



SEMAINE DE LA MOBILITE 2020

## Contexte et enjeux de la mobilité en Wallonie

À l'approche de la semaine de la mobilité, après six mois d'une situation exceptionnelle liée à la covid-19 et une première année de législature du gouvernement régional, l'IWEPS fait le point sur les enjeux liés à la mobilité et ses nombreux défis, notamment sociaux, économiques et climatiques.

Du 16 au 22 septembre se déroule la semaine de la mobilité en Wallonie et à travers l'Europe. Une semaine pour sensibiliser la population et les acteurs économiques à une mobilité plus efficace mais aussi plus durable, plus respectueuse de notre environnement et en adéquation avec les objectifs de réduction d'émission de gaz à effet de serre. Comment ? En démontrant les avantages des alternatives à l'usage de la voiture voire d'une non-mobilité à travers une autre utilisation de l'espace public, « Repensons l'espace public »<sup>1</sup> est le thème de cette année.

### Le transport, mauvais élève des émissions de gaz à effets de serre

Bien que quelque peu passé sous silence dans les débats actuels du fait de la crise sanitaire, il est utile de rappeler que **le secteur des transports reste un des principaux contributeurs d'émissions de gaz à effets de serre en Wallonie** (25% des 37,1 millions de tonnes équivalent CO<sub>2</sub> en 2018<sup>2</sup>, contre 12% des 55,7 tonnes eq. CO<sub>2</sub> en 1990). Les émissions du secteur des transports ne cessent de croître depuis 1990, tant du point de vue relatif (31% de croissance) que du point de vue absolu (+2 175 kt eq. CO<sub>2</sub>). Cette hausse est principalement due au transport routier<sup>3</sup>. La question climatique reste d'une actualité prégnante ; les premiers enseignements de la période de crise sanitaire permettent de l'envisager sous un regard différent. Cela vaut également pour la problématique de la mobilité, particulièrement dans ses divers aspects (accessibilité, sécurité, santé, qualité de vie, coût et autres externalités).

### Repenser l'espace public pour « bouger autrement » ? Un enjeu politique et sociétal ; les premiers enseignements de la pandémie

En ces six mois de pandémie durant lesquels l'hypermobilité de notre société a été mise à mal, nombre d'interrogations se posent. Le dernier Futurama<sup>4</sup> de l'IWEPS a tenté d'y répondre en envisageant les enjeux de la transformation de la mobilité en Wallonie et en s'interrogeant tant sur ce qui caractérisait la mobilité du

<sup>1</sup> <http://mobilite.wallonie.be/home/agenda/semaine-de-la-mobilite.html>

<sup>2</sup> L'équivalent CO<sub>2</sub> (eq. CO<sub>2</sub>) est une mesure métrique utilisée pour comparer les émissions de divers gaz à effets de serre sur la base de leur potentiel de réchauffement global.

<sup>3</sup> Voir <https://www.iweps.be/indicateur-statistique/reduction-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-ges/>

<sup>4</sup> Séminaire de prospective de l'IWEPS, troisième édition « Demain, tou.te.s (im)mobiles ? Transition énergétique, dualisation sociale et accès à la mobilité », juin 2020. <https://www.iweps.be/evenement/futurama-seminaire-de-prospective-de-iweps-demain-immobiles-transition-energetique-dualisation-sociale-acces-a-mobilite/>

« monde d'avant » que sur les possibles répercussions sur les modes de vie, sur la façon de se déplacer et de travailler, sur l'organisation des entreprises et la façon de fonctionner de certains secteurs économiques, sans oublier les impacts sociaux, sociétaux et sur le territoire.

Les premiers enseignements<sup>5</sup> de la covid-19 en termes de mobilité montrent qu'il est possible d'opérer des adaptations rapides dans les comportements tant pour se déplacer (peu de déplacements, un usage accru des modes actifs, une moindre utilisation (évitement) des transports collectifs et un usage de la voiture allant en sens divers) que dans la manière de travailler ou de fonctionner dans le monde du travail (recours accru au télétravail, visioconférence...). Cette situation particulière a sans doute amené tout un chacun à s'interroger à titre individuel sur sa mobilité, sur sa possible vulnérabilité (pas le choix de mode, pas la possibilité de télétravailler...) avec *in fine*, peut-être, une envie d'essayer autre chose : pourquoi ne pas profiter de la rentrée et de la semaine de la mobilité ?

