Avis de la Fédération des associations de protection de l'environnement sur le projet de Plan Marshall 2.vert

30 septembre 2009

Table des matières

0. Contexte 4
1. Regarder vers le futur 5
   1.1. Le Plan Marshall et les autres politiques 5
   1.2. Vers la transition économique ? 6
   1.3. Pour un projet de société mobilisateur 7
   1.4. Etre porté vers l'avenir plutôt que regarder le passé 7
2. Les moyens 7
3. Axe 1. Un atout à valoriser : le capital humain 8
4. Axe II. « Un succès à amplifier : les stratégies des pôles de compétitivité et des réseaux d'entreprises » 8
   4.1. Un soutien sectoriel, oui 8
   4.2. Mais aussi une vraie politique industrielle de transition 9
   4.3. Et le développement durable ? 9
5. Axe III. Une priorité : créer un cadre propice à la création d'activités et d'emplois de qualité . 10
   5.1. Point 3. Mobiliser le territoire wallon pour développer l'activité économique à grande échelle 10
      5.1.1. Mobiliser le territoire en le gérant avec parcimonie 11
      5.1.2. Assainir et réhabiliter les friches industrielles et les chancres paysagers pollués ou peu ou pas pollués, en vue de leur reconversion 12
      5.1.3. Poursuivre l'équipement des zones d'accueil des activités économiques 13
      5.1.4. Poursuivre, en lien avec la modernisation des voies navigables, les aménagements des zones portuaires pour qu'elles disposent d'infrastructures et de services de chargement modernes 14
   5.2. Point 4. Favoriser l'activité économique dans les zones franches urbaines et rurales. 15
6. Axe IV. Une stratégie d'avenir : les Alliances emploi-environnement 16
   6.1. Lancer un Plan pluriannuel d'économies d'énergie et de construction durable 16
   6.2. Eco-technologies 17
   6.3. Economie verte ? 18

7. Axe VI : Une philosophie en action : promouvoir le développement durable de façon transversale dans toutes les politiques publiques 18

7.1. Concernant les marchés publics 18

7.2. Favoriser les circuits courts et les entreprises locales et régionales pour développer une économie endogène 19

7.3. Favoriser une mobilité plus respectueuse de l'environnement 20

7.4. Copenhague 21

7.5. Développer, en concertation avec les partenaires sociaux, les autres Régions, le niveau fédéral et les instances internationales concernées, des indicateurs qui permettent de mesurer le développement humain et l'empreinte écologique, afin de guider et d'évaluer l'action du Gouvernement, en complément du PIB..... 22

8. Axe VII: Renforcer l'efficacité du partenaire public et une conscience wallonne source de mobilisation 23

8.1. Piloter le Plan Marshall de manière rigoureuse sur base de suivis réguliers et d'évaluations périodiques 23

8.2. Renforcer la dynamique de simplification administrative, en priorité vis-à-vis des entreprises, et accélérer la mise en œuvre effective de la décision politique. 23

8.3. Affirmer une identité wallonne ouverte comme facteur de confiance et mobilisation ... 25

0. Contexte

La Fédération des associations de protection d'environnement, Inter-Environnement Wallonie, a pris connaissance du projet de « Plan Marshall 2.vert » dans sa version présentée officiellement par le Ministre-Président le 24 septembre 2009. L'avis des instances consultées étant sollicité pour le 3 octobre, elle a élaboré son avis dans ce délai très court, sans avoir pu en faire une analyse exhaustive.

Succédant au Contrat d'avenir pour la Wallonie et prenant le relais des plans stratégiques transversaux lancés entre 2004 et 2005, le Plan d'actions prioritaires (PAP), mieux connu sous le nom de Plan Marshall, devait tirer les enseignements de ces démarches antérieures et intégrer l'évolution du contexte économique. Pour ce faire, le Gouvernement décidait de cibler des actions prioritaires pour lesquelles il dégageait des moyens additionnels – de l'ordre d'un milliard d'euros – à même de « booster » le développement régional. Les actions prioritaires furent ainsi regroupées autour de 5 axes :

- Créer des pôles de compétitivité, au nombre de 5, considérés comme les clefs de l'économie wallonne ;
- Stimuler la création d'activités ;
- Alléger la fiscalité sur l'entreprise ;
- Doper la recherche et l'innovation en lien avec l'entreprise ;
- Susciter des compétences pour l'emploi.

Dans le Plan Marshall 2.vert, le Gouvernement entend ajouter aux 5 pôles existants, un pôle de compétences dédié aux technologies vertes et un axe transversal où sera mieux prise en compte la préoccupation d'un développement qui soit durable. Le Gouvernement, au travers du Plan Marshall, veut renforcer « un cadre propice à la création d'activités et d'emplois », notamment en valorisant les compétences et savoirs, par des alliances emploi-environnement et en augmentant la disponibilité professionnelle par le renforcement des services d'aides aux personnes et l'accueil de l'enfance. Sept axes prioritaires sont maintenant définis :

- Axe I : Un atout à valoriser : le capital humain.
- Axe II : Un succès à amplifier : les stratégies des pôles de compétitivité et des réseaux d'entreprises.
- Axe III : Une priorité : créer un cadre propice à la création d'activités et d'emplois de qualité.
- Axe IV : Une stratégie d'avenir : les Alliances emploi-environnement.
- Axe V : Accroître la disponibilité professionnelle par le développement d'emplois et d'infrastructures d'accueil dans les secteurs de l'aide aux personnes et de l'accueil de l'enfance.
- Axe VI : Une philosophie en action : promouvoir le développement durable de façon transversale dans toutes les politiques publiques.

- Axe VII : Renforcer l'efficacité du partenaire public et une conscience wallonne source de mobilisation.

1. Regarder vers le futur

1.1. Le Plan Marshall et les autres politiques

La Fédération salue la continuité de l'initiative et de la méthodologie mise en œuvre par le Plan d'actions prioritaires, dit Plan Marshall, sur ces 5 dernières années, centrée sur les 5 pôles d'activité et la mise en réseau des acteurs. Le centrage de l'action publique sur 5 pôles, « + 1 », dûment sélectionnés, évitant la dispersion des moyens, est essentiel pour doper le renouveau économique wallon.

La Fédération salue également l'évolution de la teneur de ce projet de plan, accordant une plus grande place au concept de développement durable et certains accents qui pourraient effectivement orienter l'économie vers un développement plus soutenable. Tel est le cas notamment de l'Alliance pour l'emploi et l'environnement dans le secteur de la construction.

Selon la Fédération, la dynamique insufflée par le Plan Marshall, est, nous l'espérons, porteuse des prémisses d'une nouvelle culture, notamment en termes d'évaluation des actions mises en œuvre. Un bon bout de chemin reste néanmoins à parcourir pour parvenir à une vraie culture de l'évaluation en regard d'objectifs déterminés, de l'efficacité des mesures en termes de résultats et de leur efficience (résultats en regard des moyens mis en oeuvre).

La Fédération souhaiterait une plus grande lisibilité et une plus grande clarté, d'une part en termes d'objectifs poursuivis et d'autre part en ce qui concerne l'agencement des différentes politiques régionales.

Par déduction, on peut supposer que l'objectif central est de « renforcer un cadre propice à la création d'activités et d'emplois », en concentrant les moyens sur 5 pôles d'activités + 1, les autres axes prioritaires renforçant cet objectif central. Mais ce n'est qu'une lecture. Les objectifs généraux du Plan Marshall gagneraient à être explicités. Que veut-on atteindre ? Quand ? Et Pourquoi ?[1]

La place du Plan Marshall par rapport aux autres politiques régionales, telles que la mobilité et le transport, les infrastructures, l'énergie, l'aménagement du territoire, la stratégie de Lisbonne (programme (régional) de réforme), la (future ?) stratégie régionale de développement durable… gagnerait à être explicitée.

D'une manière plus générale, alors que l'on se trouve à la croisée des chemins, la Fédération regrette qu'il n'y ait pas en Région wallonne, à proprement parler, de démarche prospective, dans des domaines essentiels tels que celui de l'énergie par exemple, avec des scénarios de référence,

[1] Il y a bien des « objectifs » cités au travers du projet de Plan pour les différents axes prioritaires. Ces objectifs sont cependant davantage de l'ordre de l'intention ou de l'option politique, que de l'objectif proprement dit, qui se devrait d'être plus opérationnel et à atteindre dans un délai déterminé.

des options politiques à moyen et long terme, des objectifs sociétaux et des cahiers des charges orientés en conséquence dans les différentes politiques régionales.

