

Le défi de la mobilité

Maîtriser la demande en mobilité, encourager le report modal et les modes moins énergivores ainsi que l'accès aux transports pour tous font partie des éléments principaux du défi de la mobilité pour ces prochaines années.

La mobilité a pour objet l'accomplissement de plusieurs fonctions : le travail, la formation, les consultations médicales, la culture, les loisirs, etc. Les personnes se meuvent d'un lieu à l'autre, à différents moments de la journée pour acquérir des biens ou jouir de services leur permettant de satisfaire différents besoins sur les plans personnel et social.

Les transports jouent un rôle essentiel dans le développement du bien-être économique et social de la société. L'importance macro-économique des transports est considérable : en 2005, les secteurs du transport de personnes et de la logistique représentaient en Wallonie une valeur ajoutée de 3,3 milliards d'euros (22 % du total belge) soit 5,3 % de la valeur ajoutée wallonne⁴⁸. En termes d'emploi, les secteurs des transports, de la logistique et de la fabrication des infrastructures comptaient 44.316 travailleurs salariés en 2009, soit 4,46 % de l'emploi salarié total wallon⁴⁹.

Tant au niveau mondial qu'aux niveaux européen et régional, la demande en mobilité des biens et des personnes augmente de manière continue. Plus ou moins marquée selon les modes de transport, cette augmentation de la demande en mobilité est liée à la croissance démographique et économique ainsi qu'à une tendance à l'étalement urbain et à l'éloignement des fonctions d'habitat, d'activité, de services et d'emploi. Des facteurs sociologiques, tels la réduction de la taille moyenne des ménages et le vieillissement de la population, interviennent également. En particulier, la demande en transport des personnes croît plus vite que la population elle-même, ce qui traduit une augmentation de la demande en mobilité. Les wallons se déplacent plus loin : par exemple, la distance moyenne d'un déplacement domicile-travail a progressé de 16 % entre 1991 et 2001⁵⁰.

D'après les perspectives à long terme du Bureau Fédéral du Plan, en cas de politique inchangée, le transport de personnes (en personnes-kilomètres⁵¹) augmenterait de 30 % entre 2005 et 2030 dont une grande partie générée par les voitures individuelles.

La voiture et le transport par route occupent et devraient garder une position dominante par rapport aux autres modes de transport. En 2009 les véhicules

particuliers (voitures, camionnette, motos) représentaient 79,8 % des flux de circulation des personnes, contre 10,7 % pour les autocars, 4 % pour les transports en commun par route (TEC, cars) et 5,5 % seulement, pour le transport par rail (cf. Figure 11)⁵². Le transport de marchandises se faisait, quant à lui, à hauteur de 83,4 % par les réseaux routiers, 10,2 % par le rail et 6,4 % par voie d'eau (cf. Figure 12)⁵³.

Depuis 2002, l'augmentation du transport des personnes par route a été moins marquée par rapport aux autres modes, ce qui a pour conséquence que sa part modale tend à se stabiliser voire à légèrement diminuer. Toutefois, selon les projections du Bureau Fédéral du Plan, la position dominante de la voiture dans les déplacements des personnes devrait se maintenir à l'horizon 2030 et l'augmentation du phénomène « d'autosolisme » pourrait également se poursuivre. En l'absence de mesures de priorisation et d'augmentation des budgets, la part des transports en commun (hors rail) devrait quant à elle diminuer suite aux contraintes liées à l'offre existante (déjà saturée), aux problèmes de congestion sur le réseau routier entraînant une diminution de la vitesse commerciale et aussi de la ponctualité. Quant à la part du transport ferroviaire, elle devrait s'intensifier modérément. Enfin, à politique inchangée, la part des modes doux devrait rester minime.

48 INSTITUT DES COMPTES NATIONAUX.

49 ONSS (2009).

50 DUJARDIN S., LABEEUW F.-L., MELIN E., PIRART F. ET TELLER J. (2010). Structuration du territoire pour répondre aux objectifs de réduction des émissions des gaz à effets de serre. In TELLER, JACQUES (Ed.) Colloque CPDT. La dimension territoriale des politiques énergétiques et de réduction des GES, 8-9 novembre 2010, Liège, Belgique.

51 Correspond au transport d'une personne sur un kilomètre soit le nombre total de kilomètres parcourus par l'ensemble des personnes.

52 SPF Mobilité et Transport, Société nationale des chemins de fer belges (SINCB), Société régionale wallonne du transport (SRWT) – Calculs IWEPS.

