

3

Améliorer l'accessibilité du territoire wallon et gérer la mobilité



© SNCB - Gare de Ciney



© J.F. Corten



© H&D-UCL



La finalité 3 du Tableau de bord du développement territorial (TBDT) correspond à l'objectif 6 du SDER*, dont elle reprend le titre : "Améliorer l'accessibilité du territoire wallon et gérer la mobilité".

L'accessibilité et la mobilité ont des liens étroits avec la structuration du territoire. En effet, structurer un territoire revient à répartir de manière optimale les différents éléments constitutifs de la structure, en assurant correctement les relations entre ceux-ci par une organisation adéquate du système de transport* (SDER). La structuration du territoire est cependant un objectif à part entière du SDER, qui sera repris dans une prochaine édition du tableau de bord. Dans la présente édition, la finalité 3 se centre sur les objectifs propres à l'accessibilité et à la mobilité.

Trois objectifs peuvent dès lors être définis :

- intégrer la Wallonie dans les réseaux transeuropéens de transport ;
- favoriser le report de mode* ;
- réduire la demande de déplacements.

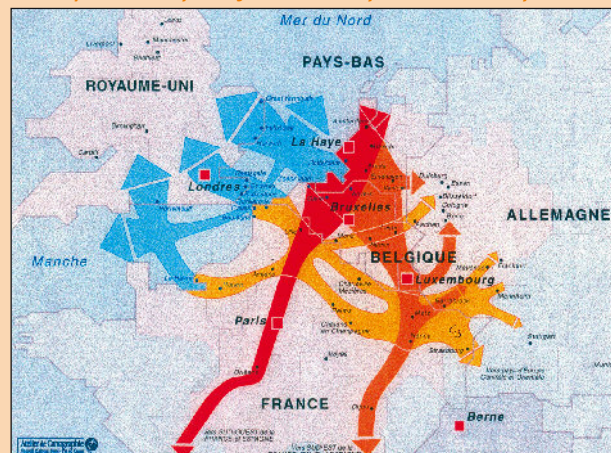
Le troisième objectif ne fait pas encore l'objet d'indicateurs.

L'accessibilité à l'échelle européenne

L'intégration de la Wallonie dans les réseaux transeuropéens de transport est un objectif principalement d'ordre économique. En effet, la globalisation de l'économie a pour effets non seulement de déplacer les lieux de distribution et de production, mais aussi de pousser à l'externalisation des activités de stockage et de transport et à la flexibilité maximale des processus (flux tendus*).

Dans cette nouvelle économie des transports, la Wallonie a assurément un rôle à jouer en raison de sa position géographique au centre de l'Europe et de l'importance des réseaux qui la traversent. C'est pourquoi le SDER propose de tirer parti de ces atouts en renforçant les réseaux de transport* et les pôles* et infrastructures* sur lesquels s'appuie le développement.

3/1 - Principaux flux de transports transeuropéen



Source : EUROTRANS et TRANSWIN

Le report de mode

Le second objectif vise à tenir compte des effets de plus en plus problématiques d'une mobilité fondée principalement sur la voiture et le camion. Il s'agit non seulement de limiter les nuisances dues au trafic* routier, mais aussi d'éviter les problèmes de congestion. Le report de mode, c'est-à-dire le recours à d'autres modes* plus respectueux du cadre de vie, doit donc être favorisé.

Dans ce but, le SDER préconise :

- de prendre des mesures visant à renforcer la multimodalité* sur l'ensemble du territoire ;
- de renforcer l'accessibilité multimodale des principales villes wallonnes ;
- de rechercher une meilleure adéquation entre le profil de mobilité des différentes activités et le profil d'accessibilité des terrains.

La réduction de la demande en déplacements

Enfin, un troisième objectif n'a pas encore pu être développé dans la présente version du TBDT. Il s'agit de tenter de diminuer la croissance de la demande en déplacements en rapprochant les unes des autres les fonctions complémentaires et en développant les activités à domicile.

Remarque concernant la disponibilité des données

En matière de mobilité, les données disponibles sont rarement homogènes quant à l'échelle spatiale, à l'échelle temporelle ou au degré de précision, ce qui pose le problème de leur comparabilité. Certaines données sont générées de manière récurrente, mais font l'objet de changements fréquents de méthodologie. D'autres sont dispersées entre des opérateurs qui utilisent des modes de conception et de gestion différents. De plus, les données permettant d'éclairer les interactions entre la mobilité et le développement territorial ne sont pas abondantes et sont très rarement spatialisées.

Pour ces raisons, les indicateurs présentés ici ne peuvent donner lieu à une analyse affinée : seule est possible une interprétation des grandes tendances.

A notre connaissance, un tableau de bord du développement territorial examiné au travers de la mobilité n'a encore jamais

été conçu. Force nous a été d'innover et il nous reste encore beaucoup de chemin à parcourir pour améliorer notre set d'indicateurs.

Selon les phénomènes étudiés, l'échelle spatiale des indicateurs varie : certains sont élaborés à l'échelle régionale, d'autres à une échelle sous-régionale ou même locale. Pour les phénomènes appréhendés à l'échelle de la Wallonie, l'analyse fait référence autant que possible au contexte fédéral et européen.

Note relative à la libéralisation du transport

On assiste ces dernières années au découplage de plus en plus fréquent entre la gestion des infrastructures de transport et leur utilisation. Ceci concerne les différents types de réseaux de transport, et aussi bien le transport de fret* que de personnes¹.

Cadre conceptuel

Le paradigme de la mobilité fait appel à bon nombre de concepts étroitement imbriqués : le schéma ci-contre présente le cadre conceptuel dans lequel s'inscrivent les indicateurs présentés dans cette section du tableau de bord.

Le système de déplacements - Cadre conceptuel³

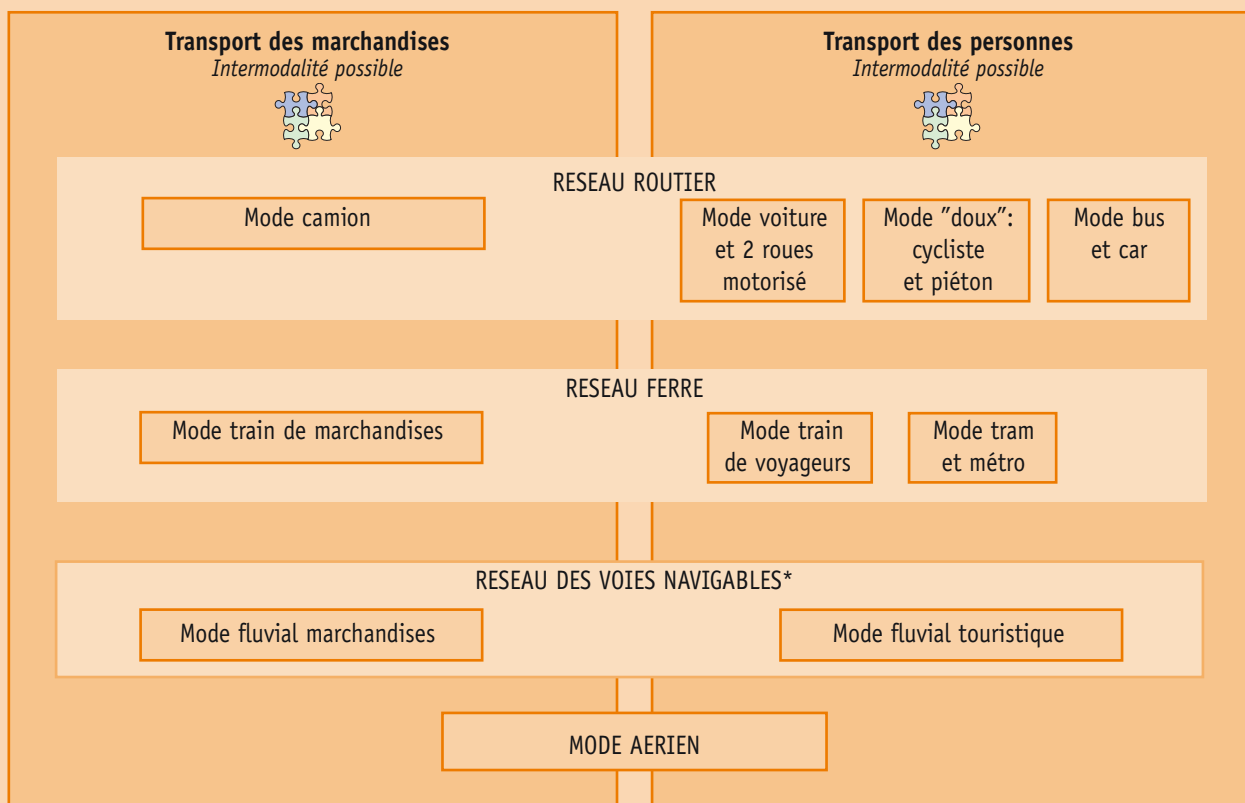


Table des matières générale²

FINALITE 3 : "AMELIORER L'ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE WALLON ET GERER LA MOBILITE"

Objectif 3.1. Intégrer la Wallonie dans les réseaux de transport transeuropéens

- CRITÈRE 3.1.1. Renforcer les réseaux traversant la Wallonie
- CRITÈRE 3.1.2. Valoriser le potentiel d'accessibilité de la Wallonie

Objectif 3.2. Favoriser le report de mode

- CRITÈRE 3.2.1. Renforcer la multimodalité sur l'ensemble du territoire
- CRITÈRE 3.2.2. Renforcer l'accessibilité modale des pôles wallons
- CRITÈRE 3.2.3. Localiser les activités en fonction des profils de mobilité et accessibilité
- CRITÈRE 3.2.4. Développer le transport de marchandises par rail et voie d'eau

■ **Objectif 3.3.** Réduire la demande de déplacements

- CRITÈRE 3.3.1. Favoriser la mixité* et la densité raisonnées
- CRITÈRE 3.3.2. Favoriser les activités alternatives

La table des matières détaillée, reprenant les indicateurs permettant d'évaluer la situation en regard des objectifs politiques, est présentée plus avant, dans l'introduction des objectifs.

1) Citons à ce propos les exemples du Thalys et de l'Eurostar, le projet de scission de la SNCB en une société de gestion des infrastructures, une société de gestion du matériel roulant et un holding chapeautant le tout... ou encore des initiatives à plus petites échelles comme celle d'un autocariste privé effectuant, aux heures de pointes, des navettes entre la ville de Luxembourg et Bruxelles.

2) Le texte en italique ne fait pas encore l'objet d'indicateurs dans cette première édition du tableau de bord.

3) Ce schéma s'inspire de celui élaboré par l'Observatoire wallon de la mobilité, in : "Le système de déplacements ; projet de structure pour un diagnostic de la mobilité en Wallonie", document de travail, novembre 2003.

3.1. Intégrer la Wallonie dans les réseaux de transport transeuropéens

La Wallonie détient des atouts importants en matière d'accessibilité, car elle est très bien située par rapport aux principaux flux européens de déplacement des marchandises et des personnes, et ses réseaux* sont particulièrement denses. De plus, ils sont nettement moins congestionnés que ceux de Bruxelles et de la Flandre, ce qui offre une possibilité d'itinéraire alternatif évitant la capitale.

L'exiguïté du territoire wallon rend toutefois aisé son contournement. La Wallonie est donc clairement en concurrence avec les régions voisines pour la localisation des activités économiques liées à l'extension et à l'intégration des marchés. Le maintien et l'amélioration de l'accessibilité de son territoire représentent donc un véritable enjeu économique. Il en va de même pour les politiques favorisant l'implantation d'activités économiques en certains lieux du territoire particulièrement bien accessibles.

Renforcer les réseaux traversant la Wallonie

En 1999, le SDER* a établi une liste de "maillons faibles" à renforcer et de "maillons manquants" à créer pour optimiser les réseaux routier, ferré et navigable qui traversent la Wallonie (voir SDER, p.137).

Cette liste a été complétée par la suite sur proposition du Ministère de l'équipement et des transports (MET).

On trouvera, dans les pages qui suivent, trois indicateurs qui évaluent l'avancement de la réalisation des travaux jugés nécessaires, respectivement, pour le réseau routier, le réseau ferré et les voies navigables*.

Valoriser le potentiel d'accessibilité de la Wallonie

Les prochaines éditions du Tableau de bord évalueront également la manière dont l'accessibilité de la Wallonie est valorisée sur le plan économique. En effet, améliorer les réseaux qui traversent la région n'a de sens que si des retombées économiques peuvent être espérées sur son territoire.

Conscient de ces potentialités offertes par la bonne accessibilité de la Wallonie, le SDER préconise d'en orienter spatialement le développement sur des "points d'ancrage". Ceux-ci sont situés sur les eurocorridors⁴* et les axes majeurs de transport, qui offrent la possibilité de développer en des endroits bien précis, selon les caractéristiques et les potentialités locales, des activités diverses de type industriel, de services, de formation, de tourisme, de valorisation des productions locales, etc. (SDER).

Le développement des "points d'ancrage" répond ainsi à un double but :

- valoriser les flux qui traversent la Wallonie en évitant les "effets-tunnels";
- éviter un développement anarchique des activités économiques, nuisible en termes de structure spatiale, d'environnement, de respect des paysages, etc.

Table des matières⁵

Objectif 3.1. INTÉGRER LA WALLONIE DANS LES RÉSEAUX DE TRANSPORT TRANSEUROPEENS

CRITÈRE 3.1.1. Renforcer les réseaux traversant la Wallonie

Indicateur A : Réseau routier à grand gabarit* : état des travaux liés aux maillons manquants et maillons faibles

Indicateur B : Réseau ferré SNCB: état des travaux liés aux maillons manquants et maillons faibles

Indicateur C : Réseau des voies navigables : état des travaux liés aux maillons manquants et maillons faibles

CRITÈRE 3.1.2. Valoriser le potentiel d'accessibilité de la Wallonie.

4) Un eurocorridor relie des aires métropolitaines et représente une zone caractérisée par des courants importants de déplacements et d'échanges au niveau suprarégional et international, pouvant servir d'appui à des dynamiques de développement sur le plan local. Ces zones sont irriguées par des axes majeurs de communication et ont un caractère multimodal. (SDER, p. 136).

5) Le texte en italique ne fait pas encore l'objet d'indicateurs dans cette première édition du tableau de bord.

Réseau routier à grand gabarit* : Etat des travaux liés aux maillons manquants et maillons faibles

Description de l'indicateur :

Etat de réalisation des travaux nécessaires sur le réseau routier à grand gabarit* pour améliorer l'intégration de la Wallonie dans les réseaux* de transport transeuropéens.

Problématique couverte :

Favoriser le développement économique de la Wallonie en renforçant les eurocorridors* et autres axes majeurs de transport la traversant.

CADRE ET DEFINITION DE L'INDICATEUR

Du point de vue de la densité* géographique de son réseau autoroutier, la Belgique occupe, avec 55,1 km d'autoroutes par millier de kilomètres carrés, la seconde place au sein de l'Europe des Quinze, juste après les Pays-Bas (57,5 km/1000 km²) (Eurostat, 1999).

Le réseau autoroutier belge par rapport à l'Europe des 15 (en 1999)

	Belgique	UE 15
Longueur (km)	1 682	49 233
Evolution 1990-1999	+3,1%	+25,5%
Densité (km/1000 km ²)	55,1	15,8

Source: INS et Eurostat.

Entre 1970 et 1990, le kilométrage autoroutier belge a été multiplié par quatre et le réseau de voiries principales a augmenté de 4 000 km environ pour atteindre, au début des années 90, 16 000 km, dont 54% sur le territoire wallon (SDER*, 1999). C'est dans les années 80 qu'ont été initiés les derniers grands chantiers routiers (autoroutes A8 et E25).

Evolution des dépenses d'entretien en regard de la valeur patrimoniale du réseau routier géré par la Région wallonne

EUR	1998	1999	2000	2001
Entretien ordinaire ^a	35 704 104	29 077 910	33 230 123	38 934 348
Entretien extraordinaire	40 704 117	37 454 233	47 746 892	51 857 564
Total dépenses entretien	76 408 221	66 532 143	80 977 015	90 791 912
Valeur patrimoniale ^b	11 486 496 746	10 793 269 153	11 642 452 077	14 662 557 605
Taux entretien/patrimoine	0,67%	0,62%	0,70%	0,62%

Source: MET/DG1 - a) Hors service d'hiver mais y compris les engagements de la SOFICO - b) Valeur de reconstruction hors équipements électromécaniques et éclairage.

Les atouts

Pour la Wallonie, les données les plus récentes (2002) font état de 869 km d'autoroutes et de 77.539 km d'autres routes.

Longueur des réseaux routiers wallons en 2002 (en km)

Autoroutes	869
Routes régionales	6 865
Routes provinciales	714
Routes communales	69 960
Total	78 408

Source : SPF Mobilité et Transport

Le SDER et le Plan de mobilité et de transport pour la Wallonie (PMTW) mettent en avant la nécessité d'intégrer la Wallonie dans le réseau transeuropéen des transports et le marché unique. Le SDER et le Contrat d'avenir insistent sur l'amélioration de l'accessibilité des métropoles et autres lieux d'attraction wallons.

Les lacunes

Le projet de structure spatiale régionale requiert le renforcement des eurocorridors et autres axes majeurs de transport. L'amélioration de l'accessibilité de la Wallonie à partir des pays voisins souffre ainsi selon le SDER, des faiblesses suivantes :

- l'inachèvement du grand ring de Liège (liaison E25-E40 à l'est de la ville et tunnel de Cointe) et la capacité insuffisante de la liaison E25-E40 entre l'échangeur de Loncin et celui de Cheratte, qui pénalisent l'accessibilité de ce pôle* majeur ;
- l'accessibilité de la Wallonie selon l'axe est-ouest, est pénalisée par la présence de goulets d'étranglement sur l'autoroute E42. Or, celle-ci assure (avec la A17) d'une part les relations avec les marchés de Flandre occidentale, du Nord-Pas-de-Calais, du Kent et de Londres, et d'autre part les relations avec les marchés de l'est des Pays-bas et de la vallée du Rhin ;

- les flux traversant la Wallonie au départ ou en direction du nord (région bruxelloise, Brabant flamand, Flandre orientale, province d'Anvers et la Randstad aux Pays-Bas) sont pénalisés par la congestion du ring de Bruxelles aux heures de pointe ;
- l'accessibilité de la Wallonie à partir du sud¹ (Grand-Duché de Luxembourg, est de la France, sud de l'Allemagne) serait grandement améliorée par la réalisation de la liaison E411 - Athus - Longwy - Thionville (A28), ainsi que par la prolongation de la E42 jusque Trèves, sur la liaison Verviers - Prüm. En outre, l'accessibilité du pôle de Charleroi serait augmentée par la construction du tronçon manquant à la N54 Charleroi - Maubeuge, et par l'amélioration de la liaison Charleroi - Charleville- Mézières² (N5 : amélioration de la sortie sud de Charleroi, contournement de Couvin et amélioration de la liaison avec la frontière française³).

Par ailleurs, toujours dans l'objectif d'améliorer l'insertion de la Wallonie dans le réseau de transport* transeuropéen, le MET projette l'achèvement de la N25 (Leuven - Wavre - Ottignies-Louvain-la-Neuve - Nivelles) en la raccordant au ring de Nivelles (à l'ouest) et à la N268 vers Leuven (à l'est). La N25 constitue le grand axe est-ouest du Brabant et la ligne de force d'un développement de Nivelles à Wavre. Cette route capte déjà à l'heure actuelle un trafic* important et participe à l'essor de la zone d'Ottignies-Louvain-la-Neuve (université, parc scientifique, parc-relais, etc.)

La question de l'entretien du réseau existant revêt également une importance cruciale. Les différentes organisations internationales traitant de la route préconisent, pour le maintien en bon état de ces infrastructures* de transport, un budget équivalent à 1,5% voire à 2% de leur valeur patrimoniale. Or, le tableau ci-contre montre que le taux atteint par la Région wallonne se situe bien en-deçà de cette norme. Cette situation constitue un véritable problème car bon nombre de chaussées atteignent leur phase de mise en rénovation et les coûts de celle-ci seront plus élevés que si les chaussées concernées avaient été correctement entretenues.

