



**2011**  
**Diagnostic territorial** de la Wallonie

Conférence Permanente du Développement Territorial

**CPDT**

Défi démographique

Défi climatique

Défi énergétique

Défi compétitivité

Défi cohésion

Défi mobilité

Habitat et services

Commerces

Activités économiques

Tourisme

Agriculture

Sylviculture

Exploitation sous-sol

Transports personnes

Transports marchandises

Transports énergies

Nouvelles technologies

Déchets

Eau

Contraintes

Patrimoine bâti

Patrimoine naturel

Paysage

Wallonie dans l'UE

Occupation du sol

Structure territoriale

# Les nouveaux défis du développement territorial

Jacques Teller (Lepur-ULg)

**Chercheurs :**

B. Bianchet, V. Bottieau, F. Brevers, E. Droeven, S. Dujardin, R. Harou, A. Leclercq, P. Obsomer, P. Marissal, P. Neri, V. Rousseaux, Cl. van der Kaa.

**Responsables scientifiques :**

B. Bianchet (ULg-Lepur), Th. Bréchet (UCL-CORE), T. Eggericks (UCL-GéDAP), J. Teller (ULg-Lepur), Y. Hanin (UCL-CREAT), Ch. Vandermotten (GUIDE-ULB), B. Wayens (ULB-IGEAT)



## Croissance démographique

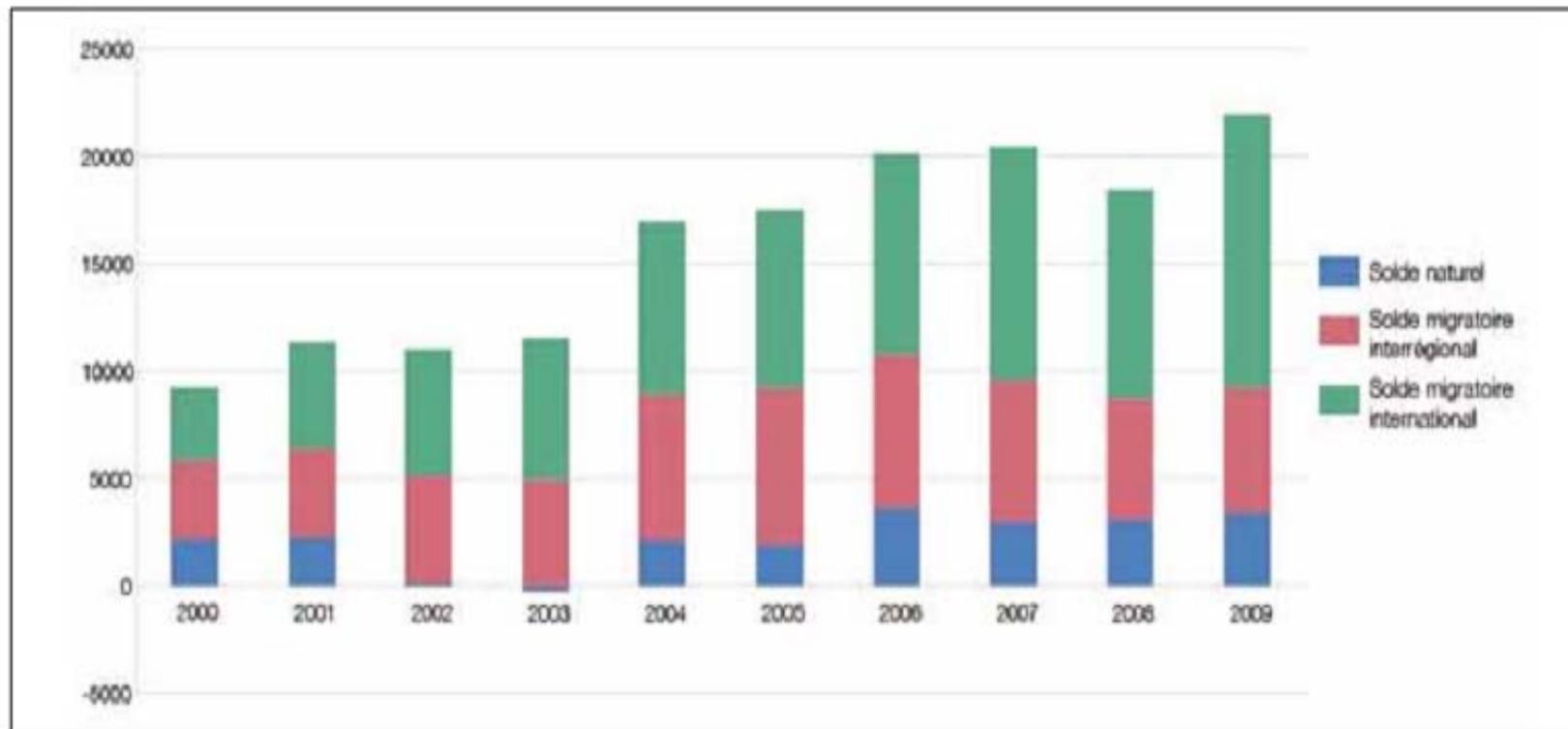
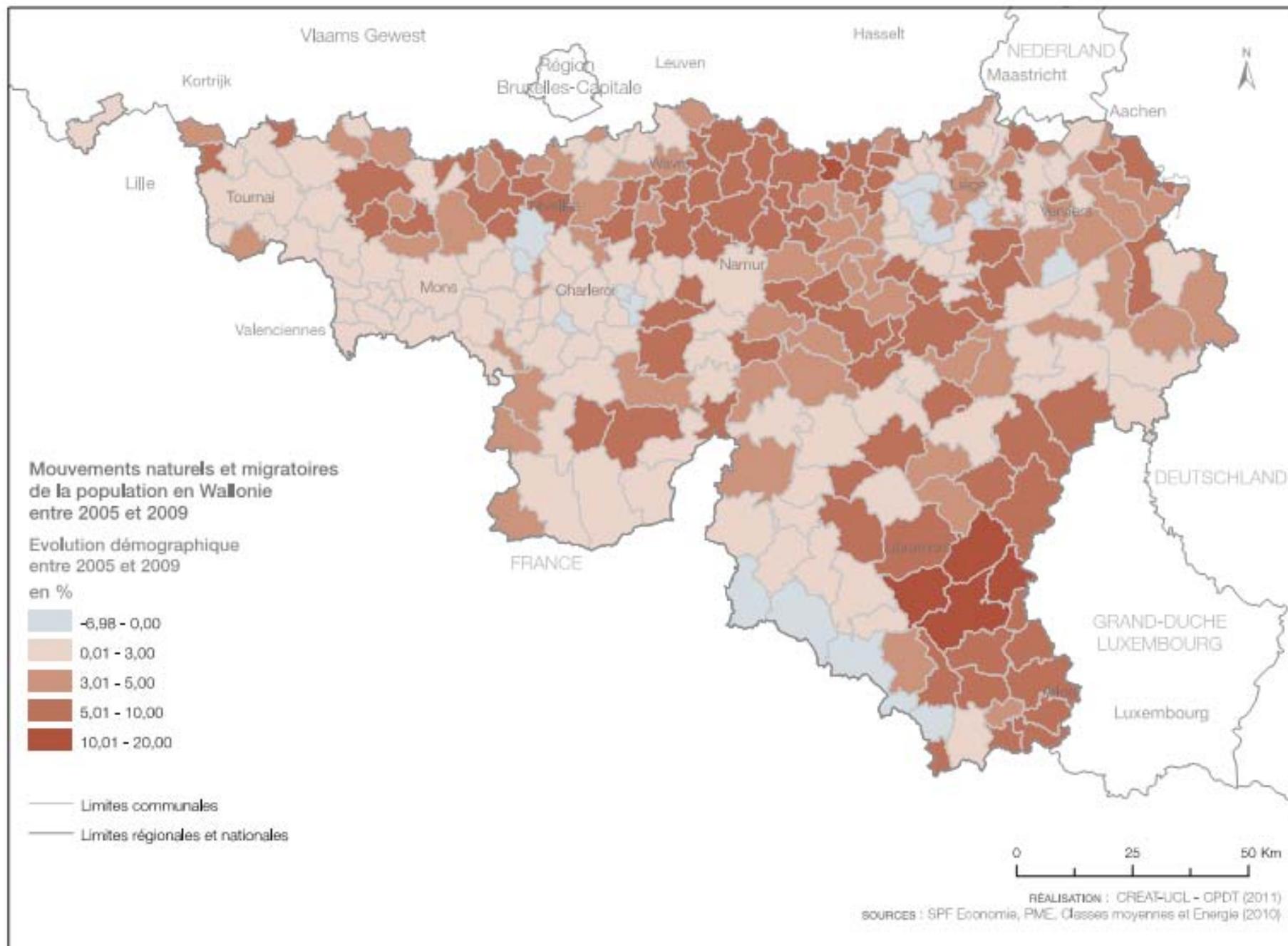


Fig. 1 : Mouvements naturels et migratoires de la population en Wallonie entre 2000 et 2009 (en nombre d'habitants)

*Malgré un solde naturel régulièrement positif, les migrations forment le principal moteur de la démographie wallonne. La part du solde migratoire avec les autres régions (en l'occurrence la région bruxelloise) reste constante tandis que le solde migratoire avec l'étranger s'accroît d'année en année ; il s'agit pour la moitié de phénomènes frontaliers — Source : DGSIE, MOUVEMENTS ANNUELS DE LA POPULATION*





### Croissance démographique

Accroissement de l'ordre de 227.000 habitants entre 2010 et 2020 et 585.000 habitants entre 2010 et 2040.

### Instabilité de la structure des ménages

Entre 2002 et 2008, nombre de ménages : isolés +58.000, monoparentaux +54.000, couples avec enfants -43.000.

Accroissement de 180.000 ménages d'ici 2020 et de 500.000 ménages d'ici 2040.

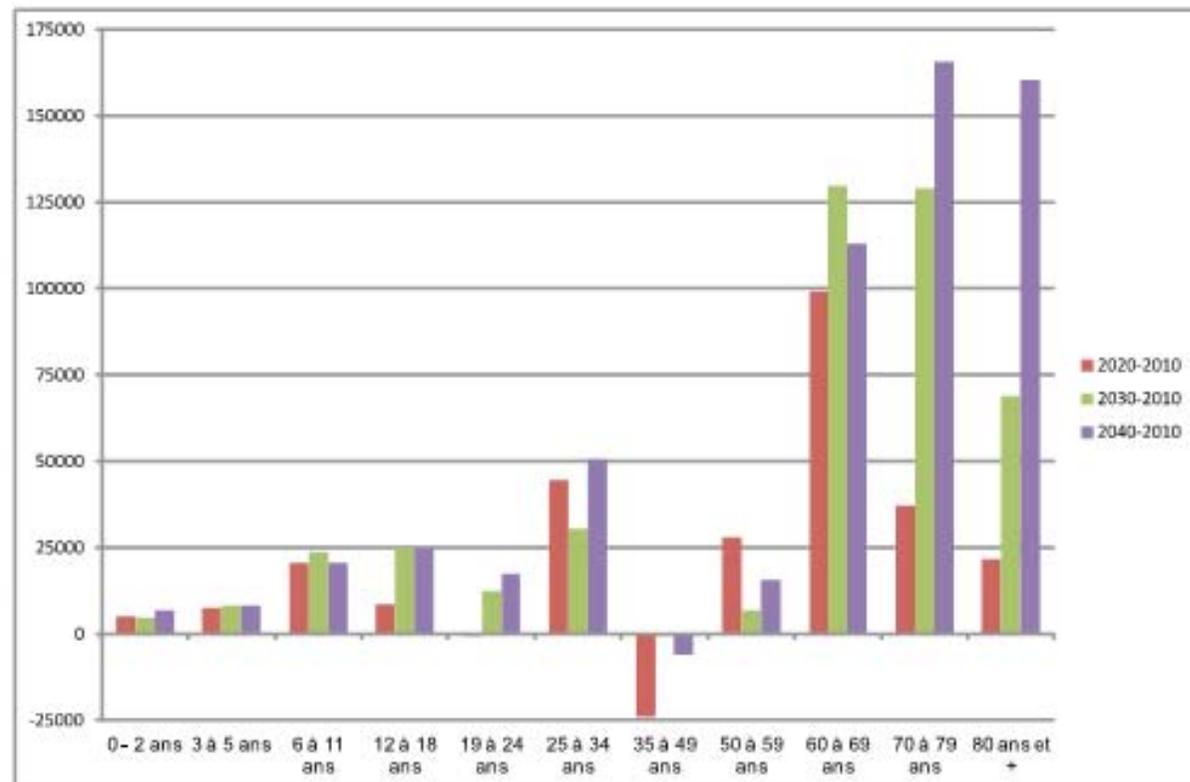
### Vieillesse de la population

L'âge moyen de la population wallonne augmente d'un an tous les neuf ans.

Arrivée progressive à l'âge de la retraite de la génération du baby boom.



- Accroissement spectaculaire des effectifs de plus de 60 ans avec un doublement de la population âgée de 80 ans et plus entre 2010 et 2040.
- Augmentation des besoins inhérents à chacune de autres classes d'âge: crèches, écoles, etc.





### Massification de la rénovation du bâti existant

Les bâtiments déjà existants représenteront plus de 80 % du parc de 2050.  
Consommation moyenne est estimée à 370 kW/m<sup>2</sup>.an

### Mobilité et déplacements (cf. énergie)

#### Gestion de l'eau

Situations de pénuries d'eau, au moment où la demande augmentera tant pour la consommation que pour l'agriculture.

Augmentation de l'alea d'inondation : limitation de l'imperméabilisation des sols, aménagement de zones d'expansion des crues.

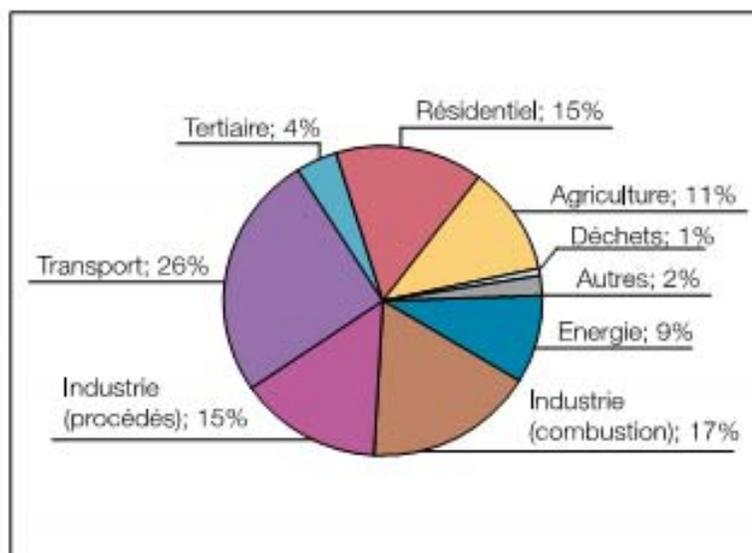
#### Exploitation forestière

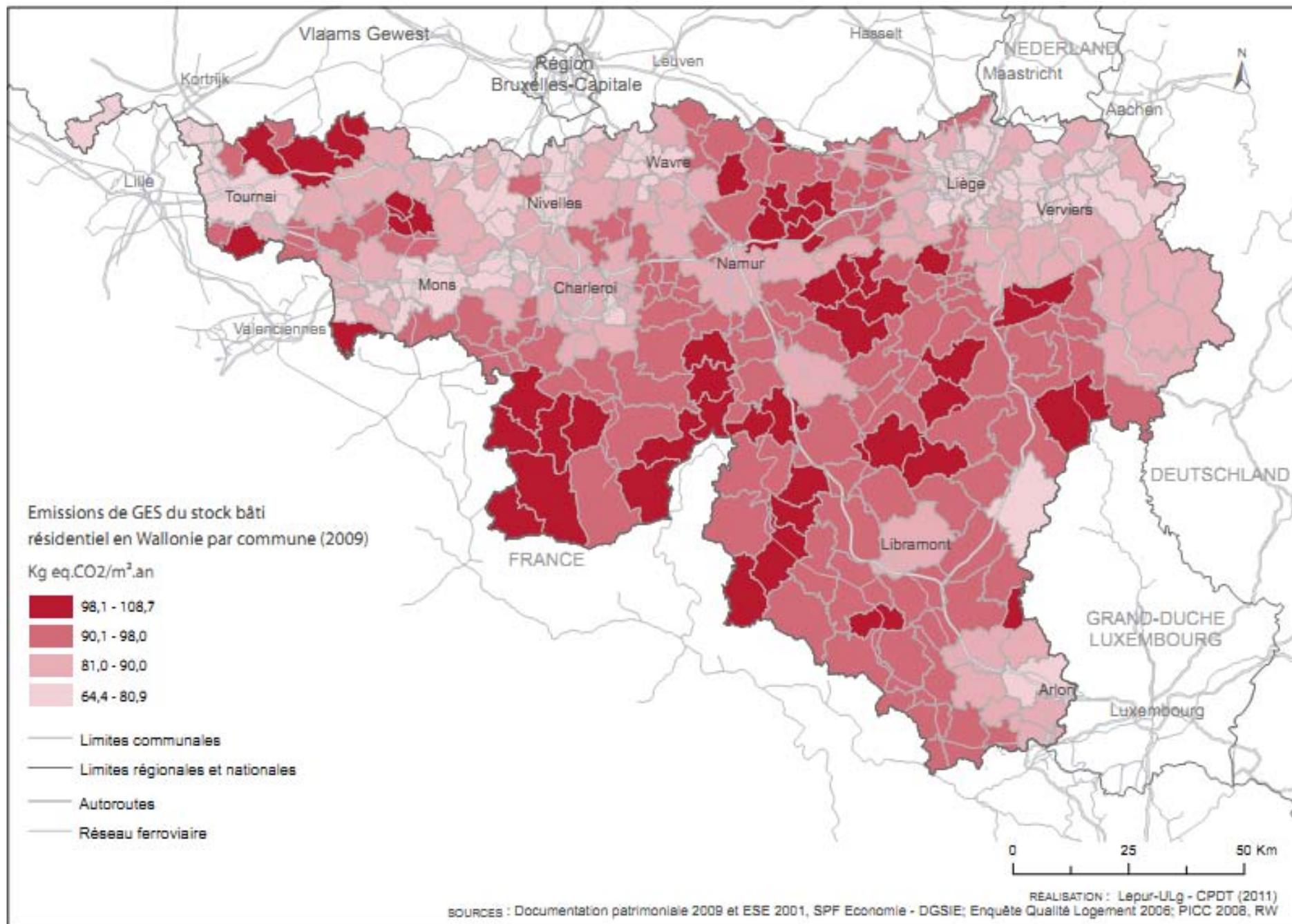
Vulnérabilité de certaines essences & valorisation des massifs forestiers comme puits de carbone.



Les émissions de GES restent très importantes en Wallonie

La moyenne annuelle des émissions de GES par habitant en 2007 était de 13,3 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> (t éq. CO<sub>2</sub>/an), ce qui est supérieur à la moyenne européenne de 10,2 t éq. CO<sub>2</sub>/an à la même date.