53 SPW – DGO2 – Mobilité et voies hydrauliques – Calculs IWEPS.

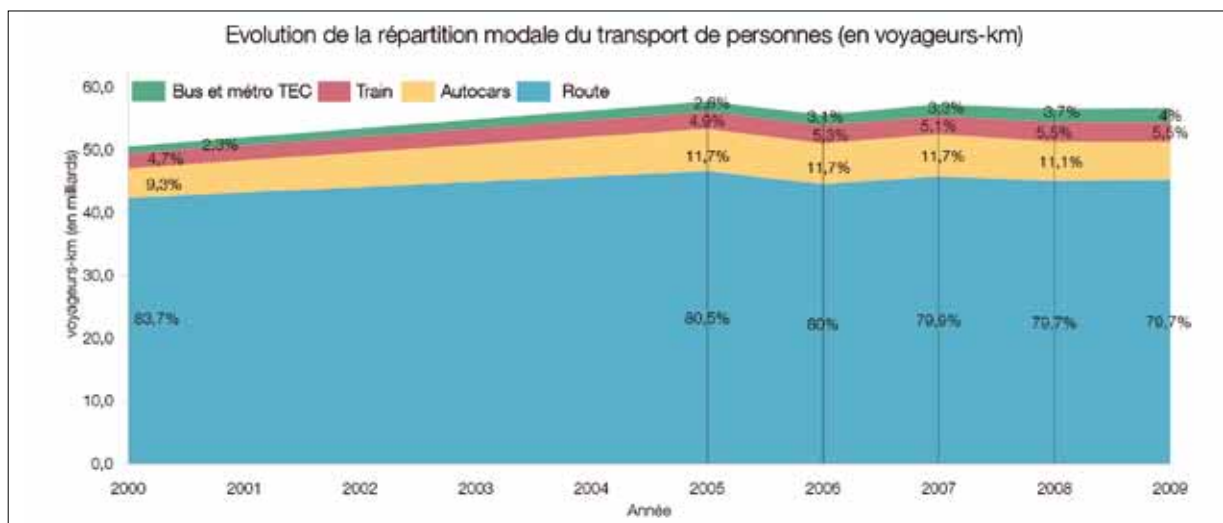


Fig. 11 : Evolution de la répartition modale du transport de personnes en Wallonie entre 1990 et 2009 (transit international compris ; hors transport aérien et modes doux (vélo, marche à pied) — SOURCE : SPF MOBILITÉ ET TRANSPORT, SNCB & SRWT – CALCULS IWEPS

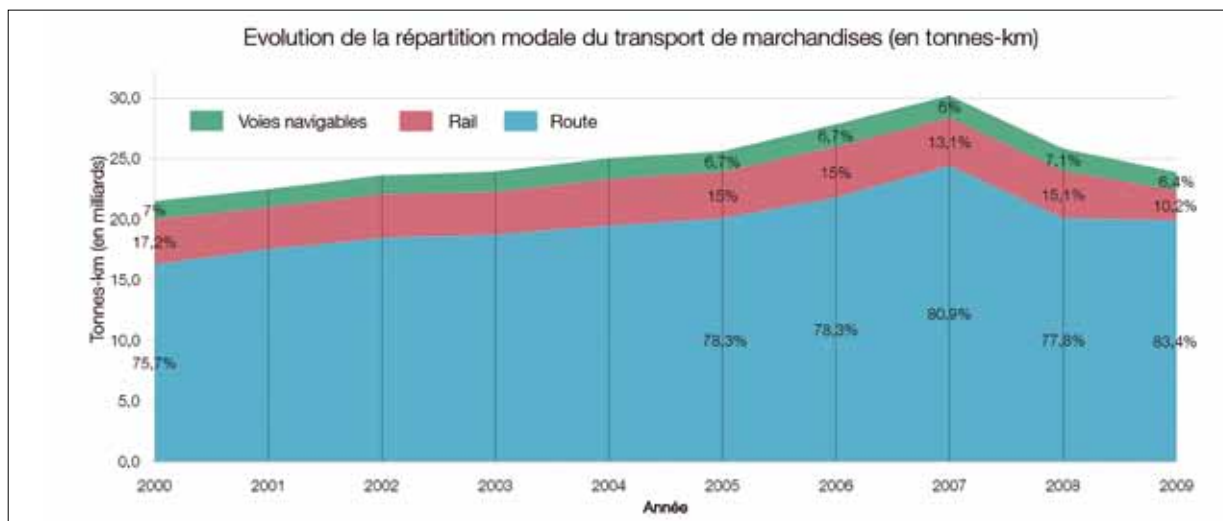


Fig. 12 : Evolution de la répartition modale du transport de marchandises en Wallonie entre 1990 et 2009 (transit international compris ; hors transport aérien) — SOURCE : SPW – DGO2 – MOBILITÉ ET VOIES HYDRAULIQUES – CALCULS IWEPS