1.2. Vers la transition économique ?

Le Gouvernement précédent en présentant les prémisses du Plan Marshall 2.0, avait reconnu la nécessité de « très rapidement remettre fondamentalement en cause notre relation avec notre environnement naturel, modifier nos habitudes de vie, revoir notre système de production, de transport, de consommation ». Cette remise en cause fondamentale n'apparaît que très peu dans le Plan Marshall 2.vert proposé aujourd'hui.

« Assurer la transition économique en se dotant d'une économie à faible intensité en carbone et efficace sur le plan énergétique et des ressources naturelles » est l'enjeu dont doit se saisir la Région wallonne pour assurer la viabilité de son économie à moyen et long terme. On parle aussi dans différentes enceintes de *sustainable new deal* (Nations Unies, OCDE,…). Il s'agit de développer une économie alliant écologie et enjeux sociaux.

2010-2015 est à cet égard un moment charnière sur le plan politique : ainsi, par exemple, la déclaration de l'OCDE du 25 juin 2009 sur la croissance verte est assez explicite, tout comme, au niveau européen, la réorientation des Fonds de cohésion et la révision prochaine de la Stratégie de Lisbonne.

Pour la Région wallonne, le défi est double :

- renforcer l'économie wallonne en améliorant la performance des biens et services en termes d'énergie et de ressources naturelles, dans *tous* les domaines;
- préparer la société à s'adapter et répondre à ses besoins fondamentaux dans les décennies à venir.

L'action politique de la Région wallonne devrait s'inscrire dans le moyen et long terme, notamment en définissant des objectifs sociétaux aux horizons 2020, 2030 et 2050 et un backcasting précis.

Alors que le Plan Marshall 2.vert pourrait, au moins par certaines de ses composantes, telles que l'Alliance emploi-environnement dans le secteur de la construction, s'inscrire dans cette perspective, la Fédération regrette qu'il n'ait pas pour ambition explicite de catalyser en Région wallonne la transition de notre économie vers une économie *low carbone* en se dotant d'une économie performante à faible intensité environnementale.

Dès lors, la Fédération propose que le Plan Marshall s'inscrive dans un plan, plus global, de transition économique s'adressant à tous les acteurs de l'économie et visant à préparer la Région aux défis sociaux et environnementaux de notre modèle économique actuel que révèlent les crises interdépendantes que nous connaissons aujourd'hui. Les moyens d'aujourd'hui devraient en fait être consacrés à préparer la société aux bouleversements qui s'annoncent dans les années à venir.

Les politiques publiques permettant d'initier, catalyser et opérationnaliser la transition économique sont diverses : outre le Plan Marshall, les autorités disposent des politiques de l'énergie, de la mobilité et du transport, de l'aménagement du territoire, du logement, des plans de relance, de la Stratégie de Lisbonne, des Fonds structurels et de leurs Plans opérationnels, de la fiscalité, de la politique industrielle, de la politique de produits...

La mise en oeuvre de la transition économique devrait avoir pour objectif de positionner la Région wallonne dans le peloton de tête des Régions gagnantes (ou les moins perdantes…) dans un tournant fondamental de l'économie mondiale, en répondant au double-défi cité plus haut. La performance en termes d'énergie et d'utilisation des ressources naturelles est incontournable pour positionner la Région sur les marchés, qu'ils soient intérieurs ou mondiaux, tout en permettant à la Région de s'assurer un avenir économiquement viable et porteur d'adhésion sociale.

1.3. Pour un projet de société mobilisateur

Au-delà du Plan Marshall et d'un soutien sectoriel quel qu'il soit, un plan de transition économique accompagné des réformes structurelles qui le sous-tendent, résolument portées par les pouvoirs publics, pourrait être fortement mobilisateur en donnant un projet de société et des perspectives d'avenir, notamment pour les jeunes d'aujourd'hui. Il faut pour cela explicitement l'articuler autour d'objectifs sociétaux à atteindre aux horizons 2020, 2030, 2050 : réduction de 80 % et plus des émissions de gaz à effet de serre, un logement performant en matière d'énergie pour tous, … L'idée est de faire face aux défis, d'oser le dire et d'aller de l'avant, ensemble. Le Plan Marshall n'est pas en tant que tel un projet de société, il s'adresse avant tout aux opérateurs économiques et donc il n'est pas, au-delà des 5 pôles + 1, largement mobilisateur.

D'autres régions se sont engagées sans attendre sur la voie de la transition économique : le facteur « temps » est déterminant au vu des objectifs à atteindre, ne fut-ce qu'en matière de performance énergétique.

Un tel plan de transition requiert une large assise sociétale (les Villes et Communes, recherche appliquée, les banques, les sociétés d'investissements, les PME et notamment les entreprises (éco)-innovantes, la (grande) distribution, le monde de l'économie sociale, le monde agricole, le monde syndical, l'administration…).

Pour préparer cet avenir, la rareté des deniers publics et l'urgence de la situation en regard des défis auxquels nous sommes confrontés requièrent la meilleure allocation possible des ressources dans un souci d'efficacité et d'efficience maximale.

1.4. Etre porté vers l'avenir plutôt que regarder le passé

En termes de communication, on peut penser que les mots « Plan Marshall » évoquent une vision assez passéiste (l'assistance après-guerre des USA grâce à laquelle la reconstruction fut rendue possible), et regretter que cette appellation ne soit pas plus évocatrice de la construction du futur, du dynamisme intrinsèque wallon, en bref, d'un plan pour la Wallonie qui, dès son titre, soit porteur d'un projet d'avenir auquel se rallierait l'ensemble des citoyens et des forces vives.

Sans que cela ne soit un exemple sur le fond, évoquons du côté flamand le plan « Vlaanderen in aktie – Doorbraken voor 2020 », qui exprime, pour chaque citoyen flamand, le projet de la Flandre du futur, qui se veut en 2020 dans le top 5 des premières régions d'Europe.

2. Les moyens

Une grande incertitude demeure sur les moyens qui seront *in fine* alloués à la mise en œuvre du Plan Marshall 2.vert.

Etant donné la rareté des moyens disponibles et les défis sociaux, environnementaux et économiques que l'on connaît, et étant donné que le futur (proche) se prépare aujourd'hui, la Fédération insiste pour que le Plan Marshall s'inscrive résolument dans la perspective d'une mutation économique.

La transition économique requiert par ailleurs des moyens, notamment en ce qui concerne les infrastructures énergétiques (par exemple innovation et adaptation du transport d'électricité), lesquels sont également à inscrire dans le budget de la Région wallonne.

Outre les considérations budgétaires, la Fédération s'interroge sur le financement de cette inévitable transition économique, dans laquelle s'inscrirait le futur Plan Marshall 2.vert. Dans quelle mesure les banques et les sociétés d'investissement soutiennent-elles un développement durable, voire plus « soutenable» ? Dans quelle mesure peuvent-elles contribuer au financement de la transition économique ? De même, dans cette perspective, la Région wallonne tire-t-elle parti au mieux des leviers existants notamment au niveau international ? Quel est à cet égard le recours et l'efficience des Fonds structurels ?

3. Axe 1. Un atout à valoriser : le capital humain

Bien que le capital humain soit extrêmement essentiel au dynamisme sociétal, la Fédération n'a pas traité cet axe.

4. Axe II. « Un succès à amplifier : les stratégies des pôles de compétitivité et des réseaux d'entreprises »

4.1. Un soutien sectoriel, oui

L'objectif énoncé pour cet axe est « Poursuivre la mise en oeuvre d'une nouvelle politique industrielle basée sur la mise en réseau des acteurs et, notamment, des pôles de compétitivité. »

Selon la Fédération, l'objectif de l'axe II, en regard des points 1., 2. et 3. de cet axe, devrait être formulé comme suit :

« Dans le cadre de la politique industrielle, poursuivre la mise en réseau des acteurs et le soutien aux pôles de compétitivité. »

La Fédération salue la continuité de la politique économique menée ces 5 dernières années, centrée sur les 5 pôles d'activité et la mise en réseau des acteurs. Le centrage de l'action publique sur 5 pôles, + 1, dûment sélectionnés, évitant la dispersion des moyens, est essentiel pour doper le renouveau économique wallon.

Concentrer les axes prioritaires du Plan d'une manière plus explicite sur les 5 pôles de compétitivité + 1 permettrait d'améliorer la lisibilité et la compréhension du plan par rapport à l'ensemble de la politique wallonne.

