

Comment
construire une
mobilité
domicile-travail
plus accessible,
plus efficace et
adaptée à
chaque
territoire?

- **SPW Mobilité Infrastructures**
- **Département de la Stratégie de la Mobilité et de l'Intermodalité**
 - Jean-Michel BAIJOT – Responsable exécutif



Le poids du transport dans les émissions wallonnes

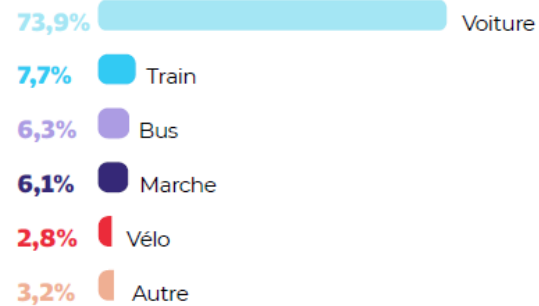
En 2023, la Wallonie a émis **29,4 MtCO₂e** (millions de tonnes équivalent CO₂). Le **transport routier** représentait **25,4 %** de ces émissions, soit environ **7,5 MtCO₂e/an**

Le transport routier constitue ainsi le **deuxième secteur émetteur** de Wallonie après l'industrie.



Le tableau de bord de la mobilité en Wallonie

Part modale de la voiture



73,9%
des distances parcourues

Coûts externes du transport (en milliards d'€)

7,12
soit 4,9% du PIB régional

Taux d'occupation moyen des voitures particulières

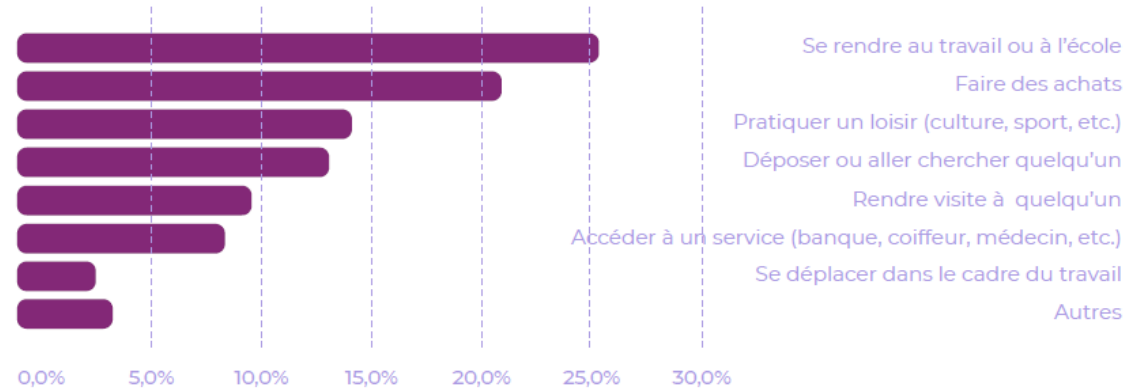
1,33
occupants

Demande de transport des personnes

56
passagers.km (en milliards) -
Voiture, train, bus

Quels sont les motifs de déplacements?