### Dépendance aux énergies fossiles

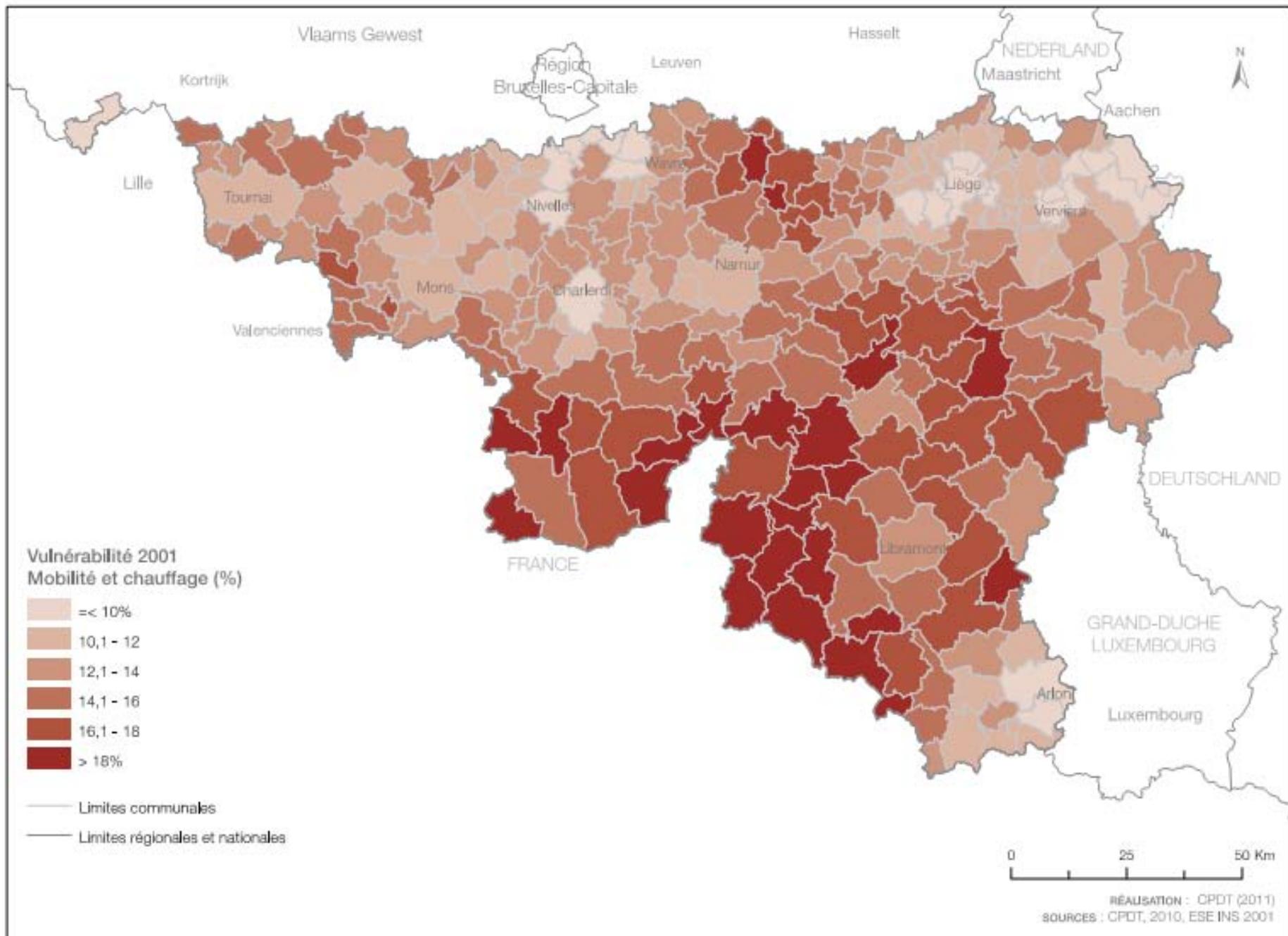
Les énergies fossiles représentent 62 % des sources d'énergie primaire de la Wallonie et notre région est très dépendante de combustibles fossiles importés

### Mobilité et déplacements

Une part importante de la consommation énergétique liée aux déplacements domicile-travail en Wallonie s'explique par des variables territoriales : mixité, densité, ration emplois/habitants.

### Rapprochement des producteurs et des consommateurs.

Implications spatiales stockage de l'énergie renouvelable et desserte en énergie de l'ensemble du territoire dans le contexte de la libéralisation et la réponse aux nouvelles demandes.





### Le déficit n'est pas résorbé mais ne se creuse plus

En Wallonie, le taux d'emploi est passé entre 2000 à 2010 de 56% à 57%, ce qui reste, respectivement, 6 % et 7 % en deçà des moyennes belge et européenne.

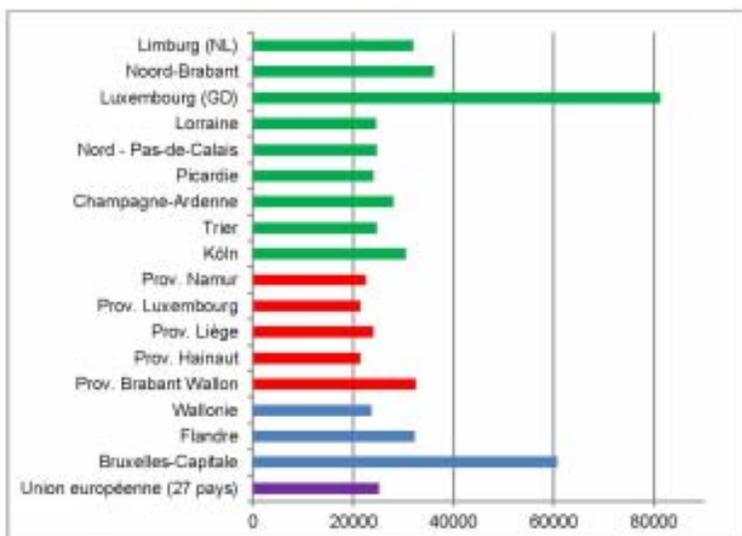
Sur la période 1997-2008, la Wallonie affiche un taux de croissance similaire à celui de Flandre et légèrement inférieur à la moyenne européenne.

### Des disparités assez fortes entre provinces

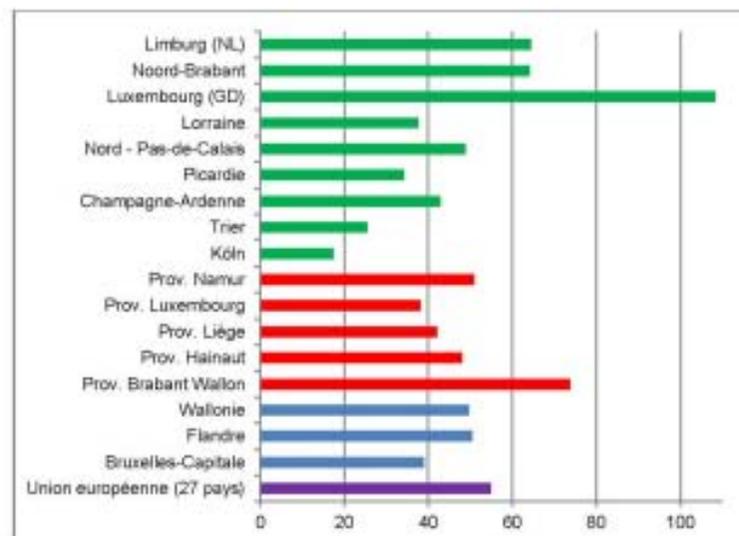
Liées aux effets de concentration (R&D, tertiaire etc.) et proximité par rapport à des pôles extérieurs générateurs d'activité.

### Tirer parti des effets de la métropolisation

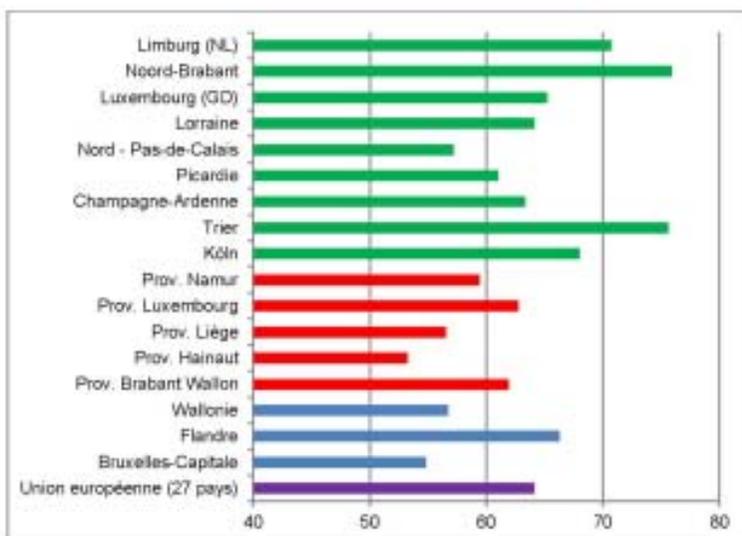
Renforcer l'attractivité des villes wallonnes constitue un enjeu majeur en regard du défi de la compétitivité régionale.



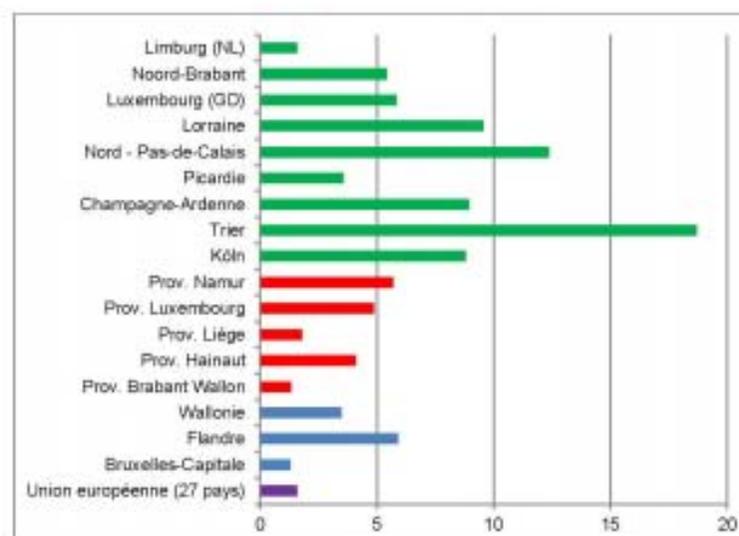
**PIB par habitant 2010 (prix courants du marché) – Wallonie et régions limitrophes**



**PIB par habitant : évolution 1997 - 2008 en % (prix courants du marché) – Wallonie et régions limitrophes**



**Taux d'emploi – Wallonie et régions limitrophes**



**Taux d'emploi : évolution 1997 - 2008 en % – Wallonie et régions limitrophes**



### Exposition au risque de pauvreté assez élevé en Wallonie

Se confirme tant d'après les indicateurs quantifiés (revenus, endettement, santé etc.) que la perception qu'ont les individus de leur situation.

### Logement

Le parc public reste insuffisant : 30.000 ménages restent en attente d'un logement social (avec une attente moyenne de quatre ans).

Salubrité des logements : amélioration, mais reste énormément à faire.

Coexistence de sur- et de sous-occupation des logements

### Accès aux équipements et services

Enseignement, les TICs, vie culturelle et associative.

A concilier avec politique de recentrage des services et de l'habitat autour de pôles bien desservis par les TCs.



### Hétérogénéité territoriale et effets d'échelle

En Wallonie, la diversité et les inégalités sociales restent généralement très importantes même au sein de territoires de très petite taille.

La réduction des écarts entre les niveaux socioéconomiques des territoires ne peut pas être confondue avec la réduction des inégalités sociales.

### Participation citoyenne

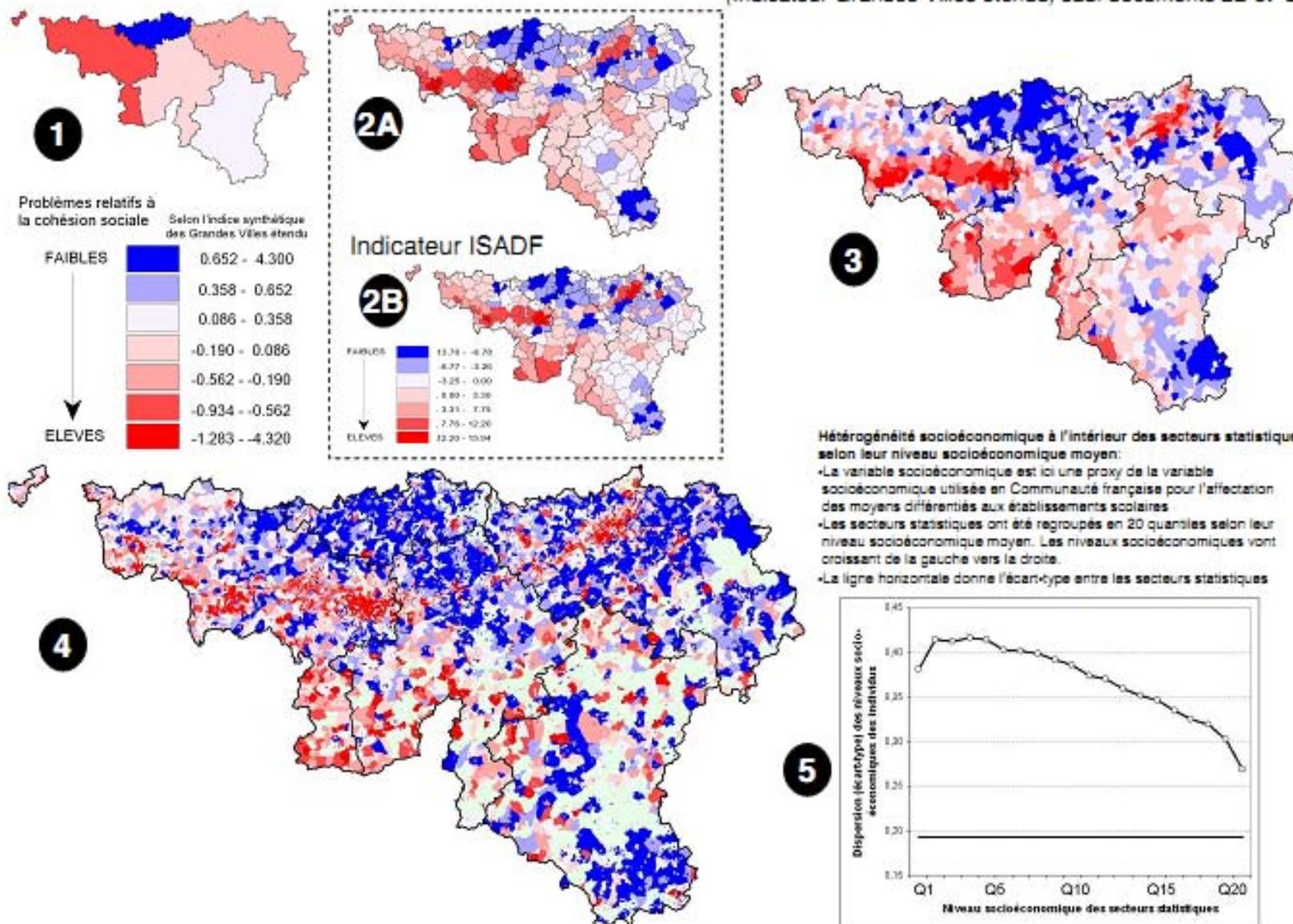
Les catégories sociales les plus précaires tendent à rester sous-représentées dans les mécanismes participatifs.

### Perspectives

Risque de difficultés croissantes en matière de cohésion sociale : remise en cause de certains transferts sociaux, instabilité croissante des ménages, etc.

## Les niveaux socioéconomiques en Wallonie de l'échelle de la province à celui du secteur statistique

(Indicateur Grandes Villes étendu, sauf documents 2B et 5)





### Importance économique du secteur des transports

En 2005, les secteurs du transport de personnes et de la logistique représentaient une valeur ajoutée de 3,3 milliards d'euros.

### Coûts de congestion et d'entretien

Augmentation continue de la demande au niveau international et régional.

Pressions accrues sur les infrastructures et détérioration importante des conditions de circulation - perte de temps, perte d'efficacité économique, diminution de la qualité de vie.

### Transport de marchandises

Les objectifs fixés par le livre blanc de la Commission européenne prévoient un report modal du fret routier de 30 % à l'horizon 2030 et de 50 % à l'horizon 2050, pour des distances supérieures à 300 kilomètres.

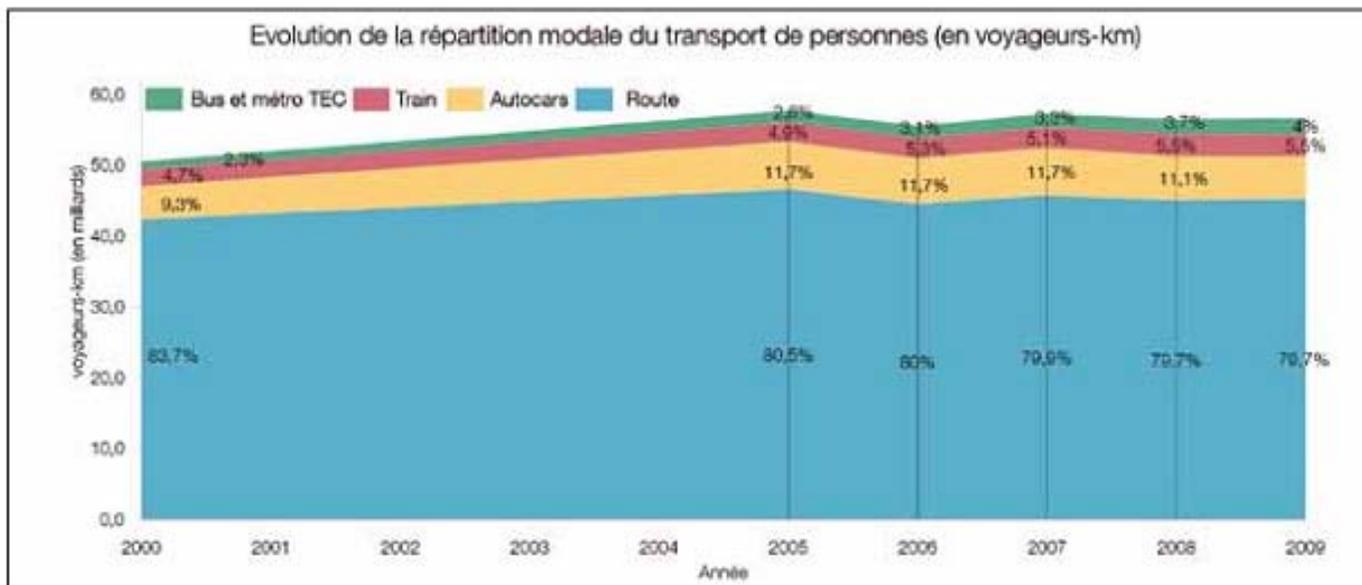


Fig. 11 : Evolution de la répartition modale du transport de personnes en Wallonie entre 1990 et 2009 (transit international compris ; hors transport aérien et modes doux (vélo, marche à pied) – Source : SPF Mobilité et Transport, SNOB & SRWT – Calculs IWEPS

