

Les cartes d'accessibilité, outils de localisation¹

L'objectif des cartes d'accessibilité est d'identifier les lieux où il existe une bonne accessibilité par les modes alternatifs à la voiture et de les distinguer de ceux où existe une forte dépendance à l'égard de celle-ci.

Pour ce faire, nous avons mesuré l'accessibilité de manière multiforme (elle tient compte de l'offre en bus et en train ainsi que de la facilité à se déplacer à pied ou à vélo), fine (l'ensemble du territoire est divisé en une grille de pixels de 50 mètres de côté), graduelle (sans seuils fixés a priori) et basée sur des sources statistiques fiables (les données du recensement de 1991 relatives aux déplacements domicile-lieu de travail). Cette mesure est une estimation de la répartition modale associée à un lieu : sur cent travailleurs actifs (ou habitants résidant) en ce lieu, un nombre X devrait s'y rendre par les modes lents (c'est-à-dire à pied ou à vélo), un nombre Y en bus et un nombre Z en train. Le mode considéré ici est le mode principal du déplacement domicile-travail. Ainsi, parmi les utilisateurs du train, figurent des usagers qui combineront ce dernier avec un mode secondaire de déplacement (le bus, la voiture, la marche ou le vélo).

L'équipe de chercheurs a produit deux jeux de trois cartes. Les données du recensement relatives au choix modal pour les déplacements domicile-travail peuvent en effet être analysées du point de vue du lieu de travail ou du lieu de résidence. Si d'évidentes similitudes apparaissent entre les deux points de vue, il existe quelques différences, surtout marquantes en ce qui concerne le train (voir ci-dessous).

Les trois cartes estimant les parts modales au lieu de résidence (bus, train et modes lents) constituent un outil d'aide à la décision pour mieux localiser les logements, tandis que les trois autres cartes estimant les parts modales au lieu de travail forment un outil d'aide à la décision pour mieux localiser les activités économiques.

Comment interpréter les résultats fournis par ces cartes ?

En ce qui concerne l'accessibilité en **bus**, la cartographie des parts modales attendues fournit une image assez similaire, que ce soit sous l'angle du lieu de travail ou du lieu de résidence. Ces lieux doivent être tous deux situés dans un tissu urbain dense au sein d'une des principales agglomérations de la Région pour que les travailleurs choisissent, de manière significative, le bus comme mode de transport. Dès que l'on s'écarte de ces lieux, l'offre fléchit rapidement en termes de fréquences, rendant ce mode de transport peu attractif. Le bus joue toutefois un rôle non négligeable là où résidences et activités prennent place à proximité des arrêts de lignes urbaines ou interurbaines à fréquence élevée (par exemple le long des lignes Braine-l'Alleud - Tubize, Liège - Verviers ou Liège - Aywaille - Remouchamps). En dehors de ces lieux bénéficiant de cadences soutenues, le bus joue un rôle négligeable pour les déplacements domicile - travail, étant donné la faible vitesse commerciale et les contraintes d'horaire qu'il impose. En milieu rural, le bus n'est utilisé de façon notable que pour les déplacements domicile - école et n'est fréquenté en dehors des

¹ Le présent produit est issu d'une recherche menée, entre 2002 et 2005, sur le thème de la Contribution du développement territorial à la réduction de l'effet de serre par Jean-Marc Lambotte et Delphine Daxhelet (LEPUR – ULg), avec la collaboration d'Anne-Catherine Klinkenberg, Jean-Marie Halleux (LEPUR – ULg) et Yves Cornet (laboratoire SURFACES – ULg).

heures de pointe scolaire que par un potentiel réduit de personnes ne disposant pas de véhicule automobile. Vu la faible rentabilité des réseaux de bus au sein de ces contextes de faible densité (les recettes aux heures creuses couvrent souvent moins de 10 % des charges d'exploitation), il est illusoire de croire que la situation puisse prochainement évoluer.

Concernant le **train**, il faut différencier la situation au lieu de résidence et celle au lieu d'activité. Si l'on fait référence au lieu de travail, le train joue un rôle important quand l'emploi est situé à moins de 500 à 800 mètres d'une gare IC-IR. A une plus grande distance, le rôle du train est également significatif le long de quelques lignes de bus partant des principales gares (Liège-Guillemins, Namur, Charleroi-Sud et Mons essentiellement) où la multimodalité train + bus est performante. Lorsque l'on fait référence au lieu de résidence, la notion de proximité à la gare est moins stricte car il est possible d'utiliser la voiture pour rejoindre la gare de départ. Plutôt que la distance à la gare de départ, c'est en fait l'accessibilité ferroviaire aux principaux pôles d'emplois urbains qui permet d'expliquer l'usage du train en fonction du lieu de résidence (Bruxelles en premier lieu, mais également Liège, Namur, Charleroi et Luxembourg).

