



Social et environnemental : intimement liés

David Lannoy ■ Juin 2022

L'automne 2021 fut marqué par une envolée spectaculaire des prix du gaz et de l'électricité, sur fond de tensions internationales et de spéculation sur l'énergie. En octobre, la CREG¹ avait calculé que le surcoût annuel moyen, pour les ménages ayant un contrat variable², dépasserait les 700 €³. En 2021, avant la hausse historique, on estimait déjà que 20 % des ménages wallons et 26% des ménages bruxellois vivaient en situation de précarité énergétique⁴. Un chiffre qui risque bien évidemment d'augmenter parallèlement à celui des tarifs énergétiques, suite au conflit en Ukraine et ses répercussions, dans le cadre d'un marché de l'énergie libéralisé et toujours plus opaque pour la population.

Cette augmentation drastique des coûts de l'énergie a confirmé le lien étroit existant entre social, environnement, économie et approvisionnement en énergie et matières premières.

Cette analyse se propose de faire le point sur les relations existant entre social et environnemental dans trois domaines centraux et fondamentaux de la vie de l'ensemble des citoyennes et citoyens : la mobilité, le logement et l'accès à l'eau.

Transport et mobilité

Deuxième secteur d'émission de gaz à effet de serre (25%) en Wallonie et troisième à Bruxelles (21%), le transport routier est un des seuls à avoir connu une augmentation ces dernières années en Wallonie : + 35 % en 30 ans. Ceci s'explique en partie par la prépondérance de la voiture comme moyen de transport principal d'une grande majorité de la population wallonne (part modale de la voiture de 83 % en 2017). À Bruxelles, par contre, la part modale de la voiture a fortement diminué : de 38% à 27% de 2010 à 2022.

Le cas bruxellois est cependant particulier vu la configuration territoriale et urbaine de la Région ainsi que l'offre et le maillage, plus importants, des transports publics. Cette partie de l'analyse se concentrera donc davantage sur la mobilité wallonne.

Les causes de la surreprésentation de la voiture individuelle dans la mobilité wallonne sont multifactorielles : faiblesse de l'offre de transports en commun, désinvestissement dans le rail, aménagement du territoire centré traditionnellement autour de et pour la voiture, difficulté d'accès de certaines zones d'activité économique et de sous-régions « reculées »...

Mais cette part modale de 83 % reste une moyenne. Et, comme toutes les moyennes, elle cache de profondes disparités. On constate tout d'abord, assez logiquement, de grandes différences entre les populations urbaines et celles vivant en zone rurale : la desserte de transports en commun y étant plus faible, le recours à la voiture s'impose souvent, tant pour les déplacements professionnels que privés. La proportion de personnes y possédant un permis de conduire et un véhi-

