

APPROCHE RÉGIONALE : VUE GÉNÉRALE DES FACTEURS D'ATTRACTIVITÉ DES COMMUNES WALLONNES

1. Un réseau d'accessibilité diversifié et organisé	2
1.1 Introduction : la notion d'accessibilité.....	2
1.2 Réseaux diversifiés	3
1.2.1 Routier	3
1.2.2 Ferroviaire.....	4
1.2.3 Aéroportuaire	5
1.2.4 Navigable	5
1.2.5 Les télécommunications	6
1.3 Réseaux bien organisés.....	7
1.3.1 Le multimodal	7
1.3.2 Les transports publics.....	8
1.3.3 Les plans communaux de mobilité	10
1.4 Réseaux de transport et économie résidentielle	11
2. La qualité du cadre de vie	12
2.1 L'Espace naturel.....	12
2.1.1 Perception de la qualité des espaces verts	12
2.1.2 Perception de la qualité du patrimoine territorial	14
2.2 L'Espace Résidentiel.....	14
2.2.1 Le poids démographique	14
2.2.2 Offre foncière	16
2.2.3 Tranquillité du voisinage	28
2.2.4 L'accès à des services collectifs et individuels de qualité	31
2.3 L'Espace d'accueil.....	32
2.3.1 Structures d'accueil pour le 3ème âge	32
2.3.2 Structures d'accueil pour les touristes.....	33
2.4 Cadre de vie et économie résidentielle	38
3. L'organisation et le jeu des acteurs	39
4. Conclusion.....	42
5. Bibliographie	43
6. Annexes	46

THEME 4 – ECONOMIE RESIDENTIELLE

APPROCHE RÉGIONALE : VUE GÉNÉRALE DES FACTEURS D'ATTRACTIVITÉ DES COMMUNES WALLONNES

La recherche menée lors de la subvention précédente (CPDT- Thème 4, 2005-2006), nous a permis de mettre en évidence la part importante de la base résidentielle dans l'économie des territoires. L'enjeu résidentiel apparaît donc comme crucial pour le développement du territoire wallon. Dans ce contexte, il convient de s'interroger sur les stratégies mises en œuvre par les communes afin d'attirer et retenir les populations.

Cette analyse nécessite au préalable une recherche avancée sur les facteurs d'attractivité et le lien avec la part de l'économie résidentielle dans le développement local.

Sur base de la littérature existante, nous avons pu établir cinq facteurs jouant un rôle déterminant dans l'attractivité d'un territoire: l'environnement économique, technique et financier ; le réseau d'accessibilité ; le cadre de vie ; les ressources humaines et l'organisation et le jeu des acteurs. Dans le cas présent, nous nous limiterons à analyser les facteurs de type résidentiel, autrement dit, le réseau d'accessibilité (bonnes connexions routières, transport en commun, multimodalité...), le cadre de vie (l'offre de logement, espaces verts, équipements collectifs, équipements de loisirs...) et l'organisation et le jeu des acteurs (SSC, PCDR, Projet de ville, PCM...).

L'ensemble des données obtenues proviennent de statistiques diverses (INS,...), de travaux antérieurs de la CPDT et de visites de sites Internet (les sites des communes, de l'administration wallonne,...). Compte tenu du fait que le choix résidentiel obéit à des facteurs complexes et multiples, nous avons pris le parti de baser notre analyse, d'une part sur des variables qui font références à des données relativement objectives (prix moyen du m² de terrain à bâtir, l'offre en espaces verts,...) et d'autre part, sur les perceptions des habitants (enquête socio-économique de l'INS sur l'offre en équipements collectifs, en transport en commun,...etc.)

1. UN RESEAU D'ACCESSIBILITE DIVERSIFIE ET ORGANISE

1.1 INTRODUCTION : LA NOTION D'ACCESSIBILITE

Pour un territoire comme une commune, l'accessibilité représente une place importante dans sa stratégie d'économie résidentielle. Elle permet en effet de participer à améliorer son attractivité territoriale et donc à favoriser une meilleure capacité de son territoire à attirer voire même à maintenir les populations sur place.

Comment mesurer cette accessibilité ? Il faut d'abord faire un état des lieux des principales infrastructures de transport en Wallonie afin d'avoir une vue globale, celle-ci étant nécessaire avant d'analyser plus en détail le cas d'une commune. Toutefois, même avec cet état des lieux, il est difficile de juger de la bonne accessibilité d'un territoire donné. Cette notion est souvent subjective car pour un résident qui cherche une commune pour y habiter, il aura tendance à vouloir une bonne accessibilité à son lieu de domicile mais aussi de travail. De plus, l'avantage de posséder près de chez soi des infrastructures de transport favorisant la mobilité et l'accessibilité peut dans certain cas s'avérer néfaste pour l'environnement de

l'habitat. Ainsi, chacun désirera avoir « à portée de main » une autoroute, une gare, une ligne de métro,... mais sans avoir les externalités négatives qui en découlent. Ce type de réaction est connu sous le nom de phénomène NIMBY (*not in my back yard*).

Finalement, le fait qu'une commune ne possède pas de gare ou d'échangeur autoroutier ne signifie pas pour autant qu'elle ne soit pas attractive pour le choix résidentiel si de plus une des communes voisines possède déjà toutes les infrastructures nécessaires.

Passons brièvement en revue les principaux réseaux de transport en Belgique et en Wallonie. Rappelons que cette partie reste assez globale et ne constitue qu'un bref état des lieux. La plupart des informations ci-dessous ont été reprise du tableau de bord du développement territorial 2003 de la CPDT (Finalité 3 : *Améliorer l'accessibilité du territoire wallon et gérer la mobilité*).

1.2 RESEAUX DIVERSIFIES

1.2.1 Routier

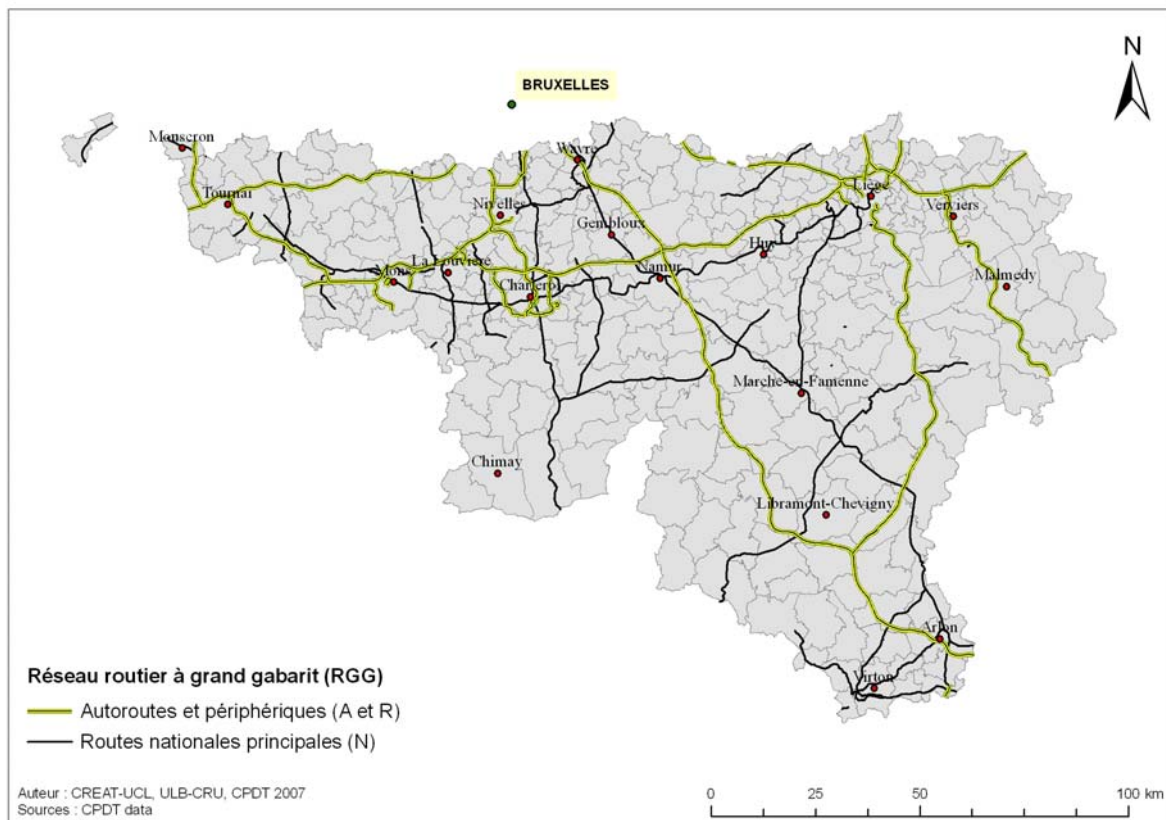
Entre 1970 et 1990, le kilométrage autoroutier belge a été multiplié par quatre et le réseau de voiries principales a augmenté de 4000 km environ pour atteindre, au début des années 90, 16000 km, dont 54 % sur le territoire wallon (SDER, 1999).

	Belgique	UE 15
Longueur (km)	1682	49233
Evolution 1990-1999	3,10%	25,50%
Densité (km/1000km ²)	55,1	15,8

Pour la Wallonie, les données les plus récentes (2002) font état de 869 km d'autoroutes et de 77539 km d'autres routes.

	Wallonie
Autoroutes	869
Routes régionales	6865
Routes provinciales	714
Routes communales	69960
Total	78408

Le SDER et le Plan de mobilité et de transport pour la Wallonie (PMTW) mettent en avant la nécessité d'intégrer la Wallonie dans le réseau transeuropéen des transports et le marché unique. Le SDER et le Contrat d'avenir insistent sur l'amélioration de l'accessibilité des métropoles et autres lieux d'attraction wallons (CPDT, 2003).



Carte 1 : Réseau routier à grand gabarit de Wallonie

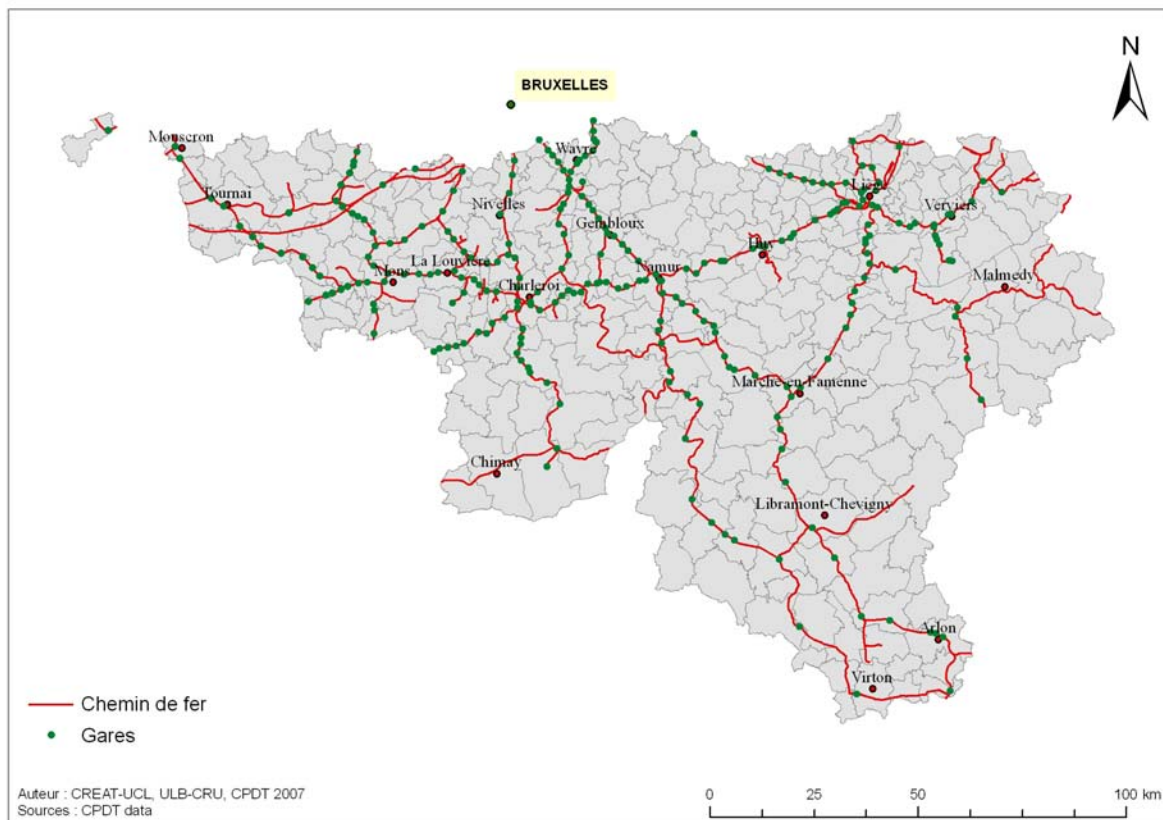
1.2.2 Ferroviaire

Du point de vue de la densité de son réseau ferré, la Belgique occupait en 1999 la première place du classement de l'Europe des 15.

<i>Le réseau ferré belge, par rapport à l'Europe des 15 en 1999 (SNCB, 2001)</i>		
	Belgique	UE 15
Lignes ferrées (km)	3410	153640
Evolution 1990-1999	-2,0%	-4,0%
Densité (km/1000km ²)	111,7	46

<i>Caractéristiques du réseau ferré belge, en km (SNCB, 2001)</i>	
	Wallonie
Lignes exploitées	3454
Lignes électrifiées	2701
Lignes équipées pour 120-160 km/h	2062
Lignes équipées pour 300 km/h	74

Le réseau belge a connu ces dernières décennies la suppression de bon nombre de lignes jugées peu rentables et de gares à statut local. Depuis la seconde guerre mondiale, quelque 10000 km de lignes (soit près de 2/3 du réseau) ont ainsi été supprimés (CPDT, 2003).



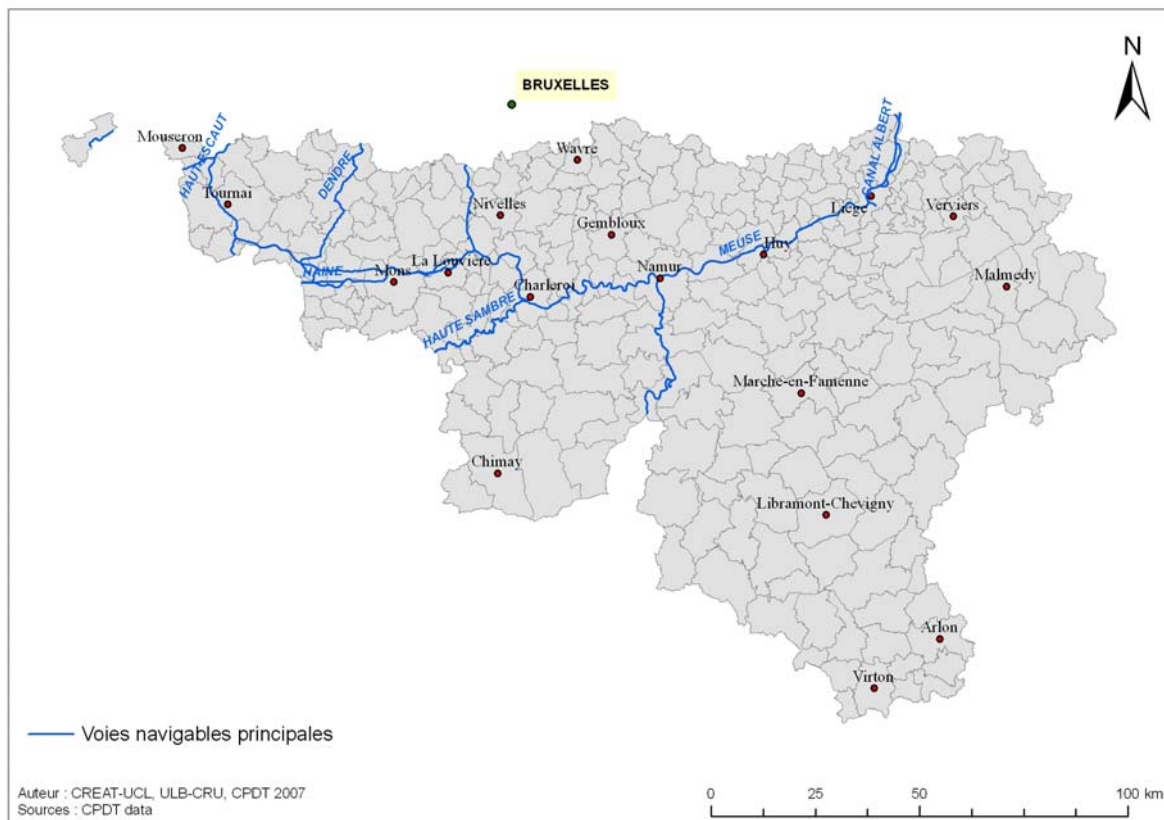
Carte 2 : Réseau ferré et gares de Wallonie

1.2.3 Aéroportuaire

Dans le choix et l'attraction résidentiels, un aéroport ne représentera, la plupart du temps, qu'un facteur répulsif. En effet, la proximité de ce genre d'infrastructure engendre souvent bon nombre de nuisances sonores et est souvent la cause d'une délocalisation de certains habitants. Dans cette section, nous mentionnerons uniquement les deux principaux aéroports de Wallonie que sont ceux de Charleroi (Brussels South Charleroi Airport) et de Liège Bierset, ainsi que la présence de celui de Bruxelles national situé à quelques kilomètres des communes du Brabant wallon.

1.2.4 Navigable

En trente ans, le réseau belge des voies navigables a perdu 2% de sa longueur. En 2002, sa longueur était de 1532 km, dont 451,3 km (soit 29%) se situaient en Wallonie. Le réseau wallon compte 81% de voies navigables d'un gabarit d'intérêt européen (gabarit au moins de classe IV, dite « 1350 tonnes »). Ce mode de transport de marchandises, respectueux de l'environnement, possède un fort potentiel de développement (CPDT, 2003).