4.2. Mais aussi une vraie politique industrielle de transition

« Une nouvelle politique industrielle » ne peut se suffire d'un seul soutien sectoriel quel qu'il soit. Le projet de Plan Marshall s'intègre certainement, par certains de ses aspects et entre les lignes, dans une politique industrielle de transition, mais sans concilier les objectifs d'une telle politique industrielle avec ses composantes. Les composantes d'une politique industrielle, au-delà d'un soutien à certains secteurs, seraient de :

- renforcer stratégiquement les industries du futur et faire en sorte que nos entreprises rencontrent les besoins des marchés qui se développent au niveau international ;
- promouvoir l'innovation, prendre de l'avance technologique et passer rapidement de la recherche à l'application en réponse aux besoins de la société sur les marchés européens et mondiaux ;
- adapter la structure industrielle de l'économie wallonne à des ressources qui seront de plus en plus rares et chères ;
- soutenir le passage de l'industrie des matières premières vers des ressources renouvelables ;
- adapter l'organisation spatiale et les éléments structurels de l'économie wallonne actuelle (mobilité, désurbanisation, logements, infrastructures en matière de production et de transport d'énergie etc.) à des ressources qui seront de plus en plus rares et chères .

L'objectif central d'une nouvelle politique industrielle devrait être la « décarbonisation » des secteurs clefs que sont 1) le logement et plus largement le bâtiment, 2) le transport/la mobilité, 3) l'agriculture et l'alimentation, 4) les besoins, la production et distribution d'énergie. Les objectifs à atteindre dans ces 4 secteurs une fois déterminés, une politique industrielle peut se construire selon différents axes opérationnels, dont l'innovation et la technologie, l'éducation et la formation, le financement etc.

Etant donné le contexte économique, financier, social et environnemental, dans lequel on se trouve, le Gouvernement a selon nous la responsabilité de donner les orientations et de fixer les objectifs de la politique industrielle pour rencontrer à terme les besoins sociétaux.

La transition économique requiert un investissement massif, notamment dans les nouvelles infrastructures. Les moyens financiers de la Région, dans un souci d'efficience, devraient soutenir la recherche, l'innovation, l'investissement etc. des activités qui s'inscrivent dans les orientations et les objectifs définis par le Gouvernement.

4.3. Et le développement durable ?

Conditionner les projets labellisés, bénéficiant des deniers publics, au respect de critères de durabilité est pour nous une condition *sine qua non* (droits sociaux, principe de précaution, respect de l'environnement, performances en matières d'utilisation des ressources naturelles et de l'énergie, processus d'économie circulaire et de fonctionnalité, investissements durables…). Donc effectivement, au minimum, les projets labellisés *doivent*, selon nous, s'inscrire dans la stratégie de développement durable que les pôles auront définie.

Un appel à projets « développement durable » dans le cadre des pôles de compétitivité est sans doute pertinent. Néanmoins, des objectifs, ou du moins des critères, en terme de flux de matière, d'intensité énergétique, d'empreinte écologique etc. devraient au préalable être définis. Sur le plan sémantique, les termes « développement durable » ne signifient pas grand chose. Il n' y a pas, du reste, en Région wallonne de stratégie ou de plan de développement durable qui permettrait de cadrer ces appels à projets au sein des pôles de compétitivité. Ce serait donc un pré-requis pour que les pôles puissent établir leur propre stratégie.

Que « les entreprises d'autres régions puissent bénéficier de soutiens à l'investissement similaires à ceux prévus en Région wallonne en cas de participation à l'un des 6 pôles d'activités » nous laisse perplexe, hormis une collaboration en termes de synergie avec la Région bruxelloise.

En ce qui concerne le soutien proprement dit, une évaluation serait utile. Elle le serait d'autant plus en regard d'objectifs déterminés d'une politique industrielle wallonne.

5. Axe III. Une priorité : créer un cadre propice à la création d'activités et d'emplois de qualité

La présence, dans l'axe III "Une priorité : Créer un cadre propice à la création d'activités et d'emplois de qualité", de chapitres relatifs à la mobilisation du territoire wallon et aux zones franches augure d'une approche plus dynamique de la réalité territoriale et de ses atouts, ainsi qu'une conscience des réserves à émettre quant à une dilapidation du patrimoine. Le territoire est considéré dans ce Plan Marshall 2.0 comme une valeur non neutre, il n'est plus un simple arrière-plan plus ou moins vert, plus ou moins urbanisé. Cette approche doit aider les Wallons à reconnaître la capacité de leur territoire à accueillir des activités particulières, et leur propre capacité à participer à une meilleure localisation des activités.

Il conviendrait à ce titre que le Gouvernement wallon puisse mener une politique souple et adaptative, qui équilibre les demandes des communes et des investisseurs en les pondérant d'une réelle connaissance du terrain, des activités déjà en place et du paysage. Notre souhait s'inscrit en réalité dans une démarche plus vaste pour soutenir la nécessaire révision des plans de secteur.

Pour en revenir au Plan Marshall, il a le mérite d'associer le cadre géographique au cadre entrepreneurial et à la recherche scientifique; gageons qu'il se fera fort de promouvoir la valeur ajoutée du paysage afin que le patrimoine local soit apprécié à son juste titre, en tenant compte de sa possibilité de renouvellement. A cet égard, le point 3.a. de l'axe VII ("Affirmer une identité wallonne ouverte comme facteur de confiance et de mobilisation") met le doigt sur une réalité qu'il serait indispensable d'améliorer pour atteindre l'objectif : la production d'outils pédagogiques capables de sensibiliser et de mobiliser les citoyens eux-mêmes quant au passé, aux potentialités et aux projets de la Wallonie. Mieux connaître le monde du travail, mieux connaître la Région, tel serait le *mantra* de cette démarche d'éducation.

5.1. Point 3. Mobiliser le territoire wallon pour développer l'activité économique à grande échelle

Le plan cite les objectifs suivants :

« *L'espace disponible constitue un atout économique important de la Wallonie, il convient de le valoriser afin de :*

- *rencontrer les besoins de la collectivité ;*
- *répondre aux enjeux énergétiques et de mobilité ;*
- *renforcer la compétitivité régionale.*

Il importe de gérer cette ressource avec parcimonie et d'identifier les parties du territoire les plus appropriées pour implanter des entreprises afin d'en faciliter l'équipement. »

5.1.1. Mobiliser le territoire en le gérant avec parcimonie

Le point III. 3. s'illustre par des objectifs en apparence excellents mais qui gagneraient à être articulés entre eux.

Nous devons relever que le Plan reste muet quant aux mesures qu'il compte prendre en vue de rencontrer les objectifs d'utilisation parcimonieuse des territoires et/ou de mobilité durable.

Pour la Fédération Inter-Environnement Wallonie, afin de répondre aux enjeux énergétiques et de mobilité, et de rencontrer les objectifs de réduction des émissions de gaz à effets de serre, d'utilisation parcimonieuse du territoire, il est indispensable que le Gouvernement dote la Région d'un texte réglementaire en matière de localisation de zones d'activités économiques. Comme le CWEDD, la Fédération estime « qu'un préalable à cette « mobilisation » du territoire est une politique régionale forte qui doit s'affirmer et éviter les dispersions, tant des moyens que de l'activité économique elle-même. Une telle politique doit assurer le dialogue entre les opérateurs et éviter les guerres de clochers. »

La Fédération plaide entre autres pour une réflexion stratégique à l'échelle (supra) communale.

Les différentes réformes du CWATUP sous la précédente législature ont eu pour effet de « désaffecter » de larges zones du plan de secteur : ZACC, SAR, zones d'équipements communautaires et de service au public (dites zones bleues), zones militaires et SNCB (dites zones blanches) et périmètres de remembrement urbain. Dans ce contexte, ce sont très souvent les acteurs privés qui affectent le territoire en proposant des projets dans une optique de rentabilité à plus ou moins brève échéance. Certes, le secteur public a son mot à dire : c'est le fonctionnaire délégué qui délivre les permis et décide, au cas par cas, s'il convient, ou non, d'autoriser l'affectation proposée… Sa marge de manœuvre est néanmoins réduite car il intervient en aval de la procédure. L'affectation du territoire est pourtant un enjeu majeur vu les impacts sociaux, environnementaux - notamment en termes de paysage, de biodiversité, de mobilité/accessibilité - et économiques qu'il sous-tend. Il s'agit bien là d'une prérogative publique par excellence.

Il est dès lors plus que jamais nécessaire de stimuler une réflexion stratégique à l'échelle locale. Ainsi, la réalisation de schémas de structure communaux doit être encouragée par divers biais. En effet, cet outil transversal permet notamment de proposer et/ou préciser les affectations du territoire communal. La meilleure manière de rendre cet outil attractif, outre un financement adéquat, est de lier l'existence d'un schéma de structure à divers avantages : accès prioritaire à certains subsides, possibilité de proposer certaines révisions du plan de secteur, possibilité d'activer certains outils fonciers…

Toutefois, la commune n'est pas toujours l'échelle la plus pertinente en matière d'aménagement du territoire. Mobilité, développement économique du territoire, infrastructures culturelles… doivent se réfléchir à l'échelle du bassin de vie (agglomération urbaines, « pays »,....). Des initiatives supra-communales existent aujourd'hui, comme le Plan urbain de mobilité (PUM) de Liège, et pourraient servir de référence. La création d'un cadre approprié, la définition de subsides spécifiques et, comme pour le schéma de structure communal, la possibilité pour les communes dotées d'un tel schéma d'accéder à certains subsides ou de bénéficier d'autres avantages, sont autant de mesures qui favoriseraient de telles initiatives supra-communales.