### Qu'en est-il au niveau des pouvoirs publics ?

Ils peuvent trouver dans les premiers constats matière à consolider leurs politiques notamment la mise en œuvre de mesures pour la maîtrise de la mobilité en voiture individuelle et pour continuer à la confiner à sa juste mesure entre autres dans les centralités et lieux à haut potentiel de report modal. Agir sur l'espace public peut particulièrement être une mesure opportune au vu de ce qu'il ressort des données de sécurité routière, à savoir que l'engouement pour les modes de déplacement dits actifs s'est également accompagné d'un plus grand nombre de victimes parmi les cyclistes<sup>6</sup> durant les six premiers mois de 2020, de par l'augmentation des zones de « conflits » entre les différents usagers de la route et le manque d'infrastructures adéquates.

Les enjeux pour le Gouvernement wallon, après un an de législature, restent de taille pour changer le modèle et adapter le système actuel de mobilité – centré sur l'usage de l'automobile – tout en rencontrant les différents besoins d'accès aux personnes, aux services, aux biens, en préservant l'environnement et sans nuire à l'équité sociale<sup>7</sup>. Ses dernières décisions s'inscrivent dans les lignes définies par la vision FAST<sup>8</sup> et la Stratégie Régionale de Mobilité 2030 (SRM) avec la volonté d'encourager de nouvelles pratiques, une mobilité diversifiée, le report modal et contribuer à la transition énergétique à travers notamment un nouveau plan « Communes Wallonie cyclables » et dans le cadre du Plan Infrastructures (régionales de transport) 2020-26.

### La question de l'accessibilité du territoire

Dans son Working Paper n°30<sup>9</sup>, l'IWEPS s'intéresse à une mesure des relations et interactions entre l'aménagement du territoire (utilisation du sol) et la mobilité (dont le système de transport). La gestion de la

---

<sup>5</sup> « BeMob: Impact du COVID-19 sur les habitudes de mobilité des Belges »

[https://mobilit.belgium.be/fr/nouvelles/nieuwsberichten/2020/bemob\\_impact\\_du\\_covid\\_19\\_sur\\_les\\_habitudes\\_de\\_mobilite\\_des\\_belges](https://mobilit.belgium.be/fr/nouvelles/nieuwsberichten/2020/bemob_impact_du_covid_19_sur_les_habitudes_de_mobilite_des_belges) et « Flatten the mobility curve, Analyses et idées pour la mobilité Post-COVID19 » <https://infogram.com/enquete-movid-19-1h7z2lgy873g4ow?live>

<sup>6</sup> IWEPS 2020, Rapport de Recherche de l'Iweps n°40, Indicateurs complémentaires au PIB : Indice de situation sociale de la Wallonie (ISS) 7e exercice - Juillet 2020 ; L'exercice de 2020 s'est adoubi d'une analyse des impacts de la crise covid-19 en lien avec des adaptations et changements de comportements de mobilité et de modes utilisés. [https://www.iweps.be/wp-content/uploads/2020/07/ISS2020\\_DEF3.pdf](https://www.iweps.be/wp-content/uploads/2020/07/ISS2020_DEF3.pdf)

<sup>7</sup> Voir l'indicateur synthétique d'accès aux droits fondamentaux élaboré par l'IWEPS, <https://www.iweps.be/indicateur-statistique/indicateur-syntheique-daccs-aux-droits-fondamentaux-isadf-2018/>

<sup>8</sup> FAST pour Fluidité, Accessibilité, Santé/Sécurité et Transfert modal.

<sup>9</sup> IWEPS 2020, Mesures de l'accessibilité géographique du territoire wallon selon différents moyens de transport : première application aux gares ferroviaires, Working Paper n°30, février 2020, <https://www.iweps.be/publication/mesures-de-laccessibilite-geographique-territoire-wallon-selon-differents-moyens-de-transport-premiere-application-aux-gares-ferroviaires/>

mobilité nécessite une intervention coordonnée à différentes échelles territoriales car fortement tributaire de la localisation des lieux de vie et d'activités. Il en découle plusieurs enseignements intéressants pour définir la mobilité à moyen terme au regard des objectifs politiques et nonobstant la situation actuelle et particulière liée à la covid-19 ; à savoir de travailler au niveau de l'accessibilité au train, l'offre ferroviaire étant un élément structurant important de la mobilité et sur lequel les ambitions de report modal sont fortes.

Il s'avère en effet que :

- 16,8% de la population wallonne habitent à moins de 15 minutes à pied d'une gare ;
- 61,4% de la population wallonne habitent à moins de 15 minutes à vélo, soit un potentiel de passagers élevé pour le rail à condition de développer des infrastructures encourageant la pratique de ce moyen de déplacement et de renforcer les localisations (services, emploi, logement...) à proximité des gares. L'analyse des indicateurs spatialisés a montré qu'il y avait une croissance de population à proximité cyclable des gares, ce qui semble bénéfique par rapport aux objectifs de report modal vers les alternatives à la voiture. Cependant, cette croissance est moins forte qu'ailleurs sur le territoire, ce qui renforce probablement la dépendance à la voiture de ces nouveaux habitants et met en évidence la poursuite d'une certaine dispersion de l'habitat sur le territoire par rapport à ces points centraux ;
- Ces valeurs pour l'ensemble de la Wallonie cachent cependant des situations territoriales fort variées.