Enjeux territoriaux

- Soutenir l'insertion de la Wallonie dans les réseaux de transport et de communication transrégionaux constitue un enjeu de taille. Les flux internationaux sont de plus en plus importants dans les déplacements des personnes et marchandises. Les entreprises et les personnes doivent disposer d'une bonne accessibilité aux grands pôles européens et aux régions voisines via des réseaux de transports performants (TGV, autoroutes, aéroports, canaux, ports...).

La position centrale de la Wallonie au cœur des réseaux européens mène à l'augmentation significative des flux de personnes et des marchandises qui traversent la région. Des phénomènes de congestion s'observent déjà notamment sur le réseau autoroutier (cf. secteur du transport des personnes). Parallèlement, les réseaux voisins évoluent, notamment sur le plan des voies navigables et du fret ferroviaire ce qui impose de revoir l'insertion de la Wallonie dans ces réseaux dans une perspective de report modal et d'amélioration de la fluidité des échanges.

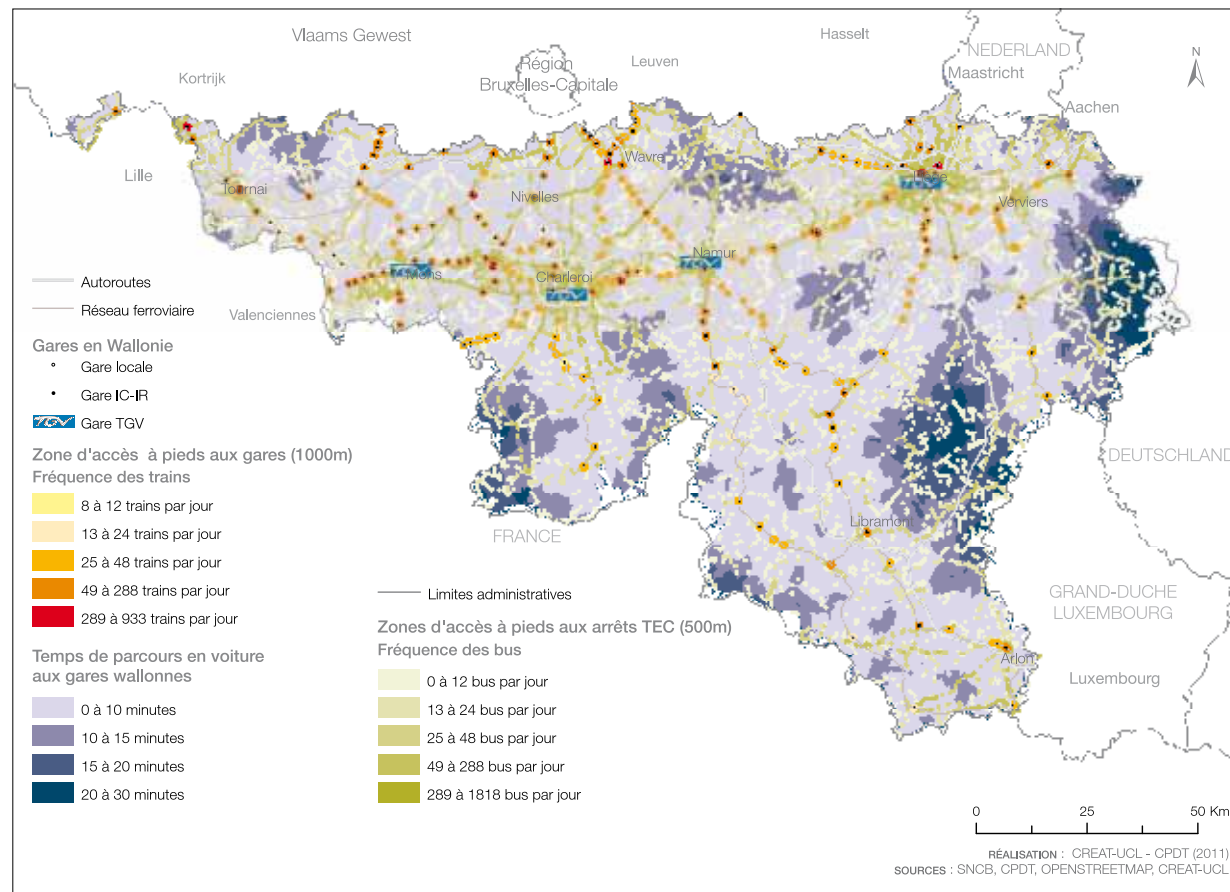
Par ailleurs, la Commission européenne, à travers son livre blanc sur le transport, prévoit pour 2030 de mettre en place un « réseau de base » RTE-T multimodal fonctionnel et d'envergure européenne de haute qualité et de grande capacité avec les services d'informations associés. En 2050, ce réseau de base devra permettre une réelle co-modalité des transports de marchandises à travers la connexion de tous les aéroports et ports maritimes du réseau de base au réseau ferroviaire de préférence à grande vitesse.