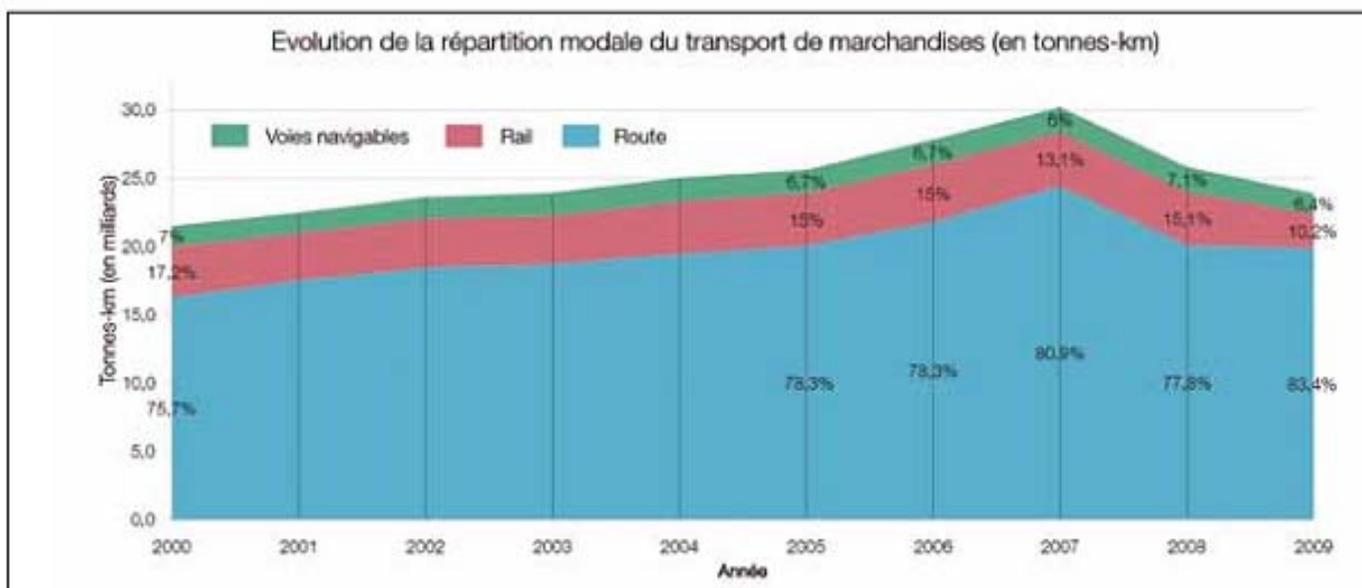


Fig. 12 : Evolution de la répartition modale du transport de marchandises en Wallonie entre 1990 et 2009 (transit international compris ; hors transport aérien) – Source : SPW – DGO2 – Mobilité et Voies Hydrauliques – Calculs IWEPS

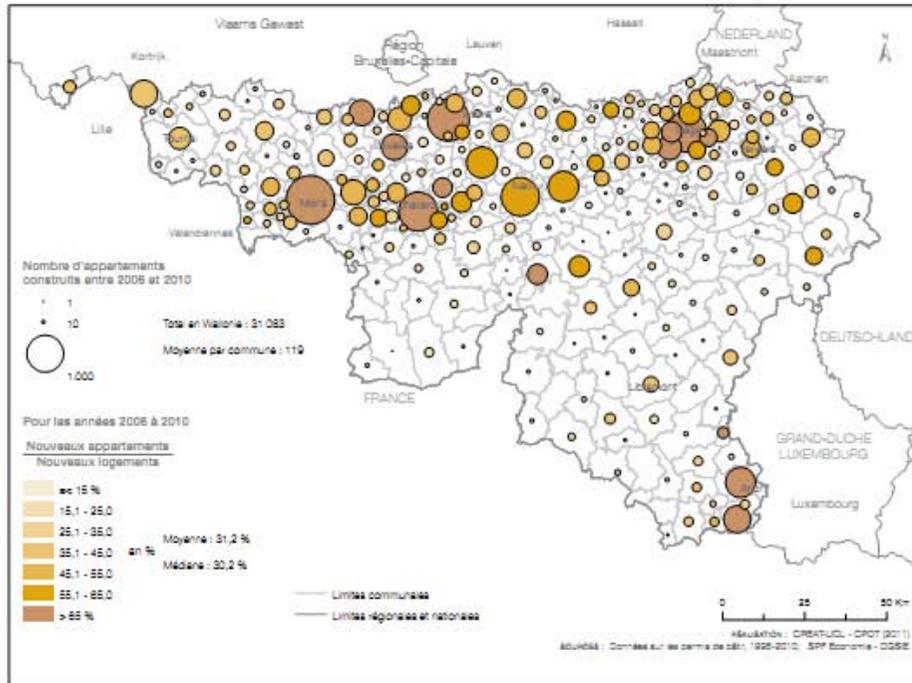
# Diagnostic territorial de la Wallonie

## Les secteurs

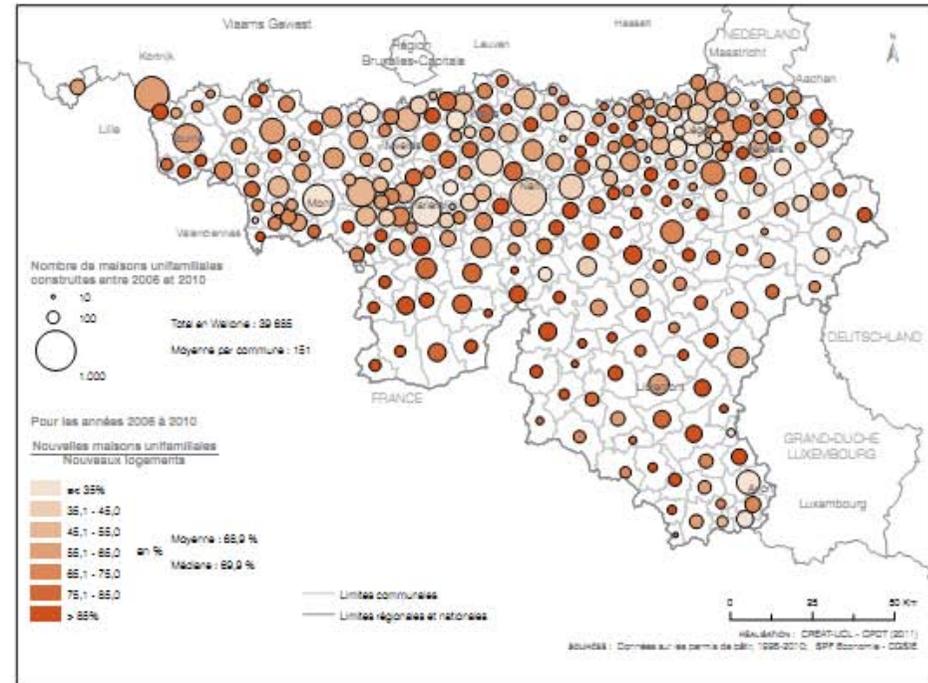
*Coordination : MF. Godart, Luce Bellefontaine & Valérie Cawoy  
(ULB-IGEAT)*



## Forte évolution dans le type de production de logements



Carte 2 : Nombre d'appartements construits entre 2006 et 2010 sur la totalité de la production de nouveaux logements



Carte 3 : Nombre de maisons unifamiliales construites entre 2006 et 2010 sur la totalité de la production de nouveaux logements

Déficit actuel de 1.000 à 2.000 log par an  
Perspective produire 10.000 log par an

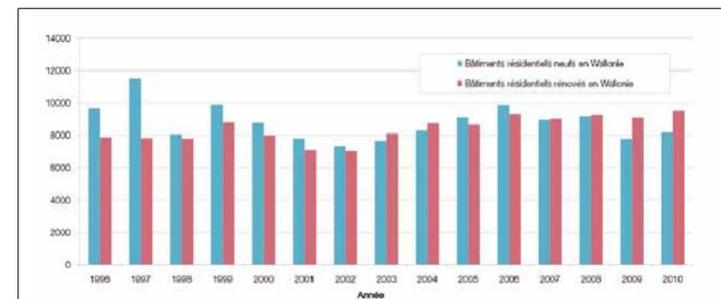
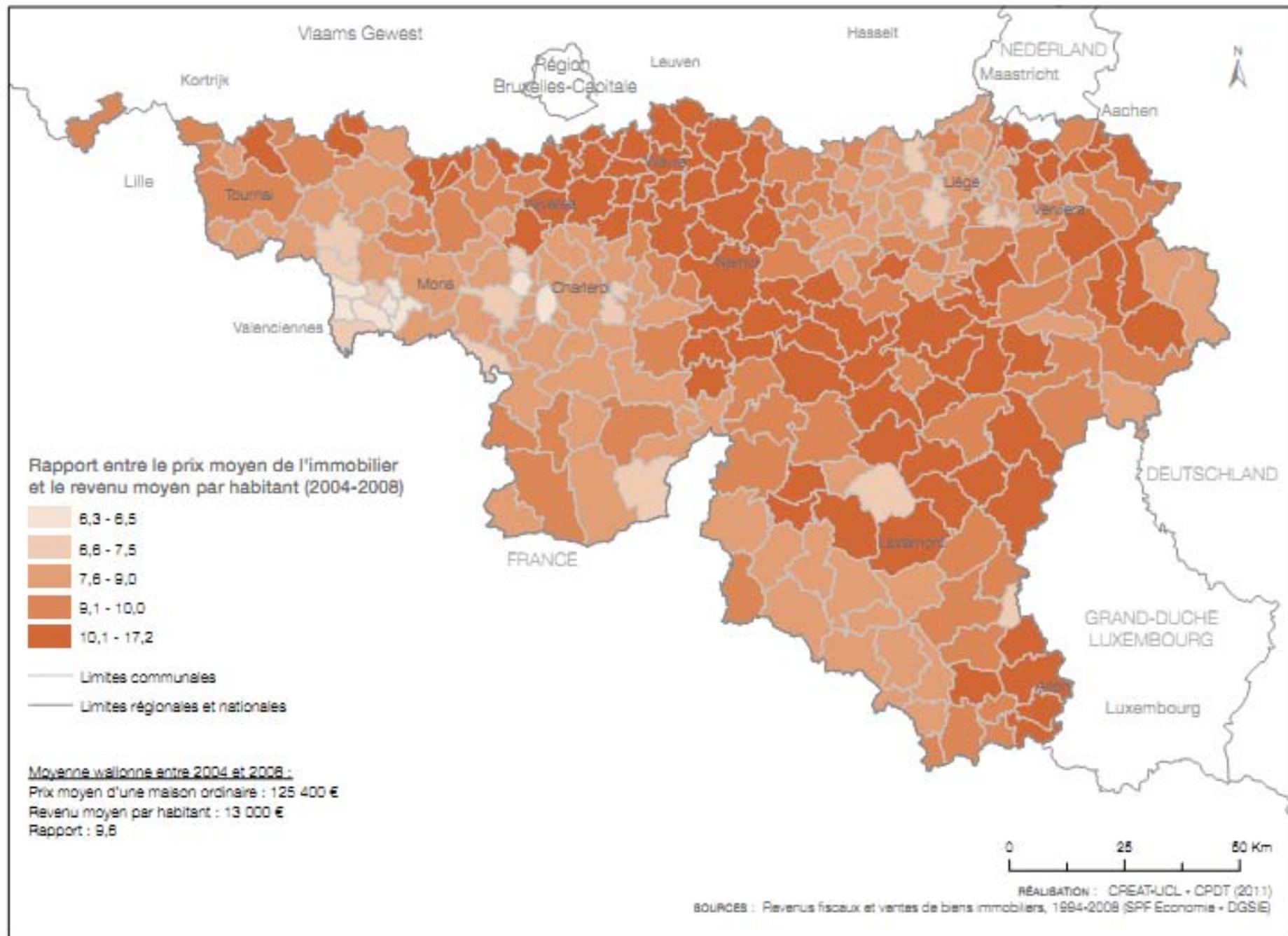
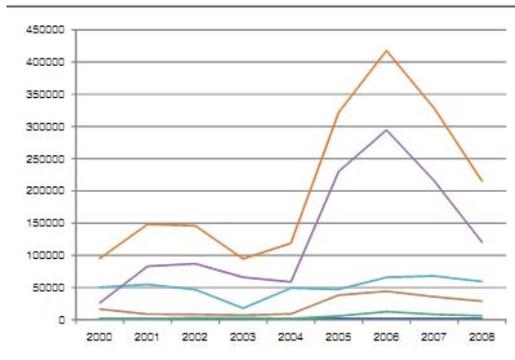


Fig. 1 : Comparaison entre les demandes de permis pour des bâtiments neufs ou rénovés — Source : DGSE





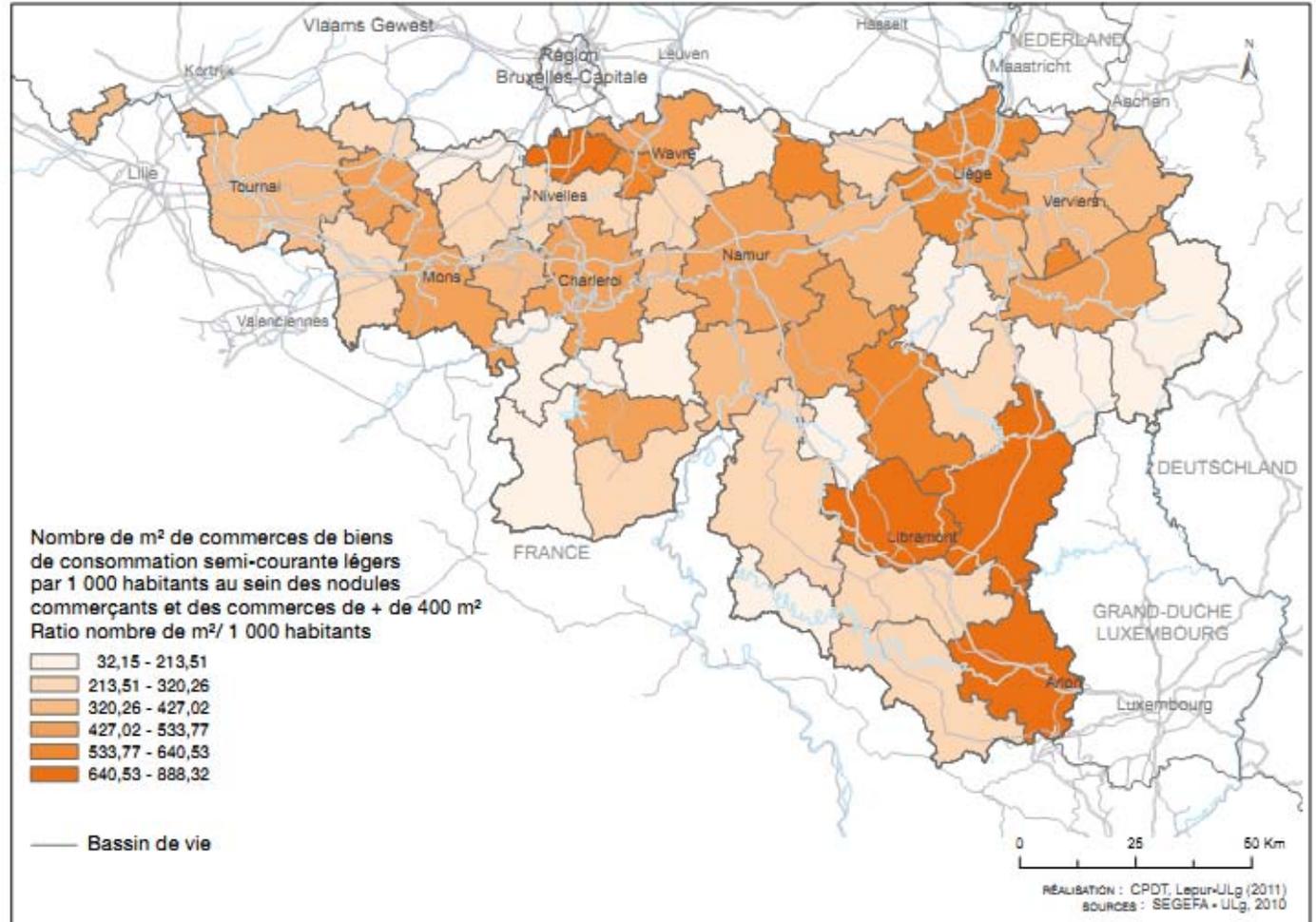
## Forte évolution des surfaces commerciales

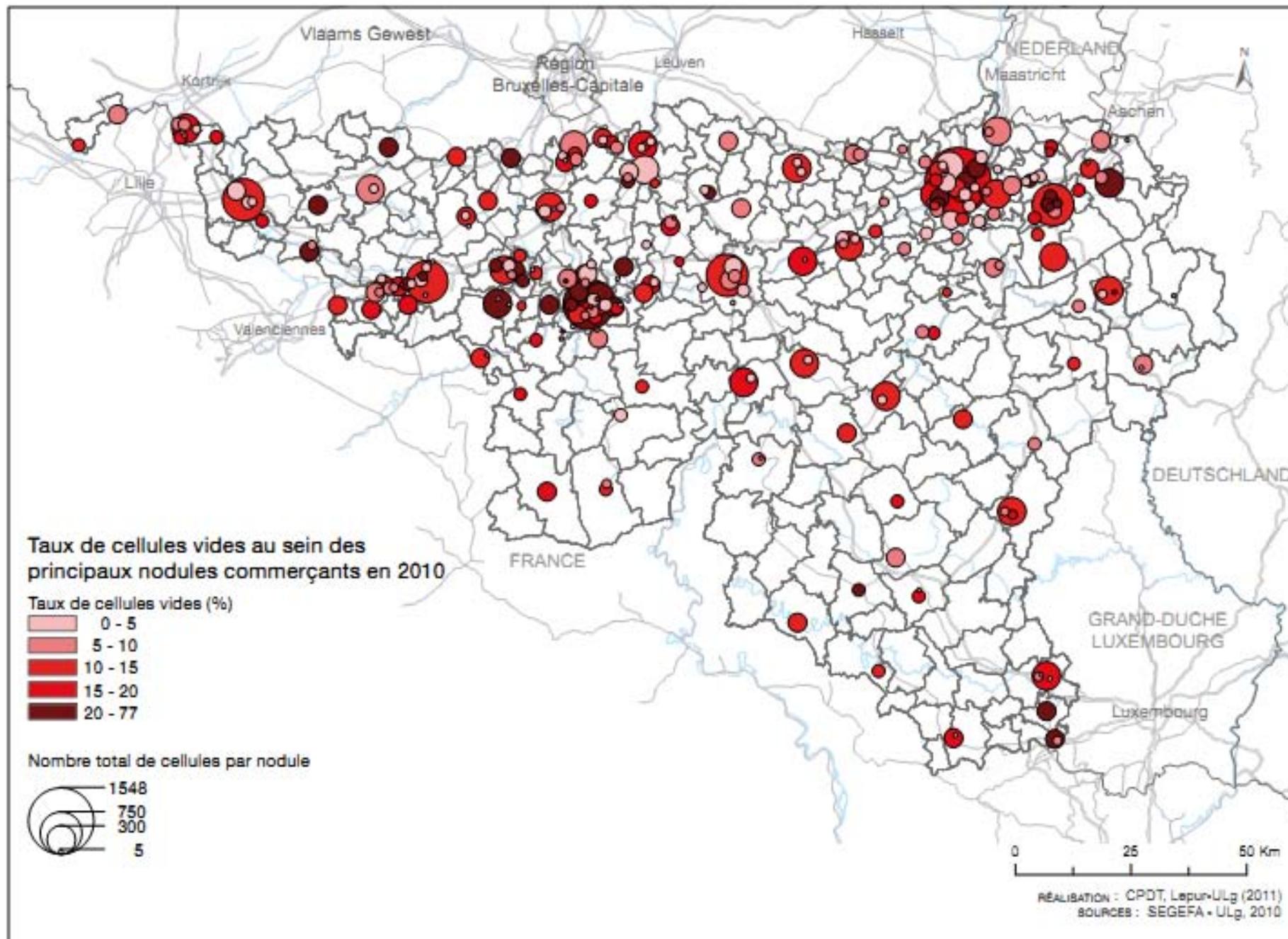


Evolution des surfaces de vente acceptées entre 2000 et 2008 en m<sup>2</sup>

- Biens de consommation courante
- Biens de consommation semi-courante peu pondéreux
- Biens de consommation semi-courante pondéreux
- Complexes commerciaux
- TOTAL

