



Document présentant une vision 2030 partagée par IEW au panel citoyen

30 juin 2021

Résumé

Ce document partage une vision développée par IEW pour réduire les émissions de GES de 55% en 2030. Elle vise à alimenter le panel citoyen pour le climat, mis en place par le Gouvernement wallon. La transmission artistique de cette vision sera préparée et mise en scène par le consultant Mad Cat Studio.

Mission telle que définie par la subvention

- Produire, sur base du cadre technique fourni par la Wallonie, une vision sociétale de la Wallonie en 2030, étape importante avant la quasi-neutralité de 2050, au niveau du citoyen, vulgarisé sous forme de récit, qui permettrait l'atteinte de l'objectif de réduction des émissions fixé à -55% par rapport à 1990 ;
- En annexe, le contractant produira une note courte précisant quelles sont leurs réactions positives et négatives par rapport au présent processus qui leur a été proposé. Cette partie relève d'un processus de feedback par rapport à la mission principale et ne sera pas utilisée publiquement.

La vision est vulgarisée et transmise sous un format de maximum 15 pages et exploitable par un(e) professionnel(le) du conte. Le récit / scénario vulgarisé doit refléter la vision sociétale du contractant, dans les améliorations comme dans les freins à lever pour une transition juste visant l'atteinte des -55% de GES en 2030 (par rapport à 1990) de notre région. Dans la mesure du possible, toutes les dimensions et secteurs de la société devraient être abordés, en particulier sur les aspects de mises en œuvre privilégiées ou changements à mettre en place, même s'il devait s'agir de signaux faibles ou de rupture. Il est conseillé d'envisager une approche sensible plutôt que rationnelle.



Table des matières

Recommandations phares d'IEW pour le PACE 2030.....	4
1. Aménagement du territoire.....	4
2. Mobilité.....	4
3. Bâtiment.....	5
4. Energie.....	5
5. Industrie.....	5
6. Agriculture.....	6
7. Nature et biodiversité.....	6
8. Transversal et gouvernance.....	6
Narratif d'une trajectoire wallonne vers – 55 % d'émissions de GES en 2030 ...	8
1. Ligne du temps.....	8
1.1. 2022.....	8
1.2. 2023.....	8
1.3. 2024.....	9
1.4. 2025.....	9
1.5. 2026.....	9
1.6. 2027.....	9
1.7. 2028.....	9
1.8. 2029.....	9
1.9. 2030.....	9
1.10. 2031.....	10
2. Récit.....	10
2.1. Organisation territoriale.....	10
2.1.1. Des villes qui diminuent l'emprise de la voiture au profit des modes actifs et de la plantation d'arbres.....	11
2.1.2. Des campagnes qui redéveloppent la vie locale et réduisent leur dépendance à la voiture.....	12
2.1.3. Essor des communautés locales d'énergie, de mobilité, d'alimentation... ..	12
2.2. Mobilité.....	13
2.2.1. De profondes transformations ont lieu dans la mobilité automobile : diminution de l'usage et des ventes de nouvelles voitures, retour des petites voitures économes (de plus en plus sous forme électrique) après la mode des SUV en perte de vitesse.....	13
2.2.2. Transports en commun comme une alternative crédible à la voiture.....	14
2.2.3. Transport de marchandises.....	14



2.2.4.	Aviation et transport international	15
2.3.	Bâtiment	16
2.3.1.	« Quand le bâtiment va, tout va » : la rénovation s'accélère enfin !.....	16
2.3.2.	Le bois remplace de manière croissante le ciment dans la construction.....	17
2.4.	Industrie et secteur manufacturier	17
2.4.1.	Une numérisation mieux cadrée	18
2.5.	Energie.....	19
2.5.1.	Une transition énergétique chahutée, qui transforme le rapport au territoire et à la consommation	19
2.6.	Agriculture.....	20
2.6.1.	Agriculture biologique.....	20
2.6.2.	Réduction du cheptel bovin et des émissions de méthane	20
2.6.3.	Réduction des engrais et des émissions de peroxyde d'azote.....	21
2.6.4.	Une pluviométrie qui devient de moins en moins fiable... ..	21
2.7.	Nature et biodiversité.....	21
2.8.	Dynamique internationale.....	21

Annexe : Quelques liens de ressources pour brainstormer sur certaines macro-tendances impactant la décennie à venir 23



Recommandations phares d'IEW pour le PACE 2030

Les mesures soutenues par les ONG environnementales sont détaillées au sein de [leur mémorandum](#) et du [mémorandum de la Coalition Climat](#). Nous présentons ici une liste de recommandations phares pour le Gouvernement wallon dans le cadre de la conception du PACE 2030.

1. Aménagement du territoire

En finir avec l'artificialisation des terres qui gaspille notre territoire :

- **inscrire le principe du « Stop béton » (arrêt de l'éparpillement de l'habitat et des commerces) dans un cadre légal** (Schéma de développement du territoire, décret spécifique) ;
- réviser les plans de secteurs ;
- réorienter la fiscalité immobilière et foncière ;
- revoir la politique d'implantation des activités économiques ;
- **renoncer à tout accroissement du réseau routier.**

Soutenir l'attractivité des quartiers urbanisés, en modifiant le Guide régional d'urbanisme pour préserver les espaces naturels ouverts et entretenir le bâti existant, et en mettant en œuvre une Politique de la ville ambitieuse, aux moyens financiers renforcés et mieux distribués.

2. Mobilité

Mettre en œuvre la vision FAST 2030 du Gouvernement wallon qui fixe des objectifs de réduction de la demande de mobilité et d'évolution des parts modales, et prévoir un scénario de **sortie progressive des voitures essence et diesel pour en arrêter la vente au plus tard en 2030**.

Développer massivement des aménagements de qualité pour cyclistes et piétons, notamment à travers un **Plan Wallonie Cyclable** renforcé et un nouveau **Plan Wallonie Piétonne**. Prévoir la conversion de certaines bandes de stationnement automobile en milieu urbain en voies cyclables séparées des piétons.

Réduire la vitesse limite par défaut à 30 km/h dans les agglomérations et à 70 ou 80 km/h hors agglomération. **Instaurer des low danger zones (LDZ)**, qui excluent les véhicules les plus dangereux des centres villes (voitures lourdes, puissantes) pour des raisons de sécurité routière et d'émissions (une voiture plus compacte consomme moins).

Améliorer l'efficacité et l'attractivité des transports publics en investissant suffisamment et en restructurant l'offre TEC (création des bandes bus prioritaires en agglomération, intégration des solutions de mobilité sur base du modèle des nœuds de correspondance...).

Réformer la taxe de mise en circulation (TMC) pour privilégier l'achat de véhicules plus légers, moins puissants, meilleurs pour la sécurité routière et l'environnement et moins chers à l'utilisation.



3. Bâtiment

Introduire dès maintenant une obligation de rénover les logements endéans les 5 ans pour les propriétaires non occupants, ainsi que pour les logements ayant changé de propriétaire (suite à une vente, ou à une succession) pour les bâtiments de PEB E ou inférieure. L'obligation doit englober les bouquets de travaux les plus efficaces en termes de coût sur la feuille de route bâtiment. **Établir sans délai un calendrier qui étend progressivement cette obligation** aux PEB D, puis C d'ici 2030.

Faire évoluer le système de primes afin d'encourager les rénovations globales et profondes des bâtiments.

Favoriser le développement **d'emprunts à taux 0 de long terme attachés à la pierre** (l'emprunt serait transférable en cas de changement de propriété). Peu importe l'âge de la personne et sa situation particulière au moment de la souscription du prêt, ce sont les occupants successifs qui auront en charge le remboursement des emprunts garantis par le bien lui-même.

Autoriser uniquement l'installation de systèmes de chauffages à énergie renouvelable pour les nouvelles constructions.

4. Energie

Établir un cadastre des consommations énergétiques non essentielles modulables et non essentielles (éclairages autoroutier, écrans publicitaires, chauffages de bâtiments) et établir un phasing-out. Établir des feuilles de routes contraignantes de réduction de la consommation d'énergie pour les espaces publics et les bâtiments tertiaires.