En outre, la réalisation d'un schéma d'agglomération aurait l'avantage d'éviter ou limiter la concurrence entre les communes. Toutefois, pour que cet effet soit réel, il est indispensable de prévoir des mécanismes de péréquation entre les communes afin qu'elles puissent poser des choix dans une optique de bon aménagement des lieux et non de rentabilité fiscale.

5.1.2. Assainir et réhabiliter les friches industrielles et les chancres paysagers pollués ou peu ou pas pollués, en vue de leur reconversion

Le Plan Marshall entend tirer parti des zones industrielles désaffectées, et l'on ne peut que saluer cette entreprise de recyclage qui implique pour les futurs parcs d'activité - *à situer selon nous nécessairement et en priorité dans ces zones réhabilitées* - une implantation historiquement liée au réseau ferroviaire existant et au passé industriel local.

Par contre, les termes de "chancre paysager" ne laissent pas d'interroger quant aux jugements de valeur et à la pertinence d'une mainmise régionale sur un patrimoine commun si dégradé soit-il. Que sont exactement ces chancres, dissociés ici de la fonction industrielle, et qui peuvent même ne pas être pollués? La définition précise des activités et affectation à donner à ces "sites de grandes dimensions", une fois assainis, aurait pu prendre place dans le Plan. Sans une position tranchée de la Région Wallonne, nous ne pouvons déterminer par ce texte si son intention est bien de réaffecter les friches industrielles à de l'activité économique.

Une priorité absolue doit donc, selon nous, être donnée à l'assainissement et au réaménagement des friches industrielles connectées au réseau ferroviaire (sur des lignes utilisées ou mises hors fonction mais réappropriables par le train) ou aux voies d'eau. Parmi celles qui sont connectées à ces réseaux durables de transport, la préférence doit être donnée aux zones qui peuvent offrir une tri-modalité (eau-train-routier), ou (deuxième dans l'ordre de préférence) une bi-modalité.

La priorité au recyclage de zones désaffectées et de chancres permet de rencontrer les objectifs d'utilisation parcimonieuse du territoire, en ne mobilisant pas de nouvelles terres (« greenfields ») mais en utilisant des terres déjà urbanisées ou réurbanisables (« brownfields »).

De plus, cela permet un transport de fret par voies ferrées ou maritimes et un accès par transports en commun pour les employés/ouvriers des ZAE (ainsi que pour les visiteurs et les clients éventuels).

L'assainissement des terrains pollués devrait par ailleurs permettre une forte création d'emplois à haute valeur ajoutée, dans un domaine qui sera nécessairement en pleine expansion et dans lequel la Wallonie, par le biais de la formation, pourrait se positionner utilement. Forte des expériences acquises sur son propre sol, elle pourra aussi envisager une exportation des savoir-faire, pratique où elle s'illustre déjà dans d'autres secteurs.

5.1.3. Poursuivre l'équipement des zones d'accueil des activités économiques

Les espaces promis ou mis à disposition des zones d'activités économiques posent une vraie question d'aménagement et de ménagement du territoire. L'heure est au resserrement vers des noyaux d'habitat/logements et à une articulation efficace avec les nœuds de communication existants. Parmi les sites retenus lors des deux dernières législatures pour accueillir ces ZAE, nombreux sont ceux qui ne répondent en rien aux critères du développement durable, n'étant par exemple desservis que par la route, nécessitant la création de nouvelles voiries ou sorties d'autoroute, participant au mitage du territoire.

Une politique moderne, connectée aux réalités environnementales (et donc sociétales) doit viser, notamment, une réduction drastique des émissions de CO_2 provoquées par le transport camions de marchandises et par les navetteurs en véhicule individuel.

On peut donc regretter l'absence des notions d'économie d'espace et de gestion de l'existant, pourtant amorcées au point précédent. On ne voit pas non plus que ces mesures aient été articulées sur une réelle conscience des restrictions à venir en matière de mobilité (hausse du prix des carburants, sévérité par rapport à l'empreinte-carbone, limitation pure et simple des consommables). Ne convient-il pas de passer au crible les critères allant dans ce sens les "projets de parcs d'activités en cours"? Il ne s'agirait pas de stopper la machine pour ces parcs où de nombreux intérêts sont déjà engagés, mais de conditionner leur mise en oeuvre au respect des principes de parcimonie, d'accessibilité, d'intégration paysagère et d'économie d'énergie (eau - chaleur - éclairage - force motrice - déchets). L'évaluation de la liste de juillet 2008 va d'ailleurs dans ce sens, mais ne parle pas clairement d'un nécessaire recentrage sur des modes de consommation plus frugaux.

Afin d'éviter l'incertitude parfois très pénible pour les riverains et coûteuse pour les entrepreneurs, il serait préférable de restituer dans un délai très court les sites non retenus à la zone agricole ou forestière, et d'envisager de les ériger en zone naturelle si leur qualité les y autorise. Ces sites devraient être répertoriés dans la perspective d'une gestion durable des compensations planographiques.

En ce qui concerne les micro-zones d'activité économique en tissu urbanisé, un cadre légal strict doit également être précisé, permettant, entre autre, d'assurer l'intégration de ces zones dans le cadre urbain et de concilier cadre de vie et activités économiques. Le type d'activités pouvant avoir lieu dans ces micro-zones doit notamment être précisé.

Les micro-zones en tissu urbanisé ne sont pas *de facto* des parcs aisément accessibles, simplement parce qu'elles feraient partie d'une ville ou d'une bourgade ! Encore leur faut-il une bonne desserte en transports en commun et une absence de coupure violente avec le tissu urbain habité, sans quoi l'insécurité et le temps perdu liés à cette rupture renforceront l'usage de la voiture. Ces préceptes sont bien sûr d'application pour tout parc d'activité, tout zoning si vétuste soit-il : les efforts à consentir en vue d'une accessibilité à pied, en bus ou à vélo doivent au niveau régional être soutenus de façon à ce que les sociétés de transports et les responsables des travaux d'aménagements de voiries soient obligés de participer à cette nouvelle logique.

La consommation actuelle d'espace est indécente. Non contente de banaliser le cadre de vie, elle menace l'intégrité du territoire et le futur d'une activité aussi indispensable que l'agriculture - rappelons au passage que l'agriculteur lui aussi est un investisseur. A l'heure où l'on souhaite opérer un resserrement général vers les noyaux d'habitat et de logement, il faut reconsidérer la méthode de financement des parcs d'activités pour qu'ils s'inscrivent eux aussi dans cette démarche. A cet égard, revoir le décret « infrastructures » est une priorité qui devrait figurer en bonne place dans le Plan Marshall 2.vert : le *soutien à la gestion* des ZAE est vital, en plus d'aides à la création, ces dernières conditionnées à une utilisation réfléchie du sol et des ressources, à un respect des paysages et des habitats. Il faut en effet, que « les zones d'activités existantes améliorent aussi leur attractivité (performance énergétique, esthétique, gestion écologique des abords etc.) afin de ne pas être progressivement délaissées au profit des zones plus récentes, ce qui engendrerait de nouvelles friches. » (Projet d'avis du CWEDD – Plan Marshall 2.vert, 01/10/2009).

Insuffler de la vie et de meilleures perspectives d'avenir à nos anciens sites industriels, c'est leur prévoir une affectation mixte. Il s'agit d'unir les sites à réaménager (SAR) et la mixité dans une même réflexion. Mixité comme du logement et de l'activité économique, du tertiaire, des lieux publics en plein air et/ou couverts. Mais pas de n'importe quelle manière. Sur ces sites de grande envergure, les pouvoirs publics peinent souvent à trouver un investisseur ou un promoteur qui relève le défi. Le temps n'est plus aux projets mégalomanes, aux monopoles, à la cité champignon où rien n'a une histoire. Il faut en profiter pour offrir la possibilité à plusieurs promoteurs, plusieurs intervenants de combiner leurs efforts.

Par rapport aux « services d'appui » (crèches, services domestiques aux travailleurs) que le gouvernement veut mettre en œuvre sur les sites des ZAE : les activités de service doivent être accessibles à pied et par transport en commun, en aucun cas elles ne devraient dépendre de l'utilisation de la voiture individuelle. Seules les ZAE bénéficiant d'une accessibilité en transports en commun devraient être autorisées à disposer de tels services d'appui. Sur un site non connecté au réseau de transports en commun, ces services ne pourraient s'implanter qu'une fois conclue une démarche de Plan de mobilité ZAE (sur le modèle des Plans Mobilité Entreprises).

