



Accès à la mobilité en Wallonie :

Éléments de cadrage et enseignements

Julien Juprelle, Julien Charlier et Amandine Masuy

25 juin 2020

Plan de la présentation

1. “Accès à la mobilité” : notion
2. Constats principaux en mobilité des personnes
3. Enjeux et ambitions de mobilité en Wallonie
4. Exemple de l’accessibilité géographique au train
5. Conclusions

1. Accès à la mobilité

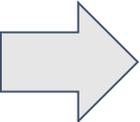
Précision sémantique préalable :

La **mobilité** est « une notion attachée à la personne (soit la capacité ou l'aptitude à concevoir un projet de mobilité réalisable) » alors que

l'**accessibilité** est attachée « à l'organisation de l'espace (soit les conditions matérielles, tributaires des configurations des lieux, à mettre en œuvre pour réaliser effectivement un déplacement) ».

Notions/Aceptions sous-jacentes de l'accessibilité:

- ❖ Physique
- ❖ Cognitive voire socio-cognitive => dualisation, mobilité sociale, mobilité inclusive...
- ❖ Economique : capacité 'financière'
- ❖ **Géographique** : facilité d'accès à un lieu à un réseau de Transport Collectif, 'proximité' aux diverses ressources du territoire

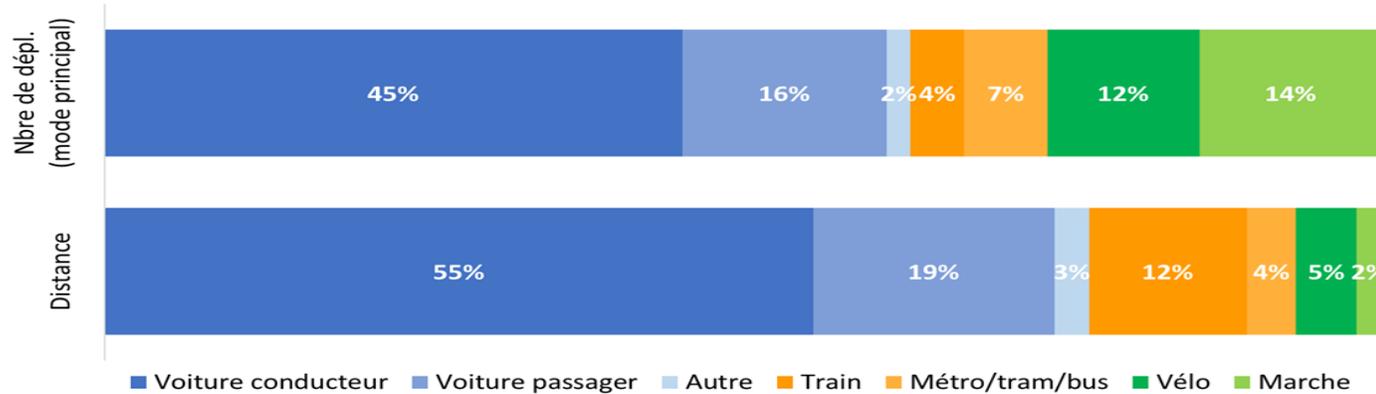
 **Focus sur son acception géographique : une mesure des relations et interactions entre l'aménagement du territoire (utilisation du sol) et la mobilité (dont le système de transport), c.f. WP IWEPS n°31.**

<https://www.iweps.be/publication/mesures-de-laccessibilite-geographique-territoire-wallon-selon-differents-moyens-de-transport-premiere-application-aux-gares-ferroviaires/>

2. Constats principaux

Comment nous déplaçons nous?