**Tableau 1 : Zones d'accessibilité aux gares IC en Wallonie selon trois modes de transports et population wallonne dans ces zones**

Zones d'accessibilité aux gares (septembre 2018)	Type de gares	Population	Part de la population wallonne (%)
15 minutes à pied/ 1 000 mètres	Toutes	603 727	16,8
	IC	286 872	8,0
15 minutes à vélo/ 3 500 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

Sources : IWEPS ; Statbel (RNPP géolocalisé au 1<sup>er</sup> janvier 2017) ; SNCB.

### Quelques recommandations

Les freins et les habitudes restent importants vu notre dépendance collective à l'automobile et l'étalement de l'urbanisation sur le territoire. Quelles actions est-il possible de recommander en jouant de concert sur l'offre, la demande et la gouvernance à l'instar de ce qui est prôné par la Stratégie régionale de mobilité ? Par exemple :

- En rendant plus crédibles et plus praticables les alternatives à la voiture ; en améliorant l'attractivité et les services des transports collectifs (dans les centres-villes, les centres-villages et sur les courtes distances) ; en réalisant des aménagements pour la sécurité des piétons et cyclistes... notamment dans les zones à haut potentiel de report modal ; en développant des solutions spécifiques pour les territoires moins bien équipés en transports collectifs ;
- En maîtrisant l'étalement urbain, en reconcentrant la demande à proximité des centralités et des arrêts en transports collectifs ;

- Avec également un rôle important des pouvoirs publics dans et pour une transition facilitée vers un nouveau système avec un usage moindre de la voiture. Ce ne sera pas sans implications sociales, culturelles, politiques, économiques et en termes de développement territorial. Avec un effort tout particulier à mener pour sensibiliser et responsabiliser tant le citoyen dans l'intérêt d'avoir des services à proximité piétonne de son domicile que les acteurs publics et économiques, leur localisation générant des déplacements et contingentant les modes de déplacement à utiliser.

Agir sur l'espace public et particulièrement dans les lieux à haut potentiel de report modal tels que les gares ferroviaires (bien que les transports collectifs soient envisagés avec méfiance en ce moment) est une mesure à poursuivre par les pouvoirs publics dont l'action s'inscrit dans une stratégie qui va au-delà du court terme et peu importe si les enseignements (dont l'analyse nécessite d'avoir plus de recul) en période de pandémie perdurent ou non. Il s'agit pour l'heure de conforter dans leurs choix les individus dans l'utilisation d'une alternative à la voiture ou dans la non-mobilité, soit l'objectif de la semaine de la mobilité.

### Plus d'infos ?

Sur [le site de l'Institut](#), dans la rubrique « indicateurs statistiques » ayant pour thème « Mobilité », est présenté un set d'indicateurs, calculés sur la base des derniers chiffres disponibles. Des informations traitant de la thématique « Mobilité » sont également disponibles à un niveau infrarégional (communes, provinces...) via l'outil [WalStat](#). Par ailleurs, sont accessibles les analyses et détails de nos enquêtes sur [MOBWAL](#) (enquête wallonne de mobilité en face à face) et sur [GPSWAL](#) (enquête de suivi des déplacements des Wallons par GPS via smartphone). Des informations également via le [Working Paper n°30](#) traitant des mesures de l'accessibilité géographique du territoire wallon selon différents moyens de transport avec une première application aux gares ferroviaires.

**L'Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique (IWEPS)** est un institut scientifique public (O.I.P) d'aide à la prise de décision à destination des pouvoirs publics. Autorité statistique de la Région wallonne, il fait partie, à ce titre, de l'Institut Interfédéral de Statistique (IIS) et de l'Institut des Comptes Nationaux (ICN).

Par sa mission scientifique transversale, il met à la disposition des décideurs wallons, des partenaires de la Wallonie et des citoyens, des informations diverses qui vont des indicateurs statistiques aux études en sciences économiques, sociales, politiques et de l'environnement. Par sa mission de conseil stratégique, il participe activement à la promotion et la mise en œuvre d'une culture de l'évaluation et de la prospective en Wallonie.  
Plus d'infos : [www.iweps.be](http://www.iweps.be)