaine énergétique et environnemental, les forces vives d'Aix-la-Chapelle sont les principaux opposants à la poursuite de l'activité de la centrale de Tihange. Les craintes à ce sujet sont aussi importantes du côté grand-ducal et néerlandais.
20. Une nouvelle ligne électrique haute tension transfrontalière entre la Belgique et l'Allemagne est en cours de projet entre Oupeye et Raeren (projet Alegro). La transition vers les énergies renouvelables est déjà très avancée en Allemagne. Les excédents de production générés par les pics d'activités du renouvelable sont potentiellement exportables vers l'étranger.
21. Entre la France et la Wallonie, les réseaux de transport d'électricité sont déjà bien dimensionnés et calibrés en fonction de l'importance de l'exportation de l'énergie nucléaire produite par les centrales françaises. Entre la Wallonie et le Grand-Duché de Luxembourg, l'interconnexion des réseaux haute tension s'opère uniquement au départ du poste relais d'Aubange à l'extrême sud-Luxembourg même si les lignes à (très) haute tension provenant de la région liégeoise (poste relais de Rimièr) et de la Centrale de Coö longent à faible distance une grande partie de la frontière commune sur le versant belge.

Dimension patrimoniale et environnementale

1. En Flandre, le WitBoek adopté fin 2016 prévoit l'arrêt de l'artificialisation du sol flamand à l'horizon 2040. Cette mesure s'appuie sur la densification de l'urbanisation autour des gares ainsi que sur le recyclage du bâti et la réversibilité des nouvelles constructions. Ces différentes mesures visent également à diminuer les émissions de CO₂ et donc à lutter contre le réchauffement climatique qui, avec la montée des mers, a des conséquences importantes sur les espaces côtiers.
2. La Rhénanie du Nord-Westphalie, tend vers une consommation d'espace par l'urbanisation nulle. Les politiques privilégient la reconstruction de la ville sur la ville et la densification pour rencontrer les besoins en logement et en activités économiques.

3. Depuis l'adoption du Plan Directeur d'Aménagement du Territoire, le Luxembourg vise à organiser l'aménagement de son espace intérieur ainsi que ses relations avec les territoires voisins dans une structure polycentrique. L'objectif est de diminuer les externalités négatives de son développement dont les principales sont la congestion automobile et la pression foncière générée par sa croissance.
4. L'amélioration du cadre de vie doit permettre à la Région de Bruxelles-Capitale de conserver la population fiscalement contributive sur son territoire (p.e. la forêt de Soignes et le bassin hydrographique de la Senne situé sur les trois régions).
5. Le projet de Parc des trois Pays n'a guère eu jusqu'ici de conséquences majeures sur l'augmentation des nuitées touristiques dans le nord de la province de Liège.
6. Tant Aix-la-Chapelle que l'Eifel constituent des pôles fréquentés massivement par les touristes notamment par l'importante population de la métropole Rhin-Ruhr (11 millions d'habitants). La Communauté germanophone parvient à capter un volume significatif de cette clientèle touristique sans toutefois irriguer significativement le reste du territoire de la province de Liège et encore moins au-delà en Wallonie. Le parc naturel transfrontalier des Hautes-Fagnes-Eifel est à ce titre un levier pour favoriser l'attractivité de la Wallonie vis-à-vis de la population allemande.
7. Entre la France et la Wallonie, le nord de l'espace transfrontalier est l'objet de coopérations solides et qui ont tendance à se renforcer dans les secteurs de l'environnement (parc naturel transfrontalier du Hainaut), du patrimoine (sites UNESCO des beffrois et des sites miniers) et culturel (Manège de Maubeuge et MARS de Mons). Ces liens sont nettement moins présents dans l'aire rurale entre Maubeuge et Virton.
8. Concernant le barrage de la Haute-Sûre, servant notamment à la production d'eau potable au Grand-Duché de Luxembourg, des efforts de protection particuliers sont nécessaires au niveau de la partie wallonne du bassin versant de ce cours d'eau à cheval sur Martelange, Fauvillers et Vaux-sur-Sûre.

Dimension mobilité et transport

1. Le Gouvernement flamand prévoit la généralisation des voitures électriques en 2050.
2. La concentration des emplois sur la Région de Bruxelles-Capitale, et plus largement sur l'aire métropolitaine bruxelloise, génère une congestion automobile importante des entrées à Bruxelles qui sont déjà saturées à plus de 85%¹¹.
3. A Bruxelles, au travers du PRDD, un objectif est de faire de la mobilité un facteur de développement urbain durable en limitant les externalités négatives environnementales (émissions de CO2, bruits...) générées par le transport. Pour diminuer l'usage de la voiture à Bruxelles, il est prévu de créer des parkings relais et de transformer les accès autoroutiers (E40 à Reyers par exemple) en boulevards urbains. La finalisation du RER autour de Bruxelles dont la mise en service est prévue actuellement pour 2027-2028 serait de nature à favoriser l'accès au pôle d'emploi bruxellois.

¹¹ PRDD (2016), Un territoire au service des Bruxellois – document soumis à l'enquête publique, Perspective.brussels

4. La communauté métropolitaine telle que prévue par la 6^{ème} réforme de l'Etat est un outil de concertation à l'échelle de l'aire métropolitaine bruxelloise fortement attendu par la Région de Bruxelles-Capitale afin de mieux coordonner les politiques bruxelloises, flamandes et wallonnes en vue de répondre par la négociation à la congestion automobile.
5. En Allemagne, l'attractivité résidentielle des villes et l'amélioration de la qualité de vie sont recherchées en interdisant l'accès au centre des villes, dont Aix-la-Chapelle, aux véhicules ne disposant pas d'une vignette environnementale (norme diesel EURO4 pour avoir un accès libre à l'ensemble de la ville).
6. Le développement des transports en commun et des modes doux est poursuivi en Flandre. Le réseau de tramway rapide Spartacus qui comprend la ligne Hasselt-Maastricht ainsi que le réseau cyclable Fietsnet en sont des exemples.
7. La relation ferroviaire entre Maastricht et Liège fait l'objet de fortes attentions de part et d'autre de la frontière avec des attentes divergentes. Les Néerlandais sont surtout intéressés par une liaison directe de type IC entre Maastricht et Bruxelles via Leuven, Liège-Guillemins et Visé ainsi que la connexion à la gare TGV de Liège-Guillemins. Les études du Plan Urbain de Mobilité de l'arrondissement de Liège et du volet wallon du plan ANGELIC optent pour une offre cadencée de type RER à Charleroi et à Liège. En outre, une nouvelle offre à l'initiative de la Province de Limbourg concédée à un opérateur privé est à l'étude dans le cadre du projet Eurekarail.net.
8. Le Réseau Express Grand Lille prévu pour 2025-2030 devrait améliorer fortement les connexions entre Courtrai et Lille au bénéfice de Mouscron. Les résultats du débat public de 2015 ont rajouté la connexion Lille-Tournai au projet (renforcement de trois relations journalières prévues).
9. La LGV Bruxelles - Cologne relie Liège à l'Allemagne avec un cadencement de onze trains à grande vitesse par jour et par sens (5 Thalys et 6 ICE). L'offre locale entre les localités wallonnes dans l'orbite d'Aix-la-Chapelle s'est renforcée. L'Euregiobahn envisage de s'étendre vers Eupen par la réouverture de la ligne 49 en direction de Stolberg via Raeren.
10. En Rhénanie-Palatinat est mis en œuvre le chaînon autoroutier manquant sur la E42 Verviers-Prüm (projet Hochmoselbrücke). Ce viaduc sur la Moselle va rapprocher Liège de Francfort et accroître légèrement l'attractivité du sud-est de la province de Liège au niveau économique. Il va également étendre un peu vers la Wallonie la zone de chalandise de l'aéroport de Francfort-Hahn, concurrent du Brussels-South-Charleroi-Airport.
11. Au Grand-Duché de Luxembourg, face à la croissance rapide du trafic routier et à ses nuisances, les stratégies IVL puis MODU visent à porter à terme à au moins 25% la part des déplacements en transports en commun en développant l'offre et en concentrant les bureaux sur les sites très bien desservis en transport en commun. Les Schémas de mobilité transfrontaliers (SMOT) sont un autre moyen de contribuer à cet objectif (cf. projet d'aménager un P+R au niveau de la gare de Viville à Arlon). A ce stade, seuls 12% des travailleurs frontaliers wallons utilisent les transports en commun.

12. Depuis la province de Liège et l'arrondissement de Bastogne, les 13.600 travailleurs qui rejoignent leur lieu d'emploi vers le Grand-Duché du Luxembourg sont quasi totalement dépendants de la voiture (part des TC < 2%).
13. Malgré la modernisation en cours de la ligne Namur-Luxembourg, les performances de cette ligne resteront modérées en termes de vitesse commerciale au niveau des relations Bruxelles-Luxembourg. Enfin, l'inauguration récente de la seconde partie de la LGV Est en France en avril 2016 a eu pour effet de faire cesser la relation entre Bruxelles et Bâle via Namur, Luxembourg et Strasbourg.
14. Que ce soit dans les Hauts-de-France ou dans le Grand Est, des réouvertures de lignes ferroviaires sont en projet ou souhaitées côté français : la ligne Valenciennes - Mons pour du transport de fret ou la ligne Givet – Dinant pour le transport de passagers. Le projet de RER lillois concerne également directement la Wallonie picarde avec le renforcement des liaisons entre Tournai, Mouscron et Lille.
15. La future E420 entre Charleroi et Charleville-Mézières devrait désenclaver le sud-ouest de la province de Namur qui présente un déficit d'emplois et une stagnation démographique. Cette route rapide devrait contribuer à augmenter de façon significative le nombre de travailleurs frontaliers résidant dans les Ardennes et travaillant dans l'Entre-Sambre-et-Meuse et du côté de Charleroi.
16. De gros investissements sont programmés côté français pour la réalisation du canal Seine-Nord-Europe et les plateformes multimodales qui l'accompagnent.

Potentialités et contraintes du territoire

- Les dynamiques en présence dans les Hauts-de-France et le Grand Est se distinguent par l'importance de Lille et de son aire métropolitaine dans le cadre des Hauts-de-France tandis que le Grand Est se développe sur ses versants transfrontaliers non reliés à la Wallonie. Metz-Nancy sont tournés vers le Luxembourg, Strasbourg vers le Rhin, Mulhouse vers Bâle. L'aire rurale du Grand Est qui s'étend de la Champagne-Ardenne à la Lorraine présente des difficultés de développement similaires au versant wallon qui lui fait face. Les infrastructures de transports sont un des moyens utilisés par la région du Grand Est pour désenclaver ces territoires notamment par les projets ferroviaires. L'opportunité de raccrocher la Wallonie à ces projets doit encore faire l'objet d'analyse approfondie. Les projets de développement transfrontaliers wallons devront tenir compte de la diversité des trajectoires de deux grandes régions françaises.
- Actuellement, à défaut d'autres instruments, les outils qui restent les mieux adaptés pour favoriser l'intégration des aires rurales transfrontalières sont les parcs naturels et la gestion des bassins hydrographiques (commissions internationales de la Meuse et de l'Escaut, contrats de rivière). Un potentiel de développement de parcs naturels transfrontaliers est présent sur l'ensemble des versants (l'Avesnois et le Haut-Pays, la Forêt d'Anlier et la Haute-Sûre, le Parc des Trois Pays, la forêt de Soignes...). Les contrats de rivière transfrontaliers comme celui de la Semois-Chiers sont également un vecteur intéressant dans la mise en valeur de la trame bleue et du développement des aires rurales transfrontalières.

- L'obligation de réaliser un schéma de développement territorial transfrontalier suite à la loi sur la Modernisation de l'Action Publique Territoriale et l’Affirmation des Métropoles française sur l’aire métropolitaine lilloise est une opportunité à saisir pour mieux insérer l’ouest de la Wallonie picarde dans cette aire métropolitaine.
- Les freins concernant l’artificialisation des territoires sont généralisés avec des objectifs parfois très précis et ambitieux qui sont à présents portés par les différents territoires. La lutte contre l’étalement urbain par la densification des activités humaines (logements, emplois, services) autour des gares est devenue une priorité.
- La demande résidentielle résultant des perspectives démographiques sera importante dans les régions voisines sauf aux Pays-Bas et en Allemagne. Un volume croissant des ménages installés en Flandre, à Bruxelles ou au Grand-Duché de Luxembourg risquent de ne plus trouver de réponses à leur besoin résidentiel dans leur région d’origine (rareté foncière et augmentation du coût de l’accession au logement).
- Les mouvements migratoires déjà existants ont pour conséquence des effets rebonds sur les populations à revenu faible ou moyen qui ont plus de difficultés à accéder au logement sur les versants wallons des aires métropolitaines. Cette fuite de jeunes autochtones au profit de ménages davantage fortunés migrant depuis les territoires voisins est particulièrement intense dans le centre et l’ouest du Brabant wallon et dans quelques communes du Nord-Est du Hainaut avec pour conséquence des difficultés rencontrées par les ménages autochtones pour accéder au logement. Ils s’installent dès lors à distance de plus en plus grande des bassins d’emploi métropolitains qu’ils soient bruxellois, lillois ou luxembourgeois, ce qui aggrave les problèmes de mobilité.
- La compétition reste très vive dans les aires métropolitaines et rurales transfrontalières. Les concurrences sont fortes en matière économique (commerce, logistique, parcs d’activité) tandis que les coopérations sont davantage présentes dans le domaine des services (culture, patrimoine, santé). La compétition a des influences également sur le secteur primaire avec une concurrence sur la mise en place des chaînes de valeurs à partir des ressources lithiques et agricoles en Flandre. Les transformations des matières se font généralement à l’extérieur de la Wallonie tout en créant des débouchés pour les produits agricoles. Cette concurrence se traduit également sur le foncier agricole où les Luxembourgeois s’accaparent des terres du côté wallon tandis que les agriculteurs wallons cultivent des terres sur le versant français.
- Les externalités environnementales négatives dues à la voiture (congestion et pollution) obligent à mettre en place des politiques de mobilité très ambitieuses. Le Luxembourg, les villes allemandes, Bruxelles et certaines villes flamandes prennent des mesures très strictes qui vont fortement restreindre l’accès à leur territoire pour la voiture à moteur thermique voire à l’automobile en général pour Bruxelles et Luxembourg-ville.
- Des projets d’amélioration de l’offre en transport en commun lourd de forte capacité (tramway et train) sont conçus dans l’ensemble des régions voisines avec ou sans connexion à la Wallonie. Ils ont pour objectifs de raccrocher des pôles secondaires aux pôles métropolitains en offrant une alternative à la voiture. La SNCB est peu présente dans ces projets et les moyens disponibles empêchent à court ou moyen terme toute remise en exploitation d’anciennes lignes du réseau ferré belge et a fortiori toute extension.

Enjeux territoriaux à l'échelle transfrontalière et transrégionale

- I L'inscription et l'affirmation de la Wallonie dans les dynamiques et les réseaux des métropoles et territoires voisins qu'ils soient économiques, culturels, de recherches, d'enseignement et d'infrastructures.
- II L'accentuation prévisible de la pression immobilière dans les aires métropolitaines suite aux objectifs de limitation de l'artificialisation du sol entraînant une croissance des migrations résidentielles vers la Wallonie.
- III Le maintien de l'accessibilité des bassins d'emplois métropolitains de Bruxelles, de Luxembourg, de Lille, de la Flandre, de l'Eurégio pour les Wallons alors que des mesures limitant les accès à ces pôles sont ou seront prochainement d'application.
- IV La maximalisation des atouts qui positionnent la Wallonie favorablement dans le secteur des services (soins de santé, culture, enseignement) tout en tenant compte des risques liés à des mesures de restrictions qui se mettent en place notamment en France et qui freinent l'accès à certains de ces services.
- V Le renforcement des complémentarités entre fonctions dans une vision intelligente de la Wallonie connectée au monde et sans développer les concurrences infrarégionales tout en confortant sa position dans les réseaux de la société de la connaissance.
- VI Le développement des territoires ruraux du sud-ouest de la Wallonie en s'appuyant sur la coopération avec les départements français et en mobilisant ou créant des outils de développement territorial (parcs naturels, contrats de rivière, schéma de développement territorial transfrontalier).
- VII La gestion des secteurs fortement concurrentiels (commerces, logistiques...) dans un contexte de compétition exacerbée au sein des territoires transfrontaliers.

2. LA DIMENSION DÉMOGRAPHIQUE ET SOCIALE

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

Constats

La politique territoriale européenne se fonde sur le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC) adopté en 1999 ainsi que sur la politique de cohésion sociale et économique depuis la ratification de l'Acte Unique (1986). Le traité de Lisbonne (2008) a rajouté une troisième dimension à la politique de cohésion : la cohésion territoriale. Divers documents ont été également approuvés depuis le SDEC. Ces documents ont des incidences plus ou moins importantes sur les politiques territoriales comme la Charte de Leipzig (2007) et le Pacte d'Amsterdam (2016) qui défendent le modèle de la ville européenne. L'Agenda Territorial (2011) définit des principes de développement territorial pour la politique de cohésion en relation avec les objectifs de l'Agenda 2020 de l'Union européenne.

1. La démographie wallonne est le résultat de trois dynamiques interdépendantes : la croissance de la population, son vieillissement et l'instabilité structurelle des ménages.
2. Le Bureau fédéral du Plan envisage une croissance importante de la population à l'horizon 2060. Par rapport à 2015, l'accroissement serait de 85.000 personnes en 2020, 229.000 en 2030 et 357.000 en 2040. Très important à court terme (17.000/an), il retrouverait un rythme plus moyen (14.400/an) entre 2020 et 2030 et baisserait légèrement (12.800/an) de 2030 à 2040. En termes de ménages, la croissance moyenne annuelle passerait ainsi de 12.300 entre 2015 et 2020 à 10.000 entre 2020 et 2030 puis 8.900 de 2030 à 2040. Sur l'ensemble de cette période, la Wallonie compterait 250.000 ménages supplémentaires.
3. La période actuelle se marque par un accroissement très important des effectifs de la classe d'âge de 60 à 79 ans. Cette dynamique d'évolution de la pyramide des âges, qui se manifeste depuis 2005, devrait se poursuivre jusque vers 2025. Le phénomène le plus significatif de cette décennie est l'arrivée à l'âge de la retraite d'un grand nombre de travailleurs. À partir de 2026, la vague du *papy-boom* atteindra la tranche d'âge des 80 ans et + dont le nombre augmentera de manière très importante jusqu'en 2050.

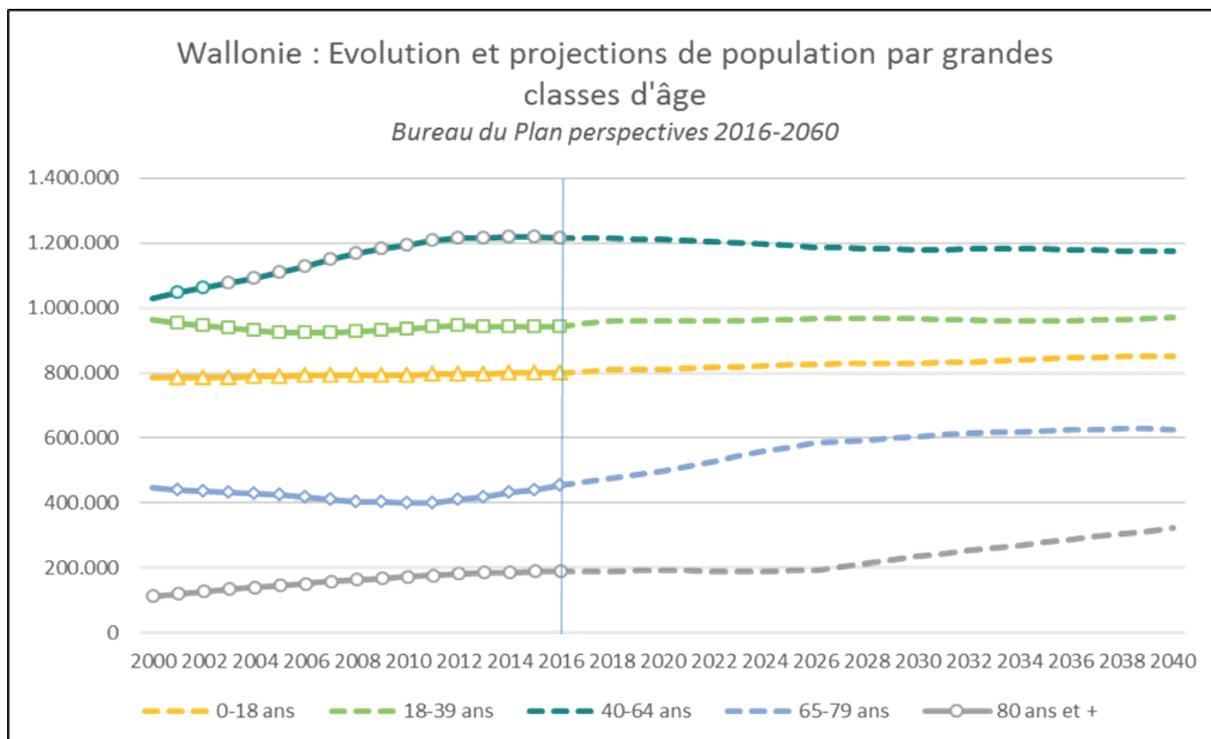
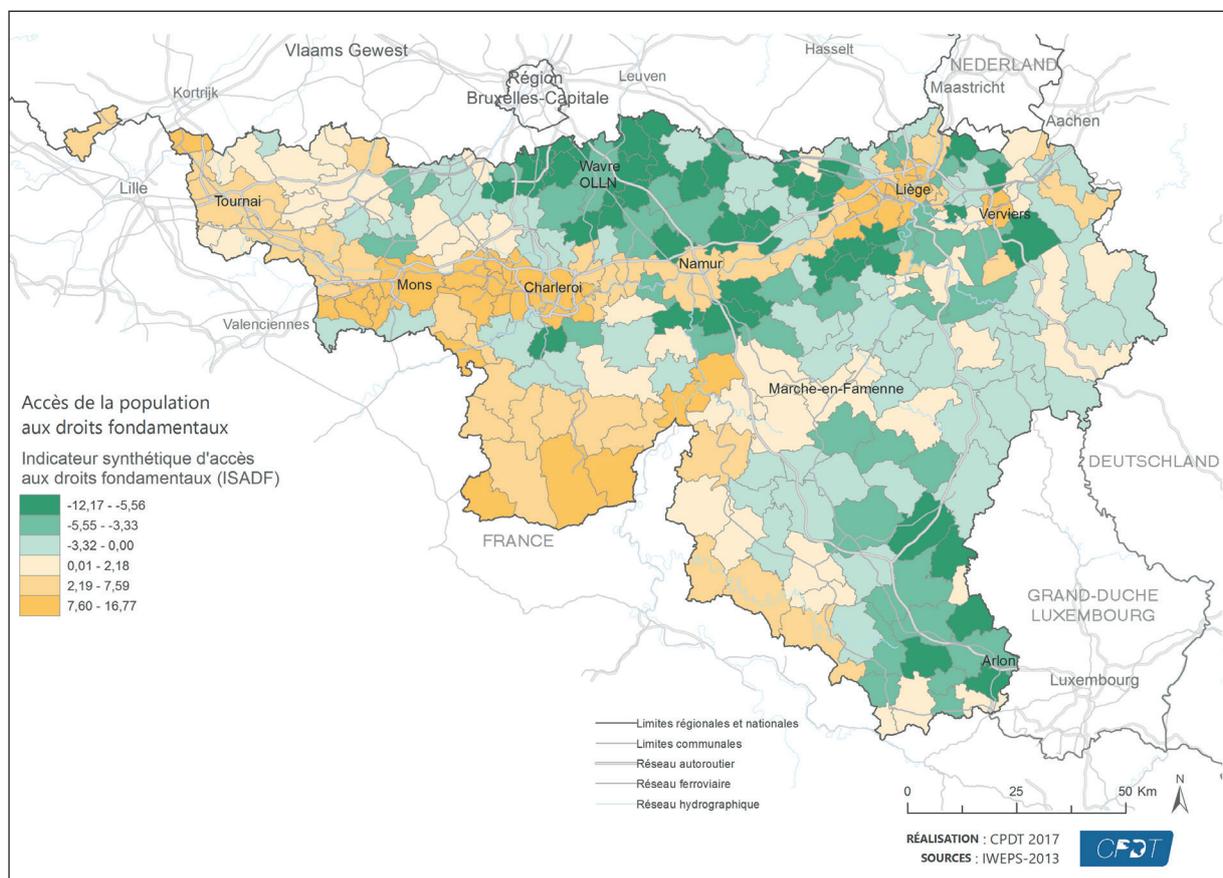


Figure 1 : Évolution et projection de population par grandes classes d'âge (CPDT, CREAT-UCL, 2017).