Faciliter le développement des communautés d'énergie renouvelable en fixant un cadre souple permettant l'émergence d'initiatives et en instaurant un tarif d'électricité favorable pour l'autoconsommation collective.

Booster les énergies renouvelables en débloquant l'éolien onshore notamment via une reprise en main de la planification à l'échelle régionale, en rétablissant la confiance dans le photovoltaïque, en valorisant le potentiel géothermique wallon et en développant **une vision intégrée de la chaleur renouvelable** visant en priorité à exploiter les potentiels de chaleur existants (chaleur fatale industrielle, chaleur de cogénération).

Ne plus mettre en vente ou installer de nouvelle chaudière à mazout (industrie et logement), **et prévoir un phasing-out progressif pour les chaudières au gaz naturel.**

Soutenir la mise en place coordonnée au niveau belge d'une **contribution climat-solidarité**, selon le principe pollueur-payeur, **pour décourager l'usage des énergies carbonées et financer la transition pour les publics en situation précaire.**

5. Industrie

Définir les secteurs prioritaires dans lesquels la Région investira et ce, pour cibler les aides publiques octroyées et éviter un éparpillement des ressources publiques (dans un contexte budgétaire qui risque de redevenir plus serré). Cela implique notamment d'**évaluer la pertinence des différentes productions au regard de l'utilité sociétale des produits et de leurs impacts environnementaux.**



Mettre en place un **outil d'accompagnement et d'aide aux investissements transformatifs des processus industriels**, c'est-à-dire ceux qui s'inscrivent dans une **logique de décarbonation** sur le long terme de notre tissu industriel et/ou dans une **logique de circularité**.

Élaborer une feuille de route de l'économie circulaire avec des objectifs concrets pour réduire l'utilisation des matières premières. Identifier les opportunités territoriales en matière de flux à valoriser, recenser les expertises existantes et à développer ou encore les synergies possibles. Relier cette feuille de route à une politique économique industrielle ambitieuse sur l'économie circulaire.

Mettre en place un programme wallon de transition juste, et cibler les moyens sur la formation, la reconversion et la transition vers les secteurs décarbonés.

6. Agriculture

Réduire de moitié la production et la consommation animales, en soutenant les changements de comportements au profit d'une assiette plus équilibrée pour la santé et l'environnement, notamment à travers l'information et la sensibilisation des consommateurs à un régime moins carné. **La réduction du cheptel doit permettre de réduire les émissions de méthane (CH₄)** de l'agriculture.

Soutenir et renforcer l'émergence des filières courtes en professionnalisant les structures (formation, incitants financiers, services spécifiques aux producteurs, groupements d'employeurs, etc.), en développant les **ceintures alimentaires autour des villes** (soutien à l'installation d'agriculteurs) et en aidant les collectifs à passer à l'alimentation durable en circuits courts (restauration collective publique et privée, marchés publics, GAC / GASAP, épiceries collaboratives, etc.).

Ancrer l'agriculture dans la biodiversité :

- développer la place de la nature en soutenant le déploiement d'**au-moins 7 % d'infrastructures écologiques (bandes enherbées, zones refuges, haies, talus, mares, etc.) au sein de chaque exploitation agricole** ;
- accompagner l'agriculture dans sa transition vers le « zéro phyto », notamment à travers un plan ambitieux de réduction des pesticides et renforcer les normes en azote potentiellement lessivable (APL). **Réduire les engrais de synthèse et enfouir le lisier pour réduire les émissions de protoxyde d'azote (N₂O)** de l'agriculture.

7. Nature et biodiversité

Augmenter la superficie totale des réserves naturelles (1.000 ha nouveaux par an) et allouer les moyens suffisants pour la gestion de ces réserves. Soutenir Natura 2000 en renforçant les moyens dédiés, en complétant le réseau et en évaluant les manquements du régime.

Améliorer la résilience de nos forêts aux changements climatiques et réviser en profondeur la Loi sur la chasse en vue de restaurer l'équilibre forêt-faune sauvage largement impacté par le nourrissage artificiel du gibier.

8. Transversal et gouvernance

Abandonner sans délai les politiques qui aggravent la crise climatique, notamment celles qui prolongent la dépendance structurelle aux énergies fossiles. **Agir en cohérence** avec l'objectif de décarboner



l'économie, et **mettre un terme au développement d'infrastructures aéroportuaires (abandonner le projet Alibaba, notamment).**

Poursuivre et développer le soutien régional à l'application de la Convention de Maires par les communes wallonnes (programme POLLEC).

Élaborer un cadre réglementaire qui encourage l'innovation et le développement au sein de l'économie collaborative, tout en respectant les droits sociaux des personnes qui peuvent être employées dans le cadre de ces initiatives. Ancrer et partager autant que possible la propriété des initiatives au sein de la communauté locale dans laquelle elles se déroulent.

Établir un nouveau contrat sociétal dans un modèle post-croissance (abandon de l'objectif politique de croissance du PIB), où notre économie est mise au service du bien-être global et permet à chacun.e de vivre décemment sans devoir produire et consommer toujours plus.



Narratif d'une trajectoire wallonne vers - 55 % d'émissions de GES en 2030

Ce narratif n'a pas vocation à présenter une prédiction d'avenir, ni une description rêvée d'un scénario souhaitable du point de vue d'IEW. Il s'agit d'un exercice mixte, tentant de dégager un narratif illustrant une évolution de la société wallonne contenant des éléments plausibles (parmi un grand nombre d'alternatives possibles) et des actions qui vont dans le sens d'une série de recommandations d'IEW. **Ce narratif a pour vocation d'illustrer le type de défis ou de difficultés auxquels notre société sera confrontée, ainsi que la manière dont les différentes composantes de la société et les pouvoirs publics pourraient agir volontairement dans ce cadre pour que la transition soit socialement juste, mène à des progrès substantiels en termes de durabilité environnementale (dont une réduction de - 55 % des émissions GES), et à une forme de prospérité renouvelée.** L'horizon 2030 n'est pas un aboutissement, mais une étape importante de la transition vers une neutralité climatique à l'horizon 2050 et la construction d'une société résiliente, durable et solidaire.

Afin de faciliter l'exercice, une ligne du temps est proposée, ainsi qu'une narration sous forme de récit.

1. Ligne du temps

Légende :

- Événement planifié
- Événement de fiction plausible

2022

- Adoption du nouveau PACE - 55 % suite au travail du panel citoyen
- Suites de l'Affaire Climat où les gouvernements belges ont été condamnés
- Suites de la crise économique COVID, conséquences économiques et sociales
- AR6 – publication Rapport GIEC 2022-2023
- Fin des « accords de branches » de seconde génération et décision politique sur une éventuelle troisième génération
- Publication des nouvelles valeurs-guide de l'OMS sur la qualité de l'air¹ et proposition d'une nouvelle directive européenne de la qualité de l'air

2023

- Nouveau PNEC
- Cycle d'ambition de l'Accord de Paris – nouveaux CDN
- Démarrage de la nouvelle programmation PAC (TBC)
- La Commission EU évoque de nouveaux objectifs énergie-climat pour 2035 et 2040

¹ [OMS](#)



- La Wallonie interdit la vente de nouvelles chaudières à mazout (pour transitionner vers les pompes à chaleur et réseaux de chaleur)

2024

- Elections (Communal, Wallonie, Fédéral, EU, US)
- L'équilibre budgétaire est reporté à 2027
- Un automne suivi d'un hiver particulièrement pluvieux ont généré des inondations record depuis 50 ans. L'été qui suit est caniculaire et la Wallonie connaît une nouvelle période de sécheresse

2025

- Diminution progressive des transferts fédéraux, le déficit wallon atteint 6 milliards d'euros
- Plafonnement historique des émissions en Chine, avec 5 années d'avance sur les engagements
- Suite aux inondations de l'année précédente, l'objectif de mettre fin à l'artificialisation du territoire en 2050 prend un coup d'accélérateur et le "Stop béton" est visé pour 2040. De 2030 à 2040, toute urbanisation devra passer par une procédure de dérogation, même en zone urbanisable