Auteur: CPDT - Juin 2009  
Sources: CSEND et O'D



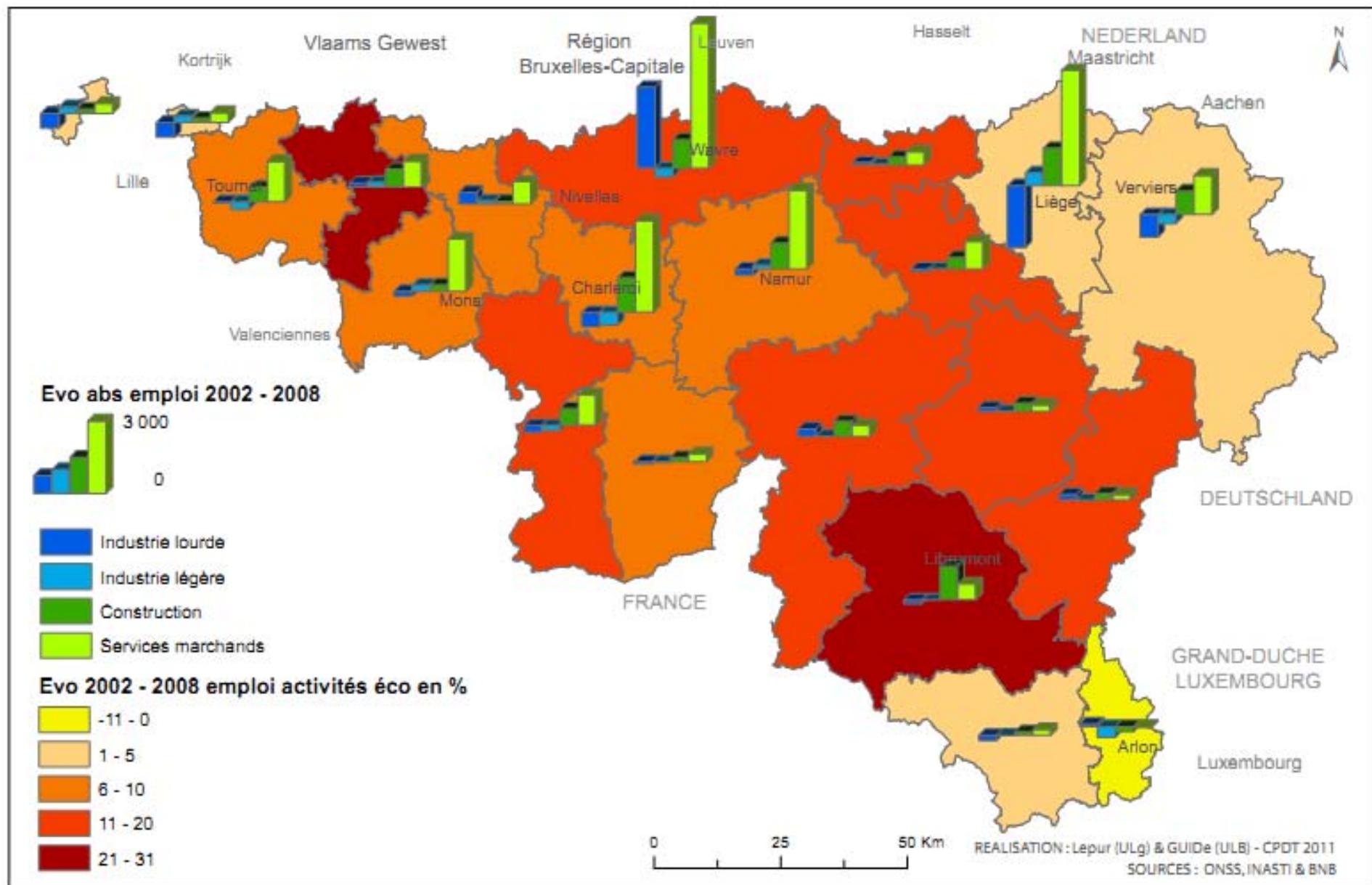




## Mutation vers les services marchands

	1995	2002	2008	95-08		02-08	
				En V.A.	En %	En V.A.	En %
Industries agricoles et alimentaires	25.992	25.085	26.624	632	2	1.539	6
Textile, habillement, cuir et chaussure	9.459	6.538	4.917	-4.543	-48	-1.621	-25
Travail du bois	3.681	3.475	3.974	293	8	499	14
Papier, carton, Impression et édition	12.333	10.765	10.110	-2.223	-18	-655	-6
Cokéfaction, nucléaire, raffinage pétrolier	493	488	374	-119	-24	-114	-23
Industrie chimique, caoutchouc et plastique	21.128	23.084	25.315	4.186	20	2.230	10
Autres produits non métalliques	15.145	14.703	12.858	-2.288	-15	-1.845	-13
Métallurgie et travail des métaux	36.583	33.729	32.510	-4.073	-11	-1.219	-4
Machines et équipements	14.614	13.888	15.009	395	3	1.121	8
Équipements électriques et électroniques	12.611	11.172	10.298	-2.312	-18	-874	-8
Matériel de transport	9.026	9.176	8.391	-635	-7	-785	-9
Autres industries manufacturières	4.387	4.145	4.069	-319	-7	-76	-2
Construction	77.257	82.269	94.262	17.005	22	11.992	15
Commerce de gros	48.530	48.731	52.817	4.287	9	4.087	8
Activités financières	27.245	24.974	24.617	-2.629	-10	-357	-1
Immobilier, R&D et services aux entreprises	79.043	96.324	122.311	43.268	55	25.987	27
<b>Total</b>	<b>397.527</b>	<b>408.546</b>	<b>448.456</b>	<b>50.928</b>	<b>13</b>	<b>39.910</b>	<b>10</b>

Tab. 1 : Wallonie - Evolution de du nombre d'emplois au sein des différents secteurs repris dans la thématique — Sources : ONSS ET INASTI







## Complexité des motifs et report modal

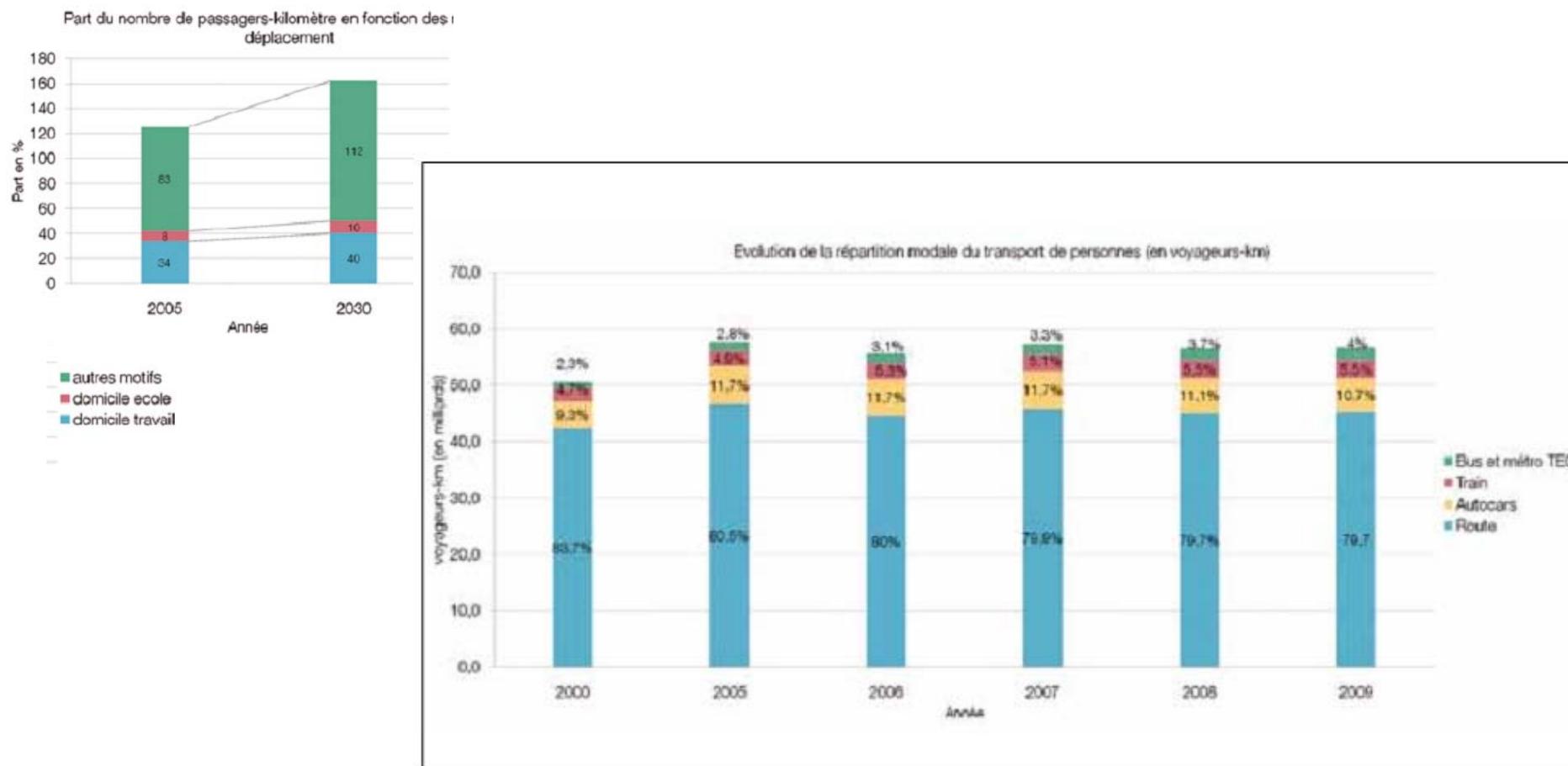
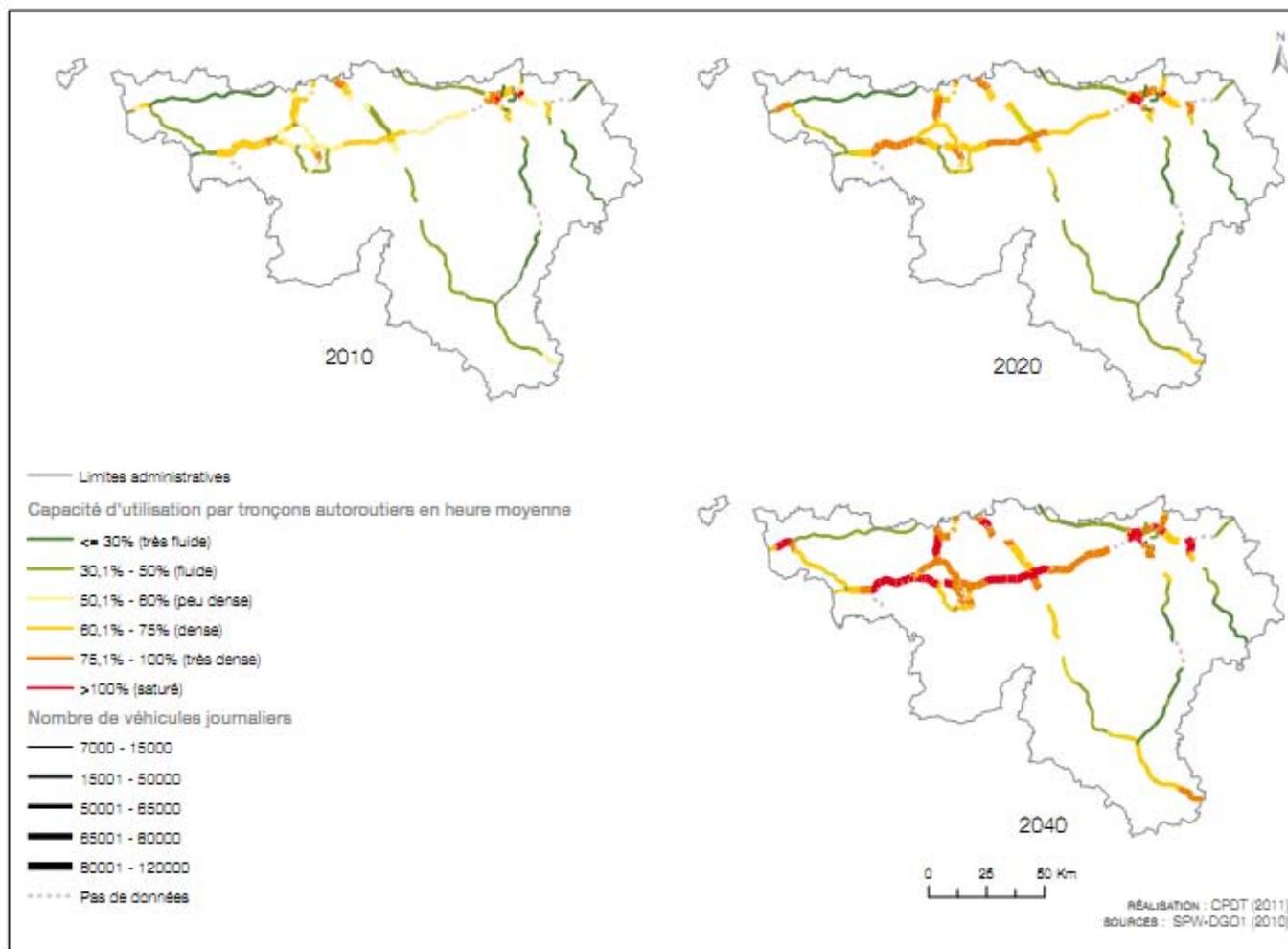


Figure 2 : Evolution de la demande en transports en Wallonie – SOURCES : SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES (SNCB), SPF – MOBILITÉ ET TRANSPORT – CALCULS IWEPS & CPDT

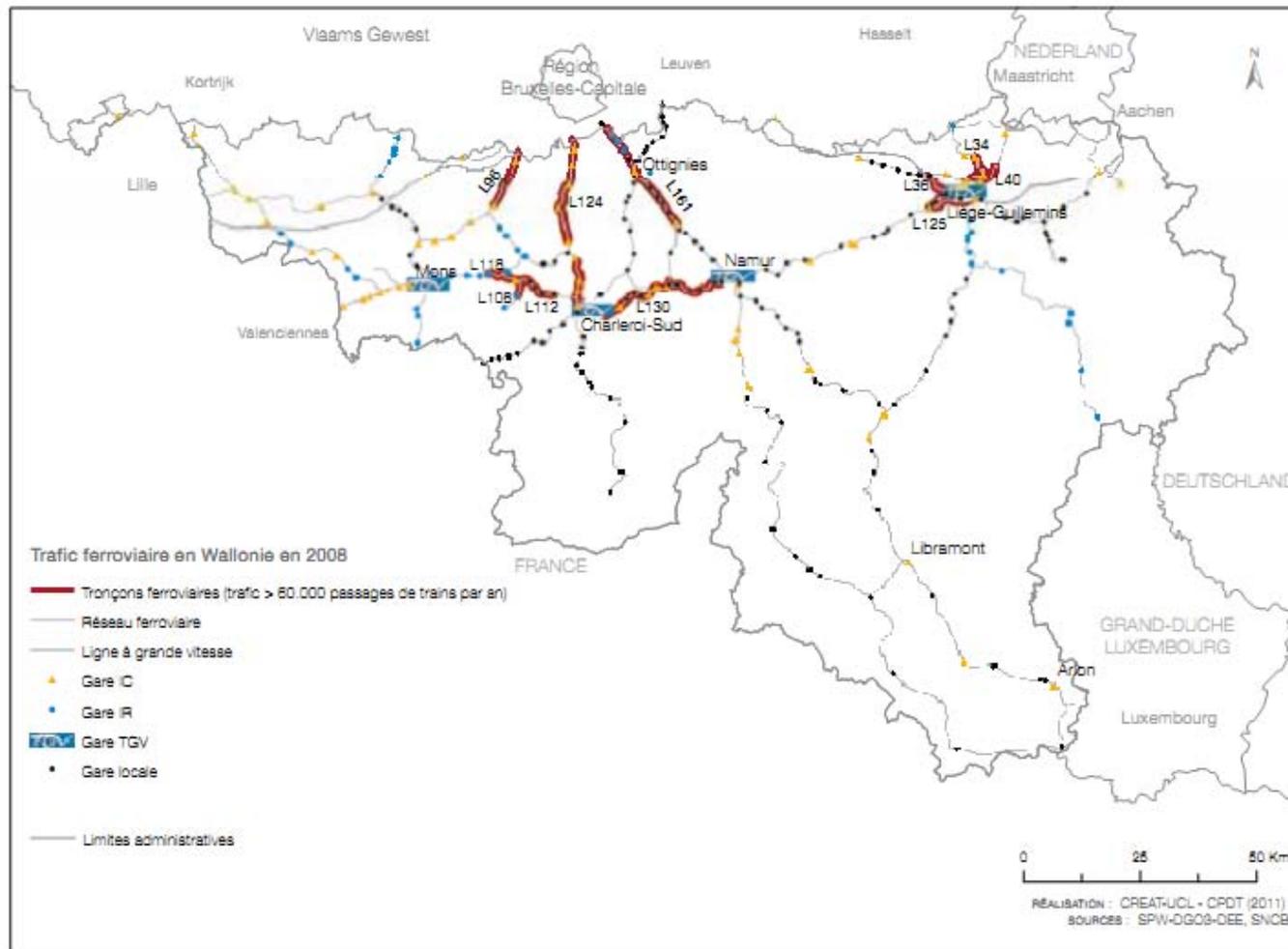


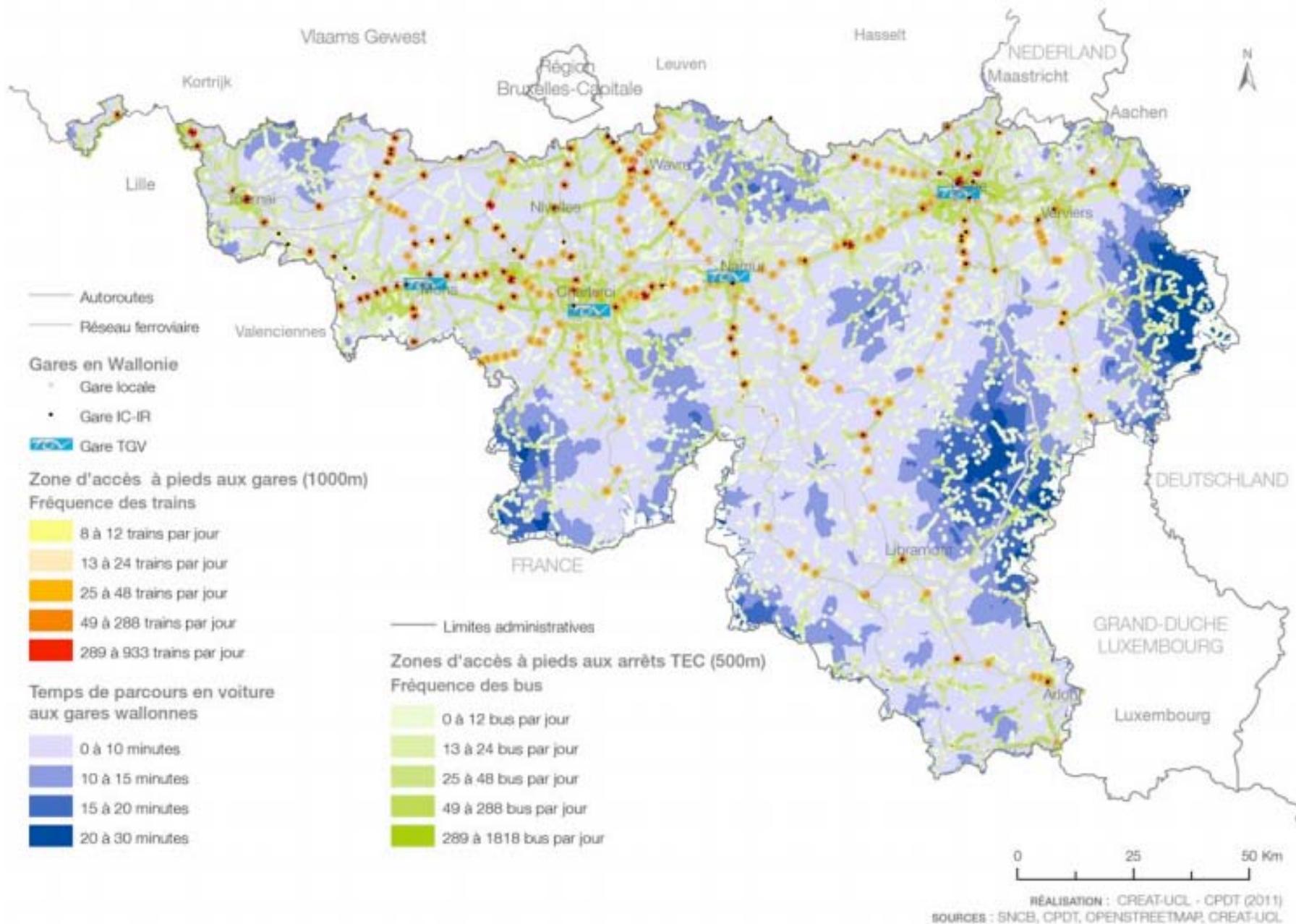
## A évolution constante, la saturation du réseau routier