- Les besoins de mobilité entraînent des coûts internes et externes importants. Ces coûts concernent notam-

ment l'utilisation de l'espace⁵⁴, l'entretien des infrastructures et des équipements de transport, le temps consacré à se déplacer, les accidents, la pollution et la dégradation de l'environnement. La construction de nouvelles voiries ou autres infrastructures de transport a souvent tendance à rogner sur les terres agricoles et sylvicoles. Ces projets engendrent aussi une imperméabilisation des sols avec des conséquences sur les phénomènes d'inondation et de ruissellement des eaux.

A l'échelle européenne, la Commission s'est donné pour objectif de : « progresser vers la pleine application des principes de l'utilisateur-payeur et du pollueur-payeur tout en impliquant le secteur privé »⁵⁵.

- Face à la croissance et au vieillissement attendus de la population, la fourniture d'une offre en mobilité qui soit adaptée à la fois quantitativement et qualitativement constitue également un enjeu. Vu la croissance continue de la population et la part de plus en plus importante des personnes âgées, la demande en mobilité va continuer à croître et à se spécifier. L'offre en transport devra répondre à ces différentes demandes réparties souvent de manière différentes dans l'espace et le temps (cf. défi démographique).
- Une desserte accessible au plus grand nombre devrait être garantie (cf. défi de la cohésion sociale). Il semble qu'a priori, les différents réseaux de transport de personnes en Wallonie soient assez denses et bien répartis sur le territoire au regard des activités humaines (cf. Carte 8). A l'avenir, ce n'est donc pas un manque



Carte 8 : Accessibilité aux réseaux de transport en commun en Wallonie

⁵⁴ Près de 5,3% du territoire wallon, soit 89 130 ha, sont occupés par des terrains utilisés pour les transports et les communications (Les chiffres clés, IWEPS 2010).