Part des déplacements pendulaires



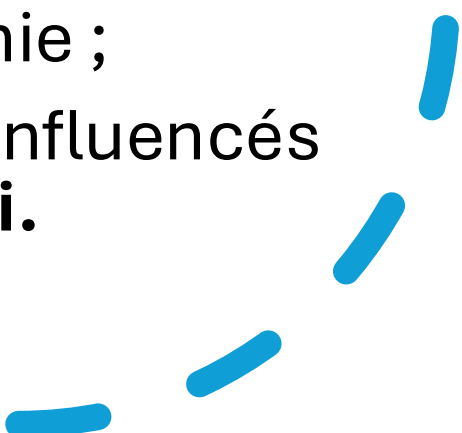
25,1%

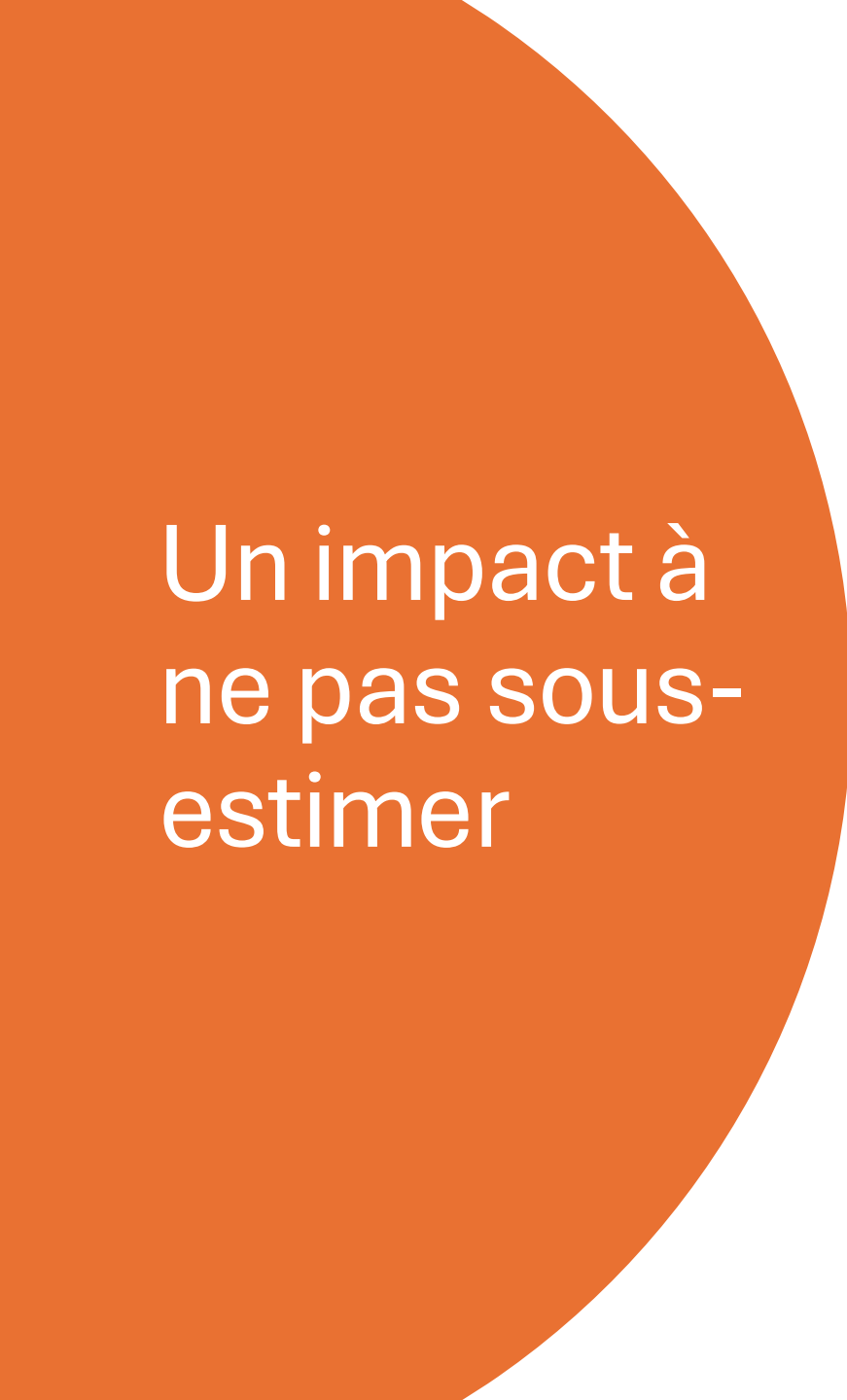
déplacements pour se rendre au travail ou à l'école

A large orange circle on the left side of the slide, partially cut off by the edge.

Un impact à
ne pas sous-
estimer...

Les déplacements **domicile-travail** ne représentent qu'environ **un quart des déplacements**, mais ils pèsent beaucoup plus lourd :

- parce qu'ils sont concentrés aux **heures de pointe** ;
 - parce qu'ils sont souvent **plus longs et ont une forte périodicité** (+220 j/an);
 - parce qu'ils sont très dépendants de la **voiture individuelle** en Wallonie ;
 - parce qu'ils sont directement influencés par la **localisation de l'emploi**.
- 
- A series of blue dashed lines in the bottom right corner, forming a curved shape.