4. À l'horizon 2040, l'instabilité structurelle des ménages devrait se poursuivre avec comme principal effet l'augmentation du nombre de personnes isolées et, dans une moindre mesure, des familles monoparentales et des cohabitants avec enfants. Après plusieurs décennies de diminution continue, la taille des ménages s'est stabilisée ces dernières années, mais elle devrait recommencer à diminuer dans les années qui viennent en raison de la forte augmentation attendue des ménages d'une seule personne.
5. En 2014, 18% des Wallons vivaient en-dessous du seuil de pauvreté (contre 10 % en Flandre)¹² et 8% vivaient un état de privation matérielle (contre 3 % en Flandre)¹³. Ce constat de pauvreté s'explique principalement par le non-emploi, la croissance des emplois précaires ou mal payés, le coût du logement et l'instabilité structurelle des ménages. Si l'on se base sur les «facteurs de risque» en termes de cohésion sociale définis par l'IWEPS dans son Indicateur synthétique d'accès aux droits fondamentaux – ISADF (familles monoparentales, isolés âgés de 65 ans et plus, demandeurs d'asile), on voit qu'au-delà des variations conjoncturelles, le risque d'un accroissement de la précarité au cours des années à venir est réel par le simple fait du vieillissement et de l'instabilité des ménages.

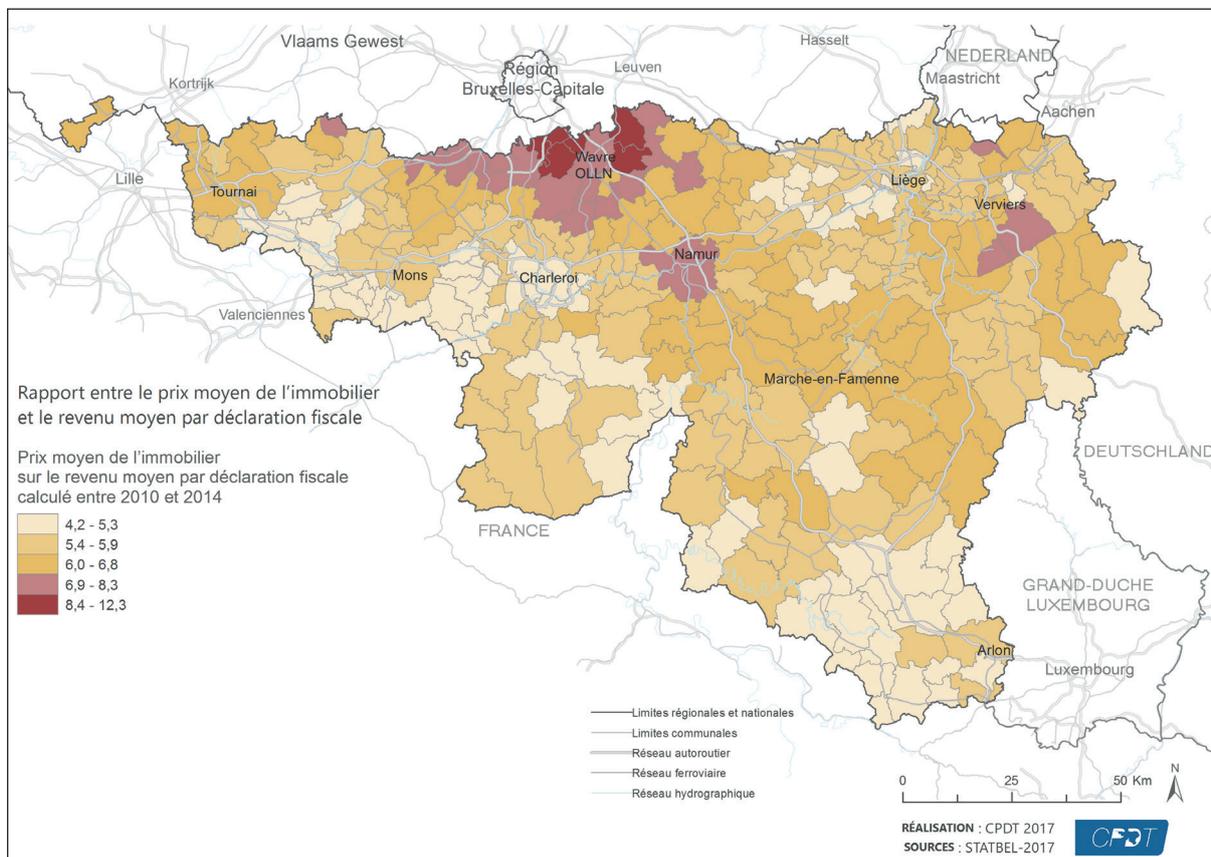
¹² Le taux de risque de pauvreté mesure le pourcentage de la population vivant dans un ménage dont le revenu disponible équivalent est inférieur à 60 % du revenu médian national (seuil de pauvreté), soit moins de 1083 euros nets par mois pour un isolé et de 2274 euros net par mois pour un ménage de 2 adultes et 2 enfants de moins de 14 ans. Source : <https://www.iweeps.be/indicateur-statistique/taux-de-risque-de-pauvrete/>

¹³ Soit une incapacité à couvrir au moins quatre des neuf « biens et services » suivants : payer à temps le loyer, l'emprunt hypothécaire, les charges du logement et les crédits à la consommation, chauffer correctement son logement, faire face à des dépenses inattendues (d'environ 1000€), manger des protéines tous les deux jours, partir une semaine en vacances une fois par an (pas nécessairement à l'étranger), posséder une télévision, un lave-linge, une voiture et un téléphone. (<https://www.iweeps.be/indicateur-statistique/taux-de-deprivation-materielle-severe/>)



Carte 8 : Indicateur d'accès aux droits fondamentaux en Wallonie (IWEPS, 2013).

6. Le revenu moyen par habitant a augmenté de 64% entre 1991 et 2014 hors inflation (SPF-DGS Statbel). De manière globale, le pouvoir d'achat des ménages est donc en augmentation en dépit des fortes inégalités relevées dans le point précédent. Après une stagnation entre 2010 et 2012, le revenu moyen hors inflation est reparti à la hausse.
7. En Wallonie, le prix des habitations présente des variations spatiales considérables et l'accès à la propriété peut se révéler difficile. Cependant, après un accroissement spectaculaire entre 2000 et 2008, le prix moyen de l'immobilier suit à présent le même rythme d'accroissement que le revenu moyen par habitant. Les perspectives à court terme tablent sur une relative stabilité immobilière à l'échelle régionale - en raison d'une production importante de logements ces dernières années et de la remontée des taux d'intérêt. Toutefois, la raréfaction du foncier disponible dans des zones de forte dynamique démographique (nord du sillon, sud Luxembourg) risque localement de créer des tensions engendrant une hausse des prix.

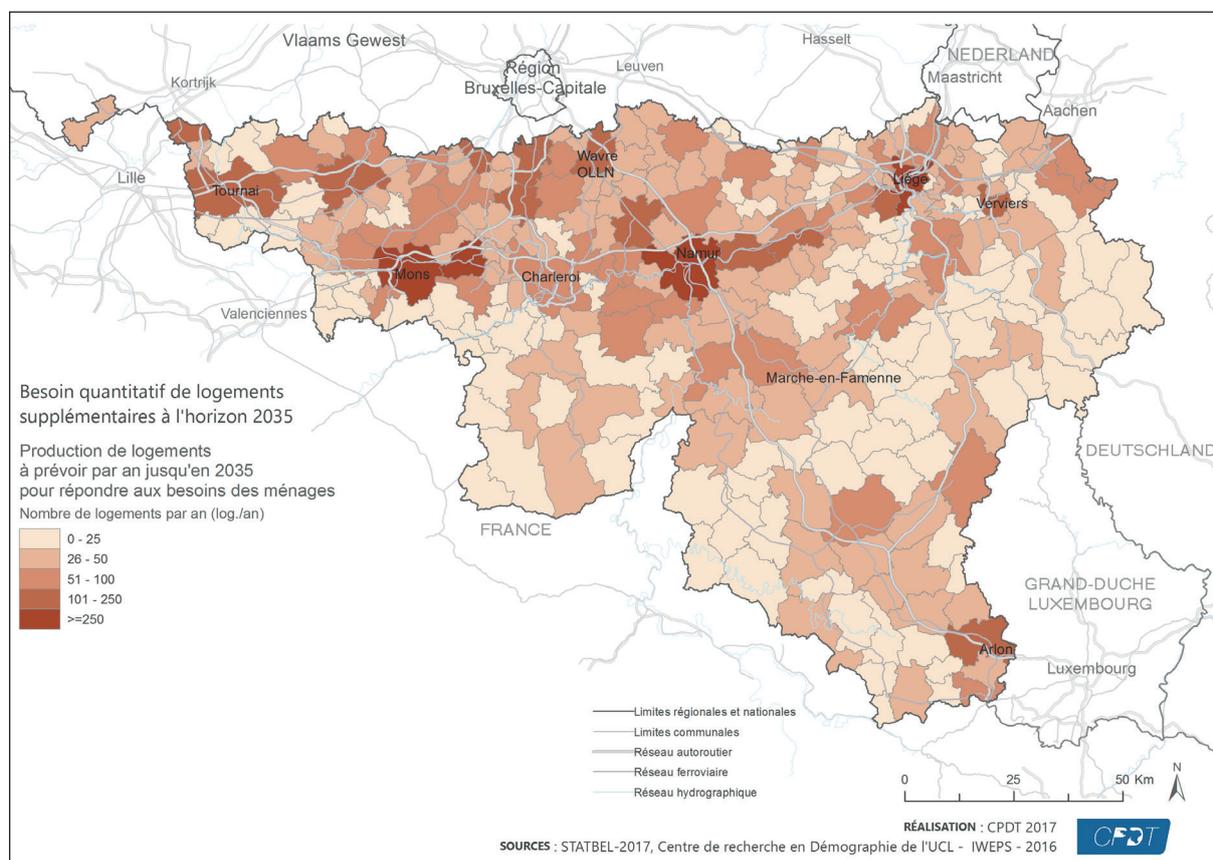


Carte 9 : Rapport entre le prix moyen de l'immobilier et le revenu moyen par habitant entre 2010 et 2014.

Tenant compte de ces dynamiques et de ces perspectives, les **besoins territoriaux** identifiés sont les suivants :

Besoins en logement

- I La croissance démographique et l'évolution des ménages entraineront un besoin quantitatif de logements supplémentaires, de l'ordre de **13.000 nouveaux logements par an d'ici 2040** sans tenir compte des efforts nécessaires concernant la mise en adéquation du parc existant pour répondre à la performance énergétique, à l'évolution sociodémographique, à la diminution de la dépendance à la voiture...



Carte 10 : Besoin quantitatif de logements supplémentaires à l'horizon 2035.

- II Le vieillissement de la population et l'augmentation des ménages isolés engendrent un besoin en **petits logements**.
- III La diminution du revenu des personnes âgées au moment de la retraite, comme celle des ménages isolés, entraîne un risque accru de précarité et une diminution globale du pouvoir d'achat ce qui induit un besoin de **logements abordables**.
- IV La Wallonie fait face depuis longtemps à un manque de logements à loyer modéré, mais aussi à l'insuffisance de la croissance du parc de logements publics qui pourrait réduire ce manque. Si l'on vise à ce que chaque commune atteigne l'objectif régional de 10% de logement public, il faudrait **créer 97.000 logements publics à l'horizon 2035**.
- V Le vieillissement de la population et l'augmentation des ménages isolés induisent également une propension à la sous-occupation de logements dans certaines communes. Le manque de maisons familiales libres sur le marché résidentiel s'en voit accentué ce qui renforce les difficultés d'accès au logement ainsi que le phénomène de périurbanisation et d'étalement urbain. Il en résulte un besoin de **faciliter la migration résidentielle des personnes âgées et des ménages isolés vers des logements adaptés et accessibles**.

- VI Le vieillissement de la population appelle un besoin de **logements adaptés aux personnes âgées** : besoins de petits logements, équipés, accessibles, abordables, intégrés spatialement et connectés (domotique-monitoring de santé) assurant leur autonomie, leur qualité de vie et leur inclusion sociale.
- VII De manière générale s'exprime le besoin d'une **plus grande flexibilité des logements** (résilience), de manière à répondre à des besoins familiaux et sociétaux de moins en moins figés.
- VIII Les nouveaux logements produits devraient être **les moins énergivores possible**, afin de faire baisser la consommation énergétique du secteur logement et de réduire l'impact des fluctuations des prix sur les ménages. L'essentiel de l'effort de réduction de la consommation d'énergie doit porter sur les **rénovations** des logements existants. On peut percevoir ici le défi qualitatif adressé au secteur résidentiel, qui est celui d'un renouvellement accéléré du parc de logements.
- IX Ajoutons que l'**accès à l'énergie à un prix abordable** est également un besoin qui doit être rencontré par le secteur du logement, mais aussi par celui de l'aménagement du territoire.

Potentialités et contraintes du territoire par rapport à ces besoins en logements

- Le parc de logements évolue très lentement :
 - Il s'accroît d'environ 0,8% par an (moyenne 2006-2015), avec une création nette annuelle de 13.700 logements dont les trois-quarts proviennent de nouvelles constructions, le reste étant issu d'aménagement ou de rénovation de bâtiments existants.
 - Les rénovations faisant l'objet de permis d'urbanisme concernent en moyenne annuelle 0,6% du parc de logements (SPF-DGS Statbel).
- Le parc de logements se caractérise par la très nette prédominance des habitations unifamiliales qui représentaient plus de 80% du parc en 2015. Mais la tendance a fortement évolué au cours des dernières années, les appartements représentant 56% de la création nette de logements entre 2012 et 2015. Ces tendances devraient se poursuivre à l'avenir.

Wallonie : comparaison entre la structure du parc de logements en 2015 et celle des logements créés entre 2012 et 2015

(SPF-DGS, Statistique cadastrale du fichier des bâtiments)

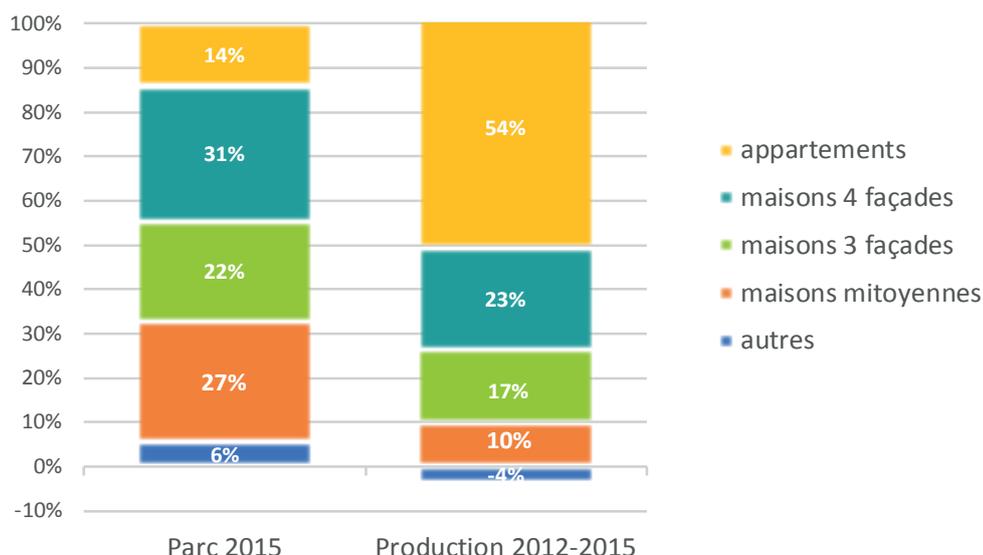


Figure 2 : Comparaison entre la structure du parc de logement en 2015 et celle des logements créés entre 2012 et 2015 (CPDT, CREAT-UCL, 2017).

- À l'échelle wallonne, la superficie urbanisée chaque année au bénéfice de la fonction résidentielle décroît depuis une vingtaine d'années. Une certaine densification résidentielle semble à l'œuvre, principalement dans la partie nord de la région où le taux de remplissage des zones d'habitat est localement très important. À l'inverse, de grandes disponibilités foncières subsistent au sud du sillon, sauf en Lorraine, et entraînent la poursuite d'une surconsommation foncière résidentielle.
- La périurbanisation, par sa dispersion, demande des besoins matériels pour la distribution de l'énergie toujours plus élevés, avec des reports sur la facture des clients par les coûts de distribution croissants.
- En Wallonie, près de 40% des logements ont été construits avant 1919. Ce parc bâti ancien éprouve quelques difficultés à répondre aux besoins qualitatifs en matière de normes PEB, incendie, accessibilité PMR, de nouvelles technologies etc. Néanmoins, la qualité patrimoniale de ce parc de logement représente un potentiel pour la création d'un cadre de vie de qualité reposant entre autres sur un tissu d'habitat structuré.
- Le parc résidentiel est dans l'ensemble très énergivore, induisant des contraintes importantes sur les budgets des ménages pour l'éclairage et le chauffage.

Besoins en services à la population et en équipements collectifs

- I Des carences en termes d'équipements et de services (crèches, établissements scolaires...) sont observées et attendues de manière variable sur le territoire. Elles appellent le besoin d'une **programmation territoriale adéquate** dans le temps et en termes de localisation.
- II Le vieillissement de la population induit un besoin de services et d'équipements collectifs diversifiés et **adaptés aux personnes âgées** : espaces publics, loisirs, services de santé, structures d'hébergement, services à domicile, etc. Il faudra répondre à ce besoin de manière souple et réversible afin d'éviter de se retrouver avec un suréquipement pour les aînés au-delà de 2050.
- III La diminution du pouvoir d'achat d'une partie de la population (personnes âgées, ménages isolés et monoparentaux...) entraîne comme conséquence un besoin de services et d'équipements collectifs **abordables**.
- IV La diminution de la part de la population active (et donc imposable) engendre une baisse de la base taxable pouvant impacter le budget des collectivités, leur fonctionnement et la bonne exécution de leurs missions de services publics (gestion des équipements collectifs, etc.). Il en résulte un besoin d'**établir de nouvelles stratégies de financement, de rationalisation et d'organisation territoriale** des services et des équipements.
- V La pression foncière observée dans les villes peut entraîner la relégation d'une série de services et d'équipements publics hors des centres villes, ce qui engendre une accessibilité dépendante de la voiture individuelle et une dynamique d'étalement urbain. Il sera nécessaire pour la Wallonie de **se doter d'une stratégie de gestion foncière** adaptée à cette problématique.
- VI Le développement et la généralisation dans l'usage quotidien des **technologies de l'information et de la communication**, renforcent la nécessité d'en permettre l'accès à l'ensemble des citoyens. Pour que cela soit possible à prix raisonnable, l'aménagement doit veiller à ce que la structure de son territoire, par sa densité et sa mixité, permette de limiter les moyens techniques à mettre en œuvre pour une **desserte complète de la population**.

Potentialités et contraintes du territoire par rapport à ces besoins en services à la population et en équipements collectifs

- Dans les zones de faible densité d'activités humaines (résidence, emploi...), le maintien ou la création d'équipements et de services destinés à répondre à ces besoins peut poser problème en raison d'un nombre insuffisant de personnes susceptibles de bénéficier de ces services (qu'il s'agisse d'un problème de rentabilité ou de respect de normes légales).
- A contrario, la Wallonie dispose d'un réseau relativement dense de villes «moyennes à grandes» bien équipées, sur lequel l'offre en services et en équipements publics pourrait s'articuler.
- En Wallonie comme ailleurs, l'évolution sociétale tend vers une individuation croissante et une diminution progressive des mécanismes de solidarité. Cette évolution s'inscrit dans les territoires, notamment via une diminution de la mutualisation des espaces et des équipements.

- La périurbanisation et la dispersion des logements telle qu'observée en Wallonie impose des moyens techniques importants pour desservir l'ensemble de la population, notamment en énergie et en communications. Des coûts de distribution élevés sont ainsi répercutés sur la facture d'électricité des ménages, tandis que certaines sous-régions restent à l'écart des infrastructures supportant des flux d'informations et de communications soutenus. Les deux constats mentionnés pourraient s'amplifier dans le futur.

Besoins relatifs aux commerces

- I Actuellement, la superficie commerciale par habitant est suffisante mais ce constat global masque des disparités importantes sur le territoire, avec une offre commerciale très développée dans certaines communes à population relativement faible, tandis que certaines communes très peuplées ne présentent pas une bonne santé commerciale. L'augmentation de l'offre commerciale devrait se faire au prorata de l'évolution démographique. Cet état de chose met en lumière la nécessité d'une **gestion territoriale adaptée**.
- II Le taux de vacance commerciale a crû ces dernières années. Le taux de cellules vides est ainsi particulièrement important au niveau des anciens pôles commerciaux des agglomérations. Il en résulte un besoin de **reconversion de ces surfaces abandonnées**. Le commerce localisé en milieu urbain dense participe à l'attractivité de ce milieu, ainsi que le cadre de vie. Par cette localisation, il peut tirer profit de la présence d'autres fonctions telles que l'habitat, les bureaux, les administrations, les infrastructures culturelles et aux activités économiques. Le commerce fait ainsi partie du « marketing territorial ».
- III La diminution du territoire de vie des personnes âgées entraîne une demande croissante en **commerces et services de proximité**.
- IV Les concentrations commerciales ont un besoin d'**accessibilité par différents modes de transport**, qu'il s'agisse de la route ou des transports publics, à destination notamment des personnes les plus précarisées ou ne pouvant se déplacer aisément.

Potentialités et contraintes du territoire par rapport à ces besoins relatifs aux commerces

- La Wallonie dispose d'un Schéma de développement commercial qui répond déjà en partie au besoin de gestion des implantations commerciales. Selon le décret y relatif, l'implantation de nouvelles surfaces de vente de plus de 400 m² doit répondre aux critères suivants : (i) protection du consommateur, (ii) protection de l'environnement urbain, (iii) objectifs de protection sociale (iv) contribution à une mobilité plus durable.
- Actuellement, l'activité commerciale préfère la proximité des flux (nœuds de communication, axes structurants) et de ce fait s'éloigne de l'habitat. Il en résulte une consommation foncière importante et des déplacements motorisés élevés. Les infrastructures commerciales deviennent moins accessibles aux personnes marginalisées par le vieillissement ou la précarité.

Besoins relatifs au cadre de vie et à la sécurité

- I La densification accrue de l'habitat et la diminution de l'espace privé induisent un **besoin plus important d'espaces publics de qualité** et notamment d'espaces verts. En plus d'être des lieux d'activité physique et de reconnexion à la nature, ces espaces ont tout intérêt à être conçus comme des lieux d'échange qui favorisent les rencontres informelles.
- II Les espaces publics sont confrontés à une érosion du sentiment de sécurité de leurs utilisateurs ; leur conception doit favoriser le **contrôle social**.
- III Tant les risques d'origine naturelle (contraintes physiques, inondations) que ceux d'origine anthropique (SEVESO, nucléaire, canalisations, pollutions) peuvent affecter le territoire et donc l'espace de vie des individus. Pour se prémunir de tels dangers, une **connaissance plus détaillée et objective** du terrain et des activités humaines à risque (par exemple au travers de cartographies) faciliterait les autorisations et les décisions en matière d'aménagement du territoire.