5.1.4. Poursuivre, en lien avec la modernisation des voies navigables, les aménagements des zones portuaires pour qu'elles disposent d'infrastructures et de services de chargement modernes

Rien à redire sur l'idée elle-même. Il serait en outre intéressant d'aller plus loin en renonçant à tout projet de plate-forme logistique qui n'aurait qu'une accessibilité (auto)routière.

D'autre part, encourager les zones portuaires et les lieux névralgiques du réseau de voies navigables, c'est aussi et on ne peut l'oublier, donner un fameux coup de pouce à l'ensemble du système. Fonctionnement des écluses, état des voies navigables, signalisation, motivation du personnel en poste, assistance mécanique, présence de pontons pour le débarquement des personnes, connections avec le réseau ferroviaire et les noyaux d'habitat, encombrements sur certains tronçons, travaux de mises à gabarit : autant de points critiques qui aujourd'hui déjà empoisonnent la circulation sur le réseau wallon, menacent à court terme le réseau belge et, s'ils sont laissés en rade, rendront vaine toute tentative de modernisation ponctuelle.

5.2. Point 4. Favoriser l'activité économique dans les zones franches urbaines et rurales

Le statut de zone franche[2] soulève plusieurs questions:

- toutes les communes retenues doivent-elles être munies de zoning d'activités économiques ? (la question prend tout son sens à l'égard de communes rurales à vocation agricole ou forestière) ;
- ne faut-il pas plutôt améliorer la desserte en transport en commun de communes rurales ou de périphéries éloignées, de manière à permettre à leurs habitants de trouver un emploi dans un pôle économique régional ?
- ne faut-il pas plutôt favoriser l'artisanat local ?
- quelles sont les entreprises qui peuvent s'installer dans ces zones franches ? existe-t-il des critères prédéfinis ? Il serait pervers que, sous prétexte de créer de l'activité et des emplois dans des zones défavorisées, des entreprises déjà présentes dans d'autres zonings se délocalisent en zone franche afin de bénéficier des avantages fiscaux et des aides de la Région. Il convient donc d'interdire les possibilités de délocalisation : seules des entreprises locales devraient pouvoir bénéficier de ces aides, les autres devraient être contenues dans les bassins de vie et d'emploi majeurs.

La Fédération rappelle ici qu'elle plaide pour une révision du financement des communes. Cette révision du mode de financement des communes permettrait de résoudre dans la foulée bon nombre de problèmes liés à l'aménagement du territoire pour l'heure sans solution.

En effet, actuellement, le principal levier dont disposent les communes pour augmenter leurs recettes et ainsi financer l'ensemble de leurs missions est la fiscalité. Comme il est délicat politiquement d'accroître le taux de l'impôt, il ne reste qu'à accroître l'assiette de perception fiscale, c'est-à-dire les zones urbanisables, seules pourvoyeuses d'additionnels à l'impôt des personnes physiques et au précompte immobilier. Cette dépendance à la fiscalité génère une course à

---

[2] A titre indicatif, voici la liste des communes reprises en zones franches :

1. **Communes retenues comme zones franches urbaines :**Boussu, Charleroi, Châtelet, Colfontaine, Dison, Dour, Engis, Farciennes, Flémalle, Fontaine-l'Evêque, Frameries, Herstal, La Louvière, Liège, Manage, Mons, Oupeye, Quaregon, Saint-Nicolas, Sambreville, Seraing, Tubize, Verviers, Visé ainsi que les terrains industriels attenants à l'aéroport de Bierset.
2. **Communes retenues comme zones franches rurales :**Bastogne, Beauraing, Bertogne, Bertrix, Bièvre, Bouillon, Cerfontaine, Ciney, Couvin, Daverdisse, Dinant, Doische, Durbuy, Erezée, Fauvillers, Florennes, Froidchapelle, Gedinne, Gouvy, Hamois, Hastière, Havelange, Herbeumont, Hotton, Houffalize, Houyet, La Roche-en-Ardenne, Léglise, Libin, Libramont-Chevigny, Manhay, Marche-en-Famenne, Martelange, Momignies, Musson, Nassogne, Neufchâteau, Paliseul, Philippeville, Rendeux, Rochefort, Saint-Hubert, Saint-Ode, Sivry-Rance, Somme-Leuze, Tellin, Tenneville, Vaux-sur-Sure, Vielsalm, Viroinval, Vresse-sur-Semois et Wellin.

l'urbanisation, une concurrence entre les communes ainsi que l'effilochement de la solidarité entre elles.

Dans la situation actuelle, les communes qui jouent pourtant un rôle majeur notamment via la délivrance les permis d'urbanisme, de lotir, d'environnement, socio-économiques,… ne sont donc pas en mesure de rencontrer les objectifs régionaux en matière d'aménagement du territoire. Différentes réformes du mode de financement des communes sont donc nécessaires, parmi lesquelles refinancer le Fonds des communes, adapter les critères du Fonds des communes, organiser une péréquation des revenus fiscaux et instaurer un droit de tirage.

Ajoutons pour être complet, que l'instauration d'un mécanisme de captation des plus-values d'urbanisme serait de même des plus utiles. En effet, la valeur d'un même terrain diffère considérablement suivant qu'il est situé en zone urbanisable ou non. Le passage d'un terrain de la zone agricole à la zone d'habitat par exemple, lors de la mise en application d'un nouveau plan d'aménagement, se traduit donc par une plus-value très attractive pour le particulier. Les plus-values d'urbanisme restent acquises au propriétaire. En conséquence, la révision des plans d'aménagement est souvent l'occasion de pressions en faveur de l'urbanisation.

Le CWATUP prévoit en revanche l'indemnisation des moins-values consécutives à l'entrée en vigueur d'un plan d'aménagement. En d'autres termes, supprimer ou même modifier les zones urbanisables représente un coût pour la collectivité, à moins de procéder à un échange de terrains, solution toujours plus compliquée à mettre en œuvre.

Les aménageurs sont donc entravés dans leur mission par le problème que génère l'asymétrie de la situation actuelle, où la collectivité supporte le coût des moins-values sans pouvoir compenser ce coût par une perception des plus-values. Actuellement déjà, cette situation se traduit par une forme d'immobilisme dans la gestion des plans d'aménagement. Il est donc indispensable d'instaurer un mécanisme de captation des plus-values.

6. Axe IV. Une stratégie d'avenir : les Alliances emploi-environnement

6.1. Lancer un Plan pluriannuel d'économies d'énergie et de construction durable

Etant donné l'importance de ce secteur en termes sociaux (le logement est un besoin fondamental), ainsi que sur le plan économique (contribution du secteur au PIB), en nombre d'emplois, en quantité d'émissions de gaz à effet de serre, « un Plan pluriannuel d'économies d'énergie et de construction durable » est un élément capital pour préparer la société wallonne à son avenir énergétique et climatique.

La Fédération accueille de manière positive l'annonce d'objectifs chiffrés en matière d'économies d'énergie, d'autant plus que l'isolation des bâtiments y est prioritaire.

La méthodologie du plan pluriannuel semble complète. On peut se réjouir que le processus intègre un volet d'évaluation. Toutefois, rien n'est dit sur l'instance qui sera chargée de cette évaluation ni sur les critères ou indicateurs de réalisation. Les partenaires sociaux seront associés à la

démarche, au travers du CWEDD et du CESRW. Pour rappel, les environnementalistes ne sont pas membres du CESRW, seule instance consultative en matière énergétique[3].

Concernant le montant de 273 millions alloués à ce plan par le Gouvernement, la Fédération le juge relativement faible s'il représente le budget global sur la durée de toute la législature. En effet, la Fédération avait évalué la somme nécessaire pour mettre en place une rénovation en profondeur du logement wallon sur 20 ans à 160 millions d'euros annuellement[4].

La réforme des primes est évoquée mais pas davantage précisée. La Fédération regrette que le mécanisme du tiers-investisseur, son fonctionnement, son budget, facteurs de succès de la réforme, n'aient pas été détaillés.

La mesure qui spécifie des actions de recherche en matière d'énergie et de climat laisse sceptique : les biocarburants (même de seconde génération) et la capture et le stockage de carbone ne sont clairement pas des solutions. Les crises énergétique et climatique ne peuvent de toute façon pas attendre l'émergence de ces pseudo-solutions. La Fédération propose d'abandonner ces axes de recherche et de concentrer résolument les moyens sur l'efficacité énergétique[5] (par exemple le développement de la micro-cogénération) ainsi que les énergies renouvelables (éolien, solaire, géothermie).

