



L'Institut wallon de l'évaluation,
de la prospective et de la statistique



Interaction mobilité/aménagement du territoire en milieu rural : enjeux et perspectives

Séminaire « Vivre la ruralité – Comment l'imaginer ? »
CESE Wallonie – Vendredi 9 juin 2023

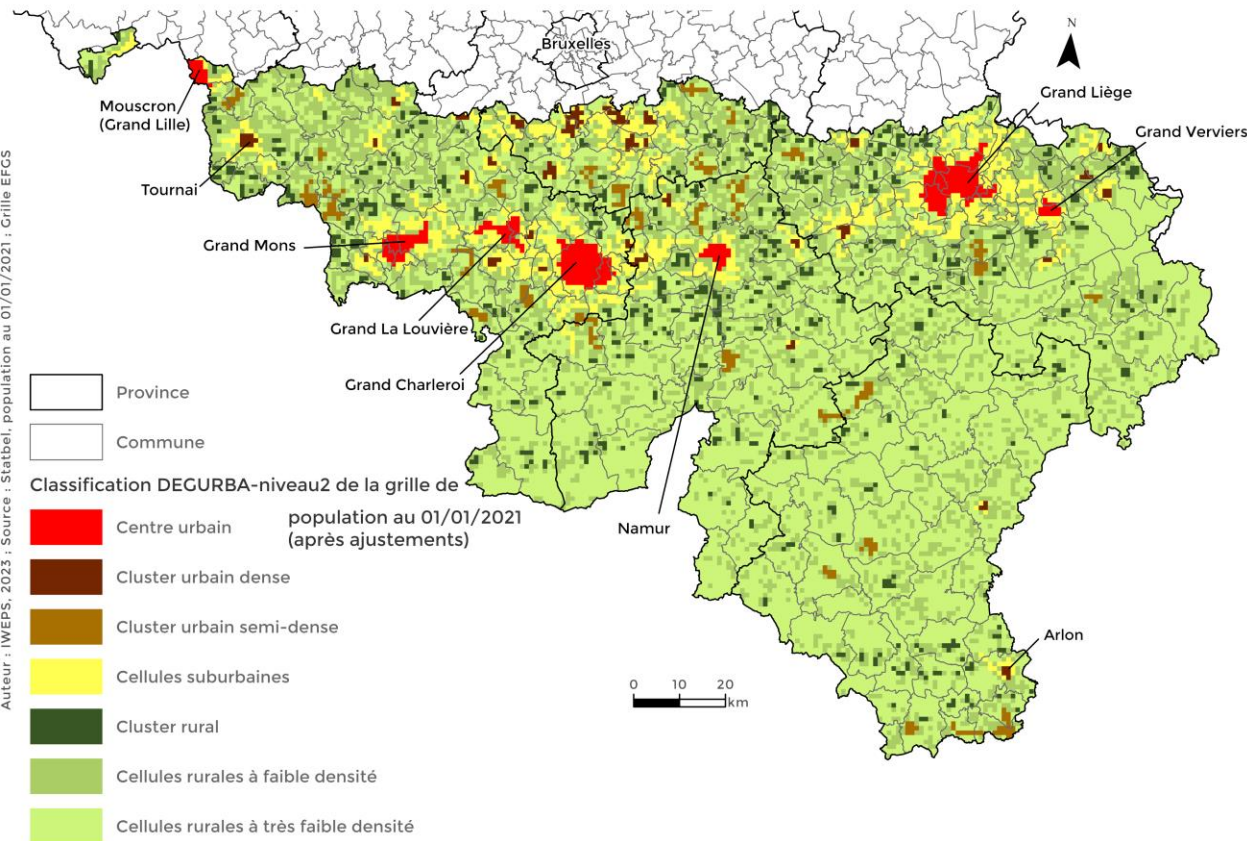
Julien Charlier et Julien Juprelle (IWEPS)

Nos territoires, en particulier ruraux, sont-ils adaptés à la fin de l'ère de la voiture individuelle pour le plus grand nombre ? Comment peut-on les adapter et répondre aux besoins de déplacements des Wallons, en particulier des plus précaires ?

Déroulé de la présentation :

- 1. Territoires, ruralités, mobilités et notion d'accessibilité du/au territoire**
- 2. Des contextes territoriaux et ruraux très variés, dépendants de la voiture/du carbone**
- 3. Enjeux et perspectives : des territoires sous-contraintes et vulnérables**
- 4. Comment adapter l'organisation des territoires ?**

1. Territoires, ruralités, mobilités et notion d'accessibilité du/au territoire



Approche morphologique (IWEPS, 2023
selon Commission européenne – méthode DEGURBA)

Deux dimensions très fréquemment utilisées pour définir le degré d'urbanisation ou de ruralité du territoire :

1/ Dimension morphologique : densité de population, densité bâtie, densité urbaine

2/ Dimension fonctionnelle : accessibilité géographique aux fonctions, à des lieux équipés en services/emploi

→ Accessibilité = facilité d'accès à un lieu (temps, coût, énergie consommée...) = potentiel social et spatial

→ Ruralité marquée par un certain éloignement spatio-temporel aux services/emploi