1) ou sa traversée en direction du sud.

2) La N5 est située sur l'axe Rotterdam-Anvers-Bruxelles-Charleroi-Reims-Marseille.

3) L'amélioration consistant ici à faire passer la N5 en RGG1.

ANALYSE

Sur la base d'une cartographie du réseau routier à grand gabarit (RGG), l'indicateur dresse l'état d'avancement des travaux liés aux mesures préconisées par le SDER, en distinguant ce qui est réalisé, en cours de réalisation, à l'étude ou seulement projeté.

Les solutions mises en oeuvre

Comme le montre la carte ci-après, par rapport à la situation de 1999 (époque de l'adoption du SDER):

1. l'accessibilité de Liège a été partiellement améliorée grâce à la jonction, en 2000, entre l'autoroute E25 et la E40 ;
2. à l'achèvement du tunnel de Cointe ;
3. à l'est de la ville, la liaison Cerexhe - Heuseux - Beaufays (A605) qui permettra l'achèvement du grand ring de Liège, reste un projet,
4. de même que l'accroissement de capacité de la liaison entre l'échangeur de Cheratte et l'échangeur de Loncin ;
5. l'augmentation du nombre de bandes de circulation sur l'autoroute de Wallonie (E42) est déjà réalisé en partie ou est en cours:
 - a. dans la région de Liège, le tronçon Horion-Hozémont - Flémalle Liège/Bierset - Grace-Hollogne est réalisé dans les deux sens de circulation ;
 - b. le tronçon Hautrage - Saint-Ghislain - Jemappes-Nimy/Maisières est réalisé uniquement dans le sens Mons - Liège ;
 - c. le tronçon Nimy -Obourg - Ville-sur-Haine est réalisé à ce jour (uniquement dans le sens Mons - Liège) ;
 - d. dans la région de Charleroi, le tronçon partant de Manage et allant jusqu'à la limite du territoire de la Direction des routes de Charleroi à Sambre-ville (au dessus de la sortie Fleurus) est complètement ouvert à la circulation (dans le sens Mons-Liège) ;
6. l'autoroute A8 (E429) (Bruxelles - Tournai) a été achevée et inaugurée en 2000 ;
7. la liaison E411-Athus-Longwy-Thionville (A28) est au stade de l'étude ;
8. la prolongation de la E42 jusqu'à Trêves (faisant suite à la liaison Verviers - Prüm), pour connexion avec le réseau autoroutier allemand, reste une intention ;
9. pour ce qui est de l'amélioration de l'accessibilité de Charleroi:
 - a. la prolongation de la N54 (liaison Charleroi - Maubeuge) a fait l'objet d'une étude d'incidences de plan sur l'avant-projet de révision de plan de secteur, étude qui a été finalisée en mars 2004 ;

- b. l'étude d'incidences de l'amélioration de la N5 est en voie de finalisation (révision du plan de secteur), tant pour ce qui concerne la sortie sud de Charleroi ;
 - c. que le contournement de Couvin et l'amélioration de la liaison avec la frontière française ;
10. la N25 :
- a. a été reliée à la N238 à Mont-Saint-Guibert ;
 - b. mais doit encore être raccordée au ring de Nivelles ;
 - c. sa prolongation au-delà de Grez-Doiceau n'est pas encore à l'ordre du jour.

ENJEUX ET PERSPECTIVES

Pour assurer son développement économique, la Wallonie doit conserver une accessibilité compétitive du point de vue du transport trans-européen de marchandises. Le SDER et ensuite le MET ont ainsi listé quatorze maillons manquants et autres faiblesses à pallier, pour améliorer l'insertion du RGG wallon dans le réseau trans-européen de transport. Sur ces quatorze éléments, cinq ont été réalisés et pour cinq autres les études sont en cours.

A l'avenir, il s'agira d'être vigilant quant à l'impact que pourraient avoir, sur le réseau (belge et) wallon deux projets français⁴.

Cependant, l'enjeu ne consiste pas seulement à construire les tronçons manquant au réseau et à désengorger les segments souffrant de congestion. Il s'agit aussi d'entretenir correctement le réseau routier. Or, on l'a vu, le réseau routier régional souffre à ce point de vue d'un sous-investissement chronique.

4) Ces deux projets sont :
- l'amélioration des conditions du trafic nord-sud (de marchandises notamment) et de l'accessibilité à la métropole lilloise. Le dispositif de contournement de Lille serait en effet formé de deux itinéraires nord-sud évitant l'agglomération, ces itinéraires étant tous deux reliés au sud par l'autoroute française A21 (Douai - Lens) et au nord par l'autoroute A17 (Tournai - Courtrai - Brugge). Les études préliminaires sont actuellement engagées ;
- la construction de l'autoroute Reims - Charleville-Mézières - Sedan (intitulé "branche est de l'Y ardennais"). Cette autoroute vise à offrir une liaison rapide entre Paris et le nord-est de la France et, au-delà, une connexion au réseau autoroutier est de la Belgique (E411 et E25). Elle pourrait avoir un impact important sur le trafic de la N89 Sedan -Salmchâteau/Vielsalm (province du Luxembourg).



Caractéristiques de l'indicateur

Echelle spatiale : Région wallonne, tronçons du RGG

Fréquence de mise à jour : annuelle

Procédé utilisé pour l'élaboration de l'indicateur et mode de calcul :

Représentation cartographique des maillons manquants et autres points faibles du réseau routier à grand gabarit et état d'avancement de ceux-ci (projeté - à l'étude - en cours de réalisation - réalisé).

Donnée(s) nécessaire(s)	Origine des données	Echelle des données	Mise à jour des données
- Liste des maillons manquants	SDER	Tronçons du RGG	/
- Etat de la réalisation des maillons manquants	MET/DG1/D114	Tronçons du RGG	A la demande
- Carte du réseau routier	MET/DG1/D114	Région wallonne, éch. 1/10 000	Continue



Reseau ferré SNCB : Etat des travaux liés aux maillons manquants et maillons faibles

Description de l'indicateur :

Etat de réalisation des travaux nécessaires sur le réseau* ferré, pour améliorer l'intégration de la Wallonie dans les réseaux de transport transeuropéens.

Problématique couverte :

Favoriser le développement économique de la Wallonie en renforçant les eurocorridors* et autres axes majeurs de transport la traversant.

CADRE ET DEFINITION DE L'INDICATEUR

Du point de vue de la densité* de son réseau ferré, la Belgique occupait en 1999 la première place du classement de l'Europe des 15.

Le réseau ferré belge, par rapport à l'Europe des 15 (en 1999)

	Belgique	UE 15
Lignes ferrées* (km)	3 410	153 640
Evolution 1990-1999	-2,0%	-4,0%
Densité (km/1000 km ²)	111,7	46,0

Source: INS et Eurostat.

Caractéristiques du réseau ferré belge, en km

Lignes exploitées	3 454
Lignes électrifiées	2 701
Lignes équipées pour 120-160 km/h	2 062
Lignes équipées pour 300 km/h	74

Source : SNCB, 2001

Le réseau belge a connu ces dernières décennies la suppression de bon nombre de lignes jugées peu rentables⁵ et de gares à statut local. Depuis la seconde guerre mondiale, quelque 10 000 km de lignes (soit près de 2/3 du réseau) ont ainsi été supprimés.

5) Essentiellement des lignes voyageurs à caractère rural et des embranchements particuliers vers des sites industriels.

Des faiblesses

En Région wallonne, le réseau ferré a été amputé d'environ 1 300 km de lignes entre 1975 et 2000. Le réseau wallon a été plus fortement réduit que son homologue flamand, qui est à présent presque aussi long que celui de notre Région.

Evolution du réseau ferré wallon

	Km de lignes	Km de voies	Nombre de gares		
			Voyageurs	Marchand.	Points frontières
1975	2 808	4 792	527	146	16
2000	1 506	2 766	262	94	12

Source : CPDT - Thème 2, rapport septembre 2002.

Le transport ferroviaire belge n'échappe pas aux problèmes de congestion, en raison de la cohabitation, sur les mêmes lignes, de trains marchandises et de trains voyageurs. Ces problèmes sont heureusement actuellement concentrés sur certaines parties du réseau.

Des objectifs de développement

L'amélioration et la modernisation du réseau ferroviaire, en vue d'une meilleure desserte* des métropoles et autres pôles*, figurent parmi les enjeux stratégiques du SDER*, du Contrat d'avenir et du Plan de mobilité et de transport pour la Wallonie. Le SDER insiste sur la nécessité de renforcer les eurocorridors et de pallier les faiblesses des relations avec Bruxelles, pour améliorer l'intégration du réseau ferré wallon dans le réseau de transport* trans-européen. Il énonce ainsi une série de mesures concrètes à mettre en oeuvre pour atteindre ces objectifs :

• pour le transport de marchandises :

- sur l'axe nord-sud, il s'avère nécessaire de libérer d'une partie du transport de fret* la ligne 162 entre Namur et Luxembourg. La constitution de l'axe " Athus-Meuse " permettra aux marchandises de relier le port d'Anvers à Muizen et à Athus, via Louvain, Ottignies, Fleurus, Auvélais, Namur, Dinant et Bertrix ;
- sur l'axe est-ouest, il s'agit de rénover la ligne Charleroi-Erquelines et de la connecter à la liaison Aulnoye-Dunkerque ;

• pour le transport des personnes :

- la modernisation de la dorsale* wallonne est nécessaire ;
- les travaux d'infrastructures* du TGV entre Bruxelles et la frontière allemande doivent être finalisés afin de permettre la circulation en site propre ;
- l'augmentation de vitesse sur la ligne Bruxelles - Namur - Luxembourg (vitesse d'au moins 200 km/h) permettra de se conformer au Schéma Directeur européen.

Les trois derniers points cités amélioreront l'accessibilité des pôles majeurs wallons et relèvent donc tant d'un objectif de report de mode*, que d'intégration de la Wallonie dans le réseau transeuropéen des transports.

ANALYSE

L'indicateur présente de manière cartographique l'état d'avancement des travaux liés aux mesures préconisées par le SDER et aux priorités que s'est données depuis lors le Gouvernement wallon. L'indicateur distingue les travaux réalisés, en cours de réalisation, à l'étude ou seulement projetés.

L'état des chantiers

Ainsi, par rapport à 1999 (date d'adoption du SDER) :

1. la constitution du corridor marchandises " Athus-Meuse " est finalisée et son utilisation est en phase de transition⁶ :
 - a. l'électrification complète de la ligne Dinant - Athus est achevée (inaugurée en décembre 2002);
 - b. la ligne 147 entre Fleurus et Tamines a été remise en service en juin 2000 ;
2. par ailleurs, la liaison Aubange - Mont-St-Martin, qui reliera l'Athus-Meuse au réseau SNCF (à Longwy), est en cours de réalisation ;
3. à propos de la modernisation de l'itinéraire est-ouest :
 - a. la rénovation des ponts de la ligne Charleroi-Erquelines est en cours ;
 - b. mais la connexion de cette ligne à la liaison Aulnoye-Dunkerque reste un projet ;
4. les travaux relatifs à l'augmentation de la vitesse de référence sur la ligne 130 entre Namur et Charleroi sont à l'étude ; la capacité de la ligne entre Auvelais et Namur sera renforcée afin d'éviter que ce tronçon, où transitent voyageurs et marchandises de l'Athus-Meuse, ne devienne un goulet d'étranglement ;
5. la réalisation du réseau TGV entre Bruxelles et la frontière allemande nécessite la construction de lignes nouvelles sur le territoire wallon :
 - a. la ligne 2 Leuven - Ans, longue de 62 km, est en service depuis décembre 2002 et permet une liaison plus rapide entre Bruxelles et Liège;
 - b. la ligne 3 Chênée - Walhorn, de quelque 27 km, permettra de rejoindre la frontière allemande via le percement d'un tunnel important à Soumagne. Les travaux sont en cours depuis 2002 ;

6) En juin 2003, environ 60% des marchandises acheminées vers le Grand-Duché du Luxembourg, la France et de là le reste de l'Union européenne empruntaient encore l'axe voyageur.

6. le projet initial d'amélioration de la liaison Bruxelles - Namur - Luxembourg a été revu dans la perspective du projet européen Eurocap Rail⁷ :

- a. la mise à 4 voies de la ligne 161 entre Watermael et Ottignies, dans le cadre du projet RER, est maintenue. Elle en est actuellement au stade de demande de permis d'urbanisme ;
- b. la vitesse atteindra 200 km/h entre Ottignies et Namur, et 160 ou 200 km/h (en fonction des contraintes du tracé) entre Namur et Luxembourg ;
- c. une nouvelle ligne à 300 km/h sera créée entre Ciney et Libramont ;

7. également dans le cadre du projet RER⁸, l'étude d'incidences de la mise à quatre voies de la ligne 124 entre Linkebeek et Nivelles est en cours ;

8. le Gouvernement wallon a annoncé sa volonté de diminuer les temps de parcours entre Bruxelles et Charleroi. A ce titre, le raccordement de l'aéroport de Gosselies au réseau ferroviaire actuel vers Charleroi est jugé prioritaire (et est actuellement à l'étude) ;

9. tandis que la construction d'une nouvelle ligne entre Daussoulx et Ottignies-Louvain-la-Neuve est jugée moins urgente ;

10. enfin, la réouverture au transport de voyageurs de la ligne Dinant-Givet fait l'objet d'une étude de faisabilité.

7) Eurocap Rail vise à améliorer l'offre ferroviaire de l'eurocorridor Amsterdam-Milan et en particulier entre les trois villes-sièges de l'Union européenne (Bruxelles, Strasbourg et Luxembourg), ce dont bénéficieront les liaisons régionales (notamment entre Bruxelles, Ottignies et Namur). Les améliorations projetées concernent la durée et la fréquence des liaisons.

8) Le projet RER inclut l'agrandissement du réseau TEC en Brabant wallon, initié en 1997. Actuellement, cinq lignes de Rapido Bus et une ligne Conforto (entre LLN, Wavre et Bruxelles) facilitent le déplacement des navetteurs vers Bruxelles et les gares périphériques du Brabant wallon (lignes de rabattement), et rendent également plus rapide la traversée de la province. Les Rapido bus desservent huit gares SNCB/RER : Tubize, Nivelles, Braine-l'Alleud, Waterloo, Louvain-la-Neuve, Ottignies, Wavre et Tirlemont.

ENJEUX ET PERSPECTIVES

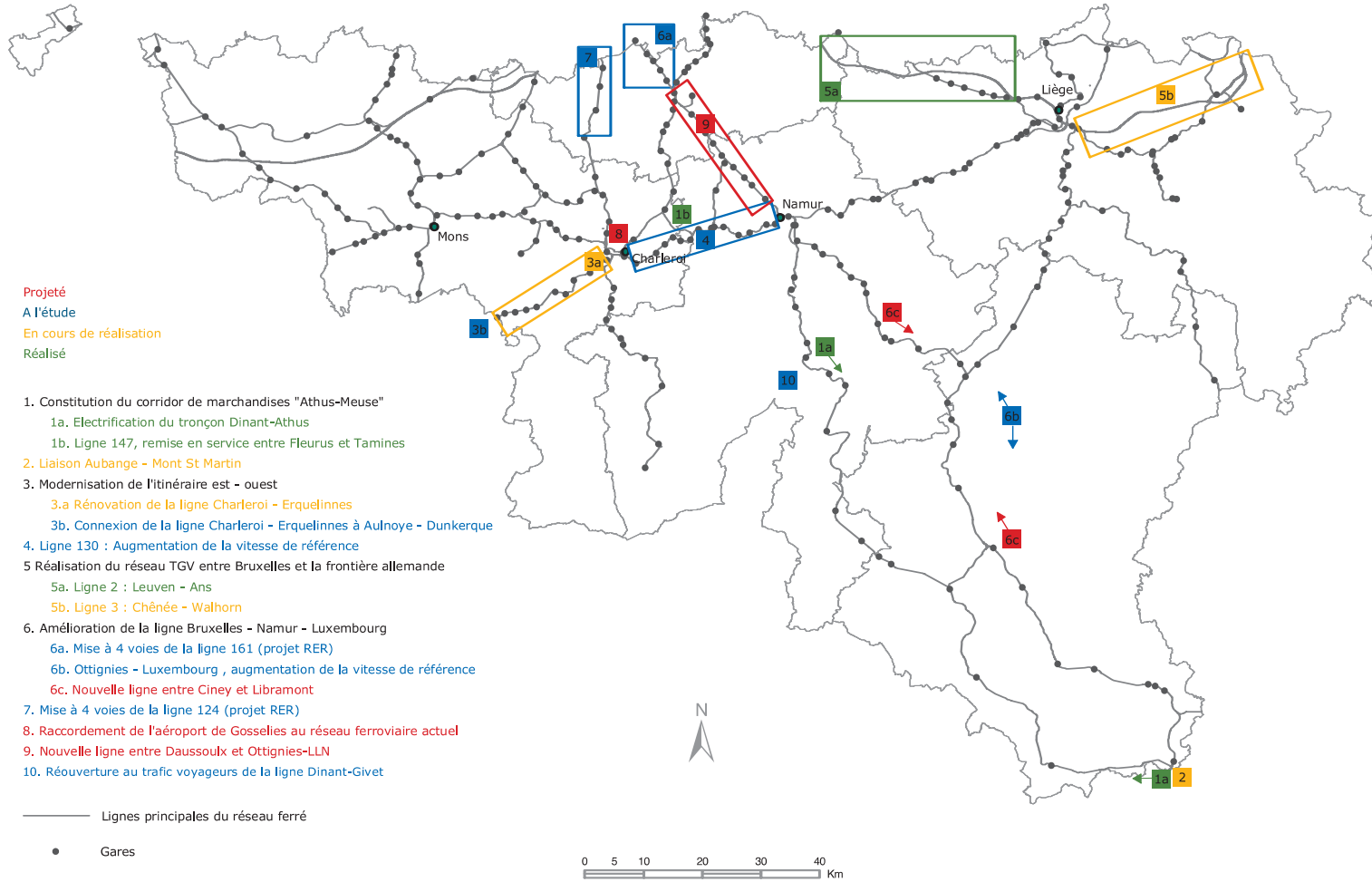
Tant pour améliorer l'intégration de la Wallonie dans les réseaux transeuropéens de transport que pour permettre au rail de jouer son rôle dans le développement d'une mobilité durable et plus respectueuse de l'environnement, il s'avère nécessaire de moderniser les grands axes voyageurs et marchandises, de doubler certains axes, de rouvrir ou de créer de nouvelles lignes, de développer un réseau RER dans et autour de Bruxelles et de mener à terme le projet TGV.

Sur la douzaine de "chantiers" jugés nécessaires par le SDER pour atteindre ces objectifs, six sont terminés ou en cours. Par ailleurs, d'autres travaux jugés pertinents depuis l'adoption du SDER sont également à l'étude. La prochaine édition du tableau de bord devrait permettre de mesurer leur état d'avancement.



carte 2

Réseau ferré SNCB : Etat des travaux liés aux maillons manquants et maillons faibles (janvier 2004)



Sources des données : MET/DG1 et SNCB

CPDT Réalisation (2003) CREAT, UCL



Caractéristiques de l'indicateur

Echelle spatiale : Région wallonne, tronçons de ligne

Fréquence de mise à jour : annuelle

Procédé utilisé pour l'élaboration de l'indicateur et mode de calcul :

Représentation cartographique des maillons manquants du réseau ferroviaire et état d'avancement de ceux-ci (projeté - à l'étude - en cours de réalisation - réalisé).

Donnée(s) nécessaire(s)	Origine des données	Echelle des données	Mise à jour des données
- Liste des maillons manquants	SDER	Tronçon de ligne	/
- Etat de la réalisation des maillons manquants	"Approbation du budget d'investissement 2003 de la SNCB" & interview d'un Directeur de district.	Tronçon de ligne	A la demande
- Carte du réseau ferré	MET/DG1 (carte du réseau) & SNCB	1/10 000	Dernière mise à jour : 2002/MET et 2003/SNCB

Réseau des voies navigables : Etat des travaux liés aux maillons manquants et maillons faibles

Description de l'indicateur :

Etat de réalisation des travaux nécessaires sur le réseau* des voies navigables* pour améliorer l'intégration de la Wallonie dans les réseaux de transport transeuropéens.