Un impact à
ne pas sous-
estimer

le domicile-travail serait donc responsable
d'environ :

- **7 à 8 % des émissions totales wallonnes de GES**
 - **près d'un tiers des émissions du transport routier**
- 



L'importance des parcs d'activités économiques:

- 456 parcs d'activités économiques et zones portuaires,
- 307 parcs d'activités économiques,
- 12.345,49 hectares de superficie totale,
- 1.436,92 hectares de superficie disponible,
- 308 hectares disponibles dans les zones comportant au moins un terrain de minimum 5 hectares,
- 169 parcs d'activités économiques ou zones portuaires (144) **multimodaux** (accès à minimum 2 modes de communication).



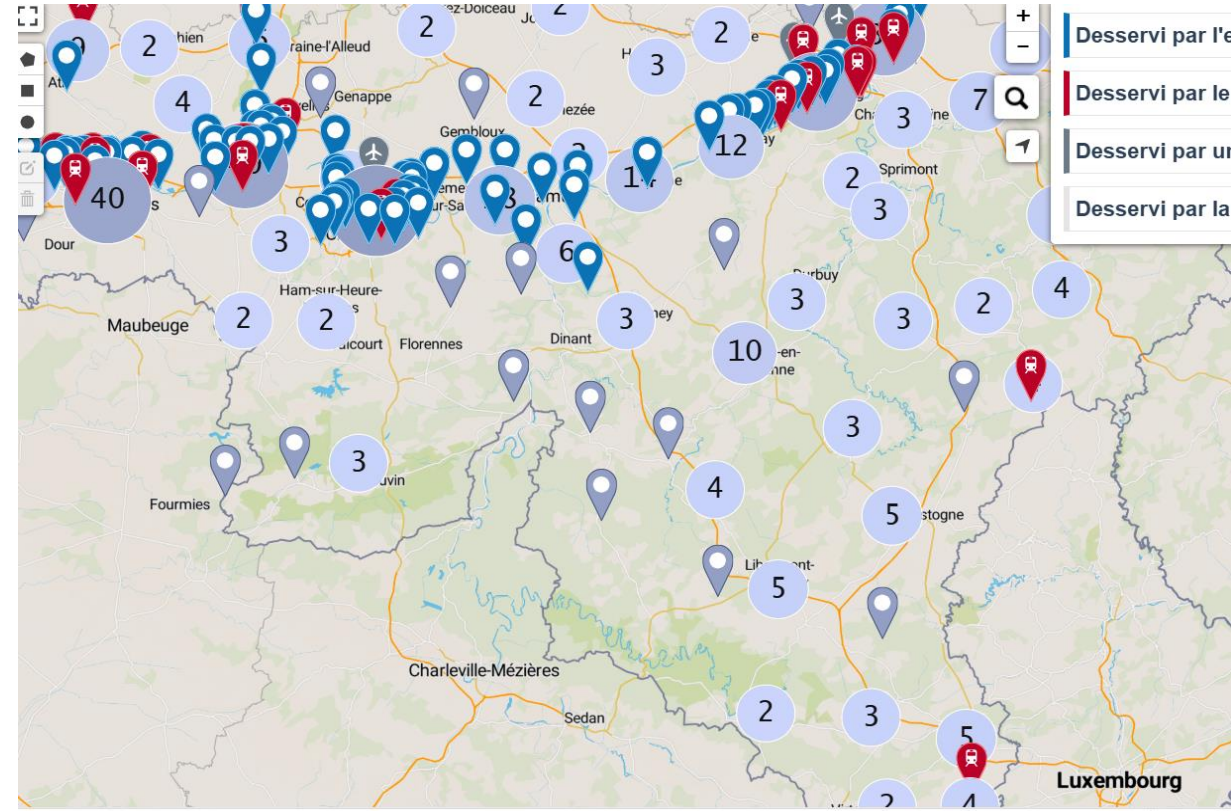
L'héritage du modèle d'aménagement wallon

La majorité des parcs ont été développés depuis les années 1960-1990 selon une logique :

- de proximité avec les autoroutes ou de la voie d'eau ;
- de disponibilité foncière ;
- de limitation des nuisances pour les centres urbains.

On retrouve ainsi de nombreux parcs :

- le long de l'E411, de l'E42, de l'E40, de l'E25, la Meuse et la Sambre ;
- dans des communes rurales ou semi-rurales.



Quelles conséquences en matière de mobilité et
d'aménagement du territoire?