2026

- L'accumulation de dettes impayées et les tensions sur certains approvisionnements contribuent à une nouvelle crise économique. L'activité dans plusieurs secteurs industriels traditionnels est en baisse.
- Le réchauffement global atteint 1,5°C au cours d'une année anormalement chaude
- La concentration de CO₂ dans l'atmosphère dépasse 430 ppm et continue à se situer dans une trajectoire entre les 2 pires scénarios parmi les 4 établis par le GIEC. Soit un passage en 68 ans de 316 ppm à 430 ppm
- La Wallonie interdit la vente de nouvelles chaudières à gaz (pour transitionner vers les pompes à chaleur et réseaux de chaleur)

2027

- Fin de la programmation PAC 2023-2027
- Evaluation de la RW sur la Directive cadre Eau
- L'équilibre budgétaire est reporté à 2031

2028

- Cycle d'ambition de l'Accord de Paris : nouvelles CDN et nouveau PNEC 2040
- Compromis EU sur une réduction des émissions de 85 % en 2040. Les ONG dénoncent le manque d'ambition

2029

- Elections (Wallonie, Fédéral, EU)
- Les opérateurs de téléphonie mobile déposent une demande de licence pour installer un réseau 6G

2030

- La Wallonie a réduit de 58,7 % ses émissions depuis 1990. Deux-tiers des réductions d'émission sont le résultat d'actions politiques, un tiers est dû à un contexte économiquement difficile



- Suite aux efforts de protection de nouvelles zones en Wallonie et à la plantation de milliers de kilomètres de haies, des signes encourageants apparaissent pour la biodiversité en Wallonie, les populations d'insectes réaugmentent. Au niveau mondial, l'effondrement de la biodiversité est cependant loin d'être enrayé.

2031

- Un panel citoyen est mis en place pour réduire les émissions de 85 % en Wallonie à l'horizon 2040. La décennie s'annonce cruciale, avec un niveau de transformation jamais connu.
- Greta Thunberg a 28 ans, Elio di Rupo 79 ans

2. Récit

2.1. Organisation territoriale

En 2024, le Gouvernement wallon a décidé d'**ancrer systématiquement sa politique de transition climatique dans l'organisation et l'aménagement du territoire régional**. En effet, les secteurs de la mobilité et du bâtiment, en particulier, ne peuvent être décarbonés sans revoir en parallèle l'organisation du territoire. On ne construit plus "au milieu de nulle part", toute implantation étant réfléchie pour réduire les besoins induits de mobilité. Les bénéfices recherchés ont également trait à la préservation de la nature et de la biodiversité, qui jouent un rôle croissant en termes d'adaptation aux changements climatiques, rendant la Wallonie plus résiliente. Dans un monde où la globalisation marchande s'essouffle, la conscience du fait que des activités productrices essentielles sont intimement liées au territoire (en particulier agriculture et production d'énergie) s'est imposée.

En 2030, **pratiquement plus aucun terrain agricole n'est mis à bâtir, ni pour du logement ni pour des activités économiques** (dont zones commerciales). Le nombre de ménage wallon a augmenté, mais l'essentiel des logements se sont créés dans les zones résidentielles déjà construites, soit via l'extension, soit via la division du bâti existant et la réhabilitation de zones déjà urbanisées. Les services à la collectivité, les commerces et les activités économiques tertiaires sont uniquement installées en zone de centralité ou en première couronne (notamment via la reconversion de friches industrielles).

Dans les villes et les villages, une gestion multiforme des aires déjà construites a permis de diversifier l'offre immobilière et de services, tout en valorisant le bâti existant, notamment par de nouvelles formes de division des logements. Les règles d'urbanisme ont été adaptées pour permettre cette évolution, et les juxtapositions des différentes époques dans nos lieux urbanisés et ruraux sont devenues, au même titre que la nature, notre « marque de fabrique », qui fait émulation dans d'autres régions et pays.

Les citoyens ont saisi l'occasion de co-construire avec les mandataires ces nouvelles manières d'habiter, convaincus de la nécessité de vivre dans des endroits facilement connectés au reste du monde en transport en commun, à vélo et à pied.

Par ailleurs, l'essor structurel du télétravail a non seulement un impact sur l'immobilier tertiaire (bureaux moins demandés et moins occupés) mais aussi sur une réduction de la mobilité professionnelle. Les compagnies qui continuent à axer leur politique de rémunération sur la voiture salaire ont une image un peu anachronique, et ont plus de mal à attirer de jeunes talents demandeurs de solutions légères et flexibles pour leur mobilité.



2.1.1. Des villes qui diminuent l'emprise de la voiture au profit des modes actifs et de la plantation d'arbres

En 2024, suite à plusieurs épisodes de canicules particulièrement ressenties dans les îlots de chaleurs urbanisés, **les villes wallonnes décident d'accélérer et de renforcer leur programme de plantation d'arbres en ville – qui permettent de réguler la température, de garder un peu de fraîcheur et d'humidité lors des canicules – et de fontaines potables publiques**. Cette politique vise aussi à diminuer les pics de pollution et à améliorer la qualité de l'air en ville². Il faut dire que cette mesure renforce l'effet bénéfique des nouvelles normes européennes sur la qualité de l'air adoptées en 2022³. Dans sa nouvelle directive sur la qualité de l'air, l'Union européenne tient compte des nouvelles valeurs-guides de l'OMS et propose de nouvelles mesures pour les particules ultrafines.

La même année, les accrocs trop fréquents entre le nombre croissant de cyclistes et de piétons (il y a déjà trois fois plus de cyclistes qu'en 2014 et les wallons marchent également plus, en particulier dans les villes) pousse les villes à revoir plus fortement leur aménagements publics : **certaines bandes de stationnement automobile sont transformées en voies cyclables séparées des piétons**, la largeur récupérée permettant également d'étendre à plus de rues le programme de plantation d'arbres.

Dans le cadre du **nouveau plan Wallonie piétonne**, **le confort et la sécurité des cheminements piétons deviennent une priorité pour les aménageurs publics**. La pratique londonienne de prévoir des feux « verts par défaut » pour les piétons s'étend à un nombre croissant de passages importants pour la circulation piétonne en Wallonie⁴.

Au 1^{er} janvier 2023, **la vitesse automobile a également été ramenée à 30 km/h par défaut dans les agglomérations wallonnes**, suivant l'exemple espagnol⁵. Une formation spécifique est prévue pour les agents de Police, qui font respecter cette mesure et obtiennent une réduction immédiate de la dangerosité, du nombre d'accidents et de victimes.

Une partie croissante du territoire wallon urbanisé est mise en zone de basses émissions (LEZ). **Les low danger zones (LDZ), qui excluent les véhicules les plus dangereux des centres villes (voitures lourdes, puissantes) pour des raisons de sécurité routière et d'émissions (une voiture plus compacte consomme moins) se sont multipliées dans les cœurs urbains**, comme préconisé par IEW. Les projets pilotes mis en place à Liège avaient été concluants : division par 10 du nombre d'accidents graves dans ces LDZ au cours des 5 dernières années.

Certaines bandes de circulation et voiries sont limitées ou interdites au trafic automobile, et se voient réservées aux modes actifs (piétonisation, espaces de rencontre, etc.), avec une attention pour la qualité des aménagements.

Tout ceci permet aux adolescents d'acquérir une nouvelle autonomie de mobilité à travers les modes actifs (vélo, marche, micro-mobilités...), les parents commençant progressivement à avoir confiance dans la sécurité des aménagements mis en place par les autorités.

Les quartiers sont apaisés et plus agréables à vivre avec pour conséquence une **gentrification** et une augmentation des prix de l'immobilier. Certaines communes ont concomitamment mis en place des

² <https://www.notre-planete.info/actualites/4545-planter-arbres-ville-pollution-air-sante>

³ https://www.citepa.org/fr/2021_01_a05/

⁴ <https://www.standard.co.uk/news/uk/green-man-pedestrian-crossing-london-b937520.html>

⁵ https://rue-avenir.ch/themes/rues-apaisees/30km_h/villes-a-30/lespagne-un-pays-a-30-2/



programmes de logements sociaux et d'aide à la location permettant de garder des populations socialement diversifiées. Les communes qui n'avaient pas de politique de logement ont vu les populations les plus populaires être progressivement remplacées par les classes moyennes et aisées.