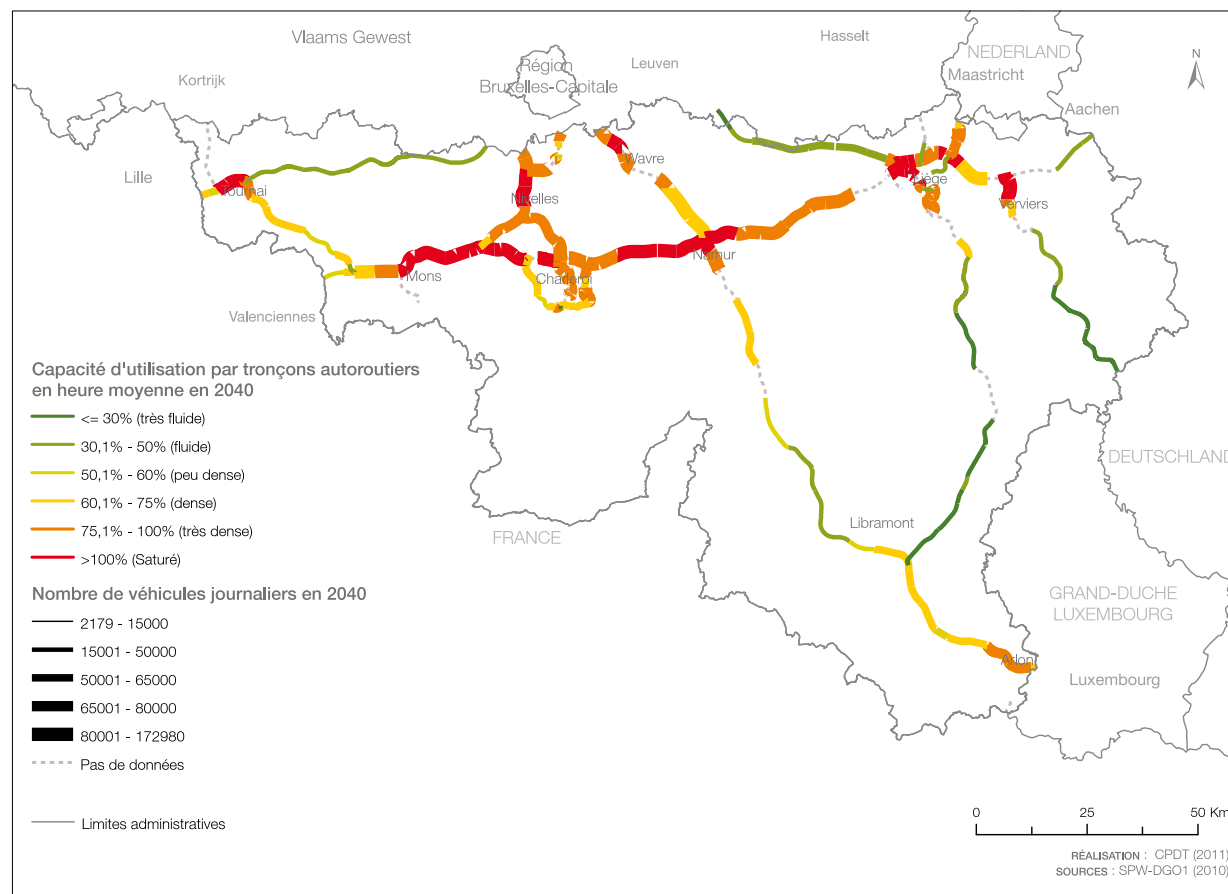
⁵⁵ COMMISSION EUROPÉENNE, 2011, Livre blanc, Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources (COM(2011) 144 final)

Les défis

quantitatif auquel devra faire face la Wallonie, mais bien qualitatif (fréquences de l'offre, nombre de places assises, ponctualité, sécurité...).

- L'augmentation de la demande en mobilité entraîne des pressions accrues sur les infrastructures et une détérioration importante des conditions de circulation, responsable de perte de temps, de perte d'efficacité économique, de diminution de la qualité de vie. A terme, la circulation sur certains tronçons pourrait devenir critique (cf. Carte 9). Comment dès lors entretenir un réseau de transport de qualité ? Cette question prend un tour plus aigu encore lorsqu'on considère les coûts d'adaptation et surtout d'entretien des voiries communales, qui représentent près de 90 % du kilométrage total des voiries en Wallonie.
- La mobilité est responsable des nuisances d'ordre environnemental à de nombreuses échelles (effets locaux, régionaux et globaux). On citera, entre autres, les risques de pollution des eaux et des sols lors de l'entretien, la production de déchets, les pollutions sonores et vibrations liées à la circulation, l'impact sur la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre, etc.

En particulier, les émissions de gaz à effet de serre liés au transport routier ont continué à progresser en Wallonie (+14,9 % entre 1999 et 2009) alors que les émissions totales de GES ont diminué. Cette augmentation s'explique par l'augmentation du trafic routier, l'utilisation de pots catalytiques et la climatisation dans les véhicules. Or, la Wallonie s'est inscrite dans une démarche de réduction de ses émissions



Carte 9 : Scénario tendanciel du trafic journalier en 2040 et capacité d'utilisation en heure moyenne en 2040
D'ici à 2040, certains tronçons autoroutiers wallons pourraient atteindre la saturation (cf. Le secteur du transport des personnes).

de GES de 30 % d'ici 2020 à travers, notamment, la mise en œuvre du décret « Climat ». Les tendances observées pour le secteur du transport vont donc à l'encontre des objectifs fixés. A cet égard, des pistes d'action ont déjà été évoquées dans le cadre du chapitre sur le défi climatique.

- **La raréfaction des combustibles fossiles est un autre enjeu de taille pour la mobilité** : le prix de ces combustibles devrait augmenter en raison de la croissance de la demande et du tarissement annoncé des sources à bas coût (cf. défi énergétique). Or, le secteur du transport est le secteur le plus consommateur de produits pétroliers : 60 % de la consommation finale totale wallonne en 2007 (cf. Figure 13). La logistique et le transport de marchandises seront donc amenés à fortement évoluer (cf. le secteur du transport des personnes et des marchandises).