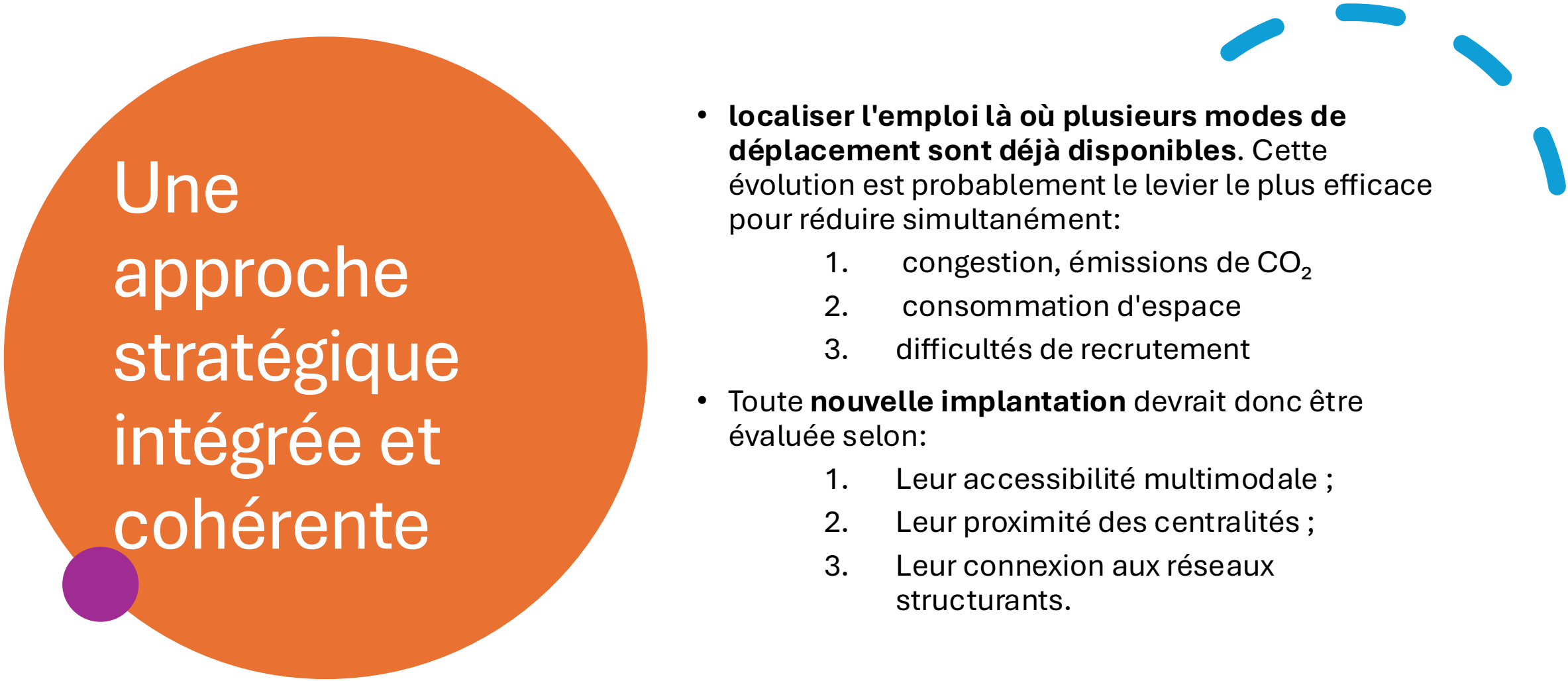
De la « mobilité » à « **l'accessibilité** » de la chaîne de déplacements et des territoires!

Approche ancienne	Approche portée par le nouveau CoDT et FAST 2030
Créer des zones d'activités près des autoroutes	Localiser les activités dans ou près des centralités
Répondre à la demande de déplacement	Réduire le besoin de déplacement
Accessibilité principalement automobile	Accessibilité multimodale
Extension des zones urbanisées	Optimisation spatiale et limitation de l'artificialisation
Transport public ajouté a posteriori (ou pas!)	Urbanisation organisée autour des réseaux structurants