2. Des contextes territoriaux et ruraux très variés

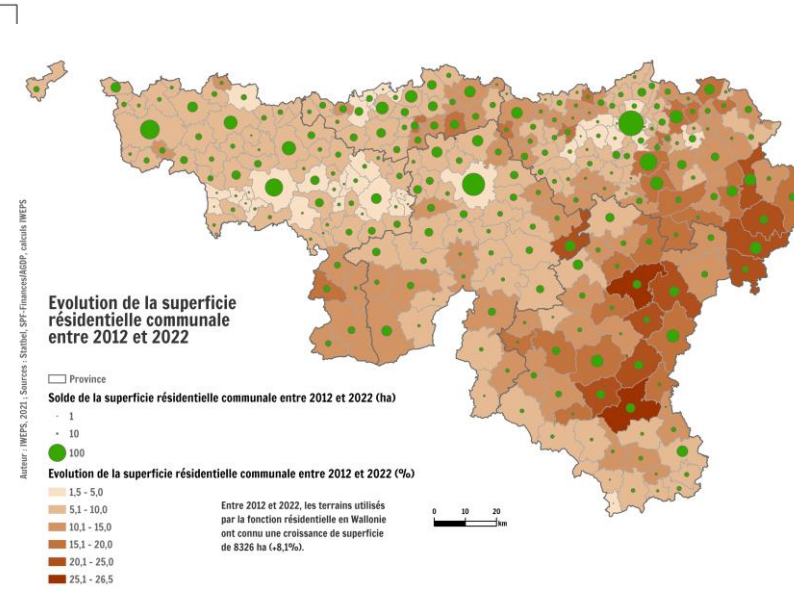
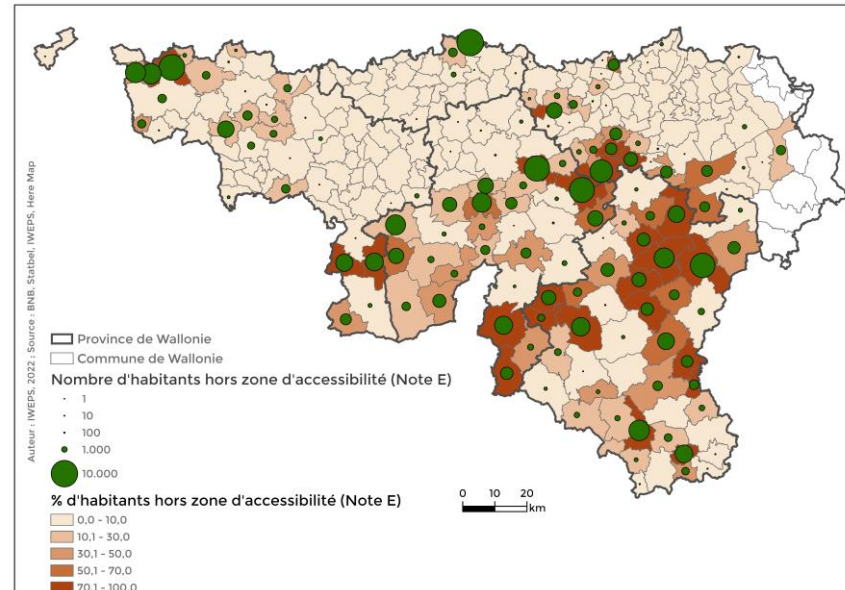
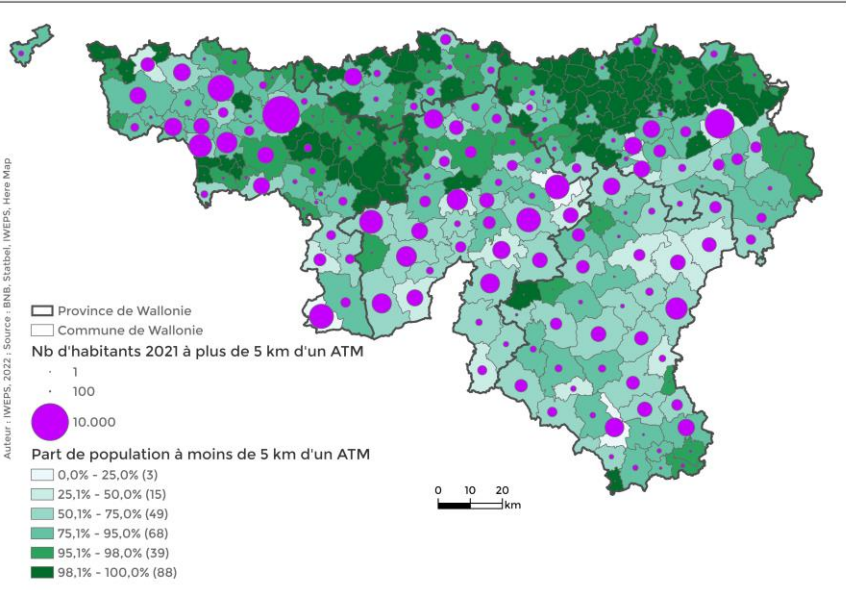
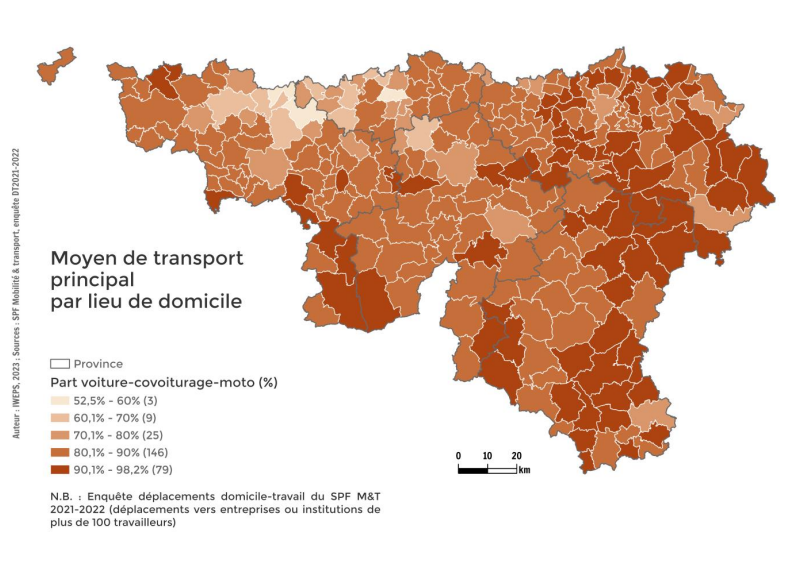
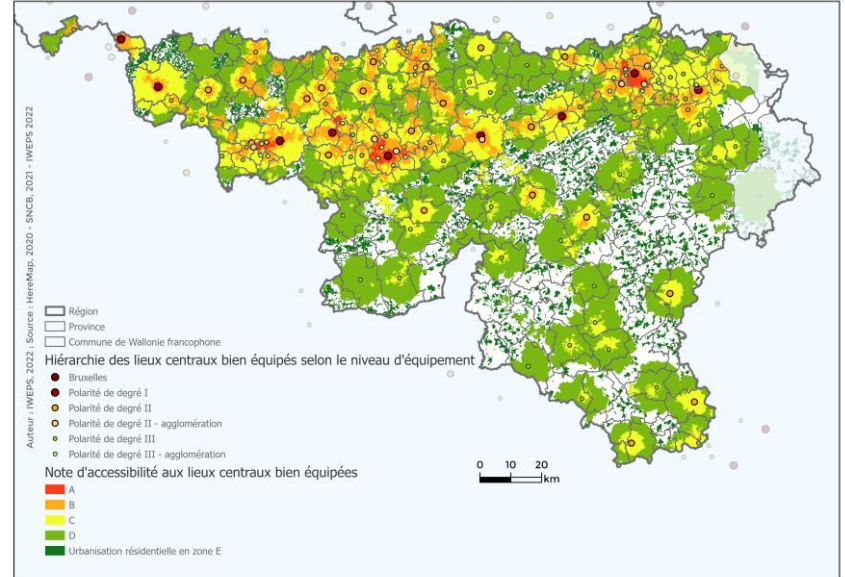
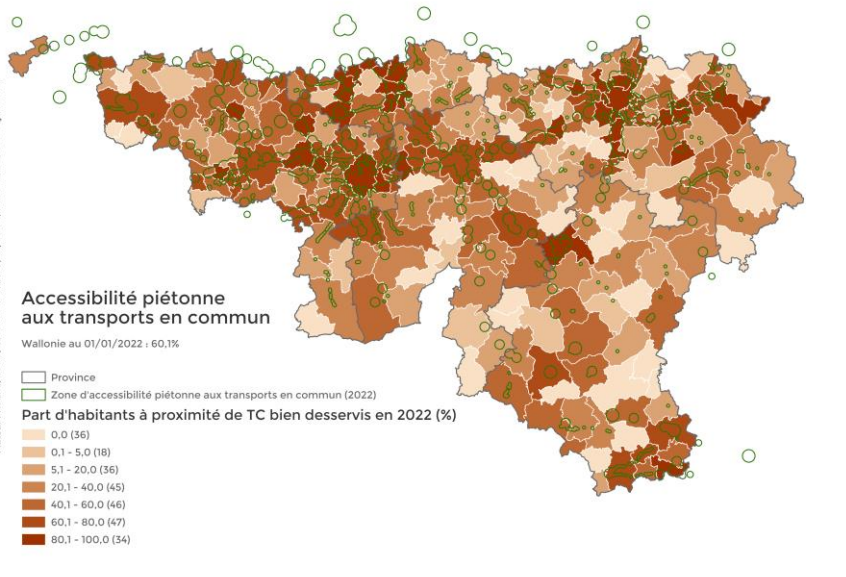
En termes de :

