

# Des scénarios pour le territoire wallon

## La mobilité

### *Scenarios for Wallonie Mobility*

C. Demulder et M. Van Cutsem<sup>1</sup>

*De juillet à novembre 2011 un travail prospectif a été mené dans le but de construire des scénarios exploratoires pour le territoire wallon à l'horizon 2040. Durant ce processus, plusieurs étapes ont été mises en œuvre, associant les chercheurs de la CPDT, quelques experts, ainsi que des représentants du Cabinet du ministre en charge de l'Aménagement du Territoire et de l'administration. L'une de ces étapes consistait en la construction de micro-scénarios par sous-systèmes, en vue d'alimenter ultérieurement des scénarios globaux. Quatre sous-systèmes ont été retenus : le sous-système productif, le sous-système résidentiel, le sous-système mobilité et le sous-système environnemental. Sur base de ces travaux, quatre ou cinq récits par sous-système ont été finalisés par l'Institut Destrée. Le processus d'élaboration des micro-scénarios, ainsi que les récits ont été présentés durant la deuxième journée du colloque, de même qu'une série d'enjeux que l'on pouvait en déduire. Le tout dans le but de nourrir les débats autour du SDER.*

*From July till November 2011 a foresight work was led with the aim of building exploratory scenarios for Wallonia, taking into consideration the 2040 horizon. During this process, several stages were implemented, involving the researchers of the CPDT, as well as experts and representatives of the ministry of town and country planning and of the administration. One of these stages consisted of the construction of micro-scenarios for each sub-system, in order to feed, later on, the global exploratory scenarios. Four sub-systems were identified: economy, housing, mobility and environmental. On this basis, four to five narratives were drafted by the Destree Institute for each topic. The process of elaboration of the micro-scenarios and of the narratives were presented during the second day of the colloquium as well as a series of issues that could be derived from the analysis, with an ultimate aim: food for thought and for discussion around the SDER.*

Mots-clé : Wallonie, Prospective, Scénarios, Mobilité, Transport

Keywords : Wallonia, Foresight, Scenarios, Mobility, Transportation

---

<sup>1</sup> Conseillère et Directeur de recherche à l'Institut Destrée, 9 avenue Louis Huart, 5000 Namur



C. Demulder — PHOTO F. DOR

## Introduction

A l'instar des cinq scénarios globaux exploratoires développés par Charlotte Demulder, Philippe Destatte et Michaël Van Cutsem en appui aux travaux de la CPDT, des scénarios sectoriels ont été construits selon une logique similaire et comme « matière première », en quelque sorte, à la construction des scénarios globaux.

Rappelons brièvement le processus de construction de ces scénarios, structuré en trois temps et prédéfini par la décision d'organiser la deuxième journée du colloque autour de quatre séances thématiques qui ont fondé les quatre sous-systèmes considérés.

Dans un premier temps, une analyse approfondie des documents relatifs au diagnostic du SDER et disponibles en temps utile a été réalisée (pour l'essentiel les notes défis et les notes sectorielles) pour en extraire les variables jugées territorialement pertinentes pour le développement des scénarios. En prospective, les variables sont des éléments du système qui exercent ou sont susceptibles d'exercer une influence sur le problème étudié et dont est anticipée la modification dans le futur. Une liste de 78 variables a été extraite et déclinée en quatre sous-ensembles non hermétiques. C'est ainsi qu'une problématique comme la politique de la ville et son évolution a été associée aux sous-systèmes productif, résidentiel et « mobilité », pour ne citer qu'un exemple. Pour chaque variable, dans la mesure des informations fournies par le diagnostic et en effectuant des analyses complémentaires, une hypothèse d'évolution tendancielle a été envisagée.

Dans un second temps, les chercheurs de la CPDT, quelques experts et membres du Cabinet et de l'Administration ont été réunis en ateliers par sous-système dans le but de poursuivre le travail sur les variables. Selon un canevas à plusieurs entrées – deux entrées correspondant aux scénarios d'Orate-Espon 3.2 et deux entrées supplémentaires définies par le groupe de travail –, chacune des variables fut envisagée selon quatre hypothèses d'évolution supplémentaires.

Dans un troisième temps, les mêmes groupes de travail, dans une configuration réduite, ont élaboré des micro-scénarios par sous-système, en recomposant

de manière logique les hypothèses d'évolution de ces variables. Cet assemblage a appuyé un travail de rédaction mené par l'Institut Destrée, pour aboutir à quatre ou cinq récits par sous-système.

C'est la conjonction de ces récits qui a permis, dans une étape ultérieure, de construire les scénarios globaux présentés par Philippe Destatte<sup>2</sup>.

A l'issue de ces travaux, certaines limites méthodologiques, induites principalement par des contraintes de temps et logistiques, ont pu être identifiées. L'ensemble des variables par sous-système n'a pu être traité en atelier. La méthode des scénarios utilisée envisage généralement un maximum de 30 variables par (sous-) système or le nombre de variables pertinentes identifiées représentait plus du double.