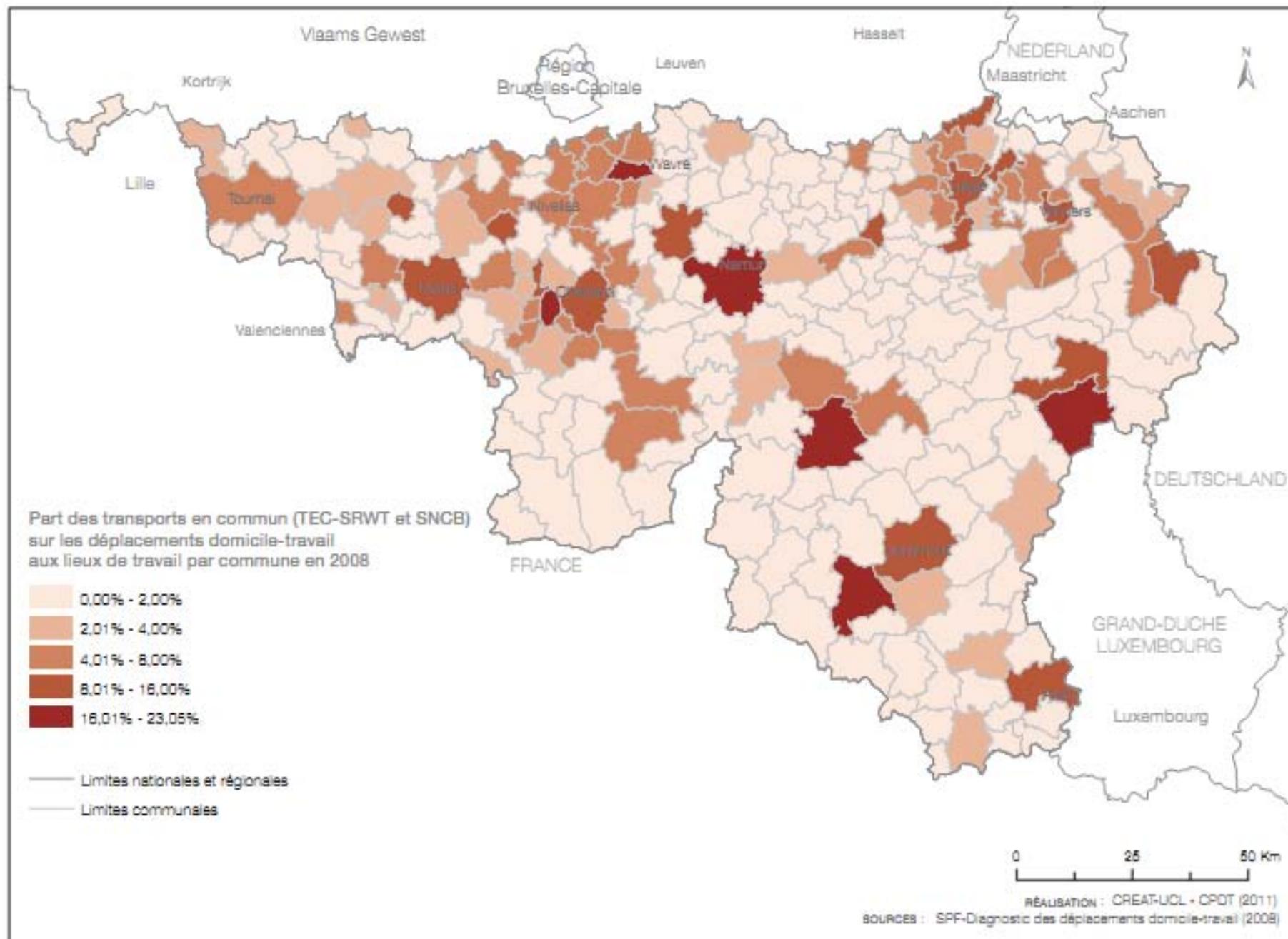




## A évolution constante, une saturation partielle du rail



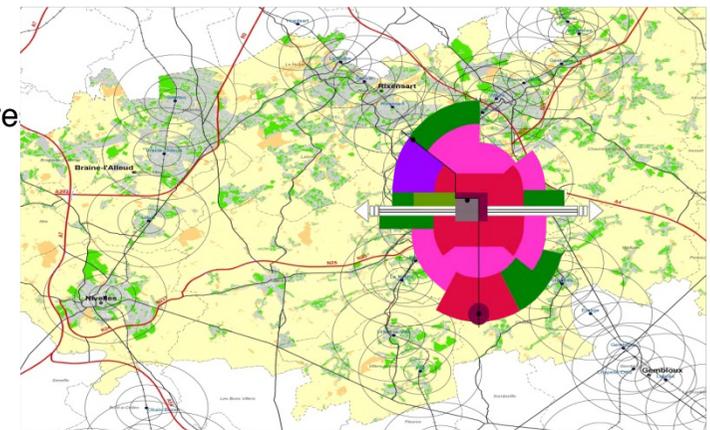






## Adapter la mobilité et les territoires (perspectives mobilité des personnes)

- **Faire des choix territoriaux dans les propositions Tritel**
- **Adapter l'offre aux mutations et défis**
  - Adapter l'offre et les équipements aux personnes âgées
  - Adapter les horaires des services (cadencés, we...)
  - Adapter les moyens de déplacements selon les lieux (centre ville, 1<sup>ère</sup> couronne, agglomération...)
  - Promouvoir les nouveaux modes (vélos électriques, voitures partagées *et à l'offre...*)
- **Développer radicalement l'intermodalité**
  - Réduire l'offre en parking en ville, voirie partagée, et requalifier les espaces publics
  - Quais partagés train-bus
  - Complémentarité des modes dans le temps et dans l'espace (éviter la concurrence et gérer les ruptures de charge)
- **Restructurer le territoire**
  - Compléter les chaînons manquants et valoriser les infrastructures (Eurocap-rail, RER, REL, BSA, Rapidobus...)
  - Intégration des réseaux à l'échelle des aires métropolitaines (BXL, Liège, Lille, Luxembourg)
  - Densification dans les quartiers de gare et le long des axes tramway
  - Densification des fonctions dans les lieux accessibles en TEC



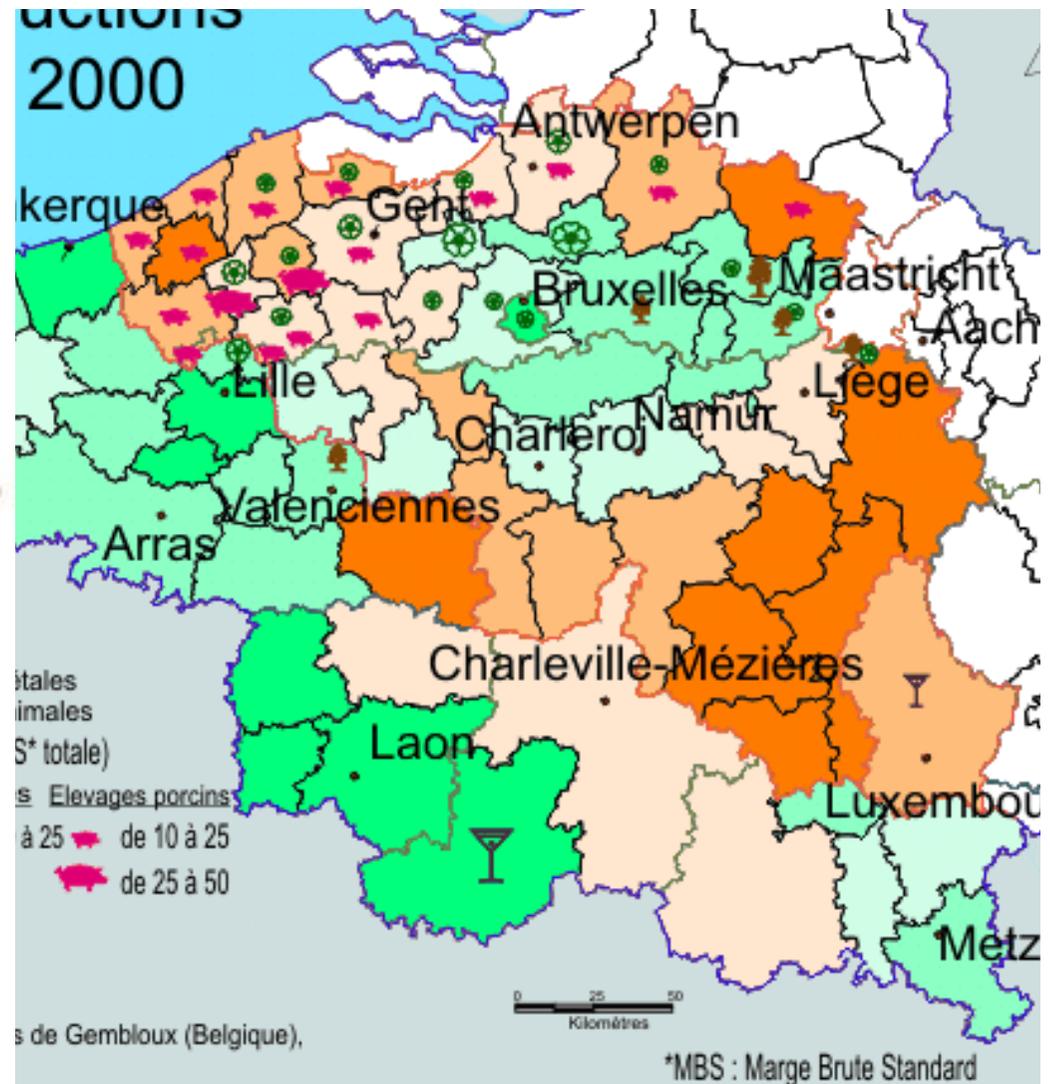


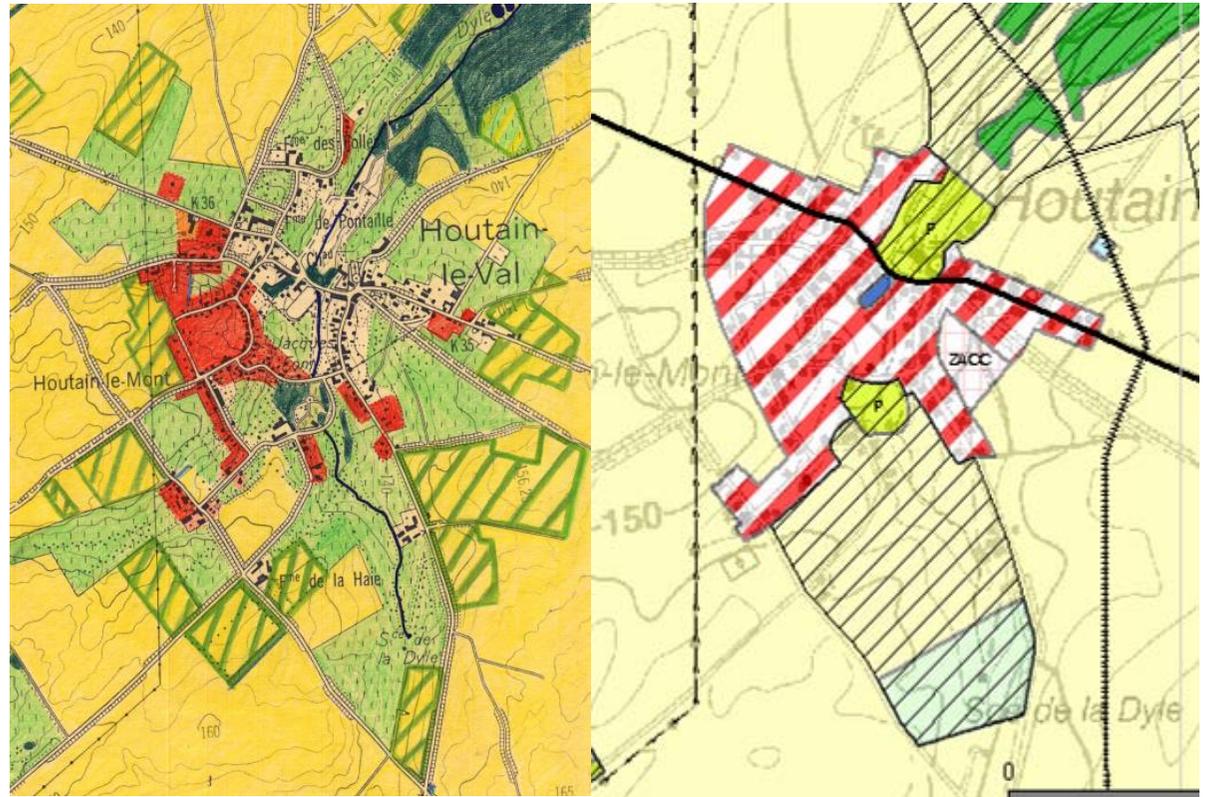
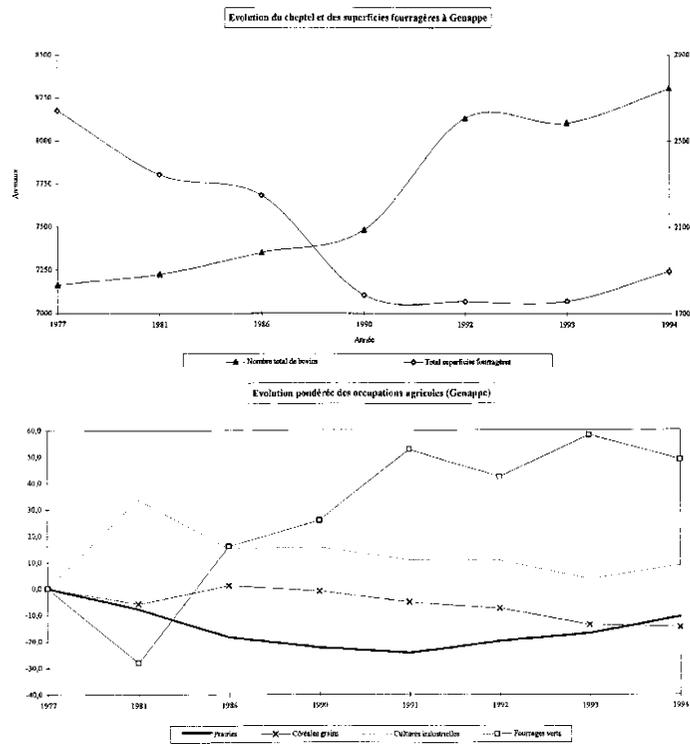
### régions agricoles