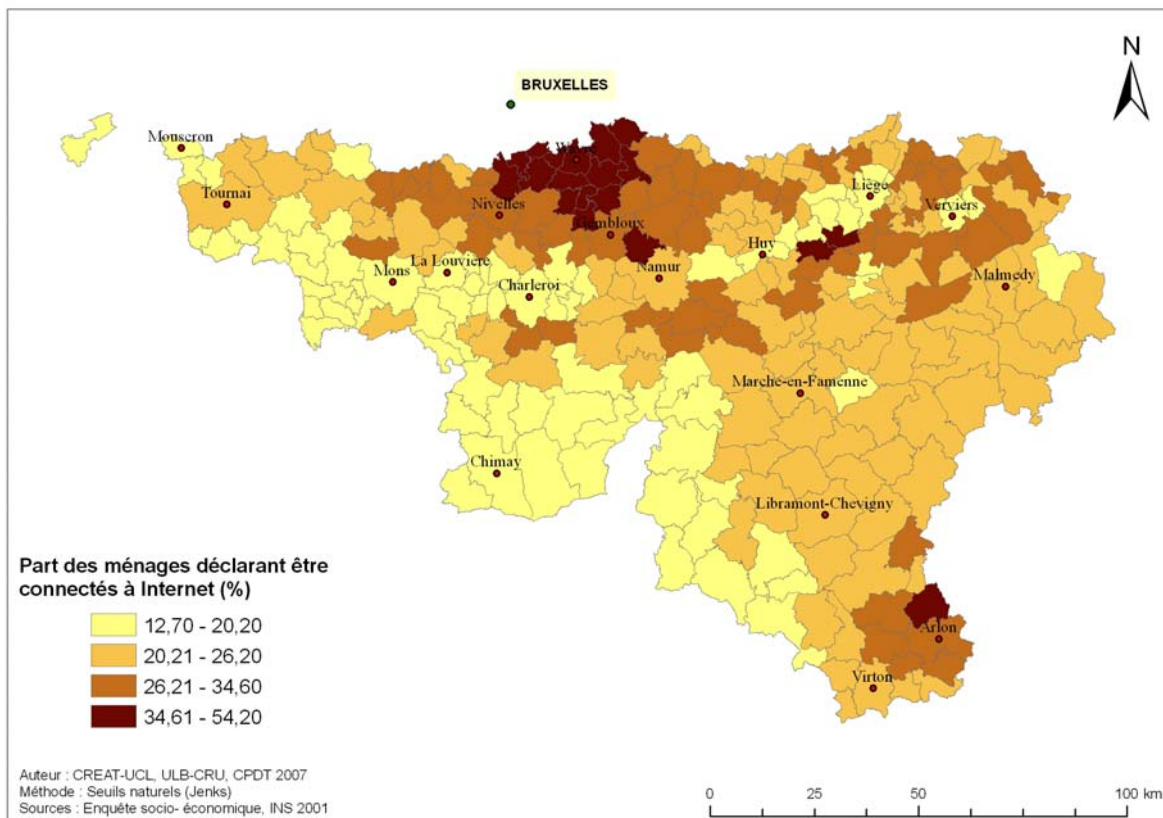
Carte 3 : Réseau des voies navigables de Wallonie

1.2.5 Les télécommunications

Exemple : Internet

La carte ci-dessous (carte 4) est une manière d'illustrer l'accès aux télécommunications en Région wallonne et plus particulièrement à l'Internet. Grâce à l'enquête socio-économique menée par l'INS en octobre 2001, nous avons pu mesurer la part des ménages déclarant être connectés à Internet dans chacune des communes.

La représentation des résultats, sous forme cartographique, nous amène à voir une certaine corrélation avec le niveau moyen des revenus. En effet, nous retrouvons les régions à revenus élevés comme le Brabant wallon, la région d'Arlon et les périphéries nord et surtout sud des grandes agglomérations du sillon Sambre-Meuse telles que Charleroi, Namur et Liège. Les régions les plus défavorisées sont quant à elles caractérisées par un taux relativement plus faible de connexions Internet par rapport au reste de la Wallonie. Ces zones sont situées pour la plupart dans l'est de la Région wallonne, principalement en Hainaut et dans le sud de la province de Namur. Les grandes villes citées ci-dessus, excepté Namur, s'identifient également avec un faible niveau de connexions.



Carte 4 : Part des ménages déclarant être connectés à Internet

1.3 RESEAUX BIEN ORGANISES

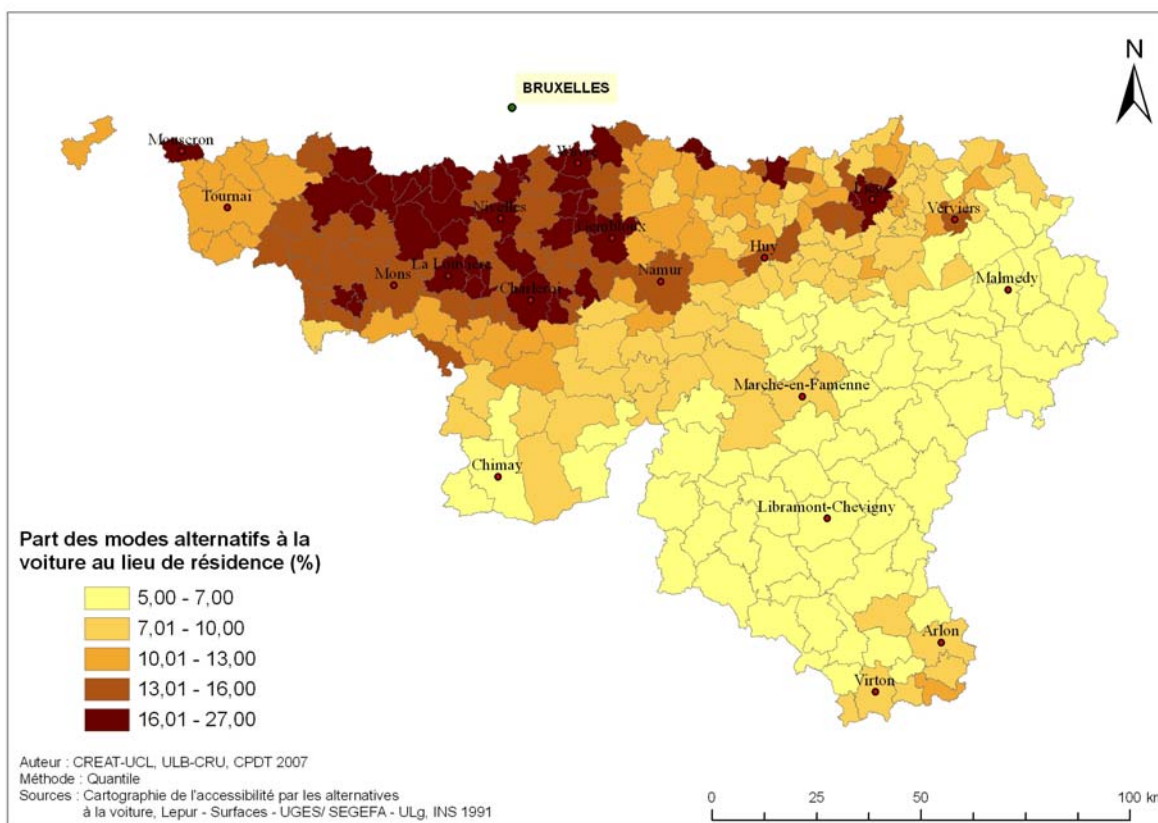
1.3.1 Le multimodal

Voici une carte (carte 5) réalisée sur base des travaux effectués par le Lepur (ULg) sur l'accessibilité par les alternatives à la voiture. L'équipe de l'ULg a notamment réalisé une carte illustrant la part des modes alternatifs à la voiture au lieu de résidence : c'est-à-dire que pour un point donné, si la part est de 24%, cela voudra dire que 24% des personnes résidant à cette endroit prendront un mode alternatif à la voiture (train, bus, vélo, marche à pied, etc.) pour se rendre sur leur lieu de travail. Nous avons ensuite réalisé une moyenne par commune (carte 5). Cette variable illustre en quelques sortes la possibilité qui nous est offerte de choisir un mode de transport autre que la voiture pour nous rendre notamment à notre lieu de travail.

A première vue, nous identifions, dans la partie nord-ouest de la carte, une zone présentant un niveau relativement bon. Cette zone s'étend approximativement entre Ath, Mons, Charleroi, Namur, Gembloux et Wavre. Cette région est desservie par un réseau de transport dense et varié offrant ainsi aux habitants une plus grande possibilité dans leur choix modal. Nous voyons également apparaître les principaux axes de transport, par routes et rail, sur le triangle Bruxelles-Namur-Liège mais aussi sur les axes Charleroi-Nivelles-Bruxelles et Namur-Gembloux-Wavre-Bruxelles. Ces derniers représentant plus spécialement les lignes de chemin de fer et les autoroutes. Notons finalement que la commune offrant la part des modes alternatifs la plus élevée est celle d'Ottignies- Louvain-la-Neuve avec 27 %.

Quant aux régions à faible taux, nous les retrouvons dans les parties les plus éloignées des grandes villes, et ce pour la plupart dans les Ardennes. Cette région, moins peuplée que le reste de la Wallonie, dispose d'infrastructures en transport moins importantes qu'ailleurs. Les

transports publics y sont moins présents et moins fréquents, poussant ainsi les habitants à choisir leur voiture plutôt qu'un autre mode. De plus, les lieux de travail sont, pour la plupart des résidents, situés à proximité du lieu de résidence. Une moindre proportion des personnes présentes sur ces territoires décidera d'aller travailler dans les grandes agglomérations du pays.



Carte 5 : Part des modes alternatifs à la voiture au lieu de résidence

1.3.2 Les transports publics

Comme nous venons de le voir, la « multimodalité » est un facteur important dans le choix résidentiel. Dès lors, les transports publics jouent un rôle important dans la mobilité au sein et autour des communes. Afin de faire un état de lieux global mais non exhaustif de la présence des transports publics au sein de chaque commune, nous avons décidé de nous baser sur les résultats obtenus lors de l'enquête socio-économique de l'INS réalisée en octobre 2001. De ce recensement ressortent notamment quelques chiffres concernant la satisfaction des ménages envers l'offre en transport public à proximité de leur logement. Notons que ces données sont subjectives mais apportent néanmoins une bonne approche du problème. Est cartographié ci-dessous la part des ménages estimant qu'ils sont mal ou très bien équipés en transports publics autour de leur lieu d'habitation (cartes 6 et 7).

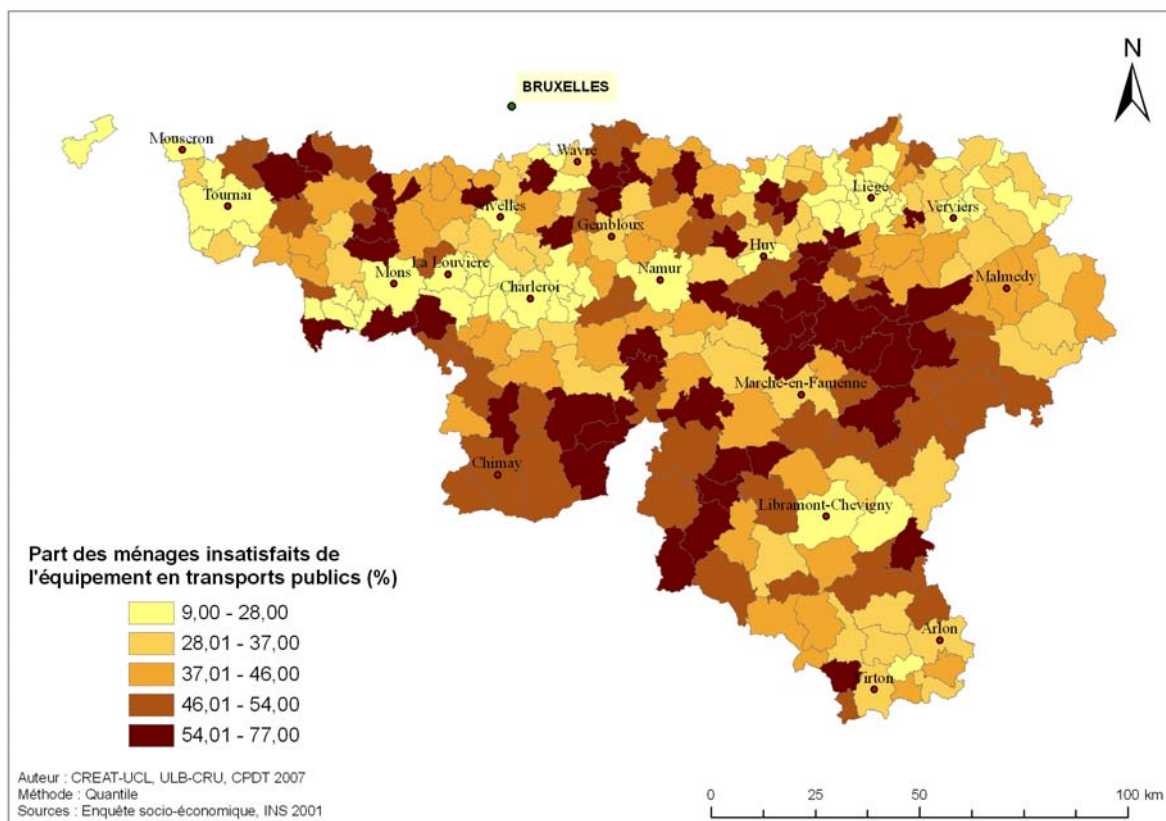
Si nous analysons conjointement les cartes 6 et 7, nous pouvons identifier une certaine symétrie. En effet, nous voyons d'une part émerger les zones de type rural sur la carte 6 et d'autre part sur la carte 7, les régions plus urbaines.

Les communes présentant les niveaux d'insatisfaction les plus élevés se localisent en général dans les zones les plus reculées de Wallonie. Nous retrouvons par exemple les communes du sud de la province du Hainaut et de Namur, ainsi que des communes ardennaises situées

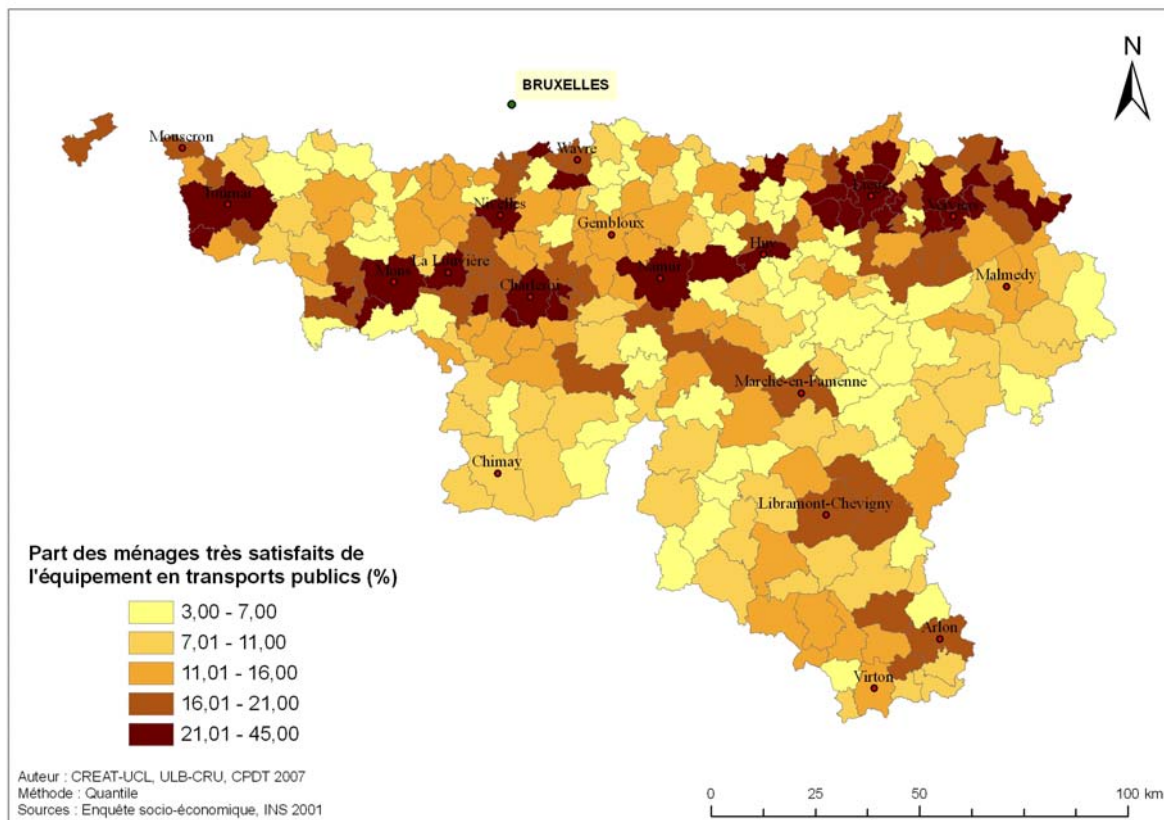
entre Huy, Marche en Famenne et Malmédy. Notons également quelques communes moins bien desservies par les transports publics, situées quant à elles dans le nord du Hainaut et dans l'est du Brabant wallon.

En ce qui concerne les meilleurs niveaux de satisfaction, nous les retrouvons notamment dans les communes positionnées sur l'axe du sillon Sambre-Meuse, de Tournai à Verviers en passant par les grandes agglomérations wallonnes que sont Mons, Charleroi, Namur et Liège. Ressortent également du lot, les communes représentants des centres urbains secondaires situés pour leur part sur un axe nord-sud suivant les trajectoires de l'autoroute E411 et de la ligne ferrée Bruxelles-Arlon, ainsi que sur l'axe Mons-Nivelles-Bruxelles.

Signalons pour finir que les ménages les plus insatisfaits envers l'offre en transports publics proviennent des communes de Erezée, Stoumont, Lens, Neupré et Nandrin, à l'opposé nous avons Liège, Ans, Namur, Fléron et Verviers pour les plus satisfaits.



Carte 6 : Pourcentage des ménages estimant qu'ils sont « mal équipés » en transports publics autour de leur logement



Carte 7 : Pourcentage des ménages estimant qu'ils sont « très bien équipés » en transports publics autour de leur logement

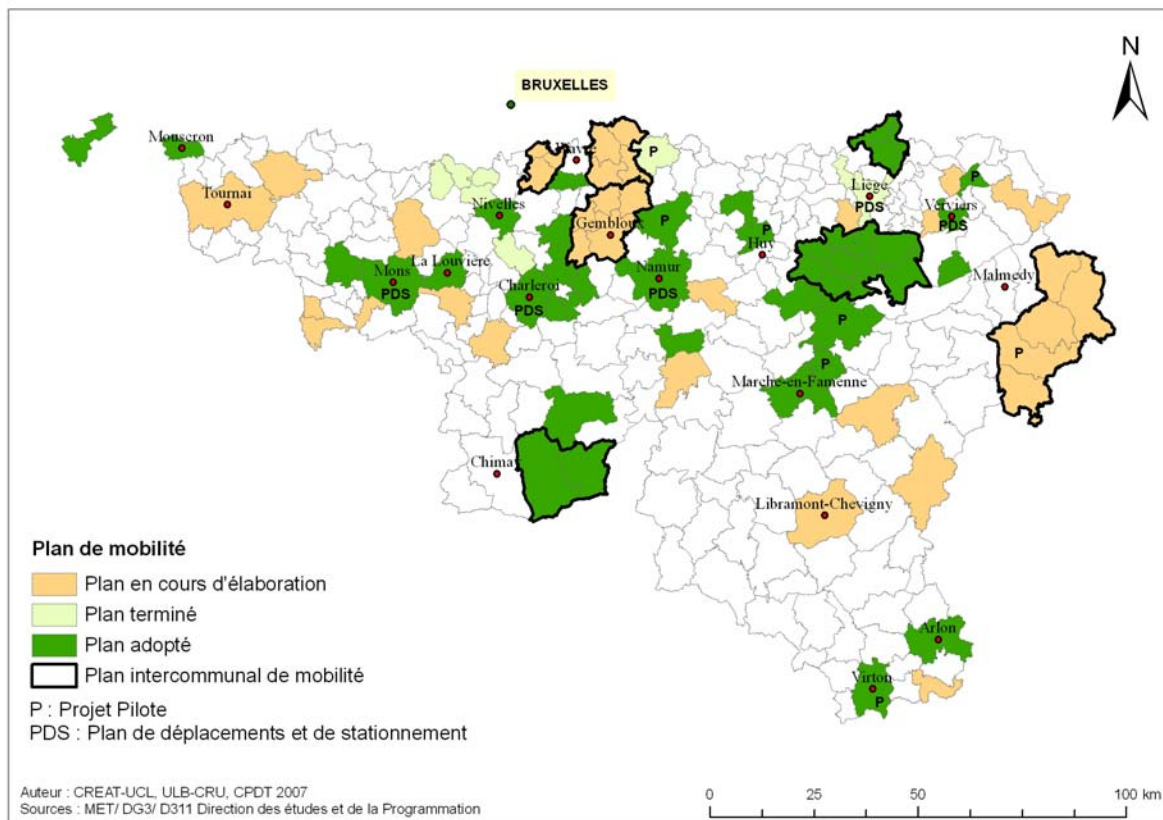
1.3.3 Les plans communaux de mobilité

Pour que les personnes et les marchandises circulent mieux, c'est-à-dire en réduisant les nuisances au cadre de vie et à l'environnement, le SDER préconise que les déplacements fassent l'objet de réflexion et de plans intégrés. Il serait ainsi souhaitable que la plupart des communes se dotent d'un plan de mobilité et que de tels plans soient également établis à des échelles plus vastes (par exemple une région touristique). La mise en œuvre de plans communaux de mobilité (PCM) est aussi inscrite dans le Contrat d'Avenir pour la Wallonie.