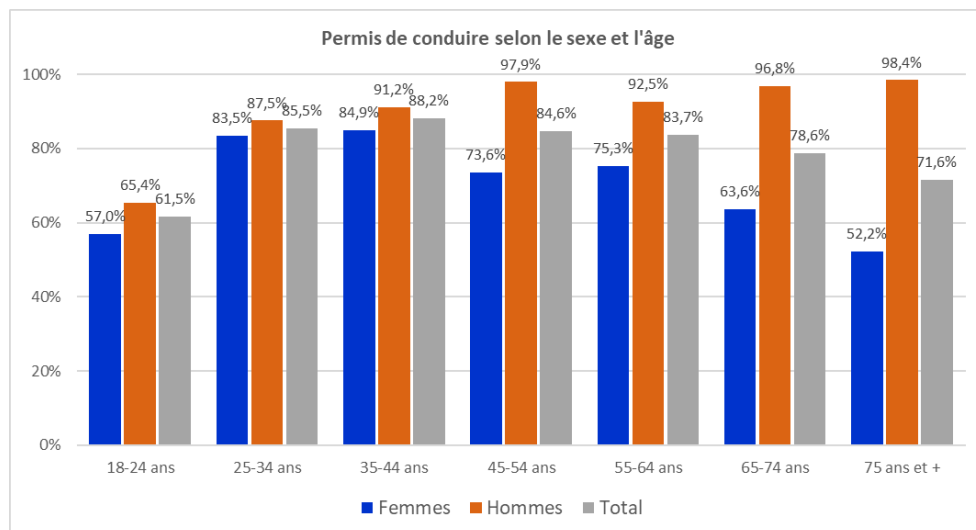
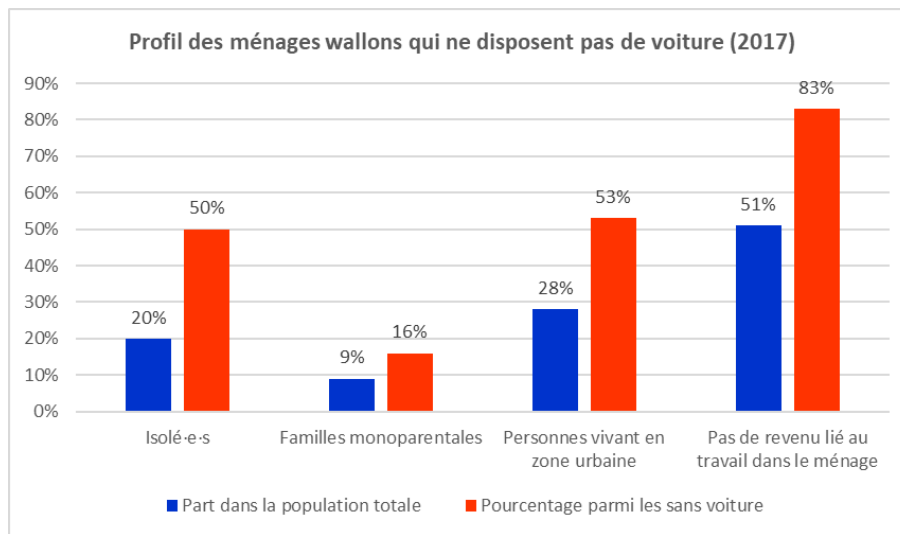
¹ Commission de régulation de l'électricité et du gaz.

² Soit plus d'un tiers de la population pour l'électricité et près de la moitié pour le gaz.

³ Estimation basée sur les tarifs de septembre 2021, qui devrait être revue à la hausse vu l'évolution des prix suite au conflit en Ukraine.

⁴ Baromètre de la précarité énergétique de la Plateforme de lutte contre la précarité énergétique.

cule y donc est plus élevée que dans les villes. En se penchant sur ce critère (détenction d'un permis et/ou d'une voiture), on remarque aussi de profondes disparités selon le genre, la situation de famille, le niveau d'études ou les revenus du ménage⁵.



Les externalités négatives de ce mode de transport (et de la route en général, via le transport de marchandises) ne se limitent pas aux émissions de gaz à effet de serre et ont de nombreux impacts en matière de santé publique. Les émissions de particules ultrafines, d'oxyde d'azote et d'ozone sont à l'origine d'environ 7.000 à 10.000 décès chaque année en Belgique.

En 2020, les accidents de la route ont en outre entraîné 229 décès et blessé 11.378 personnes sur les routes wallonnes, ainsi que 6 décès et 159 personnes blessées à Bruxelles. Et de nombreuses personnes doivent subir le bruit et la congestion routière au jour le jour. Enfin, contrairement à ce que l'on aurait pu croire, la diminution des déplacements professionnels motorisés n'a pas en-

⁵ Lire, à ce sujet, Cardelli, R. (Novembre 2021). L'usage de la voiture et la mobilité quotidienne des femmes : entre liberté, nécessité et contraintes. *Décryptage* n° 6. IWEPS.

<https://www.iweps.be/publication/lusage-de-la-voiture-et-la-mobilite-quotidienne-des-femmes-entre-liberte-necessite-et-contraintes/>

traîné une baisse globale de l'utilisation de la voiture depuis les premiers confinements et le recours important au télétravail. On a en fait assisté à un basculement vers d'autres types de déplacements privés.