2.1.2. Des campagnes qui redéveloppent la vie locale et réduisent leur dépendance à la voiture

Dans les villes et les villages, une gestion multiforme des aires déjà construites a permis de diversifier l'offre immobilière et de services, tout en valorisant le bâti existant, notamment par de nouvelles formes de division de logements. Les citoyens ont saisi l'occasion de co-construire avec les mandataires ces nouvelles manières d'habiter, convaincus de la nécessité de vivre dans des endroits facilement connectés au reste du monde en transport en commun, à vélo et à pied et situé à proximité des services et commodités. Le **renforcement du maillage de la biodiversité** est intégré à la programmation rurale.

Dans une certaine mesure, les fonctions nourricières de l'agriculture ont pu être redéveloppées sur base de **filières plus courtes, en particulier en maraîchage** et de nouvelles formes d'activités agricoles sont apparues (tel que le vin). La **production d'énergie renouvelable** est également une fonction qui se développe. Ce regain d'activités locales a permis à des villages et des quartiers périurbains de développer à nouveau de l'emploi local, dans les entreprises et services associés à ces activités de production.

La **relance du commerce local et des services publics dans les centres ruraux** réduit les besoins en déplacement et stimule l'emploi et la vie locale. Habiter en zone rurale est, bien plus qu'en 2020, lié à une activité professionnelle rurale également.

La généralisation de la limitation à 70 km/h en milieu rural en Wallonie, 6 ans après la Flandre et la France, contribue à un tournant : pour la première fois, il devient imaginable de pratiquer les routes wallonnes en vélo pour une partie importante de la population, qui considérait cela impossible car trop dangereux.

Le quatrième plan Wallonie cyclable concerne 100 % des communes wallonnes. En milieu rural, les aménagement de chaussées à voie centrale banalisée (CVCB) se multiplient et favorisent la mobilité cycliste et piétonne. La **généralisation des points-nœuds** contribue également à réduire, pour la première fois, la part de la voiture en milieu rural. Des **“autoroutes vélos”** rayonnent autour des grandes villes wallonnes et vers Bruxelles.

Plusieurs **villes moyennes à fort rayonnement rural** (dont par exemple Arlon, Neufchâteau, Marche, Waremme, Couvin...) ont mis en place **de véritables politiques de la ville** afin d'augmenter leur attractivité pour les habitants. Citons notamment de larges programmes de rénovation du bâti menés dès 2022 aussi bien pour le logement public que privé. Parmi ces aménagements : des espaces libérés de l'automobile (parc, place verdurisée), un espace public apaisé pour les usagers faibles (enfants...), la présence d'écoles et de crèches, de services essentiels (soins hospitaliers), de commerces variés et la proximité des zones vertes préservées.

2.1.3. Essor des communautés locales d'énergie, de mobilité, d'alimentation...

L'organisation locale de groupes citoyens prend de l'essor. Qu'il s'agisse de projets axés sur l'alimentation locale, sur la production d'énergie renouvelable liée au territoire, ou sur des services de mobilité partagés, la tendance séduit de plus en plus de citoyen.nes et reçoit le soutien d'un nombre croissant de communes qui y voient une manière de rendre leur territoire plus résilient.

Grande première, la possession de voitures particulières a diminué significativement alors que les voitures partagées connaissent un boom impressionnant tant en milieu urbain que dans les petites villes rurales. Il est devenu « has been » pour une commune de ne pas posséder une petite flotte de véhicules partagés. Et ça



marche ! La demande est d'ailleurs trop importante, surtout les week-ends. On voit apparaître dans certains villages des initiatives citoyennes qui permettent aux particuliers de partager leur voiture, leur vélo cargo (système cozywheels). Des pédibus (trajets scolaires à pied en groupe) sont organisés à tour de rôle par les parents pour leurs enfants dans les communes qui aménagent suffisamment les cheminements piétons vers les écoles.

On assiste tout doucement à un vrai changement de paradigme : la possession d'une voiture particulière n'est plus nécessaire pour tout le monde, on peut avantageusement (coût, parking/cadre de vie, ressources...) utiliser une voiture ne nous appartenant pas même si cela demande plus d'organisation. Un bémol : 60 % de la population n'est pas convaincue et veut posséder sa voiture, sa liberté ! Autre chiffre intéressant : le taux d'occupation des voitures est en augmentation, le covoiturage n'y est sans doute pas étranger.

On crée de plus en plus de comités de mobilité locale, surtout dans les petites villes et les villages. Leur objectifs : développer des points Hub dans chaque quartier/commune/village (point de connexion entre différents modes de déplacements où l'on trouve aussi des services publics ou commerciaux), mettre à disposition des voitures partagées, parfois des vélos partagés ou de la micromobilité, centraliser les initiatives de covoiturage, participer activement à la définition de la politique locale de mobilité. Cet objectif de la vision FAST est atteint : chaque commune wallonne dispose d'au moins un mobipôle qui la relie directement au réseau structurant de transport public.

2.2. Mobilité

2.2.1. De profondes transformations ont lieu dans la mobilité automobile : diminution de l'usage et des ventes de nouvelles voitures, retour des petites voitures économes (de plus en plus sous forme électrique) après la mode des SUV en perte de vitesse.

Les voitures lourdes et surpuissantes, de type SUV, deviennent moins populaires, et les citoyens recommencent à favoriser les petites voitures économes quand ils achètent une voiture.

Il faut dire que la Wallonie a, dès 2022, **adapté sa taxe de mise en circulation pour rendre les véhicules lourds et surpuissants moins intéressants fiscalement** (et vise à atteindre dès 2028 un niveau équivalent à celui de la taxe danoise qui augmente de 150 % le prix des voitures neuves⁶).

Un autre élément déterminant dans cette évolution est l'**interdiction, par le gouvernement fédéral en 2022, de la publicité pour les voitures émettant plus que la cible moyenne des émissions de CO2 (95 g/km en 2020 et diminution par la suite), ainsi que pour les voitures plus lourdes (donc énergivores) que la moyenne** (de l'ordre de 1400 kg).

L'électrification du parc automobile se poursuit, mais est désormais axée sur des véhicules plus légers et énergétiquement sobres. En 2030, les ventes de véhicules électriques atteignent 45 % du total de vente de voitures particulières. Ce chiffre est supérieur aux normes européennes revues en 2022, qui visaient 40 %. Le parc automobile belge est maintenant constitué à plus de 20 % de véhicules électriques et hybrides. Les bornes de rechargement se sont largement développées, en particulier dans les parkings des commerces, en parallèle avec l'installation de meilleurs stationnements cyclables.

Malgré l'électrification et l'arrivée de certains modèles de voitures à autonomie encore partielle, le secteur automobile vend tout de même moins de voitures, à cause des changements de comportements de mobilité :

⁶ Voir : <https://www.lesaviezvous.net/histoire/politique/le-danemark-impose-une-taxe-de-150-sur-tous-les-achats-de-voitures-neuves.html>



les wallons nés après l'an 2000 achètent de moins en moins "leur voiture", utilisent l'auto-partage quand ils en ont besoin, et recourent nettement plus à d'autres modes de déplacement. Le modèle de possession de la voiture issu des années 70' devient de plus en plus désuet.

2.2.2. Transports en commun comme une alternative crédible à la voiture

Amorcé au début des années 2020 puis renforcé après les élections de 2024, le choix politique de **réinvestir dans les transports en commun** s'avère payant. Tant le gouvernement fédéral pour le rail que le gouvernement wallon pour le TEC ont mis en place une stratégie d'investissement sur le long terme (2045) afin d'améliorer les infrastructures, le matériel roulant (exclusivement décarboné) et le confort des voyageurs.

Les trains et les bus du réseau Express circulent à un rythme de minimum 2 véhicules par heure entre 6h et 22h sur toutes les lignes, avec un renforcement des nœuds de correspondance. Les villes de plus de 50.000 habitants sont desservies de 4h30 à 1h00. Tout le territoire wallon est couvert par des lignes de bus régulières ou des bus à la demande afin de rabattre les voyageurs vers le réseau structurant (chemin de fer et bus express). La ponctualité s'est grandement améliorée (matériel roulant bien entretenu, réseau ferré bien entretenu, multiplication des sites propres pour les bus, etc.). Les connexions entre les différents transports sont mieux organisées même si la situation devra encore s'améliorer d'ici 2040. Les gares sont redevenues des lieux agréables, 100 % accessibles pour les personnes à mobilité réduite ou les vélos. Des applications facilitent la vie des gens en permettant de se déplacer d'un point A à un point B en ne payant qu'une fois et en utilisant différents modes de déplacements. Enfin, le RER bruxellois est terminé depuis 2029 et fonctionne à plein régime.