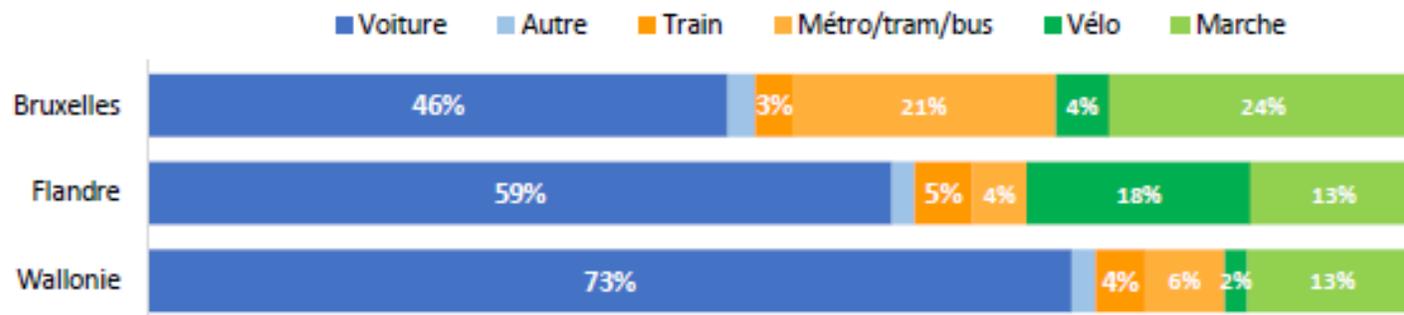
Répartition des déplacements selon le mode et selon la distance (Monitor 2017)



Prédominance de la voiture dans les comportements individuels belges

- en termes de nbre déplacements (61%)
- en terme de distances (74%)

Répartition des déplacements selon le mode et selon la région du domicile (Monitor 2017)



- avec une diversité régionale (W 75%)
(par Région du domicile)

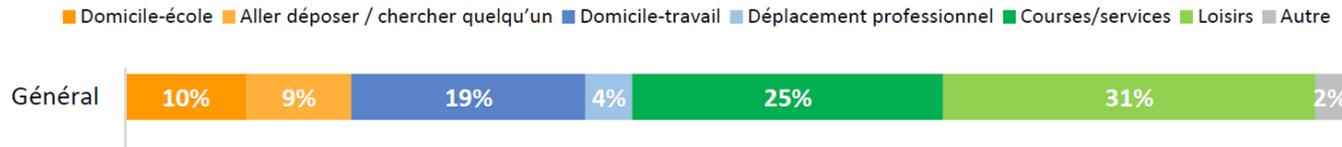
Pourquoi nous déplaçons nous?

Diversité des motifs avec une prédominance de la voiture dans les comportements individuels

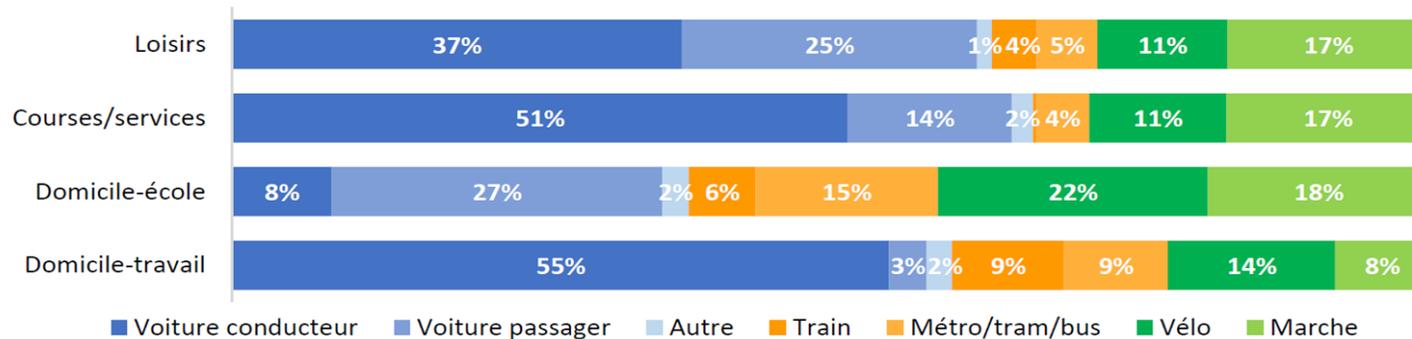
- part accrue des motifs autres que D-T et D-E

- répartition modale dans ces motifs est différente mais toujours à l'avantage de la voiture