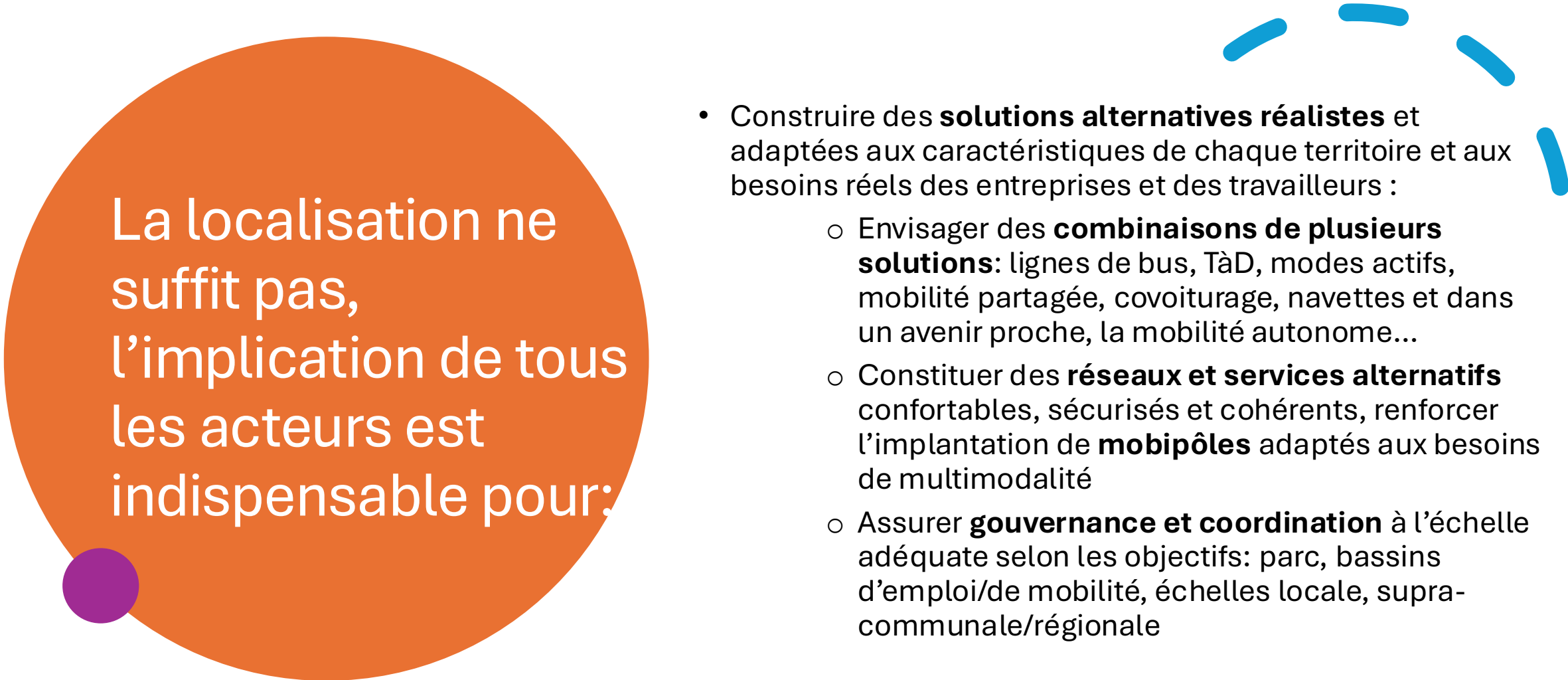
Des attentes de la génération Z en totale évolution

- La **réussite professionnelle** associée à : autonomie, flexibilité, qualité de vie, équilibre vie professionnelle/vie privée...
- Le temps de déplacement ou les solutions disponibles comme **critère d'emploi** au même titre que la rémunération ou l'organisation du travail (temps perdu, source de stress,...)
- Adoptent des comportements de **mobilité multimodale et plusieurs solutions selon le besoin spécifique**
- **Privilégient l'usage** plutôt que la possession d'une voiture
- Recherchent des **solutions durables** mais restent **pragmatiques** (coût, efficacité)



