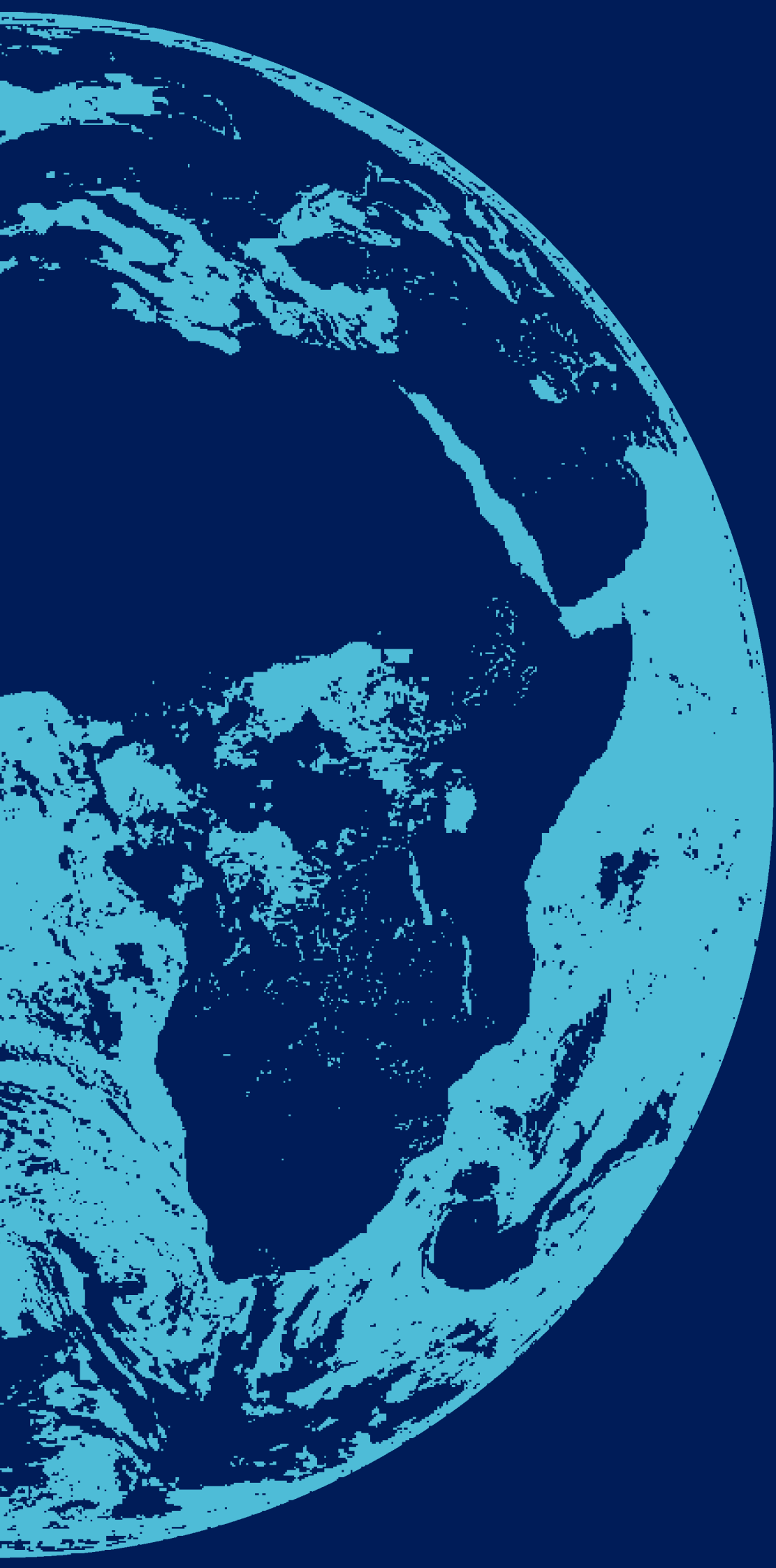




1^{ère} partie

limiter la croissance de la mobilité-voiture



Introduction¹

Au cours des dernières décennies, la mobilité tant des personnes que des marchandises n'a cessé de croître en Belgique. Dans les deux cas, cette augmentation s'est traduite par une explosion du transport routier. Selon le tableau de bord de l'environnement wallon, en 2000, la part modale de la voiture dans le transport des personnes est de plus de 92% tandis que le transport routier représente 85% du transport des marchandises. Si aucune mesure n'est prise pour contrer le trafic routier, celui-ci va continuer son accroissement accéléré.