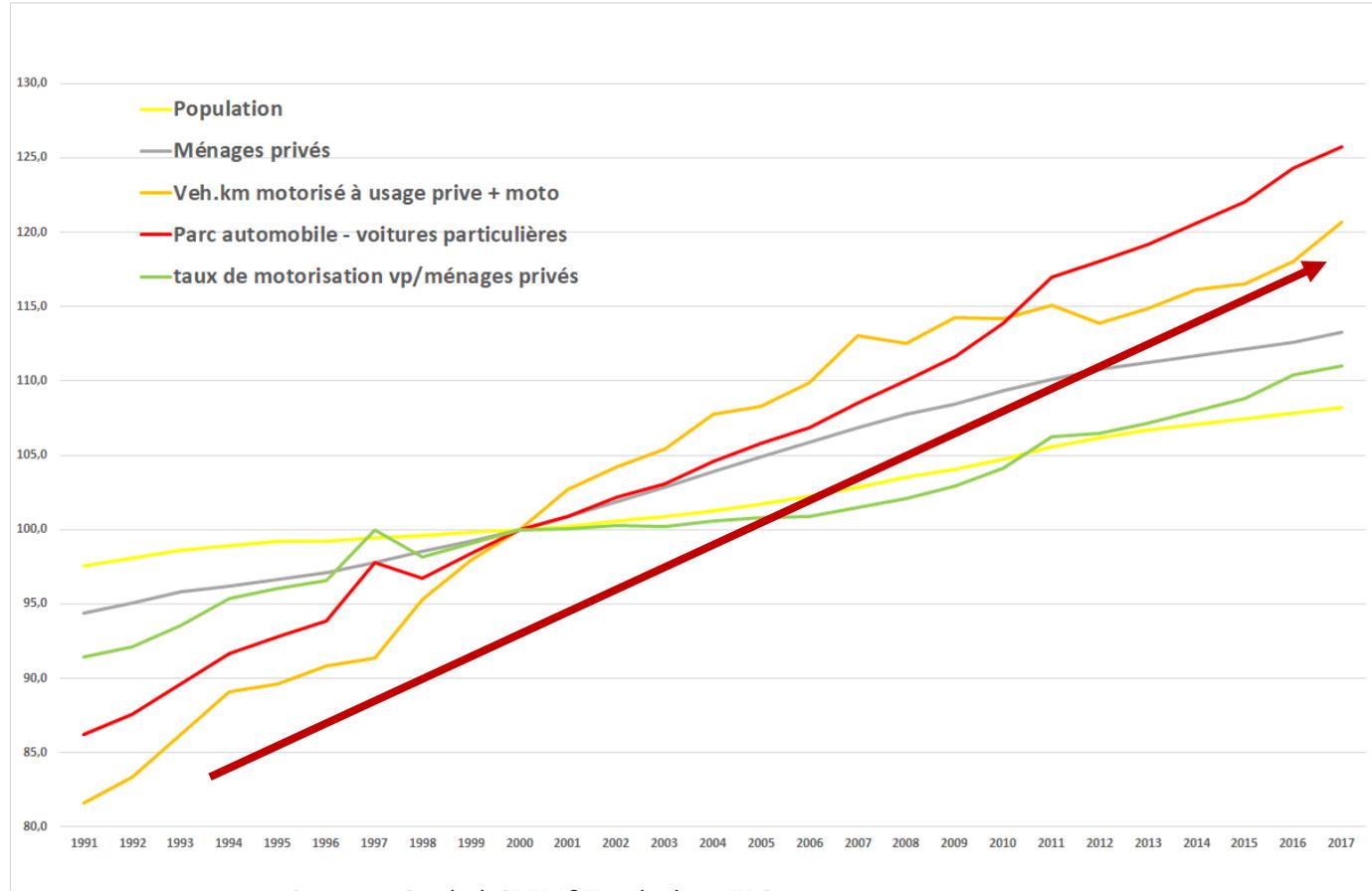
Répartition des déplacements selon le type de motifs (Monitor 2017)



Répartition des motifs de déplacements selon le mode (Monitor 2017)



La demande en transport



Sources : Statbel, SPFM&T, calculs IWEPS

Tendance claire:

la croissance en population s'accompagne d'une croissance en demande de transport

- parc automobile en croissance
- taux de motorisation en augmentation
- trafic en croissance

Impacts sur l'environnement et sur la société:

- transports = 25% des émissions de GES
- en croissance tant du point de vue relatif (+31 %) qu'en valeur (+2 175 kt éq. CO₂)
- coût de congestion estimé 2,3 milliards d'€ selon BFP

Le cercle vicieux de la dépendance à l'automobile

Généralisation de l'usage de la voiture
.possession et usage accrus de la voiture
.augmentation des distances

Trafic et Fluidité
.modification des pratiques de déplacements et des modes de vie
.circulation accrue et congestion

Localisation de l'habitat et des activités
.étalement urbain et dispersion des activités

Infrastructures
.développement du réseau en fonction de la voiture
.défavorable aux transports actifs et collectifs

- L'hypermobilité de nos sociétés impliquant l'utilisation d'une voiture
- Valeur culturelle et sociale de la voiture

Source : IWEPS d'après Collectivitésviables.org

3. Enjeux et ambitions Wallonnes

Vision FAST* – Mobilité 2030 et SRM*

1. Objectifs ambitieux en termes de parts modales (personnes)

<u>2017</u>	<u>2030</u>
Marche 3%	Marche 5%
Vélo 1%	Vélo 5%
Bus 4%	Bus 10 %
Train 9 %	Train 15 %
Voiture 83 %	Voiture 60 %
Partage voiture : charge moyenne 1.3	Partage voiture : charge moyenne 1.8

2. Comment favoriser le report modal et une mobilité apaisée?

3. Gestion de la mobilité nécessite **une intervention coordonnée à différentes échelles territoriales et est fortement tributaire de la localisation des lieux de vie et d'activités.**

*FAST fluidité, accessibilité, santé/sécurité et transfert modal

*SRM Stratégie Régionale de Mobilité

4. Accessibilité au train

Zones d'accessibilité aux gares IC en Wallonie

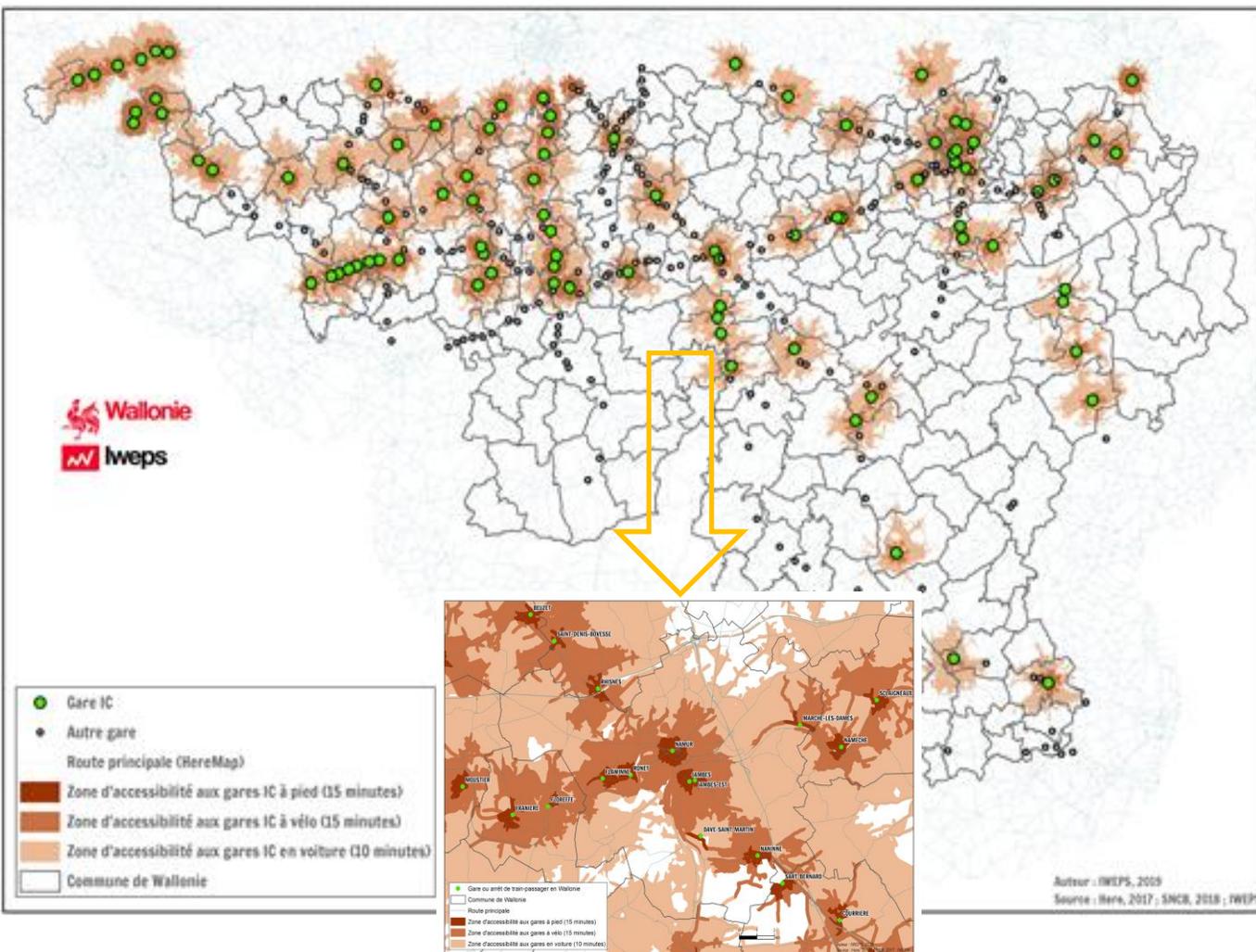
selon 3 modes de transports et population wallonne dans ces zones