- Distance(-temps) aux services de proximité, intermédiaires, supérieurs ;
- Distance(-temps) à l'emploi ;
- Equipements en transport en commun ;
- Développements résidentiels.

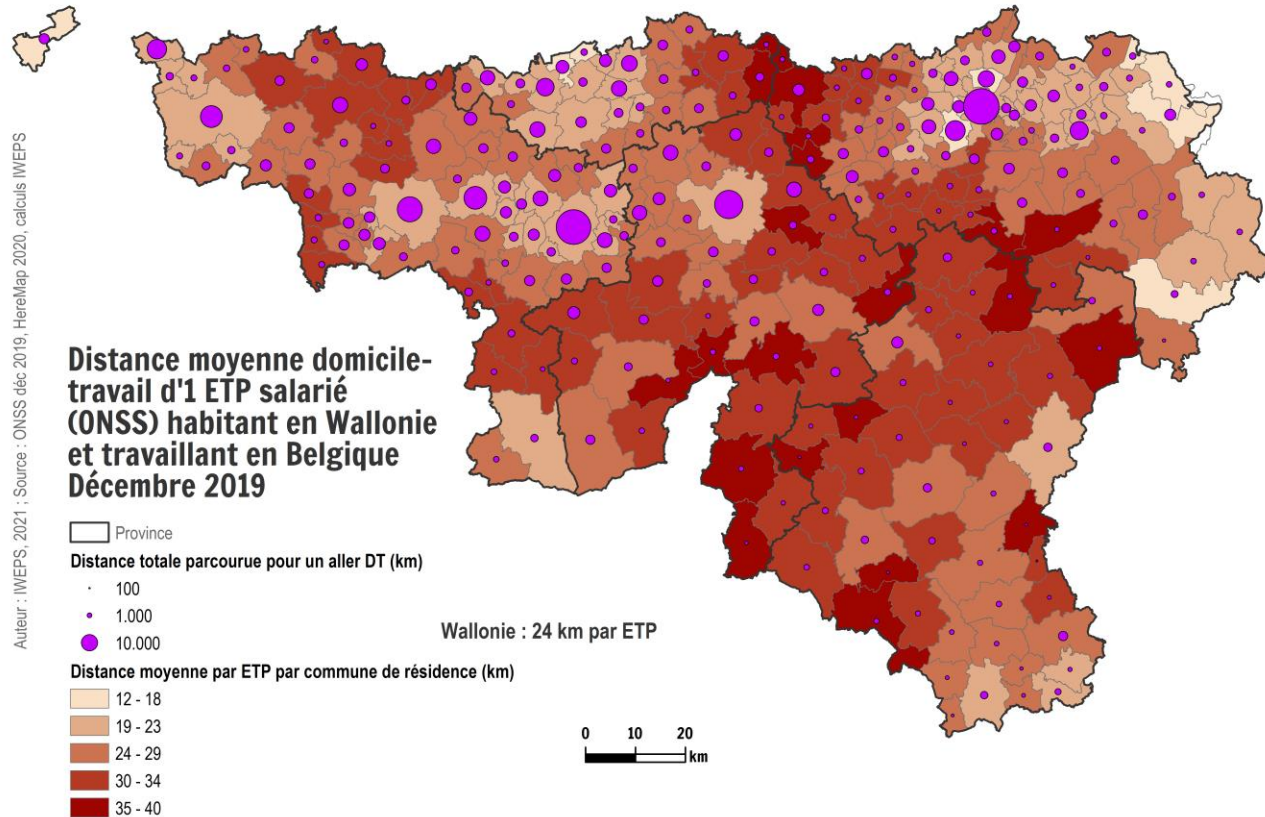
+ **variété de situations individuelles/ménages** (âge, composition familiale, revenus...)