Depuis juin 1998, le Gouvernement wallon a offert aux communes la possibilité d'avoir recours à un cofinancement et à l'assistance technique de la Région pour élaborer leur PCM et mettre en œuvre les mesures qu'il préconisera.

Les plans de mobilité (ainsi que leurs précurseurs : les plans de déplacement ou de stationnement) portent sur l'ensemble des modes et des réseaux de transport (ou d'infrastructures) à l'intérieur d'une enveloppe territoriale donnée, en l'occurrence une ou plusieurs communes. Leurs objectifs sont à la fois locaux (par exemple améliorer la sécurité d'une traversée d'agglomération ou l'organisation du stationnement dans un centre-ville) et globaux (privilégier les modes de transport les moins dommageables à l'environnement et la santé).

Selon la carte ci-dessous (carte 8), en septembre 2003 un peu moins d'un tiers des communes wallonnes se trouvaient impliquées dans un plan communal (ou intercommunal) de mobilité (ou dans un des plans précurseurs au PCM). La grande majorité de ces plans de mobilité ont été adoptés (CPDT, 2003).



Carte 8 : Communes impliquées dans un Plan de Mobilité (septembre 2003)

1.4 RESEAUX DE TRANSPORT ET ECONOMIE RESIDENTIELLE

Après une analyse globale de la situation du réseau de transport en Wallonie et de la qualité de l'accessibilité, nous pouvons entrevoir, même si cela n'est pas toujours aisé, le lien entre une bonne accessibilité et la part de la base résidentielle dans l'économie d'une commune.

Ainsi, si nous comparons l'ensemble du réseau de transport wallon avec notre typologie (carte 23 en annexe), nous retrouvons quelques similitudes à savoir que, les communes les plus accessibles font généralement partie des classes où la part du résidentiel est plutôt faible et représentent en général des communes de type « centres d'emploi » (classes 2, 5 et 6). Ceci s'explique par le fait qu'une commune possédant une bonne accessibilité permettra d'attirer beaucoup de travailleurs-navetteurs venant de l'extérieur. Ces derniers peuvent ainsi aller travailler au centre d'emploi tout en restant habiter en périphérie et profiter du cadre de vie souvent plus agréable qu'en centre ville. Dans ces communes périphériques, la part des travailleurs sortant (les navetteurs) est donc souvent importantes comme dans le Brabant wallon, la région d'Arlon ou la périphérie nord et Sud de Charleroi ou Liège.

2. LA QUALITE DU CADRE DE VIE

L'enjeu d'un territoire en matière d'attractivité résidentielle est de mettre en valeur les images capables de renforcer sa notoriété, et donc d'attirer et de retenir les populations. Au regard de la littérature, il apparaît que les images les plus porteuses sont celles étroitement liées à la qualité du cadre de vie : l'espace naturel (espaces verts, patrimoine territorial...), l'espace résidentiel (l'offre foncière, l'accès à des services collectifs, à une offre d'activité de temps libre de proximité ...), l'espace d'accueil (structures d'accueil pour les personnes âgées, les touristes, les professionnels...) et l'espace organisationnel (développement de projets phares pour la collectivité : SSC, PCDR, Projet de Ville, Agenda 21 Local...).

2.1 L'ESPACE NATUREL

Les facteurs environnementaux jouent un rôle important au moment du choix de localisation résidentielle. Hoyt (1939) signalait déjà que les sites de bords de mer ou de lacs, les localisations en altitude et les espaces offrant une vue dégagée sont particulièrement recherchés. Certaines études récentes tentent de mesurer l'importance des caractéristiques du site dans les choix de la localisation résidentielle (Fujita, 1989 ; Jensen et Leven C., 1997 ; Pacione M., 1982).

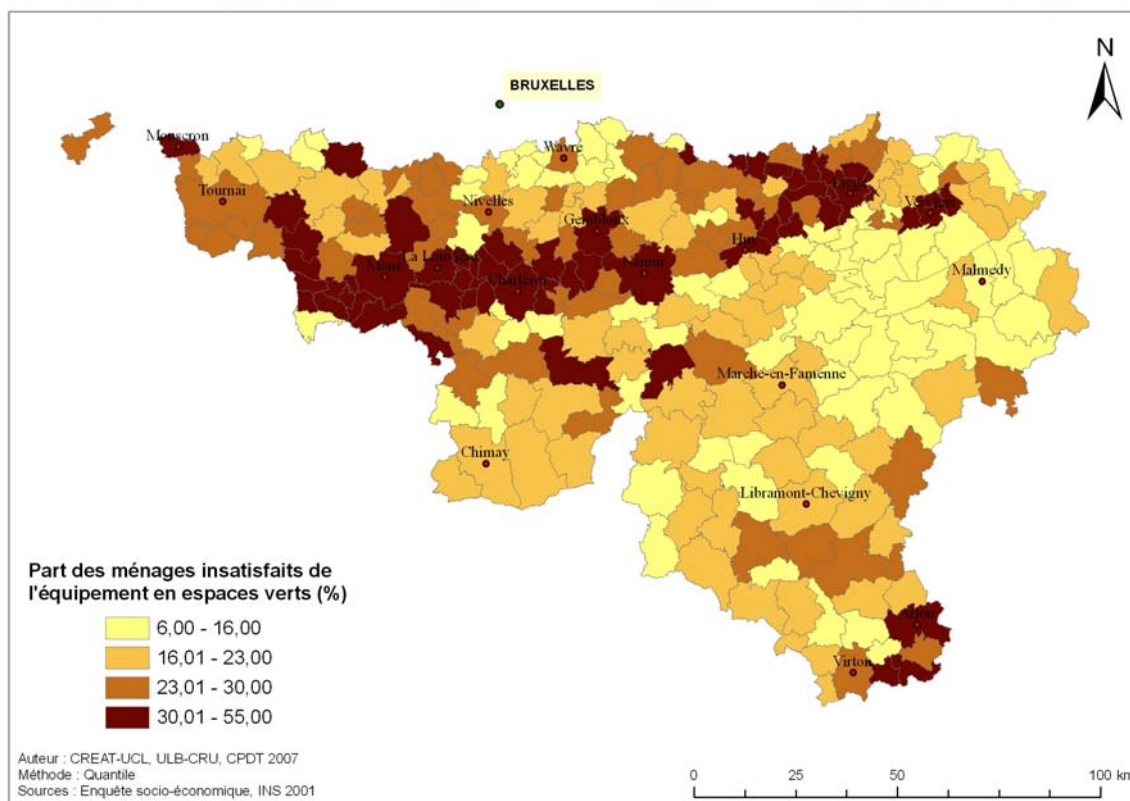
2.1.1 Perception de la qualité des espaces verts

Les espaces verts confèrent une importante valeur ajoutée à un habitat et exercent donc un pouvoir d'attrait élevé sur les habitants¹ (potentiels). Pour évaluer les perceptions des ménages (sont-ils satisfaits ou insatisfaits) en matière d'espaces verts, nous allons à nouveau utiliser l'enquête socio-économique sur le logement (INS 2001). Rappelons ici, que seul le chef de ménage a répondu au questionnaire de cette enquête. De ce fait, nous ne disposons que d'un avis partiel de la population.

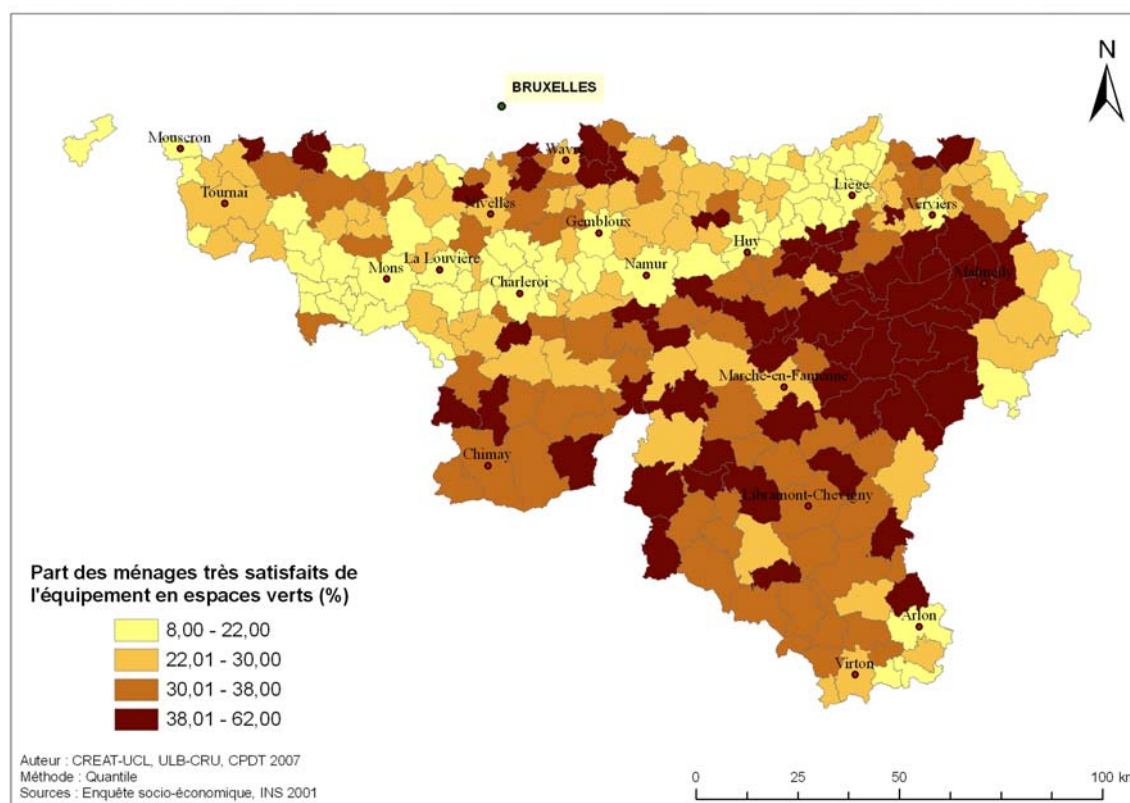
Illustrant le pourcentage des ménages estimant qu'ils sont mal équipés en espaces verts autour de leur logement, la carte 9 fait ressortir les communes les plus urbanisées, comme celles du sillon Sambre et Meuse. Ceci nous semble assez logique, puisque c'est en général près des villes que le manque d'espaces verts se fait le plus ressentir.

Si nous observons maintenant l'autre modalité (carte 10), nous remarquons une certaine symétrie avec la carte précédente (carte 9). En effet, les communes les plus satisfaites se situent principalement au Sud du Sillon Sambre et Meuse, c'est-à-dire dans des régions généralement plus vertes comme les Ardennes belges, et dans la périphérie sud de la capitale, le Brabant wallon.

¹ Le logement en Belgique, Enquête socio-économique 2001, Dominique Vanneste, Isabelle Thomas et Luc Goossens.



Carte 9



Carte 10

2.1.2 Perception de la qualité du patrimoine territorial

Ce facteur a l'avantage de différencier les communes qui s'investissent dans une démarche de valorisation et de préservation du patrimoine naturel et/ou bâti de celles qui ne le font pas.

Dans le cas présent, nous nous sommes basés sur le réseau des « Plus beaux villages de Wallonie », qui sélectionne les villages sur bases de 4 conditions :

- un caractère rural,
- un ou plusieurs monuments classés ou susceptibles de l'être à brève échéance,
- un patrimoine architectural et urbanistique de valeur, apprécié au travers d'une série de critères,
- une volonté communale et/ou associative, authentifiée par des actes concrets de mise en valeur du patrimoine

Il ressort de l'analyse que 23 communes disposent d'un village classé « un des plus beaux villages de Wallonie ». Il s'agit d'Andenne, Anhee, Attert, Aywaille, Beloeil, Chimay, Doische, Durbuy, Gesves, Hotton, Houyet, Jodoigne, Namur, Onhaye, Pepinster, Philippeville, Rouvroy, Somme-Leuze, Thimister-Clermont, Thuin, Viroinval, Vresse-sur-Semois, Wellin.

2.2 L'ESPACE RESIDENTIEL

2.2.1 Le poids démographique

Afin de rendre compte de l'attractivité résidentielle d'un territoire, il convient de mesurer la variation totale de sa population, autrement dit de calculer les soldes migratoires et naturels.

Pour ce faire, nous avons créé 6 classes :

- Classe 1 = total>0 migratoire>0 naturel>0
- Classe 2 = total>0 migratoire>0 naturel<0
- Classe 3 = total>0 migratoire<0 naturel>0
- Classe 4 = total<0 migratoire<0 naturel>0
- Classe 5 = total<0 migratoire>0 naturel<0
- Classe 6 = total<0 migratoire<0 naturel<0

→ Echelle d'analyse : Province

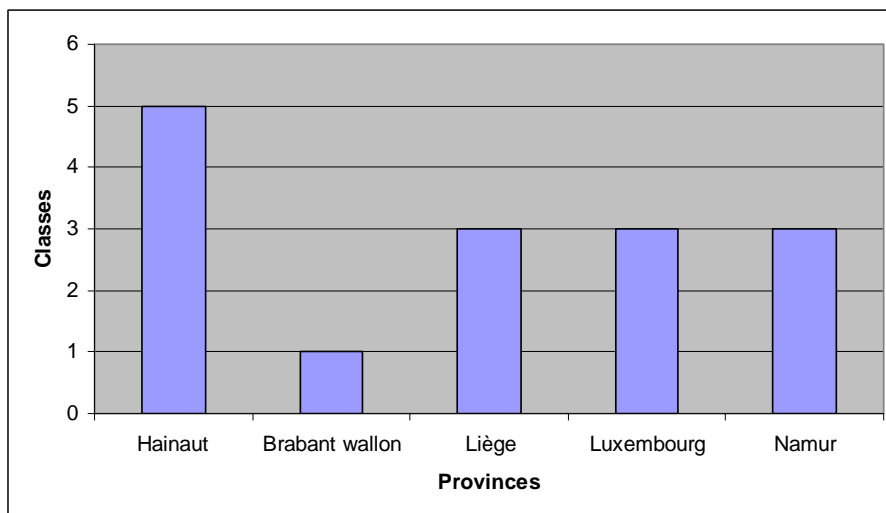


Figure 2 : Evolution démographique par province 1991-2001 (INS)

Trois provinces sur cinq se retrouvent dans la classe n°3 (solde migratoire négatif et solde naturel positif). Elles sont donc dites répulsives (il y a plus de départs que d'arrivées) et en croissance naturelle (il y a plus de naissances que de décès). Le Brabant wallon positionné dans la classe 1 est un territoire attractif et en croissance naturelle grâce à des soldes migratoire et naturel positifs. Le Hainaut, quant à lui, est un territoire attractif et en décroissance naturelle.

→ Echelle d'analyse : Arrondissement

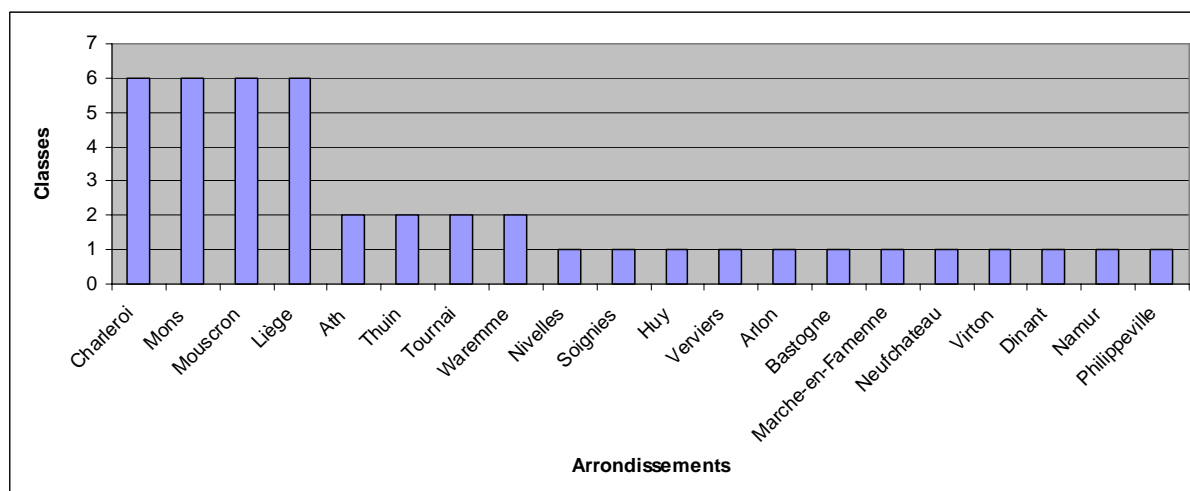
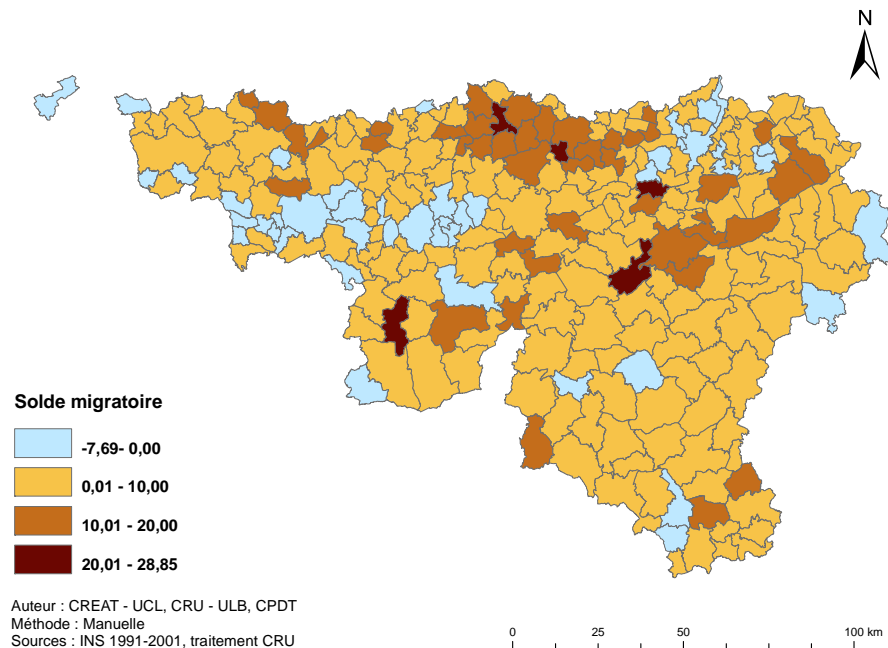


Figure 3 : Variation de la population par arrondissement 1991-2001 (INS)

Nous voyons que l'ensemble des arrondissements du Luxembourg, de Namur et du Brabant wallon ont connu entre 1991 et 2001 des soldes migratoires et naturels positifs (territoires attractifs et en croissance naturelle). Les arrondissements de Charleroi, Mons, Mouscron et Liège, quant à eux, sont répulsifs et en décroissance naturelle.