Potentialités et contraintes du territoire par rapport à ces besoins relatifs au cadre de vie et à la sécurité

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

Enjeux territoriaux de la dimension démographique et sociale

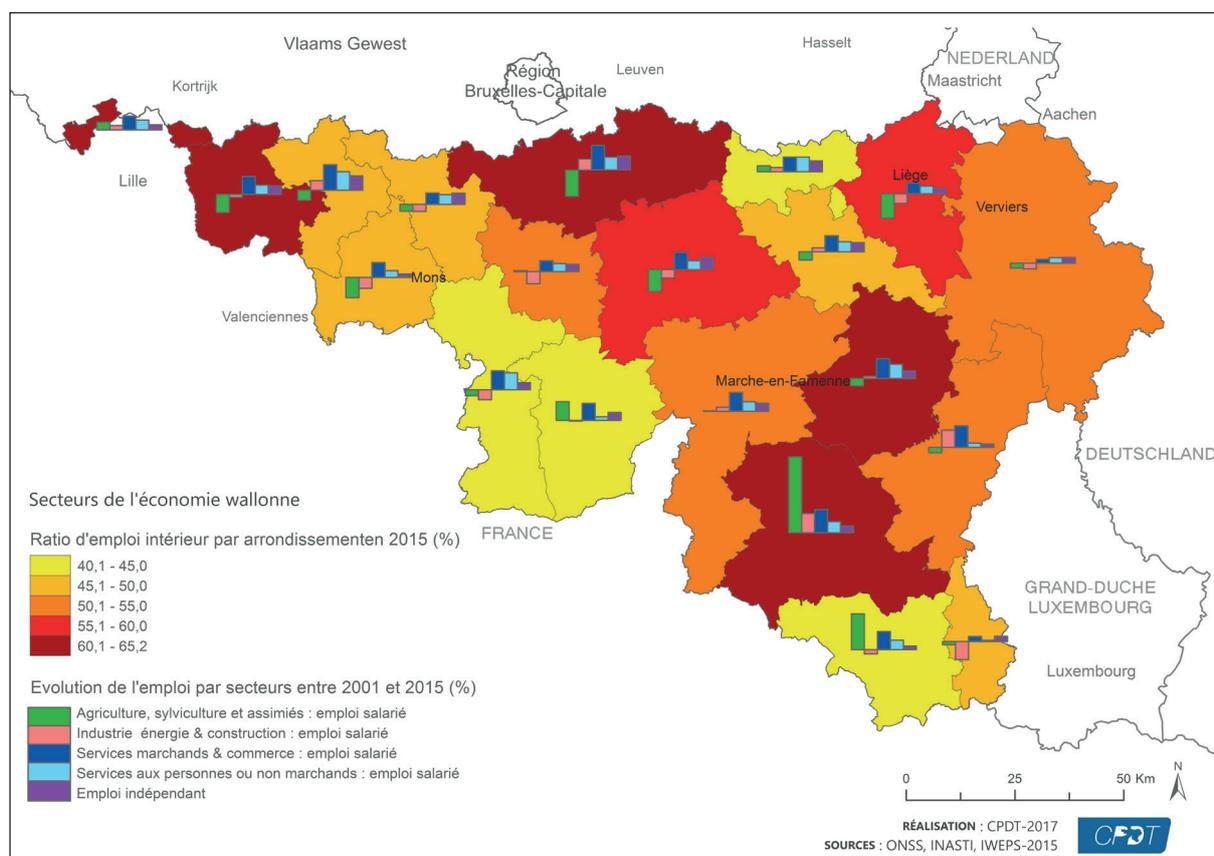
- I Le développement d'un parc de logements accessibles, diversifiés, modulables et adaptés aux besoins de populations vieillissantes et précarisées, en minimisant les coûts collectifs.
- II La prise en compte des tendances émergentes pour répondre à la diversité des besoins en logements, que ce soit en termes d'habitat, de mode d'habiter, de gestion du foncier et de facilitation des migrations résidentielles.
- III La restructuration du parc de logements existants et des tissus bâtis résidentiels afin de les adapter aux besoins actuels et futurs, notamment en termes de dimensionnement, de qualité environnementale, de consommation d'énergie et d'accessibilité financière.
- IV Le développement de services, d'équipements et d'espaces publics ou communautaires rencontrant les besoins actuels et prévisibles de la population en fonction de ses spécificités sous-régionales.
- V Le renforcement de l'attractivité résidentielle des centres urbains et ruraux face au phénomène de l'étalement urbain qui se poursuit dans une grande partie du territoire wallon.

3. LA DIMENSION ÉCONOMIQUE

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

Constats

1. La Wallonie totalisait environ 1.234.000 emplois en 2015, principalement concentrés dans les secteurs publics (administration, défense, enseignement...), le commerce, le transport, l'horeca et les activités spécialisées (scientifiques, services...). De tradition industrielle, elle connaît une transformation progressive de son économie, avec un affaiblissement des secteurs primaire et secondaire (notamment l'industrie lourde) et une tertiarisation accrue, l'industrie manufacturière et extractive ne représentant plus que 12% du total. Toutefois, l'industrie wallonne de pointe s'est renforcée en ayant réussi à maintenir sa compétitivité face à la concurrence de l'étranger, notamment dans les secteurs de l'aéronautique, du spatial, des biotechnologies, de l'aciérie de pointe et de la pharmaceutique.

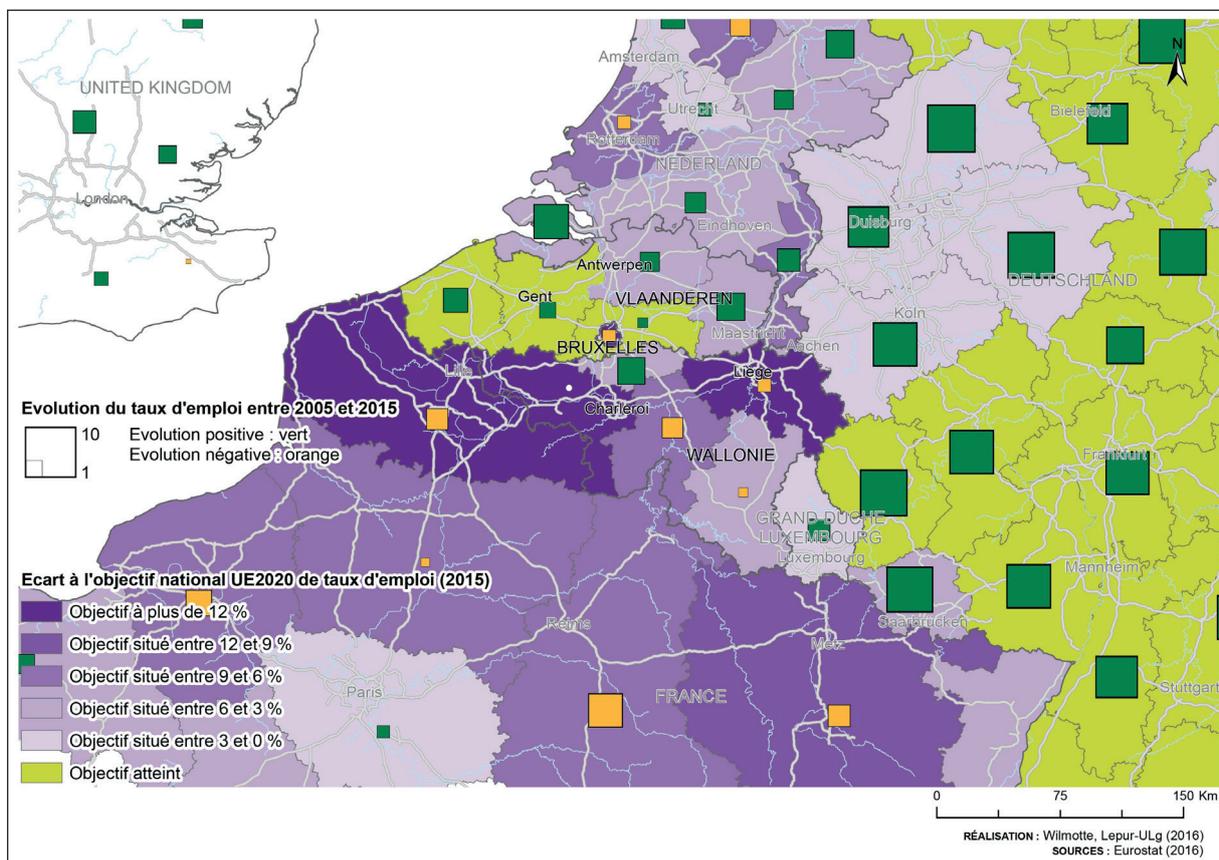


Carte 11 : Secteurs de l'économie wallonne.

2. La mondialisation – et la métropolisation qui en résulte – concernent l'ensemble des systèmes économiques. Ces phénomènes s'appuient sur un réseau de nombreuses villes internationales et attractives, notamment présentes au sein des régions limitrophes ; ces dynamiques ont des conséquences variables sur le territoire wallon vu sa position en bordure de la « Dorsale européenne » s'étendant de la Mer du Nord à la Méditerranée via le Rhin. De manière générale, les espaces métropolitains facilitent les rencontres et interactions entre les acteurs et les idées et constituent un vivier favorable à la création d'activités nouvelles et un marché en perpétuel renouvellement.
3. Pour autant, les tendances et dynamiques récentes montrent que le système économique mondialisé commence à être remis en question. En réponse à la mondialisation, il existe un retour vers des processus de proximité, de développement endogène et d'économie circulaire. Face aux fluctuations et dérégulation de l'économie internationale, au changement climatique et au besoin de cohésion sociale, l'intérêt de la résilience économique des territoires est de plus en plus pris en compte dans les programmes de soutien à l'activité économique. Le développement local, le recentrage et la mobilisation des ressources du territoire s'inscrivent notamment dans cette démarche.
4. La concurrence entre la Wallonie et les autres régions s'illustre notamment par la volatilité des capitaux internationaux qui tendent à se concentrer dans les régions compétitives et fiscalement attractives, c'est-à-dire dans des régions en bonne santé économique ou connaissant une croissance soutenue.
5. Selon les atouts des territoires, on observe une spécialisation, voire une mutation de leur économie. Les régions d'ancienne tradition industrielle connaissent ainsi un déclin de l'industrie lourde plus ou moins compensé par le développement du secteur tertiaire ou par un renouvellement industriel de type « high tech ». Ces dynamiques sont également observées en Wallonie, avec une intensité variable en fonction des lieux. L'évolution suscitée provoque par contre des mutations en regard des besoins en main d'œuvre car nécessitant des profils généralement qualifiés. Une partie de la population active inoccupée ne profite pas de ces changements économiques, faute de qualification suffisante.
6. Les évolutions technologiques (automatisation, robotisation, révolution numérique...) imposent de nouveaux défis à l'économie wallonne, celle-ci étant appelée à se transformer plus ou moins fortement en conséquence. Elles permettent aussi une forme d' « affranchissement » de l'économie vis-à-vis du territoire, mais qui n'est qu'apparente vu le rôle croissant des interconnexions et des réseaux. L'accès et la maîtrise des TIC's semble se présenter de plus en plus comme un élément nécessaire mais non suffisant au développement économique.

7. En 2016, la Wallonie dispose de 28.091 ha de zones d'activités économiques (ZAE = ZAEI + ZAEM + ZACCE). Les intercommunales de développement économique gèrent pour leur part environ 14.300 ha, dont 13.200 sont en ZAE au sens large (ZAEI + ZAEM + ZACCE). Pour leur part, les ports autonomes gèrent 1.054 ha de ZAE. La SOWAER dispose avec la SPI d'un total de 466 ha autour de Liège Airport. Les parcs communaux et les parcs d'initiative privée couvrent 635 ha et 84 ha de ZAE. Le solde, soit 12.600 ha environ, n'est géré collectivement par aucun opérateur. Derrière ces derniers se cachent tant de nombreux sites déjà occupés par des entreprises, des réserves foncières appartenant à certaines d'entre elles et des terrains non encore mis en œuvre, qu'ils soient concernés par de fortes contraintes à l'urbanisation ou aptes à être urbanisés.
8. Un suivi régulier de l'état du marché (tant au niveau de l'offre disponible que de la demande) pour ces divers types de zones d'activités est en mesure de permettre aux acteurs et aux autorités régionales d'anticiper les situations de pénurie qui sont parfois rencontrées dans certaines sous-régions tout en garantissant une gestion rationnelle du sol. Depuis 2002, sur base de données objectivées, le Gouvernement s'est lancé dans la mise en œuvre de deux plans prioritaires ZAE pour répondre aux besoins des opérateurs.
9. Depuis 2008, la superficie des terrains vendus par les intercommunales de développement économique a diminué : elle s'établit, à l'échelle de la région, à 123,6 ha par an sur la période 2009 – 2015, contre 204,4 ha par an de 2002 à 2008. Derrière cette diminution se cachent des causes tant conjoncturelles (la crise et, localement, une raréfaction temporaire relative aux terrains de grandes dimensions disponibles dans certaines sous-régions) que structurelles (changement dans la nature des activités, croissance du rôle du marché de seconde main, renchérissement des prix de vente, nouvelles pratiques des opérateurs pour compactifier les parcs d'activités...). Sur la période 2009 – 2015, 96,8 ha ont été vendus par an en parc généraliste et 26,5 en parc spécialisé. A noter que la baisse a été observée uniquement dans les parcs généralistes. Les parcs spécialisés ont connu une légère croissance des ventes.
10. Les comportements des entreprises wallonnes évoluent. Une partie d'entre elles tend à préférer la réutilisation de l'offre immobilière existante pour y développer leurs activités. Les PME cherchent à louer des espaces au sein de bâtiments flexibles et s'approchant le plus possible de leurs besoins.
11. Dans le secteur du commerce au détail, en Wallonie, sur la période 2010-2014, la surface de vente nette mise sur le marché a augmenté de 473.055 m² (pour un total de plus de 6 millions de m²), soit plus 7,3% pour une croissance démographique sur cette même période de 2,2%. En parallèle, le taux moyen de cellules progresse rapidement et dépasse désormais les 16%. Cela témoigne d'une saturation de l'offre en immobilier commercial mais également d'une inadéquation de celle-ci, singulièrement en centre-ville, en regard des attentes du secteur, notamment du point de vue de la taille des cellules.
12. La compétitivité d'une partie de l'économie wallonne est très dépendante de l'énergie et de la fluctuation de son coût. De plus, la lutte contre le réchauffement climatique et l'indispensable transition énergétique imposent aux différents secteurs de l'économie une efficacité énergétique accrue.

13. Le développement des énergies renouvelables et l'abaissement des coûts de production du photovoltaïque et de l'éolien offrent des perspectives de plus en plus intéressantes, aussi bien pour une production domestique qu'industrielle. L'émergence des batteries et l'utilisation d'autres moyens de stockage physiques ou chimiques laissent entrevoir la possibilité, au travers des *smart grids*, d'une profonde métamorphose des systèmes de production et de transport de l'électricité et, dès lors, des territoires.
14. Des initiatives et des stratégies pour une utilisation rationnelle des ressources se mettent progressivement en place. Le recyclage, qui en est une manifestation, tend à prendre une part de plus en plus importante dans les cycles de production économique. L'économie circulaire s'inscrit également dans une perspective de circuits courts, de mutualisation et de réutilisation des ressources et des biens.
15. Il peut résulter des incompatibilités locales entre les activités économiques et les autres affectations du territoire wallon en raison de la dangerosité et des nuisances engendrées par ces activités.
16. Les objectifs Europe 2020 assignent aux Etats membres et assimilés d'atteindre un taux d'emploi précis. Pour la Belgique, les objectifs sont les suivants : un taux d'emploi de 73,2%, un taux de diplômés de l'enseignement supérieur de 47% minimum parmi les 30-35 ans, un taux de moins de 9,5% de sortie précoce du système scolaire et enfin, 3% du PIB consacré à la recherche.



Carte 12 : Écart du taux d'emploi par rapport aux objectifs nationaux Europe 2020 selon la méthode BIT (Bureau International du Travail).

17. Les capacités d'investissement dont disposent les autorités publiques sont fortement limitées en raison des normes comptables européennes. En outre, la solidarité interrégionale est remise en question et les politiques économiques en pâtissent en conséquence. Ainsi, dès 2024, les montants que reçoit la Wallonie dans le cadre de la solidarité fédérale se réduiront de 10% par an, jusqu'à leur disparition en 2034. Sans relance économique d'ici là, les moyens d'action financiers des pouvoirs publics régionaux seront de plus en plus limités.

18. Le tourisme est actuellement souvent considéré comme une matière économique (6,12% du PIB en 2012, soit plus de 5 milliards d'euros), mais ses liens avec les domaines culturel et social sont fondamentaux. L'emploi global de ce secteur en Wallonie est estimé à environ 42.000 effectifs en 2010 en pleine saison (juillet). En termes de fréquentation, la Wallonie et les destinations proches¹⁴ qui ont des caractéristiques similaires représentent 3,2% (soit plus de 92 millions) de l'ensemble des nuitées du tourisme européen. La Wallonie apparaît en cinquième position avec 7,1% des nuitées réalisées.

Tenant compte de ces dynamiques et de ces perspectives, les **besoins territoriaux** identifiés sont les suivants :

Besoins propres à la dimension économique dans son ensemble

- I Pour tirer pleinement profit de la mondialisation, la Wallonie a besoin de **renforcer son inscription dans les grandes dynamiques économiques européennes et mondiales** et d'une ouverture internationale plus affirmée sous risque d'une marginalisation croissante.
- II Afin d'améliorer la compétitivité de son économie, le territoire wallon est confronté à différents besoins :
 - a. Un déploiement plus important encore des réseaux économiques régionaux au sens large, c'est-à-dire une **mise en relation accrue des acteurs des différents secteurs de l'économie productive** à travers le territoire. Les activités économiques ont besoin d'ancrage territorial, générateur d'avantages non-monétaires afin de s'inscrire davantage dans l'économie de la connaissance et de l'innovation.
 - b. La **mobilisation accrue des atouts locaux et équipements du territoire** afin de renforcer l'économie présentielle et des développements locaux. Différents secteurs comme les services aux personnes, le tourisme mais aussi l'agriculture en évolution constante sont particulièrement visés dans ce cadre.
 - c. Le **renforcement des dynamiques de circuits courts et d'économie circulaire** en valorisant les infrastructures de transport existantes (voies d'eau, chemin de fer...) afin d'inscrire l'économie wallonne dans une logique de développement davantage durable et peu délocalisable.
 - d. Un **besoin d'attention particulier aux territoires en difficulté** comme les quartiers urbains des villes de l'ancien sillon industriel ou les îlots de précarité en zone rurale marginalisée à l'aide de différents outils et mécanismes capables de compenser leurs défaillances ou de restaurer leur attractivité.

¹⁴ Limbourg (BEL), Lorraine (FR), Champagne-Ardenne (FR), Alsace (FR), Limbourg (NL), Rheinland-Pfalz (ALL), Saarland (ALL), Nordrhein-Westfalen (ALL), Grand-Duché de Luxembourg (GDL)

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

- a. **L'attractivité urbaine et la qualité de vie** sont nécessaires pour assurer le redéploiement prospère des agglomérations wallonnes, et notamment de leurs centres vu le rôle croissant de ces facteurs vis-à-vis de la localisation des activités de pointe et des acteurs de la classe créative, vecteur potentiel d'un développement économique endogène.
- b. Différents déséquilibres sont observés entre les centres des villes et leurs périphéries (accessibilité, attractivité, foncier disponible et coût de celui-ci) au bénéfice des secondes. Or, les villes constituent un moteur du développement régional et apparaissent susceptibles de réduire les besoins en déplacements individuels. **Maintenir le dynamisme des noyaux urbains, limiter la concurrence avec la périphérie et éviter la dilution des fonctions** est de nature à favoriser un développement économique davantage inclusif et économe des ressources du territoire.
- c. La structuration du territoire, à travers une localisation des équipements davantage efficiente et proche des bassins de main d'œuvre, répond à un autre besoin, celui de la **maximisation des retombées sur la Wallonie en matière d'emploi et de réduction du nombre des inactifs wallons** par la localisation des infrastructures destinées à accueillir le développement économique.
- d. Elle chapeaute également un autre besoin, celui de la **pérennisation du développement économique de nos territoires les plus dynamiques et dont l'influence s'exerce au-delà du niveau local**.
- e. La structuration du territoire implique également le besoin de mise en œuvre d'une logique visant à **mettre la bonne entreprise au bon endroit**. Une partie importante des activités cherchant une nouvelle implantation ne génèrent que peu de nuisances et sont compatibles dans une large mesure avec un voisinage résidentiel. Renforcer l'attractivité des pôles urbains peut passer par l'aménagement de plus en plus fréquent d'une nouvelle offre à vocation économique tant immobilière que foncière au sein ou à proximité des tissus urbains denses (qu'il s'agisse de sites déjà préalablement urbanisés à l'image des SAR ou de projet d'urbanisation nouvelle mêlant à faible distance activités et résidences).
- f. Conjointement à une compactification des espaces voués à ce type d'activités, cette localisation optimale d'une partie significative des nouvelles entreprises peut contribuer à répondre aux besoins visant à **limiter la dépendance à la voiture, à améliorer l'image de marque des villes**, à favoriser les interactions nécessaires à la société de la connaissance, à limiter la pression sur les espaces agricoles et à minimiser une série de coûts pour la collectivité générés par l'étalement urbain.

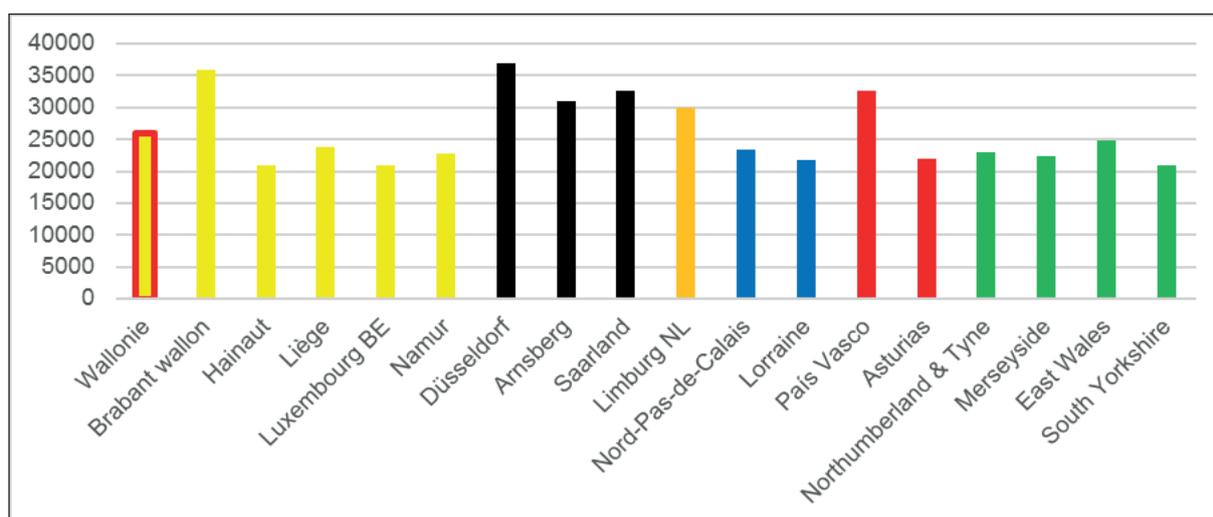
- g. La **requalification des sites d'ancienne activité à réaménager** (SAR) doit permettre de répondre à une partie des besoins en matière de développement économique ou de logement.
 - h. Une **attitude préventive** apparaît nécessaire **à l'égard de la formation de friches**, notamment dans le cadre de transfert d'activités au sein de parcs d'activités. Cela pose la question de la nécessaire dynamisation du marché de seconde main à vocation économique.
 - i. Concernant l'accessibilité, il existe un besoin d'une **multimodalité de plus en plus importante**, résultant des besoins de lutte contre le changement climatique et de diminution de la consommation énergétique. Cela implique une organisation des activités économiques, mais aussi de leurs infrastructures d'accueil, selon les réseaux existants, et si possible au croisement de plusieurs types de réseaux. Ce besoin s'adresse également à la mobilité des personnes engendrée par la localisation des activités économiques ; il existe un besoin de synergie spatiale entre ces dernières et des transports en commun à fréquence soutenue, c'est-à-dire la recherche d'une bonne adéquation entre les profils et contraintes des acteurs économiques et leur localisation.
- IV Il existe un besoin de **renforcement de l'accessibilité, tant physique que virtuelle**, là où elle contraint les échanges et les flux, matériels et immatériels. Les Plans Infrastructures et Numérique vont dans ce sens.
- V Le secteur économique, notamment les activités fortement consommatrices, a besoin d'un **accès sûr et peu onéreux à l'énergie**. À cet égard, il existe un besoin de synergie territoriale plus importante entre la politique économique et la politique énergétique.