qui impactent la mobilité/motilité – part des coûts des déplacements dans le budget des ménages !

2. Des contextes territoriaux et ruraux très variés



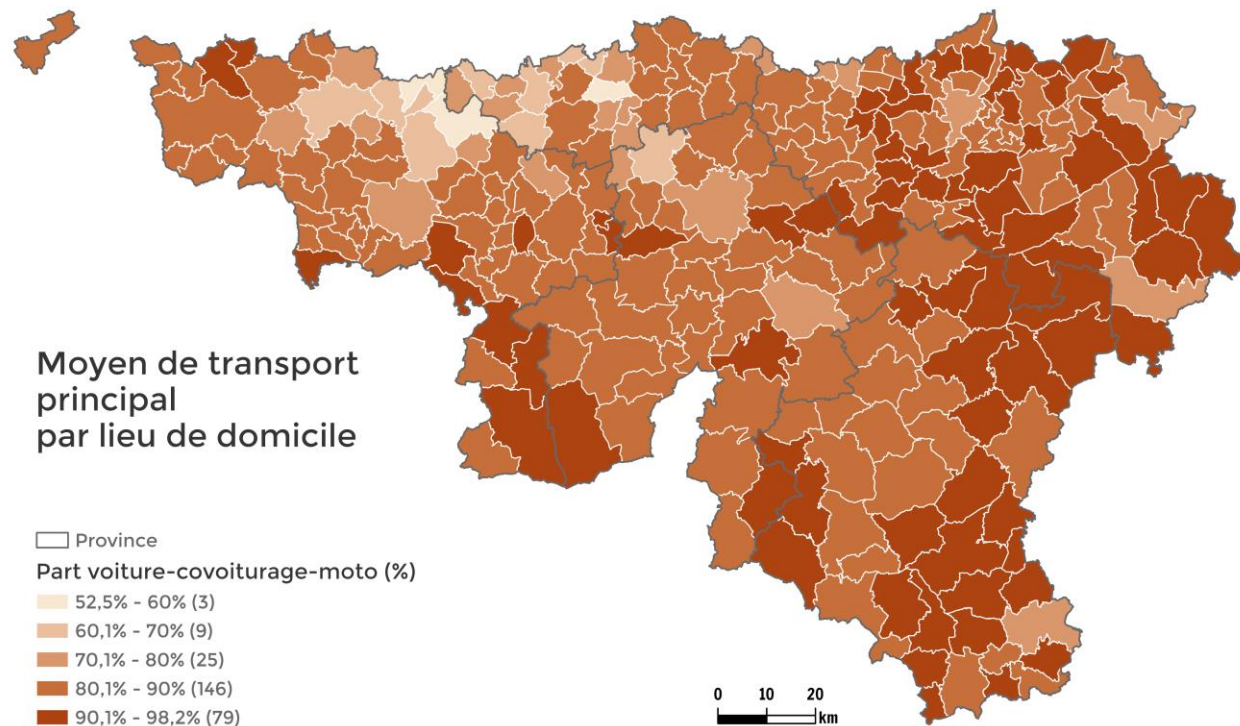
2. Des contextes territoriaux et ruraux très variés



Exemple sur la proximité à l'emploi = déplacement « contraint »

- Distance DT par ETP wallon : 24 km
- Différences entre distance moyenne par ETP et cumul des distances de tous les ETP
- Limites de l'indicateur : effets frontaliers, pas de prise en compte du mode de transport