Problématique couverte :

Favoriser le développement économique de la Wallonie en optimisant le réseau des voies navigables qui la traversent.

CADRE ET DEFINITION DE L'INDICATEUR

En l'espace de trente ans, le réseau belge des voies navigables a perdu 2% de sa longueur. En 2002, sa longueur était de 1 532 km, dont 451,3 km (soit 29%) se situaient en Wallonie. Le réseau wallon compte 81% de voies navigables d'un gabarit d'intérêt européen (gabarit au moins de classe IV, dite "1 350 tonnes"). Ce mode* de transport* de marchandises, respectueux de l'environnement, possède un fort potentiel de développement.

Pistes pour optimiser le réseau navigable

Dans le cadre de l'intégration de la Wallonie dans le réseau transeuropéen de transport des marchandises, le SDER* identifie les lacunes suivantes, relevant des compétences régionales:

- l'absence de gabarit adéquat pour les voies d'eau assurant les liaisons vers le bassin de la Seine et celui de l'Escaut. L'amélioration des liaisons avec le Nord-Pas-de-Calais en France et les ports belges de la mer du Nord (Anvers, Gand et Zeebrugge), nécessite notamment :
 - la mise au gabarit de classe IV du Canal du Centre ;
 - le dragage du canal de Bruxelles à Charleroi ;
 - le dragage du canal de Pommeroeul-Condé ;
- la nécessité de construire une quatrième écluse à Lanaye (projet transfrontalier), afin d'améliorer les liaisons entre la Meuse liégeoise et Rotterdam. Ces travaux sont prévus depuis une vingtaine d'années !

En outre, la Direction de la navigation des voies hydrauliques du MET identifie deux maillons manquants supplémentaires:

- il s'avère urgent de construire une deuxième grande écluse à Ivoz-Ramet, en amont de Liège. Les temps d'attente y sont en moyenne de 2h30 à 3h. Le transit de marchandises y a connu une très forte augmentation ces dernières années. A l'origine de ce trafic* : les nombreuses carrières du Namurois, le transport de matériau de construction, la sidérurgie de la région de Charleroi et l'implantation de plusieurs industries ;
- il est également nécessaire de construire une nouvelle écluse à Ampsin-Neuville.

Le réseau fluvial connaît également des restrictions de navigation dues à l'envasement (diminution du tirant d'eau). Ces dernières années, les limitations ou interdictions de navigation suivantes ont été enregistrées :

- limitation à 1,50 m du tirant d'eau* admis sur la Dendre en Wallonie ; interdiction de naviguer entre l'écluse n°21 du canal Blaton-Ath et Lessines ;
- sur le canal Pommeroeul-Condé, navigation interrompue à l'aval de l'écluse d'Hensies ;
- sur la Meuse, limitation à 2 m du tirant d'eau admis dans les chenaux amont et aval de la petite écluse de Neuville ;
- en raison d'envasement dans les chenaux des écluses de Haute-Sambre, limitation du tirant d'eau à 1,80 m ;
- limitation à 1,90 m du tirant d'eau admis dans le canal de Haccourt à Visé .

Cette situation résulte de la cessation des activités de dragage générant des boues contaminées, suite à l'application d'un arrêté du Gouvernement wallon en date du 30/11/1995. Le dragage a dû cesser, faute de sites où regrouper les boues contaminées pour les traiter et ensuite les valoriser. Le passif de boues contaminées à évacuer est de plus de 2,6 millions de m³, auxquels s'ajoutent 500 000 m³ correspondant à l'entretien annuel normal du réseau. Le Contrat d'Avenir stipule à ce propos que le Gouvernement procédera aux travaux de dragage destinés à maintenir les tirants d'eau.

L'amélioration de l'accessibilité du réseau fluvial wallon à partir des pays voisins requiert également, comme l'épingle le SDER, des travaux à réaliser hors de nos frontières régionales :

- l'amélioration de la liaison entre le canal Albert et l'estuaire de l'Escaut, à Anvers ;
- la mise à grand gabarit de la liaison Seine-Nord, en France, qui reliera le bassin de l'Escaut à celui de la Seine ;
- la liaison directe entre le complexe Meuse-canal Juliana et le Rhin, en Allemagne, qui réduira de plus d'une centaine de kilomètres la distance par voie d'eau entre Liège et Cologne et améliorera non seulement les liaisons avec la Moselle, le Neckar et le Main, mais aussi avec le bassin du Danube.

ANALYSE

L'indicateur présente de manière cartographique l'état d'avancement des travaux jugés nécessaires pour améliorer l'intégration des voies navigables wallonnes dans le réseau de transport transeuropéen. Il met en outre en évidence les segments du réseau fluvial qui connaissent ou ont connu des restrictions de navigation dues à l'envasement.

Etat des travaux

Depuis 1999 (date de l'adoption du SDER), d'importants efforts ont été consentis pour améliorer l'accessibilité du réseau fluvial wallon à partir des régions et pays voisins:

1. la mise au gabarit de classe IV du Canal du Centre est opérationnelle depuis septembre 2002, grâce à :
 - a. l'achèvement de la construction de l'ascenseur de Strépy-Thieu
 - b. et d'un nouveau canal (long d'une douzaine de km).

Les bateaux de 1 350 tonnes, voire de 2 000 tonnes, peuvent désormais franchir la fameuse dénivellation de 73,15 mètres. Cette dénivellation devait jusqu'alors être franchie par deux anciennes écluses et quatre anciens ascenseurs hydrauliques installés sur l'ancien canal (d'un gabarit de 300 tonnes seulement). Le gain de temps pour la navigation dû à la réalisation de ce maillon manquant est bien entendu appréciable.

Pour ce qui concerne la mise au gabarit de classe IV des autres sections déficientes du réseau :

2. le dragage du canal de Bruxelles à Charleroi (biefs 4 et 5) est en cours depuis décembre 2001 ;
3. le projet d'élargissement du canal Nimy-Blaton-Peronnes n'est pas considéré comme prioritaire, car ce canal permet la navigation des bateaux de 1 350 tonnes en dépit du fait qu'il ne soit pas au gabarit officiel ;
4. le canal Hensies-Pommeroeul, qui relie celui de Nimy-Blaton-Peronnes à l'Escaut, en France, ne peut actuellement être emprunté pour cause d'envasement. Les sédiments et autres matériaux transportés par la Haine se déposent en effet au-delà de notre frontière. La liaison Wallonie-France nécessite un détour d'une quarantaine de kilomètres, soit quatre heures de navigation supplémentaires. Les négociations concernant les travaux de dragage sont actuellement en cours avec les autorités françaises. La mise au gabarit européen offrirait un raccourci entre Strépy et Dunkerque et permettrait d'améliorer

la liaison de l'ensemble du réseau des voies navigables belges avec le bassin de la Seine ;

5. le projet transfrontalier de construction d'une nouvelle écluse à Lanaye devrait bientôt aboutir ;
6. quant aux travaux de construction d'une nouvelle écluse à Ivoz-Ramet et Ampsin-Neuville, ils ne sont pas encore programmés.

La reprise des opérations de dragage, interrompues depuis plusieurs années, figure parmi les vingt et une mesures du "Plan wallon d'aides au transport par voies navigables 2003-2007" que le Gouvernement wallon a approuvées en septembre 2003. Un nouvel arrêté fixe les conditions d'implantation et d'exploitation des centres de regroupement et de traitement des boues contaminées et le processus de création de ces centres se met en place. Le centre de regroupement de Vraimont (Tubize) est en exploitation et les centres de Saint-Ghislain (La Haine), Erquennes (Haute-Sambre), Comines (Lys) devraient ouvrir dans le courant du premier trimestre 2004. D'autres centres sont également prévus : Centre d'Enfouissement Technique de Rebaix (Dendre), centres de Ath (Dendre), Thuin (Haute-Sambre), Visé (Meuse), Huy (Meuse), Seneffe (Canal Charleroi/ Bruxelles), Bernissart/Hensies (La Haine/ canal Condé-Pommeroeul) et Brunehaut (Escaut), Sambreville (Sambre) et Floreffe. Selon les centres, le processus en est à des stades divers : travaux en cours, adjudication des travaux, délivrance des permis, études d'incidences environnementales, information préalable du public.

ENJEUX ET PERSPECTIVES

L'enjeu consiste ici à garantir l'accessibilité fluviale de la Wallonie à partir des régions et pays voisins, pour le transport de marchandises.

Sur les sept maillons manquants ou maillons faibles identifiés par le SDER et le MET, un est achevé et un autre est en cours de réalisation. Il s'agit respectivement :

- du gigantesque chantier de Strépy-Thieu qui après bien des années a enfin pu être finalisé et mis en service ;
- de la mise au gabarit européen du Canal de Bruxelles à Charleroi (par dragage).

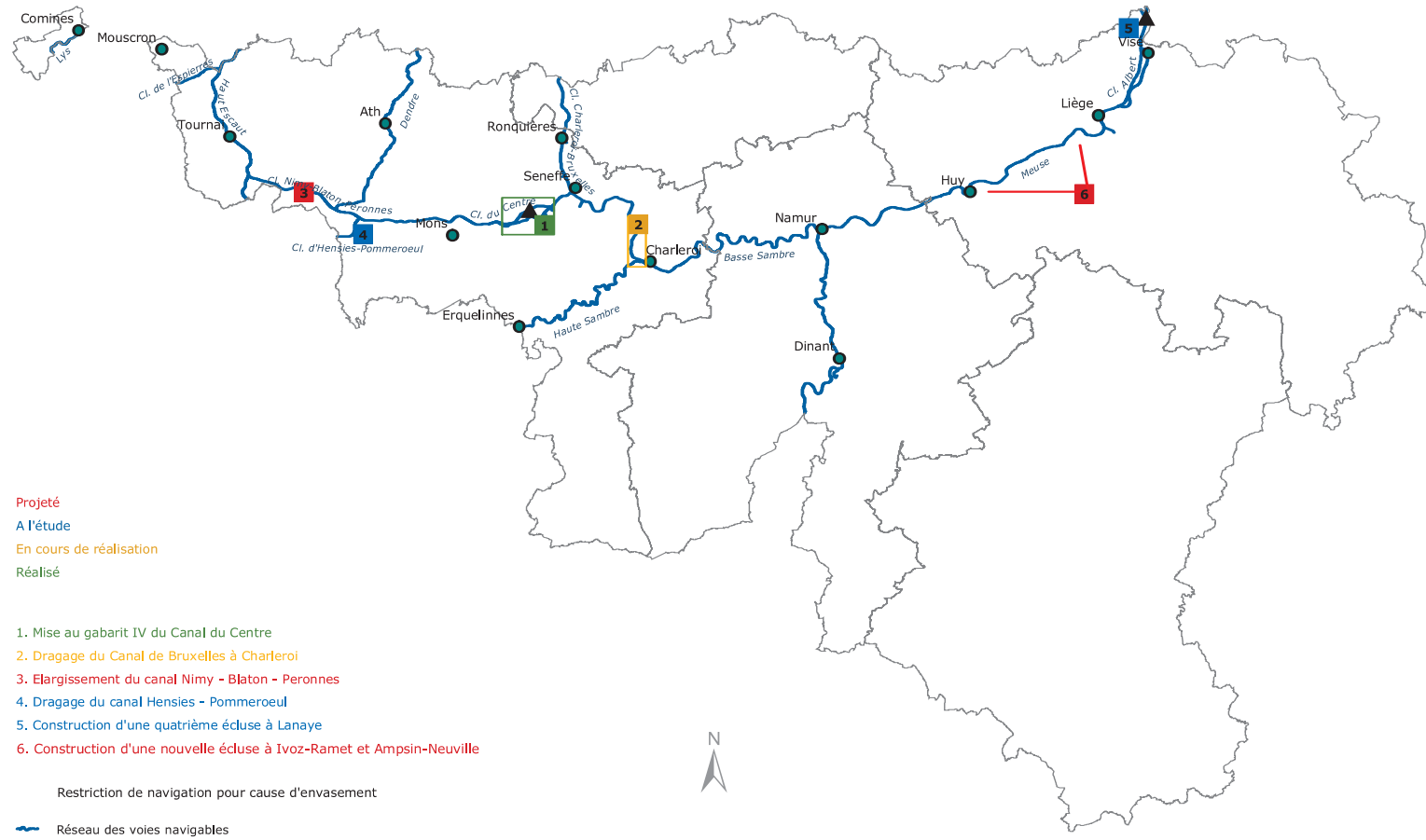
Par ailleurs, dans le cadre du "Plan wallon d'aides au transport par voies navigables 2003-2007", le processus de création de centres de regroupement et de traitement des boues de dragage contaminées est initié, ce qui devrait permettre dans les années à venir de relancer les opérations de dragage.

La prochaine édition du présent tableau de bord devrait permettre de suivre l'évolution de la réalisation des maillons manquants à l'intégration de la Wallonie dans le réseau transeuropéen des transports, ainsi que l'amélioration des tirants d'eau suite à la création de centres de regroupement des boues de dragage contaminées.



carte 3

Réseau des voies navigables : Etat des travaux liés aux maillons manquants et maillons faibles (Janvier 2004)



Source des données: MET/DG2

CPDT Réalisation (2004) ; CREAT-UCL



Caractéristiques de l'indicateur

Echelle spatiale : Région wallonne, tronçons de voie navigable

Fréquence de mise à jour : annuelle

Procédé utilisé pour l'élaboration de l'indicateur et mode de calcul :

Représentation cartographique des maillons manquants du réseau fluvial et état d'avancement de ceux-ci (projeté - à l'étude - en cours de réalisation - réalisé).

Donnée(s) nécessaire(s)	Origine des données	Echelle des données	Mise à jour des données
- Liste des maillons manquants	SDER	Tronçon de voies navigables	/
- Etat de la réalisation des maillons manquants	Banque de données des voies hydrauliques, Direction de la coordination (MET D.215) & Direction de la navigation (D251)	Tronçon de voies navigables	Continue
- Restrictions à la navigation	Journal de la batellerie (DG2/D251)	Tronçon de voies navigables	Continue
- Carte du réseau fluvial	DG2	1/10 000	Continue



3.2. Favoriser le report de mode

Depuis quelques décennies, la mobilité des personnes et des marchandises ne cesse de croître en Wallonie comme dans l'ensemble de la Belgique et des autres pays industrialisés. La répartition modale* des déplacements est de plus en plus déséquilibrée au profit de la voiture et du camion.

Cette explosion du trafic* routier s'explique par la croissance du parc de véhicules, par l'augmentation de la fréquence des déplacements et par le fort allongement des distances parcourues.

Le contexte

En ce qui concerne les personnes, le temps gagné par l'utilisation de la voiture pour les déplacements (par rapport à la marche par exemple) est réinvesti par les ménages dans l'allongement des distances à parcourir pour les diverses activités (emploi, école, courses, loisirs...). Cet allongement fait partie intégrante du modèle de la "villa à la campagne", mais est également la conséquence de politiques d'aménagement du territoire qui ont d'une part surestimé les besoins en zones d'habitat* et d'autre part favorisé l'éloignement de fonctions polarisantes (parcs industriels et de bureaux, hypermarchés et centres commerciaux, etc). La création d'un réseau autoroutier dense et maillé autour de Bruxelles et des grandes villes a soutenu ce mouvement de périphérisation. D'autres facteurs comme le travail des femmes, l'accroissement du nombre de ménages ou encore la mobilité croissante des seniors interviennent également pour expliquer l'augmentation du nombre de véhicules, de la fréquence des déplacements et de leur longueur.

En ce qui concerne les marchandises, l'efficacité de la logistique* est devenue un élément de compétitivité : les entreprises recherchent des formules de transport* flexibles qui permettent la gestion en "flux tendus*". Le transport par la route répond à ces critères. Le développement du commerce international provoque en outre un allongement des distances parcourues par les marchandises.

La voiture et le camion présentent indéniablement des avantages pour leurs utilisateurs, principalement par la souplesse d'utilisation qu'ils offrent. Ces avantages ont cependant pour

contrepartie de nombreux inconvénients : embouteillages (avec leurs conséquences sur la durée des déplacements et donc sur le coût des transports et sur le coût d'exploitation des transports en commun*), pollution (impacts sur le climat mondial, sur la santé, sur les cultures, sur le patrimoine bâti et le patrimoine naturel), consommation d'énergies non renouvelables (carburants), insécurité routière, nuisances sonores, dégradation de la qualité de vie dans les quartiers soumis à un trafic intense... La prise de conscience de l'importance de ces nuisances est assez récente. Jusqu'il y a peu, les politiques de mobilité et d'aménagement du territoire favorisaient la voiture, comme en témoigne par exemple l'évolution de la longueur des différents types de réseaux* (tableau ci-dessous).

Evolution de la longueur des réseaux de transport en Belgique (en km)

Réseau	1970	2002	Evolution
Autoroutier	488	1 729	+254%
Autres routes	93 539	147 299	+57,5%
Lignes ferrées*	4 232	3 518	-17%
Voies navigables*	1 553	1 532	-2%

Source : INS et Eurostat.

Les investissements consentis ces dernières années pour le rail ont porté essentiellement sur le réseau à grande vitesse (TGV). Le réseau ordinaire a par contre perdu des lignes locales et de nombreux arrêts. Quant aux voies navigables, leur utilisation est limitée par des problèmes d'insuffisance de gabarit dus notamment au manque de dragage régulier.

Pour ce qui concerne le transport de fret*, un schéma de développement intégré des réseaux et terminaux de fret en Région wallonne a été initié, sur base d'un diagnostic (macro-économique) de la situation en 2000 et des tendances à l'horizon 2020. Le "Schéma Logistique wallon" vise à développer tous les modes* de transport et toutes les formes d'intermodalité*, afin de répondre le plus efficacement possible à la croissance des flux de marchandises attendue entre 2000 et 2020 et de pouvoir répondre aux opportunités s'y rapportant (notamment celles de développer un parc d'activités logistiques de dimension européenne¹).

1) Ce parc serait équipé d'un chantier multimodal rail-route-eau.

Signalons également la mise en œuvre d'un troisième plan gouvernemental pour favoriser le recours à la voie d'eau. Les 21 mesures que compte le "Plan wallon d'aides au transport par voies navigables 2003-2007" portent notamment sur :

- des aides financières pour les investissements d'adaptation technologique et des subsides aux installations et opérations de transbordement multimodal ;
- des aides financières pour l'équipement de la flotte en matériel informatique et de communication ;
- l'assainissement des friches industrielles situées le long de la voie d'eau, devant permettre aux ports autonomes d'étendre leurs équipements en priorité ;
- la reprise des opérations de dragage des canaux (bloquées faute de sites où regrouper et traiter les boues contaminées avant de les valoriser) ;
- le recrutement de personnel destiné à compléter le cadre et étendre les horaires de manœuvre des ouvrages d'art ;
- la révision à la baisse des droits de navigation pour les aligner² sur ceux pratiqués en Flandre.