Potentialités et contraintes du territoire par rapport à ces besoins relatifs à la dimension économique dans son ensemble

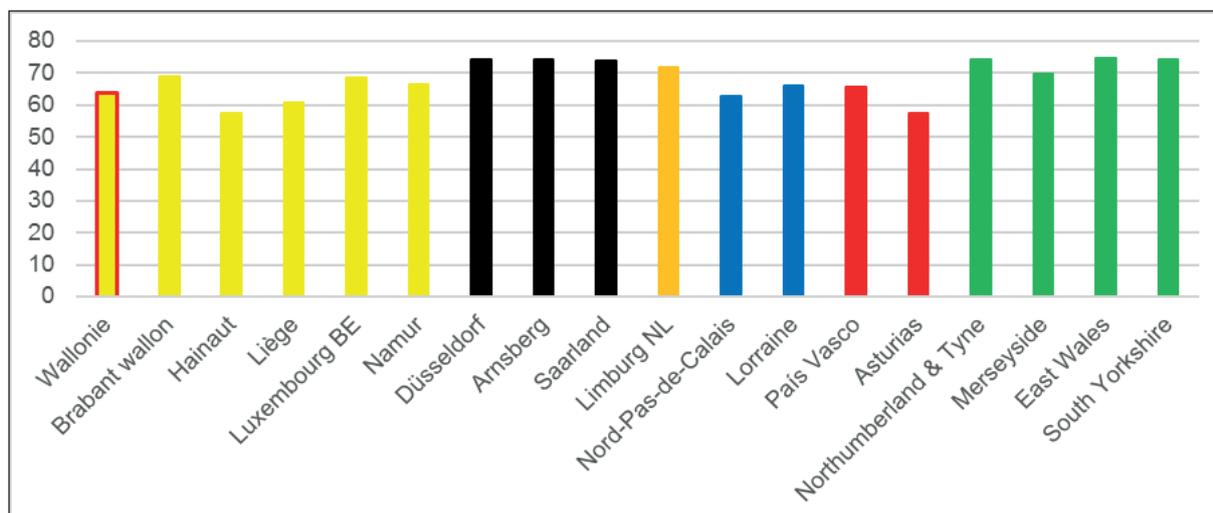
- D'emblée, signalons que la Wallonie en général n'atteindra probablement pas tous les objectifs Europe 2020 en matière d'emploi et d'enseignement malgré les efforts observés depuis plus d'une décennie. Les Plans Marshall ont ainsi permis de quasiment atteindre l'objectif concernant la recherche et le développement (2,9% du PIB en 2016). Une grande part de cette croissance provient du secteur privé.
- L'économie wallonne se transforme, marquée par une désindustrialisation continue et qui cède progressivement la place à une économie s'articulant autour d'une industrie à plus haute intensité technologique et des services avancés (services aux entreprises, banques, assurances...), compatibles avec l'environnement urbain.
- Il existe néanmoins des disparités à travers le territoire. Ainsi, le nord de la région voit se développer une économie présente de plus en plus forte en lien avec la métropolisation bruxelloise, doublée par une économie productive de plus en plus affirmée dans le Brabant wallon et qui tend à se propager vers les provinces voisines via les grands axes de transport.

- À l'inverse, le sud des provinces du Luxembourg et de Liège ne profitent pas de la métropolisation luxembourgeoise en termes de création d'emploi, avec une activité productive défaillante et une économie présentielle de plus en plus mise en concurrence. Ces manquements sont liés aux dynamiques et aux politiques du Grand-Duché de Luxembourg.
- Entre ces deux influences, le sillon wallon stagne, la transformation du tissu économique n'y étant pas encore achevée.
- À l'opposé, il existe des régions en marge de toute dynamique, notamment le long des frontières française et, dans une moindre mesure, allemande hors pôles précités.
- La métropole constitue le lieu de concentration de la main d'œuvre qualifiée, des institutions, des aménités, des services et des activités économiques qui, par leur proximité, génèrent des interactions positives et des économies d'échelle. Pour autant, le mouvement de dilution et de périurbanisation des activités économiques telles qu'observées en Wallonie apparaît susceptible de diluer la maximisation de ces retombées à travers une plus grande part du territoire en limitant les effets démultiplicateurs.
- D'une manière générale, on peut constater que la Wallonie n'a pas encore pu réorienter suffisamment son économie de façon à générer les avantages différenciatifs qui accentueraient son redéploiement, notamment au niveau de l'industrie. La reconversion de son économie semble s'effectuer de manière moins soutenue que le rythme des transformations observées dans les autres régions européennes de tradition industrielle et se fait de manière différenciée au sein du territoire régional. Signalons toutefois que la Wallonie se trouve dans la moyenne en termes de PIB par habitant lorsqu'elle est comparée avec les RETI (régions européennes de tradition industrielle) comparables en termes de population et de superficie. Par contre, elle se trouve sous cette moyenne en termes de taux d'emploi (voir figures ci-dessous).

Comparaison des régions européennes de tradition industrielle.

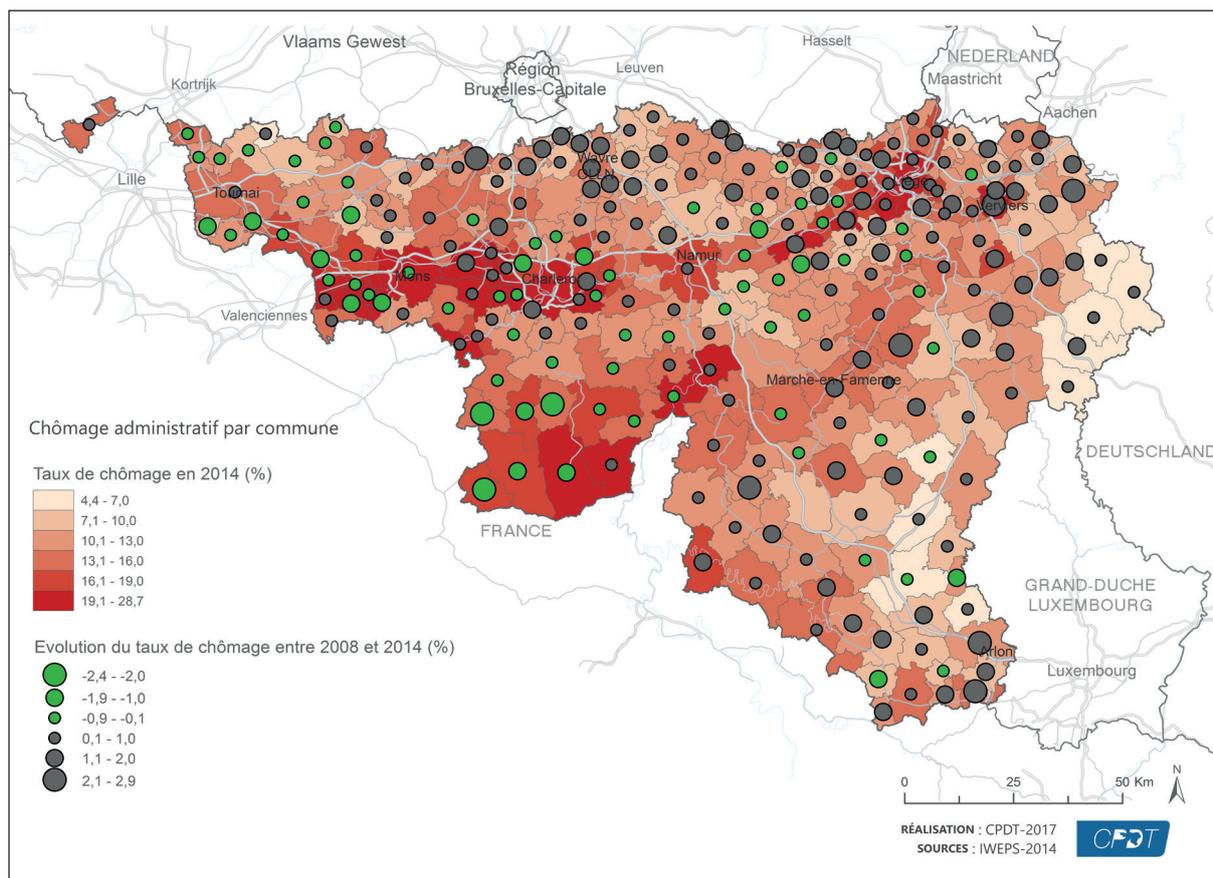


Graphique 1. PIB par habitant à pouvoir d'achat équivalent (PPA) en 2015 (Source : Eurostat, 2016).



Graphique 2. Taux d'emploi en 2015 (Source : Eurostat, 2016).

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



Carte 13 : Évolution 2008-2014 du taux de chômage selon la méthode BIT (Bureau International du Travail).

- Les villes wallonnes, singulièrement de l'ancien sillon industriel, souffrent d'un déficit d'attractivité vis-à-vis des acteurs économiques et les politiques et actions mises en place apparaissent encore insuffisantes que pour inverser durablement cette tendance.
- Les villes wallonnes comptent bon nombre d'espaces à l'abandon (SAR et dents creuses) ou en cours de dégradation (bâti insalubre) mobilisables pour la mise en place d'opérations de redéploiement de l'attractivité urbaine et du cadre de vie. La Politique de la Ville s'inscrit également dans ce schéma, et l'on constate que les opérations de rénovation urbaine permettent de redéployer les centres urbains.
- Toutefois, la concurrence centre/périphérie joue en défaveur des premiers. Les causes sont multiples : les contraintes liées au foncier en ville, les coûts des opérations d'assainissement, l'accessibilité parfois moindre et la fiscalité pénalisante. À l'inverse, la périphérie présente un foncier moins contraint et cette dernière offre une meilleure accessibilité routière. De plus, on observe depuis plusieurs années déjà le mouvement centrifuge d'activités, pourtant conciliables avec l'environnement urbain et dont l'implantation en périphérie apparaît inadéquate, notamment du point de vue de la mobilité, et hypothèque la dynamique économique des centres villes. En parallèle, on constate ainsi, en Wallonie, l'implantation en périphérie d'activités compatibles avec un environnement urbain dense (bureaux, centres commerciaux...).
- La Wallonie profite d'une bonne accessibilité dans l'ensemble, dont il conviendrait cependant de renforcer les connexions et d'en tirer un meilleur profit. Le territoire wallon est en effet situé à proximité de carrefours importants mais les retombées ne se font pas sentir sur l'ensemble de l'espace régional.
- La Wallonie possède un réseau de voies d'eau et de chemin de fer dense propice à l'économie des boucles ou toute autre activité générant un transport massifié (pour autant que les autres entreprises de la chaîne de production/transformation soient également desservies de la sorte).
- Pour autant, il est constaté que les développements d'infrastructures d'accueil des activités économiques se font encore souvent en tenant essentiellement compte de la seule accessibilité routière, alors qu'une partie de la population éprouve des difficultés à se déplacer, faute de revenus suffisants.
- La périurbanisation et la dilution des activités économiques les éloignent des nœuds de transport en commun où la desserte et l'accessibilité par ces modes est maximale. La mise en place d'une desserte efficace de ces activités dispersées est souvent trop onéreuse.
- La Wallonie a mis sur pied une stratégie visant à réduire la dépendance de l'extérieur pour les ressources, donc d'intensifier le recyclage des matériaux, la réutilisation des déchets et l'économie circulaire.

- La dépendance énergétique, vis-à-vis de l'extérieur pour une partie de la production, et la fluctuation des prix font peser de grosses incertitudes sur les secteurs nécessitant une utilisation importante d'énergie. Les arrêts réguliers des réacteurs nucléaires et leur mise hors service définitive prévue par le Gouvernement fédéral dans le courant de la prochaine décennie ne font que renforcer ces incertitudes, alors que le développement des énergies renouvelables ou autres (centrales turbine-gaz-vapeur...) capables de les suppléer ne suit pas la demande.
- La Wallonie est cependant entrée dans la transition énergétique qui lui permettrait, à long terme, de diminuer sa dépendance vis-à-vis de l'extérieur en matière de production électrique.
- Signalons aussi les coûts de distribution élevés de l'électricité, en lien avec la dispersion des activités et la périurbanisation.

Besoins du secteur primaire

- I Le code wallon de l'agriculture plaide pour la **préservation maximale des terres agricoles**. La préservation des sols de meilleure qualité pour les cultures, des prairies permanentes, des grandes plages de terres agricoles d'un seul tenant et des terres remembrées accessibles doit être considérée comme un besoin prioritaire si l'on veut garantir la pérennité des exploitations. En outre, l'accès financier doit également être examiné.
- II Depuis les années 2000, les exploitations agricoles s'inscrivent dans des filières spécifiques de transformation et de commercialisation. Cette tendance conduit à un **besoin accru d'optimiser les filières de production agricole à l'aide d'une stratégie planologique** adaptée permettant aux agriculteurs de disposer de terres à proximité de ces filières mais également d'envisager et de faciliter l'implantation de ces filières à proximité des exploitations agricoles (zone d'activité thématique).
- III En outre, les nouvelles perspectives d'usages en zone agricole impliquent d'**encadrer les constructions et activités en zone agricole** (bâtiment de stockage, manèges, bâtiments de vente, éoliennes...) en favorisant leur plurifonctionnalité.
- IV Pour préserver la diversité et la multifonctionnalité de son agriculture et assurer son développement durable, le code wallon de l'agriculture a identifié la nécessité de maintenir une agriculture familiale, à « taille humaine », rentable, pourvoyeuse d'emplois et d'évoluer vers une agriculture écologiquement intensive. Cela se traduit par le besoin de prendre en compte et d'**adapter la stratégie territoriale non seulement en fonction de la diversité des potentiels agronomiques et économiques des régions agricoles** (projet de diversification, productions spécifiques...) mais également des services écosystémiques fournis par l'agriculture.

- V Un nouveau Code forestier est entré en vigueur en 2009. Il inscrit le besoin d'une **gestion durable et multifonctionnelle des forêts** wallonnes. La forêt remplit dès lors les fonctions suivantes à titre principal : écologique, sociale et économique. Comme le prévoit le CoDT, cette diversification réglementaire de l'usage de la forêt amène à encadrer et éventuellement à arbitrer les implantations autorisées en zone forestière (production et valorisation d'électricité ou de chaleur à partir de biomasse, cultures de sapins de Noël, activités d'accueil du public à des fins didactiques, activités récréatives ou touristiques, parcs animaliers...).
- VI À proximité des grands massifs forestiers, la création de nouvelles **zones d'activités économiques spécialement dévolues à la filière bois** est susceptible de favoriser la synergie entre la première et la seconde transformation du bois. Comme pour l'agriculture, des besoins fonciers découlent de la nécessité de maximiser la création en Wallonie de la valeur ajoutée liée à la transformation des produits issus du secteur primaire régional, dans l'intérêt notamment des acteurs relevant de ces filières.
- VII L'exploitation des **carrières** implique une consommation continue d'espace et de ressources. Le secteur revendique un besoin de terrains dédiés à l'exploitation du sous-sol. Actuellement, afin de garantir les trente prochaines années d'exploitation, les **besoins fonciers** ont été **estimés à 1.285 ha**.
- VIII L'amélioration de la compétitivité du **secteur carrier** et l'utilisation rationnelle des ressources impliquent un **besoin d'optimisation de cette filière économique** par la mise en place d'une meilleure synergie concernant la localisation des acteurs et par l'articulation des transports plus respectueux de l'environnement.
- IX Il existe également une **demande de disposer d'une meilleure connaissance des gisements potentiels** (importance en volume et superficie).
- X La fin d'activité des sites carriers offre plusieurs scénarios de réaffectation, ce qui met en lumière le besoin d'une **stratégie concernant le réaménagement des sites carriers**.

Potentialités et contraintes du territoire par rapport à ces besoins du secteur primaire

- L'exploitation des ressources naturelles et renouvelables, activité non délocalisable, regroupe principalement l'agriculture et la sylviculture. Ces deux activités occupent respectivement 732.690 ha (2015) et 480.000 ha¹⁵ (soit près de la moitié et un tiers du territoire). Près de la moitié de la superficie forestière (48%) est détenue par le secteur public (communes et Région principalement). En termes d'emplois, la main d'œuvre agricole s'élevait à 23.000 personnes en 2013 (l'industrie agroalimentaire employait quant à elle 22.960 travailleurs) tandis que la filière bois représentait un peu plus de 18.000 emplois directs.

¹⁵ L'ensemble des terres agricoles recouvre 878.200 ha ; l'ensemble des terres boisées recouvre 495.100 ha.

- Les superficies agricoles subissent une érosion au cours du temps. L'artificialisation des terres (liée aux pressions résidentielle et économique notamment) se fait majoritairement au détriment des terres agricoles. Le nombre d'exploitations diminue également de manière constante. Néanmoins, la zone agricole du plan de secteur couvre plus de 836.000 ha¹⁶, soit davantage que les 732.690 ha effectivement dédiés actuellement à l'agriculture. Au niveau du secteur sylvicole, contrairement aux terres agricoles, les superficies boisées évoluent relativement peu dans le temps. 100.000 ha de bois sont néanmoins situés en dehors de la zone forestière au plan de secteur et sont susceptibles de subir davantage de pressions (urbanisation notamment).
- L'agriculture wallonne reste fortement dépendante des aides européennes ; les montants de ces aides orientent les productions et induisent des effets sur le foncier. Ainsi, les progrès technologiques, les caractéristiques territoriales et la politique agricole commune ont encouragé la spécialisation des exploitations agricoles vers les grandes cultures au nord et l'élevage au sud de la région.
- La qualité de certains sols amène la Wallonie à se classer dans le top 3 des meilleurs rendements européens en céréales et en pommes de terre.
- La densité inégale de la population et l'éparpillement de l'habitat causent toujours de manière croissante certaines difficultés quant à l'acceptation des activités agricoles (nuisances sonores, olfactives, visuelles...) et/ou sylvicoles.
- Le soutien à l'élevage maintenu pour la période 2015-2020 pourrait disparaître dans le futur avec pour conséquence une diminution du cheptel bovin.
- Le sous-sol de la Wallonie offre un large éventail de matières premières minérales aux secteurs de la construction, du génie civil et de l'industrie des minéraux non métalliques. Au plan de secteur, les zones d'extraction couvrent 15.000 ha, soit 0,9% du territoire wallon. Le nombre d'exploitations diminue (75% de réduction entre 1970 et 2010) au profit de grandes exploitations. Les ressources du sous-sol n'étant pas renouvelables, le développement de la filière du recyclage permet de diminuer la consommation de ces ressources.

Besoins du secteur secondaire

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

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

- II Toutefois, **les besoins en foncier à vocation économique** dans l'ensemble sont actuellement **moins importants que ceux d'avant-crise**. Vu que cette baisse a aussi pour partie des causes structurelles indépendantes de la crise, il n'est guère aisé de faire des prévisions sur le rythme des besoins futurs en foncier économique. Cela ne remet toutefois pas en question le besoin d'anticiper les problèmes de saturation attendus à court ou moyen terme dans certaines régions.
- III La croissance économique est de plus en plus soutenue par l'émergence de TPE souvent peu génératrices de nuisances, aux besoins logistiques réduits et ne disposant pas toujours des ressources suffisantes pour construire leur propre bâtiment. Outre l'offre de seconde main, les micro-zones d'activité économique, les centres d'entreprises et les bâtiments relais peuvent constituer une alternative pour l'implantation de ces entreprises, y compris dans le tissu urbanisé.
- IV Il faut cependant tenir compte du fait que, exceptionnellement, des ventes concernent des terrains de plusieurs hectares d'un seul tenant. Il existe donc un besoin de **conservation de terrains de grande dimension dans le stock de foncier à vocation économique**.
- V Certaines activités sont incompatibles avec l'habitat et il est dans ce cas nécessaire d'**envisager une localisation en périphérie lorsque les nuisances sont trop importantes ou lorsque les besoins des entreprises le justifient**.
- VI **L'activité même de production d'électricité adresse divers besoins surfaciques** à l'aménagement du territoire. Qu'elle soit domestique ou industrielle, l'utilisation des énergies renouvelables nécessite des localisations bien particulières. Le photovoltaïque est peu consommateur d'espace et produit relativement peu de nuisances là où l'éolien est généralement peu accepté lorsqu'il est proche de zones d'habitation. Les nouvelles centrales thermiques, fonctionnant à la biomasse ou au gaz, nécessitent d'être situées près de cours d'eau pour leur refroidissement. Enfin, les unités de production industrielles doivent être localisées à proximité du réseau de transport d'énergie, celui-ci devant présenter des réserves de capacité.
- VII **Le secteur de la production électrique adresse aussi des besoins en espace pour le stockage ou la transformation de l'énergie**, de même que des adaptations du réseau de transport qui devrait évoluer vers une configuration de type *smart-grids*.

Potentialités et contraintes du territoire par rapport à ces besoins du secteur secondaire

- La politique menée par la Wallonie (Plans Marshall, Stratégie de Spécialisation Intelligente...) s'inscrit dans un développement régional passant par la structuration de l'attractivité productive et par la mise en réseau des acteurs économiques, notamment dans les secteurs à haute technologie, émergents ou déjà bien implantés en Wallonie.
- Une saturation du foncier à vocation économique a été identifiée dans des régions confrontées à des besoins importants. La production de ce foncier continue à se faire principalement à partir de terres prises au détriment des zones agricoles et est de moins en moins acceptée par la population voisine et le secteur agricole. Les friches industrielles présentent ainsi un bon potentiel pour régénérer le stock de foncier nécessaire aux besoins identifiés.

- Au sein des ZAE qui ne sont gérées collectivement par aucun opérateur, il subsiste, sur base des données cadastrales, 4.087 ha non urbanisés d'une superficie supérieure à 1 ha et 2.534 ha d'une superficie supérieure à 5 ha. Une part importante de ce potentiel est non mobilisable par les opérateurs car, soit il appartient déjà à des entreprises, soit il présente des contraintes qui le rend quasi non valorisable (relief, accessibilité...). Cette réserve foncière, qu'elle soit mobilisable pour l'accueil d'entreprises ou pour des compensations planologiques, n'est cependant pas répartie de façon homogène au sein du territoire wallon. Elle est très faible au nord du sillon Sambre et Meuse, particulièrement au sein du Brabant wallon ainsi qu'en Wallonie picarde, ce qui contrarie singulièrement la mise en œuvre de nouvelles zones d'activité économique nécessitant une compensation planologique, de plus en plus difficile à mener à l'échelle communale, voire sous-régionale.
- La récente actualisation de l'inventaire des Sites à Réaménager réalisée en 2015 a permis d'identifier 2.213 sites couvrant 3.795 ha répondant potentiellement aux critères requis. Parmi ceux-ci, 1.147 sites ont été nouvellement repérés par rapport au précédent inventaire. La production de nouvelles friches reste dès lors abondante tandis que la question de la prévention des SAR via la remobilisation de l'immobilier de seconde main à vocation économique dès qu'il est disponible se pose avec acuité. Si ces SAR sont de taille et de nature variable (fermes, garages automobiles, grandes surfaces commerciales, petites et grandes industries, anciens dépôts ferroviaires, maison de repos...), ils ont toujours tendance à se concentrer dans le sillon industriel et dans les vallées secondaires, notamment au niveau de quartiers de gare où ils participent à une dégradation du cadre de vie et nuisent à l'attractivité du territoire. Ces sites représentent par contre une opportunité pour répondre à de multiples besoins tant en termes de résidence, de commerce, de services publics ou de micro-zones d'activités. Notons que sur les 8.105 ha de sites jadis repris en SAR et qui ne répondent plus aux critères car les chancre présents ont été éliminés, il existe plusieurs centaines d'ha en attente d'une nouvelle affectation et qui sont susceptibles d'être mobilisées à relativement brève échéance pour divers projets.
- La Wallonie dispose de 21.600 ha en zone d'aménagement communal concerté (ZACC), dont 77% ne sont pas encore urbanisés. Une partie d'entre elles présentent un potentiel notamment pour de l'activité économique à faible nuisance pour autant que ces sites soient bien localisés en termes d'accessibilité, que le voisinage le permette et que le pouvoir communal concerné soit enclin à ce type de développement.
- Les intercommunales de développement économique orientent progressivement une partie de leurs activités vers la création de micro-zones d'activités économiques. Les friches industrielles de taille moyenne et bien localisées présentent ainsi dans certaines régions un potentiel important pour le développement de ces infrastructures.
- Il semble également subsister des terrains sous-utilisés dans les parcs d'activité économique existants, c'est-à-dire achetés par les entreprises mais non totalement mis en œuvre. Le nouveau décret infrastructures permet de soutenir les opérateurs dans la remobilisation à l'amiable de ce potentiel.