Les autres Alliances emploi-environnement potentielles annoncées (point 1.c) sont moins convaincantes.

6.2. Eco-technologies

Plusieurs obstacles au développement de l'éco-innovation et des éco-technologies sont répertoriés : le manque de ressources financières, le refus du risque et de l'incertitude, le manque d'information sur l'efficacité de ces technologies, le manque de compétences nécessaires, les risques économiques, le coût de l'innovation, la segmentation du marché. Ces problèmes sont aggravés par le fait que les prix des biens et services n'intègrent pas la composante environnementale (c'est-à-dire notamment les impacts des biens et services sur l'environnement et la santé, induisant de ce fait une distorsion de concurrence en faveur des biens et produits les plus dommageables pour l'environnement).

Pour la Fédération, l'éco-innovation et les éco-technologies, visant à rendre notre économie plus performante en terme d'utilisation des ressources naturelles et d'énergie, sont un élément moteur, à soutenir tant dans l'ensemble de l'économie wallonne, que dans les 5 pôles d'activités, que ce soit en terme d'organisation, de conception, de processus que de process. Le développement des éco-technologies, répond aux besoins locaux et régionaux, mais aussi à ceux des marchés qui se créent au niveau mondial. C'est une opportunité pour l'économie wallonne.

---

[3] L'énergie est maintenant l'affaire d'une sous-commission du CESRW, à la suite de la dissolution du Comité Energie par la réforme de la fonction consultative.

[4] La position de la Fédération est disponible sur : http://www.iewonline.be/spip.php?article3125

[5] Sur base d'une analyse du contenu en énergie grise des biens et services.

L'élaboration et la mise en œuvre d'un Plan transversal d'action en faveur des technologies environnementales, tel que recommandé par l'Union européenne (ETAP, selon l'acronyme en anglais) serait un plus.

6.3. Economie verte ?

La transition économique vers un autre modèle de société est encore à inventer. Il s'agit d'une véritable mutation de l'économie, laquelle doit se préparer dès aujourd'hui. Nous préférons pour l'heure parler de « *new deal* », pour rester dans le registre Nord-Américain, et plus précisément de « *sustainable new deal* ». Le développement d'une économie verte ou, plus exactement, selon nous, d'une autre économie, requiert une démarche prospective, comme le propose le projet de plan (Axe IV. 2. d)).

7. Axe VI : Une philosophie en action : promouvoir le développement durable de façon transversale dans toutes les politiques publiques

7.1. Concernant les marchés publics

Avec une part de marché de plus de 16 % du PIB de l'Union européenne, les marchés publics et la législation y afférente peuvent contribuer de manière significative aux politiques de développement durable de l'Union européenne, des Etats membres, des régions et des collectivités locales. Les autorités publiques disposent à cet égard d'un outil fondamental, sur le plan économique mais aussi exemplatif.

L'inclusion de clauses environnementales dans les marchés publics est une étape importante mais doit, pour permettre d'améliorer effectivement la situation, être combinée à d'autres éléments:

- fixer des objectifs chiffrés dans le temps: dans la Communication de la commission COM (2008) 400/2, « *la Commission propose que, d'ici à 2010, 50% de toutes les procédures d'adjudication soient écologiques, c'est-à-dire respectent les critères « essentiels » visés au point 4.1. Ce pourcentage devrait être atteint tant en nombre de marchés qu'en valeur, par rapport au nombre et à la valeur de la totalité des marchés passés dans les secteurs où s'appliquent des critères « essentiels » communs.* »
- accorder la priorité aux secteurs dont l'impact environnemental est grand et par conséquent, pour lesquels le potentiel de progression est important. En tenant compte de ces deux éléments, les quatre secteurs prioritaires sont le transport, la construction, l'alimentation et l'énergie. En ce qui concerne l'alimentation, les produits locaux et de saison doivent être privilégiés, ainsi que les produits issus de l'agriculture biologique et du commerce équitable ;
- assurer un suivi des objectifs atteints et identifier les freins potentiels à leur mise en œuvre.

Par ailleurs, une attention particulière doit être accordée aux outils pratiques existants (guide des achats verts, achatsverts.be) qu'il conviendrait de promouvoir et de développer, ainsi qu'à la formation des personnes s'occupant des achats.

7.2. Favoriser les circuits courts et les entreprises locales et régionales pour développer une économie endogène

Le Plan prévoit de :

- promouvoir une information (étiquetage environnemental via CO2, distance, etc.) pour sensibiliser aux achats locaux;
- créer une bourse aux déchets pour les opérateurs économiques, locaux et régionaux par secteur.

Favoriser les circuits courts nous semble effectivement un levier important pour réduire l'empreinte écologique liée au cycle production-consommation en particulier pour les produits alimentaires. Promouvoir une information auprès des consommateurs est une chose mais n'est pas suffisante. Pour favoriser une économie endogène, la Région wallonne devra travailler sur plusieurs niveaux.

Au niveau de la production/transformation :

1) Soutenir des politiques internationales (OMC), européennes et fédérales compatibles avec le développement de ces filières. En effet aujourd'hui, ces politiques favorisent l'ouverture des marchés et la libre concurrence, ce qui défavorise la relocalisation des marchés de la production et de la consommation alimentaires. Il est donc important de soutenir une politique d'internalisation des coûts (taxe carbone, ...).

   Par ailleurs, sous l'influence des politiques européennes, l'AFSCA impose des normes qui peuvent occasionner des coûts importants aux producteurs et aux transformateurs, voire engendrent la perte de savoir-faire traditionnels locaux, ce qui est défavorable au maintien de la petite production/transformation locale. Il est important que la Région wallonne soutienne auprès du fédéral et de l'UE des politiques qui soient différenciées en fonction de la taille de l'exploitation et/ou de l'atelier de transformation, de l'importance patrimoniale de la production qui s'y réalise.

2) Développer l'offre locale durable (agriculture biologique notamment) en produits de base et transformés avec des incitants financiers et de l'aide technique. Aujourd'hui, l'offre générale en produits wallons ne correspond pas à la demande. Les cultures maraîchères grandes pourvoyeuses d'emploi sont par exemple largement déficitaires, de même que les élevages, quel que soit leur mode de production.

   La politique des filières en Région Wallonne devrait être renforcée afin d'orienter davantage l'agriculture vers les besoins locaux plutôt que de produire uniquement selon la logique des marchés internationaux. Pour ce faire, la Fédération propose de développer et renforcer ces marchés par la voie de la restauration collective (voir ci-dessous).

   La Région wallonne doit soutenir le développement de coopératives qui permettraient de développer l'offre de produit au niveau local, que ce soit par le biais de l'organisation entre agriculteurs ou par le biais de la transformation.

Au niveau des consommateurs :

1) Sensibiliser le consommateur en réalisant un étiquetage approprié. Le projet de Plan Marshall propose l'étiquetage CO_2. Réaliser des calculs CO_2 en utilisant des

méthodes/feuilles de calcul adaptés aux situations de terrain dans notre Région est une piste intéressante. En France et en Grande Bretagne, deux magasins se sont lancés dans de tels étiquetages (Casino et Sainsbury's).

2) Augmenter la demande en produits locaux de façon significative. La restauration collective dans les secteurs public, parapublic et privé constitue un levier important pour augmenter cette demande. Il est important que la Région se fixe des objectifs ambitieux à cet égard et adopte une méthode pas-à-pas et des mesures d'accompagnement pour atteindre ces objectifs. Citons l'importance de la sensibilisation, de l'information pour tout le personnel impliqué, des outils d'information pour la clientèle des cantines collectives, de la mise en place d'un système de contrôle et d'évaluation (pour les autorités publiques).

7.3. Favoriser une mobilité plus respectueuse de l'environnement

La mesure dans le plan

La mobilité s'inscrivant de manière transversale dans le fonctionnement de notre société, la mesure qui s'y rapporte s'inscrit tout naturellement dans l'axe VI (promouvoir le développement durable de façon transversale dans toutes les politiques publiques).

Il s'agit bien, comme rappelé dans les objectifs, d'intégrer la dimension de durabilité dans toutes les politiques régionales. Mais, étrangement, le sous-titre resserre le champ d'application aux services publics, qui doivent être « mobilisés pour un développement durable ».

Dès lors, les deux points inscrits à la mesure VI.1.f sont sans commune mesure avec les défis auxquels sont confrontées nos sociétés en matière de mobilité et de transport.

L'analyse de la mesure

Les plans de mobilité au profit des agents de la fonction publique (aussi connus sous l'acronyme de PDA : plans de déplacements d'administrations) sont des outils qui existent de longue date en Région wallonne. L'une des actions de la déclaration de politique régionale (DPR) prévoit d'inciter les entreprises, institutions et associations à se doter de plans de déplacements et à les rendre obligatoires pour les entreprises de plus de 100 personnes. Ce qui est proposé dans le plan Marshall n'est donc ni ambitieux ni novateur.