Les résultats ne se sont pas fait attendre : la population refait progressivement confiance aux transports en commun comme alternative crédible à la voiture pour les déplacements domicile-travail/école mais aussi pour les déplacements de loisirs ! Cela se marque surtout dans les villes et le périurbain mais l'on commence aussi à voir une inflexion des habitudes dans certaines zones plus rurales. C'est tellement plus agréable d'aller passer une soirée en ville en se faisant reconduire chez soi sans aucune crainte !

L'image des transports publics a considérablement évolué en quelques années : ils redeviennent à la mode (surtout chez les moins de 40 ans) tant pour leur côté pratique, leur faible coût que pour leur contribution à l'effort climatique. Il faut dire que les campagnes de promotion ont été importantes depuis que le réseau intégré de transport en commun est effectif.

La SNCB s'apprête sereinement à affronter la libéralisation du rail pour le trafic intérieur de voyageurs. Grâce aux investissements consentis dans le matériel et le personnel, les syndicats craignent moins de pertes d'emploi dans les années à venir.

Le nombre de ménages motorisés a baissé et le nombre de ménages possédant 2 ou 3 voitures est passé de 41 % en 2017 à 30 % en 2030, preuve que la dépendance à la voiture s'est réduite. En 2030, la part modale des transports en commun s'élève à 23 % des kilomètres parcourus en Wallonie contre 13 % en 2017. La part de la voiture a, elle, diminué de 83 % à 65 % (les objectifs de la vision FAST 2030 sont presque atteints).

2.2.3. Transport de marchandises

Les interminables files de camions ont commencé à diminuer sur nos routes et autoroutes. Les raisons ? Une légère diminution du transport international de marchandises suite à la relocalisation de certaines activités en Belgique, à l'allongement de la durée de vie des produits, à la diminution des emballages, etc. Mais aussi en bonne partie grâce au transport de fret ferroviaire et fluvial qui est en augmentation (essentiellement pour le



trafic de transit, les importations et exportations). Cependant, il est compliqué de pallier la flexibilité du camion, qui reste le moyen de transport le plus efficace en interne, particulièrement pour les PME souvent implantées dans des zonings éloignés des voies fluviales et ferroviaires. **La tarification routière poids lourds est évaluée et renforcée.**

Les centres des grandes villes wallonnes sont interdits aux camions à moteur thermique. Les derniers kilomètres doivent être réalisés avec des moyens de transports propres au départ d'un seul grand centre logistique. Les centres villes respirent : meilleure qualité de l'air et moins d'encombrements liés aux livraisons.

Le réseau fluvial est en train d'être complètement rénové pour permettre le passage de bateaux au gabarit de 2200 tonnes. **Le manque de bateliers a été résolu grâce à une meilleure promotion de la profession** et une formation spécifique prise en charge par le FOREM, ainsi que l'adoption des systèmes radioguidés pour certains type de bateaux (il y a 30 % de bateliers en plus, et une partie des péniches circulent maintenant sans pilote à bord sur certains tronçons fluviaux !). Le port de Liège est en train de devenir une plaque tournante régionale permettant de passer du fluvial au ferroviaire. La nouvelle route de la soie ferroviaire relie l'Asie à Liège et accueille chaque année plusieurs centaines de trains venus d'Orient⁷. L'aéroport est, lui, en perte de vitesse.

Au niveau ferroviaire, le réseau belge a été refinancé et des travaux ont été entrepris par Infrabel pour entretenir le réseau, modifier les infrastructures afin d'accueillir les trains marchandises de manière plus souple et en plus grand nombre. A l'initiative du gouvernement fédéral (qui finance), le coût d'utilisation du rail a été très fortement diminué pour améliorer sa compétitivité par rapport aux autres moyens de transport.

Des investissements ont été réalisés dans le matériel roulant pour diminuer fortement le bruit des trains de marchandises sur les axes principaux. Les corridors européens de fret ferroviaire sont pleinement efficaces : interopérabilité entre les réseaux nationaux, un seul organisme européen comme interlocuteur pour les entreprises, réservation en ligne, flexibilité accrue dans les réservations. Il est désormais très facile pour une entreprise de réserver un trajet pour faire circuler un train de marchandises à travers l'Europe. Les trains frigorifiques se sont développés entre l'Espagne et le nord de l'Europe, limitant le nombre de camions transportant des produits frais.

2.2.4. Aviation et transport international

La **taxation du kérosène**, mise en place conjointement par plusieurs pays européens, impacte profondément le modèle de développement du secteur aérien, déjà fragilisé après la crise de 2020-2021.

Charleroi Airport voit son activité stagner, le modèle low-cost passager s'avère économiquement non durable dès que les coûts climatiques commencent à être pris en compte dans la fiscalité. Il faut dire que la norme sociale évolue également : une part croissante de la population considère comme néfaste de prendre l'avion, **le mouvement #FlyingLess s'étend en Europe**⁸. Partir en City Trip en avion pour 2 jours de shopping à Barcelone est maintenant vu comme un comportement totalement irresponsable.

La situation est également difficile pour Liège Airport : **l'abandon définitif du projet Alibaba** en 2026 a laissé des traces. Non seulement le commerce international ne s'est pas développé comme attendu, mais

⁷ https://www.rtbf.be/info/regions/liege/detail_le-trilogiport-de-liege-accueille-son-premier-train-de-marchandises-en-provenance-de-chine?id=10649696

⁸ <https://fr.forumviesmobiles.org/2018/07/10/mouvement-fly-less-12515>



certaines tensions ont pris de l'ampleur avec la Chine (suite au non-respect par la Chine de la législation EU sur le travail forcé, un tribunal saisi par une organisation de défense des droits humains a suspendu l'application de l'accord commercial adopté fin 2020⁹). L'opposition vive de nombreux wallon.nes au projet Alibaba, notamment pour des raisons climatiques, aura achevé de convaincre le gouvernement wallon d'arrêter les frais.

La stratégie wallonne de miser sur l'aviation internationale pour son redéploiement économique à partir des années 2000 est perçue comme une forme d'aveuglement déconnecté des conséquences. Les pertes d'emploi sont par contre bien réelles.

Suite à la décision européenne de baisser le coût d'utilisation du chemin de fer et de faciliter les services intégrés internationalement, **les trains internationaux (de nuit et de jour) se sont multipliés comme alternative aux vols jusqu'à 1500 kilomètres**. Bruxelles est directement connectée à Copenhague, Berlin, Copenhague, Varsovie, Prague, Vienne, Milan, Lyon, Barcelone et bien d'autres villes touristiques.

2.3. Bâtiment

2.3.1. « Quand le bâtiment va, tout va » : la rénovation s'accélère enfin !

La pratique de déconstruction sélective s'impose peu à peu dans les chantiers, ce qui permet de réaffecter des bâtiments de bureaux, devenus trop nombreux à cause du télétravail, en logement sans nécessairement démolir/reconstruire. Les rénovations profondes et les nouvelles constructions intègrent les concepts de modularité (on pense à la seconde vie du bâtiment) et de circularité. Certains bâtiments exemplaires ont été entièrement construits avec des matériaux réutilisés et recyclés.