Lorsque l'on analyse la répartition spatiale des modes doux, la **marche** et le **vélo**, l'on se rend compte de l'importance de la mobilité lente au sein des petites villes (Leuze, Enghien, Waremme, Soignies, Chimay, Bastogne, Virton...) mais aussi au sein de nombreuses grosses bourgades rurales assez isolées et aux formes assez compactes (Frasnes-lez-Anvaing, Momignies, Ouffet, Aubel, Havelange, Lierneux, Saint-Léger...). Ceci s'observe tant au lieu de résidence qu'au lieu de travail. En réalité, en dehors des grandes agglomérations où il existe une offre en transports en commun à forte fréquence, les modes lents, et en particulier la marche, représentent les principales alternatives à la voiture. Il existe donc une contradiction entre, d'une part, la faible attention des décideurs vis-à-vis de la mobilité douce et, d'autre part, l'importance de ces modes parfaitement écomobiles. Le facteur principal limitant l'usage des modes doux étant la distance à parcourir, leur développement dépend de la volonté de limiter la séparation spatiale des fonctions. Il revient donc à l'aménagement du territoire d'assurer une grande proximité entre lieu de résidence, lieu de travail, commerces et autres services à la population. En d'autres termes, il est nécessaire de pratiquer la mixité raisonnée des fonctions telle que prônée par exemple dans le SDER².

Les cartes montrent clairement que les localisations offrant des alternatives de qualité à la voiture ne représentent qu'une part assez limitée du territoire. Comme ces localisations peu dépendantes de l'automobile sont le plus souvent déjà urbanisées, l'enjeu en matière d'aménagement du territoire est de mobiliser les rares ressources foncières et immobilières qui subsistent en leur sein pour y concentrer les nouveaux développements de l'urbanisation.

A quelle occasion utiliser ces cartes d'accessibilité ?

Lors de tout projet de construction, choisir une localisation qui génère une dépendance minimale à la voiture doit devenir aussi important qu'opter pour une bonne isolation et ventilation ou pour la pose de panneaux solaires. Ce nouveau réflexe doit être adopté tant par le particulier qui fait construire ou rénover sa propre maison que par les professionnels de l'immobilier.

² Le Schéma de Développement de l'Espace Régional est un document de planification stratégique adopté par le Gouvernement wallon en 1999.

L'outil cartographique est toutefois essentiellement destiné aux autorités publiques régionales et communales ainsi qu'aux instances chargées de les conseiller (CCATM, CRAT, bureaux d'études agréés en aménagement du territoire...). Lors de tout projet d'urbanisation, il est important d'analyser sa localisation sous l'angle de l'accessibilité par les alternatives à la voiture. Une mauvaise localisation à cet égard pourrait d'ailleurs être un motif de refus lorsqu'il s'agit d'immeubles à appartements, de logements sociaux, d'immeubles de bureaux, de commerces, voire même de certains parcs d'activités.

En outre, les autorités communales peuvent recourir à l'outil lorsqu'il s'agit de définir un ordre dans le phasage de mise en œuvre des ZACC (les Zones d'aménagement communales concertées, c'est-à-dire des réserves foncières inscrites au Plan de secteur). Une commune voulant montrer l'exemple en ce domaine pourrait même utiliser cet outil pour initier un PCAD (Plan communal d'aménagement dérogatoire au Plan de secteur) dans lequel la création d'une nouvelle zone urbanisable bien située (au voisinage immédiat d'une gare ou d'un centre villageois doté d'un minimum de services de proximité) serait compensée par le « déclassement » en zone agricole ou en zone verte d'un ensemble de parcelles préalablement urbanisables mais peu accessibles autrement qu'en voiture.

Pour les autorités publiques, utiliser les cartes d'accessibilité pour délimiter des noyaux d'habitat ou d'autres types de périmètre de discrimination positive est également une piste intéressante. Pour concentrer là où existent des alternatives performantes à la voiture un maximum d'investissements résidentiels ou liés à l'activité économique, il peut être utile de développer des mesures incitatives ou dissuasives relevant de diverses politiques (outils régionaux de la politique du logement, de l'expansion économique, outils de politique fiscale...).