La diminution de pollution des véhicules TEC visée par le deuxième point n'est pas définie. On peut cependant déduire des niveaux de diminution envisagés qu'il s'agit des polluants locaux (qui affectent la santé) et non des gaz à effet de serre (principalement CO_2) pour lesquels de telles réductions (80% en trente ans) d'émissions ne peuvent être envisagées pour des véhicules routiers avec moteurs à combustion interne. Or, les véhicules du parc de bus en 1990 appartenaient à la catégorie EURO 0 (pas de norme) ou EURO I (pour les plus respectueux, cette norme n'étant entrée en vigueur qu'en 1993). Dès 2013, la norme EURO VI entrera en vigueur. Les limites d'émissions seront alors de 0,4 g d'oxydes d'azote par kWh (contre 7 pour la norme EURO II) et de 0,010 g de particules fines par kWh (contre 0,15 pour la norme EURO II). La réduction de 80% est donc quasiment assurée, du fait du renouvellement du parc de véhicules. Ici encore, le plan Marshall ne fait pas preuve de beaucoup d'ambition.

Les fondamentaux auxquels le plan devrait s'accrocher en matière de mobilité

Rappelons d'abord que, pour l'OCDE, la mobilité durable est « *un système dans lequel les transports ne compromettent pas la santé publique ni les écosystèmes et répondent aux besoins d'accès dans des conditions qui n'entraînent pas :*

- *une surconsommation des ressources renouvelables par rapport à leur vitesse de régénération et*
- *une surconsommation de ressources non-renouvelables par rapport au rythme de développement des produits renouvelables de remplacement »6.*

Les trois principaux axes de transition vers la durabilité sont, par ordre de priorité :

- la réduction de la demande (bouger moins) ;
- le transfert modal vers les modes moins polluants (bouger autrement) ;
- l'amélioration de l'efficacité énergétique et la diminution des pollutions spécifiques (bouger mieux).

Les outils dont disposent les pouvoirs publics relèvent de quatre catégories :

- la planification (aménagement du territoire, investissements dans les transports en commun, …) ;
- les normes et réglementations (normes de produits, code de la route, …) ;
- la fiscalité (taxe de mise en circulation, taxe de circulation, accises, Eurovignette, …) ;
- l'information et la sensibilisation.

Sans demander au Plan Marschall d'intégrer des plans de durabilité encore à écrire (tel le futur Plan régional de mobilité durable annoncé dans la DPR), on aurait pu trouver ici des mesures tout à la fois plus ambitieuses et plus symboliques que les deux points proposés.

7.4. Copenhague

La proposition est – enfin – à la mesure des enjeux. La Région wallonne était en effet très à la traîne dans le domaine et la position belge est à ce jour essentiellement celle de la Flandre (selon laquelle « on en fait déjà assez, on ne va rien ajouter aux objectifs européens »).

Il y a lieu de s'interroger sur l'implication réelle de la Région wallonne en matière de climat lors de la Présidence belge de l'UE en 2010. Un accord informel entre les Ministres-Présidents Peeters et Demotte laissait à la Flandre le leadership dans ce domaine. Et maintenant ? Même si c'est un Ministre flamand qui représentera la Belgique dans ce domaine, le Gouvernement wallon doit s'impliquer activement et peser sur les négociations inter-régionales. Par ailleurs l'enjeu climatique intéresse au premier chef la politique industrielle, représentée ici par un Ministre wallon.

---

6 Environmentally Sustainable Transport – International perspectives, Project Summary, OECD, January 2001

7.5. <u>Développer, en concertation avec les partenaires sociaux, les autres Régions, le niveau fédéral et les instances internationales concernées, des indicateurs qui permettent de mesurer le développement humain et l'empreinte écologique, afin de guider et d'évaluer l'action du Gouvernement, en complément du PIB.</u>

La Fédération se réjouit que le projet de Plan Marshall se penche sur la question des indicateurs. Il est en effet urgent de disposer d'un indicateur permettant de prendre en compte et de mettre en œuvre au plus haut niveau les enjeux liés à la finitude de notre planète. Le meilleur candidat à un tel statut est en effet l'empreinte écologique.

La Suisse, la Finlande, l'Australie, ou la Commission Européenne et Eurostat travaillent aujourd'hui activement à affiner la méthodologie et les chiffres dans leur contexte afin d'utiliser cet indicateur à leur niveau. La Région wallonne et la Belgique pourront s'inspirer de ces expériences.

Le WWF-Belgique a acquis une expertise reconnue dans ce domaine et pourra soutenir la Région wallonne dans cette entreprise.

Par ailleurs, la Région wallonne et la Belgique doivent trouver des alternatives au PIB. En effet, le PNB additionne toutes les activités économiques formelles, sans opérer de différence entre les activités qui sont positives ou négatives pour la société. Il ne comptabilise pas ce qui n'est pas chiffrable comme le bénévolat, les tâches ménagères, les actes de gratuité, la naissance d'un être humain, etc. ... Ce n'est pas un bon indicateur de bien-être pour notre société occidentale[7]. Il contribue au niveau mondial de manière dérisoire à décrire l'état du monde en matière de pauvreté et de diminution de celle-ci. Enfin, l'objectif de croissance continue du PIB n'est pas tenable sur le plan écologique.

Plutôt qu'avec le PIB, la prospérité économique pourrait avantageusement être mesurée par l'Indice de prospérité économique durable. Comme le souligne la pétition réalisée par le VODO[8], cet indicateur opère une distinction entre les activités économiques positives et négatives, prend les activités informelles d'accroissement de la prospérité en compte, et aussi l'inégalité de la répartition des revenus. La perte de « capital naturel » est aussi actée. Mais bien que cet indice soit déjà bien meilleur, il n'est pas parfait. A côté de cela, le VODO mentionne le Revenu national durable (RND), qui s'appuie sur les recherches internationalement reconnues du Dr. Roefie Hueting. Contrairement à l'Indice de prospérité économique durable, le RND ne puise pas son origine dans le PNB existant et dans des corrections nécessaires, mais dans le fait que bon nombre de préférences humaines à l'égard de l'environnement et de l'utilisation des matières premières et de l'énergie ne sont pas prises en compte par le marché ou n'y figurent pas. Ce revenu permet de calculer le revenu national qui est adapté à une combinaison de toutes ces préférences. Ce revenu national durable hypothétique semble se situer des dizaines de % en dessous du revenu national tel que nous le connaissons.

---

[7] Cassiers I., Delain C., « La croissance ne fait pas le bonheur : les économistes le savent-ils ? » Regards économiques, n°38 mars 2006.

[8] http://www.vodo.be/

8. Axe VII: Renforcer l'efficacité du partenaire public et une conscience wallonne source de mobilisation

8.1. Piloter le Plan Marshall de manière rigoureuse sur base de suivis réguliers et d'évaluations périodiques

La Fédération salue l'intention du Gouvernement quant au suivi et à l'évaluation rigoureux de la mise en œuvre du Plan. Nous considérons comme essentielle la démarche d'évaluation des politiques mises en œuvre pour autant qu'elle soit systématique, transparente, fondée sur des indicateurs mesurables. Une évaluation suppose de considérer les objectifs en terme de résultats et d'efficience en regards des moyens budgétaires alloués. Les mesures d'accès à l'information ou de « publicité » de ces évaluations et des données sur lesquelles elles se basent sont une condition *sine qua non* de la démarche.

La Fédération plaide pour une réforme de la gouvernance à cet égard, et particulièrement pour que l'action du Gouvernement s'inscrive dans une planification à moyen et long terme et s'inspire d'une démarche prospective.

8.2. Renforcer la dynamique de simplification administrative, en priorité vis-à-vis des entreprises, et accélérer la mise en œuvre effective de la décision politique.

Avant tout, la Fédération estime que les termes « *en priorité vis-à-vis des entreprises* » sont surabondants (toutes les mesures s'adressent aux entreprises) et qu'il serait plus adéquat d'intituler l'énoncé de manière générale en indiquant « *renforcer la dynamique de simplification administrative pour les entreprises, et accélérer la mise en œuvre effective de la décision politique* ». Au niveau des objectifs, le but mentionné est de « *garantir à chaque entrepreneur wallon et chaque investisseur étranger le soutien partenarial de services publics modernes et efficaces* ». La Fédération estime qu'il n'est pas pertinent de faire cette distinction car cela laisse penser que les investisseurs wallons n'auraient pas cette possibilité (on peut investir sans être entrepreneur).