Cliché : M.L. De Keersmaecker

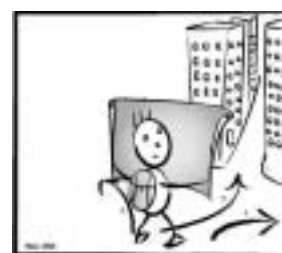
Selon les statistiques de la Commission européenne, la croissance économique se traduira à l'horizon 2010 par une augmentation des besoins de mobilité estimée à 24% pour les personnes et 38% pour les marchandises. Différentes sources d'informations convergent pour estimer la responsabilité du secteur des transports dans 19% des émissions de gaz carbonique dans l'atmosphère en Belgique. Il ressort clairement que si la Belgique et en particulier la Wallonie veulent respecter les engagements de Kyoto, il est urgent de diminuer la part du transport routier dans les déplacements.

Dans le cadre de l'adhésion au Protocole de Kyoto, la limitation de la croissance de la mobilité en voiture est un objectif incontournable. Les pouvoirs publics seront ainsi amenés à prendre un certain nombre de mesures :

- en vue de favoriser le transfert modal vers des modes alternatifs à la voiture;
- et/ou de raccourcir les distances parcourues.



Dessins : T. Moccia



¹ V. Boniver et A-C Klinkenberg – ULg – LEPUR

Plusieurs outils sont ainsi disponibles. En particulier, des mesures contraignantes en matière de stationnement devront être envisagées si l'on veut modifier les comportements de mobilité car sans contrainte au lieu de destination, l'usage de la voiture continuera de croître. La réalisation des plans de transport d'entreprises est une autre mesure à encourager car elle apparaît comme une mesure globale qui, en priorité, touche des déplacements réguliers ayant un caractère structurant. Elle pourrait ainsi, par effet de contagion, influencer également le caractère durable d'autres types de déplacements. Mais pour que le transfert modal se réalise, une condition préalable est cependant nécessaire : l'existence d'une offre alternative de transport suffisamment attractive. La restructuration des transports en commun et l'aménagement des voiries en faveur des modes lents représentent également des outils à ne pas négliger par les pouvoirs publics si l'objectif est de limiter les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements.

En regard de ces mesures généralement liées à l'offre de transport, d'autres agissent aussi sur la demande. Par exemple, assurer la mixité fonctionnelle dans les quartiers d'habitat et les lieux de travail permet de réduire les besoins en déplacements motorisés. Dans le même ordre d'idées, disposer les équipements générateurs de déplacements (zones d'activités, commerces, hôpitaux, ...) en des lieux accessibles par les modes alternatifs à la voiture peut également être retenu comme instrument du transfert modal. Ensuite, en matière de transport routier de marchandises, une rationalisation du nombre et de la longueur des déplacements est possible grâce aux centres de distribution urbaine. Pour terminer, on peut même envisager la suppression pure et simple de certains trajets par le télétravail.

Pour chacune des mesures, une méthodologie similaire d'évaluation a été suivie :

- la présentation de la mesure et son intérêt dans une optique de réduction des émissions des gaz à effet de serre ;
- la faisabilité de la mesure, tant du point de vue législatif qu'économique ;
- l'efficacité de la mesure, tant en termes de réduction des émissions des gaz à effet de serre qu'en termes de modifications attendues des comportements des ménages ;
- des inconvénients ou effets pervers éventuels ;
- des mesures d'accompagnement qui permettent d'envisager une approche plus globale d'un ensemble de mesures qui doivent être prises en synergie pour lutter contre la croissance du trafic motorisé.

Même si l'on admet que le transport des biens représente une part non-négligeable du trafic motorisé, l'accent a été surtout mis sur les déplacements des personnes. Dans ce contexte, cette partie commence par une analyse de la mobilité quotidienne des personnes sous l'angle des logiques comportementales des ménages.