(Sources : IWEPS ; Statbel (RNPP géolocalisé) ; SNCB)

Zones d'accessibilité aux gares (septembre 2018)	Type de gares	Population au 01/01/2017 (RNPP géolocalisé)	Part de la population wallonne (%)
15 minutes à pied/ 1000 mètres	Toutes	603 727	16,8
	IC	286 872	8,0
15 minutes à vélo/ 3500 mètres	Toutes	2 210 654	61,4
	IC	1 310 912	36,4
10 minutes en voiture	Toutes	3 114 826	86,5
	IC	2 241 465	62,2
Wallonie		3 611 769	100,0

Potentiel intéressant d'utilisateurs du train

- 16,8% de la population wallonne habite à moins de 15 minutes à pied d'une gare,
- 61,4% à moins de 15 minutes à vélo (à moins de 3 500 mètres d'une gare)",
- ! grande variabilité territoriale dans l'accès à la mobilité alternative à la voiture



5. Conclusions

Objectifs ambitieux vision FAST Tendances et constats actuels

Comment? Actions sur l'offre, la demande et la gouvernance (= axes SRM)

- Renforcer les **alternatives à la voiture** et leur attractivité (Transport Collectif, aménagements piétons, cyclables...), notamment dans les lieux à haut potentiel pour un report modal
- Maîtriser **l'étalement urbain** (limiter la dépendance à la voiture), renforcer les centralités (outils fonciers, urbanisme de projet,...)
- Maîtriser et Reconcentrer la **demande à proximité de centralités** et arrêts de TC (implantation d'activités à haute densité d'emploi à proximité des gares,...)
- Internalisation des **coûts externes** (taxe carbone...)
- Rôle important des **pouvoirs publics** pour une transition facilitée, importance de sensibiliser/responsabiliser (tous les acteurs)
- Accompagner et stimuler les **comportements vertueux** (p.e. d'investir en priorité les lieux où le potentiel de report modal)

Diverses Inconnues

- Développements et choix technologiques, ITS, smart mobility, coûts de l'énergie, évolutions démographiques, économiques...

Enseignements de la situation liée au Covid19?

- **Adaptations rapides des comportements** (chute des déplacements, télétravail, attrait pour la marche et le vélo, méfiance à l'usage des TC...)
- Individu: **Interrogations sur son hypermobilité** ou sur son expérience d'une autre façon de vivre; quid de l'équité sociale et l'**augmentation de la vulnérabilité** de certains publics...
- Pouvoirs publics: interrogations sur les **divers leviers d'actions et sur leur praticabilité** (un autre possible) pour mieux maîtriser la mobilité et réduire l'usage de la voiture, travailler sur les aspects de résilience du territoire

Merci de votre attention