- Le foncier qui est mis à disposition en périphérie des villes est régulièrement alloué à des activités peu nuisibles, principalement tertiaires, qui sont compatibles avec un voisinage résidentiel. Comme ces activités qui s'y installent effectuent souvent un transfert, ce mouvement participe à la dévitalisation des centres urbains.
- Pour une même quantité de valeur ajoutée créée, la Wallonie souffre d'une consommation de superficie à vocation économique plus importante que dans d'autres régions de l'Europe du Nord-Ouest. Ce phénomène est à la fois dû à une densification insuffisante, mais aussi aux spécialisations sectorielles observées dans la région.
- La dispersion des activités à travers le territoire, notamment l'habitat, est source de conflits potentiels entre les sites de production d'énergie (éoliennes, centrales TGV..) et les autres affectations.

Besoins du secteur tertiaire

- I Les **besoins en superficies de bureau**, bien qu'existants, **doivent être de plus en plus relativisés** avec le développement du télétravail et des bureaux partagés et, de manière générale, le déclin du bureau fixe.
- II D'une manière générale, **les besoins en milieu urbain sont davantage qualitatifs que quantitatifs** ; le parc actuel commençant à vieillir devient de moins en moins adapté à la demande actuelle. Dès lors, le développement de superficie de bureau en périphérie induit des transferts d'activités au détriment de la vitalité des tissus urbains et accroît la dépendance à la voiture individuelle.
- III Les interdépendances entre les différents secteurs de l'économie sont fortes. Ainsi, les concentrations d'activités tertiaires de services (bureaux, administrations..) peuvent avoir un impact positif sur d'autres secteurs comme l'horeca ou les commerces, qui à leur tour participent à l'animation et à la qualité de vie des noyaux urbains.
- IV Le secteur du tourisme et des loisirs peut sortir renforcé d'une logique d'intégration et de mise en réseau accrues des diverses activités de récréation, de visite ou d'intérêt offertes par un même territoire. À cette fin, le besoin de **renforcer la coopération territoriale** (mise en réseau des acteurs, mutualisation des infrastructures..) **en vue de créer des synergies entre les acteurs touristiques et les autres secteurs** semble primordial.

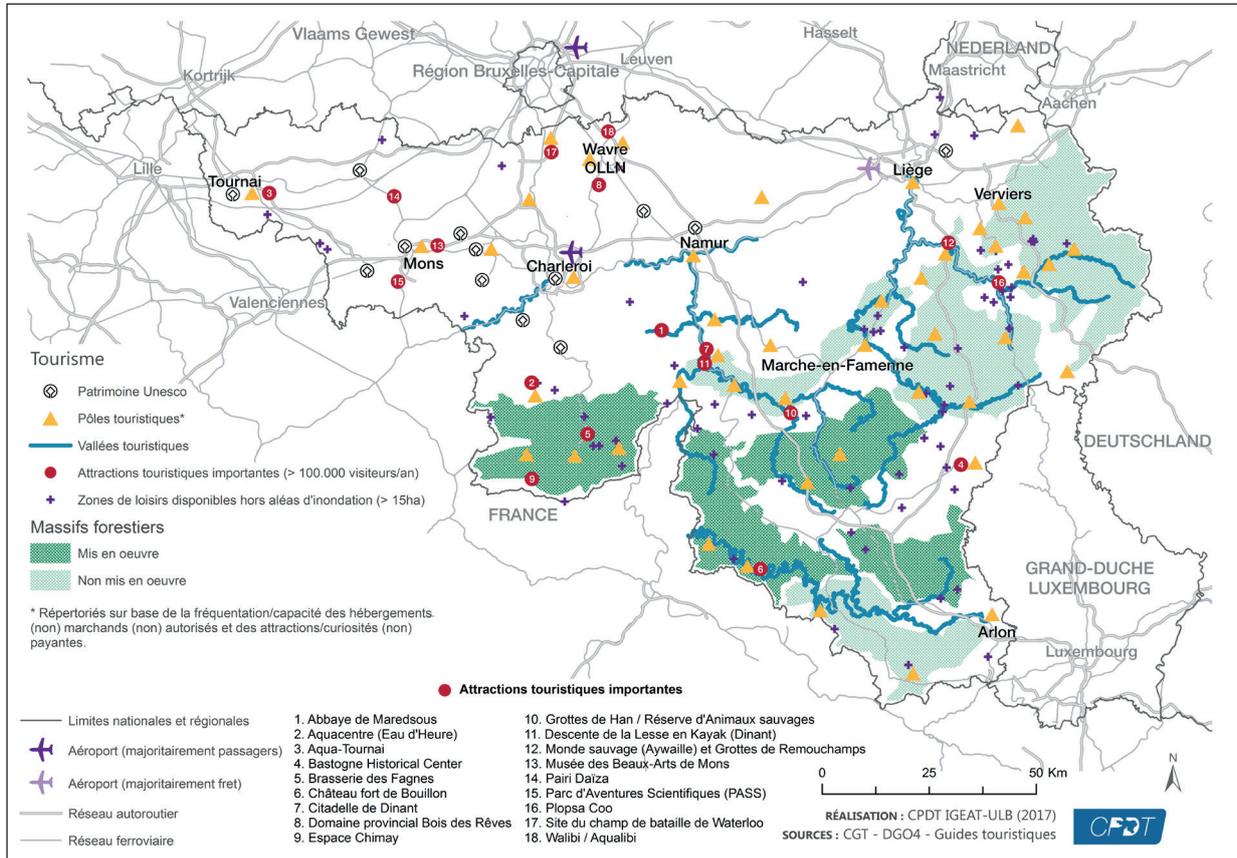
Potentialités et contraintes du territoire par rapport à ces besoins du secteur tertiaire

- La poursuite de la multiplication de projets de bureaux en périphérie des villes risque de mener au déplacement des occupations depuis les centres urbains. Outre la question de la requalification des immeubles ainsi délaissés, ce déplacement a pour effet indirect de réduire la fréquentation d'autres fonctions présentes dans les centres urbains tels que les transports en commun, les commerces, l'horeca...

- Il existe un risque de poursuite du départ des commerces depuis les centres en direction de la périphérie, où la périurbanisation des résidences et des autres activités dope la fréquentation de la grande distribution et où la production de grandes surfaces commerciales s'avère une opération peu coûteuse en comparaison de leur équivalent en centre-ville.
- Il en résulte une dégradation socio-économique sensible des centres, dont il devient difficile d'enrayer le déclin sans y consacrer des moyens financiers importants.
- Le maintien de l'activité économique et commerciale au sein des centres urbains nécessite une adaptation de la trame immobilière qui implique remembrement urbain et reconstruction de la ville sur la ville. Ceci nécessite des besoins financiers très élevés tant de la part du privé que du public qui ne peuvent être disponibles si les activités les plus compatibles avec des localisations centrales poursuivent leur mouvement vers la périphérie.
- Concernant le tourisme, il existe en Wallonie une concentration d'activités et de points d'intérêt qui impliquent de poursuivre la mise en réseaux des acteurs et équipements.
- Le Plan de Secteur dispose encore de 5.389 ha non urbanisés en zone de loisir sur un total de 8.613 ha, soit 63%. Toutefois, la majorité de ce potentiel apparaît inadapté à une mise en œuvre (aléa d'inondation par exemple) et des sites comportant plusieurs dizaines d'hectares d'un seul tenant sont très rares. Ceci contraint le développement d'infrastructures touristiques ou de loisirs d'importance.
- La structuration spatiale du tourisme wallon repose sur une série de pôles¹⁷ et une série d'aires (vallées, massifs forestiers). Face aux évolutions en termes d'offre et de demande, la capacité de résistance des pôles touristiques wallons dépendra de leur adaptation à ces changements. On peut déjà identifier les infrastructures de loisirs vétustes qui ne répondent plus aux besoins des opérateurs touristiques. Le renouvellement de celles-ci ou le développement de nouveaux équipements passent par un besoin d'encadrement en termes d'intégration paysagère et environnementale.

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

- Nuitées dans les établissements d'hébergement collectif (hôtels et établissements assimilés, campings touristiques, parcs de vacances, autres établissements non classés ailleurs pour l'essentiel auberges de jeunesse et logements de groupes, à l'exception des nuitées effectuées dans des infrastructures de tourisme de terroir (telles que gîtes, chambres d'hôtes, etc.) en 2015 ;
- Capacité d'accueil (camping, hôtellerie, tourisme de terroir) opérationnelle (reconnue et non-reconnue par le CGT) en 2015 ;
- Nombre de résidences secondaires en 2015 ;
- Fréquentation des attractions touristiques (avec droit d'entrée) en 2015 ;
- Attractions mentionnées (nombre de lignes) dans les guides de voyage afin de tenir compte également des attractions sans droits d'entrée qui génèrent un flux touristique.



Carte 14 : Structuration spatiale du secteur touristique.

- Les patrimoines bâti, naturel et paysager wallons à travers leur valorisation touristique constituent des ressources économiques.

Enjeux territoriaux de la dimension économique

- I La capitalisation au sein du territoire wallon des dynamiques économiques des aires métropolitaines voisines afin d'accentuer les effets d'entraînement positifs sur le développement régional, à l'instar du processus observé au niveau du Brabant wallon vis-à-vis de Bruxelles.
- II Le nécessaire renforcement des dynamiques métropolitaines à travers la concentration d'acteurs et d'équipement qui favorise les interactions nécessaires aux processus d'innovation et de création d'entreprises en vue de poursuivre positivement la mutation des tissus économiques.
- III Le renforcement des dynamiques de valorisation des ressources locales afin d'inscrire la Wallonie dans une logique de développement durable et d'économie de proximité et de consolider sa résilience économique aux fluctuations de l'économie mondiale.
- IV Une anticipation des besoins en matière de foncier et d'immobilier à vocation économique couplée à la gestion et au recyclage du stock existant, tout en tenant compte des changements observés dans le comportement des entreprises des différents secteurs de l'économie en matière de structures d'accueil.
- V L'amplification de la mixité des fonctions et le maintien d'activités économiques en milieu urbain et de l'attractivité des anciens tissus économique en reconversion, notamment à travers la requalification de l'immobilier et du foncier à caractère économique dans les centres-villes et les quartiers de gare.
- VI La favorisation de la mutation des tissus économiques ainsi que de la base productive, l'inscription des entreprises wallonnes dans la société de la connaissance et l'assurance d'une desserte optimale aux technologies de l'information et de la communication.
- VII La conciliation entre développement économique, mutation de la base productive déjà en cours et respect des contraintes et engagements environnementaux.
- VIII Le renforcement des réseaux d'acteurs, initiés à travers les pôles de compétitivité et autres réseaux d'acteurs, favorisant le développement de l'économie de la connaissance génératrice d'innovation au sein de l'ensemble du territoire wallon.
- VIII La maîtrise des coûts et de l'indépendance énergétique en faveur des acteurs économiques tout en s'insérant dans la transition énergétique.

4. LA DIMENSION PATRIMONIALE ET ENVIRONNEMENTALE

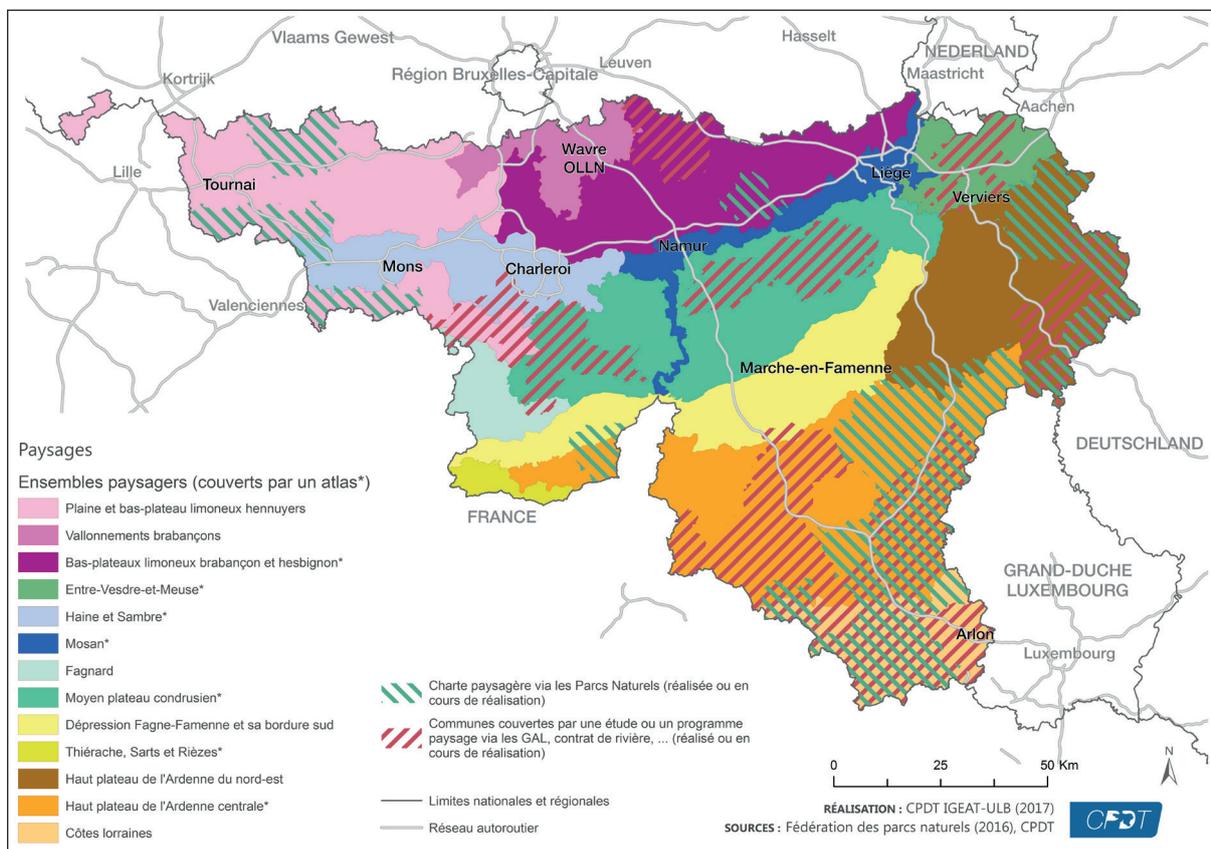
Cette partie traite de la situation existante et des perspectives concernant la protection des patrimoines bâti, naturel et paysager, de la problématique air-climat, du traitement des déchets et de la protection des ressources du sous-sol (eau, minéraux et roches). Sur cette base, des besoins territoriaux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

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

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

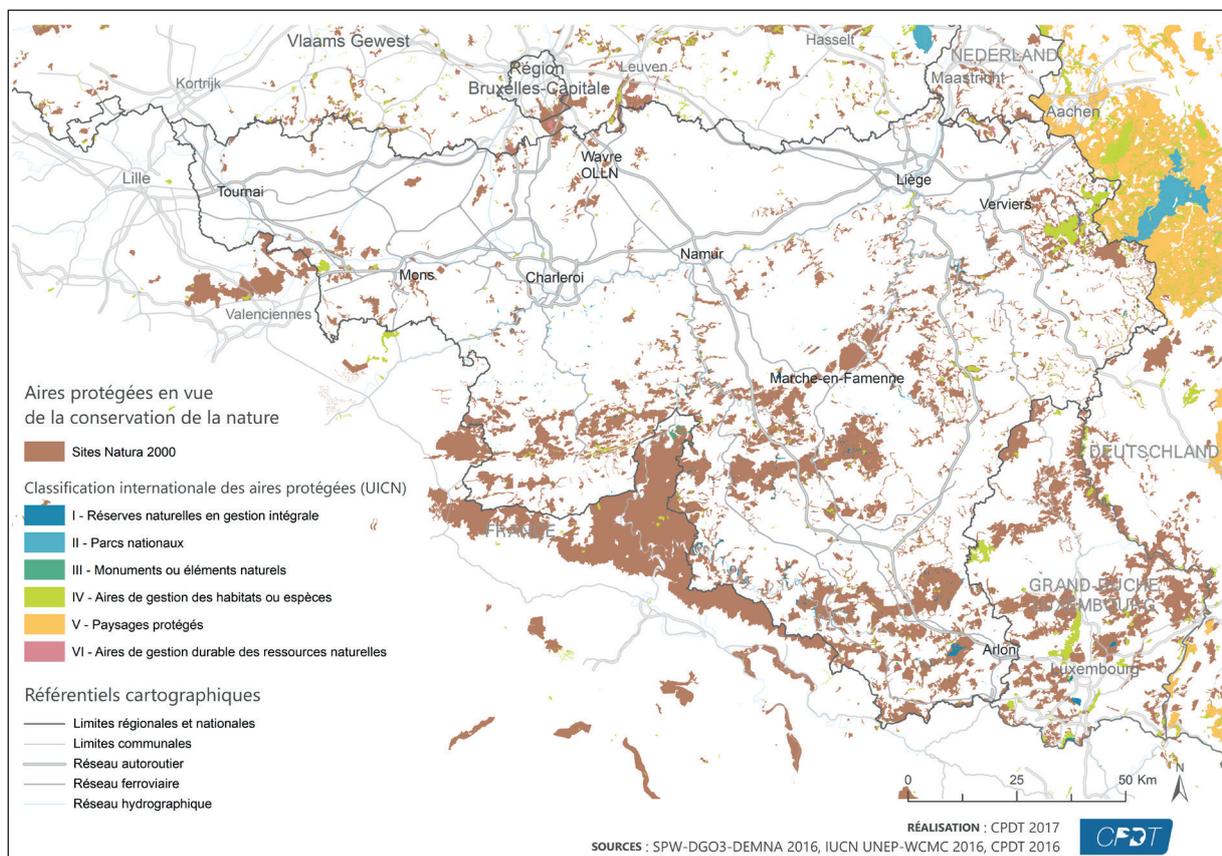
Constats

1. La Wallonie jouit d'une importante diversité paysagère identifiée au sein de 13 grands ensembles et 79 territoires paysagers selon des critères essentiellement d'occupation du sol. Le patrimoine paysager, composante essentielle du cadre de vie et facteur d'attractivité économique des territoires, est majoritairement pris en compte à l'échelle locale au travers notamment de chartes et de programmes de gestion et de sensibilisation (via les parcs naturels et/ou les Groupes d'Actions Locales). En outre, certaines de ces actions ont une dimension transfrontalière.



Carte 15 : Identification des paysages de Wallonie.

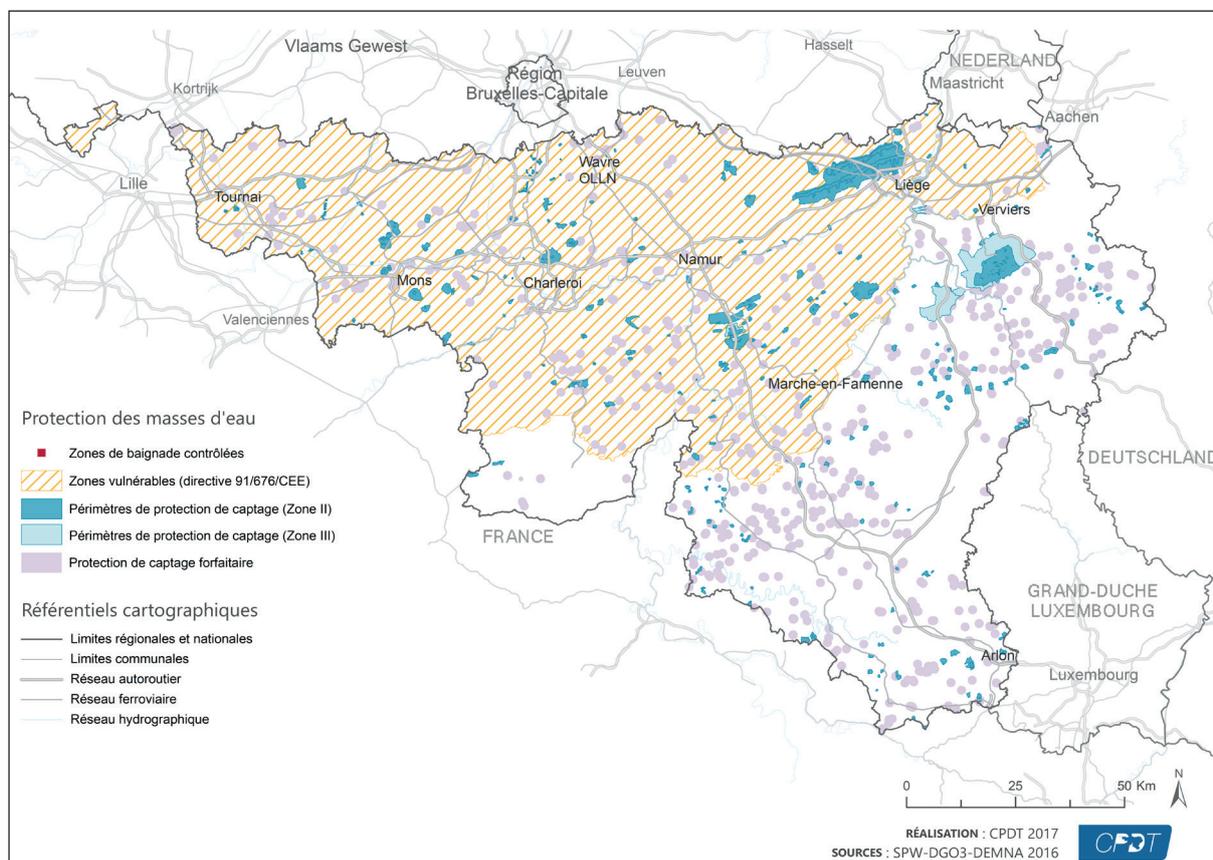
2. Les activités humaines exercent une pression sur le patrimoine naturel, ce qui se traduit par le déclin de la biodiversité à l'échelle mondiale : le rythme d'extinction des espèces s'accélère et est de 100 à 1.000 fois supérieur au rythme naturel, menant à la disparition d'un quart des 3,6 millions d'espèces vivantes à l'horizon 2050. Ce déclin est également lié à la dégradation des habitats (62% des habitats protégés en Europe sont dans un état de conservation défavorable). À l'échelle wallonne, 31% des espèces sont menacées d'extinction à court ou moyen terme.
3. Une série d'objectifs à atteindre à l'horizon 2020 pour la biodiversité ont été fixés par des stratégies nationales, européennes et internationales. Parmi ces dernières, les objectifs d'Aichi (2010) tentent d'intégrer la diversité biologique dans le quotidien des personnes ; souhaitent réduire les pressions subies et améliorer l'état général de la biodiversité ; renforcent les connaissances, la protection et le bon usage des capacités et services fournis par les écosystèmes.