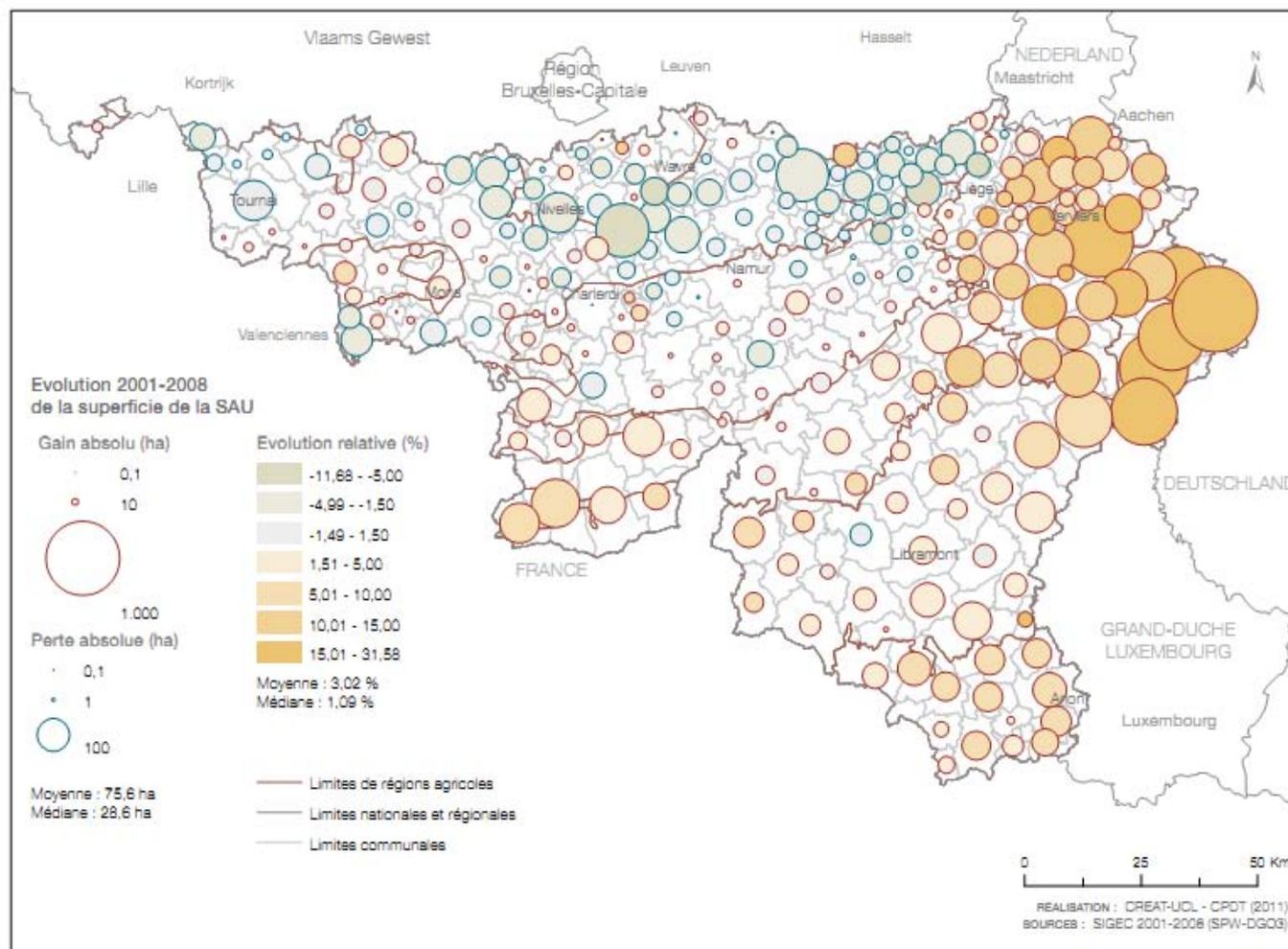
## régions agricoles





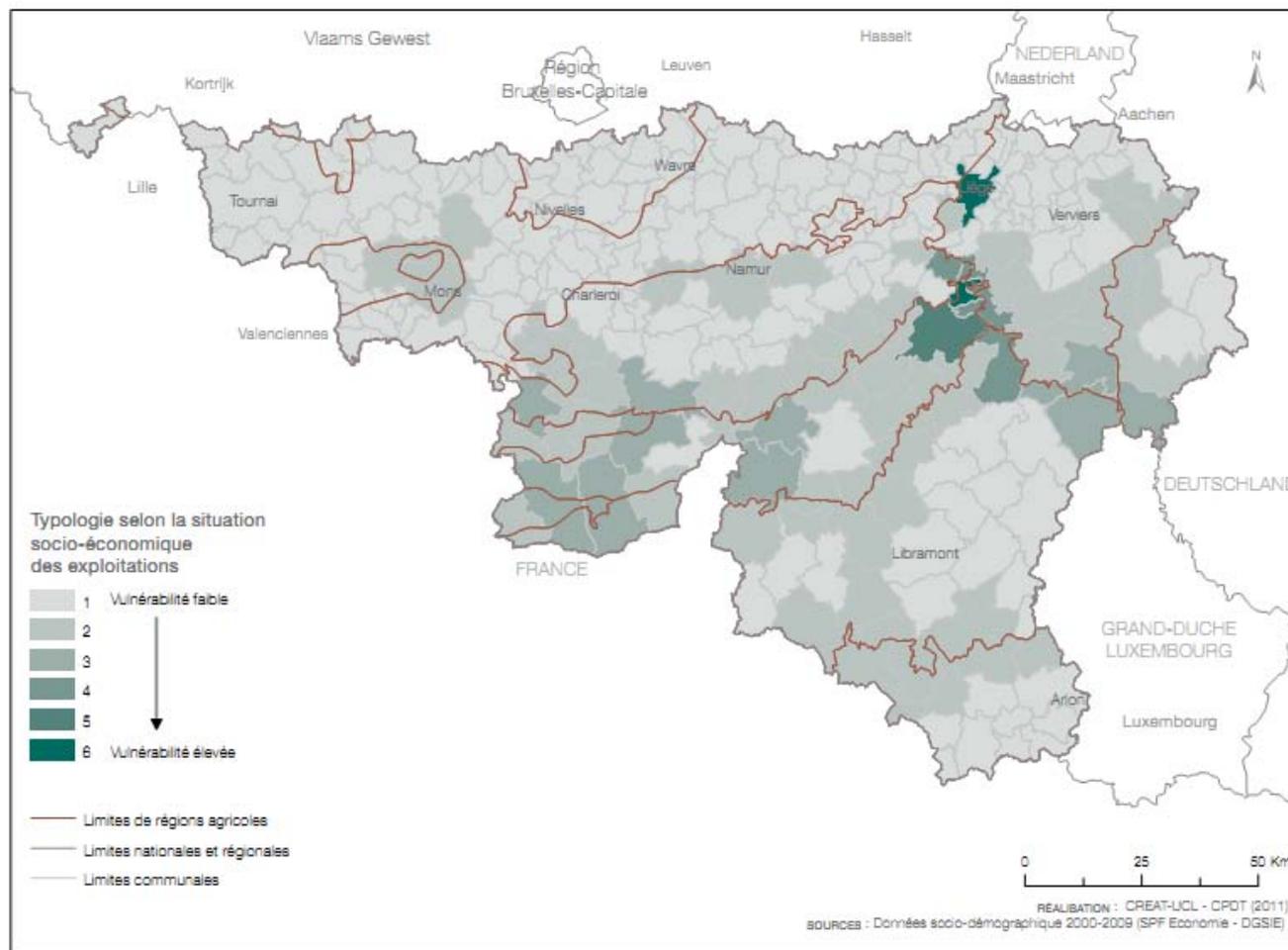


## Depuis la réforme de la PAC, doublement de la taille des exploitations et SAU en évolution contrastée





## Depuis la réforme de la PAC, diversification et consolidation économique des exploitations





Conférence Permanente  
du Développement  
Territorial

# ***Les dynamiques spatiales***

*Martin Grandjean et Yves Hanin – coordination – CREAT-UCL*



## La dynamique européenne : l'Agenda territorial 2020

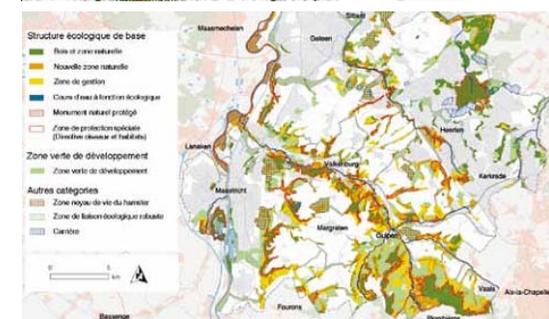
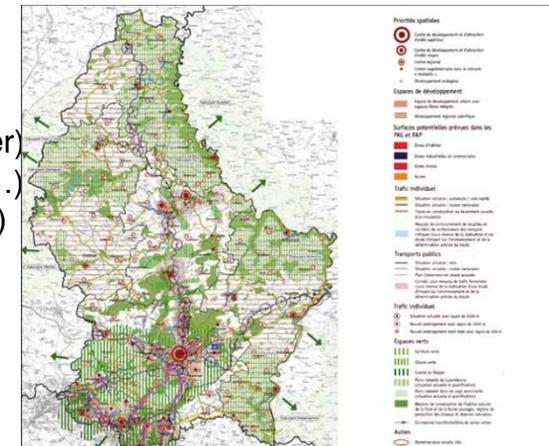
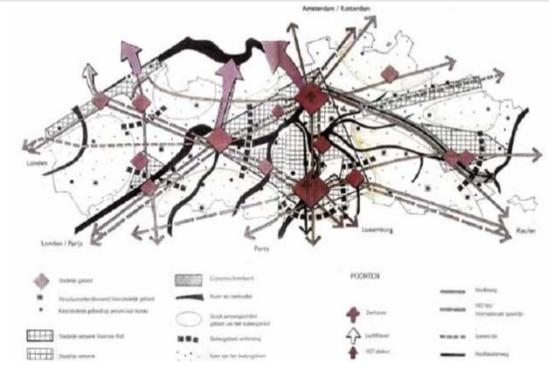
- Promotion d'un développement territorial polycentrique et équilibré
  - Aires métropolitaines fortes en relais avec des villes moyennes
  - Aires rurales appuyées par des villes moyennes
- Consolider le développement des villes et des campagnes
  - Transferts modaux vers les transports en commun
  - Utilisation parcimonieuse du sol et des énergies
- Favoriser les échanges au sein de nouveaux territoires
  - Coopérations transrégionales et transfrontalières
  - Transports alternatifs à la route sur les longues distances
  - Transports en commun intégré dans les aires métropolitaines
  - Promouvoir les projets de territoires supracommunaux
- Renforcer la compétitivité fondée sur des économies locales
  - Renforcer l'initiative et l'entrepreneuriat local
  - Améliorer l'enseignement, la formation et la recherche
  - Développer la capacité d'adaptation aux changements
- Renforcer la spécificité et l'identité des territoires
  - Valoriser le patrimoine naturel, bâti et paysager
  - Multifonctionnalité et diversité des usages territoriaux
  - Multiplier les connectivités sur des pôles spécifiques





## Les dynamiques transrégionales : impacts sur la Wallonie

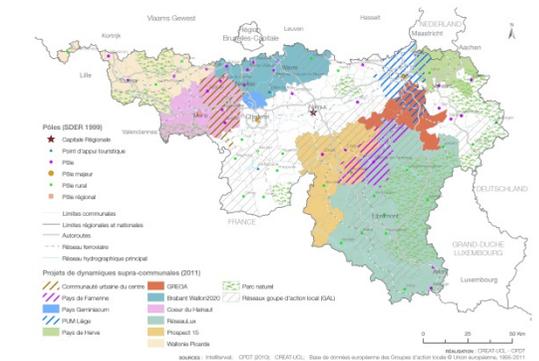
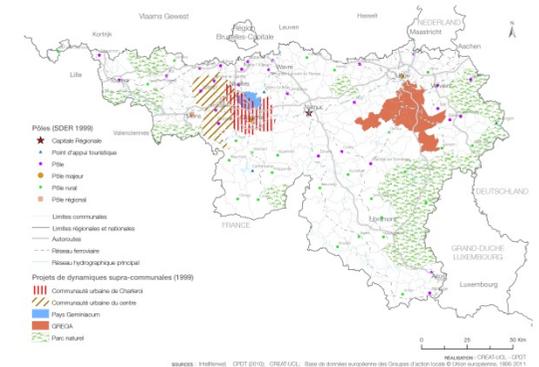
- La territorialisation forte des pôles de compétitivités
  - Eindhoven, Aix-la-Chapelle, Bruxelles, Louvain, Lille et Valenciennes
  - Biotechnologies, agroalimentaire, transports et logistique, ingénierie mécanique, technologies vertes (pas l'aéronautique ni le spatial)
  
- La concurrence pour renforcer la desserte des territoires
  - Valorisation de la position géostratégique (ports, métropoles, central)
  - Dessertes voies d'eau et train (Escaut-Seine ou Magistrale et Rhin de fer)
  - Dessertes ferroviaires des aéroports (Zaventem, Cologne, Findel, Vatry...)
  - Connexions trains transrégionales (Maastricht-Bruxelles, Givet-Namur...)
  - Peu de projets autoroutiers sauf E420 et E42
  
- La concurrence accrue pour l'offre en terrains économiques
  - Réserver des disponibilités foncières aux activités économiques
  - Densification, requalification et volontarisme très marqués aux PB et VL
  - Grandes disponibilités en France et Nord GDL
  
- L'urbanisme durable comme principe
  - Renforcer l'offre en transports en commun et la structuration territoriale des aires métropolitaines (reporter la navette voiture)
  - Densification des logements mais absence de politique foncière
  - Gestion intégrée des disponibilités des ressources (énergie, eau...)
  - Intégration de réseau écologique aux différentes échelles





## Les dynamiques sous-régionales : impacts sur la Wallonie

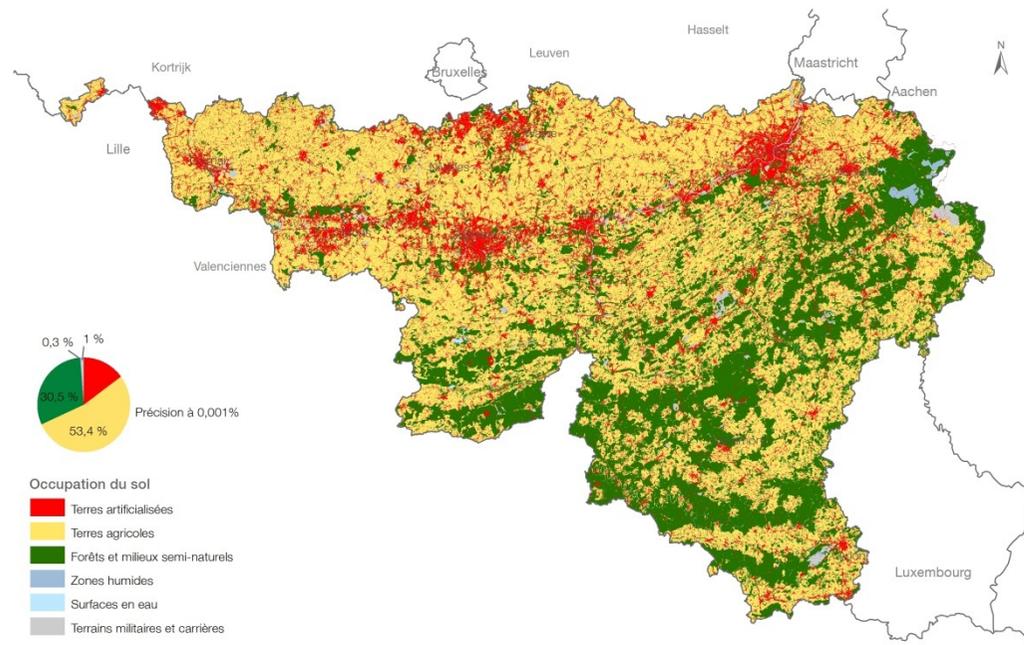
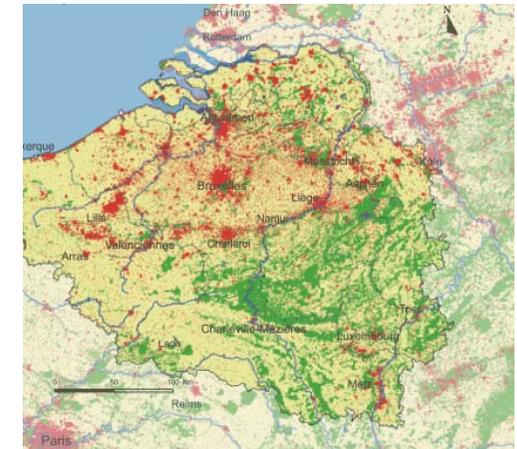
- La Région a la recherche de modalités ?
  - SDER préconisait des projets et des outils : peu de soutien de la Région
  - Rationalisation des intercommunales
  - Création de supracommunalité sectorielle (ZIP, SLSP, Mtourisme...)
  - PCDR supracommunal
  - Code de la démocratie locale et de la décentralisation
  - DPR définition de Bassin de vie
- Les projets de territoires sous-régionaux se structurent
  - Avant le SDER : Parc naturel, communauté urbaine, pays
  - CPDT (atlas dynamiques territoriales) Inst Destrée (Intelligence Territoriale)
  - Depuis le SDER : Herve au futur, Luxembourg 2010, BW 2020, Communauté urbaine de Mons, de Liège... Prospect 15, Pays de Famenne, GAL
- Structuration sur des bases spécifiques et des modèles propres
  - Recherche identitaire et projet de développement originaux (pays)
  - Solution aux problèmes et concurrences métropolitaines (agglo)
  - Positionnement régional et transrégional (intercommunale)
  - Transfrontalier Interreg et GETC
  - Associatif, conseil des bourgmestres, conseil de développement,,,
- Les scénarios
  - Fragmentation du territoire régional : pôles extérieurs et sous-régionalisme
  - Prise en compte et intégration : conrégionalisme ou subsidiarité





## Les mutations dans les dynamiques d'occupation du sol

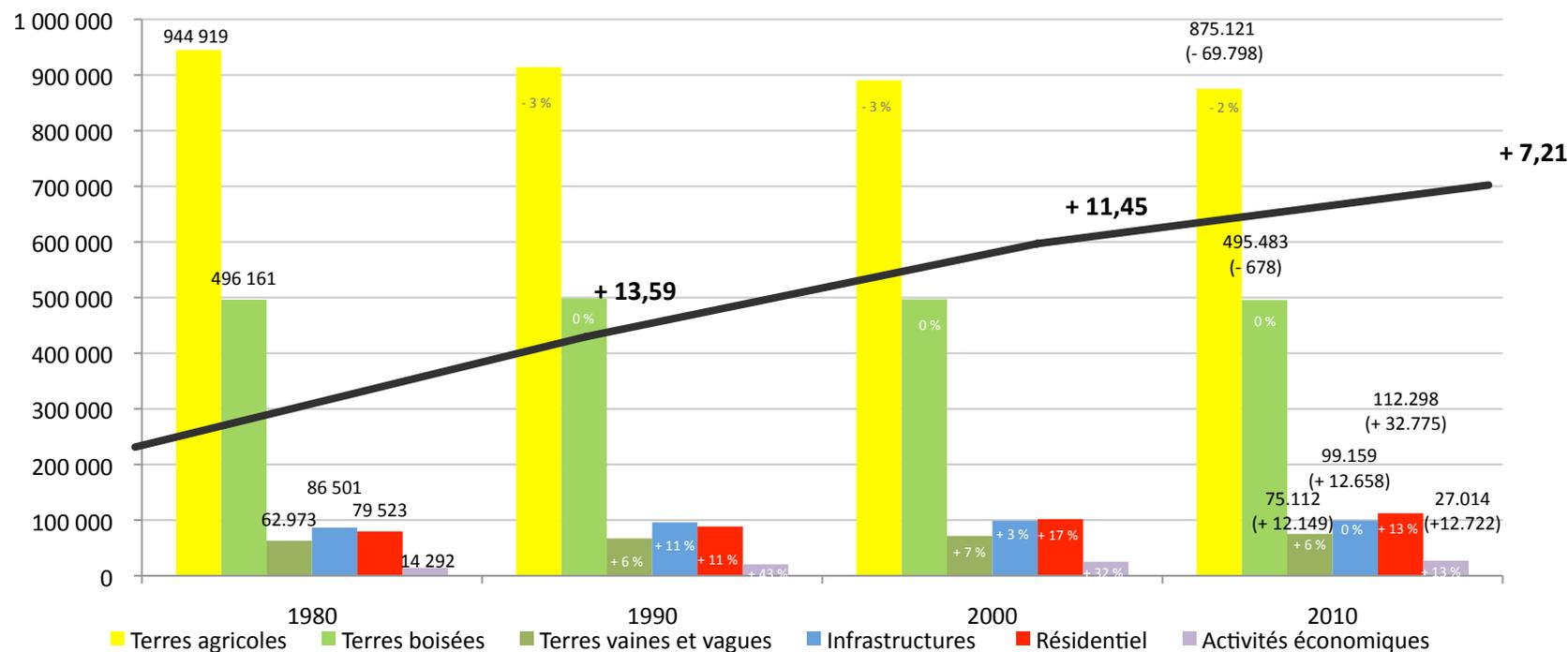
- La Wallonie reste un territoire diversifié et de transition
  - Dominante agricole, forestière, village et ville mais aussi zonage
  - Densité de 208 hab/km<sup>2</sup>
  - (RH N: 530, LIM 520, VL 440, NPDC 320, Rh P 200 et CA 52)
  - Poursuite de l'artificialisation des terres + 30 % depuis 1980 de 10 à 15 %
  - Axe industriel vers aires métropolitaines BXLLN, LUX et MAHHL
  - Région agricole ou forestière vers Aires métropolitaines et rurales