En 2023, le gouvernement wallon a introduit une **obligation de rénover les logements endéans les 5 ans pour les propriétaires non occupants** en partant des logements les moins bien isolés de même que pour les logements ayant changé de propriétaire (suite à une vente, ou à une succession). Cette mesure a fait l'objet de vif débat mais explique en grande partie l'accélération du rythme des rénovations constatées en région wallonne

Pratiquement 3% des logements sont **renovés de manière profonde (PEB A)** chaque année (soit plus de 40.000 logements), principalement les logements les plus anciens situés dans les centres villes et villages. Un **observatoire de la rénovation profonde** permet aux pouvoirs publics et aux citoyens d'observer régulièrement la progression du secteur. De nouvelles bonnes pratiques entre le citoyen et le service public émergent et facilitent la progression des rénovations. Dans son programme de rénovation, la Wallonie a pris en compte la nécessité de favoriser l'utilisation de matériaux sains et respectueux de notre environnement. Le rythme des rénovations profondes est accéléré grâce à la mise en place dans les communes de logements de remplacement temporaires, mis à disposition des familles qui s'engagent dans une rénovation profonde.

Plusieurs PME de taille régionale spécialisées dans la rénovation profonde ont émergé. Le secteur de la rénovation/construction wallonne occupe près de 150.000 personnes (+ 50 % par rapport à 2019). Plusieurs moyennes entreprises de la rénovation ont développé des départements de recherche et développement avancés en partenariat avec les universités et centres de formation. Les principes de la construction circulaire et modulaire percolent doucement et de plus en plus de chantiers font appel à

⁹https://www.rtb.be/info/monde/detail_accord-chine-ue-sur-les-investissements-on-voit-la-chine-comme-une-grande-puissance-economique-mais-elle-a-reellement-besoin-de-nos-investisseurs?id=10663599



des "bourses" aux matériaux réutilisés et/ou recyclés. La part des matériaux durables et renouvelables augmente dans la construction.

À partir de 2023, la Région wallonne s'inspire de l'exemple autrichien et **interdit toute nouvelle vente de chaudières aux énergies fossiles dans les nouvelles constructions et rénovations profondes**. Le chauffage des bâtiments étant responsable de presque des 1/3 des émissions totales de CO2 en Wallonie, toute nouvelle rénovation doit s'accompagner d'une isolation renforcée et d'un système de chauffage sobre et décarboné. L'utilisation des technologies basées sur la chaleur ambiante et la chaleur du sol, comme les pompes à chaleur et les réseaux de chaleur, est démocratisée. Dans les lotissements denses et les bâtiments publics importants (comme les hôpitaux), des systèmes de réseaux de chaleur exploitant la biomasse à échelle modérée, la géothermie et la chaleur fatale des entreprises sont installés.

2.3.2. Le bois remplace de manière croissante le ciment dans la construction

La production de ciment est divisée par deux en Wallonie, suite à la baisse de la demande généralisée en Europe. La filière bois-bâtiment se développe par contre de manière importante, avec une valeur ajoutée wallonne croissante, suite à la **mise en place d'une filière intégrée localement qui va de l'exploitant forestier aux acteurs de la construction** en passant par les scieries, et un label « bois de construction local et durable ». Depuis qu'ils ont compris que c'était un merveilleux moyen de stocker le carbone et que les subsides de la Région diminuent le coût de leur maison, les wallons ont une planche dans le ventre.

2.4. Industrie et secteur manufacturier

Le tissu industriel wallon se transforme profondément, non sans quelques difficultés, et se tourne de manière accélérée vers une économie circulaire, éco-conçue et partagée, qui se combine avec une excellence des outils industriels en termes d'efficacité. Ces caractéristiques réduisent drastiquement l'utilisation des ressources, la production de déchets et les émissions, qui étaient encore élevées en 2020. La nouvelle dynamique économique est ancrée localement, résiliente et socialement responsable.

La croissance de la production, juste pour augmenter le PIB, n'est plus un objectif en soi, même si elle s'accompagne de création d'emploi : **la pertinence des différentes productions est évaluée au regard de l'utilité sociétale des produits et de leurs impacts environnementaux**. Toute production doit viser à améliorer globalement le bien-être.

Une relocalisation et une transformation délicate, à accompagner et soutenir

En 2030, la part de la population active dans le secteur secondaire, ainsi que la part du secteur manufacturier dans l'activité économique régionale ont repris plus d'importance par rapport à 2020. Cette tendance est surtout portée par la **place grandissante prise par la rénovation du logement**, mais aussi par l'**émergence progressive de certaines filières**. Elles se caractérisent par une moindre taille et par des produits à forte valeur ajoutée : ateliers de transformation alimentaire ancrés dans les chaînes de valeurs locales et durables, producteurs de pompe à chaleur, industries spécialisées dans la réutilisation (cradle to cradle) notamment de produits textiles, de résidus du secteur bâtiment, développement d'emballages consignés réutilisables, etc. Parmi les filières émergentes, certains acteurs wallons exportent de plus en plus leurs innovations. C'est le cas d'entreprises de rénovation à une échelle industrielle, qui ont développé des techniques innovantes et reproductibles pour une rénovation par rue, voire par quartier entier, notamment des techniques d'isolation par l'extérieur. C'est aussi le cas de la filière bois d'œuvre.

Par ailleurs, **certaines filières historiques ont entamé une réduction de leur production**, en lien avec la diminution de la demande observée au niveau mondial (ciment, logistique aéroportuaire, pétrochimie -



dont intrants pour l'agriculture intensive, raffinage de produits pétroliers, etc.). D'autres ont amélioré leur processus de production et proposent des produits innovants et parmi les plus efficaces énergétiquement (pour leur production comme pour leur usage) sur la scène européenne, ce qui les positionne parmi les installations les plus compétitives de la région : citons par exemple la verrerie.

La réduction des productions dans les filières "historiques" ne se fait pas sans mal. Comme dans les années 1960 à 1980, avec la douloureuse fermeture des charbonnages, ou dans les années 1990 à 2010 avec la fermeture des hauts fourneaux, le gouvernement a peu de leviers pour freiner des évolutions liées à un contexte mondialisé et des décisions prises par le management des multinationales. Heureusement qu'un **programme wallon de transition juste** a été mis en place dès 2022, sur recommandation du panel citoyen : les moyens sont ainsi ciblés sur la formation, la reconversion, la transition vers les secteurs décarbonnés, et non plus dilapidés dans le maintien, quelques années de plus, d'activités fortement émettrices et non pérennes. Suite à la crise économique de 2026, le Ministre-Président wallon promet de rassembler « les forces vives » pour redéployer une nouvelle stratégie économique.

En 2028, après la bulle laissant croire qu'il allait tout solutionner, le vecteur énergétique hydrogène trouve sa vraie place dans notre système énergétique : il est principalement consacré à certains processus industriels clés impossibles à électrifier et au transport de marchandises.

La circularité, l'écoconception et l'économie du partage prennent de l'ampleur

Le principal outil environnemental pour l'industrie wallonne, les accords de branche, est révisé en 2022 : l'audit "effet de serre et énergie" est obligatoire pour chaque entreprise et un fonds climat existe pour soutenir les entreprises dans la transformation de leur procédé de production ou de leurs produits vers plus de circularité, de sobriété en matière et en énergie, et une réduction conséquente des émissions de GES.

La conception des produits garantit désormais une durée de vie aussi longue que possible : ces produits sont faciles à entretenir, **réparables, démontables, modulaires et non toxiques** pour les personnes comme pour l'environnement. En conséquence, le besoin de nouveaux produits matériels est minime.

En termes d'économie circulaire, les entreprises recourent au maximum à la réutilisation et à l'upcycling. Le recyclage est l'option de repli, à défaut d'alternative. La part des déchets mis en décharge et/ou incinérés passe largement sous les 50 %. Les citoyens et les entreprises recourent à des produits ou des composants intelligents, les utilisent en réseau et les partagent avec autant d'utilisateurs que possible.

Le monde des affaires, les autorités publiques et les citoyens actifs ont tous un rôle aussi important dans l'économie circulaire. Les groupes en charge des ressources communes (et de leur utilisation) augmentent en nombre. Les matières premières et les produits sont moins souvent la propriété exclusive d'un petit nombre d'acteurs économiques qui détiennent un pouvoir de marché. Une grande variété de systèmes de gestion et de formes de propriété voit le jour pour l'utilisation partagée des biens et services, ainsi que des commodités et de l'énergie.

2.4.1. Une numérisation mieux cadrée

Les impacts de la digitalisation, des robots et véhicules autonomes sont analysés de manière transversale. Étant très consommateurs de ressources et d'énergie, ayant un impact social important, leur développement et leur usage sont progressivement mieux cadrés.