→ Echelle d'analyse : Commune



Carte 11 : Solde migratoire entre 1991 et 2001 (%)

L'analyse de la carte 11, nous permet d'identifier les territoires les plus attractifs et répulsifs en terme de migration de la population. Nous remarquons que les communes ayant les meilleurs soldes migratoires sont celles situées en partie dans la province du Brabant wallon ainsi que de part et d'autre des principales villes du sillon Sambre-Meuse avec une plus forte évolution pour les communes du sud de la région liégeoise. Par rapport à notre typologie (annexe, carte 23), ces communes attractives se retrouvent pour la plupart dans les classes à prédominance résidentielle.

A l'inverse, les communes ayant connu un nombre important de départs entre 1991 et 2001 se situent en majorité dans les communes des deux bassins sidérurgiques wallons avec d'une part la région Mons-Centre-Charleroi et d'autre part la région liégeoise. Ces communes sont principalement reprises dans les classes peu ou faiblement résidentielle et où le chômage est assez marqué.

2.2.2 Offre foncière

L'approche de la notion d'attractivité résidentielle peut également se faire à travers l'analyse de l'offre foncière. Il s'agit ici d'observer l'évolution du nombre de transactions de vente de terrains à bâtir, du prix moyen du m² de terrains à bâtir, du prix moyen des habitations ordinaires et du bâti résidentiel.

Transactions de vente de terrains à bâtir

→ Echelle d'analyse : Province

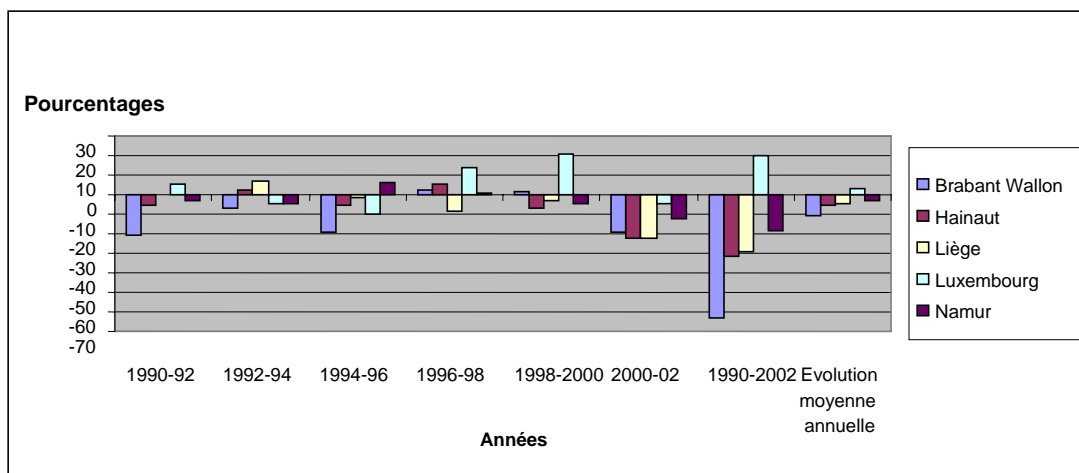


Figure 4 : Evolution des transactions de vente de terrains à bâtir par province 1990-2002 (INS)

Le Luxembourg est la seule province à avoir eu en moyenne entre 1990 et 2002 une évolution positive en termes de transactions.

→ Echelle d'analyse : Arrondissement

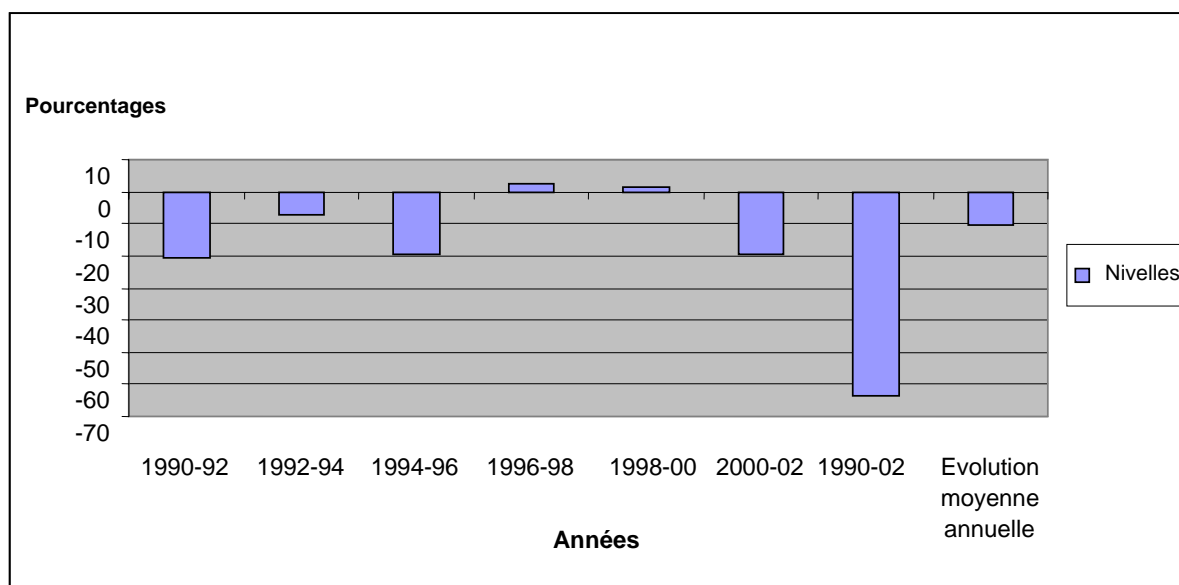


Figure 5 : Evolution des transactions de vente de terrains à bâtir pour l'arrondissement de la province du Brabant wallon 1990-2002 (INS)

Sur la période d'analyse, l'arrondissement de Nivelles a vu en moyenne son nombre de transactions baisser de 10.56%/an.

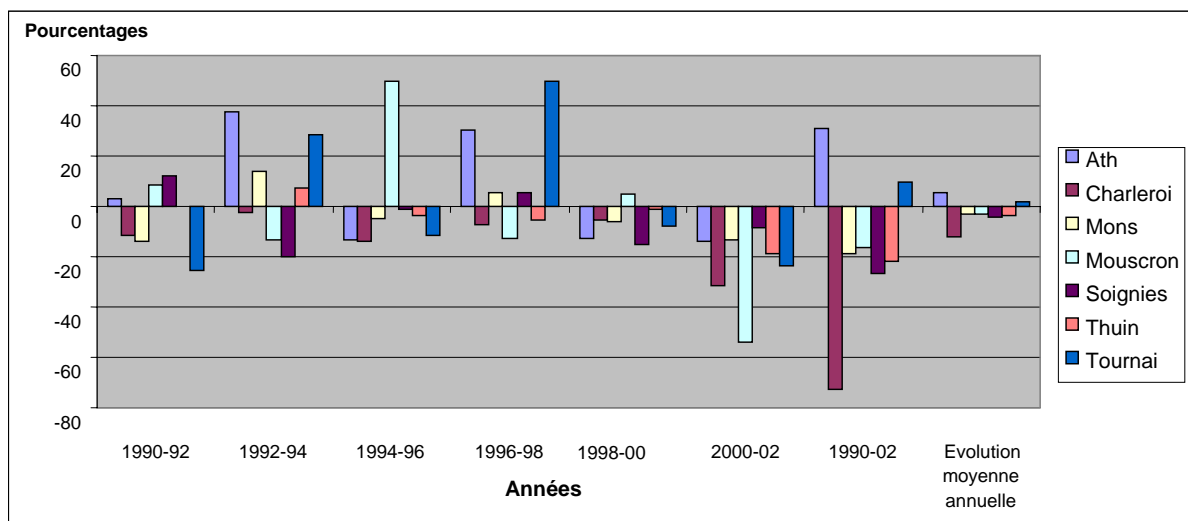


Figure 6 : Evolution des transactions de vente de terrains à bâtir pour les arrondissements de la province du Hainaut 1990-2002 (INS)

Ath et Tournai ont eu en moyenne des évolutions positives avec respectivement +5.19% et +1.64% par an. Charleroi, quant à lui, a connu l'évolution négative la plus forte avec en moyenne -12.09% par an.

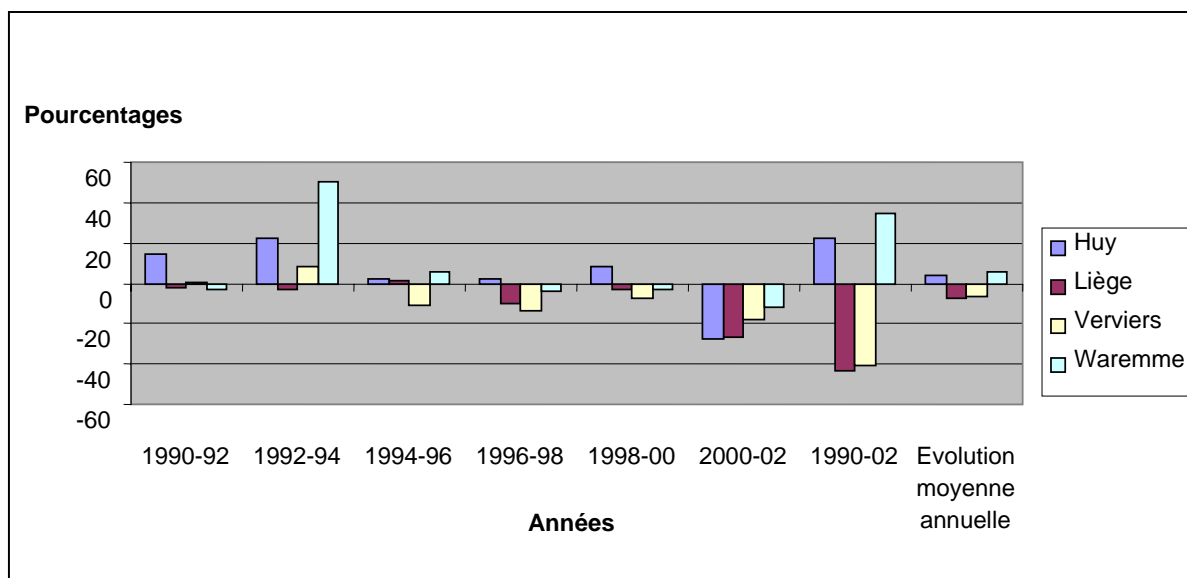


Figure 7 : Evolution des transactions de vente de terrains à bâtir pour les arrondissements de la province du Liège 1990-2002 (INS)

Les arrondissements de Liège et de Verviers ont, tous les deux, eu en moyenne des évolutions annuelles négatives en termes de transactions, à l'opposé de Waremme et Huy.

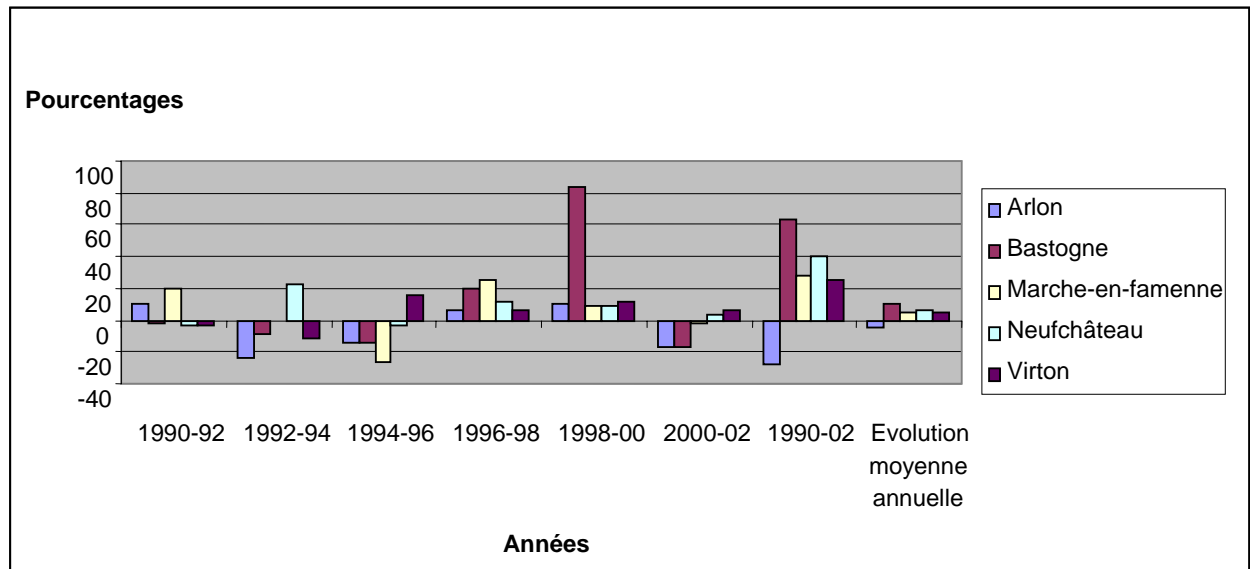


Figure 8 : Evolution des transactions de vente de terrains à bâtir pour les arrondissements de la province du Luxembourg 1990-2002 (INS)

A l'exception d'Arlon, l'ensemble des arrondissements du Luxembourg ont eu en moyenne des évolutions annuelles positives, avec le meilleur résultat pour Bastogne (+10.61% par an).

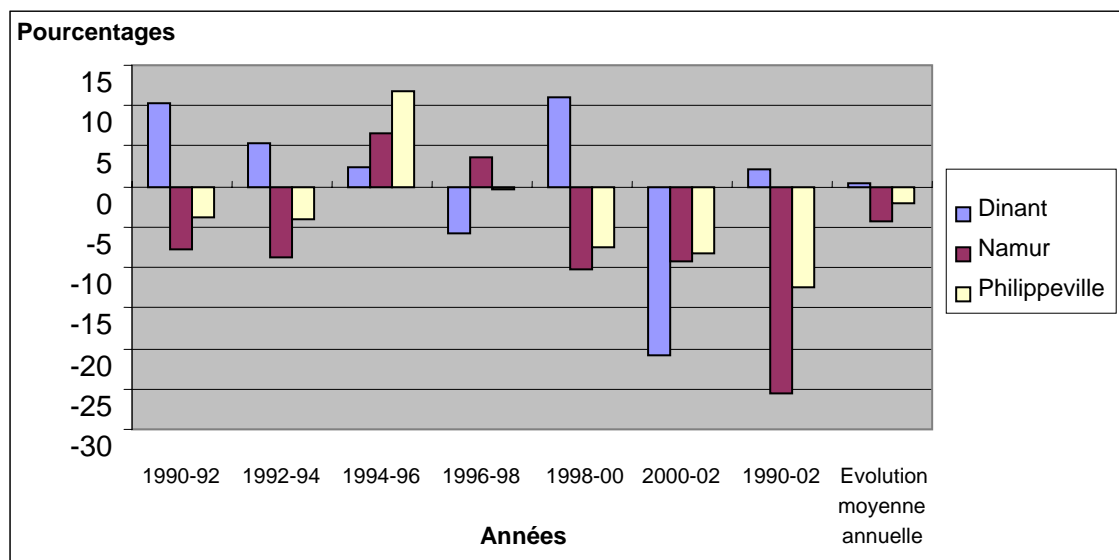
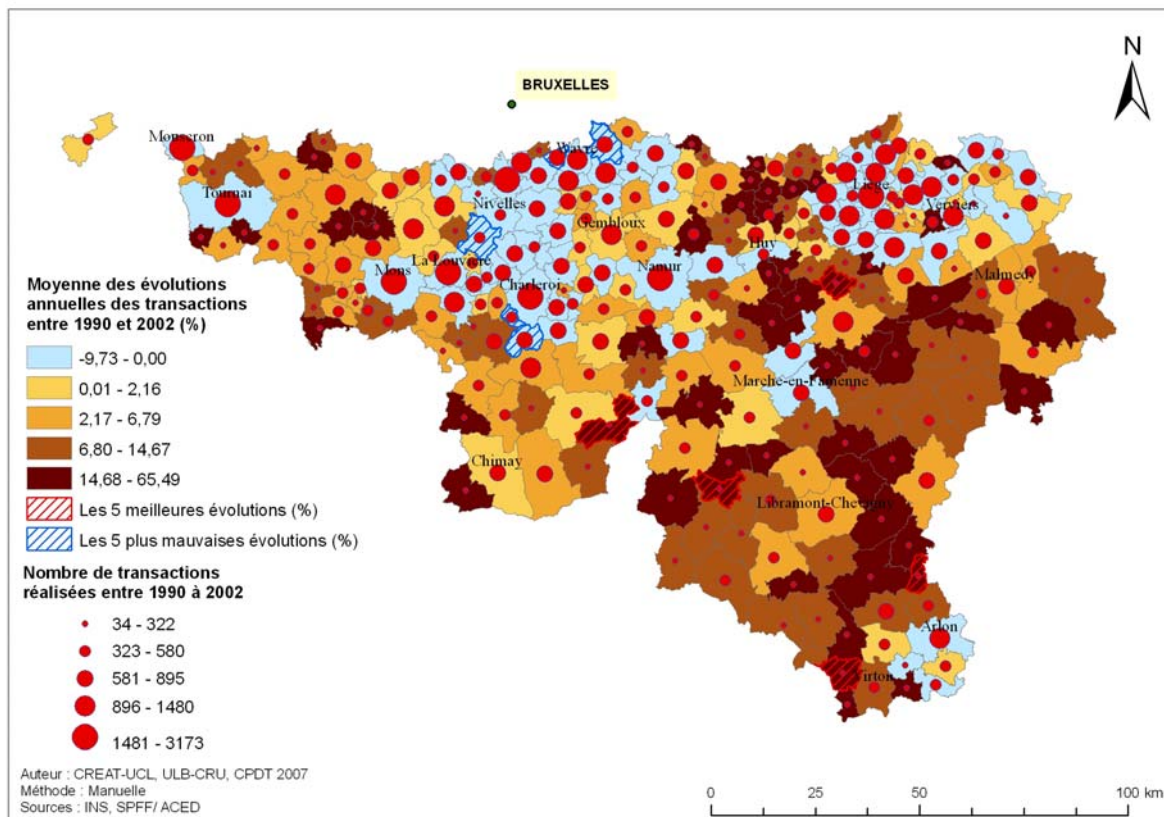


Figure 9 : Evolution des transactions de vente de terrains à bâtir pour les arrondissements de la province de Namur 1990-2002 (INS)

Dinant est le seul arrondissement à avoir eu en moyenne une évolution annuelle positive au niveau de ses transactions de vente.