## Les mutations dans les dynamiques d'occupation du sol

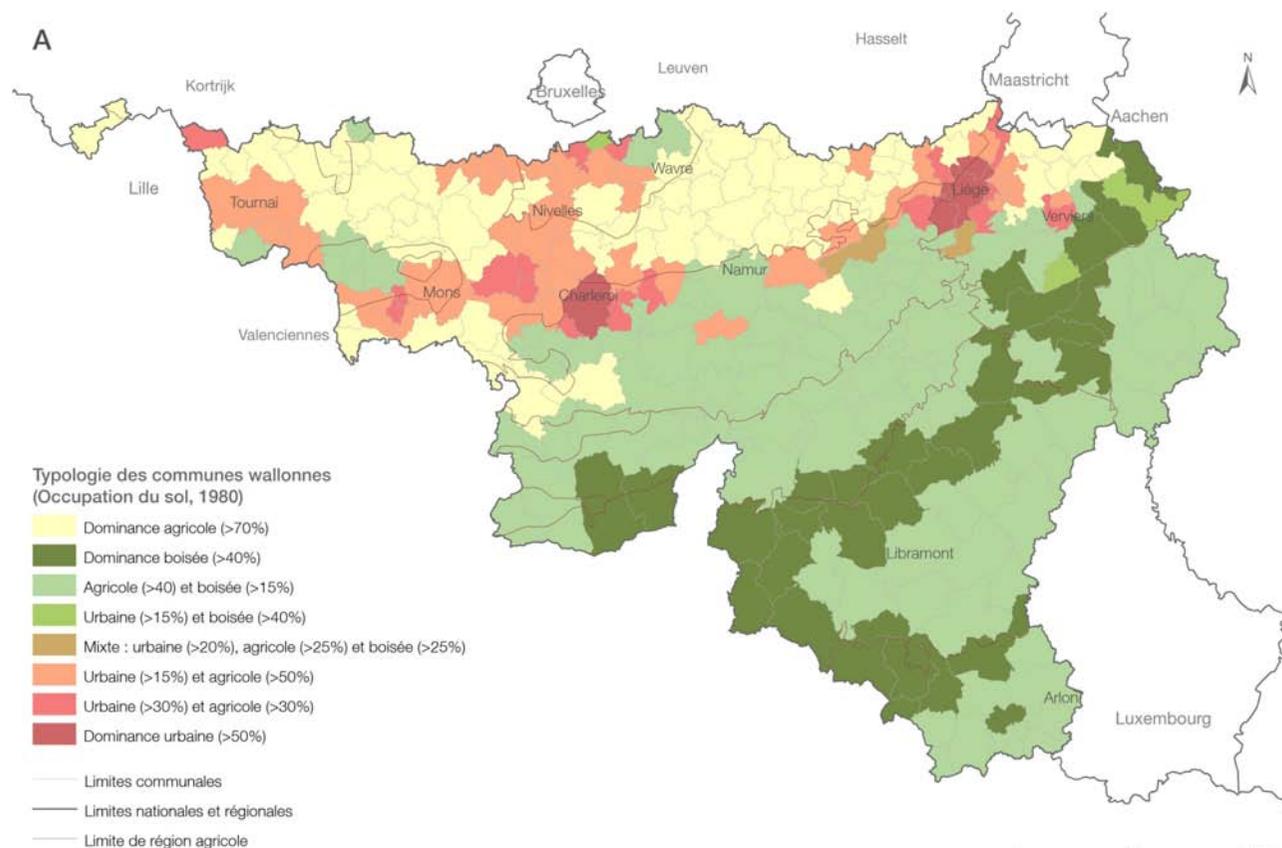
- Ralentissement de l'artificialisation des terres
  - Evolution des 6 grandes catégories d'occupation du sol
  - Transfert des terres agricoles au profit de la résidence, des activités économiques et des infrastructures
  - Transfert pratiquement réduit de moitié entre 2000 et 2010 en comparaison avec la période 1980-1990





## Les mutations dans les dynamiques d'occupation du sol

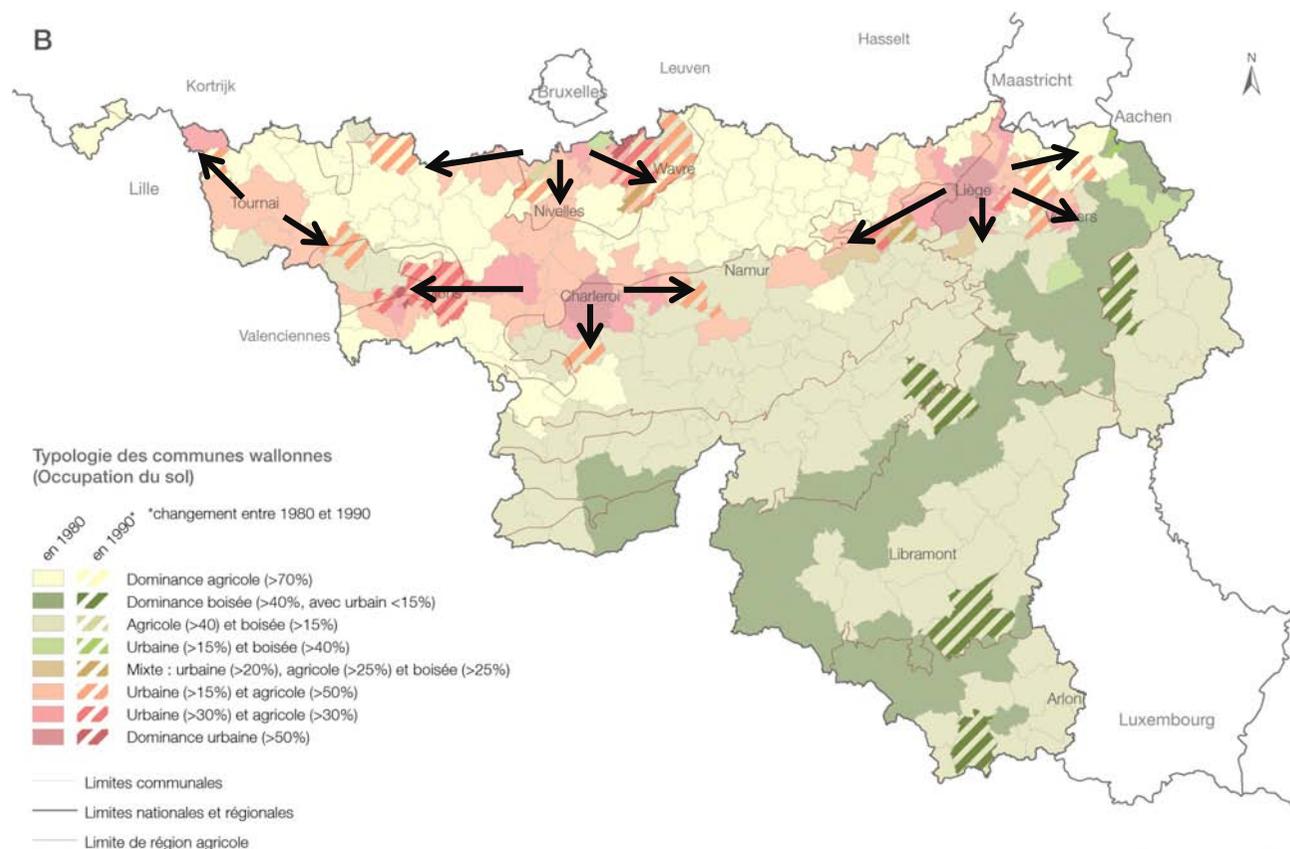
- La restructuration spatiale vers des aires métropolitaines
  - Evolution de la typologie des communes selon l'occupation du sol dominante (1980)





## Les mutations dans les dynamiques d'occupation du sol

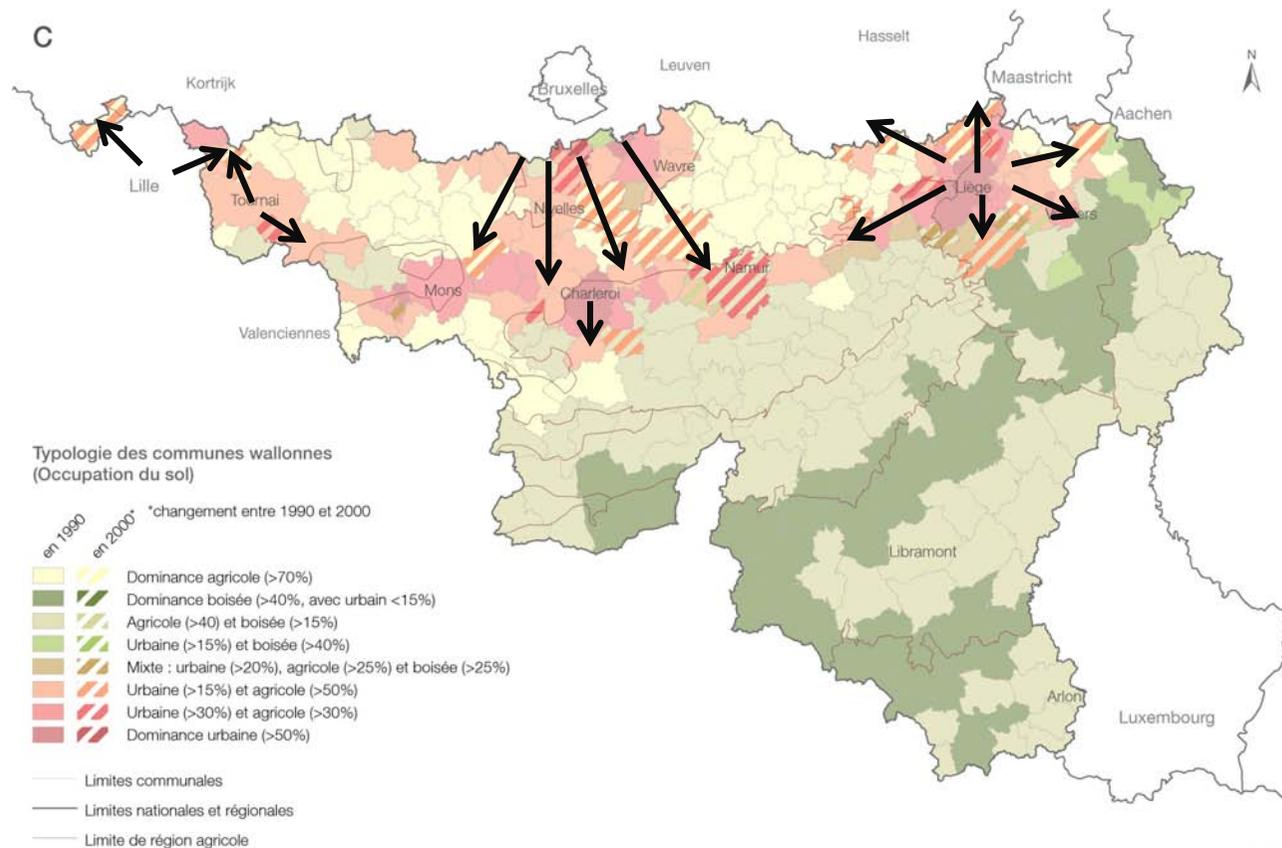
- La restructuration spatiale vers des aires métropolitaines
  - Evolution de la typologie des communes selon l'occupation du sol dominante (1980-1990)





## Les mutations dans les dynamiques d'occupation du sol

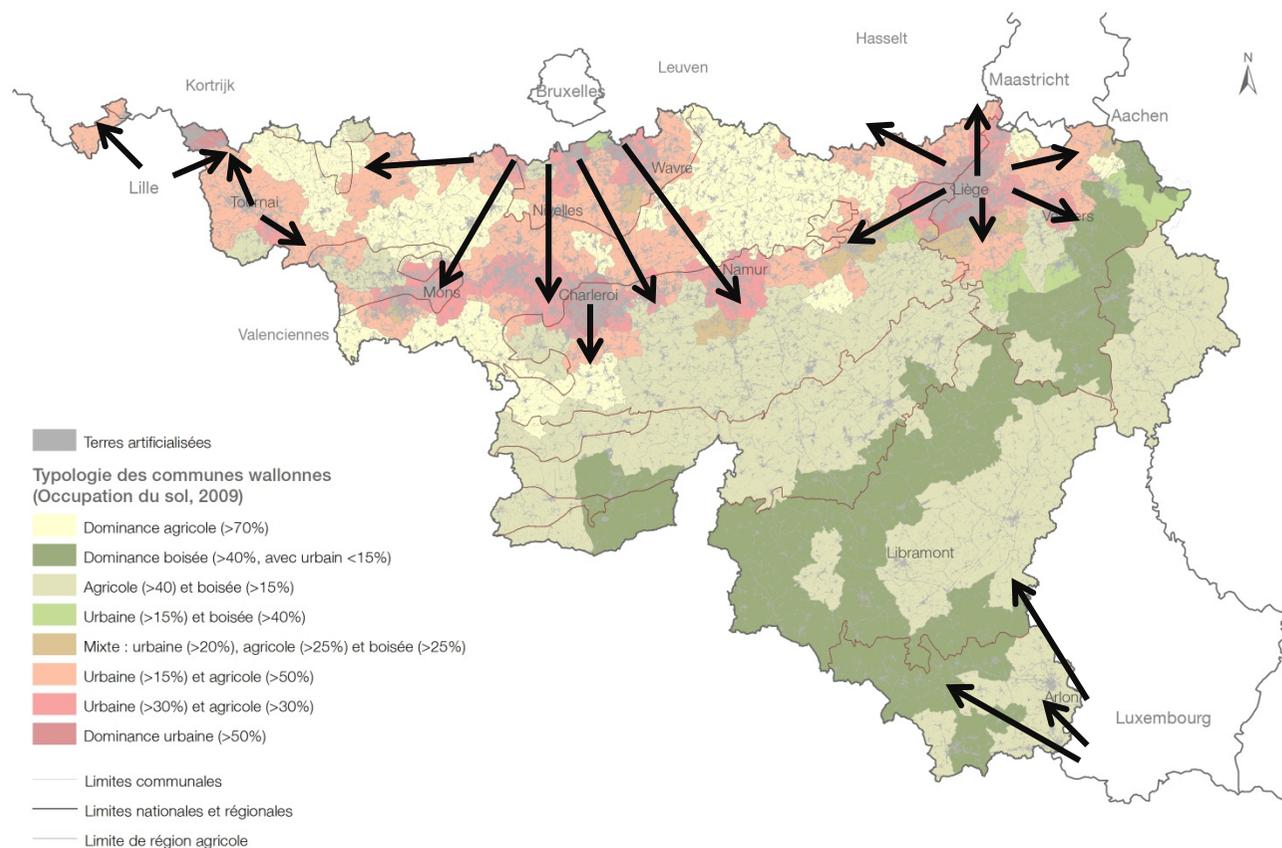
- La restructuration spatiale vers des aires métropolitaines
  - Evolution de la typologie des communes selon l'occupation du sol dominante (1990-2000)





## Les mutations dans les dynamiques d'occupation du sol

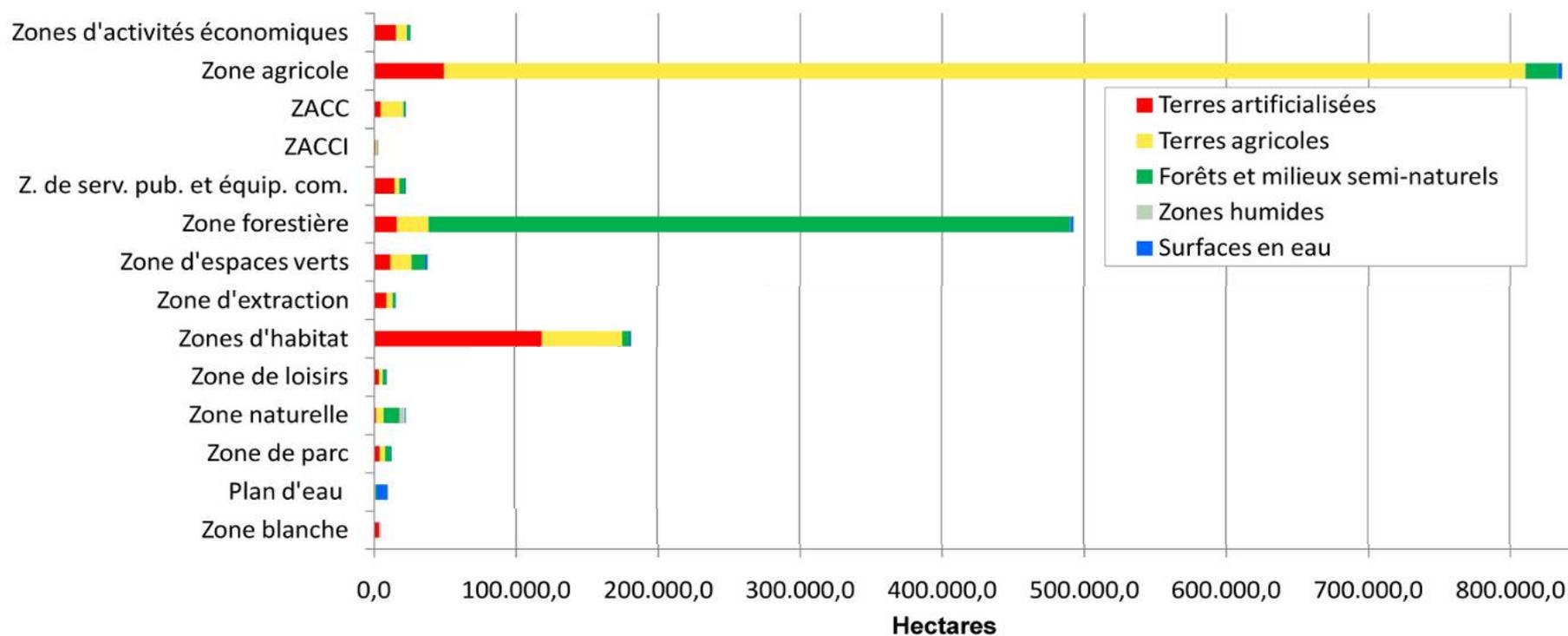
- La restructuration spatiale vers des aires métropolitaines
  - Evolution de la typologie des communes selon l'occupation du sol dominante (2000-2010)





## Les mutations dans les dynamiques d'occupation du sol

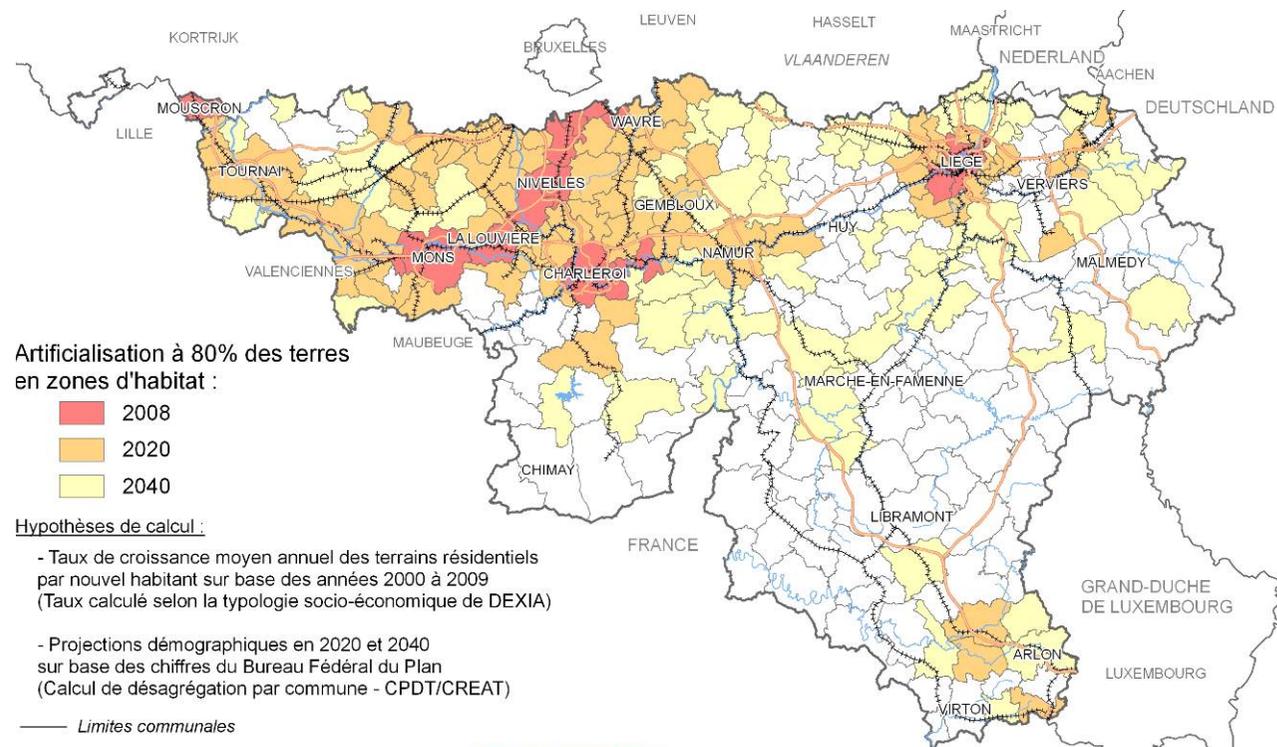
- Une restructuration opérée dans le cadre fixé par le plan de secteur
  - Offrant encore des disponibilités : 30 % de la ZH occupée par des terres agricoles
  - Cadre relatif : terres urbanisées en zone agricole sont plus étendues que les ZAE ou les ZACC