Report de mode et multimodalité

Le SDER* exprime clairement un changement de priorités dans l'importance accordée aux différents modes : *en ce qui concerne le déplacement des personnes, on favorisera par ordre de priorité la marche à pied et les déplacements à vélo, puis les transports en commun et enfin les déplacements en voiture; pour ce qui concerne le transport de marchandises, la priorité devrait être accordée à la voie d'eau, qui dispose encore d'importantes capacités, puis au chemin de fer et enfin à la route.*

Différents critères peuvent être développés pour évaluer la mise en œuvre de ce nouvel ordre de priorités :

- la mesure de la multimodalité* (c'est-à-dire de l'usage des différents modes de déplacement et de transport) et de son évolution fournira un premier lot d'indicateurs permettant de mesurer la "réponse" des usagers aux nouvelles politiques mises en place. Le nombre de plans de mobilité* communaux

2) 0,00025 € par tonne et par kilomètre, soit une réduction d'un facteur 10 par rapport aux droits actuels.



réalisés est également un indicateur intéressant du renforcement de la multimodalité à l'échelle de l'ensemble du territoire ;

- la multimodalité est un enjeu particulièrement important pour l'accès des personnes aux principaux pôles* wallons (Liège, Charleroi, Namur et Mons). C'est en effet dans ces pôles que se trouvent à la fois les centres d'emploi, ainsi que les services et les équipements nécessaires à la population (qu'on pense par exemple aux écoles ou aux hôpitaux). Leur bonne accessibilité est donc un enjeu social, de même qu'elle permet une structuration efficace du territoire. Dans cette première édition du tableau de bord, deux indicateurs évalueront respectivement la desserte* des pôles par le réseau routier à grand gabarit* et par les transports collectifs* et le nombre de personnes pouvant relier ces pôles en train dans un laps de temps raisonnable ;
- la réduction des déplacements en voiture et en camion passe aussi par une localisation adéquate des activités, qui permettra notamment d'utiliser au mieux et même de renforcer les potentialités offertes par les transports en commun. Au stade actuel d'élaboration du tableau de bord, seule a été étudiée l'accessibilité des nouvelles zones d'activité économique* inscrites par révision au plan de secteur (avant le "plan prioritaire") ;
- notons enfin que dans le même objectif de report de mode, le tableau de bord devra également s'attacher, dans ses futures éditions, à évaluer les politiques mises en oeuvre pour développer le transport de marchandises par le rail et par les voies navigables.

Table des matières³

Objectif 3.2. FAVORISER LE REPORT DE MODE*

CRITÈRE 3.2.1. Renforcer la multimodalité sur l'ensemble du territoire

Indicateur A : Transport de marchandises : évolution comparative du recours aux différents modes

Indicateur B : Transport de personnes: évolution comparative du recours aux différents modes

Indicateur C : Elaboration de plans communaux de mobilité

CRITÈRE 3.2.2. Renforcer l'accessibilité multimodale des pôles

Indicateur A : Accessibilité des pôles par le réseau routier à grand gabarit et les transports collectifs

Indicateur B : Nombre de personnes pouvant atteindre les pôles majeurs par le rail en 30 min. et 45 min.

CRITÈRE 3.2.3. Localiser les activités en fonction des profils de mobilité et d'accessibilité

Indicateur A : Accessibilité des ZAE inscrites par révision au plan de secteur

CRITÈRE 3.2.4. Développer le transport de marchandises par rail et voie d'eau

³ Le texte en italique ne fait pas encore l'objet d'indicateurs dans cette première édition du tableau de bord.

Transport de marchandises : Evolution comparative du recours aux différents modes

Description de l'indicateur :

Comparaison du pourcentage d'évolution des différents modes* de transport* de marchandises en Région wallonne.

Problématique couverte :

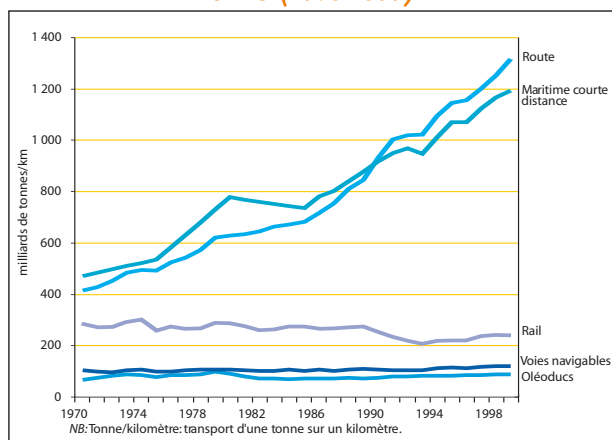
Garantir une mobilité durable nécessite de renforcer la multimodalité* sur l'ensemble du territoire, afin de favoriser le report de mode*.

CADRE ET DEFINITION DE L'INDICATEUR

Le succès du mode camion

A l'échelle de l'Union européenne, les tonnes-km* transportées par le mode camion (voir tableau ci-dessous) ont plus que triplé entre 1970 et 1999. Le transport assuré par le mode fluvial est resté globalement stable, mais connaît ces dernières années une légère progression. Même si le transport de fret* par le train a globalement diminué durant la période précitée, il connaît à nouveau une progression grâce à la politique initiée au début des années 90 par les instances européennes pour amorcer un transfert modal* du camion vers le train.

Evolution du trafic de fret par mode de transport, UE 15 (1970-1999)



Source : Communautés européennes, "Livre Blanc ; La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix", 2001

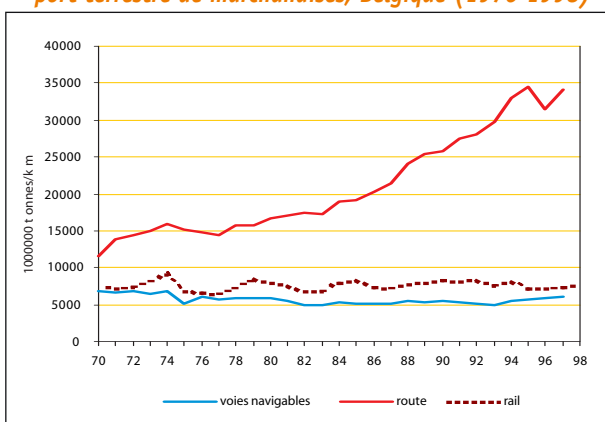
En Belgique, sur la période 1970-2000, la part du transport par camion (exprimée en tonnes, mais surtout en tonnes-km) a nettement augmenté (voir tableau ci-dessous), au détriment des parts modales du train et de la navigation intérieure (voir tableau ci-dessous). Le transport fluvial connaît cependant depuis 1993, une reprise perceptible des activités qui semble se maintenir (SSTC, CEESE, 1999).

Evolution des parts modales du transport de marchandises en Belgique

Mode	Tonnes (en %)		Tonnes-km (en %)	
	1970	2000	1970	2000
camion	67,4	73,3	46,9	73,7
train	14,2	9,0	28,5	13,5
fluvial	18,4	17,7	24,6	12,8
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : INS, calculs propres.

Comparaison de l'évolution des principaux modes de transport terrestre de marchandises, Belgique (1970-1998)



Source : SSTC, CEESE : "Elaboration d'un set d'indicateurs pour un développement durable des transports en Belgique", 1999.

L'allongement des distances parcourues

L'accroissement du tonnage kilométrique* presté par camion est dû principalement à l'allongement des distances d'acheminement du fret. Le transport routier de marchandises s'internationalise en effet de plus en plus. La généralisation des pratiques du juste à temps* et du stock roulant participe au succès croissant du transport par camion. Ce mode présente en effet plus d'avantages que d'inconvénients : grande souplesse, possibilité de réaliser des livraisons "porte à porte", coûts relativement faibles, absence de rupture de charge*, formalités administratives simples...

Favoriser des modes plus durables

Le chemin de fer et les voies navigables* présentent cependant des atouts essentiels pour le développement durable* du transport de fret :

- ce sont des modes de transport sûrs, moins polluants et moins consommateurs d'espace ;
- la capacité d'un train¹ ou d'une péniche est de loin supérieure à celle d'un camion ;
- les infrastructures* ferroviaires desservent un vaste territoire, sont très denses* et généralement en bon état ;
- la voie d'eau, contrairement au rail et à la route, ne souffre pas de saturation et dispose d'un potentiel à développer. Les spécialistes estiment d'ailleurs qu'à infrastructures égales, le mode fluvial pourrait aisément supporter le double de son trafic* actuel (en tonnes-km) et ce, sans qu'il n'y ait de congestion ni de temps d'attente aux écluses significativement supérieurs (SSTC, CEESE, 1999).

Revitaliser le chemin de fer et les voies navigables, en créant les conditions nécessaires à l'amélioration de leur efficacité et de leur compétitivité, sont des priorités qui figurent tant dans le SDER* que dans le Contrat d'Avenir et le Plan de mobilité et de transport pour la Wallonie, et qui sont également incluses dans la politique fédérale des transports et la politique commune des transports de l'Union européenne.

La réalisation de ce double objectif peut être évaluée en examinant l'évolution de l'usage des différents modes de transport de fret. Les indicateurs proposés ci-après comparent donc l'évolution des tonnages kilométriques pris en charge ces dernières années par chacun des trois modes suivants : camion, train et mode fluvial.

L'indicateur a) présente sous forme de tableau l'intensité de l'activité de transport de fret (en tonnes-km). La première année pour laquelle nous disposons des données pour les trois

1) En moyenne, un train de marchandises équivaut à 50 ou 60 poids lourds

modes de transport retenus est 1995 ; c'est donc cette année-là qui sera prise comme référence pour l'indicateur b). Ce dernier compare les taux d'évolution annuelle du tonnage kilométrique pris en charge par chacun des modes. A titre comparatif, l'indicateur c) compare les taux de croissance des trois modes à l'échelle du territoire belge, à partir de la même année de référence.

ANALYSE

Tenter d'évaluer le report de mode

Selon l'indicateur b), c'est le mode fluvial qui a connu le plus fort taux d'accroissement relatif depuis 1995 : + 25% environ de tonnes-km entre 1995 et 2000 (+29% environ pour la période 1995-2002, pour laquelle nous ne disposons pas des données relatives au transport par camion). Les tonnes-km prestées par voie d'eau ont augmenté en moyenne de 4,7% par an entre 1995 et 2000 (et de 3,7% entre 1995 et 2002), avec un accroissement très marqué à la fin des années 90, ce qui traduit les effets du premier Plan de promotion des voies navigables (1996-1999) mis en œuvre par la Région. En valeur absolue, les tonnages kilométriques prestés par voie d'eau sont cependant très inférieurs à ceux transportés par camion.

Le transport de fret par camion a lui aussi connu en Wallonie une croissance importante entre 1995 et 2000 : + 19%. Selon l'indicateur a), le transport par camion représente 85% du total des tonnes-km prestées en Wallonie en 2000.

Le transport de marchandises en train connaît depuis 1995 une évolution irrégulière, pour laquelle il est difficile de cerner la tendance. L'évolution globale sur la période 1995-2000² correspond à un accroissement de 0,7%, tandis qu'entre 1995 et 2002³ la perte nette représente près de 2%.

L'indicateur c) confirme, à l'échelle de la Belgique, l'évolution observée en Wallonie entre 1995 et 2000. Entre 2000 et 2002, ne disposant pas des données relatives au transport fluvial, mais bien de celles relatives au transport par camion, on ne peut dire lequel de ces deux modes a connu le plus fort pourcentage d'accroissement.

2) 1995-2000 : moyenne annuelle de +0,2%.

3) 1995-2002 : perte annuelle moyenne de 0,1%.

ENJEUX ET PERSPECTIVES

D'ici 2010, les experts prévoient à l'échelle de l'Union européenne un accroissement du transport de fret représentant 38% de tonnes-km en plus par rapport à la situation de 1998 (et un supplément de 50% des véhicules-km), dû principalement à la mondialisation et à l'allongement des distances d'acheminement des marchandises⁴. (Communautés européennes, "Livre Blanc ; La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix", 2001).

Pour la Belgique, des experts prédisent, par rapport aux tonnes-km prestées en 2002, un accroissement de 21% en 2010 et de 32% en 2015 (Prognos, 2003).

Le Schéma logistique wallon prévoit pour la période 2000-2020, en termes relatifs :

- une croissance des tonnes-km plus marquée en Wallonie que sur l'ensemble de la Belgique, principalement sur la voie d'eau ;
- une croissance des véhicules-km* plus marquée sur le réseau* routier wallon que sur l'ensemble du réseau belge, essentiellement sur le réseau autoroutier.

Pour atteindre les objectifs de transfert modal visés par le SDER, le Contrat d'Avenir et le Plan de mobilité et de transport pour la Wallonie, le Gouvernement wallon :

- a mis en œuvre un véritable programme de développement du transport par voie d'eau, au travers de trois plans (1996-1999, 2000-2003 et 2003-2007) ;
- en ce qui concerne le rail, le Gouvernement a défini ses priorités pour la période 2004-2007 dans une note approuvée le 16 octobre 2003. Parmi ces priorités figurent les investissements destinés à développer le transport de fret.

Les indicateurs proposés doivent permettre de mesurer les résultats de ces mesures au travers de l'évolution des tonnages kilométriques prestés par les différents modes de transport de fret.

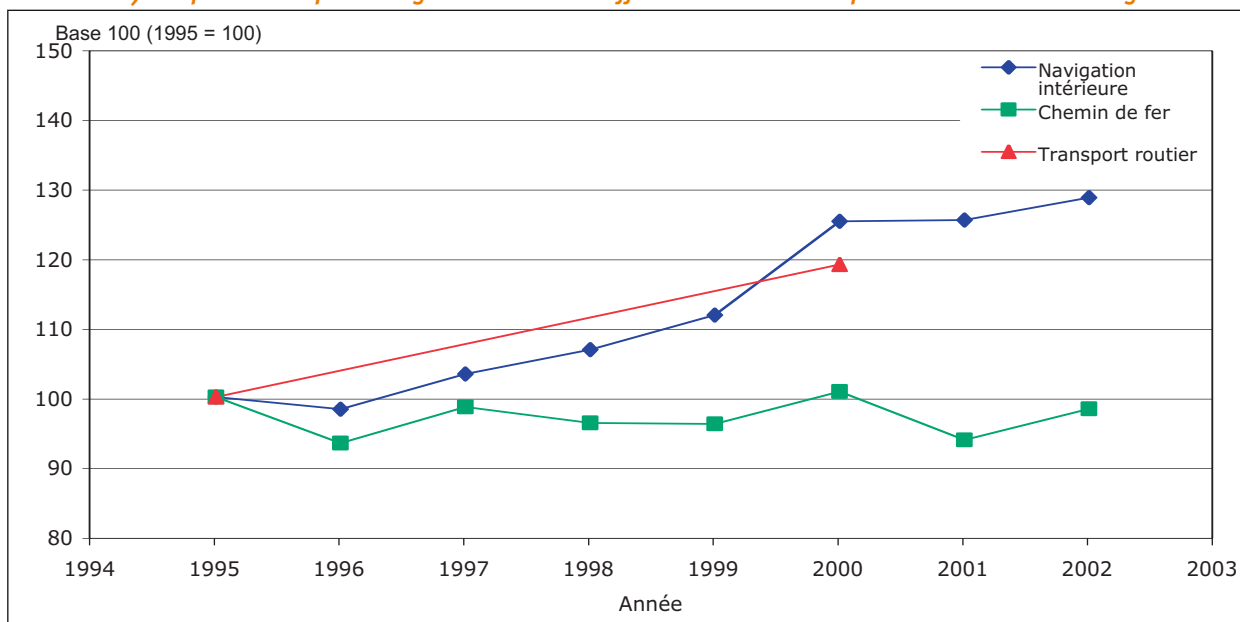
4) Bien que ces distances représentent encore en majorité en Europe moins de 150km, elles connaissent depuis 15 ans une augmentation régulière et pourraient à l'avenir augmenter de façon accélérée.

Indicateur a): Evolution du transport de marchandises en Région wallonne (en mrd de tonnes-km)

	Route	Rail	Voie d'eau
1990	18,57		1,17
1991		4,34	1,06
1992		4,34	1,09
1993		3,94	1,01
1994		4,18	1,14
1995	25,81	3,68	1,21
1996		3,44	1,19
1997		3,63	1,25
1998		3,54	1,29
1999		3,54	1,35
2000	30,71	3,71	1,51
2001		3,45	1,52
2002		3,62	1,56

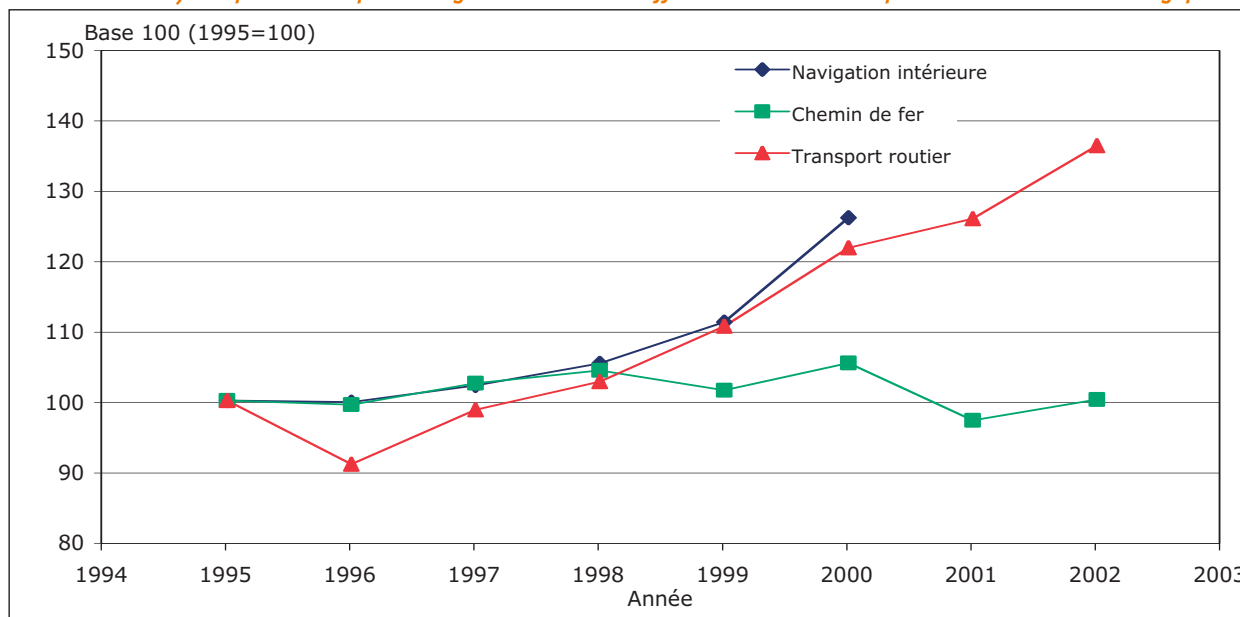
Source : MET/DG2/D212, MET/DG1/D112, SNCB

Indicateur b) Comparaison du pourcentage d'évolution des différents modes de transport de marchandises en Région wallonne



Source : MET/DG2/D212, MET/DG1/D112, SNCB

Indicateur c) Comparaison du pourcentage d'évolution des différents modes de transport de marchandises en Belgique



Source : INS, SNCB, MRW, Ministerie van de Vlamse Gemeenschap et port de BXL.



Caractéristiques de l'indicateur

Echelle spatiale : Région wallonne

Fréquence de mise à jour : annuelle

Procédé utilisé pour l'élaboration de l'indicateur et mode de calcul :

Comparaison des taux d'évolution des différents modes de transport de fret, sur base des données fournies par la SNCB, la DG 2 et la DG1 du MET.

Les données relatives aux tonnes-km transportées par la route concernent l'ensemble des camions (et pas uniquement ceux d'au moins une charge utile¹, comme c'est le cas pour les données disponibles à l'INS).

Elles ont été établies par le MET comme suit :

$$[\text{véhicules-km}]_{\text{camions monoblocs}} = \text{véhicules-km totaux} \times \%_{\text{camions monoblocs}}$$

$$[\text{véhicules-km}]_{\text{camions articulés}} = \text{véhicules-km totaux} \times \%_{\text{camions articulés}}$$

où les véhicules-km totaux sont calculés tous les ans sur base des comptages routiers et où les % annuels de camions monoblocs et articulés sont interpolés à partir de la composition du trafic établie sur une base quinquennale.

$$[\text{véhicules-km}]_{\text{camions monoblocs}} \times 4^1 = [\text{tonnes-km}]_{\text{camions monoblocs}}$$

$$[\text{véhicules-km}]_{\text{camions articulés}} \times 15^2 = [\text{tonnes-km}]_{\text{camions articulés}}$$

Donnée(s) nécessaire(s)	Origine des données	Echelle des données	Mise à jour des données
- Tonnes-km transportées en train sur le territoire wallon	SNCB (statistiques de transport national et international)	Région wallonne	Annuelle
- Tonnes-km transportées par le réseau fluvial (bateaux belges et étrangers)	MET/DG2/D212	Région wallonne	Annuelle
- Tonnes-km transportées par les camions (belges et étrangers) sur le territoire wallon	MET/DG1/D112	Région wallonne	Annuelle

Limites des indicateurs :

Les données relatives aux mode train et fluvial sont annuelles et les plus récentes datent de 2002.