→ Echelle d'analyse : Commune



Carte 12 : Transactions réalisées entre 1990 et 2002

En analysant la carte 12, nous identifions clairement les zones où les transactions ont le moins évolué voire même régressé entre 1980 et 2002. Ces zones sont pour la plupart localisées dans des milieux urbains ou périurbains comme la province du Brabant wallon, le sillon Sambre-Meuse et les centres d'emplois secondaires comme Marche-en-Famenne ou encore Arlon et ses alentours. Etant déjà fortement urbanisées, ces régions atteignent leur niveau de saturation pour la construction de nouveaux logements ce qui explique cette évolution faible ou négative pour l'achat de nouveaux terrains à bâtir. Selon notre typologie, ces groupes de communes sont soit à caractère fortement résidentielle comme celles du Brabant wallon, ou bien, à caractère social (annexe, carte 23).

A l'opposé, les régions plus rurales, où la disponibilité foncière est plus importante, ont connu une augmentation de leur transaction pour la vente des terrains. Ces communes se situent en général dans la partie sud de la Région wallonne et se placent dans la classe 5 voire dans la 6 ou la 3. Les classes 5 et 6 représentent des communes où la base productive prend une place importante et où le chiffre d'affaires de celles-ci provient souvent du tourisme. Quant aux communes de la classe 3, elles se caractérisent comme faisant partie des zones périurbaines du sillon industriel mais où la saturation en disponibilité foncière est moins marquée que dans d'autres communes de ce genre (exemple la classe 1).

Prix moyen du m² de terrains à bâtir

L'analyse du prix du m² permet parfaitement de rendre compte du phénomène d'attractivité résidentielle. En effet, plus un territoire est prisé, plus le prix du m² est élevé.

→ Echelle d'analyse : Province

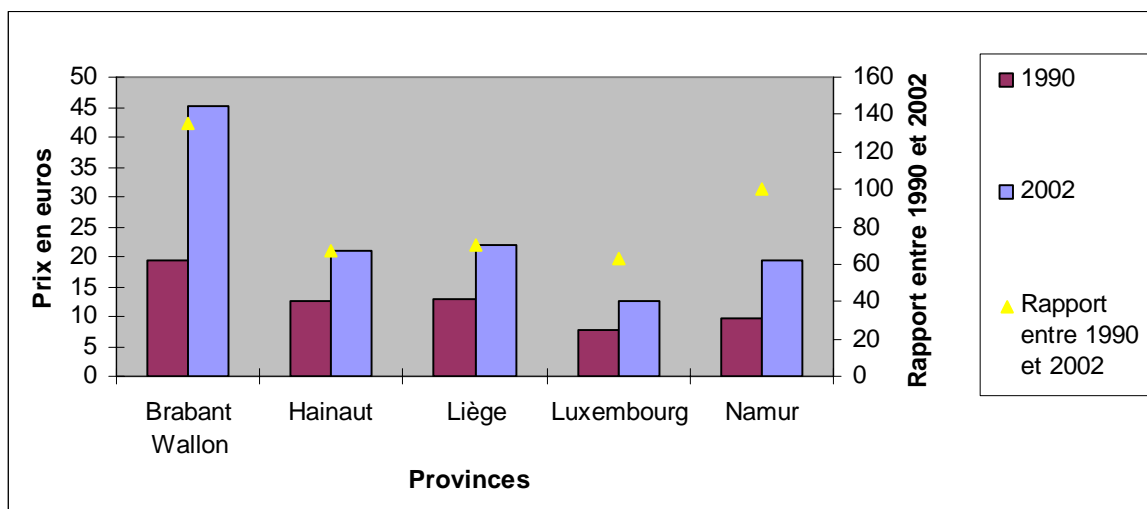


Figure 10 : Prix moyen du m² en euros et pourcentage de terrains à bâtir par province entre 1990 et 2002 (INS)

Si l'on compare le prix moyen du m² en 1990 à celui de 2002, on se rend compte du fait qu'il a augmenté pour l'ensemble des provinces wallonnes. Bien entendu, l'augmentation varie d'une province à l'autre. En 2002, le prix moyen du m² des terrains à bâtir dans le Brabant wallon a augmenté de 134.84% par rapport à celui de 1990, alors qu'il n'a augmenté que de 67.31% dans le Hainaut, de 70.65% à Liège, de 62.71% dans le Luxembourg et de 100,41% à Namur.

→ Echelle d'analyse : Arrondissement

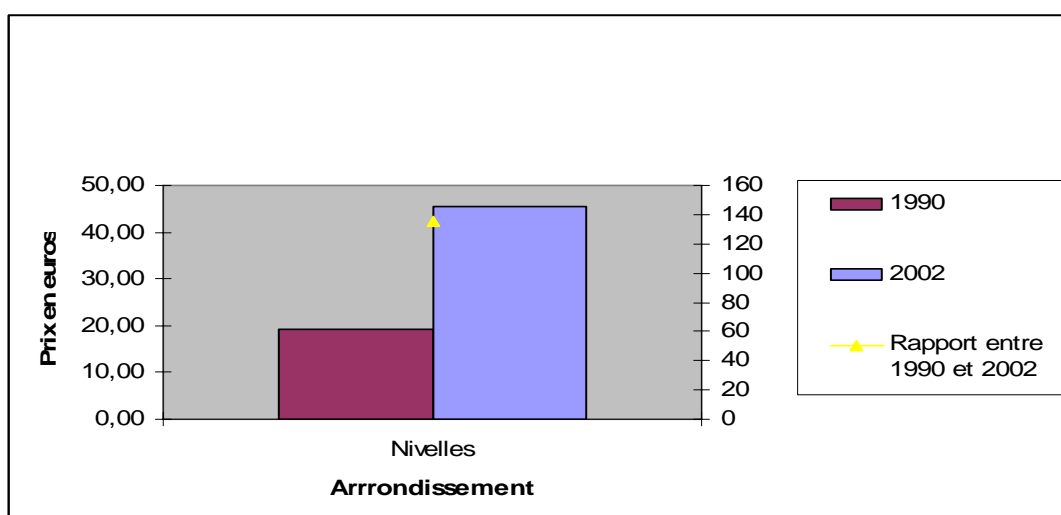


Figure 11 : Prix moyen du m² en euros et pourcentage de terrains à bâtir pour l'arrondissement de la province du Brabant wallon entre 1990 et 2002 (INS)

L'arrondissement de Nivelles a vu le prix moyen du m² de terrains à bâtir augmenter de 134.84% en 2002 par rapport à 1990.

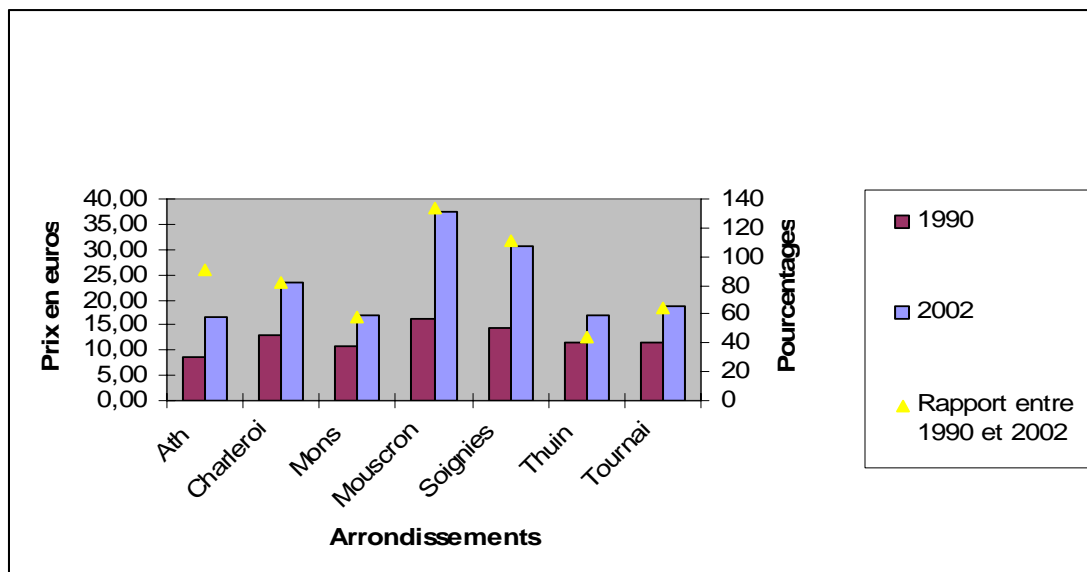


Figure 12 : Prix moyen du m² en euros et pourcentage de terrains à bâtir pour les arrondissements de la province du Hainaut entre 1990 et 2002 (INS)

En 2002, le prix moyen du m² a plus que doublé pour les arrondissements de Mouscron (+133,32%) et Soignies (+111,62%) par rapport à 1990. Quant à l'arrondissement de Thuin, celui-ci enregistre la plus faible augmentation (+44,67%).

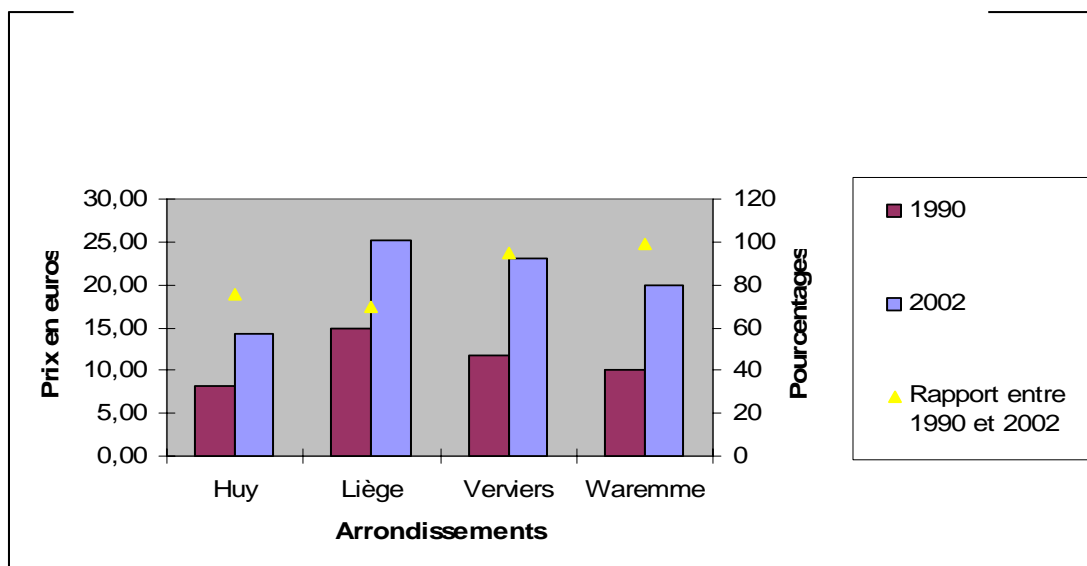


Figure 13 : Prix moyen du m² en euros et pourcentage de terrains à bâtir pour les arrondissements de la province de Liège entre 1990 et 2002 (INS)

Les arrondissements de Verviers et Waremme ont réussi en 2002 à quasi doubler le prix moyen du m² par rapport à 1990. Celui de Liège, quant à lui, a connu de grandes fluctuations pour arriver à un prix moyen de 69,78% plus élevé en 2002 qu'en 1990.

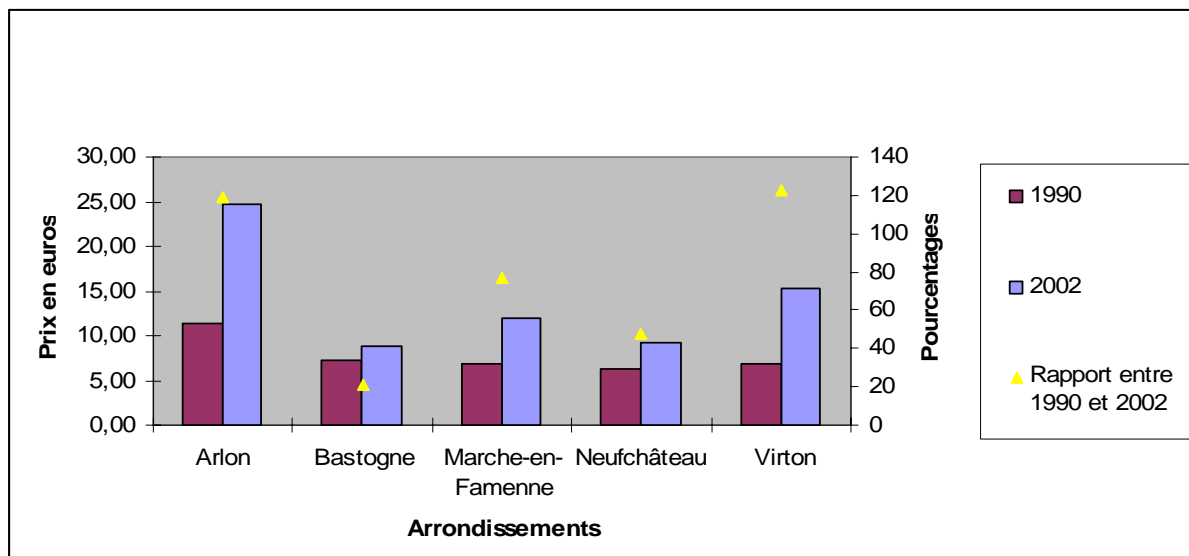


Figure 14 : Prix moyen du m² en euros et pourcentage de terrains à bâtir pour les arrondissements de la province du Luxembourg entre 1990 et 2002 (INS)

Arlon et Virton sont les arrondissements du Luxembourg qui ont vu en 2002 le prix moyen du m² de terrains à bâtir plus que doubler par rapport à 1990. Bastogne, quant à lui, est l'arrondissement qui a eu le résultat le plus faible.

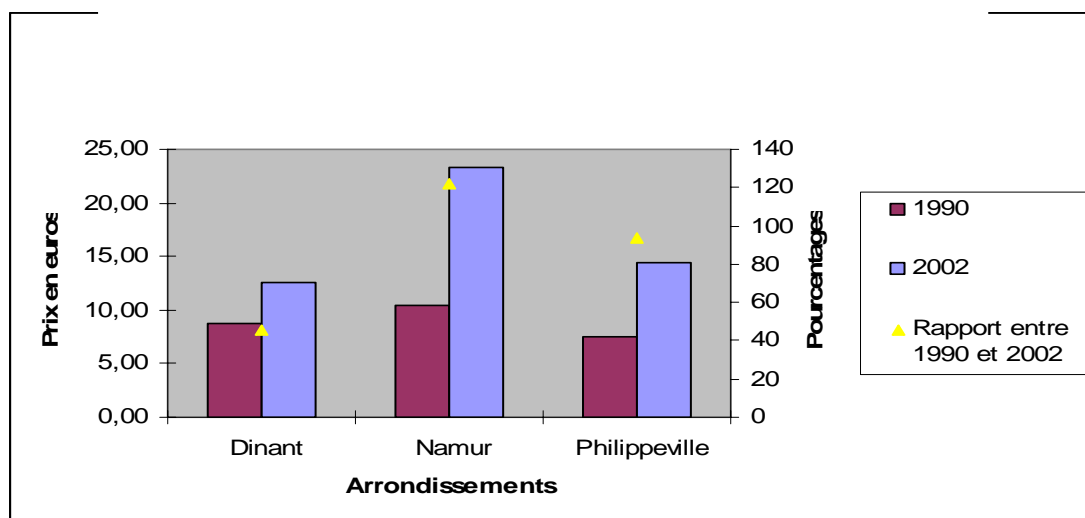
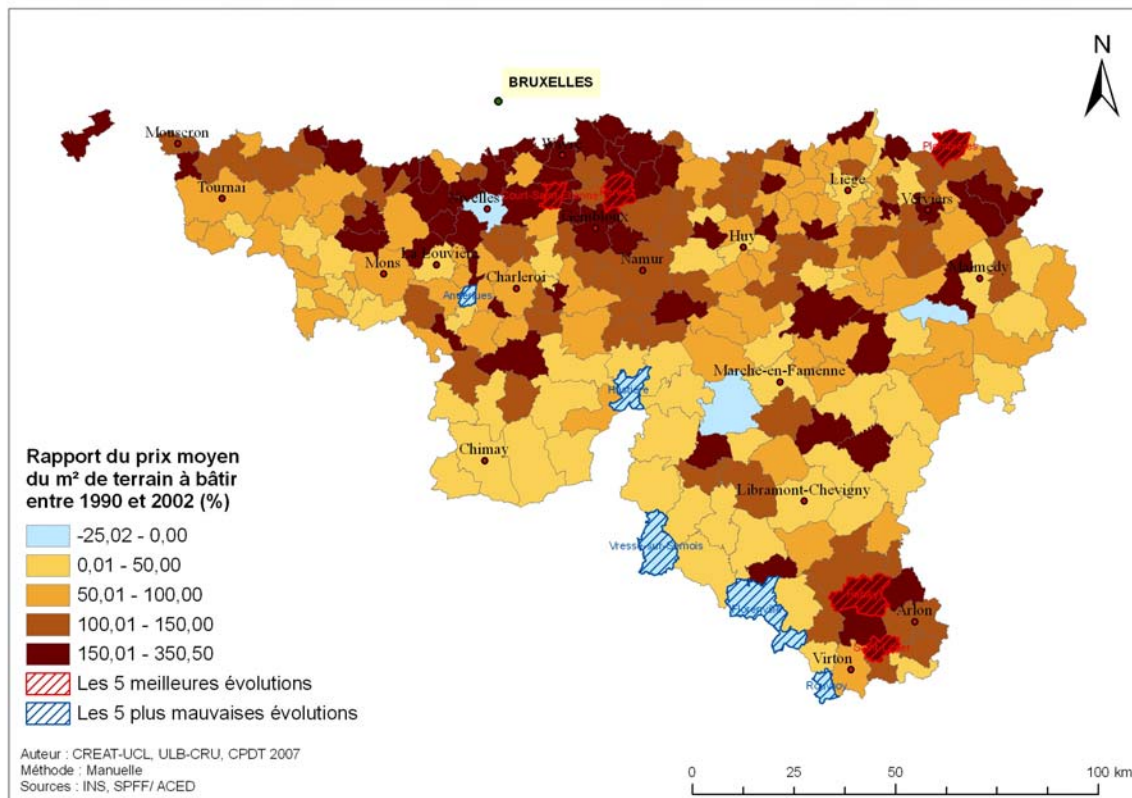


Figure 15 : Prix moyen du m² en euros et pourcentage de terrains à bâtir pour les arrondissements de la province de Namur entre 1990 et 2002 (INS)

En 2002, Namur est l'arrondissement qui a vu le prix moyen du m² de terrains à bâtir augmenter le plus (+122,3%) par rapport à l'année de référence. Notons que Philippeville a presque réussi à doubler le prix moyen de son m² (+93,37%).