A politique inchangée, les projections 2040 prévoient une répartition modale quasiment identique et une augmentation significative du trafic automobile⁶. En 2017, le gouvernement wallon a adopté la vision FAST (Fluidité Accessibilité Sécurité Santé Transfert modal), qui prévoit de faire baisser la part modale de la voiture à 60 %, d'augmenter celle du rail de 9 à 15 % et celle des bus et trams de 4 à 10 %. Le vélo et la marche passeraient respectivement de 1 à 5 % et de 3 à 5 %.

Pour remplir ces objectifs ambitieux, il est notamment prévu de développer l'offre de transports en commun. Pour répondre aux multiples défis (diminution des émissions de gaz à effet de serre et des externalités négatives de la voiture, accessibilité, lutte contre les inégalités...), encore faudra-t-il s'assurer que ce développement des transports *en commun* concerne bien les transports *publics*... et non privés⁷.

■ Tout le monde n'est pas logé à la même enseigne

Secteur primordial dans la lutte contre le réchauffement climatique, le logement⁸ est également un élément central de la vie quotidienne des citoyennes et citoyens. Le nombre de logements disponibles et la qualité de ceux-ci – qualité pour laquelle l'isolation thermique est déterminante – sont des enjeux sociaux, économiques et environnementaux cruciaux.

Cet aspect qualitatif de l'habitation et les grandes inégalités en la matière sont apparues particulièrement criantes durant les semaines de confinement, marquées par l'isolement, l'école à distance et le télétravail contraint. La précarité de certaines habitations a également été déterminante lors des inondations de l'été 2021 puisque les zones les plus durement touchées furent les quartiers populaires, aux logements plus abordables, car plus exposés, plus anciens, moins bien isolés et protégés, voire vétustes.

A l'heure actuelle, le parc résidentiel wallon est particulièrement mal isolé, il atteint en moyenne un niveau PEB⁹ F alors qu'il devrait atteindre un niveau A d'ici à 2050 pour permettre à la Wallonie de rencontrer ses objectifs climatiques¹⁰. A Bruxelles, 46% des logements, soit près d'un sur deux, ont un niveau F ou G, ce qui correspond aux deux plus mauvais résultats en la matière.

Mais ces moyennes cachent, comme toutes les moyennes, de grandes disparités : tandis que les plus aisé·e·s peuvent entreprendre des travaux d'isolation globaux (plus efficaces qu'une addition de travaux distincts) tout en bénéficiant d'aides publiques, de nombreux travailleurs, travailleuses

⁶ SPF Mobilité et Transports. (2019). *Perspectives de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2040*. https://www.plan.be/uploaded/documents/201901311348120.FOR_TRANSPORT1540_11854_F.pdf

⁷ Certains partis revendiquent davantage de privatisation des TEC.

⁸ Le logement est responsable de 24% des émissions de gaz à effet de serre au niveau régional.

⁹ Performance énergétique du bâtiment.

¹⁰ SPW. (24/11/2020). *Stratégie wallonne de rénovation énergétique à long terme du bâtiment*. <https://energie.wallonie.be/servlet/Repository/gw-201112-strategie-renovation-2020-rapport-complet-final.pdf?ID=60498>

et allocataires sociaux vivent dans de véritables passoires énergétiques. Cette mauvaise isolation a évidemment des répercussions sur la facture énergétique, le confort de vie, la santé, le bien-être des habitantes et habitants. Mais cela influence aussi les émissions de gaz à effet de serre à la hausse et compromet la sécurité d’approvisionnement.

Plus largement, les mauvaises conditions de logement touchent particulièrement les classes populaires, majoritairement locataires mais aussi parfois propriétaires d’une habitation modeste. Ainsi, si 18,7% des citoyennes et citoyens wallons vivent dans un logement présentant un problème d’humidité, ce taux est supérieur chez les locataires, qu’ils louent sur le marché privé ou public, et inférieur chez les propriétaires, que ceux-ci remboursent encore un prêt ou non¹¹.