## Les mutations dans les dynamiques d'occupation du sol

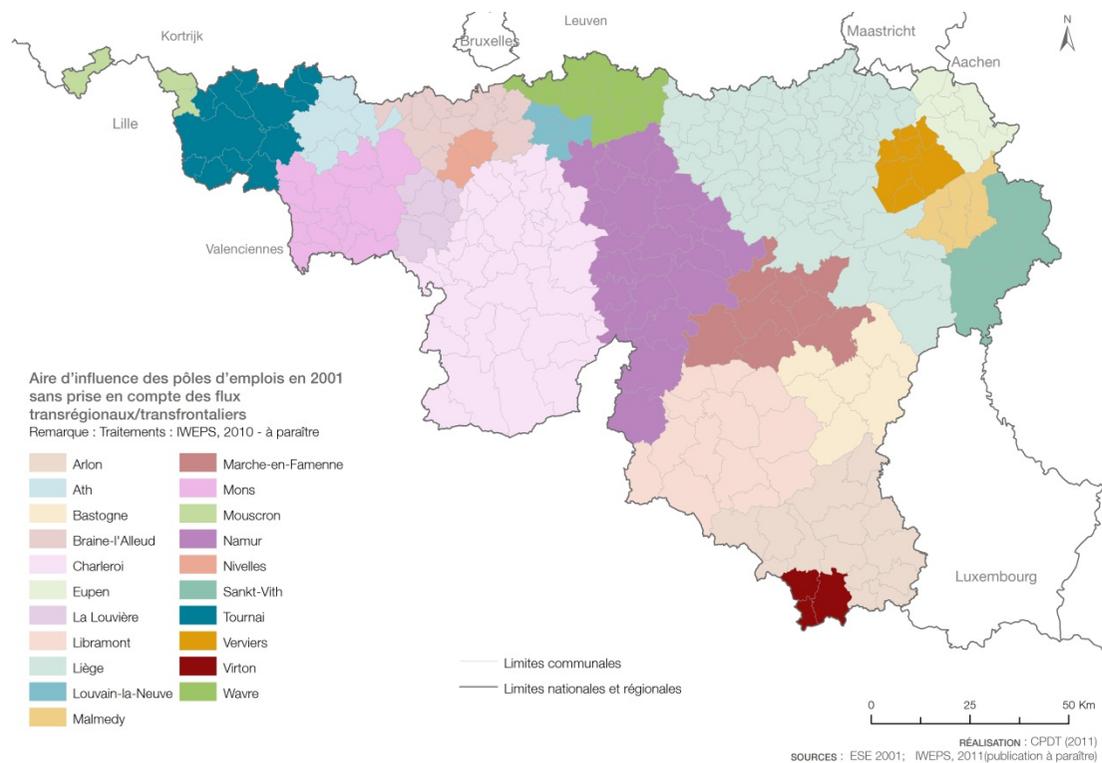
- Une restructuration opérée dans le cadre fixé par le plan de secteur
  - Offrant encore des disponibilités : 30 % de la ZH occupée par des terres agricoles
  - Cadre relatif : terres urbanisées en zone agricole sont plus étendues que les ZAE ou les ZACC
  - Des disponibilités foncières de plus en plus des pôles mais saturation en 2020 dans les aires et 2040 ailleurs





## En marge des communes, des arrondissements et des provinces : les aires fonctionnelles de la Wallonie

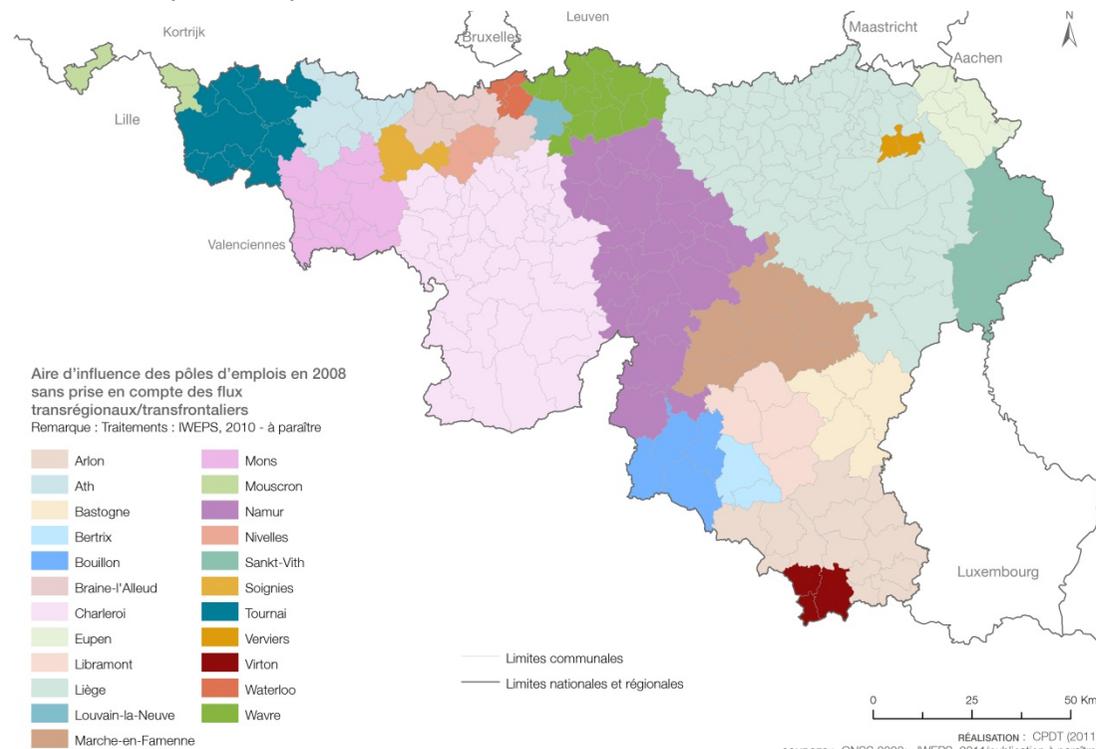
- Evolution des aires d'influence des pôles d'emploi (flux internes à la Wallonie)
  - Cinq grandes aires (Liège, Charleroi, Namur, Mons et Tournai) et une quinzaine d'aires secondaires





## En marge des communes, des arrondissements et des provinces : les aires fonctionnelles de la Wallonie

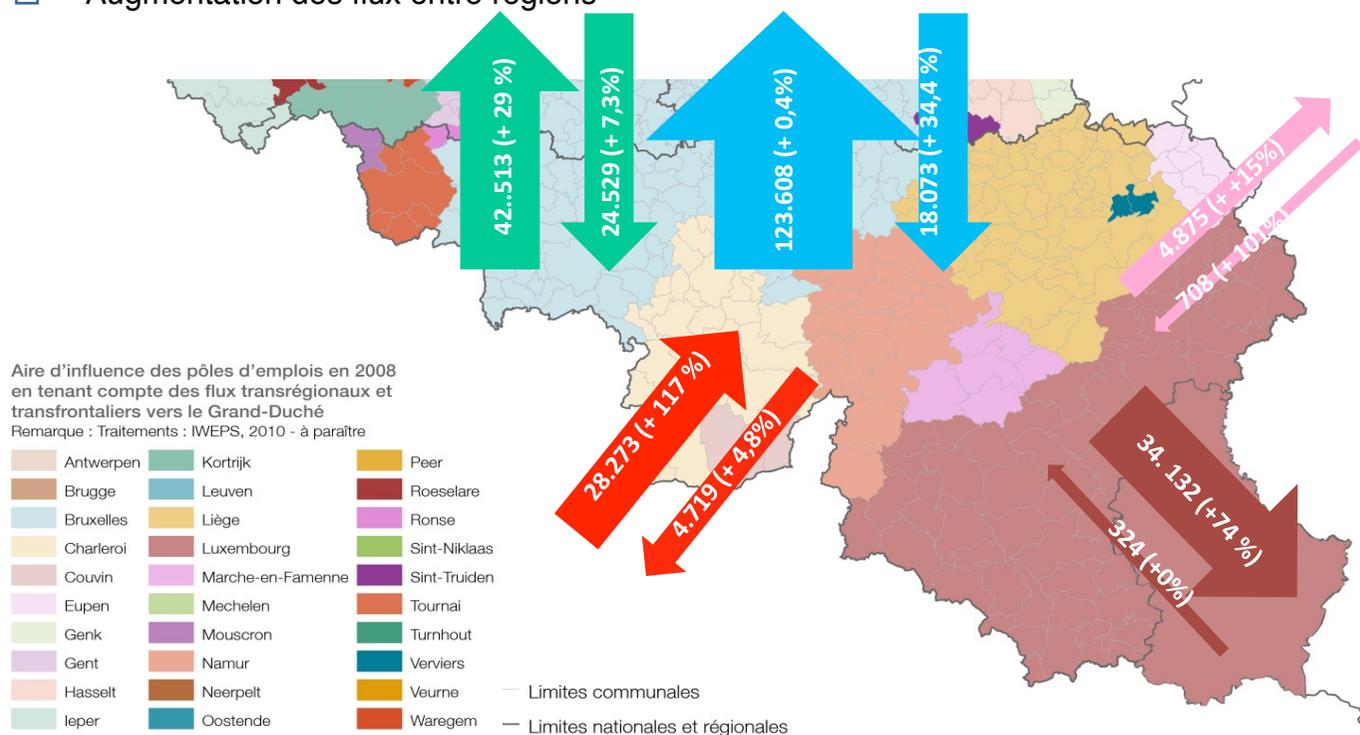
- Evolution des aires d'influence des pôles d'emploi (flux internes à la Wallonie)
  - Cinq grandes aires en extension mais contraction de La Louvière, Verviers et de Malmédy tandis que multiplication d'aires secondaires en Brabant wallon et dans le Luxembourg





## En marge des communes, des arrondissements et des provinces : les aires fonctionnelles de la Wallonie

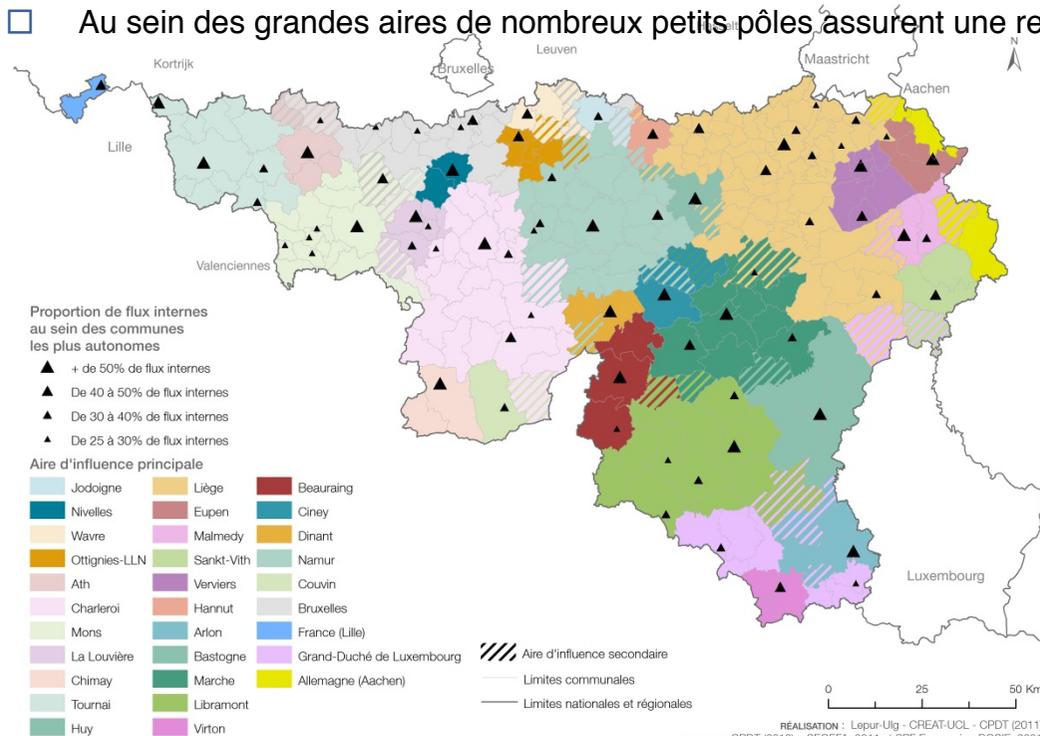
- Evolution des aires d'influence des pôles d'emploi (flux externes à la Wallonie)
  - Cinq grandes aires (Bruxelles, Luxembourg, Liège, Charleroi et Namur) et cinq aires secondaires
  - Comment assurer la mobilité vis-à-vis de ces grands bassins d'emplois ?
  - Augmentation des flux entre régions





## En marge des communes, des arrondissements et des provinces : les aires fonctionnelles de la Wallonie

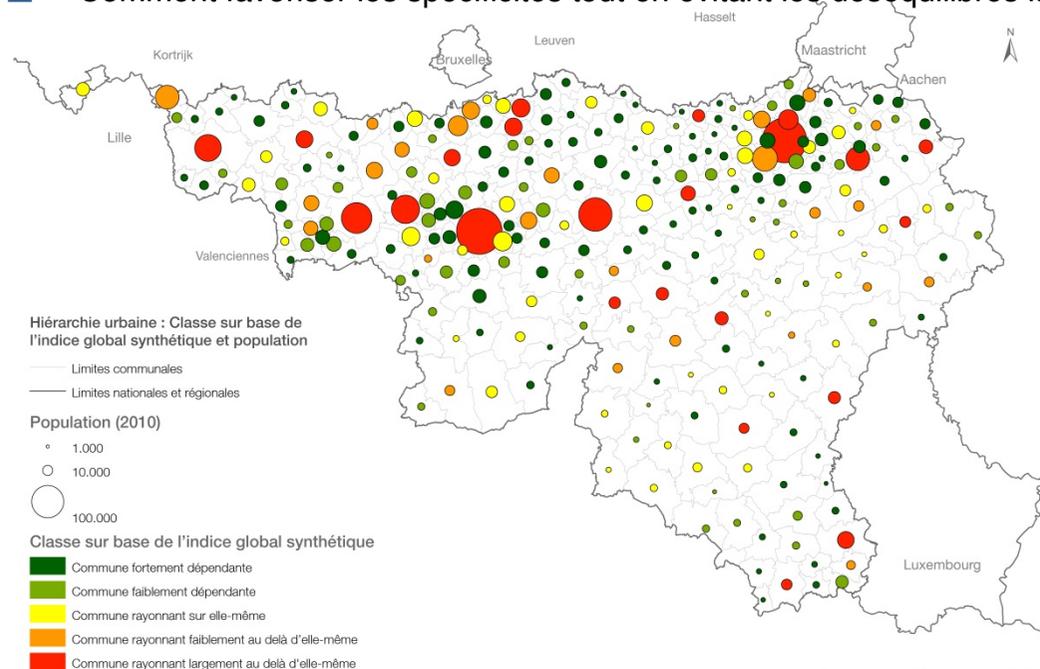
- Les aires d'influence des pôles urbains (aires combinant emploi-scolaire-achat)
  - Identification de 31 aires (9 grandes, 13 moyennes et 9 petites) avec importance de l'attractivité de 73 pôles
  - Difficulté de déterminer des aires précises et globales : les pôles ont une attractivité spécifique
  - Au sein des grandes aires de nombreux petits pôles assurent une relative autonomie





## En marge des communes, des arrondissements et des provinces : l'attractivité des pôles et la capacité d'autonomie des entités locales

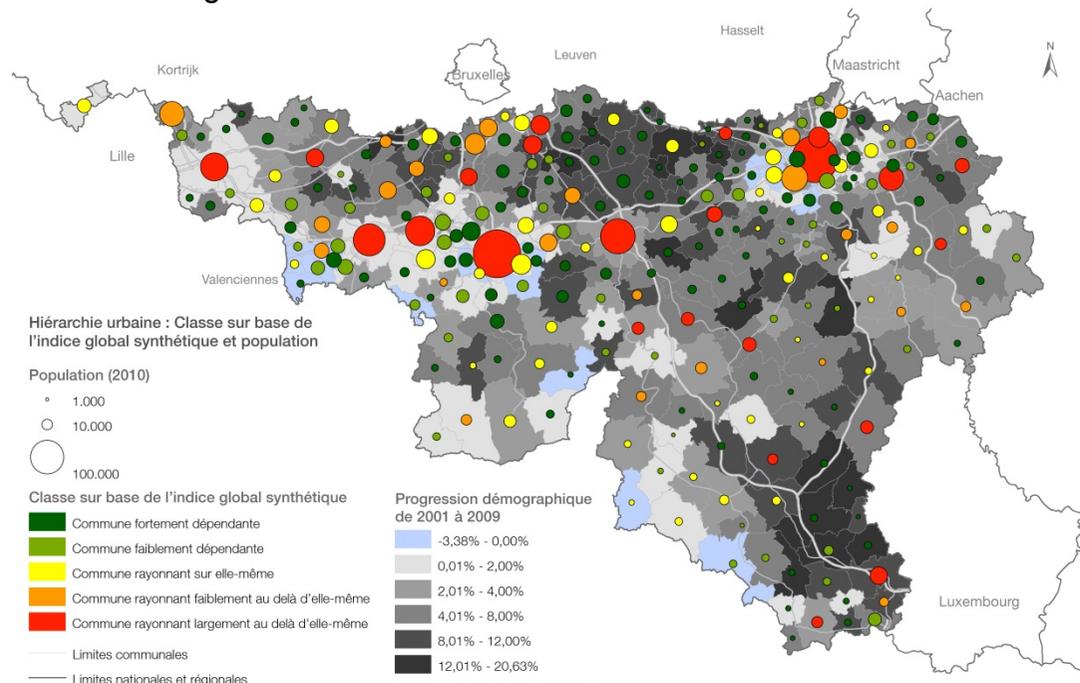
- Etablissement d'un lien entre le nombre d'habitants et la fréquentation de services et d'emplois
  - Identification du degré d'attractivité des entités locales
  - 23 communes ont une attractivité largement au-delà de leur territoire (16 sur les E42 et E411)
  - Nombreuses localités dépendantes à proximité des pôles mais pôles secondaires dans les aires métropolitaines
  - Comment favoriser les spécificités tout en évitant les déséquilibres issus de zones faiblement équipées ?





## En marge des communes, des arrondissements et des provinces : l'attractivité des pôles et la capacité d'autonomie des entités locales

- Degré de services et d'emplois en lien avec l'évolution du nombre d'habitants par localité
  - Forte croissance du nombre d'habitants dans les entités dépendantes mais aussi croissance dans les petits pôles (Libramont, Arlon, Bastogne, Ottignies, Huy, Nivelles, Gembloux...)
  - Cette dynamique conduit à accroître l'éloignement des domiciles par rapport aux pôles de services et d'emploi, comment gérer cette demande de mobilité face aux défis annoncés ?







Copyright © Yves Joannes









**2011**  
**Diagnostic territorial** de la Wallonie

Conférence Permanente du Développement Territorial

**CPDT**