→ Echelle d'analyse : Commune



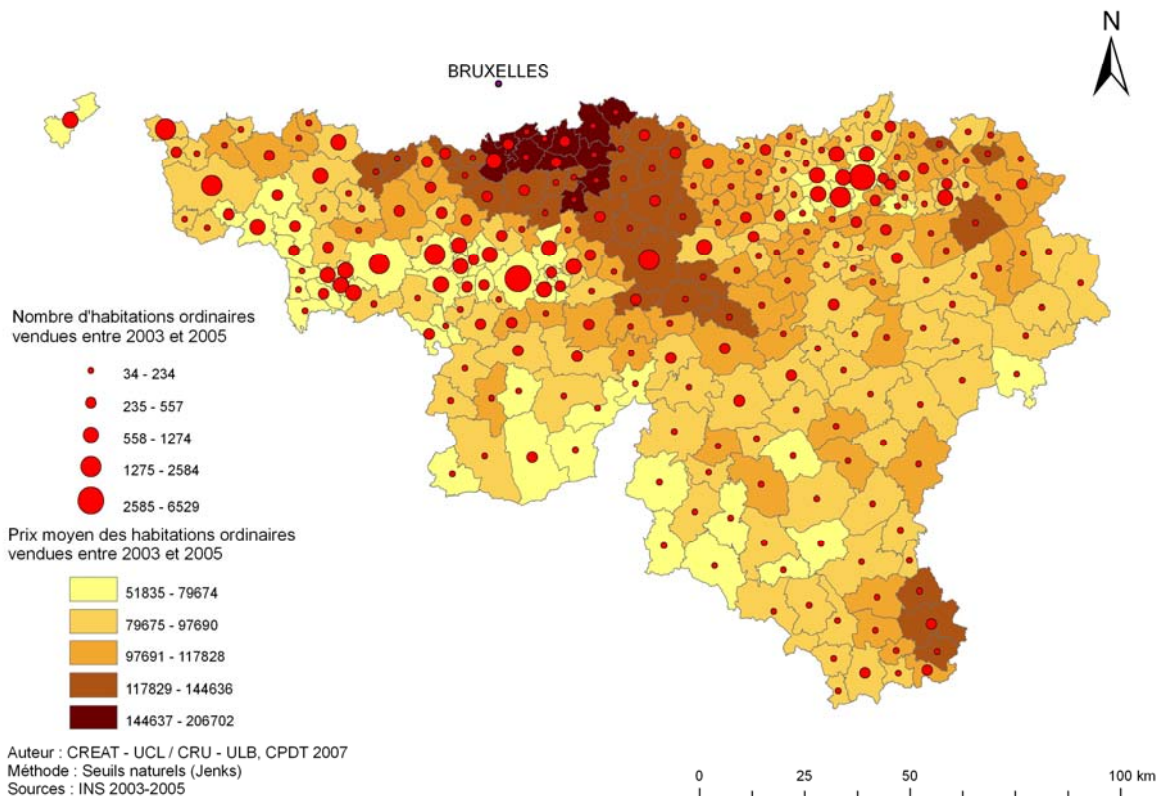
Carte 13 : Rapport du prix moyen de m² de terrain à bâtir entre 1990 et 2002

Si l'on compare le prix moyen du m² de terrains à bâtir en 2002 à celui de 1990, nous voyons que les communes qui ont connu la plus grande augmentation sont celles relevant des classes 1,2 et 3 (annexe, carte 23) qui se caractérisent par une part importante de la base résidentielle dans leur économie locale. Cet accroissement des prix fonciers est essentiellement dû au phénomène de périurbanisation qu'a connu la Belgique depuis ces dernières décennies, engendrant une augmentation de la demande en terrain à bâtir dans ces régions à caractère rural où l'espace libre était encore fort présent.

De manière quasi générale sur tout le territoire wallon, le prix du terrain à bâtir a connu une augmentation durant la période étudiée.

Prix moyen des habitations ordinaires

La carte ci-dessous représente le nombre absolu et le prix moyen des habitations ordinaires vendues par commune entre 2003 et 2005. Elle nous indique une forte concentration des ventes dans le sillon industriel, en particulier, dans les zones urbaines de Charleroi (6529 ventes), de Liège (4968 ventes), et, dans une moindre mesure, de Namur et de Mons-Borinage. Les communes de Verviers et de Tournai se démarquent de leurs communes voisines, ainsi que les communes au nord du Brabant wallon (Braine-l'Alleud et Wavre) qui présentent un nombre de ventes supérieur à la moyenne wallonne.



Carte 14 : Nombre absolu et prix moyen des habitations ordinaires vendues entre 2003 et 2005 (INS)

La moyenne wallonne du prix de vente est de 98 905,52 € entre 2003 et 2005. Avec un prix moyen de 206 702 €, la commune de Lasne affiche le prix moyen de vente le plus élevé de Wallonie. Cette carte des prix de vente indique une large zone de prix élevés qui englobe l'ensemble du Brabant wallon et correspond au phénomène de la périurbanisation de Bruxelles. Cette zone se prolonge vers le Sud le long de l'autoroute E 411 (et N4) et de la ligne de chemin de fer entre Bruxelles et Namur. En parallèle à notre typologie (annexe, carte 23), nous voyons ressortir les communes des classes 1 et 2 à caractère résidentiel.

Une autre zone, caractérisée elle aussi par des prix relativement élevés, se situe à l'est de la Région Wallonne, et plus particulièrement, du côté de Spa et dans les Cantons de l'est. Dans le Nord de ces derniers, le marché foncier est sous l'influence d'une grande demande d'origine allemande ou néerlandaise. En effet, cette zone peut paraître très attractive aux yeux de certains étrangers, vu qu'elle offre certains avantages fiscaux et une moindre sévérité en matière d'urbanisme. Quelques communes au Sud de Liège se dégagent des autres par leurs valeurs immobilières. Tout comme pour le Brabant wallon, nous retrouvons le phénomène de périurbanisation.

La troisième zone à prix élevé se situe au Sud de la province de Luxembourg, notamment dans les communes d'Arlon, Attert et Messancy. La proximité du Grand Duché de Luxembourg attire beaucoup de travailleurs, et ces derniers viennent alors s'installer dans la région d'Arlon.

Comme cité ci-dessus, les villes de Charleroi, de Liège et de Mons, sont caractérisées par un nombre important de ventes durant la période étudiée. Cependant, le prix moyen de ces ventes tend à être particulièrement faible. D'autres grandes villes wallonnes, comme Namur et

Arlon, présentent pour leur part des prix supérieurs à la moyenne. Quant aux villes secondaires, comme Bastogne, Ciney, Marche-en-Famenne et Libin, la carte nous montre également des prix supérieurs à la moyenne wallonne. Nous pouvons citer aussi les communes du périurbain carolorégien, tels que Thuin, Gerpinnes, Lobbes ou encore la commune de Ham-sur-Heure-Nalinnes.

En conclusion, il apparaît clairement que le marché immobilier wallon soit dominé par la périurbanisation bruxelloise. Ce marché s'étend vers l'est le long de la A8. Notons aussi l'influence de villes étrangères telles que Luxembourg, Aachen ou Lille. Quant aux marchés carolorégien et liégeois, ils sont les plus importants de la Région wallonne en nombre de ventes, cependant, leurs prix sont relativement bas.

Globalement, nous pouvons dire que les prix de vente du Hainaut sont faibles en moyenne, et élevés dans la région d'Eupen, d'Arlon, et de Namur. Les axes de transport tels que la A8, la E 411 et la ligne de train Bruxelles-Namur-Arlon, jouent incontestablement un rôle dans ce « pattern » de prix. Pour finir, la proximité de villes étrangères, telle que Luxembourg ou les villes allemandes proches de la frontière, crée une influence sur le marché des prix des maisons.

L'occupation du sol : le bâti résidentiel

L'analyse de l'occupation du sol permet de voir l'évolution du bâti résidentiel. Dans le cas présent, le bâti résidentiel comprend :

- les appartements ;
- les buildings ;
- les maisons et fermes ;
- les annexes (serres comprises) ;
- les jardins et parcs.

→ Echelle d'analyse : Province

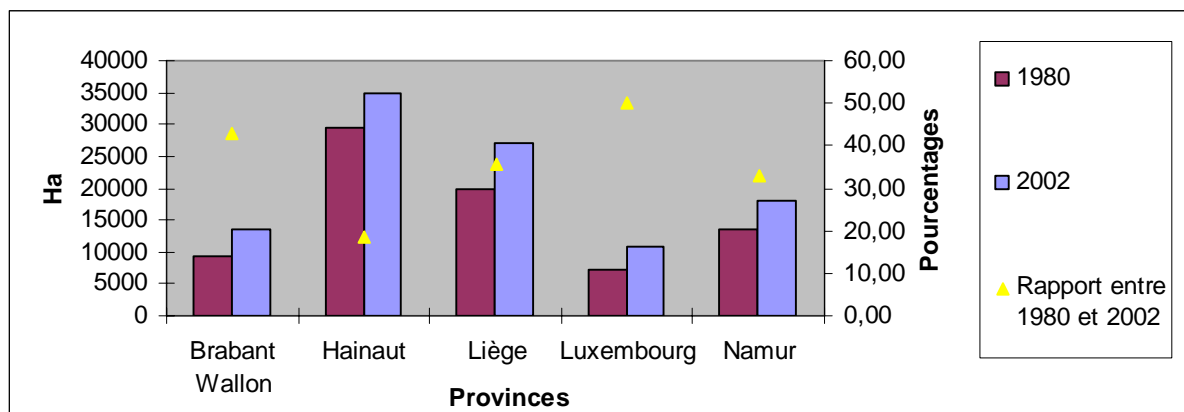


Figure 16 : Evolution du bâti résidentiel en ha et pourcentage par province entre 1980 et 2002 (ACED)

En province du Luxembourg, le bâti résidentiel a augmenté de plus de moitié entre 1980 et 2002. C'est la plus grande augmentation au niveau des provinces. Notons que le Hainaut a fait le résultat le plus faible (+18,54% en 22 ans).

→ Echelle d'analyse : Arrondissement

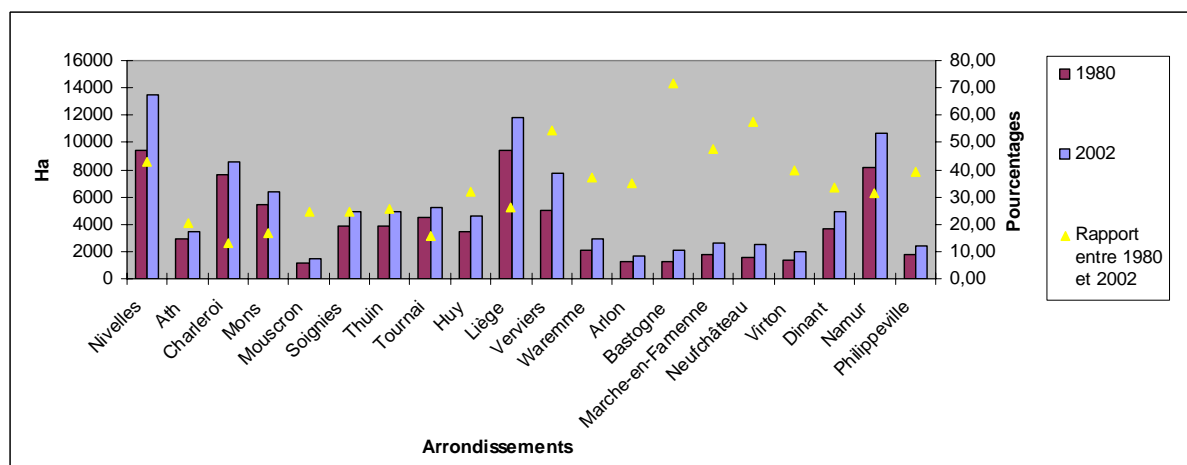
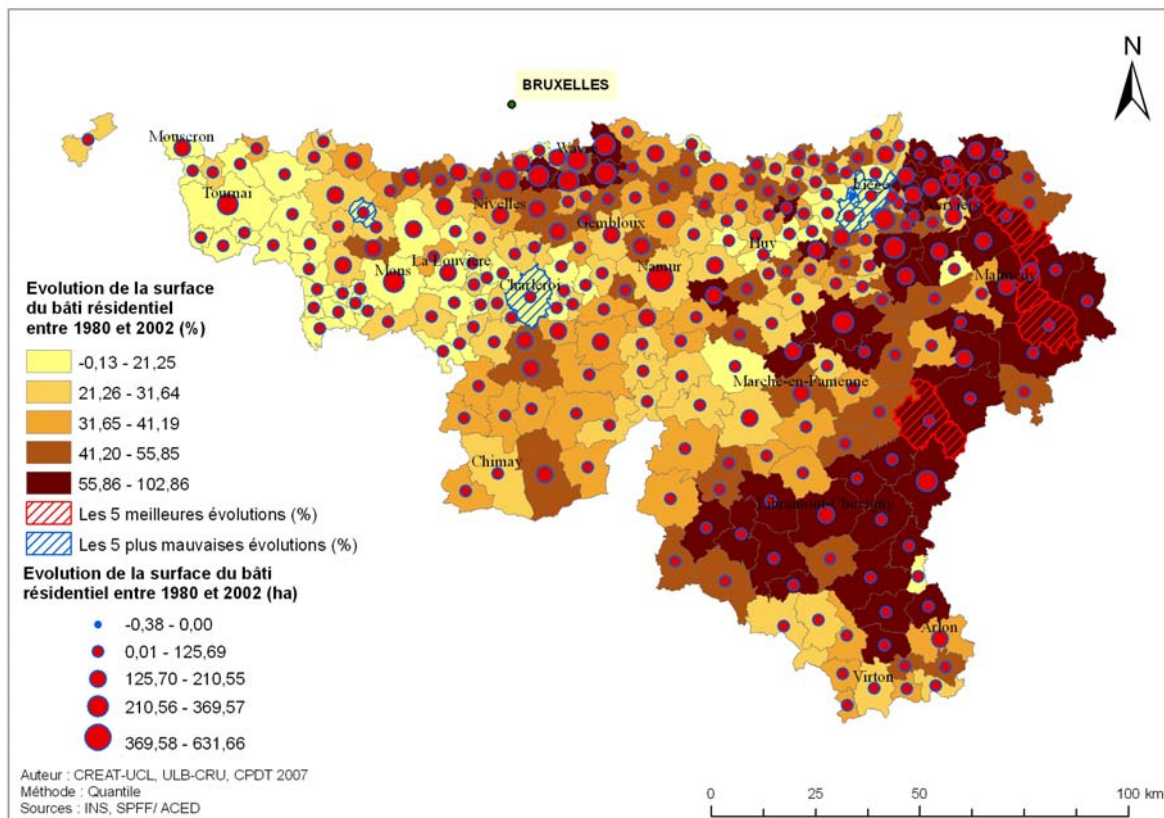


Figure 17 : Evolution du bâti résidentiel en ha et pourcentage par arrondissement entre 1980 et 2002 (ACED)

L'analyse à l'échelle de l'arrondissement, nous montre que Bastogne a connu la plus grande augmentation du bâti résidentiel (+71,45%), suivie de Neufchâteau (+57,68%) et de Verviers (+54,22%). Charleroi, Tournai et Mons, avec respectivement +13,16% ; +15,66% et +16,89% d'augmentation, sont les derniers du peloton.

→ Echelle d'analyse : Commune

Nous voyons que les communes ayant connu la plus grande augmentation du bâti résidentiel se localisent d'une part, dans les zones périurbaines du sud de Bruxelles (Brabant wallon) et d'autre part, dans des régions à caractères agro-rural. Ces dernières possédant en général des surfaces à bâtir plus conséquentes.



Carte 15 : Evolution de la surface du bâti résidentiel entre 1980 et 2002

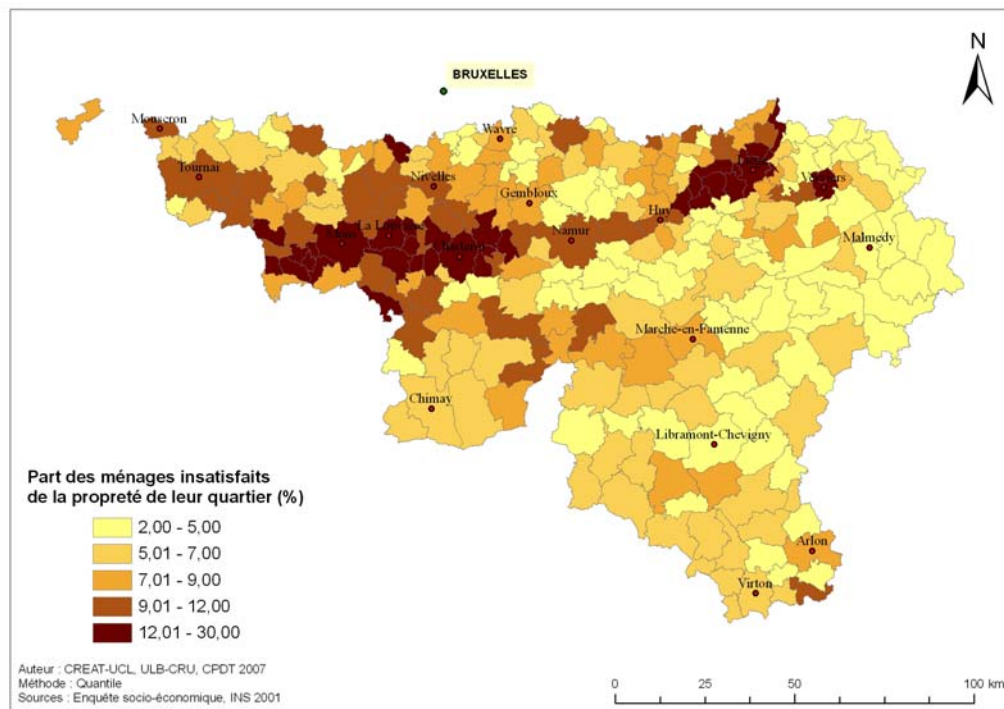
L'analyse de la carte 15 est à prendre avec prudence car on y parle de surface et non de nombre absolu de résidence bâtie. En effet, si l'évolution de la superficie du bâti résidentiel dans une commune est faible cela ne veut pas dire pour autant que la commune n'est pas attractive. Il est vrai que l'arrivée de nouveaux habitants engendre souvent de nouvelles constructions. Cependant, certaines régions, plus urbanisées, arrivent à saturation. Il est donc normal de voir des communes comme celles du sillon industriel avec une faible évolution de son bâti résidentiel. Par contre, dans des régions plus reculées comme en Ardennes ou dans le Brabant wallon, là où le potentiel urbanisable est plus grand, nous observons des évolutions plus conséquentes.

2.2.3 Tranquillité du voisinage

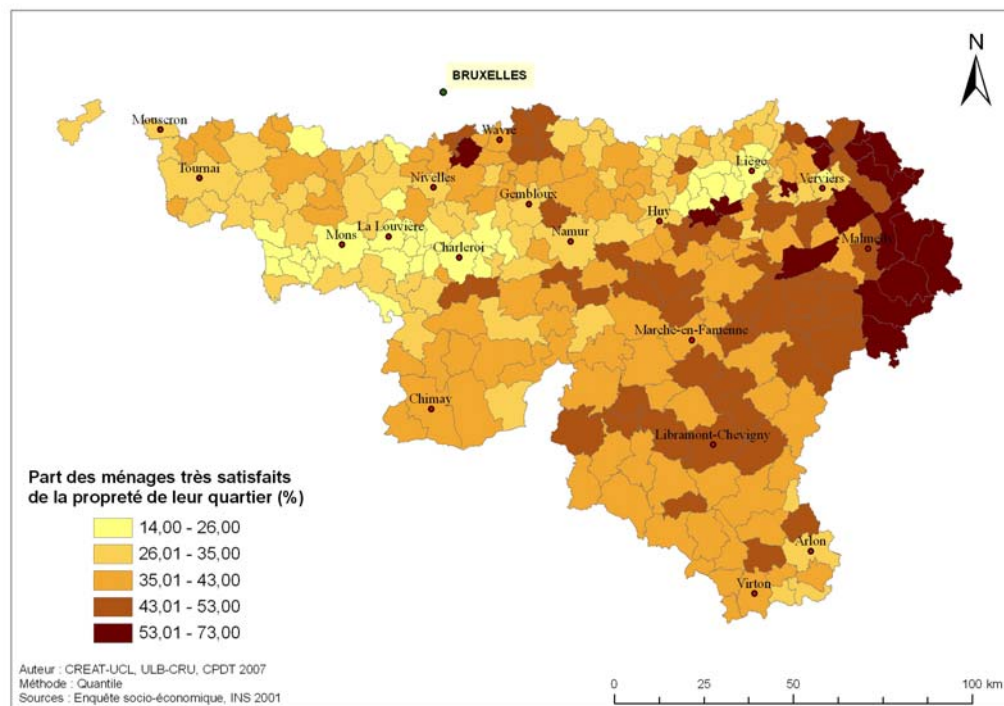
Comme le signalait Hoyt (1939), les ménages sont à la recherche d'un environnement plus vert, plus calme ou plus propre. Pour acquérir ce genre d'ambiance, les ménages iront en général en milieu rural ou périurbain.