« Parachever la mise à disposition de l'information la plus large possible aux entreprises »

Au delà du portail « entreprises », il est souhaitable en effet de mettre en place une interface physique entre l'administration et les entreprises. La mise en place d'une cellule administrative dynamique, compétente et efficace est nécessaire afin que les entreprises puissent être en présence d'interlocuteurs qui leur permettront de trouver des réponses concrètes aux questions, options et problèmes qui se posent à elles. Ce « guichet unique » de l'administration devrait remplir une véritable fonction d'accompagnement auprès des entreprises.

« Poursuivre le travail de simplification et de lisibilité sur les formulaires et documents administratifs »

La Fédération estime également pertinente la poursuite du travail de simplification et de lisibilité sur les formulaires et documents administratifs mais, dans un souci de simplification administrative, il convient d'améliorer parallèlement la lisibilité des procédures administratives (contre-exemple : le CWATUPE).

« Concrétiser le principe de collecte unique des données vis à vis des entreprises »

La Fédération salue la volonté du Gouvernement de vouloir concrétiser le principe de collecte unique des données des entreprises. En outre, le fait de prendre des mesures nécessaires pour établir les liens informatiques utiles afin que les entreprises ne doivent plus communiquer les informations déjà en possession de l'administration s'inscrit dans une logique de rationalisation qu'il convient de souligner dès lors que cela permettra d'alléger à la fois le travail de l'entreprise mais également celui de l'administration. De plus, la Fédération souligne l'intérêt de l'informatisation d'une série de données en vue de leur mise à disposition dans le cadre de l'accès à l'information environnementale. La mise en ligne des permis d'environnement par exemple serait d'une grande utilité pour les citoyens.

« Amplifier la mise en œuvre du principe de confiance »

En ce qui concerne l'amplification du « principe de confiance », la Fédération tient à formuler sa grande réticence. D'abord, la confiance ne peut s'ériger en principe. Il ne s'agit en rien d'un principe fondateur comme peuvent l'être par exemple les principes du développement durable (Déclaration de Rio). Le Plan mentionne qu'il est question d' « *Etablir un inventaire des procédures « entreprises » pour lesquelles un contrôle est réalisé a priori* ». Cette phrase demeure illisible et n'est guère explicite. De quoi s'agit-il ?

Quoi qu'il en soit, Inter-Environnement plaide pour des mesures réglementaires explicites afin d'éviter l'arbitraire et des « aménagements » au cas par cas, lesquels vont à l'encontre de la transparence administrative, de l'équité et de la sécurité juridique. En outre, des procédures transparentes, fondées sur des textes clairs et complets, permettent également justement d'éviter un sentiment de suspicion et, par conséquent, permettent d'atténuer le phénomène Nimby dès lors que chacun dispose d'une information claire et complète permettant de vérifier si la procédure a été respectée. Il semble par ailleurs quelque peu contradictoire de vouloir introduire la « confiance » (une espèce de *soft law*) au sein des divers textes décrétaux et réglementaires.

« Améliorer, vis-à-vis des entreprises, la traçabilité des dossiers et des paiements par les pouvoirs publics »

Il est opportun de créer un espace personnel où toute entreprise pourra visualiser l'état d'avancement de ses dossiers. La Fédération estime qu'une telle mesure ne devrait pas être limitée uniquement à « *quelques mesures prioritaires qui seront identifiées* ».

« Les pouvoirs publics travailleront sur le long terme en veillant à la prévisibilité et à la cohérence législative, supprimant les obstacles administratifs (ex. octroi des permis, modalités de financement, conditions d'exploitation) et en assurant la simplification administrative des procédures, notamment des mesures de soutien »

Il est plus que temps de vouloir assurer le prévisibilité et la cohérence législative. Cela permettra de retrouver, à tout le moins espérons-le, une sécurité juridique qui fait cruellement défaut depuis de nombreuses années. Le CWATUPE constitue le meilleur des exemples en terme d'insécurité juridique tant pour les praticiens que pour l'ensemble des membres de la société civile.

Par ailleurs, il est également fait état d'une volonté de supprimer les obstacles administratifs en mentionnant, à titre d'exemple, l'octroi des permis, des modalités de financement ou les conditions d'exploitation. Certes, les procédures peuvent et doivent être simplifiées par moins de

redondances ou de démarches successives, mais bien entendu la nécessité d'obtention de permis en faveur d'une entreprise, la fixation de conditions d'exploitation ou encore la vérification de critères dans l'octroi d'aides publiques ne peuvent nullement être considérées comme des obstacles administratifs. Ces autorisations et modalités administratives, explicitement prévues par la législation, réglementent le bon fonctionnement de l'entreprise dans la société et permettent d'éviter autant que possible tout travers ou dérive qui soit. La simplification administrative et la cohérence législative ne justifient en rien que l'on procède à la mise en place d'un système de dérèglementation.

8.3. Affirmer une identité wallonne ouverte comme facteur de confiance et mobilisation

Pour une plus grande implication au niveau supra-régional

Un manque d'ouverture et d'implication de la Région au-delà des frontières régionales est un constat que d'aucun a pu faire. Le manque de disponibilité/investissement de la part de la Région wallonne en ce qui concerne la politique européenne affaiblit l'image de la Région d'une part, et, d'autre part, néglige un levier devenu clé au fil des ans : le levier européen.

Tout particulièrement en vue de la Présidence belge de 2010, les autorités publiques devraient renforcer leur implication dans les négociations interrégionales, fédérales et européennes. La Présidence belge sera l'occasion de valoriser les initiatives et réalisations wallonnes. C'est un enjeu pour le dynamisme et la motivation de l'action politique et celle de l'administration mais aussi en terme d'adhésion et d'implication de la population aux politiques mises en œuvre.

Cette implication devrait se faire particulièrement dans les dossiers économiques comportant une composante environnementale ou de développement durable (par exemple : le Plan régional/national de réforme et la Stratégie de Lisbonne).

Mobiliser pour le projet de société solidaire et soutenable

Le Plan Marshall mobilise des moyens pour un redressement de l'économie wallonne, autour de 5 pôles d'activités. C'est un plan économique sectoriel.

La Fédération est convaincue qu'une large mobilisation, de tous les acteurs et citoyens wallons, peut se faire autour d'un véritable projet de société : que veut-on en 2020, 2030 et 2050 en termes d'objectifs sociétaux (enseignement et formation, logement, emploi, solidarité intergénérationnelle…)? Comment allons-nous répondre aux besoins fondamentaux de la population ? Comment allons-nous nous préparer aux défis sociaux et écologiques ? L'activité économique est un moyen pour rencontrer ces objectifs (notamment par les mécanismes redistributifs) mais n'est pas une fin en soi. Les crises actuelles montrent que la croissance économique ne permet pas de répondre aux besoins de la société, contrairement à ce que l'on croyait après la deuxième guerre. Un tel projet, rencontrant les préoccupations d'aujourd'hui des gens, des jeunes en particulier, est mobilisateur et porteur de cohésion sociale.

Le Plan Marshall peut parfaitement s'inscrire dans pareil projet.

« L'effort et le talent sont à valoriser dans notre société ». Mais le répéter ne suffit pas. Il n'y a pas de génération spontanée en la matière. Il faut d'abord rendre confiance aux gens dans l'avenir, leur donner l'envie et les moyens de se battre, de croire en leurs potentialités. A ce titre, il est essentiel de permettre au citoyen de s'exprimer et d'avoir un réel impact sur ses choix de vie. Un levier sur ce plan est de développer les logiques de concertation et de partenariat avec la société

civile…et de rénover les pratiques en la matière en osant s'ouvrir réellement aux nouveaux acteurs sociaux porteurs précisément de projets et logiques novatrices pour notre avenir. Nous voulons réaffirmer avec force que parmi les forces vives d'une Région, se trouvent aussi les associations environnementales et les nouveaux mouvements sociaux. La société civile d'aujourd'hui a changé, elle n'est plus celle de l'après-guerre quand se sont mis en place les mécanismes de concertation sociale. Il est grand temps d'acter réellement ce changement et d'en tenir compte car la perspective d'un développement durable de la Wallonie ne peut se contenter d'impliquer la société civile par le filtre des partenaires sociaux classiques.

Des indicateurs sociétaux, pas seulement économiques

Symptomatiques et révélateurs des objectifs sociétaux poursuivis, il y a également lieu de s'interroger sur les indicateurs sous-jacents à une politique de relance. Au vu des limites manifestes des indicateurs économiques classiques tels que le PIB (en témoignent le changement climatique, les inégalités croissantes, le déséquilibre Nord-Sud et le chômage par exemple), il est important que d'autres indicateurs (tels l'empreinte écologique ou l'Indice de Développement Humain), garants des enjeux sociétaux, coexistent.