Les données les plus récentes concernant le transport par camion datent de 2000, car la composition du trafic routier n'est établie que tous les 5 ans.

Les données fournies par le MET concernant l'estimation des tonnes-km transportées par la route ne tiennent pas compte du transport par camionnette, ce qui limite la perception de la généralisation des livraisons "juste à temps". En outre, les tonnages moyens qui interviennent dans le calcul sont basés sur des mesures réalisées en 2000 et qui n'ont pas été ajustées depuis. Enfin, ces chiffres étant les seuls disponibles, ils ont été utilisés pour les années antérieures à 2000, ce qui est discutable.

Les indicateurs devraient à l'avenir inclure des statistiques relatives au transport multimodal. Cependant, les données les plus pertinentes (mouvements de conteneurs*) ne sont actuellement pas disponibles.

1) Les tonnages moyens ont été calculés à partir de : 1°- de mesures dynamiques des poids (poids total du camion et de son chargement) effectuées sur les routes par le Centre de Recherches Routières ; 2°- de données concernant le poids moyen des camions à vide (c'est-à-dire la tare moyenne des camions) fournies par les constructeurs.

2) Ibidem

Transport de personnes : Evolution comparative du recours aux différents modes

Description de l'indicateur :

Comparaison du pourcentage d'évolution des différents modes* de transport* de personnes en Région wallonne.

Problématique couverte :

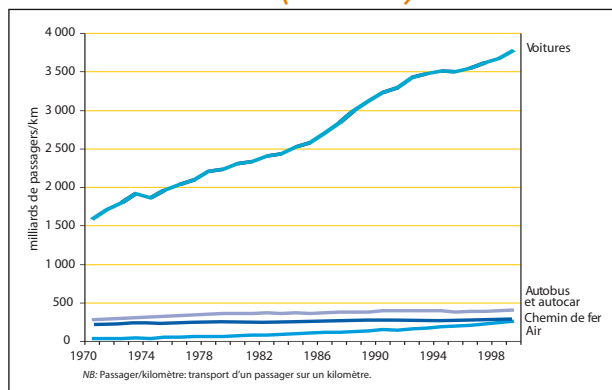
Garantir une mobilité durable nécessite de renforcer la multimodalité* sur l'ensemble du territoire, afin de favoriser le report de mode*.

CADRE ET DEFINITION DE L'INDICATEUR

La voiture en tête

Le graphique ci-après visualise, sur la période 1970-1999, l'accroissement de la mobilité des habitants de l'Union européenne (exprimée en voyageurs-km), et plus particulièrement l'augmentation spectaculaire du recours à la voiture.

Evolution du trafic de personnes par mode de transport, UE 15 (1970-1999)



Source : "Livres Blanc - La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix", Commission européenne (2001)

En 1998, dans l'Europe des 15, sur un total de 4 772 milliards de voyageurs-km* parcourus, la répartition modale* est la suivante : 79% pour la voiture, près de 9% pour le mode bus et car, 6% pour le train, 5% pour l'avion et 1% pour le mode tram-métro (Livre blanc, Communautés européennes, 2001).

La Belgique ne fait pas exception au sein de l'Europe. Le transport des personnes a augmenté de plus de 50% entre 1980 et 1998 ; 80% des voyageurs-km parcourus le sont en voiture (CPDT, Thème 2, Rapport final septembre 2003, d'après les données du Recensement de la circulation 1999).

Favoriser le transfert de mode

Le SDER*, le Contrat d'Avenir et le Plan de mobilité et de transport pour la Wallonie affirment la nécessité de maîtriser le trafic* automobile, en vue de tendre vers une mobilité durable. Il s'agit donc d'offrir un véritable choix modal aux utilisateurs et d'assurer correctement les transferts entre modes.

La réalisation de ces objectifs peut être évaluée en examinant l'évolution de l'usage des différents modes concernés. Dans cette optique, les indicateurs proposés comparent le pourcentage d'évolution annuel des voyageurs-km parcourus en train, bus et car, et voitures et deux-roues motorisés.

L'indicateur a) présente sous forme de tableau, l'évolution annuelle des voyageurs-km parcourus sur le territoire wallon, entre 1995 et 2001¹, en voitures et deux-roues motorisés, train, bus et cars privés belges. Le tableau présente aussi les données relatives à l'année 1990². Sur la base de l'indicateur a), l'indicateur b) compare le pourcentage d'évolution annuel des différents modes de transport (1995 étant considéré comme l'année de référence). L'indicateur c) fournit les mêmes indications à l'échelle de la Belgique.

1) La dernière année pour laquelle nous disposons des données relatives au mode bus et car est 2001 ; le tableau présente les données 2002 pour les autres modes de transport de personnes.

2) Les données relatives à l'ensemble des modes étudiés ne sont pas disponibles pour la période 1991-1994.

ANALYSE

Circule-t-on moins ? Circule-t-on mieux ?

Selon l'indicateur a), le train arrive bien loin derrière la voiture en termes de voyageurs-km parcourus depuis une douzaine d'années. En 2001, sur un total de 51,18 milliards de voyageurs-km parcourus en Wallonie, la part modale du train représente 4,8 %.

Cependant, il ressort clairement de l'indicateur b) que c'est le train qui connaît le plus grand pourcentage d'évolution depuis 1995. Depuis cette date de référence, la progression annuelle de ce mode est constante. Entre 1995 et 2002, le train totalise 21% de voyageurs-km en plus (indicateur a).

Les voyageurs-km effectués en Wallonie à l'aide du mode bus et car sont du même ordre de grandeur que ceux relatifs au train (indicateur a). D'après les données dont nous disposons³, l'indicateur b) permet difficilement de tirer une conclusion concernant l'évolution du recours à ce mode. On constate cependant une légère diminution entre 1995 et 2001.

L'indicateur c) confirme, à l'échelle de la Belgique, les tendances wallonnes relatives au train et au mode voiture et deux-roues motorisés. Le recours au mode bus et car, par contre, est globalement en légère hausse à l'échelle du royaume.

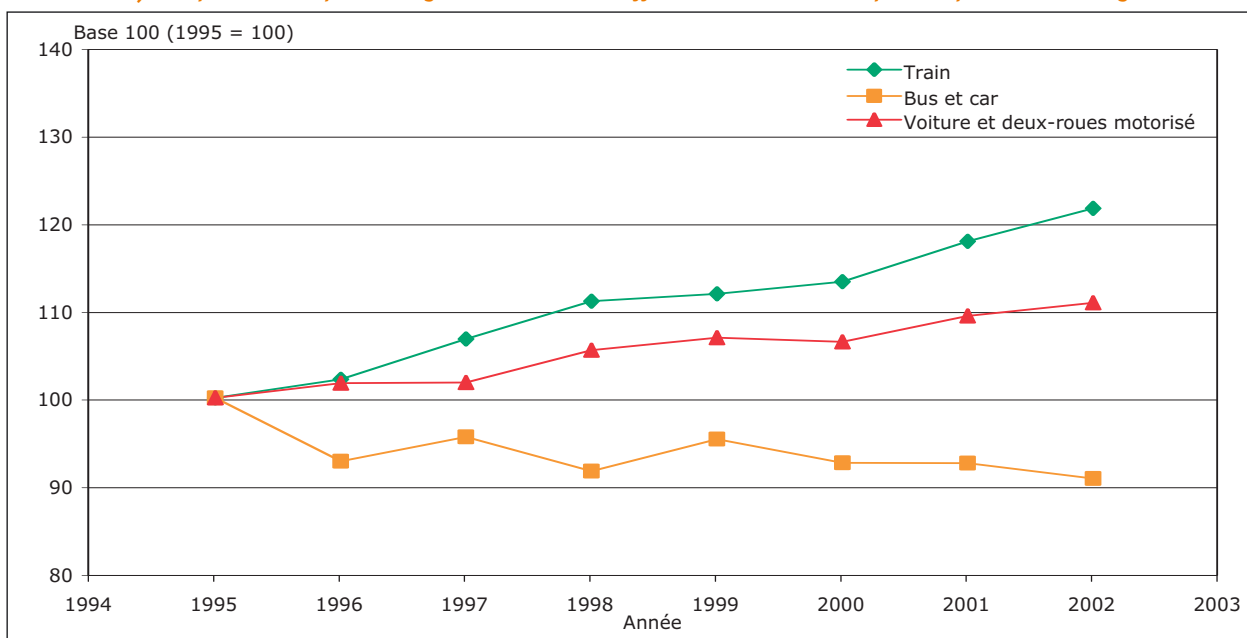
3) Intervalle d'erreur important lié à la méthode utilisée pour l'estimation des voyageurs-km effectués en cars belges.

Indicateur a): Milliards de voyageurs-km parcourus en Région wallonne

	Voiture et deux-roues motorisé	Voiture uniquement	Train	Car	Bus
1990	35,80	35,61	2,08	2,52	
1995	41,11	40,72	2,08	2,84	1,23
1996	41,80	41,41	2,13	2,57	1,20
1997	41,84	41,44	2,22	2,69	1,20
1998	43,35	42,94	2,31	2,56	1,17
1999	43,94	43,51	2,33	2,65	1,22
2000	43,74	43,30	2,36	2,66	1,11
2001	44,96	44,51	2,45	2,53	1,23
2002	45,58	45,13	2,53	2,34	1,35

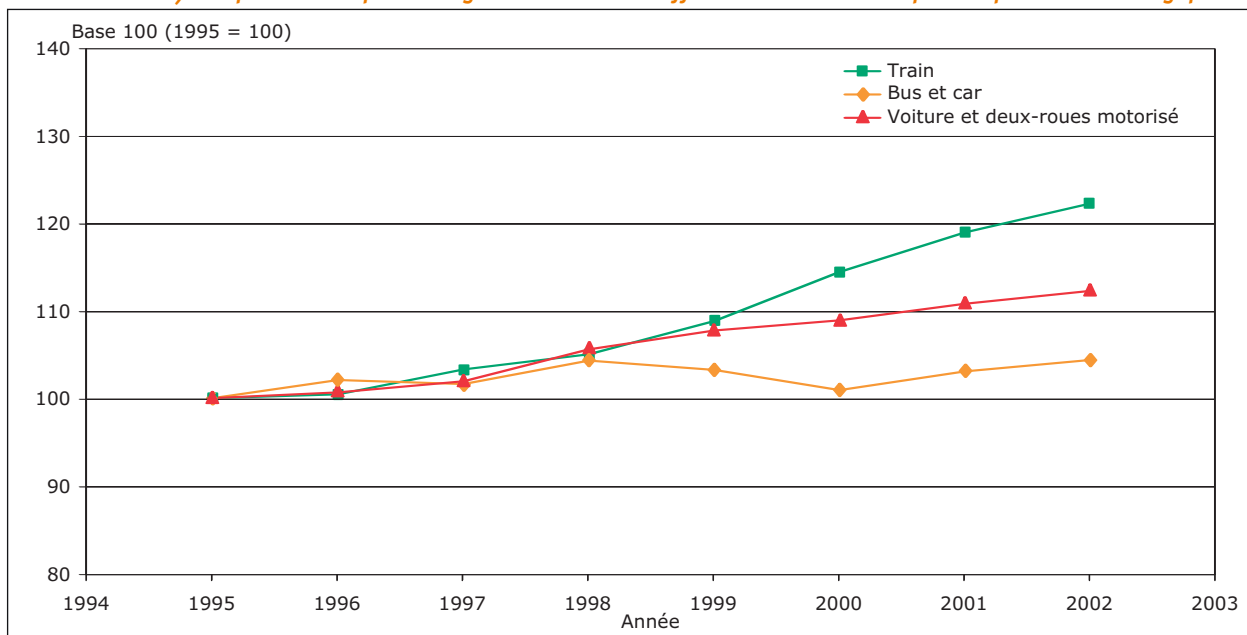
Source : SPFMT, SNCB, Observatoire wallon de la mobilité et Tableau de bord de l'environnement wallon 2003.

Indicateur b) Comparaison du pourcentage d'évolution des différents modes de transport de personnes en Région wallonne



Source : SPFMT, SNCB, Observatoire wallon de la mobilité et Tableau de bord de l'environnement wallon 2003

Indicateur c) Comparaison du pourcentage d'évolution des différents modes de transport de personnes en Belgique



Source : SPFMT, TEC, DE LIJN, STIB, SNCB via INS

ENJEUX ET PERSPECTIVES

A l'échelle de l'Union européenne, les prévisions tendancielles⁴ pour la période 1998-2010 annoncent une augmentation de 24% des voyageurs-km totaux parcourus à l'aide des principaux modes de transport terrestre* et aérien*⁵ (Livre blanc, Communautés européennes, 2001). Selon les mêmes experts, les voyageurs-km parcourus en voiture à l'horizon 2010 devraient totaliser 4 650 milliards de voyageurs-km.

A l'échelle de notre pays, des experts prévoient pour la période 2002-2010⁶, un accroissement de 10% du nombre total de voyageurs-km parcourus à l'aide des principaux modes de transport terrestre⁷, (ce qui représente, en valeur absolue, 140 milliards de voyageurs-km). Les seuls déplacements en voiture totaliseront quelque 115 milliards de voyageurs-km⁸ (Prognos, 2002).

Le Gouvernement wallon a mis en œuvre différentes mesures destinées à promouvoir le transport des personnes en train⁹, en bus¹⁰ et l'intermodalité*. Les indicateurs présentés ici comparent l'évolution du taux d'usage des principaux modes de transport terrestre des personnes. Ils devraient permettre, au fil des éditions successives de ce tableau de bord, d'évaluer dans quelle mesure les efforts déployés par le gouvernement et les différents acteurs de la mobilité se traduisent, dans le comportement des usagers, par un recours plus marqué aux modes de transport collectif* .

4) C'est-à-dire sans modification significative de la part dévolue aux différents modes.

5) Modes voiture, train, bus et car, tram et métro, avion.

6) Dans l'hypothèse que les parts modales de 2002 seront les mêmes en 2010.

7) Modes voiture, train, bus et car, tram et métro.

8) Ce qui représente également une croissance de 10% par rapport à la situation de 2002.

9) L'indicateur relatif aux maillons manquants et maillons faibles du réseau* ferré liste quelques-unes de ces mesures : augmentation de la rapidité de liaison entre les principales villes wallonnes et Bruxelles (dont projet RER), désengorgement des tronçons où se croisent trafic de voyageurs et trafic de marchandises (création de l'axe marchandises Athus-Meuse), modernisation de la dorsale* wallonne, etc.

10) Citons, ea :

- l'agrandissement du réseau TEC dans le cadre du projet RER : actuellement, 5 lignes de rapido bus desservent 8 gares SNCB/RER. Un bus conforto assure également des navettes entre LLN, Wavre et Bruxelles ;

- un projet d'arrêtés visant à modifier la politique tarifaire du groupe TEC ;

- et le financement de projets-pilotes, comme SATELBUS (bus à la demande dans huit communes de la province du Luxembourg).

Caractéristiques de l'indicateur

Echelle spatiale : Région wallonne

Fréquence de mise à jour : annuelle

Procédé utilisé pour l'élaboration de l'indicateur et mode de calcul :

Comparaison des taux d'évolution des différents modes de transport des personnes. Les données relatives aux voitures et aux motos sont obtenues comme suit :

- les véhicules-km sont obtenus par extrapolation au départ des comptages automatiques effectués par le MET : addition pour chacun des tronçons du réseau, du produit de la longueur du tronçon par le trafic journalier moyen annuel (TJMA) correspondant. Sur les autoroutes, les dispositifs de comptage sont nombreux et fonctionnent en continu ; sur les autres routes régionales, les comptages sont plus espacés dans l'espace et dans le temps.

Le trafic sur les routes communales est estimé au départ de différents éléments, dont la consommation de carburants et des comptages quinquennaux. Les comptages effectués sur une base quinquennale permettent de déterminer la part de chaque catégorie de véhicules dans le trafic : celle-ci est alors extrapolée pour les 4 années suivantes ;

- le nombre de passagers pris en charge est calculé sur base d'une estimation du taux moyen de remplissage des véhicules. Le MET se base pour cela sur les données de l'INS concernant les accidents corporels de la circulation.

Les données concernant les trains et les bus sont des estimations basées sur la vente des titres de transport et les distances "théoriques" parcourues à l'aide de ceux-ci.

Les données relatives aux autocaristes privés belges sont communiquées par le SPFMT sur base des déclarations des dites sociétés. Les chiffres ne sont pas disponibles par Région et il n'existe pas non plus de données sur les km parcourus en Belgique par des véhicules étrangers. L'indicateur s'appuie donc sur les estimations de l'Observatoire wallon de la mobilité, basées sur l'hypothèse que les voyageurs-km parcourus en Wallonie par les autocaristes belges équivalent à la moitié du total des voyageurs-km déclarés par les sociétés de transport belges, tant pour les parcours en Belgique qu'à l'étranger. NB : Le SPFMT utilise une autre méthode d'approximation des voyages en autobus et en autocar, basée sur les estimations de trafic de ce type de véhicules découlant des comptages routiers, et d'une hypothèse relative à l'occupation de ces véhicules (soit 14 à 15 personnes par bus et 15 à 16 personnes par car). Ce calcul aboutit à des chiffres sensiblement supérieurs à ceux qui sont présentés ici.

Donnée(s) nécessaire(s)	Origine des données	Echelle des données	Mise à jour des données
- Voyageurs-km en voitures et motos	SPFMT via l'Observatoire wallon de la mobilité	Région wallonne	Annuelle (extrapolation)
- Voyageurs-km en bus	TEC (SRWT) via la cellule EEW (TBE) et l'Observatoire wallon de la mobilité	Région wallonne	Annuelle
- Voyageurs-km en cars	Estimations de l'Observatoire wallon de la mobilité, sur base des données "autocaristes belges" communiquées par le SPFMT	Région wallonne	Annuelle
- Voyageurs-km en train	SNCB, via l'Observatoire wallon de la mobilité	Région wallonne	Annuelle

Limites des indicateurs : Etant donné les incertitudes qui pèsent sur les données concernant les cars, les évolutions mises en évidence sont à considérer avec prudence.

Elaboration de plans communaux de mobilité

Description de l'indicateur :

Bilan cartographique de l'implication des communes wallonnes dans un plan de mobilité.

Problématique couverte :

Renforcer la multimodalité* à l'échelle des communes, pour favoriser le report de mode* et maîtriser les nuisances du trafic* automobile et camions (congestions, dégradations du cadre de vie et de la santé publique).

CADRE ET DEFINITION DE L'INDICATEUR

Mobilité : nécessité d'une gestion intégrée

Pour que les personnes et les marchandises circulent mieux, c'est-à-dire en réduisant les nuisances au cadre de vie et à l'environnement, le SDER* préconise que les déplacements fassent l'objet de réflexions et de plans intégrés. Il serait ainsi souhaitable que la plupart des communes se dotent d'un plan de mobilité* et que de tels plans soient également établis à des échelles plus vastes (par exemple une région touristique). La mise en œuvre de plans communaux de mobilité (PCM) est aussi inscrite dans le Contrat d'Avenir pour la Wallonie.

Depuis juin 1998, le Gouvernement wallon a offert aux communes la possibilité d'avoir recours à un cofinancement et à l'assistance technique de la Région pour élaborer leur PCM et mettre en œuvre les mesures qu'il préconiserait¹.

Le PCM est l'héritier d'expériences pilotes initiées par la Direction Générale des Pouvoirs Locaux du MRW en 1995, et des Plans de déplacements et de stationnement des villes de Liège, Charleroi, Namur, Mons et Verviers lancés en 1996 par le MET. Le concept de PCM correspond désormais à une appellation, une procédure et un contenu types.