Carte 16 : Aires protégées en vue de la conservation de la nature.

4. L'urbanisation croissante ainsi que les infrastructures de transport participent fortement à la fragmentation structurelle du territoire (estimée à 30% à l'échelle européenne). Par ailleurs, l'évolution du système économique mondial (délocalisations et ce, tant à l'échelle régionale qu'internationale) entraîne la production de friches. La conjugaison de ces phénomènes amène à une dégradation du paysage, ainsi qu'un délaissement du bâti ancien.
5. Le parc de bâtiments wallons est ancien : un bâtiment sur deux a plus de 70 ans et près de 40% ont plus de 100 ans. Ces constructions présentent une large gamme d'implantations, de gabarits et de matériaux qui sont le reflet de la diversité des terroirs. Ce parc témoigne également de l'évolution des modes de vie et des besoins, et, à travers les époques, de diverses formes architecturales. La mise en valeur de ce patrimoine passe à la fois par des mesures de protection, de gestion et de sensibilisation.

6. Les changements environnementaux sont de plus en plus systémiques et cumulatifs. Ils ne dépendent plus uniquement d'actions menées localement mais d'un contexte plus large et se caractérisent par leur complexité. Dès lors, la prise en compte des problèmes environnementaux se fait désormais d'une manière multiscalaire et holistique.
7. Le changement climatique se poursuit. En 2012, la température moyenne mondiale a été plus élevée que celle de 1880 (+ 0,85°C). L'Europe s'est en moyenne réchauffée de 1,3°C entre les périodes 1850-1899 et 2002-2011. L'accord de Paris (COP 21) impose de limiter la croissance des températures à +2°C (voire +1,5°C si possible) par rapport aux niveaux préindustriels. Les efforts à mener en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre ont été traduits dans différents textes européens et nationaux.
8. La qualité de l'air, élément indispensable d'un cadre de vie de qualité, bien que globalement en amélioration dans certains territoires (ex : en Wallonie), affiche régulièrement de mauvais indices dans les grandes agglomérations où l'on enregistre par ailleurs des îlots de chaleur. La pollution atmosphérique (provoquée notamment par les particules émises par les moteurs thermiques) constitue le premier risque sanitaire d'origine environnementale en Europe occidentale, causant ainsi une mortalité significative dans les territoires densément habités.
9. L'eau est une ressource naturelle importante dont dispose la Wallonie. Chaque année, 380 millions de m³ d'eau (80% d'eaux souterraines) sont prélevés pour la distribution publique (60% est consommée en région wallonne, le solde est exporté en Flandre et à Bruxelles) et 1.941 millions de m³ (97% d'eaux de surface) sont prélevés pour l'activité économique, industrielle et la production d'énergie. Selon les normes européennes en vigueur, l'état chimique et quantitatif de la majorité des eaux souterraines est jugé bon. En revanche, l'état écologique ainsi que l'état chimique de la majorité des eaux de surface wallonnes étaient qualifiés de mauvais à moyens en 2013. Le traitement des eaux urbaines – qui fait l'objet d'une directive européenne – est variable sur le territoire wallon : l'ensemble des agglomérations wallonnes de plus de 10.000 équivalents-habitant et 80% des agglomérations de plus de 2.000 équivalents-habitant ont atteint les objectifs ; par contre, seules 30% des agglomérations de moins de 2.000 équivalents-habitant sont équipées de stations d'épuration et moins de 10% des équivalents-habitants en zones d'assainissement autonome sont correctement traités.



Carte 17 : Protection des masses d'eau, zones vulnérables et zones de baignade contrôlées.

10. Les croissances démographiques et économiques observées ces dernières décennies entraînent un important prélèvement de ressources non-renouvelables (tels que les minéraux), ainsi que le rejet d'éléments nocifs notamment après leur usage. La poursuite de l'artificialisation des territoires contribue également à la consommation d'une ressource non-renouvelable, le sol. Pour enrayer ces phénomènes, les nouvelles politiques européennes visent davantage l'utilisation rationnelle des ressources.

11. En matière de déchets, une double tendance s'opère depuis plusieurs années : la réduction, à l'échelle européenne, de la quantité de déchets produite par les ménages (avec des disparités rencontrées d'un territoire à l'autre) et l'augmentation de la revalorisation de la plupart des déchets. Bien qu'il s'agisse d'une évolution positive, les objectifs visés par les différentes politiques européennes ne sont pas encore atteints par la plupart des pays. À l'échelle wallonne, le traitement des déchets (ultimes) s'effectue dans différents sites disséminés sur le territoire (incinérateurs et centres de regroupement essentiellement dans la province du Hainaut ; centres d'enfouissement technique sur une plus grande partie du territoire). Les déchets dangereux de classe 1 sont quant à eux envoyés dans des centres situés en Flandre.

Tenant compte de ces dynamiques et de ces perspectives, les **besoins territoriaux** identifiés sont les suivants :

Besoins relatifs aux patrimoines naturel, bâti et paysager

- I La perte de biodiversité et l'uniformisation des paysages révèlent le besoin de **préservation de la diversité des patrimoines naturel et paysager**.
- II Pour atteindre les objectifs d'Aichi en matière de biodiversité (notamment, d'ici à 2020, au moins 17% des zones terrestres conservées au moyen de réseaux écologiquement représentatifs et au moins 15% des écosystèmes dégradés restaurés), la planification territoriale – en concertation avec la politique de conservation de la nature – est appelée à **réserver des espaces** destinés à la mise en réseau et à l'extension des aires protégées.
- III Pour renforcer la résilience écologique, l'aménagement du territoire est appelé à contribuer à la **mise en œuvre de corridors écologiques**, en assurant leur continuité sur le territoire, en luttant contre la fragmentation du territoire ou en prévoyant la mise en place de passages à faune pour restaurer les connexions perdues.
- IV Concilier densification urbaine et qualité du cadre de vie implique le développement de la **nature en ville**, à travers la mise en place d'espaces verts et de couloirs de liaisons favorisant la biodiversité et le contact avec la nature.
- V Afin de renforcer l'identité et l'attractivité des territoires, **le patrimoine bâti ainsi que le patrimoine paysager sont à valoriser**, à la fois via la sensibilisation, l'entretien, la protection et la réaffectation. Ce besoin implique celui de valoriser les métiers du patrimoine, notamment à travers des dynamiques comme l'Alliance Emploi Patrimoine.
- VI Au-delà de la simple transmission du patrimoine bâti hérité, il est également nécessaire d'inscrire, sur le territoire, des réalisations de qualité qui soient représentatives des techniques, des demandes et des goûts de la société actuelle, ce qui se traduit par le besoin de **créer le patrimoine de demain**.
- VII Préserver la qualité des paysages wallons implique de mieux les connaître mais aussi d'**intégrer le paysage dans toutes les politiques qui touchent au territoire** (ainsi que le recommande la Convention européenne du paysage).

Potentialités et contraintes du territoire par rapport à ces besoins relatifs aux patrimoines naturel, bâti et paysager

- Tant les patrimoines bâtis que naturels et paysagers wallon peuvent constituer des ressources économiques, notamment à travers leur valorisation touristique. De surcroît, leur développement, entretien et rénovation participent à l'amélioration du cadre de vie.
- L'existence de diverses initiatives (Atlas des paysages, actions et chartes paysagères des Parcs Naturels, actions/projets des GAL, ...), leur maintien et leur poursuite permettent de rencontrer les exigences de la Convention européenne du paysage.

- Environ 13% du territoire wallon est couvert par un type d'aires protégées (Natura 2000, réserve naturelle...) pour 14,3% (en moyenne) dans les territoires voisins. Les superficies du réseau Natura 2000 en région wallonne comprennent une proportion élevée de surfaces forestières (75%) et agricoles (12%). Les Sites de Grand Intérêt Biologique constituent un potentiel pour augmenter le pourcentage d'aires protégées (superficies et degrés de protection).
- Les perspectives en termes de croissance démographique annoncent, de manière générale, une augmentation des pressions sur l'environnement (utilisation des ressources, production de déchets, mobilité, ...) et constituent une contrainte au niveau de la stabilisation voire de la diminution de la fragmentation du territoire (la Belgique est le deuxième état le plus fragmenté de l'UE).
- Faisant suite à l'adoption du CoDT, un nouveau code du patrimoine wallon (CoPat) a été rédigé. Celui-ci apporte un nouveau cadre pour la gestion, la protection et la mise en valeur du patrimoine. Actuellement, ce sont près de 4.000 biens bâtis qui sont classés en Wallonie et 17 sont inscrits sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco. 51.500 biens sont par ailleurs recensés dans l'IPIC (Inventaire du patrimoine immobilier culturel).
- La valorisation du patrimoine urbain et rural pose souvent la question de la réaffectation de bâtiments (publics, économiques, agricoles...) qui n'ont pas été conçus à l'origine pour le nouvel usage que l'on souhaiterait leur donner, ou qui n'ont pas été pensés selon les standards actuels. Cela peut dresser des obstacles financier, technique ou administratif à leur reconversion.

Besoins relatifs à la protection de l'air et du climat

- I La qualité de l'air est un facteur prépondérant dans le domaine de la santé publique. L'augmentation importante des maladies et des décès liés à des facteurs environnementaux démontre la nécessité de poursuivre les mesures destinées à **améliorer la qualité de l'air**. C'est le cas en particulier dans le domaine des transports, où les améliorations technologiques sont plus que contrebalancées par l'augmentation globale des flux de déplacements. Ce besoin répond également à des considérations économiques, à l'image des restrictions – de plus en plus importantes – d'activités imposées lors des épisodes de pics de pollution dans les grandes métropoles. De par son champ d'action, l'aménagement du territoire doit participer à la concrétisation des plans air-climat décidés à différents niveaux de pouvoir.
- II Face aux effets attendus du changement climatique (risques accrus d'inondation, risques karstiques, vagues de chaleur), la réponse territoriale passera par la **mise en œuvre de plans, règlementations et mesures ainsi qu'une gestion plus globale du risque**.
- III Face aux effets imprévisibles du dérèglement climatique, les besoins s'évaluent à la fois en termes de **prévention et d'adaptation**.
- IV La prévention englobe tous les processus de **«décarbonation»** de la société et du système territorial, qu'il s'agisse d'utilisation rationnelle de l'énergie, de développement du renouvelable, de valorisation de circuits courts, etc.

V L'adaptation consiste à **intégrer les aléas climatiques** dans la gestion des territoires, ainsi que dans la conception urbanistique et architecturale.

Potentialités et contraintes du territoire par rapport à ces besoins relatifs à la protection de l'air et du climat

- Outre les effets négatifs du changement climatique sur les activités humaines, d'importants impacts sont attendus sur la faune, la flore et le paysage (évolution de la composition des peuplements forestiers notamment).
- À l'échelle urbaine, la présence d'une infrastructure verte est une potentialité en terme d'atténuation des effets négatifs du changement climatique (régulation thermique, réduction de la pollution de l'air, prévention des inondations, connections des habitats naturels des espèces vers les espaces périurbains et ruraux..).
- La diffusion de plus en plus rapide et importante des TIC – mais insuffisamment développée dans certaines parties plus rurales du territoire – offre une opportunité d'amoinrir les impacts sur l'environnement (amélioration des déplacements, domotique..).
- L'état du bâti wallon, en moyenne énergivore, constitue une pierre d'achoppement importante dans la lutte contre le réchauffement climatique et dans l'utilisation rationnelle des ressources d'énergie. Une politique de rénovation ambitieuse, outre la création d'emplois, transformerait cette faiblesse en une opportunité importante, le potentiel de réduction de la consommation énergétique devenant alors important.
- L'étalement urbain et la faiblesse de la mixité des fonctions génèrent des contraintes en termes de mobilité et une consommation énergétique accrue. La configuration des zones d'habitat au plan de secteur, avec une relative raréfaction du foncier disponible à proximité des gares (< 1km : 9,1% de l'ensemble des disponibilités en ZH) et une abondance à l'écart de ces dernières, est un facteur favorisant le renforcement de la dépendance à la voiture. A contrario, les SAR – potentiellement reconvertis en logements – ont une propension à se concentrer aux abords des gares (27% de leur superficie se localise à moins d'un kilomètre de celles-ci).
- La Wallonie possède un potentiel important pour se diriger vers une décarbonation massive. Toutefois, le rythme actuel des projets de développement des énergies renouvelables reste relativement lent. En 2013, la production nette d'électricité renouvelable s'élevait à 11% de la production totale générée en Wallonie. Dans le même temps, la consommation finale brute d'énergie renouvelable ne représentait que 10,8 % du total.

Besoins relatifs aux déchets et à la protection des ressources du sous-sol (eau, roches et minerais)

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

- II La nécessité de garantir un approvisionnement durable en eau potable de qualité pour la Wallonie et ses régions voisines impose de maintenir des **surfaces et dispositifs de protection des eaux**, à la fois en ce qui concerne la protection des captages et des zones vulnérables pour les eaux souterraines, et le maintien de la qualité des eaux de surface.
- III Outre la préservation de l'écosystème, la **protection qualitative des ressources hydriques** répond à des besoins importants à la fois en termes économique (agriculture, industries...) et récréatif (baignade, pêche...).
- IV L'objectif du traitement des eaux urbaines des agglomérations de moins de 10.000 équivalents-habitant n'est pas encore atteint et requiert donc l'**aménagement de stations d'épuration** dans ces territoires.
- V Bien que les déchets wallons soient de plus en plus recyclés (ce qui nécessite d'ailleurs le développement de nouvelles unités de bio-méthanisation pour les déchets organiques), il existera toujours des déchets ultimes que l'on ne pourra pas valoriser. Dès lors, il convient de veiller à **conserver des capacités suffisantes dans les Centres d'Enfouissement Technique** : en dehors des CET de classe 3 dont la capacité résiduelle est suffisante à court terme (2028), une attention régulière doit être portée à l'égard des CET de classe 2 et une réflexion doit être menée sur les déchets de classe 1.

Potentialités et contraintes du territoire par rapport à ces besoins relatifs aux déchets et à la protection des ressources du sous-sol (eau, roches et minerais)

- Les principaux gisements de ressources du sous-sol (calcaire, sable, argile, eau) se trouvent dans des parties densément occupées du territoire, ce qui limite la longueur des circuits d'approvisionnement mais pose des problèmes de cohabitation avec les autres fonctions du territoire (protection de captages, risques karstiques...).
- À l'horizon 2025, le cadastre du réseau d'assainissement devrait être terminé ; il permettra un meilleur suivi de l'état des eaux. Actuellement, l'assainissement des eaux wallonnes n'atteint pas les obligations européennes, en raison de problèmes de raccordement à l'égout, de la faible gestion des eaux usées par temps de pluie et de la faible urbanisation de certaines parties du territoire (zones d'assainissement autonome).
- La Wallonie est dépendante des territoires frontaliers pour le traitement des déchets de classe 1. Les déchets dangereux sont appelés à augmenter, notamment avec le développement des nouvelles technologies et de nouveaux matériaux. Leur recyclage en fin de vie imposera le développement de nouveaux savoir-faire en la matière.
- Dans l'optique d'une intensification de l'usage des voies navigables, la poursuite des importants travaux de dragage – relancés récemment – est nécessaire, notamment au regard de la liaison Seine-Nord-Europe.

Enjeux territoriaux de la dimension patrimoine et environnement

- I** Une diversification nécessaire des usages des espaces urbanisés et non urbanisés dans une optique de multifonctionnalité environnementale et sociale qui ne menace pas la fonction première de la zone.
- II** En vertu d'engagements internationaux, la préservation et la restauration des patrimoines menacés, naturel et paysager, bâti ou non bâti, y compris en limitant les pressions d'origine anthropique qu'ils subissent.
- III** La (re)mobilisation/valorisation des patrimoines de qualité naturel et paysagers, bâtis et non bâtis afin de renforcer l'attractivité (y compris économique) aux différentes échelles territoriales et ainsi que la qualité du cadre de vie.
- IV** La restauration et la préservation de la biodiversité animale et végétale à travers un maillage écologique suffisamment étendu et fin du territoire.
- V** L'intégration des risques et nuisances au sein des politiques d'aménagement du territoire dans le contexte du changement climatique et des transitions énergétique et technologique, en tenant compte du principe de précaution et de la diversité des espaces wallons.
- VI** L'utilisation plus rationnelle et la meilleure valorisation des ressources naturelles du territoire en prenant en compte les risques de façon raisonnée pour permettre leur renouvellement ou éviter leur épuisement, et sans pénaliser d'autres potentialités.
- VII** La limitation très forte du phénomène de périurbanisation pour répondre aux défis environnementaux (tels que la préservation de la ressource « sol », la transition énergétique, la fragmentation du territoire...) dans un contexte territorial qui est à la raréfaction du foncier à proximité des infrastructures de transport public.

5. LA DIMENSION MOBILITÉ ET TRANSPORT

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

Constats

1. Les nouveaux processus économiques (mondialisation, globalisation, métropolisation) ont entraîné ces dernières décennies une forte intensification du transport des personnes et des marchandises. La spécialisation, concentration et délocalisation des productions ainsi que la croissance démographique attendue laissent présager que le transport de marchandises va continuer à se développer dans les prochaines années. Concernant la demande de mobilité des individus, bien que celle-ci n'ait fait qu'augmenter ces dernières décennies, le rythme de croissance devrait diminuer. Il n'en demeure pas moins que les pressions engendrées par la mobilité sur les réseaux d'infrastructures de transport, sur l'environnement et sur l'espace public demeurent importantes.
2. Au vu des progrès technologiques, de l'évolution des modes de production et de consommation ainsi que de la modification des rythmes de vie, une évolution conséquente visant l'optimisation et la diversification du secteur du transport tant des voyageurs que des marchandises est à envisager. Le contrôle du trafic en temps réel, la mise en commun de l'offre et de la demande via des applications API¹⁸, les véhicules autonomes, les véhicules électriques combinés au *just-in time* ou aux achats en ligne renforceront et diversifieront les activités de logistiques et de consommation (envois plus fréquents, moins lourds, plus nombreux).
3. La commission européenne relève une série de facteurs déterminants sur la nature ainsi que sur le type de demande et d'offre de mobilité, tels la croissance démographique, le vieillissement de la population, la modification des rythmes de vie et des lieux d'activités notamment en lien avec le télétravail.
4. L'Union européenne est un territoire de libre circulation des personnes et des marchandises. Dès les traités de 1951 (CECA) et de 1957 (CEE), les États membres se sont accordés sur la libre circulation des biens et des personnes. Plus récemment, l'Union européenne s'est dotée comme objectif la mise en place d'infrastructures de transport durables, efficaces et interconnectées, qui doivent rendre la circulation des personnes et des marchandises dans toute l'Europe aisée et rapide (notamment par la mise en place des RTE-T). La stratégie wallonne de développement durable confirme cette volonté de permettre à tous de se déplacer quelles que soient les conditions physiques, géographiques ou financières. Toutefois, elle met désormais l'accent sur les modes doux, le covoiturage et les transports en commun.

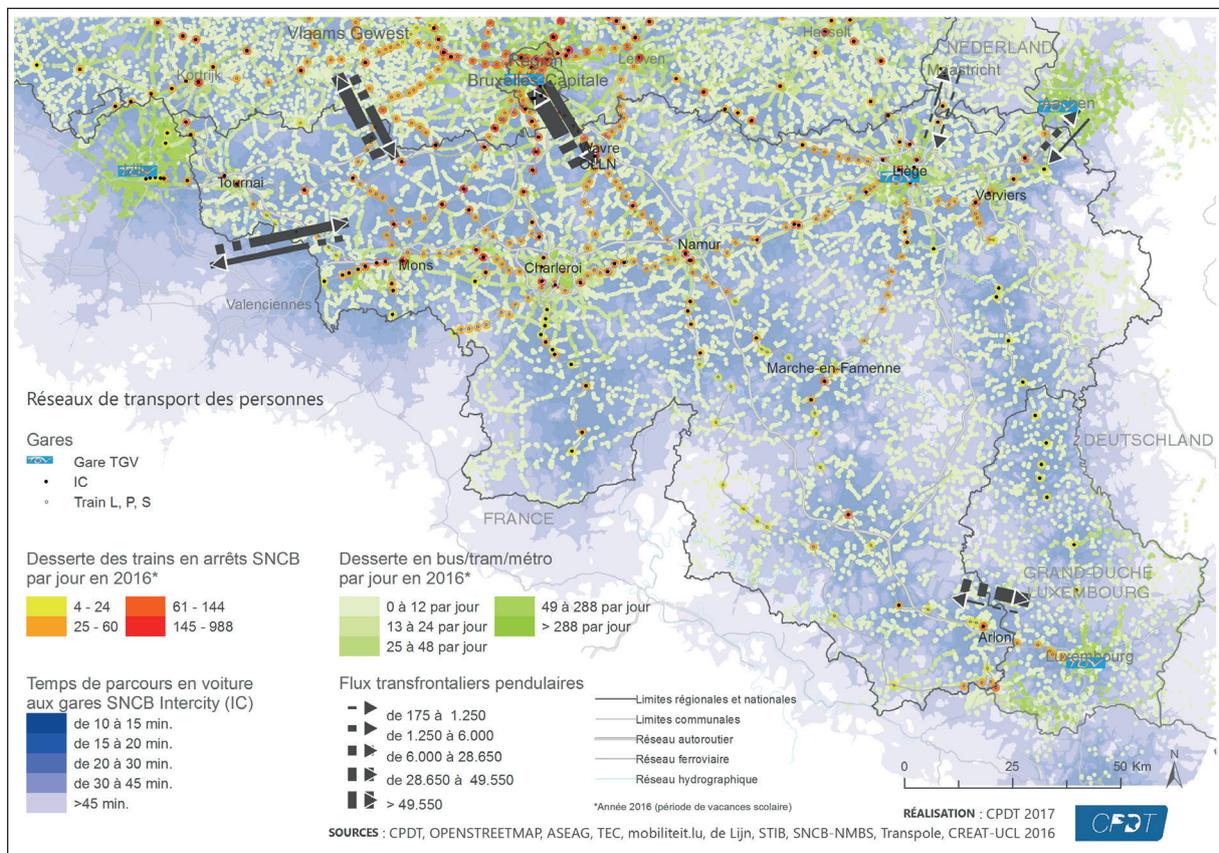
¹⁸ API ou Applications Programming Interface. L'API peut être résumée à une solution informatique qui permet à des applications de communiquer entre elles et de s'échanger mutuellement des services.

5. En vue de réaliser un marché européen unique, le secteur des transports a été profondément modifié depuis les années 1990, avec l'adoption de multiples actes législatifs menant à la libéralisation progressive des différents modes de transport. Ce processus d'ouverture à la concurrence se poursuit à une vitesse variable mais concerne désormais l'ensemble des modes de transport.
6. Afin d'accroître l'efficacité des transports et l'usage des infrastructures, la commission européenne préconise de « Progresser vers la pleine application des principes de « l'utilisateur payeur » et du « pollueur payeur » et d'impliquer le secteur privé afin d'éliminer les distorsions, y compris les subventions préjudiciables, de produire des recettes et d'assurer le financement de futurs investissements dans les transports. ».
7. La pression environnementale engendrée par le secteur du transport n'est pas nouvelle. Responsables de 20% des émissions de CO₂, de particules fines et/ou à l'origine de nuisances sonores, les différents modes de transport sont contraints par les directives européennes d'améliorer leurs performances environnementales.
8. Tenant compte des contraintes budgétaires et afin d'assurer l'accessibilité des lieux et des territoires et une mobilité fluide des personnes et des marchandises, la plupart des politiques au niveau mondial ou européen insistent sur la nécessité d'optimiser l'offre d'infrastructures et de services, de l'associer à la demande de déplacements et de faire baisser les volumes de trafic par des stratégies adaptées et liées entre autres à l'aménagement du territoire.
9. À l'échelle nationale, le Bureau fédéral du Plan prévoit que la demande continuera à croître d'ici 2030 : + 10% du nombre total de trajets des personnes ; + 40% du nombre de tonnes de marchandises.
10. Le mode routier devrait rester majoritaire à l'horizon 2030 tant pour les personnes que pour les marchandises, entraînant une augmentation de la congestion (+ 22% de véhicules-km) et une diminution de la vitesse (de -10 à -24%) sur les routes.
11. En outre, les distances moyennes parcourues devraient augmenter tant pour les personnes (+ 5 à 8% pour les trajets domicile - travail / école) que pour les marchandises (+ 3 à 10% pour des parcours nationaux) (Bureau fédéral du Plan, 2015).
12. La croissance de la demande en mobilité des personnes à l'horizon 2030 s'explique en grande partie par l'augmentation d'autres motifs de déplacement (achats, loisirs, etc.) (+ 27%) et par les déplacements domicile-travail (+10%) et domicile-école (+16%).
13. À plus long terme, il est délicat de se prononcer sur l'importance des flux et des modes de déplacement qui seront privilégiés. S'il s'agit davantage de prospective, l'Union européenne s'accorde sur le fait que les tendances actuelles ne pourront se poursuivre au même rythme. En effet, d'ici à 2050, les transports émettraient des taux de CO₂ toujours supérieurs à ceux de 1990, 90% du transport devraient être encore dépendants du pétrole, l'accessibilité entre les zones centrales et les zones périphériques devrait s'amenuiser, la saturation des réseaux de transport et ses coûts induits ainsi que les coûts sociaux découlant des accidents et de la pollution devraient augmenter.