Deux autres précautions méthodologiques importantes peuvent être mises en évidence :

- les scénarios sont régionaux et n'ont pas fait l'objet d'une déclinaison sous-régionale qui aurait pu se révéler plus contrastée ;
- les scénarios, par définition, pourraient être plus nombreux ou plus nuancés et activer plus résolument certaines variables comme les prix de l'énergie ou la croissance économique. La sélection proposée est un premier tri qui n'empêche ni les digressions, ni les révoltes, ni les reformulations, bien au contraire. La cohérence d'ensemble de chaque histoire doit cependant rester un critère déterminant.

## Cinq scénarios pour le sous-système « Mobilité »

Le sous-système « Mobilité » a été abordé à partir de quinze variables. Le cadre législatif, économique et politique ainsi que d'autres variables traitant plus spécifiquement de la mobilité (le transport, la logistique, les nuisances, le coût des énergies) ont été traitées. Ce traitement a permis de proposer au débat cinq scénarios contrastés :

### Congestion

Le premier micro-scénario, « Congestion », est caractérisé par une politique des transports déconnectée de l'aménagement du territoire et centrée sur l'automobile qui se poursuivrait de par l'héritage des politiques passées. La complexification des chaînes de déplacement des personnes pourrait confirmer la tendance qui positionne la voiture individuelle au premier rang des parts modales. La charge imposée aux réseaux en rendrait

certaines obsolètes et le coût de leur adaptation dépendrait du type de réseau et de critères de performance. La séparation des fonctions poursuivrait sa tendance actuelle ainsi qu'une la distanciation croissante entre lieu de travail et lieu de résidence, induite par la métropolisation. L'inadéquation entre les moyens investis dans les transports publics et la demande continuerait à croître, principalement en période de difficultés budgétaires. La capacité d'investissement des pouvoirs publics dans le transport se limiterait au maintien et à l'entretien de l'existant. La croissance démographique, la dispersion des fonctions, la complexification des déplacements et la croissance de la mobilité des marchandises seraient donc autant de facteurs pouvant mener vers la saturation de certains réseaux.

Dans une visée ultra-tendancielle de ce scénario, on pourrait considérer qu'il a plus de chances de se

---

2 "Du diagnostic aux scénarios exploratoires, mise en prospective des enjeux du SDER", Ph. Destatte, page 41

produire dans un contexte de forte croissance démographique, si les réseaux arrivent à saturation ou si la mobilité individuelle demeure abordable voire même si d'autres technologies venaient à amplifier l'accès au véhicule individuel, par exemple le véhicule électrique. Par contre, ce scénario a peu de chance de se développer si les comportements d'usages du véhicule particulier évoluent vers moins de mobilité individuelle, si les prix de l'énergie augmentent considérablement ou si les comportements liés aux déplacements pour le travail, la communication ou la consommation se modifient dans le sens d'une rationalisation des déplacements.

#### Epuisement des ressources des pouvoirs publics

Dans ce second micro-scénario, s'appuyant sur une évolution négative des ressources que les pouvoirs publics peuvent consacrer aux déplacements, les acteurs privés prendraient en main une partie de la gestion et de l'entretien des réseaux performants, ce qui engendrerait une dualisation dans la gestion des réseaux et une tarification différenciée. Les efforts des pouvoirs publics se concentreraient sur l'accès à la mobilité pour le plus grand nombre, notamment via les transports collectifs. Des fonds sociaux de mobilité, destinés aux personnes dont les revenus ne permettraient plus d'accéder à une mobilité « privatisée », feraient leur apparition. Seuls les plus riches pourraient encore suivre le modèle résidentiel actuellement dominant, à savoir la « villa quatre façades en périphérie » tout en conservant une mobilité individuelle accrue. Une partie de l'espace public serait privatisée sous la forme de . Des inégalités émergeraient entre territoires et les réseaux de qualité se développeraient principalement au nord du sillon Sambre-et-Meuse. L'attractivité du foncier serait dès lors fondée sur la localisation et la connectivité. La Wallonie s'inscrirait ainsi dans le maillage européen des voies rapides au détriment des connexions locales et de proximité. La dualisation territoriale entre zones métropolitaines et zones rurales s'amplifierait.

Ce scénario pourrait se développer dans un contexte d'augmentation des prix de l'énergie ou de forte austérité. Les probabilités sont moindres dans un contexte de résistance à l'appropriation des réseaux performants par les acteurs privés.