Les plans de mobilité (ainsi que leurs précurseurs : les plans de déplacement ou de stationnement) portent sur l'ensemble des

1) Le Gouvernement wallon a adopté en première lecture, le 24 juillet 2003, un avant-projet de décret qui prévoit le cadre du financement de l'engagement (ou du maintien de l'engagement) d'un conseiller en mobilité. En attendant l'adoption définitive du projet de décret et des arrêtés d'application, le Gouvernement a approuvé une circulaire ministérielle fixant les modalités de l'octroi d'une subvention aux communes de plus de 50.000 habitants. Dans un second temps, cette mesure devrait être élargie à toutes les communes disposant d'un PCM adopté.

modes et des réseaux de transport* (ou infrastructures*) à l'intérieur d'une enveloppe territoriale donnée, en l'occurrence une ou plusieurs communes. Leurs objectifs sont à la fois locaux (par exemple améliorer la sécurité d'une traversée d'agglomération ou l'organisation du stationnement dans un centre-ville) et globaux (privilégier les modes de transport les moins dommageables à l'environnement et la santé).

Tout PCM poursuit trois catégories d'objectifs :

- l'amélioration de l'accessibilité de la commune pour les personnes et les marchandises, avec un accent particulier sur le rééquilibrage de l'offre modale (amélioration de l'offre en transport public, aménagement de voiries ou d'espaces publics, etc.);
- la réduction du nombre et de la gravité des accidents de la route ;
- l'amélioration du cadre de vie (réduction des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique, convivialité des espaces destinés aux piétons, etc.)

L'élaboration d'un PCM comporte trois phases successives :

- 1°) un diagnostic de la mobilité communale*;
- 2°) la définition d'objectifs généraux (quantitatifs et/ou qualitatifs) ;
- 3°) l'élaboration du plan communal de mobilité proprement dit, qui concrétise les objectifs généraux par des mesures programmées à court, moyen et long terme pour chacun des modes de déplacements.

Le PCM se caractérise par l'importance de l'information et de la consultation de la population et de tous les acteurs concernés. Il doit être approuvé par le Conseil communal, avant d'être soumis à l'approbation du Ministre de la Mobilité.

Dans ce contexte, l'indicateur a) établit de manière cartographique un bilan de l'implication des communes wallonnes dans un plan de mobilité (PCM ou plans précurseurs : projets-pilotes et plans de déplacements et de stationnement) à la mi-septembre 2003. L'indicateur distingue l'état d'avancement de l'élaboration du plan: en cours, terminé, adopté (c'est-à-dire approuvé par les différentes instances concernées). L'indicateur b) présente sous forme de tableau le volume de population concerné par un plan de mobilité. L'indicateur c) présente graphiquement l'évolution temporelle du nombre de communes impliquées dans cette démarche (avant 2000 et depuis cette date). La date prise en compte est celle du lancement de la procédure administrative liée à l'élaboration d'un

PCM, à savoir : la publication de l'avis de marché (appel à candidature ou appel d'offre).

ANALYSE

Plans de mobilité : quelles avancées sur le terrain ?

Selon l'indicateur a), en septembre 2003 un peu moins d'un tiers des communes wallonnes se trouvaient impliquées dans un plan communal (ou intercommunal) de mobilité (ou dans un des plans précurseurs au PCM). La grande majorité de ces plans de mobilité ont été adoptés.

D'après l'indicateur b), le volume de population concernée en 2003 par un plan de mobilité adopté était de 1 022 247 habitants; le nombre total d'habitants pouvant potentiellement et à terme bénéficier des mesures préconisées par ce type de plan est 1.828.862 (sur la base des données de population 2003).

Selon l'indicateur c), un plan de mobilité a été initié pour seize communes avant 2000, trente-deux communes en 2000 et trente-cinq communes en 2001. En outre, en 2003, il a été décidé que Jambes ferait l'objet d'un PCM, comme auparavant la ville de Namur.

ENJEUX ET PERSPECTIVES

La réduction des nuisances associées à la mobilité (congestion et dégradation de la santé et de l'environnement) nécessite la mise en œuvre d'outils de réflexion et de décision intégrés relatifs aux déplacements des personnes et de marchandises.

Les plans de mobilité (ainsi que leurs précurseurs) constituent de tels outils.

La tendance est actuellement à l'élaboration de plans intercommunaux de mobilité et de plans de mobilité transfrontaliers².

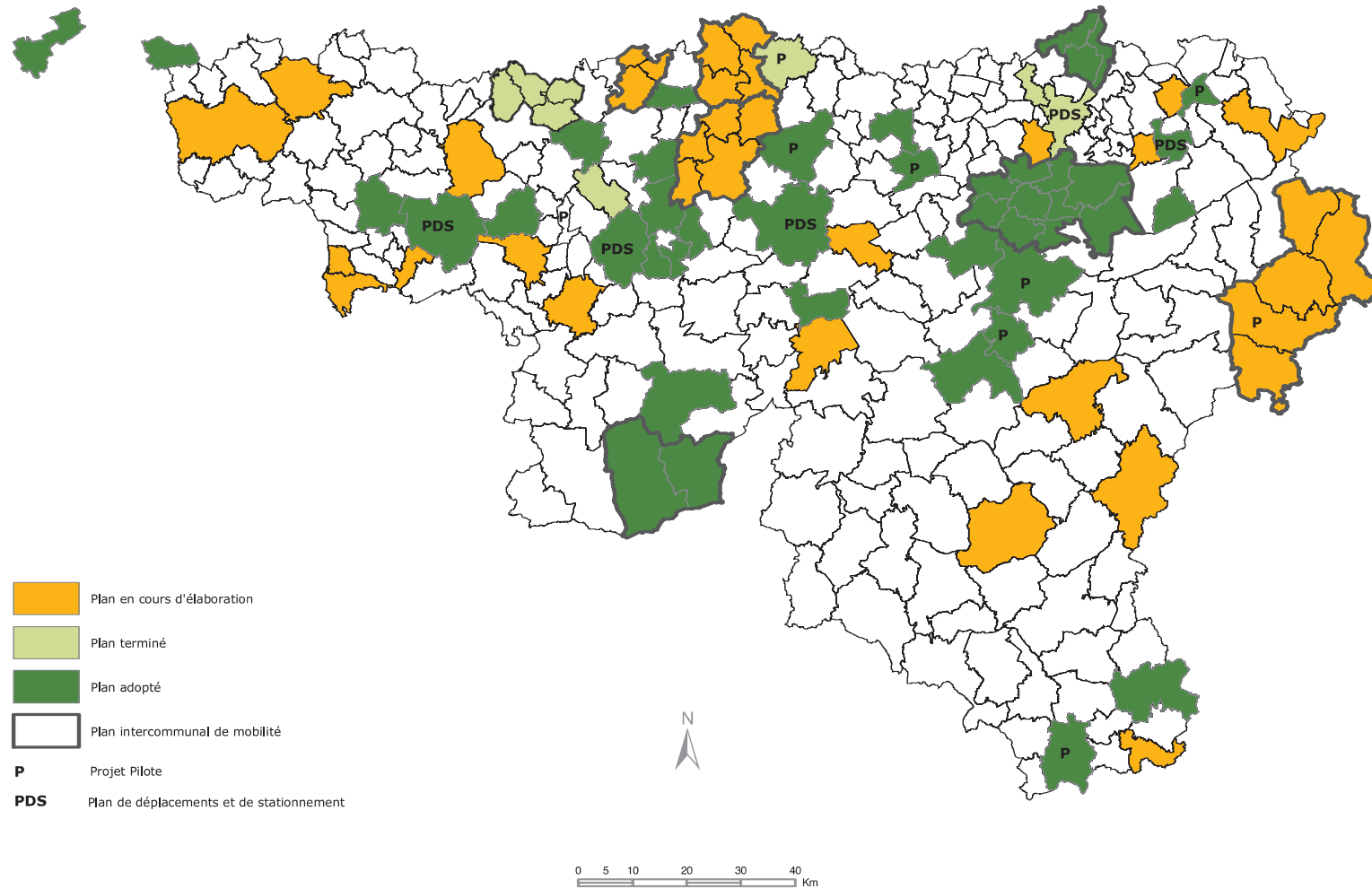
Les indicateurs proposés ici permettront de suivre l'évolution du nombre de communes (et d'habitants wallons) impliqués dans l'élaboration de tous ces plans de mobilité.

2) Ainsi, la Wfg (Wirtschaftsförderungsgesellschaft Ostbelgiens), l'intercommunale de développement de la Région germanophone, souhaite réaliser une étude de ce type pour les communes de Plombières, Welkenraedt et Baelen (nord de la Communauté germanophone), ainsi que Vaals (Pays-Bas), Aix-la-Chapelle et Kreis Aachen (Allemagne). Ce projet devrait être déposé dans le cadre du programme Interreg III Euregio Meuse-Rhin.



Indicateur a): Communes impliquées dans un Plan de Mobilité (septembre 2003)

carte 4



Source des données: MET/DG3/D311 Direction des Études et de la Programmation

CPDT Réalisation (2003) : CREAT, UCL

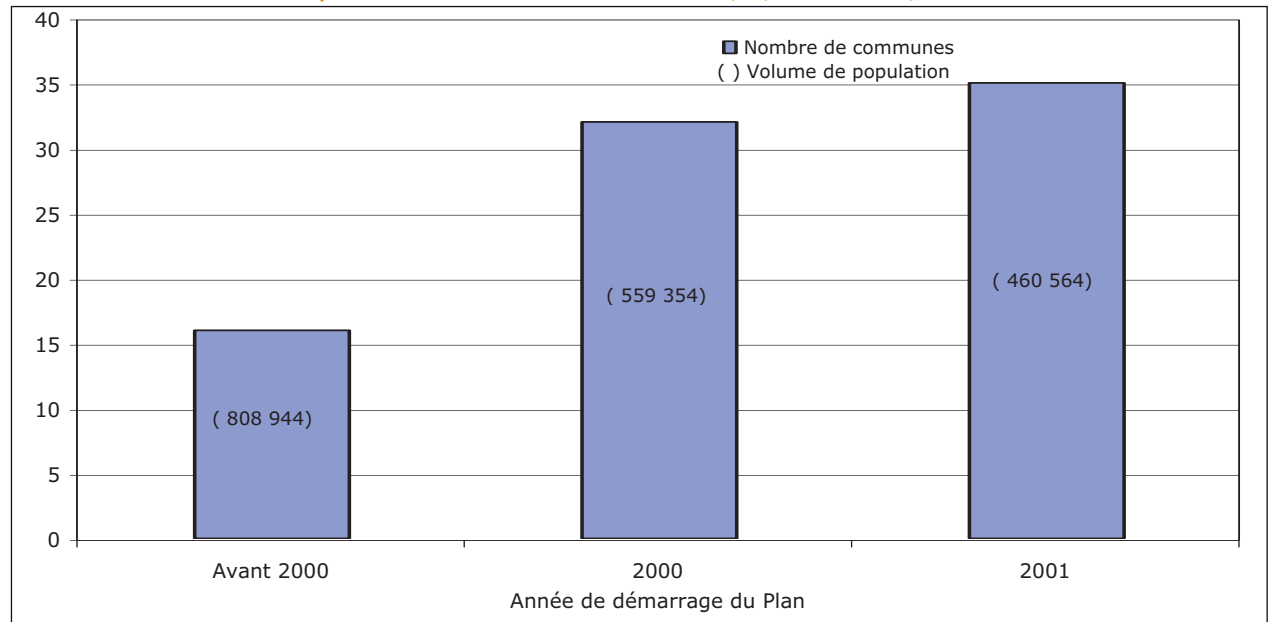


Indicateur b): Volume de population concernée en 2003 par un plan de mobilité

Plan adopté	Plan terminé	Plan en cours d'élaboration
1 022 247 habitants	273 710 habitants	532 905 habitants
Total: 1 828 862 habitants		

Source : INS et MET/D311

Indicateur c): Evolution du nombre de communes impliquées dans un plan de mobilité



Source : INS et MET/D311

Caractéristiques de l'indicateur

Echelle spatiale : communale

Fréquence de mise à jour : annuelle

Procédé utilisé pour l'élaboration de l'indicateur et mode de calcul :

Représentation cartographique des informations fournies sous forme de tableau par le MET et le Cabinet du ministre de la mobilité, à propos de l'état d'avancement des dossiers "plans de mobilité".

Donnée(s) nécessaire(s)	Origine des données	Echelle des données	Mise à jour des données
- Suivi des dossiers communaux concernant l'élaboration des PCM	MET/D311 et Cabinet du ministre de la mobilité	/	Continue
- Carte des communes wallonnes (limites communales administratives)	MRW/DGATLP	Communes wallonnes	/
- Données de population	INS (juillet 2003)	Communes wallonnes	Bisannuelle

Limites des indicateurs :

La mise en œuvre d'un PCM peut renvoyer à des réalités très diverses et donc difficilement comparables : de la modification des infrastructures "lourdes" ou de la signalétique routière, à des mesures d'ordre organisationnel telles que la création d'une centrale de mobilité, ou encore à des actions de sensibilisation. L'indicateur ne prend donc pas en considération cette variable. Notons cependant que l'approbation du PCM par le ministre laisse présager que la mise en œuvre est effective ou en voie de le devenir. Il peut également arriver qu'une commune concrétise l'une ou l'autre des mesures programmées par le PCM, sans pour autant que ce dernier ait été avalisé par le ministre ou par le conseil communal. C'est le cas de la création d'une centrale de mobilité à Visé, dans le cadre du Plan intercommunal de Basse-Meuse.

Accessibilité des pôles par le réseau routier à grand gabarit et les transports collectifs

Description de l'indicateur :

Evaluation du niveau d'accessibilité multimodale* de chaque pôle* wallon, par rapport à la moyenne ; comparaison avec la situation attendue en regard du volume de population du pôle.

Problématique couverte :

Garantir une mobilité durable nécessite de renforcer l'accessibilité multimodale des pôles, pour favoriser le report de mode*.

CADRE ET DEFINITION DE L'INDICATEUR

Accessibilité et développement

Le projet de structure spatiale pour la Wallonie comporte notamment des "pôles", c'est-à-dire des villes essentiellement¹. Leur rôle structurant se traduit entre autres par l'importance des déplacements des personnes, puisque c'est dans ces pôles que les habitants des environs vont travailler, suivre des cours, faire leurs courses, voir un film, etc. La bonne accessibilité des pôles pour les personnes est donc d'une importance majeure, et le caractère multimodal de cette accessibilité est un enjeu fondamental pour favoriser le report de mode au niveau régional.

L'indicateur proposé ci-après décrit l'accessibilité des pôles² du SDER* par le réseau routier à grand gabarit* et par les modes bus et train pour voyageurs, en attribuant le même poids à chacun de ces trois éléments. Dans les versions ultérieures de cet indicateur, les trois modes* feront l'objet d'une évaluation distincte, ce qui permettra de comparer leur évolution. Pour chaque pôle, le niveau d'accessibilité globale est mis en relation avec le volume de population.

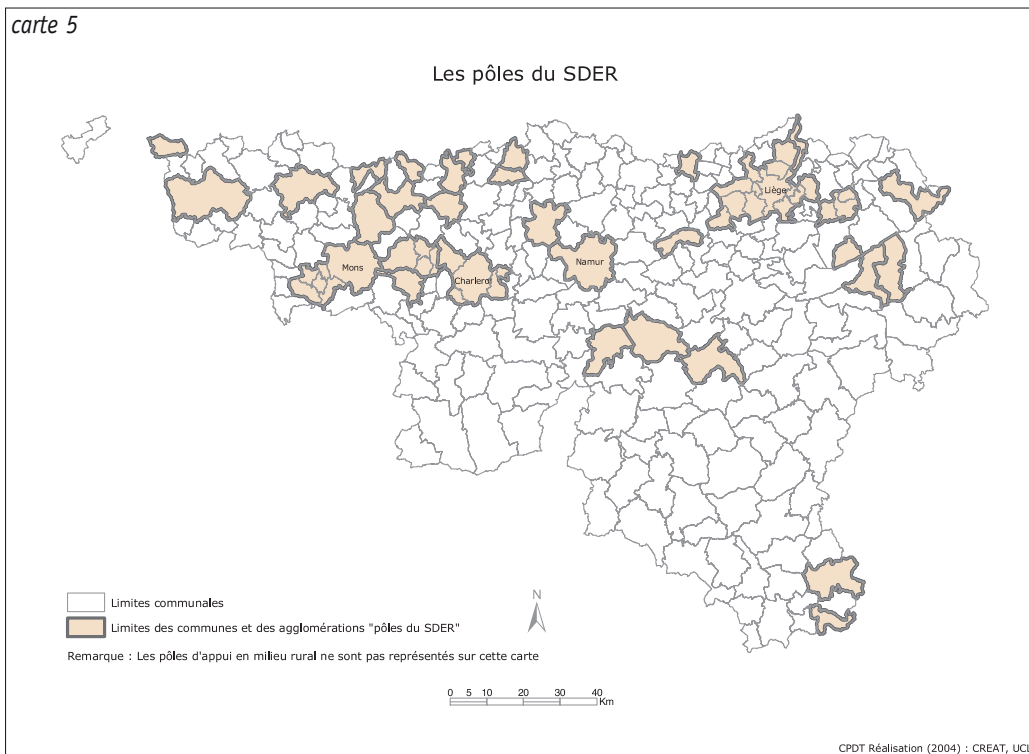
1) Les pôles d'appui en milieu rural sont principalement des communes non urbaines.

2) A l'exception des pôles d'appui en milieu rural.

L'indicateur situe graphiquement :

- le niveau d'accessibilité du pôle par rapport au niveau moyen d'accessibilité de l'ensemble des pôles;
- le volume de population de chaque pôle par rapport à la population moyenne des pôles.

On peut ainsi évaluer le niveau d'accessibilité d'un pôle par rapport à l'accessibilité "attendue" pour son volume de population.





ANALYSE

Accessibilité de fait et accessibilité attendue

Les résultats de l'indicateur doivent être rapportés à la carte des bassins de vie* et à celle des bassins d'emplois* présentées dans les finalités 1 et 2 de ce tableau de bord.

L'indicateur illustre, comme attendu, la situation privilégiée des quatre pôles majeurs³. Namur est caractérisée par un niveau d'accessibilité légèrement supérieur à la situation "attendue" par rapport à son volume de population, tandis que Mons est dans la situation inverse.

Parmi les autres pôles caractérisés par un volume de population supérieur à la moyenne, Tournai et La Louvière se démarquent également par un niveau d'accessibilité supérieur à la moyenne, tandis que Verviers présente un niveau d'accessibilité légèrement inférieur à la moyenne, et inférieur également à la situation "attendue" en regard de son volume de population.

Les autres pôles se caractérisent à la fois par un niveau d'accessibilité et un volume de population inférieur à la moyenne. Cependant, lorsqu'on rapporte leur niveau d'accessibilité au volume de population qui leur est propre, on constate que :

- certains, dont Ottignies-LLN, Arlon, Huy et Nivelles jouissent d'une accessibilité bien supérieure à la situation "attendue" ;
- d'autres, comme Mouscron, Eupen et Malmédy, n'offrent qu'une faible accessibilité par rapport à ce à quoi on pourrait s'attendre. Pour les trois pôles précités, ceci s'explique en partie par leur localisation excentrée.

3) Mons, Charleroi, Namur, Liège.