En 2024, suite à la demande du panel citoyen de 2021, **une évaluation du déploiement de la 5G est réalisée**. Elle est négative à deux niveaux. D'une part, bien que plus efficace par opération, la consommation



d'électricité subit un effet rebond très conséquent. Le triplement de la consommation d'électricité des TIC en 2030 est confirmé et atteindra 4 TWh¹⁰, c'est-à-dire 15 % de l'électricité consommée en Wallonie (contre 1.3 TWh en 2020 soit 5 %). Les réductions de consommations des autres secteurs seront donc anéanties et l'électricité totale consommée augmentera donc à 26 TWh, contrairement à l'objectif de maintien à 24 TWh du gouvernement wallon décidé en 2021. D'autre part, la consommation de matériaux, de dispositifs et d'équipements électroniques explosera aussi, augmentant l'empreinte environnementale de la Wallonie.

La forte hausse de la consommation d'énergie et de ressources est notamment liée à la croissance ininterrompue du streaming vidéo¹¹, ainsi qu'à de nouveaux usages tels que les cryptomonnaies ou les objets connectés.

L'évaluation des TIC de 2024 identifie également le risque d'un autre effet rebond pour 2030: le développement en cours de la voiture autonome. Non seulement, cette technologie est gourmande en installations et en opérations d'intelligence artificielle, mais, en plus, elle risque d'augmenter le nombre de km parcourus si une logique de possession individuelle reste prédominante : ces voitures pourront, en effet, rouler seules pour aller se recharger ou aller chercher les enfants ou les grands parents.

Les décisions des gouvernements suivants **prennent enfin en compte ces effets rebond** et une approche nuancée des technologies est adoptée. La pertinence des technologies et leur impact sur notre bien-être deviennent des critères de décision. Le marché des équipements de seconde main ("refurb" notamment) se développe fortement, car **les appareils doivent maintenant être conçus de manière à avoir une meilleure longévité (garantie plus longue) et une meilleure réparabilité.**

2.5. Energie

2.5.1. Une transition énergétique chahutée, qui transforme le rapport au territoire et à la consommation

Hiver 2023, suite à des chutes de neige totalement anormales dans le Sud de l'Europe, dont la France méridionale, une partie importante de la production électrique de la Vallée du Rhône est indisponible, le réseau de transmission étant endommagé. Il en résulte un déséquilibre européen qui prendra trois semaines à être résorbé. Les autorités mettent en place un plan de "délestage", c'est-à-dire une limitation de l'approvisionnement électrique dans certaines zones, avec rotation. Paradoxalement, ceci produit une dynamique sociale plutôt festive chez une partie de la population : les personnes vivant dans des zones non coupées invitent leurs famille et amis qui sont dans une zone coupée à passer la soirée avec eux. Par ailleurs, à la surprise de beaucoup d'opérateurs, un mouvement naît rapidement sur les réseaux sociaux, qui propose aux citoyens de couper spontanément les usages électriques non nécessaires dans leur maison au moment de tension sur le marché électrique. Il rassemble vite 20 % de la population.

En 2025, le gouvernement organise une **planification des moyens de production renouvelables à l'échelle régionale** afin d'optimiser leur production et de réduire au maximum leur impact sur la biodiversité et les paysages. Suite à ce processus, il est décidé de concentrer les productions éoliennes dans certaines zones propices en termes de vent et d'interdire leur implémentation dans certaines autres zones. Cette planification

¹⁰ Selon l'étude de 2020 de CLIMACT, <https://climact.com/fr/quel-est-limpact-du-secteur-numerique-sur-la-consommation-delectricite-et-les-objectifs-climatiques-de-la-wallonie/>

¹¹ https://theshiftproject.org/wp-content/uploads/2019/07/R%C3%A9sum%C3%A9-aux-d%C3%A9cideurs_FR_Linsoutenable-usage-de-la-vid%C3%A9o-en-ligne.pdf



spatiale, associée à une participation communale et citoyenne renforcée, ainsi qu'à un **cadre juridique clarifié et mieux sécurisé**, permet de sortir l'éolien wallon du "bourbier". Au total en 2030, le nombre de mâts a été multiplié par 2 sur le territoire wallon. Le photovoltaïque croît très rapidement : en 2030, l'essentiel des toits de bâtiments bien orientés et une part croissante des zones urbanisées équipables (y compris parkings) est occupée par des panneaux.

Difficilement imaginable en 2020, la **multiplication par 2 du nombre d'éoliennes et par 4 du nombre de panneaux photovoltaïques en Wallonie** s'est aussi réalisée avec une prise de conscience. Pour couvrir la consommation d'énergie démesurée de 2020, il en aurait fallu bien plus. Grâce aux différentes mesures de sobriété énergétiques dans le bâtiment, le transport et l'industrie, ce nombre d'éoliennes et de panneaux est déjà suffisant pour produire 40 % de notre électricité.

D'ailleurs, aujourd'hui en 2030, la consommation de 2020 choque beaucoup de monde. Les citoyen.nes établissent un lien direct dans leur esprit entre leur consommation quotidienne et les infrastructures nécessaires correspondantes, ce qui les rend enclins à une plus grande sobriété. *« Nos parents étaient en fait complètement irresponsables. Mais je ne leur en veux pas, maman et papa m'ont dit qu'ils ne réalisaient pas et que tout le monde faisait pareil. » « A l'époque on ne s'en rendait pas compte. On vivait sans limite, déconnectés de la production, et c'était normal pour beaucoup. »*

En 2030, avec le recul, la **mise en place des Communautés d'Énergies Renouvelables et Citoyennes** dès 2022 a été un ingrédient essentiel à l'atteinte des objectifs. Non seulement cela a accéléré le nombre d'installations d'ER et flexibilisé davantage les consommations d'électricité, mais aussi et surtout cela a rendu plus de citoyens, collectivités et PME acteurs du système énergétique et a également inclus davantage de personnes précarisées qui ont eu l'opportunité de rejoindre ces communautés.

2.6. Agriculture

2.6.1. Agriculture biologique

Comme le prévoyait les stratégies "Farm to Fork" et Biodiversité du Pacte vert européen (Green Deal), la quantité de pesticides a bien été réduite. Mais si les doses en quantité utilisées diminuent, cela ne dit rien sur leur dangerosité qui, elle, a augmenté. Bref, moins de pesticides en quantité certes, mais des agents actifs plus destructeurs dans les petites doses concentrées.

L'objectif wallon de **30 % de surfaces agricoles wallonnes certifiées en Agriculture Biologique** - et donc sans pesticides de synthèse - n'est malheureusement pas atteint. On s'approche péniblement de l'objectif européen de 25 % souhaité dans le Pacte vert. Grâce à un réveil in extremis des citoyens sensibilisés par les organisations environnementales, la nouvelle génération d'OGM est restée sous moratoire : au vu des discussions animées et prises de position affirmées du milieu associatif et des professionnels de la santé concernant l'incertitude scientifique de l'impact sanitaire de ces nouveaux OGMs, la Wallonie ajoute cette thématique à son nouveau plan santé-environnement. Elle souhaite quantifier l'exposition à ces OGMs et approfondir ses connaissances des risques potentiels.

2.6.2. Réduction du cheptel bovin et des émissions de méthane

La consommation de viande a continué de diminuer et, inévitablement, la production également. **Le cheptel bovin wallon se voit réduit de plus de 30 %**¹². Les éleveurs spécialisés dans la production de viande qui ne

¹² Scénario de transition T1 de <https://sytra.be/fr/publication/prospective-elevage-belgique/>



se sont pas reconvertis à des systèmes de production durables s'accrochent à des primes résiduelles de la Politique Agricole Commune (PAC) que les syndicats agricoles ont défendues becs et ongles. Par ailleurs, des filières de valorisation de viande issue d'animaux de réformes ou de mâles ("co-produits" d'élevage laitier) se développent. Avec des animaux qui valorisent l'herbe des prairies wallonnes préservées par une charge limitée pour donner des produits laitiers et/ou carnés, la viande devient un produit secondaire "d'économie circulaire".