2. Des contextes territoriaux et ruraux très variés



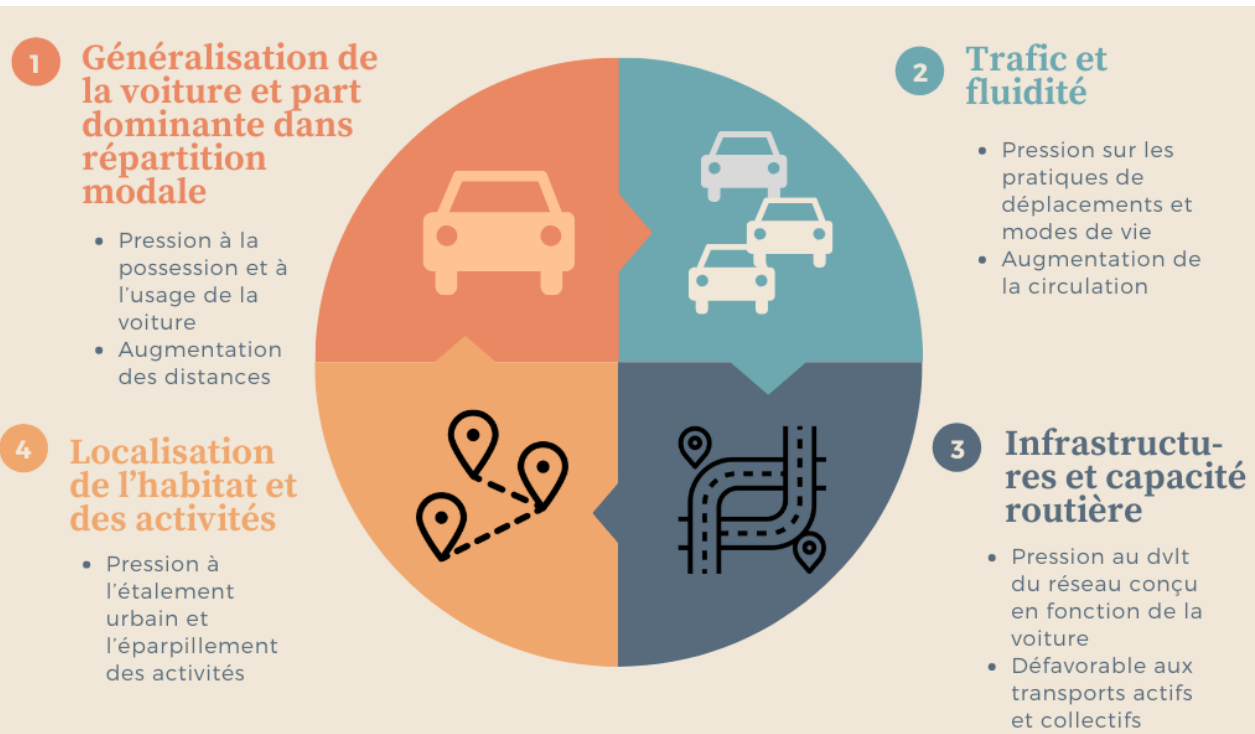
N.B. : Enquête déplacements domicile-travail du SPF M&T 2021-2022 (déplacements vers entreprises ou institutions de plus de 100 travailleurs)

...avec un accroissement de la dépendance automobile...

Part de travailleurs par lieu de résidence utilisant la voiture (conducteur ou en covoiturage) ou la moto pour se rendre au travail – Diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail 2021-2022

- Motif : déplacement domicile-travail
- Travailleur.e.s wallonn.e.s : 82,2% des déplacements en voiture-covoiturage-moto

2. Des contextes territoriaux et ruraux très variés



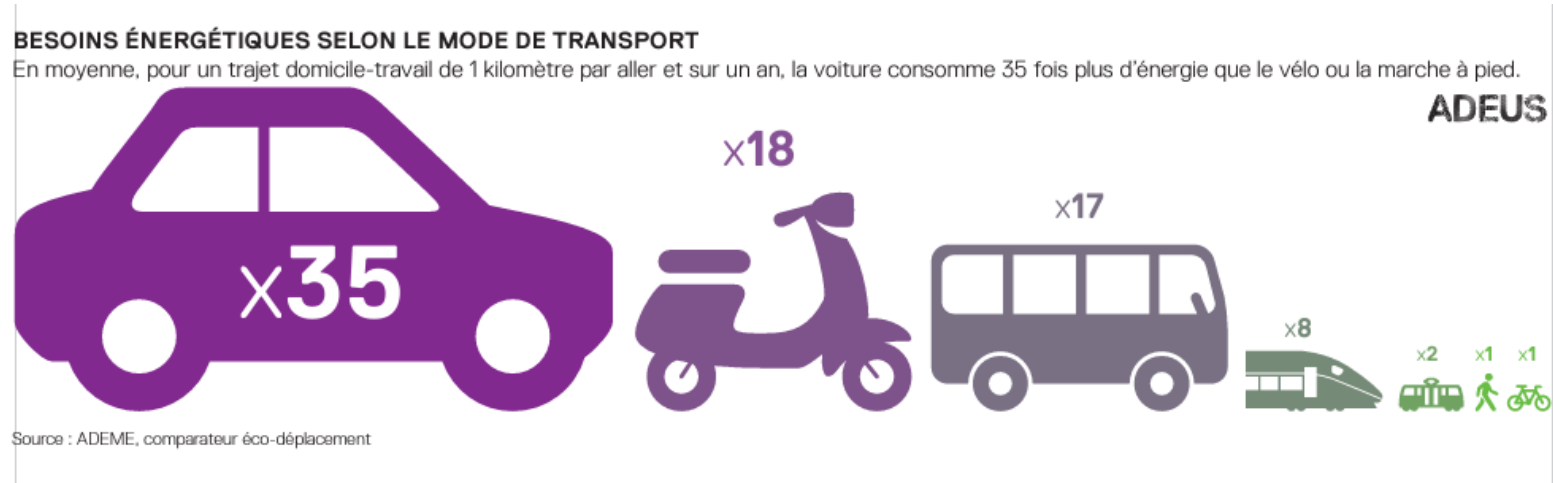
Source : IWEPS à partir de Collectivitésviables.org

Constat général d'une dépendance à la voiture et d'un accroissement de cette dépendance liée à la poursuite de l'étalement urbain

4. Etalement urbain résidentiel mais aussi des activités (parc d'activités, centres commerciaux périphériques...) et dévitalisation des centres-villes, centres-bourgs

Politiques publiques qui subventionnent les énergies fossiles

2. Des contextes territoriaux et ruraux très variés



3, Enjeux et perspectives : des territoires sous-contraintes et vulnérables

Une organisation territoriale marquée par : étalement urbain ↔ dépendance à la voiture-énergie fossile

➡ vulnérable face aux contraintes/limites environnementale, matérielle et énergétique

Contraintes/limites à prendre en compte pour l'avenir :

- **Environnementale** : dérèglements bio-climatiques ➡ neutralité carbone 2050 et limitation des impacts environnementaux
- **Matérielle** : des matières premières limitées (pic pétrolier, batterie/métaux) – argent public moins disponible
- **Énergétique** : quelle production d'énergie bas carbone (et renouvelable?) dans le futur ? ➡ quel prix de l'énergie ?