Tenant compte de ces dynamiques et de ces perspectives, les **besoins territoriaux** identifiés sont les suivants :

Besoins concernant la mobilité

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



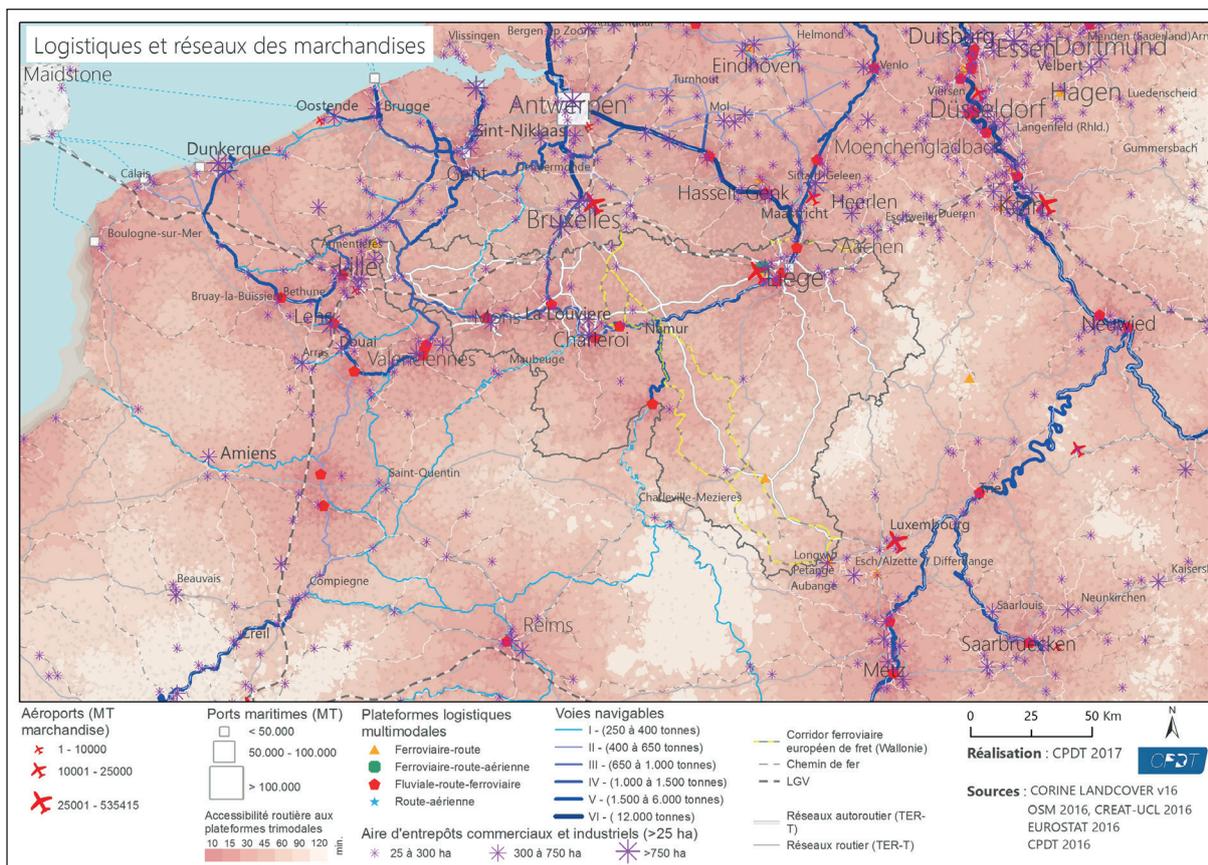
Carte 18 : Échelle régionale : réseaux de transport des personnes.

- II La croissance de la demande en mobilité, la complexification des chaînes de déplacement, les pressions environnementales ainsi que les coûts induits liés aux systèmes actuels de transport nécessitent :
- a. **La définition et la spécification de stratégies de mobilité et d'organisation spatiale adaptées** aux types, aux rythmes et à l'intensité de flux en lien avec les spécificités territoriales (métropolitain – ville moyenne et territoires ruraux), en se basant sur une connaissance précise de la mobilité des Wallons ;
 - b. **L'articulation des politiques et la concertation des acteurs de la mobilité et de l'aménagement du territoire** et ce, aux différents niveaux de gouvernance et à chaque échelle territoriale ;
 - c. **D'optimiser l'utilisation des infrastructures de transport** (limiter l'autosolisme, etc.) et de **favoriser la mutualisation des déplacements** en favorisant des systèmes de mobilité basés sur l'usage et non plus sur la propriété individuelle.
- III Les pressions environnementales ainsi que les coûts sociétaux induits liés aux systèmes actuels de transport entraînent le besoin de **limiter activement les systèmes de transport dépendant des énergies non-renouvelables et de favoriser leur transition énergétique** ;
- IV Les progrès technologiques relevant de la mobilité nécessitent un **suivi** et la mise en place de **stratégies adaptées** quant à leur intégration dans les pratiques de mobilité ;
- V L'entretien, l'amélioration et la sécurisation des nombreuses infrastructures des différents réseaux induisent des efforts financiers conséquents. Or, les budgets affectés pour mener à bien les tâches susmentionnées sont inférieurs aux budgets requis. **Établir de nouvelles modalités de financement** est nécessaire de même que rejoindre la volonté européenne d'instaurer le principe d'utilisateur-payeur pour les transports.

Besoins concernant la mobilité des personnes

- I La croissance de la demande en mobilité, la multiplication des motifs de déplacement en lien avec la complexification des chaînes de mobilité aura pour conséquence **un besoin accru de flexibilité et d'adaptabilité des systèmes de transport** au regard de l'organisation territoriale et des nouveaux modes et rythmes de vie ;
- II Pour accroître l'efficacité des transports (flexibilité, adaptabilité) et limiter les pressions environnementales ainsi que les coûts induits, il faudra :
 - a. **Favoriser l'alternance (pluri-modalité) et l'enchaînement des modes (co-modalité)** pour les déplacements quotidiens tout en réduisant les pénalités dues aux ruptures de charges ;
 - b. **Entretien et compléter l'infrastructure existante** au regard des stratégies définies par le Gouvernement (DPR, plan air-climat, plan Wallonie-cyclable, SDT, etc.) ;
 - c. **Raisonner en termes de gestion des réseaux et de niveau de services** de manière à répondre aux principes d'interopérabilité, d'accessibilité, d'attraction, de sécurité et de confort ;
 - d. **Simplifier la lisibilité des services de mobilité à destination des usagers** à l'aide d'un marketing adapté ;
- III L'augmentation future de la part des personnes âgées dans la structure de la population entraîne **un besoin accru de transports qui offrent un niveau de confort, de sécurité et de fiabilité plus élevé** et nécessite des solutions adaptées aux personnes à mobilité réduite. En outre, la demande pourrait survenir hors des heures de pointes actuelles ;
- IV La diminution du revenu des personnes âgées au moment de la retraite et celle des ménages isolés entraînent un risque accru de précarité et de marginalisation, et concomitamment un besoin d'une **mobilité accessible et abordable** ;
- V Afin de favoriser les modes actifs (marche, vélo) pour les déplacements courts et de réduire la pression automobile, il est nécessaire d'**adapter l'espace public** tout en garantissant la fluidité, l'accès à tous et la qualité du cadre de vie ;
- VI L'émergence de modes alternatifs de déplacement (flexibles et plus respectueux de l'environnement) entraîne la nécessité d'**offrir et/ou d'adapter les infrastructures** (bornes de recharge, réseaux de distribution d'énergie et infrastructures dédiées, parkings adaptés, autoroutes cyclables, etc.) de manière à répondre aux principes de continuité, d'accessibilité, d'attraction, de sécurité et de confort.

Besoins concernant le transport des marchandises



Carte 19 : Échelle suprarégionale : réseaux de transport des marchandises.

- II De l'augmentation des tonnages transportés, de la mondialisation des échanges et de la complexification attendue des chaînes logistiques, on peut d'ores et déjà déduire qu'il sera nécessaire de :
- a. Diversifier l'offre de services en matière de transport ;
 - b. Fluidifier les échanges et les connexions entre les grandes plateformes logistiques ;
 - c. Faciliter voire optimiser la circulation et la distribution des marchandises au regard des infrastructures existantes ;
 - d. Faciliter la concertation entre acteurs de la logistique et du transport de marchandises.
- III La viabilité des modes alternatifs au mode routier nécessite une massification des flux, ce qui entraîne un besoin :
- a. De terrains à destination des secteurs économiques primaire et secondaire à proximité du rail et des voies de navigation ;
 - b. D'une gestion régionale des terrains de grandes dimensions et à fort potentiel intéressant les modes de transport alternatifs à la route.
- IV Garantir un approvisionnement performant et durable des villes et des centres urbains ne pourra se faire sans la mise en place de solutions innovantes en matière de logistique urbaine.

Potentialités et contraintes du territoire par rapport à ces besoins en mobilité et transports

- La Wallonie présente une grande densité d'infrastructures autoroutières (5,2km/100km²) relativement bien réparties sur son territoire et lui assurant une intégration optimale au réseau européen ;
- La densité du réseau routier wallon a permis de maintenir jusqu'à présent une certaine fluidité du trafic mais a aussi favorisé la dispersion de l'urbanisation et des activités économiques sur tout le territoire, renforçant par-là la complexification des chaînes de déplacements ;
- Cependant plusieurs contraintes liées à l'infrastructure routière peuvent être observées :
 - La saturation ponctuelle des axes routiers wallons et des pôles voisins (ex : vers Bruxelles, Anvers et GD Luxembourg) ;
 - Le réseau à grand gabarit autoroutier présente également plusieurs goulots d'étranglement qui réduisent le niveau de service : sur l'E19 au niveau de Nivelles, sur l'E42 au niveau de Mons et sur le contournement de Liège ;
 - Les infrastructures wallonnes de transport sont vieillissantes et nécessitent un coût d'entretien important.

- La Wallonie jouit d'une grande couverture ferroviaire et de multiples connexions avec les métropoles et régions voisines.
- En 2016, la Wallonie disposait d'une gare TGV (Liège-Guillemins) qui propose plusieurs liaisons internationales (Paris, Luxembourg, Francfort, Cologne). D'autres lignes assurent le lien entre la Wallonie et les villes voisines frontalières. Au niveau régional, les flux de voyageurs sont essentiellement orientés vers Bruxelles. Les deux autres lignes structurantes (la dorsale wallonne et l'axe Namur-Luxembourg) sont moins fréquentées. Le transport du fret est assuré via trois grands axes ferrés : la route de Montzen (Anvers-Allemagne) – la plus importante en terme de tonnages transportés, le corridor entre Anvers et Luxembourg via l'axe Athus-Meuse et la dorsale wallonne entre Lille et Montzen.
- Cependant plusieurs contraintes liées au transport ferroviaire sont relevées :
 - Desserte/fréquence faible en dehors des grandes villes;
 - Offre insuffisante sur les axes structurants et la zone suburbaine de Bruxelles;
 - Temps de parcours peu concurrentiels vis-à-vis de la route;
 - Développement et entretien ralentis par manque de moyens suffisants;
 - Faiblesse des liaisons rapides vers les territoires voisins;
 - Peu de terrains sont réservés pour des activités économiques utilisant le rail;
 - Coûts d'exploitation largement supportés par le secteur ferroviaire;
 - Au niveau du transport des marchandises, présence de plateformes multimodales dans les régions limitrophes;
 - Report de la mise en service complète du RER bruxellois.
- La Wallonie dispose de deux infrastructures aéroportuaires majeures : l'aéroport de Charleroi (Brussels-South Charleroi Airport) et l'aéroport de Liège (Liège Airport). Le premier a pour vocation le transport des personnes ; le second est dédié au transport des marchandises. Notons l'absence de connectivité de ces deux aéroports avec le rail.

- Si la Wallonie n'a pas de façade maritime, elle dispose d'un port accessible à des navires de mer (Liège)¹⁹ et est relativement bien reliée aux principaux ports maritimes des régions limitrophes. Ainsi, le réseau fluvial wallon se connecte à Anvers via Bruxelles (canal Charleroi-Bruxelles) ou à partir de Liège (canal Albert) et à Gand (et de là aux ports de Zeebrugge et des Pays-Bas) à partir de Tournai. Vers l'ouest, le réseau permet de connecter la Wallonie à Dunkerque et, dans le futur, au bassin de la Seine et du Havre. Enfin, l'accès au port de Rotterdam et de là au Bassin rhénan peut se faire par Liège ou via la zone estuaire de l'Escaut.
- Quatre ports autonomes existent en Wallonie. Leur mission principale est la gestion, l'aménagement et l'équipement de zones portuaires afin de les mettre à la disposition de tiers.
- L'offre du Groupe TEC couvre les grands pôles urbains de Wallonie ainsi que la majorité du territoire wallon. Cependant, cette large couverture, associée à la structure spatiale de la Wallonie et à une clientèle essentiellement scolaire ou captive, révèle de fortes disparités territoriales en termes de fréquence. Des compagnies d'autocars internationales privées connectent certaines villes wallonnes (Liège, Mons, Charleroi) à de nombreuses villes européennes.
- Concernant les infrastructures destinées aux modes actifs (marche, vélo), la faible qualité et le mauvais état des trottoirs et des pistes cyclables et le manque de sécurisation pour les usagers pourraient en partie expliquer leurs parts modales relativement faibles.
- Indispensables à l'articulation et aux transferts entre les différents modes de transport, une douzaine²⁰ de plateformes multimodales existent en Wallonie. Elles se situent majoritairement sur l'ancien axe industriel et au-delà, depuis Liège (Trilogiport) jusqu'à Mouscron, le long des infrastructures ferroviaires et fluviales. Pour le transport des personnes, les principaux nœuds intermodaux structurant le territoire sont les gares ferroviaires et les gares de bus ;
- L'offre actuelle en service de transport est relativement homogène mais peu adaptée aux spécificités hétérogènes du territoire et des besoins en mobilité. Ces spécificités font essentiellement référence aux variations de la répartition de la population et des activités sur le territoire ainsi qu'aux évolutions des modes et rythmes de vie.

¹⁹ Troisième port intérieur d'Europe (20 millions de tonnes en 2015).

²⁰ Le nombre de plateformes varie selon la définition retenue. La liste des plateformes du secteur public est disponible auprès de la DPVNI.

Enjeux territoriaux de la dimension mobilité

- I** La préservation, le renforcement et l'amélioration de l'accessibilité du territoire.
Cet enjeu d'accessibilité du territoire se décline à deux échelles :
 - La préservation, le renforcement et l'amélioration des points de connexion de la Wallonie depuis et vers l'international à l'échelle internationale et suprarégionale ;
 - La préservation, le renforcement et l'amélioration des liaisons entre les principaux pôles wallons à l'échelle régionale.
- II** La préservation, le renforcement et l'amélioration de la complémentarité des réseaux.
- III** Le développement des systèmes de mobilité adaptés aux types, aux rythmes et à l'intensité des flux en fonction des spécificités de la structure spatiale (aires métropolitaines, zones urbaines et rurales). Cet enjeu découle de la nécessité d'accroître l'efficacité des systèmes de mobilité en termes d'utilisation des infrastructures et du matériel roulant, de financement public, de pressions environnementales ;
- IV** Le développement d'un urbanisme et d'une structure territoriale favorable au report de mode.
- V** Le financement de l'entretien, de l'amélioration et de la sécurisation des systèmes de transport.
- VI** L'atténuation des externalités négatives des systèmes de mobilité.
Cet enjeu se décline par :
 - La transition énergétique des systèmes de transport ;
 - La valorisation des modes actifs ;
 - La préservation et l'amélioration du cadre de vie.
- VII** L'intégration des technologies et outils de l'information dans la gestion de la mobilité.

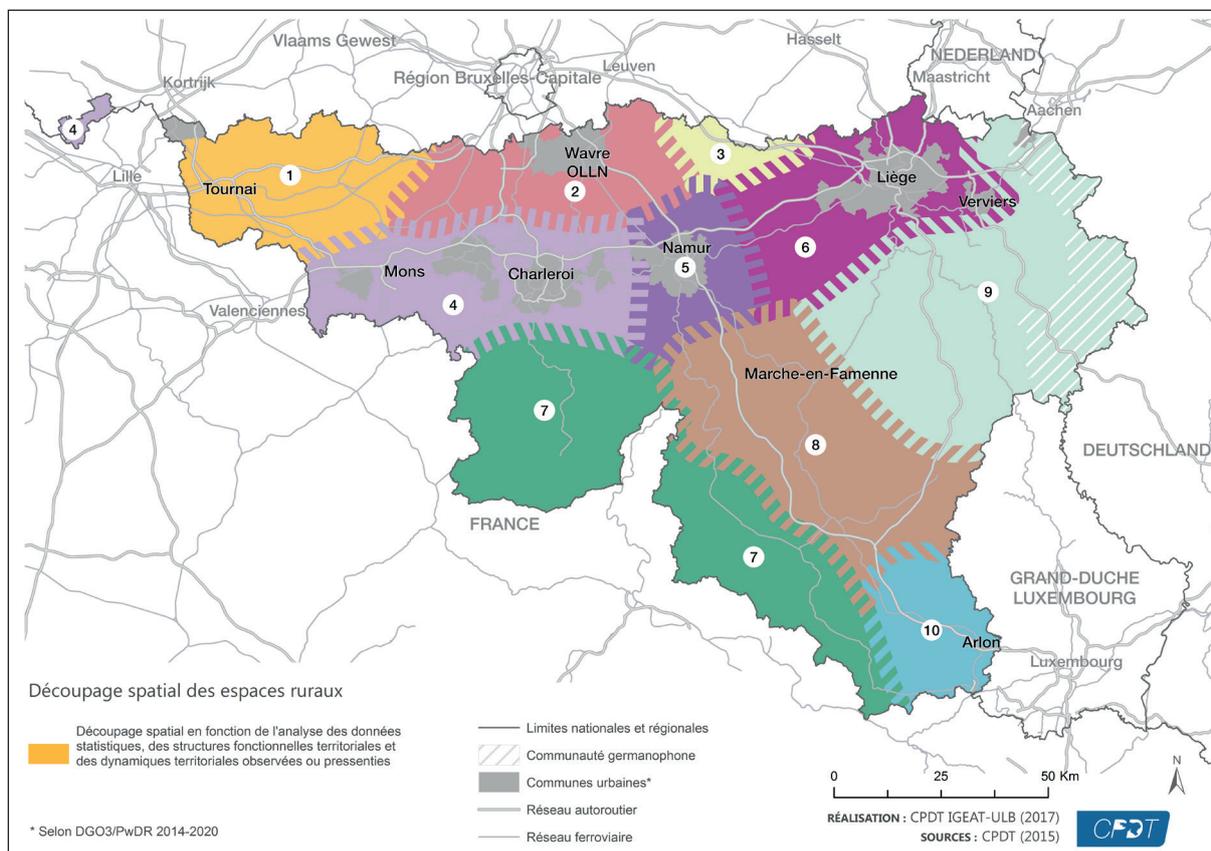
6. LA STRUCTURATION INTERNE DU TERRITOIRE WALLON²¹

Cette partie traite de la situation existante de la structuration interne du territoire wallon ainsi que des potentialités et contraintes du territoire.

AIRES : constats

1. La dichotomie zones urbaines-zones rurales s'estompe au regard des mutations, notamment socio-économiques, observées. Ruralité n'est plus synonyme d'agriculture. L'économie s'appuie de plus en plus sur les secteurs tertiaires tant publics que privés et les campagnes deviennent multifonctionnelles (habitat, PME locales, centres de loisirs ou sportifs, tourisme, énergie, etc.) et la part d'actifs dans l'agriculture au sein des espaces ruraux est en constant déclin. Les modes de vie et comportements contemporains se sont répandus partout (démultiplication des lieux de vie pour les achats, les loisirs, développement du travail sans bureau fixe, croissance des néo-ruraux, émergence du consommateur millennial (né entre 1980 et 2000), ...).
2. Sur le plan social, les processus de fragilisation et de marginalisation de certaines personnes sont globalement similaires pour les zones urbaines et rurales (bénéficiaires d'allocations sociales, ratio d'emploi intérieur, quartiers en difficultés). Toutefois, certains quartiers de ville se singularisent par la concentration de la précarité amplifiant les disparités socio-économiques et la dégradation du cadre de vie.
3. Un découpage du territoire a été réalisé sur base des matrices origine-destination relatives aux déplacements domicile-travail. Les résultats ne tenant pas compte des flux transrégionaux/transfrontaliers indiquent que le territoire wallon a peu évolué entre 2004 et 2014, si ce n'est un déclin de l'attractivité de certaines petites villes. Les résultats tenant compte des flux transrégionaux révèlent un bouleversement lié aux flux à destination de Bruxelles et de sa périphérie flamande et, dans une moindre mesure, vers Luxembourg, ces deux métropoles ayant tendance à élargir leur aire de rayonnement. Cela concerne un large territoire faisant partie des provinces du Brabant wallon, de Liège, de Namur et, plus encore, du Hainaut ainsi que tout le sud-est de la Wallonie.
4. L'analyse des flux témoigne de comportements de plus en plus erratiques et d'une tendance à l'allongement des distances.
5. Les flux de périphérie à périphérie augmentent de façon significative car l'emploi se développe plus particulièrement dans le Brabant wallon et les communes situées au nord de la dorsale wallonne alors que la croissance démographique est davantage constatée aux zones de superposition des aires d'influence de Bruxelles, Liège, Namur et au sud du sillon.
6. Le découpage spatial des espaces ruraux wallons, réalisé en 2015 sur base notamment d'une analyse de variables socio-économiques, a permis l'identification de dix zones pour lesquelles une série d'enjeux communs semblent émerger et qui sont globalement cohérentes en termes de particularités internes mais dont les contours peuvent varier selon les caractéristiques. Les ressources économiques de chaque zone ont été spécifiées en 2017.

²¹ Précision sémantique, le terme commune est employé au sens d'une unité administrative au niveau local de la Wallonie; une ville est un lieu qui se caractérise, d'une part, spatialement par une certaine concentration de l'habitat, une population relativement nombreuse et un aspect morphologique dense et, d'autre part d'un point de vue fonctionnel comme un nœud ou lieu d'échanges de personnes, de capitaux, de marchandises, de « culture », d'informations, d'idées, etc. ; un pôle est partie de territoire (sans seuil de superficie ou de population) située tant en milieu rural qu'en milieu urbain ou périurbain et dotée d'activités exerçant une attractivité sur les personnes à l'échelle suprarégionale, régionale, supra-locale ou locale, caractérisée par sa mixité sociale et fréquentée par un nombre de personnes suffisamment important pour permettre une sociabilité anonyme.