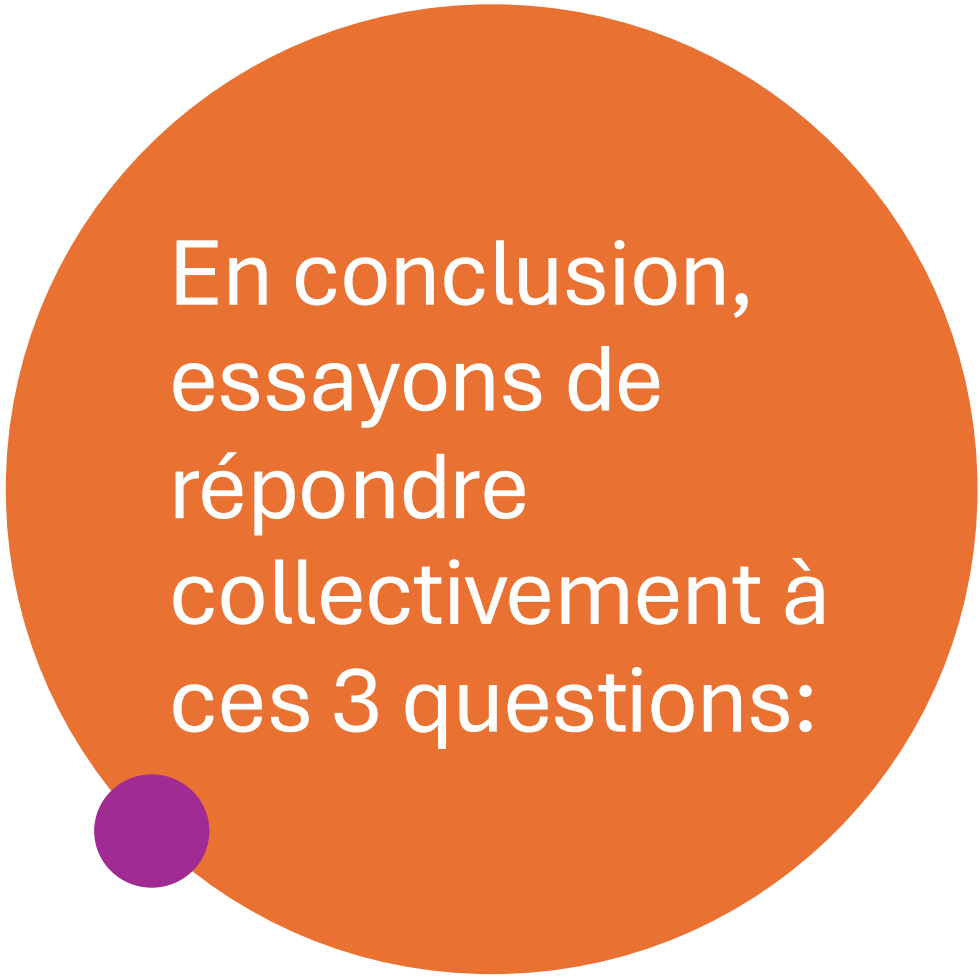
Une approche stratégique intégrée et cohérente

- **localiser l'emploi là où plusieurs modes de déplacement sont déjà disponibles.** Cette évolution est probablement le levier le plus efficace pour réduire simultanément:
 1. congestion, émissions de CO₂
 2. consommation d'espace
 3. difficultés de recrutement
- Toute **nouvelle implantation** devrait donc être évaluée selon:
 1. Leur accessibilité multimodale ;
 2. Leur proximité des centralités ;
 3. Leur connexion aux réseaux structurants.



La localisation ne suffit pas, l'implication de tous les acteurs est indispensable pour:

- Construire des **solutions alternatives réalistes** et adaptées aux caractéristiques de chaque territoire et aux besoins réels des entreprises et des travailleurs :
 - Envisager des **combinaisons de plusieurs solutions**: lignes de bus, TàD, modes actifs, mobilité partagée, covoiturage, navettes et dans un avenir proche, la mobilité autonome...
 - Constituer des **réseaux et services alternatifs** confortables, sécurisés et cohérents, renforcer l'implantation de **mobipôles** adaptés aux besoins de multimodalité
 - Assurer **gouvernance et coordination** à l'échelle adéquate selon les objectifs: parc, bassins d'emploi/de mobilité, échelles locale, supra-communale/régionale



En conclusion,
essayons de
répondre
collectivement à
ces 3 questions:

- 
- Comment offrir **une alternative crédible** à la voiture individuelle lorsque les flux sont faibles, dispersés ou décalés dans le temps?
 - A quelle échelle faut-il **organiser les solutions**: entreprise, parc d'activité, commune ou bassin de mobilité, Région?
 - Comment **répartir les rôles** entre Région, Opérateurs de transports, Acteurs de mobilité, Pouvoirs locaux, Agences de développement territorial et Entreprises?