3, Enjeux et perspectives : des territoires sous-contraintes et vulnérables

Enjeux prospectifs de mobilité liés à cette vulnérabilité

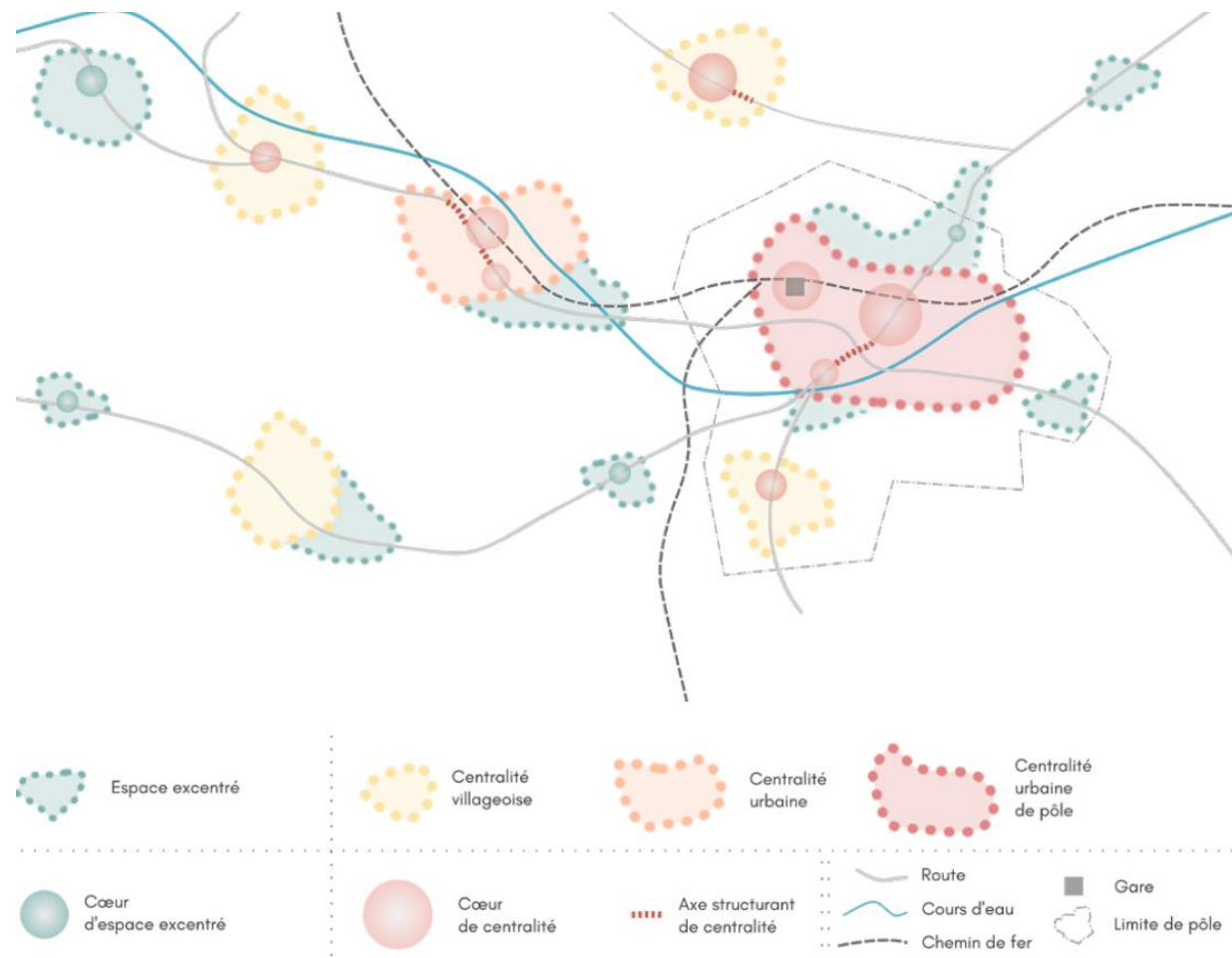
Enjeux socio-économiques → hausse des coûts collectifs et individuels de la mobilité

→ **Risques socio-économiques élevés** - inégalités territoriales/sociales exacerbées dans l'accès aux services/emploi

Enjeu principal : Assurer l'accès aux activités quotidiennes pour tous dans un contexte de triples contraintes – « Equité territoriale »

4. Comment adapter l'organisation des territoires ?

Optimisation spatiale (projet de SDT, 2023)



... pour assurer l'accès aux activités quotidiennes pour tous dans un contexte de triples contraintes - réduire les inégalités liées aux coûts de la mobilité, aux coûts du logement

- **Prévenir/anticiper** → aménagement du territoire : éviter d'augmenter les vulnérabilités en localisant de manière plus optimale les futurs développements urbanistiques (services/emploi et résidence dont logements abordables bien localisés par rapport aux services)