L'analyse de la carte 15, à savoir le pourcentage des ménages estimant la propreté autour de leur logement comme « peu agréable », nous permet de distinguer les communes du sillon Sambre et Meuse.

Quant à la carte 16 reprenant les ménages très satisfaits de la propreté, elle fait ressortir les communes du Cantons de l'est avec une exception pour la commune de Lasne.

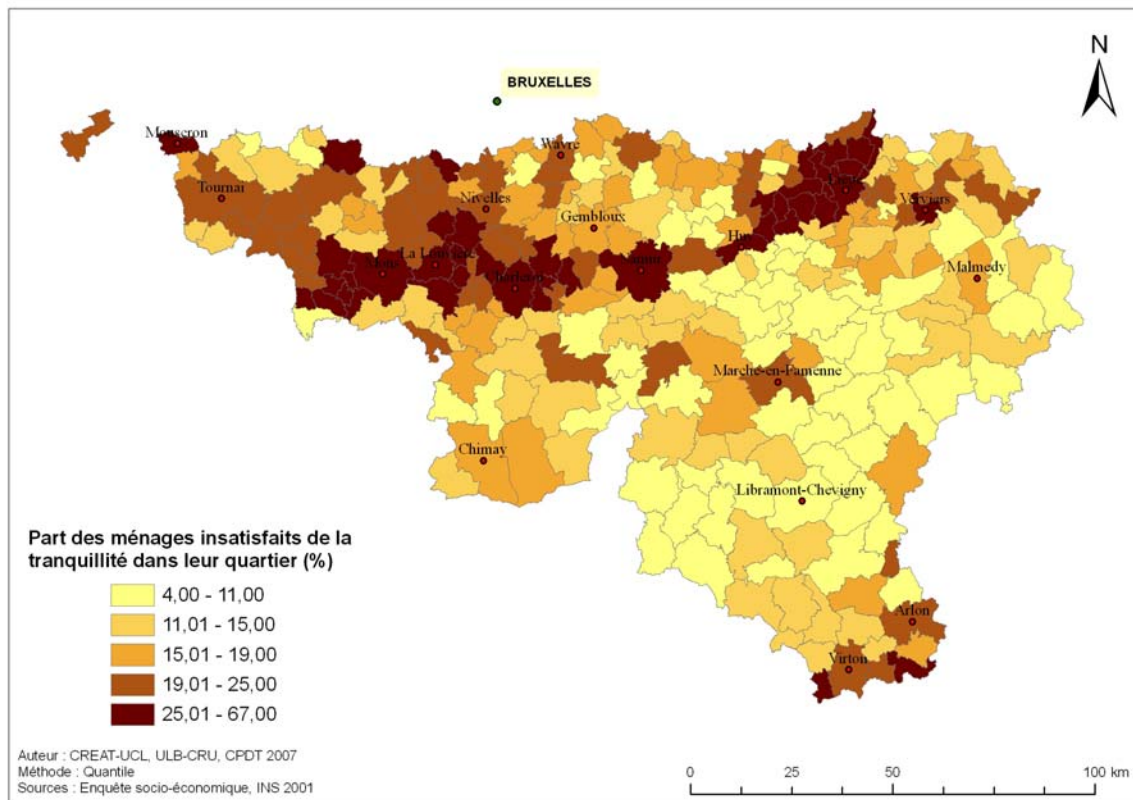


Carte 16

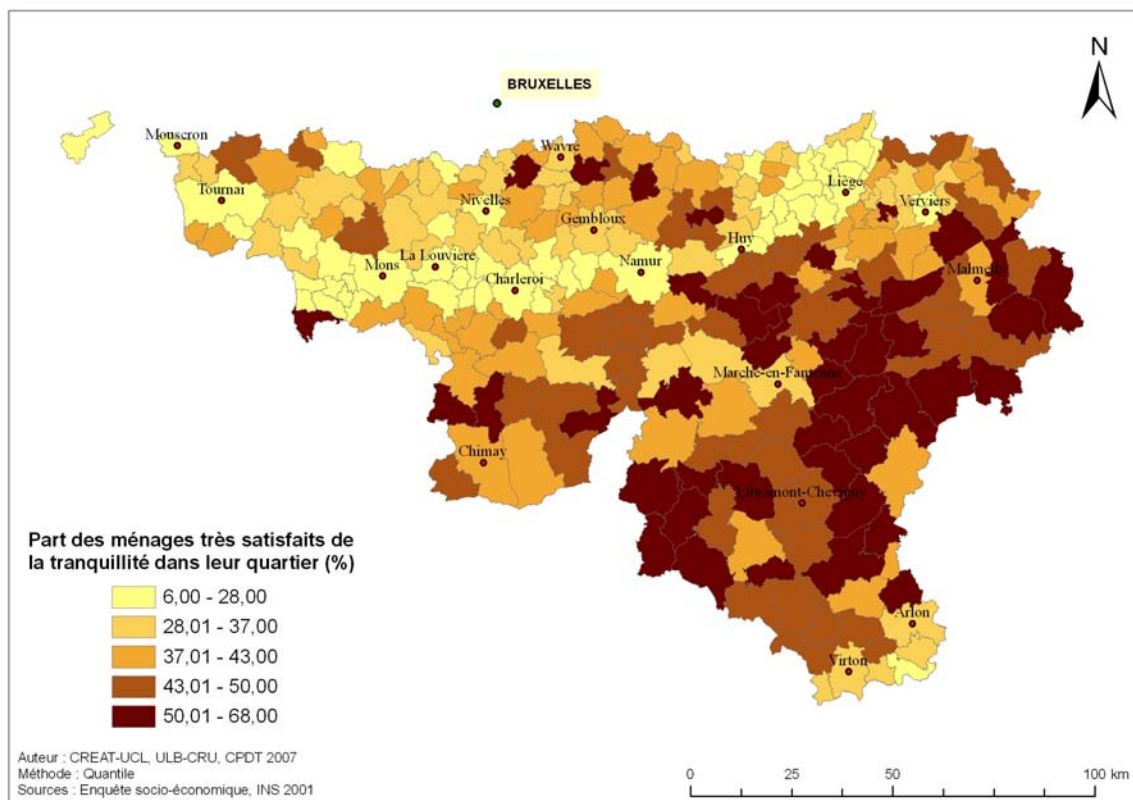


Carte 17

Les mêmes remarques et observations, que nous venons de faire pour la satisfaction de la propreté des quartiers, peuvent se faire pour ce qui est de la tranquillité. Ci-dessous sont représentés les résultats sous forme de cartes (cartes 17 et 18).

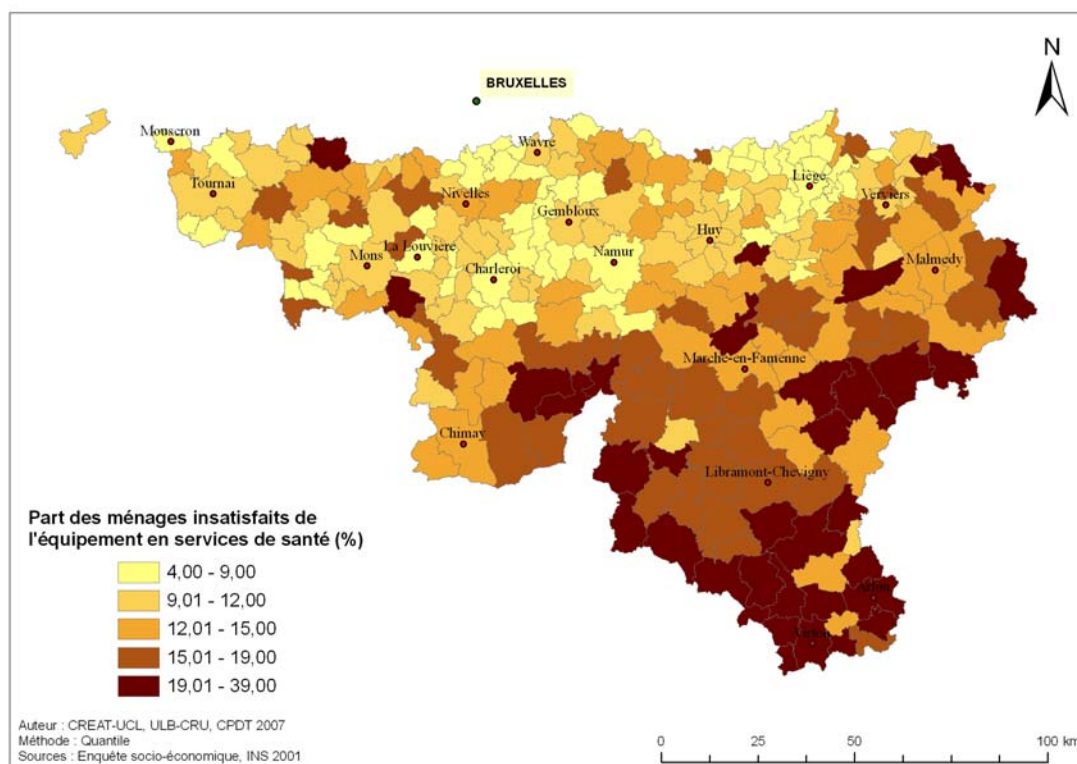


Carte 18

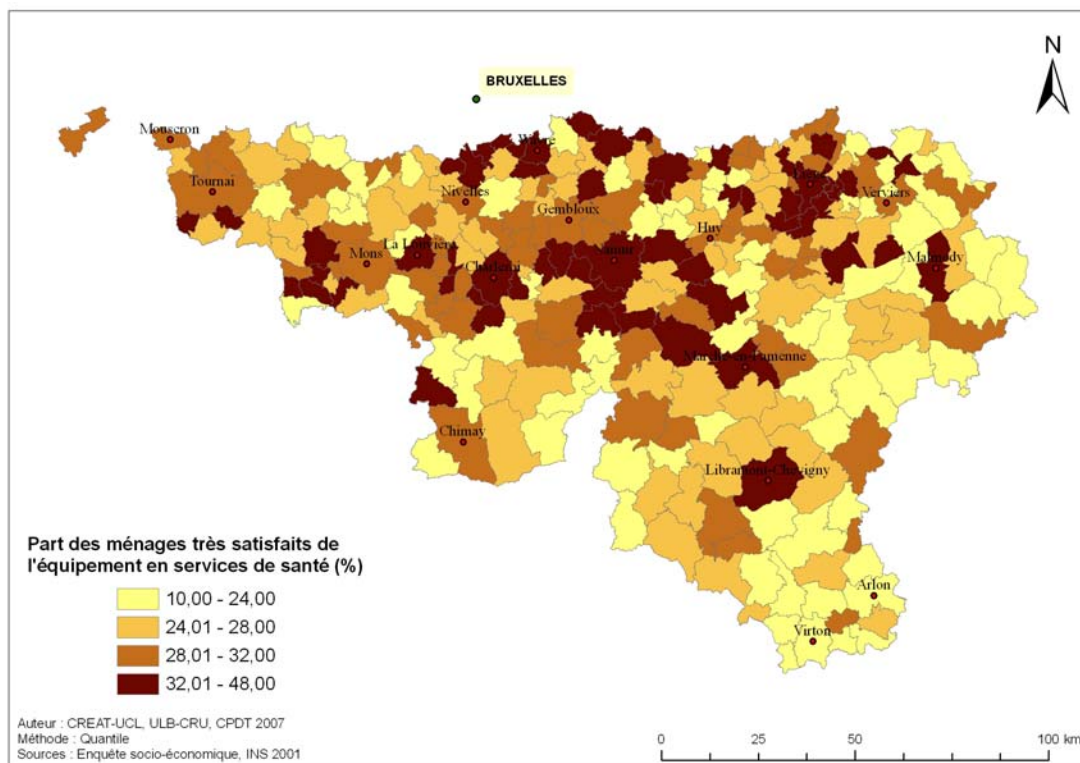


Carte 19

2.2.4 L'accès à des services collectifs et individuels de qualité



Carte 20



Carte 21

Les cartes 19 et 20 ci-dessus, nous illustrent le niveau de satisfaction quant à l'équipement en services de santé auprès des ménages wallons. Ce facteur d'attractivité n'apparaît pas comme directement corrélé avec la part de l'économie résidentielle dans le développement local. D'autres éléments peuvent rentrer en compte comme notamment la distance aux régions les plus urbanisées offrant un plus grand nombre de services.

2.3 L'ESPACE D'ACCUEIL

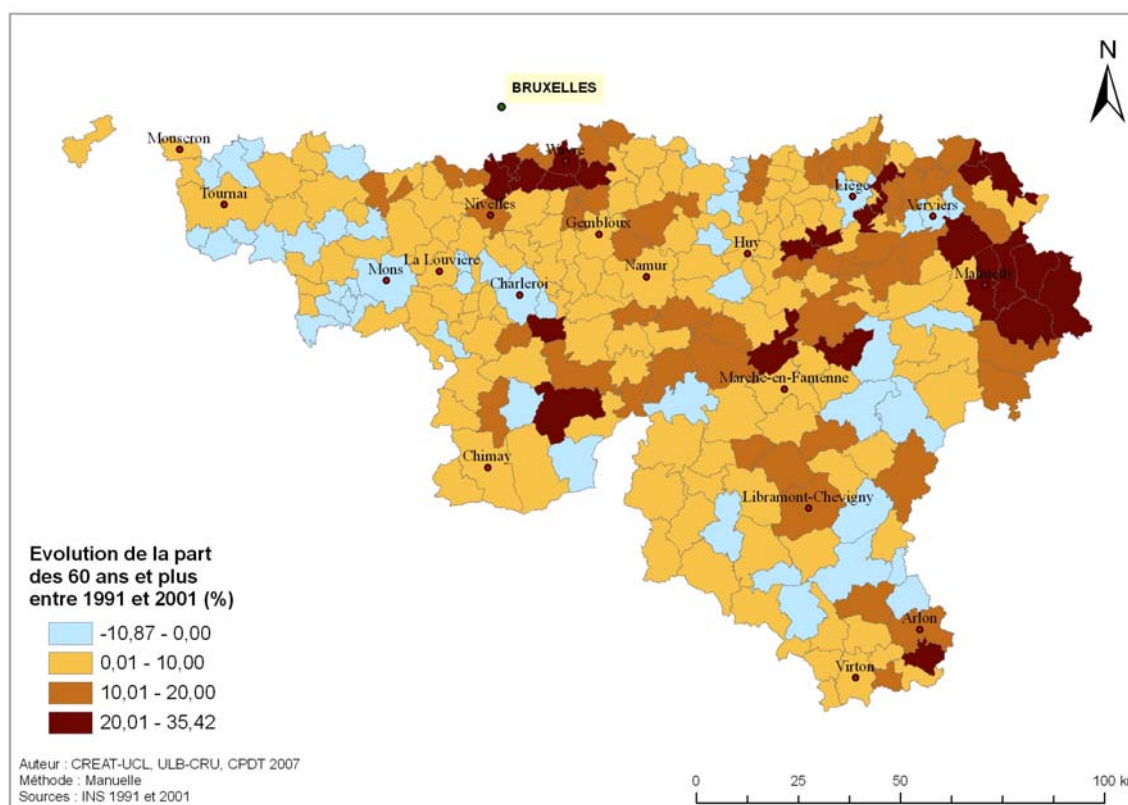
2.3.1 Structures d'accueil pour le 3ème âge

Les salariés ne sont pas les seules personnes dont la mobilité a un impact sur les revenus qui entrent sur un territoire donné. Les retraités constituent également une clientèle essentielle pour les territoires plus résidentiels. En effet, ces derniers représentaient 21.5% de la population wallonne en 2001 et disposaient de 12.44% des revenus basiques.

Pour savoir quelle commune attire le plus de retraités, nous allons mesurer l'évolution de la part des 60 ans et plus dans la population entre 1991-2001 d'une part, et d'autre part comptabiliser les structures d'accueil pour ce type de résidents.

Evolution de la part des 60 ans et plus entre 1991-2001

Les communes qui ont vu la part des 60 ans et plus augmenter fortement sont en général celles appartenant au type « travailleurs sortant » dans le Brabant wallon et quant aux autres, elles se retrouvent dans le type « travailleurs sortant et pensions » (annexe, carte 24).



Carte 22 : Evolution de la part des 60 ans et plus entre 1991 et 2001

Les structures d'accueil pour les 60 ans et plus

L'analyse des structures d'accueil, nous apprend que 45 communes ne disposent d'aucune structure et celles disposant du plus grand nombre sont celles des grandes communes urbaines (Namur, Tournai, Liège et Charleroi).

2.3.2 Structures d'accueil pour les touristes

L'augmentation du temps de loisirs et de la mobilité des personnes a permis le développement général du tourisme, qu'il s'agisse du tourisme « longue distance » vers d'autres pays, de celui de proximité, d'un jour, de « seconde résidence » ou encore de tourisme diffus (à l'occasion de visites à des membres de la famille, par exemple). Le développement de cette activité constitue une source de revenu supplémentaire non négligeable pour les territoires.

Voyons quelles sont les communes qui disposent d'une assez bonne attractivité touristique ?

Rubrique « tourisme » sur le site officiel de la commune

L'analyse des sites Internet des communes permet de voir l'importance que ces dernières accordent au tourisme. Sur les 262 communes wallonnes, 202 disposent d'une rubrique « tourisme » sur leurs sites internet.

Organismes dont le but est de promouvoir le tourisme sur le territoire communal

Selon les sites Internet des communes et celui de Tourisme Wallonie-Bruxelles, 180 communes ont créé sur leur territoire un office du tourisme et/ou syndicat d'initiative, et 192 travaillent en collaboration avec une Maison du tourisme (sources : OPT).

Attractions touristiques présentes sur le territoire

L'Observatoire du Tourisme en Wallonie travaillant actuellement à l'élaboration d'une base de données reprenant des informations sur l'ensemble des attractions touristiques présentes sur le territoire wallon (localisation à l'échelle communale, clientèle-cible, fréquentation, recettes...). Les chiffres disponibles en ce moment pour les attractions touristiques se limitent donc à l'échelle de la province (sources : OPT).