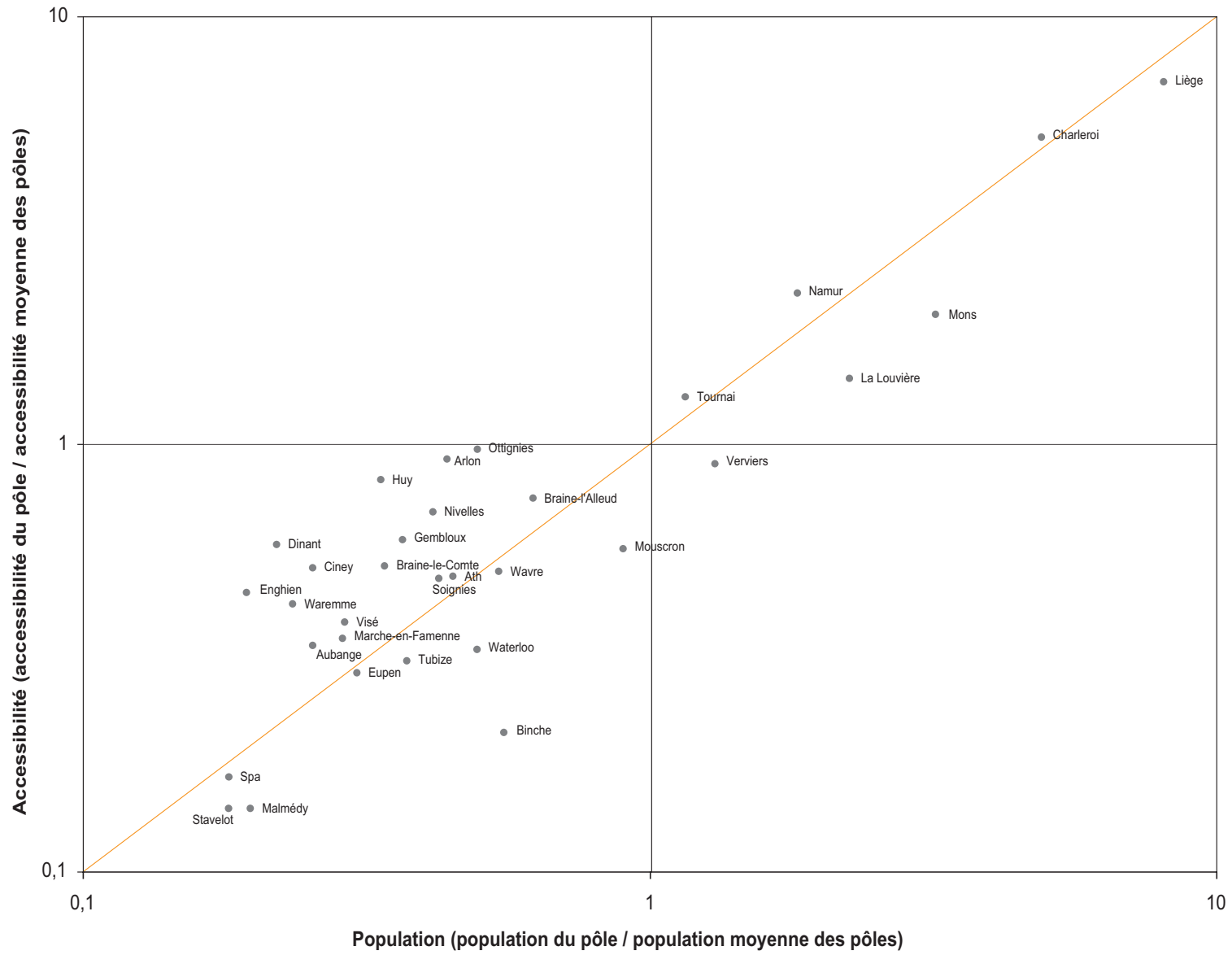
ENJEUX ET PERSPECTIVES

Renforcer l'accessibilité multimodale des pôles pour les personnes est un enjeu stratégique pour une meilleure maîtrise des déplacements, mais aussi pour le développement économique et social de la Wallonie.

Afin de mieux appréhender l'accessibilité des pôles, la prochaine édition du tableau de bord pourrait examiner séparément l'accessibilité par chacun des trois éléments considérés ici globalement (RGG, trains pour voyageurs, lignes de bus). Il serait également intéressant à l'avenir de rapporter le niveau d'accessibilité des pôles à leur volume d'emplois.



Niveau d'accessibilité multimodale des pôles



Source : MET, SNCB, TEC, INS



Caractéristiques de l'indicateur

Echelle spatiale : Région wallonne

Fréquence de mise à jour : annuelle

Procédé utilisé pour l'élaboration de l'indicateur et mode de calcul :

L'indicateur propose, pour chaque pôle, un classement en fonction de deux variables :

- en abscisse : population du pôle/population moyenne des pôles
- en ordonnée : le niveau d'accessibilité (multimodale) du pôle/niveau moyen d'accessibilité (multimodale) des pôles

Le niveau d'accessibilité multimodale de chaque pôle est obtenu en additionnant la cote d'accessibilité calculée séparément pour le RGG, le train et le bus, où :

- Cote d'accessibilité par RGG = [nbre d'échangeur(s)* RGG1* présent(s) sur le territoire du pôle X nbre de RGG1 présents] + [nbre d'échangeur(s) RGG2 présent(s) X nbre de RGG2* présents] + 1 si présence de RGG3* sur le territoire du pôle (ou + 0 si absence de RGG3)

NB : RGG1 = autoroutes ; RGG2 = routes pour automobiles ; RGG3 = routes rapides.

- Cote d'accessibilité par bus = nombre de lignes TEC traversant le territoire du pôle.
- Cote d'accessibilité par train = nombre de trains desservant la gare principale du pôle X leur fréquence respective durant un jour ouvrable.

L'indicateur graphique permet de distinguer les 4 catégories suivantes :

- pôles plus accessibles que la moyenne, à population inférieure à celle de la moyenne ;
- pôles plus accessibles que la moyenne, à population supérieure à celle de la moyenne ;
- pôles moins accessibles que la moyenne, à population supérieure à celle de la moyenne ;
- pôles moins accessibles que la moyenne, à population inférieure à celle de la moyenne des pôles.

En outre, la diagonale qui relie les coordonnées X,Y = (0,0) aux coordonnées X,Y = (1,1) et se poursuit au-delà de ces coordonnées, symbolise un niveau d'accessibilité multimodale "attendu" par rapport au volume de population du pôle, sur base des cas étudiés.

Donnée(s) nécessaire(s)	Origine des données :	Echelle des données :	Mise à jour des données :
- Carte du réseau routier	MET & Carte Michelin (pour la localisation des échangeurs)	1/10 000	Annuelle
- Représentation schématique des lignes de bus	Arrêts de bus géoréférencés du LEPUR pour les TEC-Namur et TEC-Liège & horaire des autres TEC	/	En fonction des besoins de la CPDT
- Horaire des trains	SNCB	/	Annuelle
- Population des pôles	INS	Commune	Annuelle

Limites de l'indicateur :

L'indicateur ne tient pas compte de la fréquence des bus mais seulement de la présence de lignes traversant le territoire des pôles.

Les données d'accessibilité devraient à l'avenir être rapportées au volume d'emploi des pôles.

Nombre de personnes pouvant atteindre les pôles majeurs par le rail en 30 et en 45 minutes

Description de l'indicateur :

Nombre de gares belges permettant de joindre les quatre pôles* majeurs, en maximum 45 et 30 minutes ; nombre de voyageurs potentiels concernés.

Problématique couverte :

Le renforcement de l'accessibilité des pôles en train, pour le transport* des personnes, est l'une des mesures à mettre en œuvre pour favoriser le report de mode* et tendre vers une mobilité durable.

CADRE ET DEFINITION DE L'INDICATEUR

La mobilité sur des rails

L'amélioration de l'accessibilité en train rencontre la nécessité de recourir à des modes* de transport plus respectueux de l'environnement et du cadre de vie, en cohérence avec ce qui est préconisé par le SDER* : en ce qui concerne le déplacement des personnes, on favorisera par ordre de priorité la marche à pied et les déplacements à vélo, puis les transports en commun* et enfin les déplacements en voiture¹.

Le SDER, le Contrat d'Avenir et le Plan de mobilité et de transport pour la Wallonie mettent en exergue la nécessité de moderniser les transports collectifs*, pour favoriser l'intermodalité* ou le report de mode.

Dans ce contexte, les indicateurs proposés ici déterminent:

a) le nombre de gares belges permettant une liaison avec Liège-Guillemins, Namur, Charleroi-Sud et Mons en 45 minutes ; les mêmes calculs sont ensuite effectués en réduisant la durée du parcours. L'indicateur prend en compte, pour chaque liaison, le train IR, IC ou L le plus rapide durant un jour ouvrable² ;

1) Et permet également de lutter contre la congestion routière.

2) L'indicateur cible donc essentiellement les trains circulant aux heures de pointe.

b) le nombre de personnes habitant dans un rayon de 1 500 mètres autour des gares identifiées en a). Ce volume de population est considéré ici comme le nombre potentiel de personnes pouvant effectuer quotidiennement en train la navette vers les 4 pôles majeurs dans un laps de temps jugé raisonnable.

ANALYSE

Atteindre les 4 pôles principaux en un laps de temps raisonnable

Un peu moins d'un million de personnes habitant à proximité (c'est-à-dire maximum 1 500 m) d'une gare ont la possibilité de se rendre quotidiennement en train dans l'un des quatre pôles majeurs en 30 minutes ou moins. Si on considère un temps de parcours d'un quart d'heure de plus, c'est au total près de 1,5 million de personnes qui disposent de cette opportunité.

C'est Charleroi-Sud qui a la potentialité de drainer le plus grand nombre de personnes, et cela en 30 minutes comme en 45 minutes (cf indicateur b)³.

Pour une durée de parcours inférieure ou égale à 45 minutes, Namur occupe la seconde position du classement, tandis que si on réduit le temps de parcours envisagé à 30 minutes maximum, c'est Liège-Guillemins qui arrive en seconde position. Ceci s'explique par le fait que la ville de Namur est moins densément peuplée que celle de Liège, mais qu'elle est par contre accessible en moins de 45 minutes en train à partir de Bruxelles-Luxembourg et Bruxelles-Schuman.

La gare belge la plus éloignée permettant de relier Liège-Guillemins en maximum 45 minutes est celle de Leuven.

En ce qui concerne les liaisons ferroviaires d'un pôle à l'autre:

- Mons et Charleroi sont situés à moins de 30 minutes l'un de l'autre ;
- il en va de même pour Charleroi et Namur ;
- Namur et Liège sont à une quarantaine de minutes l'un de l'autre ;

3) Charleroi-sud est également accessible au plus grand nombre de gares situées à 30 minutes ou moins, en train ; ce pôle est à égalité avec celui de Namur en ce qui concerne le nombre de gares permettant une liaison en 45 minutes ou moins (cf. tableau page 37)

- les autres liaisons inter-pôles nécessitent plus de 45 minutes. Au départ d'une gare bruxelloise, il est possible de se rendre en train en tout au plus 45 minutes⁴ (correspondances comprises) à Namur, Charleroi-Sud et Mons, mais pas aux Guillemins.

En ce qui concerne les liaisons frontalières :

- il est possible de joindre en train Liège-Guillemins au départ de Maastricht aux Pays-Bas (via Visé) et d'Aix-la-Chapelle en Allemagne, en 45 minutes ou moins⁵ ;
- Namur n'est accessible au départ du G.D. du Luxembourg qu'en plus de 45 minutes ;
- Charleroi-Sud peut être relié au départ d'Erquelinnes et de Jeumont (France) en 45 minutes maximum ;
- Mons est accessible en 45 minutes ou moins au départ de Baisieux (France), via Tournai.

Mons est à moins de 30 minutes en train de Charleroi-Sud et à moins de 45 minutes de Bruxelles-Midi et de la France (Baisieux) via Tournai.

4) Durée de parcours : >30 min mais ≤ 45min.

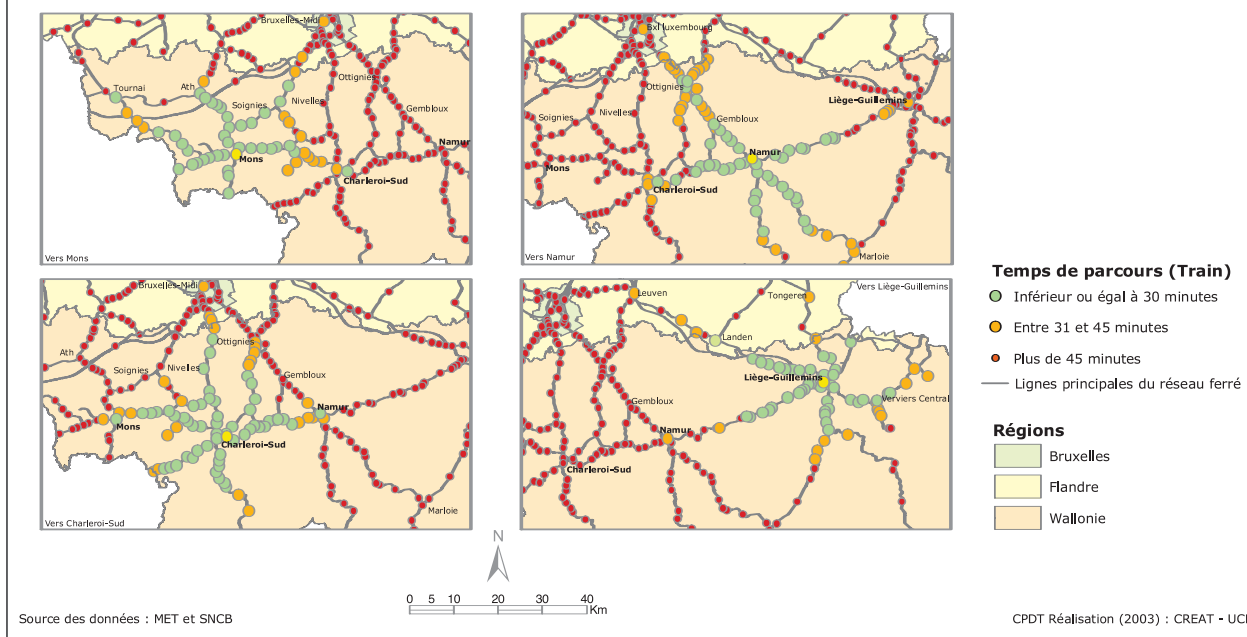
5) Ibidem.

Vers Liège-Guillemins	
Gares concernées	Nbre d'usagers potentiels
en 30 minutes ou moins	338 828
44	
dans un intervalle de 31 à 45 minutes	131 102
18	
AU TOTAL : en 45 minutes ou moins	469 930
62	
Vers Namur	
Gares concernées	Nbre d'usagers potentiels
en 30 minutes ou moins	226 330
45	
dans un intervalle de 31 à 45 minutes	295 558
38	
AU TOTAL : en 45 minutes ou moins	521 888
83	
Vers Charleroi-Sud	
Gares concernées	Nbre d'usagers potentiels
en 30 minutes ou moins	395 979
59	
dans un intervalle de 31 à 45 minutes	209 784
24	
AU TOTAL : en 45 minutes ou moins	607 763
83	
Vers Mons	
Gares concernées	Nbre d'usagers potentiels
en 30 minutes ou moins	215 850
34	
dans un intervalle de 31 à 45 minutes	183 495
17	
AU TOTAL : en 45 minutes ou moins	399 345
51	

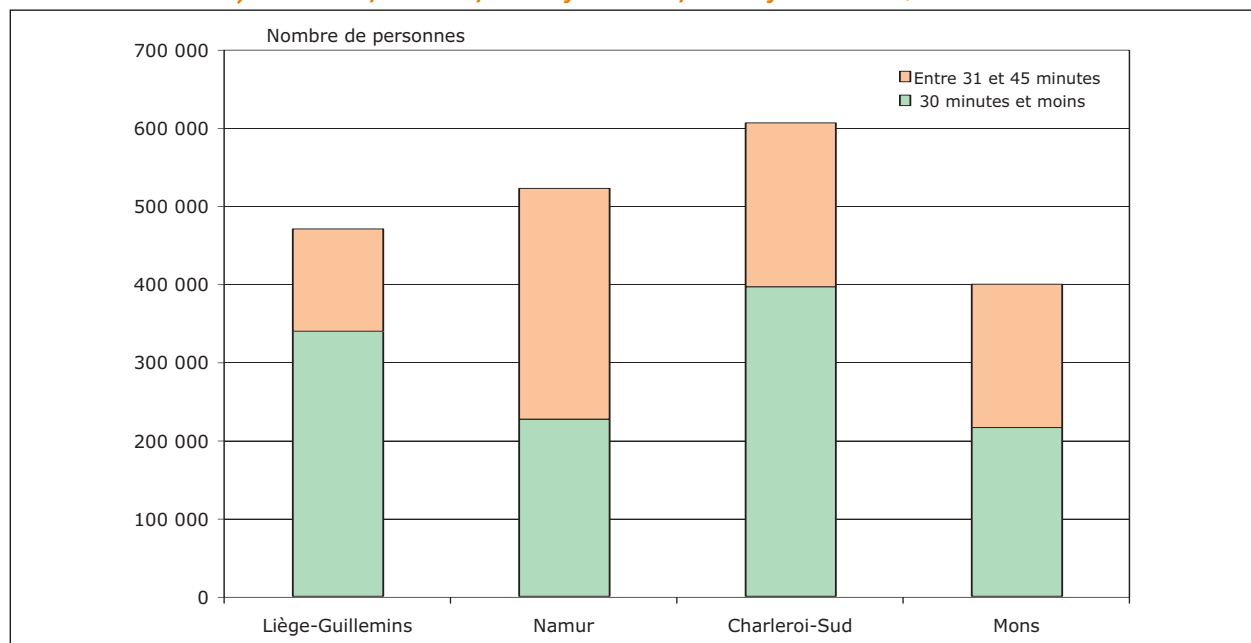
Source : SNCB, INS

Indicateur a) Temps de parcours en train vers les gares de Charleroi-Sud, Liège-Guillemins, Mons, Namur

cartes 6



Indicateur b) nombre de personnes pouvant rejoindre les pôles majeurs en train, en 45 minutes ou moins



Source: SNCB, INS

ENJEUX ET PERSPECTIVES

Améliorer l'accessibilité des grands pôles régionaux par le rail est l'une des mesures à mettre en œuvre pour favoriser le développement socio-économique de la Wallonie tout en tentant de stabiliser le flux de navetteurs ayant recours à la voiture (ou aux véhicules deux-roues motorisés).

Dans leur évolution, les indicateurs proposés ici permettront d'évaluer les efforts consentis pour améliorer la rapidité des trains reliant les quatre pôles majeurs. Cependant, il ne faut pas perdre de vue que les attentes de la clientèle et des usagers potentiels concernent également le renforcement de la fréquence des trains et l'amélioration des dessertes* locales, de la ponctualité, du confort et de la sécurité, de la diffusion de l'information et des aménagements destinés à faciliter l'intermodalité.

Ces indicateurs invitent à établir des plans d'occupation du sol dans les quartiers de gares et à réfléchir au type d'activités à y implanter pour favoriser le recours au train pour les déplacements domicile-travail. Charleroi-Sud offre à ce point de vue des potentialités intéressantes, puisque cette gare a la possibilité de drainer le plus grand nombre de personnes en moins de 45 et de 30 minutes. Implanter des magasins, des crèches, des pharmacies et autres services à proximité immédiate des gares (ou dans les gares) pourrait s'avérer un bon incitatif.

Il serait intéressant de suivre, au travers des éditions successives de ces indicateurs, l'avancement des chantiers relatifs aux maillons manquants et points faibles du réseau ferré (cf. plus haut le critère 3.2.1). En effet, certains de ces maillons manquants sont non seulement importants pour intégrer la Wallonie dans les réseaux de transport* internationaux et interrégionaux, mais aussi pour améliorer l'accessibilité multimodale* des pôles. Il s'agit principalement des maillons manquants suivants:

- travaux de modernisation de la dorsale* wallonne ;
- projet RER ;
- projet d'augmentation de vitesse entre Ottignies, Namur et Luxembourg ;
- projet de réduction de la durée du parcours entre Bruxelles et Charleroi.

L'évolution de la population dans les noyaux d'habitat* et les pôles wallons (futur indicateur de la finalité 1) offrira également une mise en perspective intéressante avec les indicateurs développés ici.

Caractéristiques de l'indicateur

Echelle spatiale : Réseau ferré belge

Fréquence de mise à jour : annuelle

Procédé utilisé pour l'élaboration de l'indicateur et mode de calcul :

Indicateur a) : Calcul, au départ des gares belges, de la durée du parcours pour relier Liège-Guillemins, Namur, Charleroi-Sud et Mons.

