



SEMAINE DE LA MOBILITE 2021

## Contexte et enjeux de la mobilité en Wallonie

À l'approche de la Semaine de la mobilité, après dix-huit mois d'une situation exceptionnelle liée à la Covid-19 et des semaines estivales climatiquement interrogatives, l'IWEPS fait le point sur l'influence de ces éléments et les enjeux liés à la mobilité au regard de ses nombreux défis sociaux, économiques et environnementaux.

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 surtout plus durable, plus respectueuse de notre environnement et en adéquation avec les objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre. Comment ? En mettant en avant les alternatives à la voiture individuelle et en démontrant les avantages de combiner plusieurs modes de transport lors de ses déplacements afin de profiter des atouts de chacun d'entre eux dans le cadre d'une Wallonie en transition, l'« intermodalité »<sup>1</sup> est en effet le thème souligné cette année.

### La question climatique de nouveau au cœur du débat

Par la force des intempéries de cet été, la question des risques naturels liés au dérèglement climatique est revenue avec toute sa prégnance au cœur des débats, des réflexions sur les causes menant à de tels événements (inondation...). Parmi ces causes, on retrouve la poursuite de l'imperméabilisation et de l'artificialisation des sols et de l'étalement urbain sur le territoire<sup>2</sup>. La mobilité, bien qu'envisageable sous un regard nouveau dans ses divers aspects (accessibilité, sécurité, santé, écomobilité, qualité de vie, coût et autres externalités) suite à la pandémie, y a aussi sa part de responsabilité vu les effets entremêlés du cercle vicieux de la dépendance à l'automobile<sup>3</sup>, l'artificialisation/imperméabilisation du sol dédiée aux infrastructures de transport ou encore par le poids important du secteur des transports dans les émissions de gaz à effets de serre en Wallonie (24% des 37,1 millions de tonnes en équivalent CO<sub>2</sub> en 2019<sup>4</sup>, contre 12% en 1990, témoignant ainsi d'une croissance de 30% entre 1990 et 2019).

### Une semaine de la mobilité sous le signe de l'intermodalité

Plusieurs mois de pandémie ont entraîné des répercussions sur le fonctionnement dans les différents secteurs économiques, sur les modes de vie, sur la façon de se déplacer, de travailler et de consommer<sup>5</sup>, bien qu'il soit encore assez mal aisé d'en estimer les effets, voire leur concrétisation en de véritables changements à plus

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

<sup>2</sup> Le développement territorial wallon en fiches par l'IWEPS, <https://www.iweeps.be/projet/developpement-territorial-wallon-fiches/>

<sup>3</sup> Le cercle vicieux de la dépendance à l'automobile d'après Collectivitésviabiles.org ou <https://www.iweeps.be/wpcontent/uploads/2020/06/Juprelle-Futurama-250620.pdf>

<sup>4</sup> L'équivalent CO<sub>2</sub> (éq. 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>5</sup> SPF M&T 2021. BeMob, L'impact du commerce en ligne sur la mobilité en Belgique, juillet 2021. Disponible via [https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/resources/files/bemob\\_2021\\_03\\_commerce\\_enligne\\_rapport\\_fr.pdf](https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/resources/files/bemob_2021_03_commerce_enligne_rapport_fr.pdf)

long terme. Cette période a au moins eu le mérite d'avoir démontré que des adaptations rapides dans les comportements étaient possibles, tant pour se déplacer (période de quasi-immobilité imposée, intérêt pour les modes actifs...) que dans la manière de fonctionner dans le monde du travail (recours accru au télétravail, visioconférence...). Même si les problèmes causés par la crise sanitaire se résolvent, il devrait en rester des interrogations pour tout un chacun quant à ses choix de vie, à la localisation de son chez soi, de ses lieux de vie ainsi que de la mobilité nécessaire pour s'y rendre ou en partir. Des réponses spécifiques peuvent leur être apportées avec l'occasion donnée par la Semaine de la mobilité d'essayer autre chose.

Un des grands enjeux pour le Gouvernement wallon (vision FAST<sup>6</sup> et Stratégie Régionale de Mobilité 2030) reste d'adapter le système actuel de mobilité, de réduire notre dépendance collective à l'automobile liée à l'étalement de l'urbanisation sur le territoire et d'encourager de nouvelles pratiques, une mobilité diversifiée, une accessibilité alternative<sup>7</sup> et le report vers les modes les moins polluants. Transformer le système de mobilité actuel nécessite une vision commune et une forte imbrication des politiques de mobilité et de développement territorial : la localisation optimale des activités<sup>8</sup> (dont la résidence) sur le territoire permet en effet de mieux organiser les flux entre ces lieux. Vu les implications sociales et l'urgence environnementale<sup>9</sup>, vu l'ambition des objectifs, au-delà des intentions et des quelques mesures actuellement mises en place, il semble nécessaire dans ces deux domaines de mettre en œuvre des mesures beaucoup plus incitatives, voire contraignantes. Leur acceptation collective pourrait être grandement facilitée par le développement de nouveaux outils démocratiques participatifs. Une attention particulière doit toutefois être apportée aux effets de telles mesures sur les inégalités sociales et donc adaptées/accompagnées en conséquence.