Carte 20 : Découpage spatial en 10 zones en fonction de l'analyse de données statistiques, des structures fonctionnelles territoriales et des dynamiques territoriales observées ou pressenties (CPDT, 2015).

Ce découpage met en évidence :

- l'importance de l'axe industriel historique avec des communes rurales ou semi-rurales²² entourant des communes urbaines, une agriculture orientée vers les grandes cultures et une base économique résidentielle²³ marquée ; les aires au sud de cet axe étant plus forestières avec des territoires peu denses, ponctués de villes centres et avec une activité touristique ;
- un axe Bruxelles-Namur-Luxembourg avec une première zone fortement urbanisée dans l'aire métropolitaine bruxelloise, une deuxième centrée sur Namur, une troisième regroupant des communes rayonnant largement au-delà d'elles-mêmes et une quatrième zone sous l'influence du Grand-Duché de Luxembourg ;

²² Définies sur base de la classification DGO3 – PWDR 2014-2020 (occupation du sol et densité)

²³ La base d'une économie locale peut être découpée en quatre bases : productive, publique, sociale et résidentielle. Cette dernière reprend les revenus des actifs résidant en un lieu donné mais qui travaillent ailleurs, les revenus des retraités et les dépenses des touristes et des habitants de secondes résidences dans ce lieu donné.

- quatre aires différenciées en dehors de ces deux grands axes : une aire constituée de communes sous l'influence de Tournai ou Bruxelles, une aire composée de communes caractérisées par la migration alternante vers Bruxelles ou Liège, une aire de communes avec une faible densité de population le long de la frontière française présentant une urbanisation en déclin (zones urbanisées et niveau de services) et une aire avec des communes ayant une dynamique d'urbanisation positive et en forte croissance au sud de Liège, le long de la frontière allemande et luxembourgeoise ;
 - Les ressources en eau souterraine (hors eaux minérales), le potentiel de production d'énergie (renouvelable) et les grandes exploitations du sous-sol se retrouvent principalement sur ou au nord du sillon où leurs valorisations rentrent en concurrence avec les cultures céréalières, de pommes de terre, de betteraves, avec la fruiticulture et l'horticulture au sein d'un territoire fortement urbanisé. La ressource touristique se localise sur la quasi-totalité de la Wallonie, avec des concentrations plus marquées dans le sud. La biodiversité, les forêts (pour le bois-énergie, les matériaux ou comme support de base aux activités récréatives) et l'élevage bovin caractérisent notamment le sud du territoire. L'extrême sud présentant des caractéristiques mixtes ;
7. Certaines communes se retrouvent impliquées dans plusieurs dynamiques de projet alors que d'autres ne sont impliquées dans aucune. Les parcs naturels et les groupes d'action locale (GAL) favorisent la supra-communalité à travers les partenariats et synergies entre acteurs locaux. Les GAL, liés à une programmation européenne quinquennale, connaissent un taux de pérennité satisfaisant démontrant l'ancrage local de leur projet de territoire ;
8. Dans la pratique, les espaces ruraux participent peu aux pôles de compétitivité.

Potentialités et contraintes du territoire

- Les dynamiques supra-communales permettent potentiellement la mise en place de projets de territoire bénéficiant d'une certaine pérennité.
- Les très petites entreprises localisées en nombre au sein des espaces ruraux participent au développement économique des zones rurales et sont potentiellement intégrables à la politique des pôles de compétitivité.
- Un déficit de développement en matière de NTIC et de « tiers-lieux²⁴ » dans certaines zones rurales constitue une opportunité de développement de ces territoires.
- Le cadre régional relatif à la production de logements publics²⁵ est une contrainte qui ne permet pas actuellement de tenir compte des spécificités démographiques, socio-économiques et culturelles des différents territoires.
- Certaines communes (villes et villages) disposent d'infrastructures et de services de base permettant d'accueillir prioritairement en ces lieux de nouveaux logements.
- La Wallonie dispose d'un potentiel en matière d'activités touristique et d'activité hôtelière.

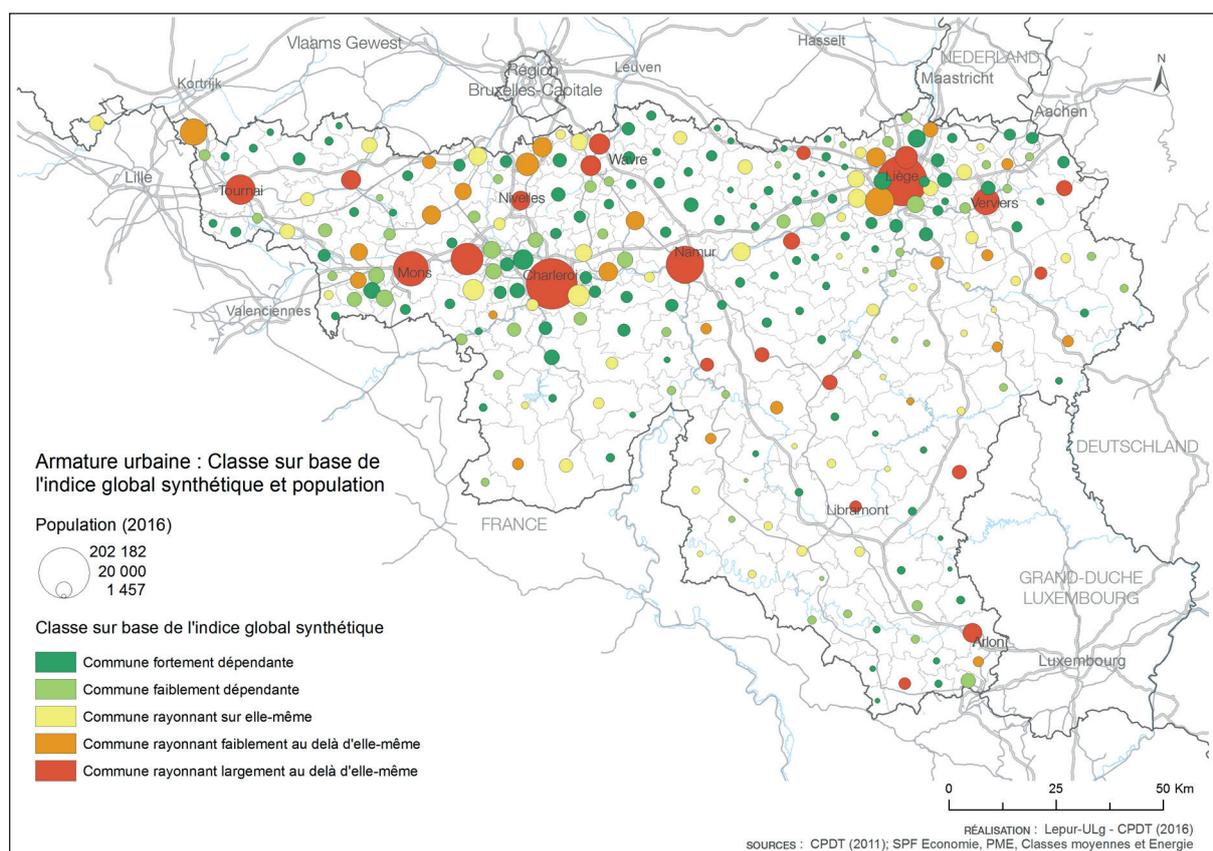
²⁴ Espaces de travail partagés et souvent collaboratifs

²⁵ 10% de logements publics par commune

- Le développement de la multifonctionnalité des campagnes est contraint par l'usage du sol (réversibilité et mono-activité).

DYNAMIQUES URBAINES : CONSTATS

1. Le Gouvernement wallon a retenu 12 villes dans le cadre de la programmation 2014 – 2020 des fonds FEDER et de l'instauration du Programme de Développement Urbain (PDU).
2. L'analyse de la hiérarchie urbaine réalisée en 2011 démontre que 23 communes rayonnent largement autour d'elles (pôles rayonnant). La plupart (16) sont situées le long des deux axes principaux qui structurent le territoire wallon²⁶.



Carte 21 : Degré de rayonnement ou de dépendance des communes en Wallonie (CPDT, 2016).

²⁶ L'analyse de la hiérarchie urbaine réalisée en 2011 s'appuie sur la méthodologie consistant à déterminer pour chaque fonction prise en compte et chaque commune un score d'équipement rapporté à sa population pour déterminer le degré de rayonnement. Un indice global synthétique est ensuite produit tenant compte du poids proportionnel à l'importance de chaque groupe de fonctions/services dans le cadre des déplacements quotidiens afin de distinguer les communes qui rayonnent largement autour d'elles des communes qui dépendent d'autres pour la plupart des fonctions. Cette classification permet de distinguer 5 types de communes : 1. celles qui rayonnent largement au-delà d'elles-mêmes ; 2. celles qui rayonnent faiblement au-delà d'elles-mêmes ; 3. celles qui rayonnent sur un volume de population comparable à leur propre poids démographique ; 4. celles qui sont faiblement polarisées par une (ou plusieurs autre(s) commune(s) ; 5. celles qui sont fortement polarisées par une (ou plusieurs autre(s) commune(s).

3. Au départ des options du Gouvernement wallon, de l'analyse de la hiérarchie urbaine et de la caractérisation socio-économique de celle-ci, il a été retenu une liste de 35 pôles urbains éventuels considérés comme structurants et potentiellement attractifs.
4. La réalité des dynamiques urbaines est cependant plus complexe et des pôles localement structurants comme certains pôles secondaires des grandes villes ou certains pôles ruraux ne sont pas repris dans la liste évoquée.
5. Au niveau de la structuration des agglomérations pluri-communales, on distingue les communes « rayonnantes » (pôle d'appui au pôle principal) des communes « dépendantes » (rôle résidentiel).
6. Il existe un décalage entre les limites administratives et les limites des polarités urbaines et une hétérogénéité quant à l'ampleur des fusions des communes : les grandes communes issues d'une fusion généreuse présentent un moindre rayonnement au niveau relatif tandis que celles issues d'une fusion plus limitée présentent des ratios plus élevés concernant l'emploi et divers services mais, d'un autre côté, peuvent voir certaines fonctions ou équipements localisés sur le territoire de communes voisines.
7. Hormis Arlon, Mouscron et Namur, les 12 villes FEDER ont été confrontées à un contexte de déclin urbain qui s'est caractérisé par une stagnation de la population et des activités, plus ou moins accentué par la dynamique de périurbanisation et une dégradation de certains quartiers :
 - emploi : les 12 villes FEDER affichent une croissance de l'emploi de 5% contre 13% en Wallonie (période 2001-2014) avec 0,1% pour Charleroi et 0,4% pour Liège (alors que sur la même période Gand enregistrait une hausse de 18,4%).
 - population : les 12 villes FEDER ont vu leur population diminuer de 4% depuis la fusion des communes en 1977 alors que la Wallonie enregistrait un gain de population de 12%. Les seules villes de Liège et Charleroi, ont perdu 55.937 habitants sur la même période. La croissance démographique soutenue concerne principalement les communes dépendantes et la hausse de population caractérisant les pôles largement rayonnants est en général inférieure à celle connue par une majorité des communes à vocation résidentielle qui les entoure, à l'exception du Brabant wallon.
 - social : les 12 villes concentrent 57% des bénéficiaires d'un revenu d'intégration sociale pour 29% de la population et Charleroi et Liège comptent à elles seules 29% du total wallon pour 11% de la population.
8. L'emploi augmente plus particulièrement dans les communes dotées de parcs d'activité non saturés (petits pôles urbains dans l'orbite élargie de Bruxelles ou communes périurbaines des grandes agglomérations situées sur les axes autoroutiers principaux). L'emploi progresse surtout (mais pas uniquement) au niveau des services à la personne (soins de santé et titres services). Au niveau des villes, cette croissance peine à compenser le déclin de l'emploi dans l'industrie, les services financiers et les administrations fédérales ou régionales.

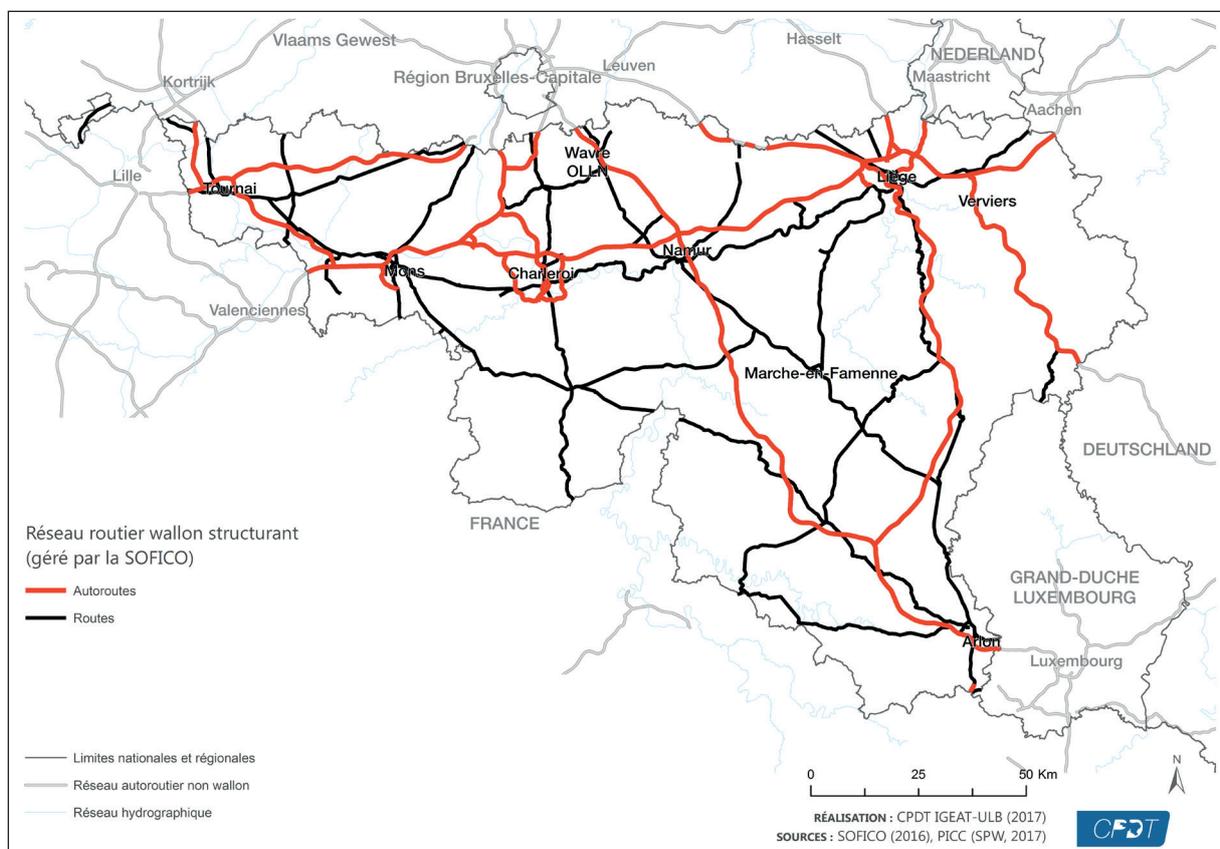
9. Le tourisme (hébergements et attractions) ne se concentre généralement pas dans les principaux pôles urbains et les communes rayonnant largement au-delà d'elles-mêmes.

Potentialités et contraintes du territoire

- La Wallonie dispose d'un maillage urbain très dense avec une grande diversité de pôles potentiellement suffisants pour structurer et desservir le territoire (au niveau des activités économiques, des services, de l'éducation, de la culture,...).
- Les petites villes témoignent souvent d'un contexte socio-économique plus favorable que les grandes et certaines peuvent apparaître particulièrement attractives.
- Le réseau urbain se caractérise par l'absence de métropole régionale de niveau européen, contrairement aux régions voisines.
- Les contrastes et disparités socio-économiques ont tendance à s'accroître à toutes les échelles, que ce soit entre bassins, villes ou quartiers avec un risque de marginalisation de certains lieux.
- Les différent(e)s villes/pôles ont des spécificités et atouts pouvant être valorisés.
- L'amélioration de la qualité de vie (espaces publics, aménités, services de proximité) est susceptible de renforcer l'attractivité résidentielle des villes qui pâtissent souvent d'une image négative.
- Le développement de complexes de bureaux et parcs commerciaux en dehors des centres-villes, favorisant la périurbanisation induit une concurrence entre la périphérie et les centres urbains en matière d'accueil d'activité économique, bien souvent au détriment de ces derniers.
- Le processus de distanciation entre le lieu de résidence et les multiples lieux d'activités induit un accroissement des besoins de mobilité.
- Les nouvelles dynamiques économiques (économie de la connaissance, économie présentielle, circuits courts, recyclage, ...) apparaissent susceptibles de compenser partiellement les emplois (notamment industriels) perdus.
- La rénovation des quartiers permet d'accroître l'intensité urbaine (densité et mixité), à commencer par les quartiers de gare qui doivent apparaître comme des lieux stratégiques structurants.
- Un déficit est constaté en matière de desserte en transports en commun pour certains pôles rayonnants.
- Les restructurations avec concentration des services dans un nombre plus réduit de polarités en cours ou à attendre dans différents domaines (agences bancaires, justices de paix, services décentralisés du SPF Finances, hôpitaux) risquent de pénaliser les communes situées en position intermédiaire dans l'armature urbaine tout en touchant aussi des communes davantage rayonnantes.

INFRASTRUCTURES DE COMMUNICATION ET DE TRANSPORT (AXES) : CONSTATS

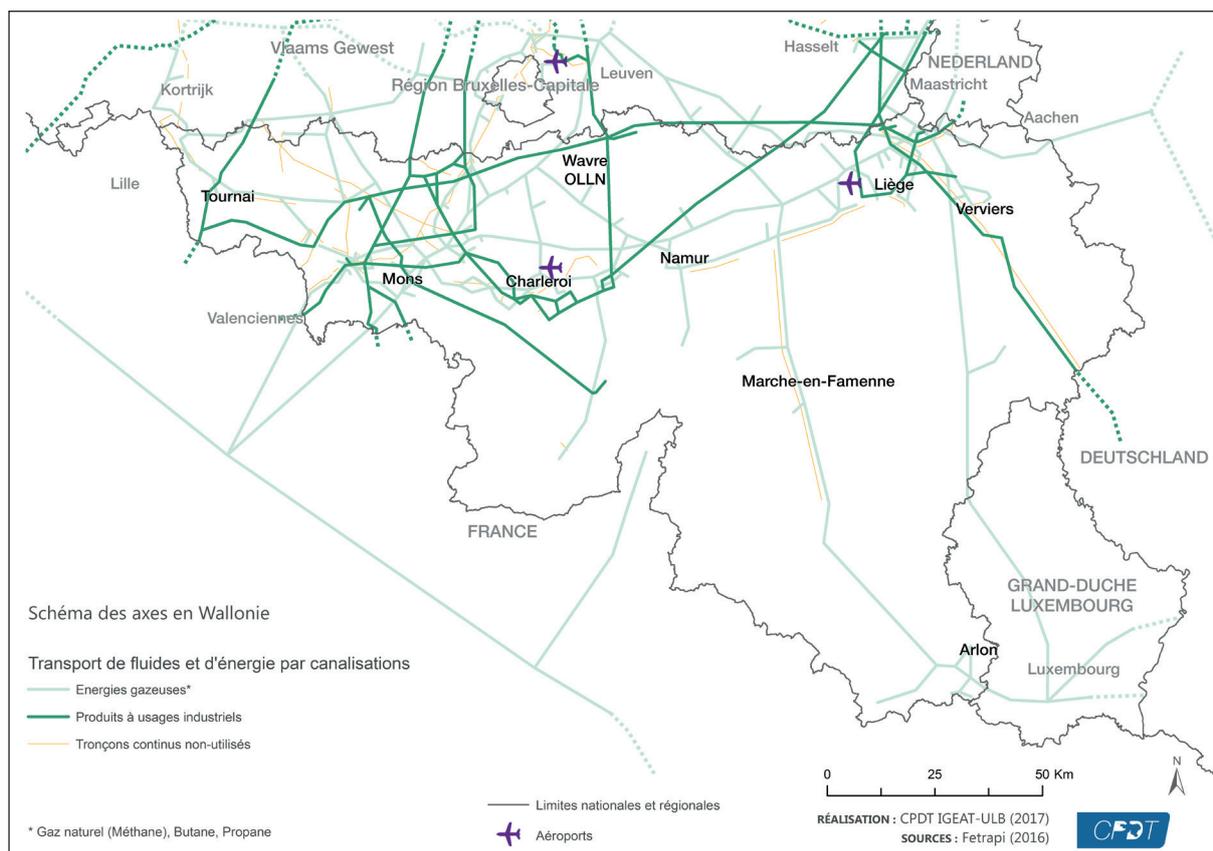
1. Les quatre modes de transport principaux (routier, ferroviaire, fluvial et aérien) structurent la Wallonie selon deux schémas principaux : la dorsale wallonne de Mouscron à Verviers en passant par Namur et les radiales entre Bruxelles et la dorsale wallonne qui peuvent se poursuivre vers les principaux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



Carte 22 : Réseau routier wallon structurant.

2. Le territoire est desservi :
 - par le transport aérien : à travers les deux aéroports Brussels South Charleroi Airport et Liège Airport qui constituent deux véritables portes d'accès à l'international pour la Wallonie ;
 - par le réseau routier structurant : fortement maillé et connecté au réseau secondaire ;

4. La Wallonie dispose d'un réseau de canalisations souterraines permettant le transport régional et le transit international d'énergie (gaz, carburant liquide) et de produits à usages industriels.



Carte 24 : Transport des fluides et d'énergie par canalisation.

5. La Wallonie est dotée d'un réseau de fibres optiques qui dessert les principales villes et parcs d'activité économique.

Potentialités et contraintes du territoire

- La Wallonie dispose de canalisations souterraines inutilisées sur quelques grands axes, dont certains frontaliers, et sur de multiples tronçons locaux.
- Certains travaux d'infrastructure permettraient d'améliorer le réseau routier wallon (« chaînons autoroutiers manquants »).
- Le déficit de liaisons entre les pôles qui structurent le territoire wallon inhibe le potentiel des échanges entre ces pôles.
- La non-adaptation du réseau électrique contraint le développement des énergies éoliennes et photovoltaïques et ne permet pas de renforcer les interconnexions avec les pays voisins.
- La couverture des réseaux 4G et Internet à haut débit est insuffisante en dehors des zones densément urbanisées et contraint l'attractivité du territoire wallon. Les nouvelles formes de mobilité autorisent le développement potentiel des infrastructures (bornes de recharge, parkings, voies rapides cyclables, ...).

Enjeux territoriaux de la structuration interne du territoire wallon

- I L'intégration, vu la propagation des modes de vie et comportements contemporains, de la diversité socio-économique des espaces wallons tant urbains que ruraux, dans une structure territoriale régionale multipolaire suffisamment dense que pour desservir le territoire en services et équipements.
- II Le renforcement de la cohésion sociale, tant en zone urbaine que rurale, vu la croissance des disparités et clivages, que ce soit entre régions ou quartiers, et la lutte contre l'émergence d'îlots de précarité où se conjuguent dégradation du cadre de vie, marginalisation sociale et déclin économique.
- III L'accroissement de l'attractivité des pôles urbains vis-à-vis de l'accueil tant des activités économiques que des habitants à travers une amélioration du cadre de vie et une régénération accrue du bâti afin de répondre aux attentes des entreprises et des citoyens d'aujourd'hui et que l'urbain soit davantage un espace choisi plutôt qu'un espace subi.
- IV Une couverture territoriale optimale des réseaux et des services afférents (mobilité, énergie, numérique ...) tenant compte de la diversité des espaces wallons et des interconnexions frontalières afin de renforcer l'accessibilité, tant physique que virtuelle, aux lieux d'échanges et de flux, matériels et immatériels.

7. ATOUTS – FAIBLESSES - OPPORTUNITÉS - MENACES

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

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

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

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

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

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

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