Indicateur b) : Pour toutes les gares situées à 45 minutes maximum, puis à 30 minutes maximum des gares des 4 principaux pôles régionaux : délimitation d'une zone de 1500m de rayon autour de la gare et estimation du nombre d'habitants par recouvrement des cercles ainsi tracés et des secteurs statistiques*. Pour estimer, par exemple, le nombre de personnes pouvant rejoindre Mons en maximum 30 minutes en train, il suffit de sélectionner toutes les gares répondant à ce critère et d'additionner leur population proche. Lorsque la zone délimitée par un cercle ne recouvre qu'une portion d'un secteur statistique, le nombre d'habitants est calculé en multipliant la superficie concernée par la densité de population du secteur statistique.

Donnée(s) nécessaire(s)	Origine des données :	Echelle des données :	Mise à jour des données :
- Horaires des trains	SNCB	/	Annuelle
- Population des secteurs statistiques	INS	Secteur statistique	Annuelle

Limites des indicateurs :

Les indicateurs ne prennent pas en compte les trains à grande vitesse, ce qui pourrait faire l'objet d'un indicateur à part entière dans la prochaine édition du tableau de bord.

Les indicateurs se limitent à la population belge. Dans une édition ultérieure du tableau de bord il pourrait être intéressant de déterminer le nombre de personnes résidant à l'étranger susceptibles de relier nos quatre principaux pôles régionaux en moins d'une heure, et de se procurer pour se faire des données de population précises pour la France, le Grand-Duché du Luxembourg, l'Allemagne et les Pays-Bas.

Il serait également utile d'élaborer des indicateurs similaires concernant l'offre routière et l'offre des TEC, ainsi que l'offre intermodale, afin de pouvoir comparer les "performances" de chaque mode et mesurer les efforts réalisés pour privilégier les modes plus respectueux de l'environnement et de la santé.

Accessibilité des zones d'activité économique inscrites par

Description de l'indicateur :

Evaluation de l'accessibilité multimodale* pour les personnes, des zones d'activité économique* inscrites par révision au plan de secteur.

Problématique couverte :

Lors des décisions d'implantation de zones d'activité économique, la prise en compte de l'accessibilité multimodale est susceptible de favoriser le report de mode*.

révision au plan de secteur

CADRE ET DEFINITION DE L'INDICATEUR

Aménager le territoire de manière à maîtriser la mobilité

En tant que principal outil d'affectation du sol, le plan de secteur (PdS) joue un rôle crucial dans la structuration de l'espace et la gestion/organisation de la mobilité. Selon le SDER*, les révisions du plan de secteur doivent viser l'utilisation optimale des infrastructures* de transport* existantes et la maîtrise des effets induits par les nouvelles implantations sur les déplacements. En particulier, les décisions d'implantation d'activités économiques générant d'importants flux de déplacements doivent prendre en compte l'accessibilité par les modes* alternatifs aux voitures et deux-roues motorisés, ainsi qu'aux camions.

Le Contrat d'Avenir et le Plan de mobilité et de transport pour la Wallonie invitent également à favoriser les modes plus conformes aux principes de développement durable*.

La stratégie de localisation des entreprises doit viser l'adéquation entre leurs besoins ("profil de mobilité") et les caractéristiques des lieux susceptibles de les accueillir ("profil d'accessibilité").

L'indicateur présenté ici évalue l'accessibilité des zones d'activité économique (ZAE) inscrites par révision au plan de secteur

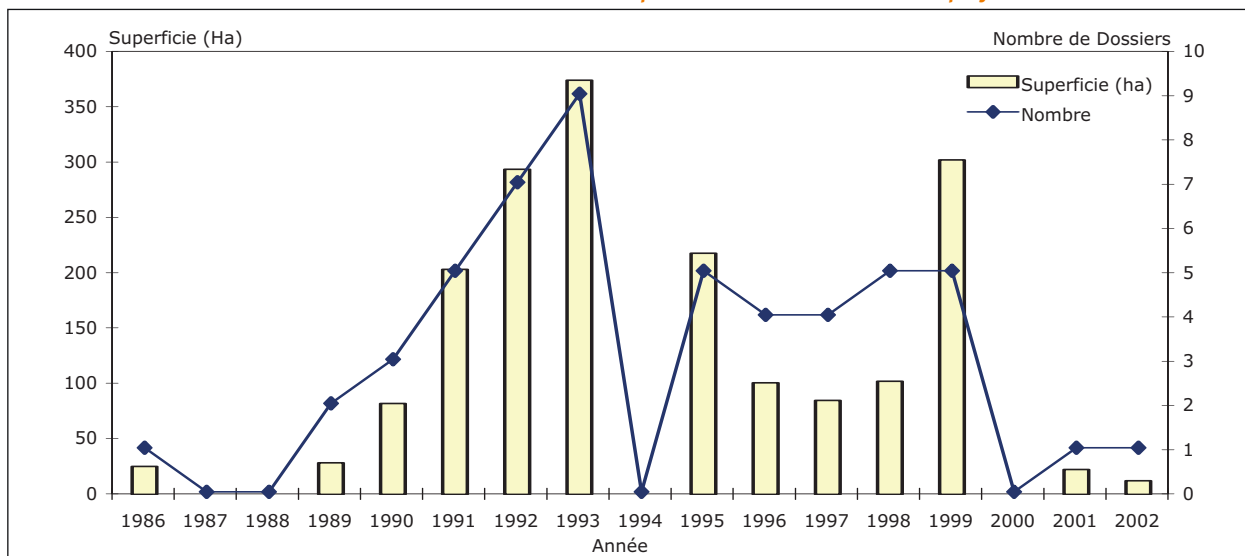
1) Un même dossier peut porter sur plusieurs zones distinctes, mais proches voire accolées.

entre 1986 et 2002. Ceci concerne 145 ZAE, soit 1 851 hectares, ayant fait l'objet de 54¹ dossiers de révision. Dans les pages qui suivent, un graphique visualise l'évolution du nombre de dossiers acceptés depuis 1986 et une carte permet de localiser les zones concernées. Pour plus de clarté, les résultats de l'indicateur proprement dit seront présentés par dossier.

Les zones étudiées ont fait l'objet d'une révision définitive du plan de secteur. L'indicateur ne tient donc pas compte de la révision de Bierset (AGW du 06/02/2003) ni des 1 500 ha concernés par le "plan prioritaire d'affectation d'espace à l'activité économique" arrêté en avril 2003 par le Gouvernement wallon.

L'indicateur s'intéresse exclusivement au transport des personnes². Pour chaque dossier, l'accessibilité par le réseau routier à grand gabarit* (RGG), par le mode bus et par le mode train a d'abord été cotée séparément. La pondération de ces cotes (RGG 50%, transports collectifs 50%) puis leur addition a permis d'obtenir une cote globale, traduite en une appréciation de l'accessibilité globale, multimodale, des ZAE (accessibilité bonne, moyenne, insuffisante).

Révisions définitives du plan de secteur :
 évolution du nombre de dossiers concernant l'inscription d'une nouvelle ZAE et superficies concernées



Source : DGATLP

2) Une édition ultérieure du tableau de bord devrait s'intéresser au transport des marchandises.

ANALYSE

Qu'en est-il sur le terrain ?

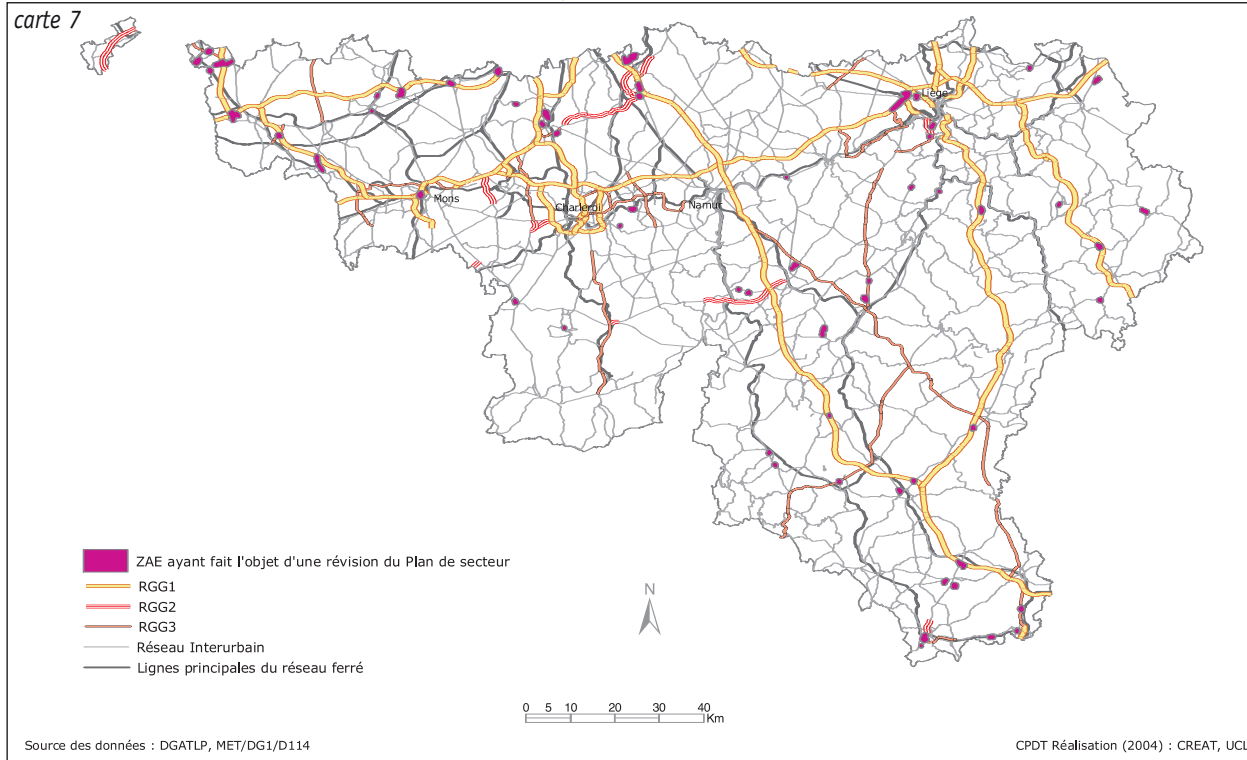
Selon l'indicateur, la majorité des nouvelles ZAE (21 dossiers sur 54, soit 1094 ha) bénéficie d'une bonne accessibilité globale: cette situation correspond en grande partie à une bonne desserte* routière et au minimum à une accessibilité moyenne en transports collectifs*.

A l'inverse, quinze nouvelles ZAE (représentant 268 ha) se caractérisent par une accessibilité insuffisante, ce qui signifie en général soit que leur accessibilité par le RGG est insuffisante, soit que celle-ci étant moyenne la desserte en transports collectifs fait défaut.

On peut donc conclure que la plupart des nouvelles implantations de ZAE (39 dossiers sur 54) possèdent une accessibilité au minimum moyenne. Ces ZAE disposent donc d'un potentiel de transfert modal* de la voiture particulière vers les transports collectifs (bus essentiellement).



Localisation des ZAE ayant fait l'objet d'une révision du plan de secteur depuis 1986



ENJEUX ET PERSPECTIVES

Depuis plusieurs dizaines d'années, les activités économiques ont tendance à s'implanter hors des noyaux bâtis*. Ceci s'explique par divers facteurs, dont la politique d'aménagement du territoire par zonage, les problèmes de cohabitation avec la fonction résidentielle, de disponibilités foncières et de congestion routière des centres urbains. Cette tendance figure à la fois parmi les causes de l'explosion du trafic* routier et parmi ses conséquences.

Soulignons que ce n'est pas parce qu'une ZAE est bien desservie par les transports collectifs (proximité d'un arrêt de bus et/ou d'une gare, et fréquence de desserte satisfaisante) que s'opèrera inmanquablement un transfert vers ces modes. Un faisceau de politiques et de mesures est nécessaire pour obtenir un tel résultat : sensibilisation, incitants économiques (réductions fiscales, réductions tarifaires sur les transports collectifs, ...), amélioration de l'offre, développement des plans de transport d'entreprise, création de parcs-relais*, mesures restrictives à l'usage de la voiture (comme les voies réservées aux bus, la diminution du nombre d'emplacements de stationnement), etc.

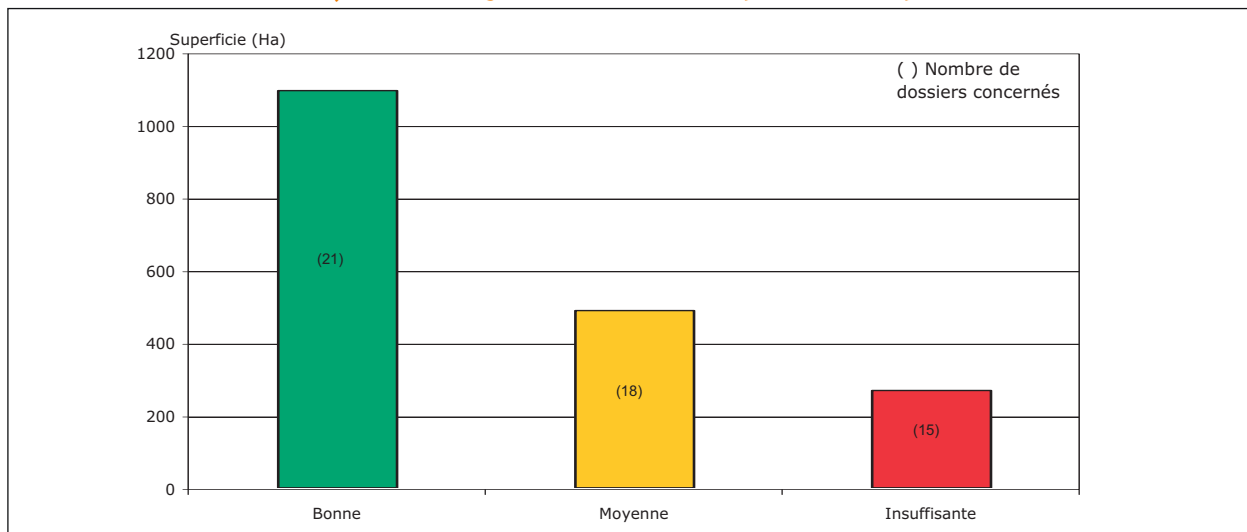
Une pratique de planification spatiale favorisant un usage du sol moins générateur de déplacements motorisés (par la prise en compte de l'accessibilité multimodale et/ou par la réduction des distances à parcourir) apparaît donc comme l'une des pistes prometteuses pour la maîtrise de la mobilité.

Seule une politique active permettra le maintien d'activités économiques dans les centres urbains.

La classification "ABC" profil de mobilité et profil d'accessibilité devrait encore être opérationnalisée en Région wallonne. La création de petits parcs urbains pourrait par exemple se développer.

Les arrêtés d'application du Décret d'expansion économique pourraient également offrir des opportunités intéressantes.

Indicateur a) Accessibilité globale des ZAE inscrites par révision au plan de secteur



Source : DGATLP, TEC, SNCB, MET/DG1/D114



Caractéristiques de l'indicateur

Echelle spatiale : Région wallonne, ZAE inscrites par révision au plan de secteur depuis 1986.

Fréquence de mise à jour : annuelle

Procédé utilisé pour l'élaboration de l'indicateur et mode de calcul :

Préalablement à l'élaboration de l'indicateur :

Evaluation de l'accessibilité de la ZAE par le réseau routier à grand gabarit (RGG)

Distance échangeur RGG	< 2 500m	< 5 000m	≥ 5 000m
Cote (/5)	5	3	0
Appréciation	bonne	moyenne	insuffisante

Evaluation de l'accessibilité en train

Distance gare	≤ 750 m	≤ 1 500 m	> 1500 m
Cote (/5)	5	3	0
Appréciation	bonne	moyenne	insuffisante

Evaluation de l'accessibilité en bus

Distance ligne de bus	nulle	< 300m	≥ 300m
Cote (/5)	5	3	0
Appréciation	bonne	moyenne	insuffisante

Le principe général de la méthodologie mise au point s'inspire du "Plan stratégique relatif à l'inscription au plan de secteur de nouvelles zones d'activités économiques en Région wallonne" (2001-2002) (MRW, DGATLP). Le choix des classes de distance est basé d'une part sur ce rapport, avec cependant des adaptations en fonction de la problématique étudiée, et s'inspire d'autre part des ordres de grandeur proposés dans l'étude suivante: "Contribution du développement territorial à la réduction de l'effet de serre. Rapport final de la subvention 2002-2003", THEME 2, CPDT, CREAT/LEPUR; septembre 2003.

L'indicateur s'obtient ensuite par :

- pondération des cotes obtenues par les différents modes d'accès: 50% RGG ; 50% [bus+train]
- puis par addition des cotes pondérées. Sur un total de 10 points, l'appréciation globale de l'accessibilité se décline en trois classes :

Cote (/10)	< 5	≥ 5	≥ 7,5
Appréciation	insuffisante	moyenne	bonne

Pour plus de clarté, les résultats de l'indicateur sont présentés par dossier de demande de révision du PdS, et non pas par ZAE. Lorsqu'un dossier concerne plusieurs ZAE distinctes au plan de secteur, la cotation attribuée au dossier correspond à la moyenne des cotes obtenues pour chaque zone séparément.

Donnée(s) nécessaire(s)	Origine des données	Echelle des données	Mise à jour des données
- BDD concernant les révisions du plan de secteur	DGATLP	1/10 000	Continue
- Carte du réseau routier (localisation des échangeurs RGG)	MET & Carte Michelin (pour la localisation des échangeurs)	1/10 000	Annuelle
- Carte du réseau ferroviaire (localisation des gares)	MET & SNCB	1/10 000	Annuelle
- Représentation schématique	Arrêts de bus géoréférencés des lignes de bus du LEPUR pour les TEC-Namur et TEC-Liège & horaire des autres TEC	/	en fonction des besoins de la CPDT

Limites de l'indicateur:

L'indicateur n'évalue pas la prise en compte de l'accessibilité modale lors des décisions de modification du plan de secteur, mais l'accessibilité de fait et actuelle des ZAE inscrites au plan de secteur par révision.

L'indicateur pourrait être amélioré par la prise en compte :

- des distances réelles à parcourir sur le réseau routier et du temps de parcours nécessaire pour accéder à un échangeur RGG, une gare ou un arrêt TEC ;
- du nombre de lignes de bus desservant les ZAE et fréquence de desserte ;
- du type de gares (RER et autres) et de la fréquence des différentes catégories de trains les desservant ;
- des Plans communaux d'aménagement (PCA) dérogeant au plan de secteur.

Enfin, il ne prend pas en considération l'accessibilité pour les marchandises entrantes et sortantes ; pour construire un indicateur de ce type, ce sont les données relatives à l'accessibilité par voie navigable qui ont manqué, en raison de la difficulté à localiser les très nombreux points de chargement ou déchargement de fret sur le réseau fluvial.



3.3. Réduire la demande de déplacements

Un troisième objectif n'a pas encore été abordé dans cette première version du TBDT: il s'agit de la réduction de la demande de déplacements. Le SDER* note à ce sujet qu'il faut freiner la dispersion des fonctions par leur regroupement dans les centres urbains et les noyaux d'habitat* et rapprocher les unes des autres les fonctions complémentaires, c'est-à-dire l'habitat, le travail et les équipements, notamment en pratiquant une mixité* raisonnée des fonctions.

Cet objectif est sans doute celui où les liens entre le développement territorial et la mobilité apparaissent le plus clairement. Peut-être est-ce justement en raison de ce caractère "hybride" que les données disponibles sont les plus rares. Le développement d'indicateurs est cependant prévu pour les prochaines éditions du tableau de bord.

Table des matières¹

Objectif 3.3. RÉDUIRE LA DEMANDE DE DÉPLACEMENTS

CRITÈRE 3.3.1. Favoriser la mixité et la densité raisonnées

CRITÈRE 3.3.2. Favoriser les activités alternatives

1) Le texte en italique ne fait pas encore l'objet d'indicateurs dans cette première édition du tableau de bord.