4. Comment adapter l'organisation des territoires ?

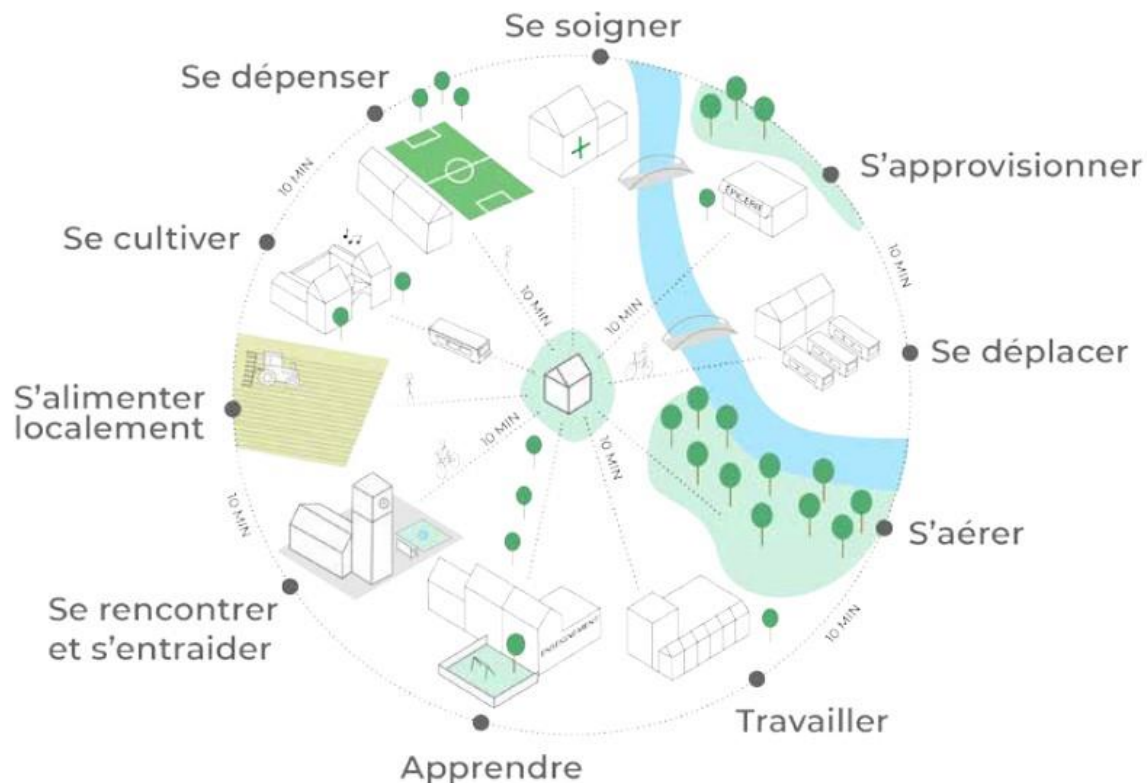
- Adapter/améliorer l'existant :

1. Réduire la demande en mobilité

- restructurer les tissus urbanisés (logement abordable, services de proximité/intermédiaires, tiers lieux, emploi...)
- redévelopper les services et infrastructures en certains lieux, avec une approche concertée de développement local rural
- développement du télétravail et diverses flexibilités dans l'organisation du travail

2. Rencontrer/répondre aux besoins de déplacements par des alternatives (à la voiture individuelle) crédibles, fiables et praticables

Ville/village à 10 minutes (projet de SDT, 2023)



4. Comment adapter l'organisation des territoires ?

Répondre aux besoins de déplacements par des alternatives crédibles, fiables et praticables :

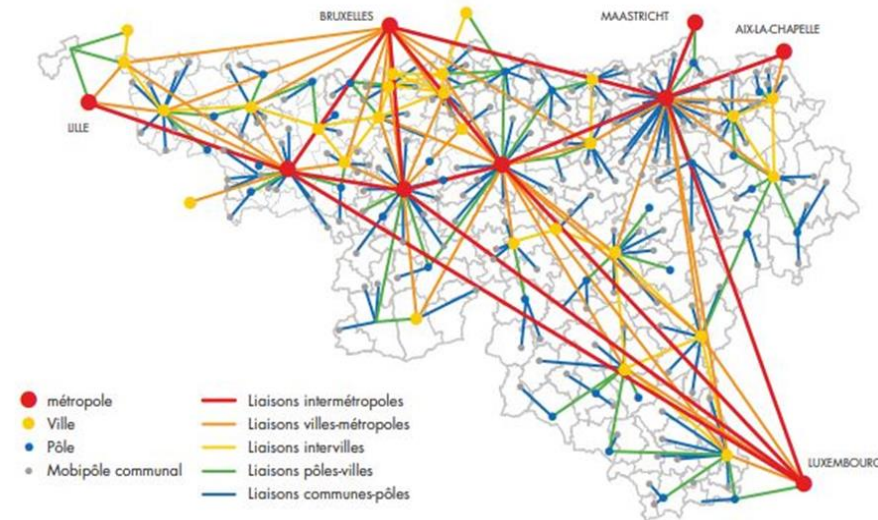
- Réorganisation de l'offre et du réseau structurant du transport public et collectif
 - Stratégie SRM et AOT
 - Organes de consultation des bassins de mobilité OCBM – Zones de redéploiement de l'offre TEC