La rentabilité des élevages industriels de porcs et de volaille est mal en point car la majorité des consommateurs ne veulent plus de produits issus de ce type d'élevage.

2.6.3. Réduction des engrais et des émissions de peroxyde d'azote

Au-delà de son impact climatique, la politique laxiste (dérogation à la Directive Nitrates) au niveau des nitrates engendre une pollution des eaux de surface wallonnes qui ont reçu un carton rouge de l'Europe en 2027 avec l'évaluation de la Directive Cadre Eau. En 2030, **une politique de réduction des nitrates (réduction des engrais de synthèse, enfouissement du lisier, etc.)** est enfin mise en place, et commence à générer une réduction du N₂O avec un réel bénéfice pour le climat et pour la qualité des eaux de surface.

2.6.4. Une pluviométrie qui devient de moins en moins fiable...

Les grandes cultures sarclées et gourmandes en eau (maïs) sont de plus en plus rares vu l'alternance d'épisodes climatiques extrêmes : sécheresses estivales (avec restrictions d'irrigation imposées) et précipitations importantes favorisant le ruissellement.

2.7. Nature et biodiversité

Suite à l'**extension par le gouvernement des espaces naturels protégés**, ainsi que la **plantation de milliers de kilomètres de haies, les réseaux écologiques sont renforcés**, ce qui permet à la biodiversité de se maintenir.

Dans les villes, on a pris conscience de l'importance du développement et de la mise en valeur d'une **trame verte et bleue** pour contrer les épisodes de chaleur et le phénomène d'îlot de chaleur urbain. La **végétalisation accrue des villes** présente d'importants co-bénéfices en matière de biodiversité.

Grâce à une **réorientation des investissements immobiliers vers les pôles urbanisés existants**, la pression immobilière sur les espaces ouverts (agricoles notamment) s'est enfin allégée. Dans les espaces ruraux, des ajustements ont été opérés pour éviter la construction et l'extension de zones résidentielles ou d'activités économiques mal situées. **Les terrains situés dans les zones de source, dans les zones d'expansion de crue et dans les zones humides sont désormais protégés de toute urbanisation.**

Les épisodes de sécheresse successifs ont obligé la Région à activer son plan sécheresse plusieurs années de suite, imposant des restrictions pour certains usages de l'eau. Le transport fluvial est impacté plus d'une fois vu l'atteinte des régimes d'étiage, avec d'importantes conséquences économiques. La résilience des milieux aquatiques est fragilisée par ces sécheresses à répétition, malgré l'importance des moyens débloqués pour la restauration de ces milieux (renaturation, reméandration des cours d'eau...).

2.8. Dynamique internationale

L'année 2022 aura été une année très difficile pour plusieurs pays pauvres et émergents, touchés bien plus profondément que l'Occident d'un point de vue économique et social par la crise consécutive au COVID



(vaccination plus lente, dépendance très forte au tourisme dans certaines régions, faiblesse ou absence de système de sécurité sociale, système de santé défaillant, déstabilisation sociale suite à l'augmentation du prix des matières premières alimentaires, etc.). La dette augmente, plusieurs états ne sont plus en mesure d'assurer le minimum vital pour leur population, ni de faire face à leur créances internationales.

Ce contexte provoque des mouvements sociaux et déstabilise certains états, où la situation est dégradée pour plusieurs années. La reprise en Occident contraste, pendant un temps, avec ces tendances, mais l'économie mondiale reste grippée. Après un relatif optimisme au sein des grandes économies, la situation stagne et se dégrade à nouveau.

Les migrations vers l'Europe depuis les pays du Sud ne faiblissent pas. Des mouvements citoyens organisent un accueil sommaire dans les situations les plus difficiles.

Dans plusieurs pays européens, la société se divise : les discours politiques de repli national sont bien présents, et mènent à l'élection de leaders populistes prônant des mesures restrictives à l'égard des populations d'origine étrangère. D'autres pays mettent en place des politiques structurelles assumées d'accueil et d'intégration. L'Europe n'arrive pas à avoir de réponse unie sur cet enjeu, ce qui affaiblit les institutions européennes.

La lutte internationale contre le changement climatique se poursuit. Suite à l'aggravation visible des changements climatiques, la COP de 2028 marque un tournant et mène à des engagements renforcés : les émissions doivent baisser dans tous les pays à partir de 2030, **un plan de sortie des énergies fossiles doit être établi pour chaque pays**, la fermeture des dernières mines de charbon est sur la table, ainsi que la fermeture progressive sur 20 ans des puits de pétrole et de gaz encore en activité. Les pays développés s'engagent à contribuer financièrement à un développement large des énergies renouvelables dans les pays en voie de développement, ainsi qu'aux mesures d'adaptation aux changements climatiques qui sont de plus en plus vitales.

Nouveauté importante, les pays doivent mesurer leur empreinte climatique, et **viser une diminution de l'impact climatique des importations liées à leur consommation** dans l'établissement de leurs plans climat.



Annexe : Quelques liens de ressources pour brainstormer sur certaines macro-tendances impactant la décennie à venir

Climat

Jean-Pascal van Ypersele: "Notre budget carbone sera bientôt derrière nous, ça va être un choc culturel"

https://www.lecho.be/economie-politique/europe/general/jean-pascal-van-ypersele-notre-budget-carbone-sera-bientot-derriere-nous-ca-va-etre-un-choc-culturel/10315683.html?_sp_ses=60154c6f-9945-4875-b20c-b3d221a81a79

IPCC steps up warning on climate tipping points in leaked draft report

<https://www.theguardian.com/environment/2021/jun/23/climate-change-dangerous-thresholds-un-report>

Atlantic Ocean circulation at weakest in a millennium, say scientists

<https://www.theguardian.com/environment/2021/feb/25/atlantic-ocean-circulation-at-weakest-in-a-millennium-say-scientists>

Economie mondiale

L'inflation sur les aliments et les matières premières va aggraver la faim dans le monde

<https://www.capital.fr/economie-politique/linflation-sur-les-aliments-et-les-matieres-premieres-va-aggraver-la-faim-dans-le-monde-1399188>

Le FMI s'inquiète des risques de défaut de paiement dans les pays pauvres

https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/10/02/le-fmi-s-inquiete-des-risques-de-defaut-de-paiement-dans-les-pays-pauvres_6054508_3234.html

Les matières premières risquent d'accélérer l'inflation

https://www.lecho.be/les-marches/actu/general/les-matieres-premieres-risquent-d-accelerer-l-inflation/10304049.html?_sp_ses=49d19a23-d96a-4b89-b334-8424d7015548

Instabilité sociale

Social Repercussions of Pandemics

<https://www.imf.org/en/Publications/WP/Issues/2021/01/29/Social-Repercussions-of-Pandemics-50041>

The Risk of Post-Pandemic Instability

<https://www.project-syndicate.org/commentary/post-covid-instability-sources-of-unrest-by-kent-harrington-2021-03?barrier=accesspaylog>

https://www.lautrequotidien.fr/new-blog/2021/2/24/mrmb4qtkgb1rv0lo96a5qwmx7oz88q?fbclid=IwAR3BDrBtAzxa3bL3WGk37roPVQqlOVitVxeM0z_g_efe7bMDtATNSu7mLZI

Populisme et démocratie

Natacha Polony: "Dire 'le populisme, c'est mal' ne suffit pas"



<https://www.lalibre.be/debats/opinions/dire-le-populisme-c-est-mal-ne-suffit-pas-6026ad989978e2610a8c2655>

Samuel Laurent (Le Monde): "Twitter risque de tuer la démocratie"

<https://www.lecho.be/entreprises/media-marketing/samuel-laurent-le-monde-twitter-risque-de-tuer-la-democratie/10287813.html?>

Agriculture

L'avenir de l'élevage en Belgique: des scénarios de transition

<https://sytra.be/fr/publication/prospective-elevage-belgique/>

Ont contribué à cette note

- Arnaud Collignon
- Pauline Dessart
- Arthur Fonsny
- Xavier Gillon
- Denis Jacob
- Noé Lecocq, coordination du projet (contact : n.lecocq@iew.be)
- Julie Van Damme
- Gaëlle Warnant
- Relecture : Sylvie Meekers, Julie Debruyne

Version du 30 juin 2021