#### Facteur 4

Le scénario « Facteur 4 » trouve son fondement dans une réduction par quatre des émissions de gaz à effet de serre. Une réorientation volontariste des politiques liées à la mobilité sur base d'un souci de performance énergétique serait opérée. Les efforts seraient concentrés sur des logiques d'anticipation et placeraient les modes de transport des personnes et des marchandises peu énergivores en premier plan dans la hiérarchie des politiques mises en œuvre. La réduction des déplacements, principalement automobiles, deviendrait l'enjeu d'une politique à long terme. Le développement d'incitants à une mobilité collective et moins énergivore et une taxation accrue à l'usage des modes de transport les plus énergivores serait engagé. La densité et la mixité des fonctions deviendraient les nouveaux critères d'autorisation de localisation des projets d'urbanisation. Les zones d'activité économique se localiseraient à proximité des réservoirs d'emplois et se regrouperaient par secteurs d'activités ou dans des logiques d'intégration de chaînes de valeur ou de recyclage. Au plan local, on verrait s'amplifier des logiques de circuits courts.

Ce scénario a plus de chance de se produire si les prix de l'énergie augmentent considérablement, si des directives ou signaux politiques vont dans ce sens, ou si l'on assiste à des évolutions technologiques et de la recherche et développement vers une meilleure efficacité énergétique. Inversement, ce scénario a moins de chance de se produire dans un contexte de forte croissance démographique, si la mobilité résidentielle reste faible ou si la mobilité individuelle reste abordable et prioritaire au plan sociétal.

#### Et pour 250 dollars de plus ?

Dans le scénario « Et pour 250 dollars de plus ? », la capacité d'investissement des pouvoirs publics et privés ne permettrait plus de faire face au renchérissement des énergies qu'à travers la réduction drastique des coûts et des déplacements et une recherche d'efficacité au niveau de chaque réseau. Des logiques d'optimisation et de hiérarchisation des déplacements émergeraient tant au niveau des décideurs qu'au niveau individuel. Les efforts se concentreraient sur ce qui fonctionne. Les circuits courts émergeraient de manière spontanée au sein des zones les plus

éloignées des axes performants, de même que des pratiques retrouvées ou innovantes en matière d'utilisation des modes doux et des solutions de transport collectif. La dégradation, au fil du temps, de certains réseaux secondaires pousserait certaines communes rurales à réinvestir d'anciens réseaux de transports. La localisation des fonctions s'opérerait dès lors selon des conditions d'accessibilité. La proximité de la voie d'eau et du chemin de fer constituerait pour les pôles urbains des facteurs renforçant le transport de marchandises par ces axes. Nous sommes ici dans une logique d'adaptation.

Certains éléments pourraient favoriser le développement de ce scénario comme l'augmentation accrue des prix de l'énergie, la saturation des réseaux de transport, voire une nouvelle forme d'exode rural. Inversement, une mobilité individuelle abordable, la poursuite de l'étalement urbain ou une forte croissance démographique dans les espaces ruraux contrebalanceraient cette évolution.

### Tous en bus !

Ce dernier micro-scénario se fonde sur une hypothèse de mutualisation accrue des logiques de mobilité. Les politiques publiques se concentreraient sur l'accès aux transports collectifs et sur les préoccupations énergétiques. Le cadre légal contiendrait l'étalement urbain par des mesures d'accessibilité en transports en commun au plus grand nombre d'utilisateurs. Des stratégies de déplacement telles que l'usage de la voiture partagée, les vélos en libre-service et le partage des infrastructures se multiplieraient. Les modes de transport collectif se diversifieraient et l'usage des véhicules individuels serait découragé par des contraintes fiscales. De nombreuses gares deviendraient de réels pôles multimodaux et les centres urbains redeviendraient centres d'intérêt. L'accessibilité, de préférence plurimodale, deviendrait un critère d'attractivité du foncier. La collectivisation du transport des marchandises s'opérerait également par l'émergence de modes alternatifs dans les centres urbains, ce qui ouvrirait le champ de la performance logistique.

Ce scénario nécessiterait, pour réussir, des modifications comportementales vis-à-vis du véhicule particulier, une augmentation accrue des prix de l'énergie ainsi que des évolutions technologiques et de la recherche

et développement vers une meilleure efficacité énergétique. Nous pourrions par contre envisager l'émergence de ce type de scénario compromis par des réseaux non-rentables ou saturés, ou par une mobilité individuelle restant abordable.

### Quelques enjeux

La vocation des scénarios est de faire émerger des enjeux, à savoir des problématiques de long terme qui portent un potentiel de changement pour le territoire de la Wallonie et auxquelles des réponses doivent être apportées. Nous en avons isolé quelques-uns pour la mobilité, à partir de la lecture de chacun des scénarios :

- Quelles réponses l'aménagement du territoire peut-il proposer pour développer des alternatives à l'auto-solisme ?
- Comment éviter une dualisation dans le secteur des transports et garantir l'accès à la mobilité pour tous ?
- Comment garantir une mobilité performante tout en réduisant les risques climatiques ?
- Comment éviter la dualisation territoriale induite par la mobilité et l'éloignement relatif des parties plus rurales de la Wallonie ?
- A l'horizon 2040, comment mobiliser des moyens pour sortir des cadres contraignants qui limitent, en 2011, l'organisation et le financement des transports publics ?

Scénarios et enjeux sont destinés à nourrir le débat, lequel est lui-même appelé à fonder ou à consolider de nouveaux enjeux.