En mobilité, c'est le plus souvent la voiture qui cristallise les débats car jugée trop chère, trop polluante, trop encombrante : faut-il la partager ou l'acheter, abandonner la motorisation thermique pour l'électrique (à peine ... 0,2 % du parc des voitures particulières wallon<sup>10</sup>), quid de l'emprise des *data* et de la digitalisation de l'automobile<sup>11</sup> ? Les freins et les habitudes restent importants vu notre dépendance collective à l'automobile (« Ma voiture, ma liberté »<sup>12</sup>) et l'étalement de l'urbanisation sur le territoire. Enfin, réinvestir la question de la mobilité individuelle amène à également repenser le modèle de mobilité collective, à optimiser l'usage des autres moyens de déplacement, de la co-mobilité et à accompagner le succès de la micromobilité.

## Quelques recommandations

Sans doute ne pouvons-nous pas envisager la mobilité individuelle totalement sans la voiture (ne serait-ce que par le service d'autopartage) mais il importe de rendre plus crédibles et plus praticables les alternatives à la voiture (individuelle) dans des lieux et situations où elles ont leur pertinence en termes d'efficacité et au regard

---

<sup>6</sup> FAST pour Fluidité, Accessibilité, Santé/Sécurité et Transfert Modal.

<sup>7</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. Disponible en ligne via <https://www.iweps.be/publication/mesures-de-laccessibilite-geographique-territoire-wallon-selon-differents-moyens-de-transport-premiere-application-aux-gares-ferroviaires/>

<sup>8</sup> IWEPS 2021, Les polarités de base – Des balises pour identifier des centralités urbaines et rurales en Wallonie - Working paper n°32, avril 2020. Disponible en ligne via <https://www.iweps.be/publication/les-polarites-de-base-des-balises-pour-identifier-des-centralites-urbaines-et-rurales-en-wallonie/>

<sup>9</sup> 6e rapport du GIEC, disponible via <https://www.ipcc.ch/assessment-report/ar6/>

<sup>10</sup> <https://www.iweps.be/indicateur-statistique/parc-automobile-immatriculations/>

<sup>11</sup> IWEPS 2021, L'empire des logiciels, menace pour les démocraties ? Cahier de prospective de l'IWEPS n°5, juillet 2021.

<sup>12</sup> IWEPS 2020. Regards statistiques n°5, Principaux résultats de l'enquête sur la mobilité des Wallons – MOB WAL 2017, pages 19 et 25. Décembre 2020. Disponible en ligne : <https://www.iweps.be/publication/principaux-resultats-de-lenquete-sur-la-mobilite-des-wallons-mobwal-2017>



des défis sociétaux. À ce propos, le ressenti exprimé dans l'enquête récente du SPF M&T<sup>13</sup> apparaît en concordance avec les recommandations formulées dans les travaux de l'IWEPS<sup>14</sup> avec notamment :

- Améliorer l'attractivité et l'interfaçage entre les différents services des transports collectifs ;
- Agir sur l'espace public et rééquilibrer la place de chaque mode dans les centralités<sup>15</sup> urbaines et rurales pour favoriser la pratique sécurisée des déplacements à pied, du vélo et autre micromobilité à l'aide d'aménagements adéquats, tout en favorisant leurs connexions avec les transports collectifs notamment dans les zones à haut potentiel de report modal<sup>16</sup> ;
- Sensibiliser de manière beaucoup plus forte le citoyen et les acteurs économiques :
  - aux enjeux cités plus haut, afin d'aller vers plus de prise de conscience et *in fine* favoriser l'acceptabilité sociale de certaines décisions politiques ;
  - à l'importance d'une localisation judicieuse (logement, activité...) ne serait-ce qu'au regard des impacts de celle-ci sur la mobilité ;
- Un rôle important des pouvoirs publics pour assurer une vision stratégique combinée et transversale mobilité/aménagement du territoire, pour promouvoir l'écomobilité (mobilité durable), pour permettre la transition voulue (notamment par la vision FAST2030) et appréhender au mieux ses diverses implications (sociales, économiques...) tout en garantissant une certaine équité dans le droit à la « mobilité pour toutes et tous » et en veillant à ne pas renforcer les inégalités vu l'augmentation prévisible des coûts de la mobilité. Cela nécessite, en amont de la mobilité, de réguler de manière beaucoup plus forte la localisation des activités sur le territoire (politique de développement territorial) afin de réduire la demande en déplacements et de favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture.

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, avec notamment la publication [Regards statistiques n°5](#)) 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 (OIP) 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.iweeps.be](http://www.iweeps.be)

<sup>13</sup> SPF M&T 2020, BeMob : avantages et inconvénients des modes de transport usuels, octobre 2020. Disponible via [https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/resources/files/bemob\\_2020\\_10\\_avantagesinconvénients\\_rapport\\_fr.pdf](https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/resources/files/bemob_2020_10_avantagesinconvénients_rapport_fr.pdf)

<sup>14</sup> Cf. notes de bas de page 7 et 11 et le working paper à venir : IWEPS 2021, Les systèmes de transport et d'aménagement du territoire en Wallonie face aux défis de la transition. Quels apports des analyses d'accessibilité/proximité géographique aux services et aux transports collectifs ?

<sup>15</sup> Ce sont des lieux structurants du territoire qui concentrent des services à la population. Cf. note de bas de page 8.

<sup>16</sup> C'est-à-dire, au vu de leurs caractéristiques, des territoires pour lesquelles peu d'investissements publics permettront des réductions élevées du nombre de kilomètres parcourus en voiture.