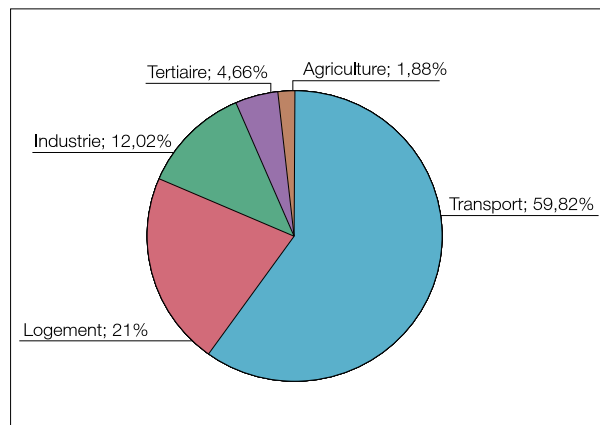


Fig. 13 : Consommation finale des produits pétroliers en Wallonie (en 2007)

Le secteur du transport est le secteur le plus consommateur de produits pétroliers : 60% de la consommation finale totale wallonne en 2007 — SOURCE : SPW (2007). BILAN ÉNERGÉTIQUE DE LA WALLONIE.

- En 2009, 8,4 % du budget moyen des ménages était consacré à l'utilisation d'un véhicule particulier dont 3,8 % était alloué aux dépenses de carburant. De 2000 à 2009, la part du budget destinée à l'utilisation d'un véhicule particulier est restée constante. Par ailleurs, la part des dépenses liées aux transports en commun (bus et train) s'élève à 2,8 % en 2009 et est restée constante entre 2000 à 2009. De manière générale, les Wallons adaptent leur budget afin de satisfaire leur demande en transports. Néanmoins, face au défi énergétique et de la cohésion sociale, l'augmentation du coût de l'énergie induira un impact accru sur le budget des ménages et donc sur la capacité des ménages à se déplacer (cf. secteur du transport des personnes).

Face aux défis globaux que sont le changement climatique et le pic pétrolier, il est nécessaire de viser une maîtrise de la demande totale en mobilité (circuler moins) et d'encourager un report vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement (circuler autrement) notamment par un renforcement de l'offre et l'aménagement des voiries.

Leviers territoriaux

Il est utile de rappeler que la mobilité n'est pas une fin en soi et qu'il n'y a pas une, mais des mobilités, dont certaines sont contraintes par l'organisation de l'espace (le zonage domicile-travail, l'éloignement des services de l'habitat dans les villes, etc.). A cet égard, il est donc nécessaire de coordonner au mieux les politiques d'aménagement du territoire et de mobilité.

- La demande en mobilité pourrait être maîtrisée à travers une structuration territoriale intégrant des facteurs prépondérants tels que la mixité des fonctions et les déplacements domicile-emploi. La localisation et le développement de nouvelles zones de développement résidentielles, ou des zones d'activité économique, représentent un enjeu important à cet égard.
- Le transfert modal ainsi que l'adoption de logique de co-modalité pourrait être initiés à l'aide d'aménagements territoriaux permettant de partager l'espace public, tels que la spécialisation des voiries, la réhabilitation des espaces publics, la création de pistes cyclables et trottoirs sécurisés, de parking-relais, d'aménagements coordonnés autour des gares, etc.
- Concernant le transport de marchandises, les objectifs fixés par le livre blanc de la Commission européenne prévoient un report modal du fret routier de 30 % à l'horizon 2030 et de 50 % à l'horizon 2050, pour des distances supérieures à 300 kilomètres. Pour atteindre cet objectif, il faudra également mettre en place des corridors de fret efficaces et respectueux de l'environnement et des infrastructures adaptées.
- L'intégration des caractéristiques et dynamiques territoriales devrait permettre d'offrir des services de trans-

Les défis

port plus adaptés, tenant compte des spécificités de chaque type d'espace (urbain, périurbain ou rural). Il conviendrait également de ne plus raisonner en termes d'offre d'infrastructures mais en termes de niveaux de services aux usagers, dont la satisfaction nécessite une réflexion véritablement multimodale, attachant la même importance à la gestion du service de transports qu'à l'infrastructure elle-même.