Mais avant d’être bien isolé, un logement doit tout d’abord être... disponible. Les loyers, prix fonciers et immobiliers sont en constante augmentation et 40.000 ménages wallons sont inscrits sur des listes d’attente pour un logement social. À Bruxelles, ce chiffre grimpe même à 50.000 ménages ! Une situation qui s’explique en partie par le fort taux de locataires dans cette région (62 % contre 26 % en Flandre et 34% en Wallonie) et le coût plus élevé des loyers. Cette tension sur le marché immobilier et locatif a d’importants impacts sociaux, les locataires vivant une véritable triple peine : disposant déjà de revenus plus faibles, ils doivent en outre dépenser une part plus importante de ceux-ci pour assurer les frais liés à leur logement et au chauffage de celui-ci.

Précarité hydrique : un phénomène en progression

La précarité hydrique se définit comme le fait de rencontrer des difficultés pour s’acquitter de ses factures d’eau, de ne pas disposer d’un accès technique suffisant ou de devoir limiter sa consommation. Intimement liée à la pauvreté, au coût croissant de l’eau et à la mauvaise qualité du logement, cette précarité hydrique frappe une part croissante des populations wallonne et bruxelloise. Selon le baromètre de la précarité hydrique de la Fondation Roi Baudouin¹², 1 ménage wallon et bruxellois sur 5 est considéré comme étant actuellement dans cette situation.

Cet indicateur sous-estime certainement la gravité de la situation puisqu’il ne comptabilise par exemple pas précisément les personnes qui se rationnent pour raisons financières, en sous-équipement ou qui disposent d’accès alternatifs mais insuffisants à la ressource. De même, ces chiffres ne tiennent pas non plus compte des personnes sans abris, sans domicile fixe, sans papiers ou encore des gens du voyage... des personnes pour qui l’accès à l’eau est très problématique.

Comme en matière de logement ou d’accès à l’énergie, ce sont donc les plus fragiles, déjà victimes de nombreuses inégalités et discriminations structurelles, qui sont le plus exposés :

¹¹ IWEPS. (01/03/2022). Part de la population vivant dans un logement humide. *Indicateurs statistiques*. <https://www.iweps.be/indicateur-statistique/part-de-population-vivant-logement-humide/>

¹² FRB. (Mars 2019). *Zoom précarité hydrique 2019*. – FRB. (Mars 2020). *Baromètres de la précarité énergétique et hydrique, analyse et interprétation des résultats 2018*. – FRB. (Mars 2021). *Baromètres de la précarité énergétique et hydrique, analyse et interprétation des résultats 2019*.

- un tiers des familles monoparentales (constituées, dans 80 % des cas, de femmes seules avec enfants) sont confrontées à la précarité hydrique ;
- les locataires sont plus vulnérables : 27,9 % sont en précarité hydrique pour seulement 8,2 % des propriétaires ;
- le taux de précarité hydrique atteint 37,2 % chez les locataires sociaux contre 27,7 % chez les locataires du parc privé.

En guise de perspectives

Les trois domaines abordés montrent parfaitement les corrélations existant entre social, environnementale et énergétique. Il en ressort que, dans tous les cas, les plus pauvres sont les plus touchés et cumulent les précarités : sociale, de logement, énergétique, hydrique, etc.

Et, parmi ceux-ci, les femmes, les familles monoparentales, les personnes (d'origine) immigrée(s), les jeunes ou encore les aînées et aînés sont les plus fragilisés.

Pour inverser la tendance et venir à bout de ces inégalités et discriminations, il conviendrait d'opposer à cette transversalité des inégalités une transversalité de la lutte contre les inégalités : cet objectif doit être visé et décliné dans l'ensemble des politiques, quel que soit le niveau de pouvoir compétent.