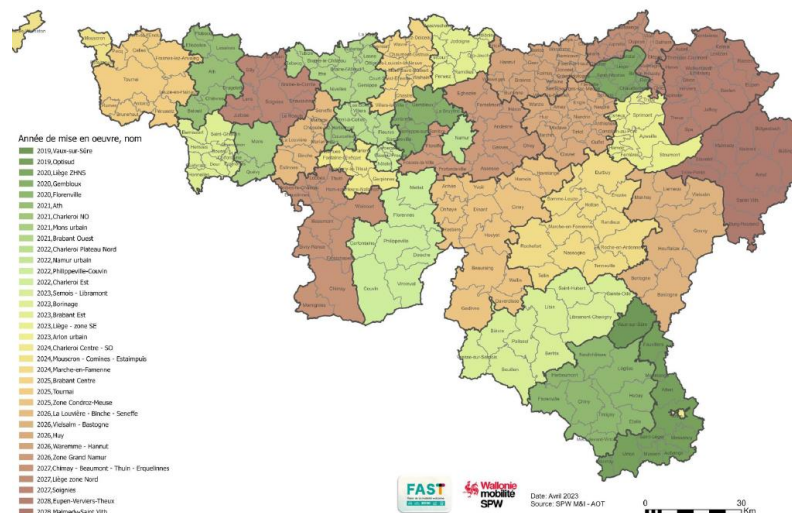
Réseau hiérarchisé de lignes principales (structurantes), secondaires, de rabattement, de service de pointes, « scolaires »...



Mobilités alternatives plus spécifiques au milieu rural et Transport à la demande (TAD)



Zones de redéploiement de l'offre de transports en commun



4. Comment adapter l'organisation des territoires ?



- **Développer des pôles d'échanges intermodaux** (type mobipôles) sur le réseau structurant (un pôle d'échange par commune) et en l'articulant aux diverses offres et infrastructures d'intermodalité (PIMACI)
- Interconnecter/Développer le **Réseau Mobilité Active sécurisé**
 - Réseau cyclable structurant avec des liaisons supra-locales et communales sécurisées vers les pôles et les centralités, et autres liaisons inter-villages
 - Réseau piéton et amélioration des conditions piétonnes dans les communes

4. Comment adapter l'organisation des territoires ?



- **Optimiser l'usage des voitures individuelles** : mobilité partagée (covoiturage, auto-partage,...), parc automobile à diriger vers des véhicules basse énergie
- **Aides et solutions plurielles de mobilité** aux ménages les moins aisés ou publics précarisés et pour une mobilité plus inclusive



4. Comment adapter l'organisation des territoires ?



Améliorer/coordonner les initiatives existantes avec davantage de liens en amont

- Centrale régionale de mobilité locale (CRM-W) et centrales locales de mobilité (CLM)
 - Plateformes de coordination des initiatives (IMRA) pour des solutions locales aux problèmes de mobilité quotidienne des « ruraux »
 - Fourniture d'une offre complémentaire aux services et aux opérateurs de transport existants

Nombreuses autres initiatives découlant de politiques, plans ou acteurs divers : Plan de Cohésion Sociale (PCS), Politique de développement rural (PCDR), Divers organismes (GAL, parcs naturels, CLPS...), etc...

- **Nos territoires sont-ils adaptés? Non**, la dépendance à la voiture/carbone est trop forte et ne s'estompe pas (étalement urbain)
- **Couts de l'énergie dans l'avenir ? Couts collectifs de l'équité territoriale ? Financement ?**
- **Adapter l'organisation des territoires rapidement** – transition souhaitée versus non subie – transition juste – « ne pas laisser les gens sans solution sinon révolte » !
- **Projets de territoires – approches transversales et intégrées** aménagement du territoire - mobilité – développement rural ... et adaptées aux contextes sous-régionaux (supracommunalité – cohésion territoriale)
- **Les enjeux sont collectifs et transcendent l'hétérogénéité des situations individuelles et des territoires.**

Un exemple illustratif des difficultés de déplacements en milieu rural

Source : Collectif « Penser territoire » et CLPS-Luxembourg et Namur

<https://clps-namur.be/penser-territoire/>

<https://www.youtube.com/watch?v=uZ4OhlCoTQw&t=92s>

**UNE INITIATIVE
DU COLLECTIF
"PENSER TERRITOIRE"**



MERCI DE VOTRE ATTENTION

- Charlier J., 2023. Degré d'urbanisation ou de ruralité du territoire : la méthode internationale DEGURBA appliquée à la Wallonie, Working Paper n° 39 de l'IWEPS, Namur, 66p. <https://www.iweps.be/publication/degre-durbanisation-ou-de-ruralite-du-territoire-la-methode-internationale-degurba-appliquee-a-la-wallonie/>
- Charlier J. et Juprelle J., 2022. Interaction mobilité/aménagement du territoire en Wallonie dans une perspective de transition juste, Working paper n° 34 de l'IWEPS, Namur, 111 p. <https://www.iweps.be/publication/interaction-mobilite-amenagement-du-territoire-en-walloniedans-une-perspective-de-transition-juste/>
- Charlier J. et Reginster I., 2022. Assurer l'accès de la population wallonne aux distributeurs de billets – Éléments d'analyses géographiques, Rapport de recherche n° 49 de l'IWEPS, Octobre 2022, Namur, 69p. <https://www.iweps.be/publication/assurer-lacces-de-la-population-wallonne-auxdistributeurs-de-billets-elements-danalysesgeographiques/>
- Charlier J. et Reginster I., 2022. Typologie des polarités résidentielles selon leur degré d'équipement en services et leur accessibilité bas carbone/basse énergie, Working Paper de l'IWEPS n° 36, Namur, 70p. <https://www.iweps.be/publication/typologie-des-polarites-residentielleselon-leur-degredequipement-en-services-etleur-accessibilite-bas-carbone-basse-energie/>
- Charlier J. et Juprelle J., 2020. Mesures de l'accessibilité géographique du territoire wallon selon différents moyens de transport : première application aux gares ferroviaires, Working Paper de l'IWEPS n° 30, février 2020, 54p. <https://www.iweps.be/publication/mesures-de-laccessibilite-geographique-territoire-wallon-selon-differents-moyens-de-transport-premiere-application-aux-garesferroviaires/>