→ Type d'attractions touristiques en Wallonie

Type d'attractions	Nombre d'attractions
Attractions "nature"	24
Attractions nautiques	20
Centres récréatifs et parcs d'attractions	23
Châteaux et citadelles	18
Demeures et monuments historiques	15
Musées	113
Total	213

→ Nombre d'attractions touristiques et de visiteurs par province

Province	Nombre d'attractions	Fréquentation 2004
Brabant Wallon	12	1.790.914 visiteurs
Hainaut	58	1.924.860 visiteurs
Liège	30	965.582 visiteurs
Luxembourg	36	845.605 visiteurs
Namur	60	2.839.872 visiteurs
Région wallonne	196	8.366.833 visiteurs

Namur est la province qui dispose du plus grand nombre d'attractions touristiques (60) et de visiteurs (30% du total des visiteurs en RW), elle est suivie du Hainaut avec 58 attractions et 23% de visiteurs. Notons que le Brabant wallon en termes de visiteurs détient la 3^{ème} place (21.4%) alors que ce territoire est dernier au niveau du nombre d'attractions.

Capacités d'accueils et d'hébergements

Il ne suffit pas d'avoir des attractions touristiques pour attirer les touristes et les pousser à la dépense. Il est primordial de détenir des infrastructures d'accueil de bonne qualité et variées (sources : OPT).

→ Hôtels

Nombre d'hôtels par commune	
Nombre d'hôtels	Nombre de communes
0	113
1-5	122
6-10	13
11-15	7
16-20	5
21-25	1
26-30	1

Il apparaît que les communes qui disposent du plus grand nombre d'hôtels sont celles appartenant au type « pensions et tourisme » de notre typologie (annexe, carte 24).

→ Campings

Nombre de campings par commune	
Nombre de campings	Nombre de communes
0	149
1-3	96
4-6	9
7-9	6
14	1
15	1

L'analyse au niveau des campings, nous donne un résultat identique à celui observé ci-dessus pour les hôtels.

→ Gîtes²

Nombre de gîtes par commune	
Nombre de gîtes	Nombre de communes
0	97
1-10	117
11-20	30
21-30	12
31	1
33	1
34	1
43	2
65	1

La situation concernant les gîtes est assez proche de celle des campings et hôtels à l'exception d'une commune relevant du type travailleurs sortant et pensions.

² Gîte rural, gîte à la ferme, gîte citadin.

La fréquentation touristique

La fréquentation touristique est une autre manière de mesurer l'attractivité d'un territoire. Il s'agit ici de comptabiliser les arrivées³ et nuitées⁴ à différentes échelles territoriales⁵ (sources : INS)

a) Evolution des arrivées

→ Echelle d'analyse : Province

Territoire	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2000-2004
Brabant wallon	+ 2,6%	+ 3,7%	+ 1,2%	+ 5,1%	+3.15%
Hainaut	+ 2%	+ 4,2%	- 2,9%	+ 19,7%	+5.75%
Liège	+ 2,4%	+ 3,0%	- 1,2%	+ 0,3%	+1.125%
Luxembourg	+ 2,4%	- 0,2%	+ 1,8%	- 5,2%	-0.3%
Namur	+ 5,5%	- 2,3%	+ 1,8%	- 0,5%	+1.125
Région wallonne	+ 3,0%	+ 1,0%	+ 0,4%	+ 0,1%	+1.125%

L'évolution moyenne annuelle des arrivées entre 2000 et 2004 a été la plus importante pour la province du Hainaut (+5.75% par an). Le Luxembourg, quant à lui, a connu l'évolution la plus faible (-0.3% par an).

→ Echelle d'analyse : Commune

En 2005, Liège est la commune qui disposait du plus grand nombre d'arrivées (211 078), suivie de Durbuy (134 413), Spa (118 460), Vielsam (87 278) et Namur (77 886). La situation les années précédentes est quasi la même. Remarquons que toutes les communes précitées appartiennent à la classe de type pensions et tourisme de notre typologie (annexe, carte 24).

³ Les vacances, congrès, séminaires et conférences et les autres raisons professionnelles.

⁴ Les vacances, congrès, séminaires et conférences et les autres raisons professionnelles.

⁵ Notons que pour l'échelle communale, les communes n'enregistrant aucune arrivée ni nuitée n'apparaissent pas dans la base de données et celles qui ne disposent pas d'un nombre suffisant d'établissements touristiques se retrouvent avec des "0".

b) Evolution des nuitées

→ Echelle d'analyse : Province

Territoire	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2000-2004
Brabant wallon	- 0,5%	+ 5,6%	+ 1,5%	+ 1,9%	+2.13%
Hainaut	- 2,8%	+ 2,6%	- 0,5%	+ 22,8%	+5.53%
Liège	+ 1,1%	+ 0,5%	- 3,2%	- 1,4%	-0.75%
Luxembourg	+ 0,4%	- 1,7%	+ 2,7%	- 6,3%	-1.23%
Namur	+ 2,5%	- 6,1%	+ 4,2%	- 1,2%	-0.15%
Région wallonne	+ 0,8%	- 1,3%	+ 0,9%	- 1,7%	-0.33%

En termes de nuitées, encore une fois la province du Hainaut a en moyenne connu la meilleure évolution (+5.53% par an) et le Luxembourg la plus faible (-1.23% par an).

→ Echelle d'analyse : Commune

L'analyse des nuitées est assez proche de celle des arrivées. En effet, on retrouve dans le trio de tête les communes de Durbuy (en moyenne 412 841 nuitées par année entre 2001 et 2005), Vielsam (en moyenne 388 017,4 nuitées par année entre 2001 et 2005) et de Liège (en moyenne 338184,6 nuitées par année entre 2001 et 2005).

2.4 CADRE DE VIE ET ECONOMIE RESIDENTIELLE

Après cette analyse globale mais non exhaustive du cadre de vie, il nous est possible de voir une certaine corrélation entre le niveau de qualité du cadre de vie et l'économie résidentielle d'une région ou commune. En effet, les communes les plus souvent attractives d'un point de vue paysager (nature, espaces verts,...) se localisent principalement et logiquement en zones moins urbanisées dans des milieux ruraux ou périurbains. Ces régions sont connues pour leur part importante de navetteurs et donc de travailleurs sortants ce qui implique une base résidentielle relativement grande.

Par contre, les communes montrant une faible qualité du cadre de vie se situent le plus souvent en milieu urbain et plus spécifiquement dans les anciens bassins sidérurgiques wallons. Ces derniers connaissent souvent des difficultés de chômage et cela engendre une base sociale non négligeable par rapport au reste des autres communes.

3. L'ORGANISATION ET LE JEU DES ACTEURS

Une bonne capacité d'organisation, de concertation et de dialogue des acteurs (pouvoir institutionnel, forces vives...) permet de mettre en œuvre de grands projets capables de dynamiser et valoriser un territoire et donc d'attirer et de retenir des populations.

Voyons dans quels grands types de projets les communes wallonnes s'investissent.

A. PCDR⁶

Nombre de PCDR (sources : DGATLP)	
Type de PCDR	Nombre de communes
PCDR en préparation	55
PCDR en approbation	8
PCDR approuvés	83

B. SSC⁷

Nombre de SSC (sources : DGATLP)	
Type de SSC	Nombre de communes
SSC approuvés	38
SSC en cours d'élaboration et/ou pour lequel une demande de subvention a été introduite	84

C. RCU⁸

⁶ Programme Communal de Développement Rural.

⁷ Schéma de Structure Communal.

⁸ Règlement Communal d'Urbanisme.

Nombre de RCU	
Type de RCU	Nombre de communes
RCU complet approuvés	35
RCU complet en cours d'élaboration et/ou pour lequel une demande de subvention a été introduite	78
RCU partiel approuvés	2
RCU partiel en cours d'élaboration et/ou pour lequel une demande de subvention a été introduite : 10 communes	10

D. PCDN⁹

Nombre de communes avec PCDN (sources : DGRNE)	48
--	-----------

E. PCB¹⁰

Nombre de communes avec PCB	85
------------------------------------	-----------

F. Projets de Développement Durable¹¹

Nombre de communes avec des projets de DD	12
--	-----------

⁹ Plan Communal de Développement de la Nature.

¹⁰ Plan Communal de Mobilité.

¹¹ De type projet de ville et/ou Agenda 21

4. CONCLUSION

Lors de la recherche précédente (CPDT- Thème 4, 2005-2006) nous avons démontré que l'économie des communes wallonnes dépend pour une part importante des revenus résidentiels. L'objectif de la présente étude était de rechercher les facteurs d'attractivité capables d'attirer et de retenir les populations. Il ressort de nos lectures que les facteurs répondant le mieux aux enjeux résidentiels des communes sont ceux liés au réseau d'accessibilité et au cadre de vie, lesquelles sont corrélés avec la part de l'économie résidentielle dans le développement local (annexe, carte 23 et 24).

Après avoir réalisé cette analyse, il convient de vérifier de l'existence ou non du lien entre facteurs d'attractivité et stratégies résidentielles des communes. Nous supposons, en effet, que les communes ont une connaissance, du moins partielle, de leurs facteurs d'attractivité. La question centrale est de savoir si elles tiennent compte ou non de ces facteurs lorsqu'elles formulent leurs stratégies résidentielles mais également de voir si elles élaborent ce genre de stratégies.

Pour ce faire, nous allons, d'une part, réaliser une analyse fine des différents documents communaux présentés au point « organisation et jeu des acteurs » (PCDR, SSC, Projet de ville, Agenda 21 local...). D'autre part, nous comptons organiser une table ronde qui réunirait les acteurs communaux afin qu'ils puissent échanger sur leurs stratégies résidentielles.

5. BIBLIOGRAPHIE

- Abelson P., 1997. House and land prices in Sydney from 1931 to 1989. *Urban Studies*, 34, n°9, pp. 1381-1400.
- Administration du cadastre, de l'enregistrement et des domaines.
- CESR Poitou Charentes, *Avis interrégional sur la prospective des facteurs d'attractivité des régions atlantiques* (2001) p° 29.
- Betin Ch. et Frérot O., 2005. *Les facteurs d'attractivité du Sud-Loire*.
- CPDT, 2003. Tableau de bord du développement territorial. Finalité 3 : *Améliorer l'accessibilité du territoire wallon et gérer la mobilité*.
- CPDT – GUIDE/CREAT, 2003-2004. *Questionnaire agenda 21 local et développement durable : Enquête auprès des communes wallonnes*. Rapport final de la subvention 2003-2004.
- Fujita M., 1989. *Urban Economic Theory, Land use and city size*. Cambridge, University Press, 366 p.
- Hoyt H., 1939. *The structure and growth of residential neighborhoods in american cities*. Washington, U.S., Government Printing Office.
- INS, Institut national de Statistique. *Enquête socio-économique d'octobre 2001*.
- Insee, juin 2006. *L'attractivité économique de la Bretagne*. Dossier d'Octant n°48.
- Jensen M., Leven C., 1997. Quality of life in central cities and suburbs. *The Annals of Regional Science*, 31, pp.431-449.
- Les notes de l'Observatoire, avril 2005. *L'attractivité territoriale dans les projets d'agglomération et de pays*.
- Pacione M., 1982. Evaluating the quality of Residential Environment in a Deprived Council Estate. *Geoforum*, 13, n°1, pp. 45-55.
- SDER, Schéma de Développement de l'Espace Régionale.

Sites Internet

Rodrigue Jean-Paul, Université de Montréal. *La notion d'accessibilité.*
<http://www.geog.umontreal.ca/Geotrans/fr/ch1fr/meth1fr/ch1m2fr.html>

Les sites des communes wallonnes

Les plus beaux villages de Wallonie : <http://www.beauxvillages.be/>

L'office du patrimoine et du tourisme de Wallonie-Bruxelles : <http://www.opt.be>

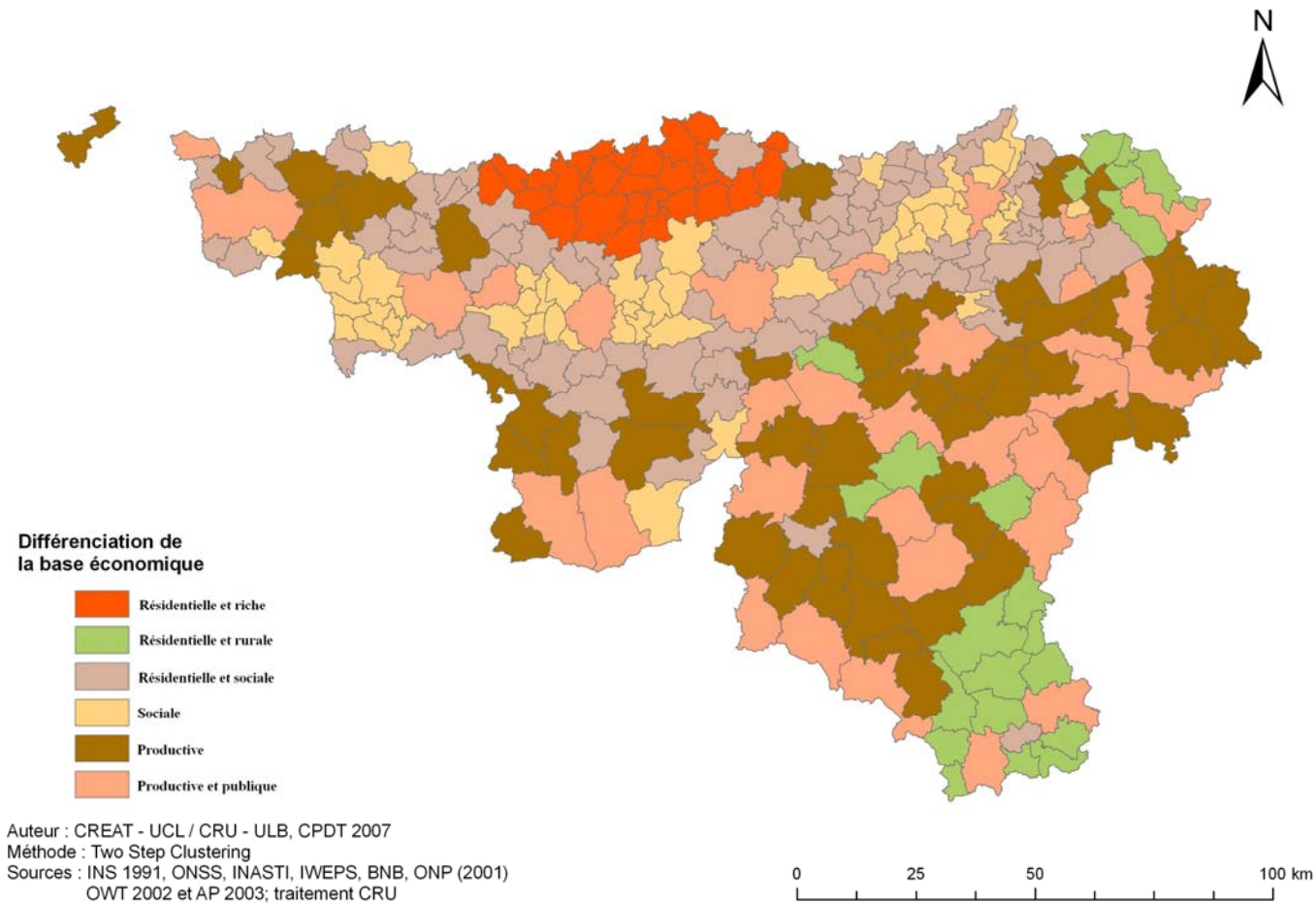
Direction Générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine

Direction Générale de l'Agriculture

Direction Générale des Ressources Naturelles et de l'Environnement

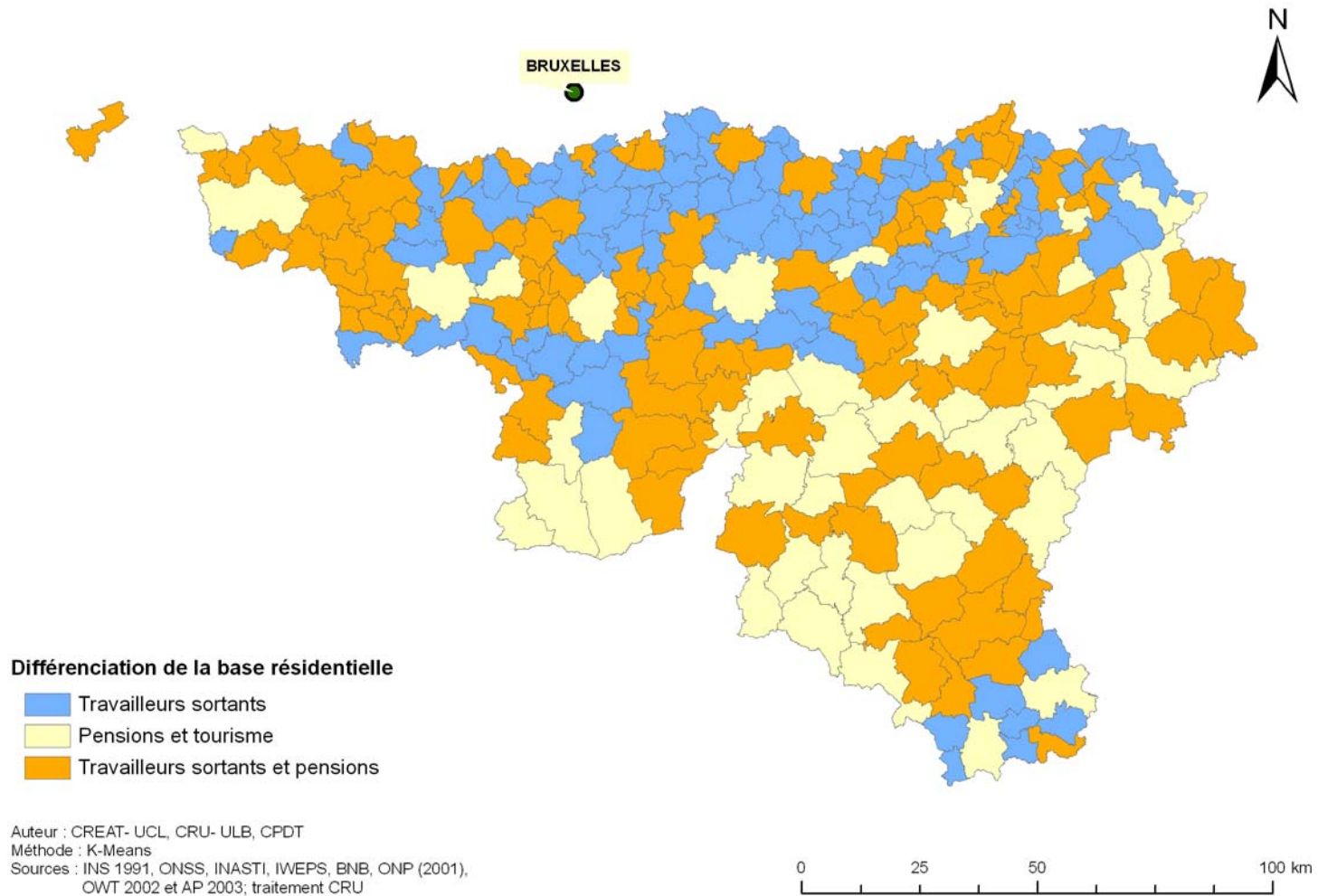
6. ANNEXES

ANALYSE DES FACTEURS D'ATTRACTIVITÉ DES COMMUNES WALLONNES



Carte 23 : Différenciation de la base économique des communes wallonnes

ANALYSE DES FACTEURS D'ATTRACTIVITÉ DES COMMUNES WALLONNES



Carte 24 : Différenciation de la base résidentielle des communes wallonnes