

Maîtriser la dépendance automobile par  
l'aménagement du territoire en milieu transfrontalier.

Application aux relations transfrontalières qui  
concernent la Wallonie

J.-M. Lambotte, H. Rouchet, J.-M. Halleux

LEPUR et SEGEFA

Université de Liège

# Frontières et aménagement

2

- I. De la désurbanisation à la ville compacte
- II. Analyse de l'évolution des déplacements transfrontaliers « domicile - travail »
- III. Maîtriser la dépendance à l'automobile par l'aménagement du territoire : objectifs des plans stratégiques des régions et pays voisins à la Wallonie



*Conférence Permanente  
du Développement  
Territorial*

# I. De la désurbanisation à la ville compacte

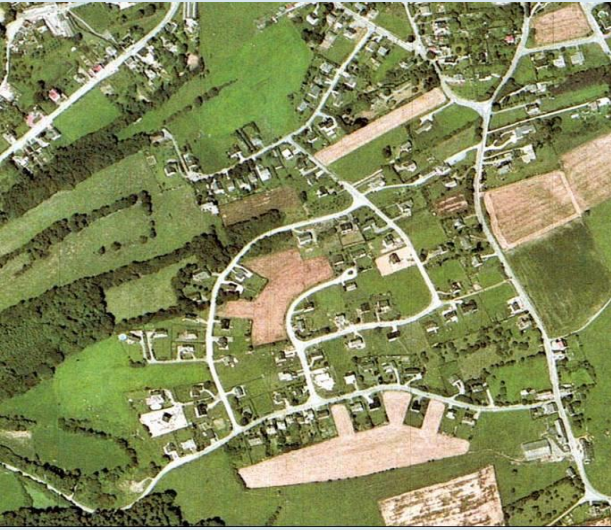
## Le concept de désurbanisation

3

Constat:

- Etalement
- Dispersion de l'urbanisation
- Séparation fonctionnelle





# I. De la désurbanisation à la ville compacte

## Liens entre désurbanisation et évolution de la mobilité

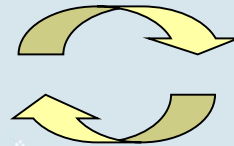
5

Origine principale de cette évolution :

Le relâchement des contraintes de mobilité

Relation systémique :

Mobilité automobile



Désurbanisation

Dépendance des formes urbaines vis-à-vis des modes de déplacements dominants

Désurbanisation = émergence de la ville-voiture

Trois types de villes :

Piétonne

Transports en commun

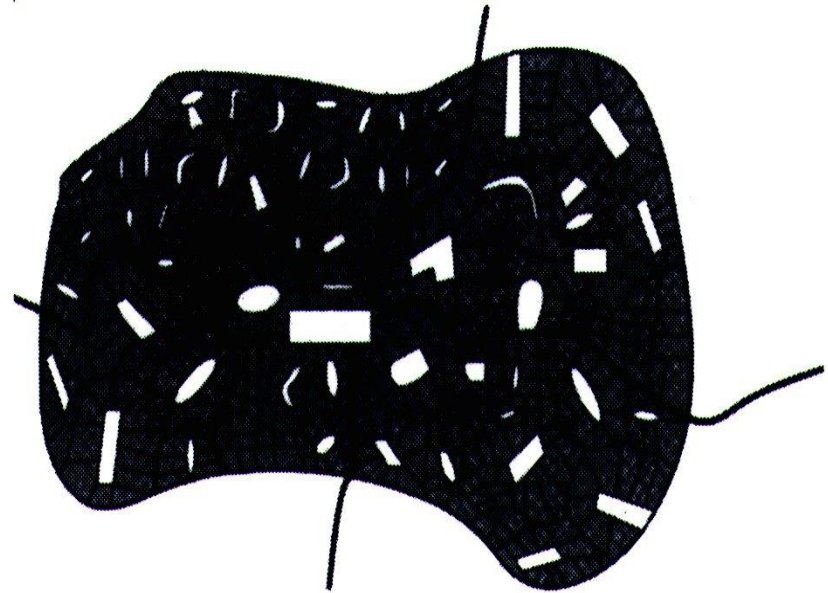
Voiture



Figure 1 : Les formes urbaines et l'évolution des modes de transport

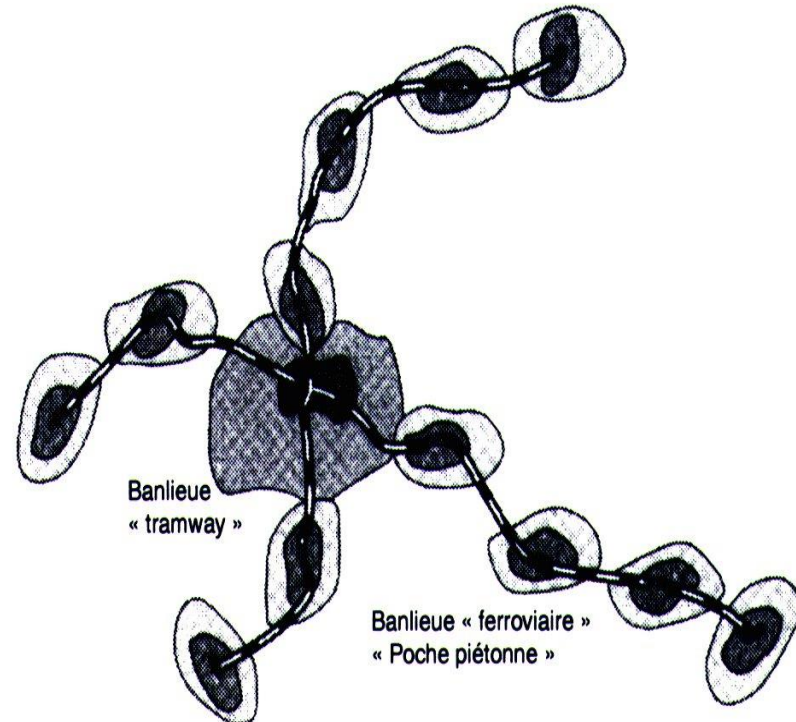
Ville « piétonne » traditionnelle

- haute densité
- multifonctionnalité
- structure organique



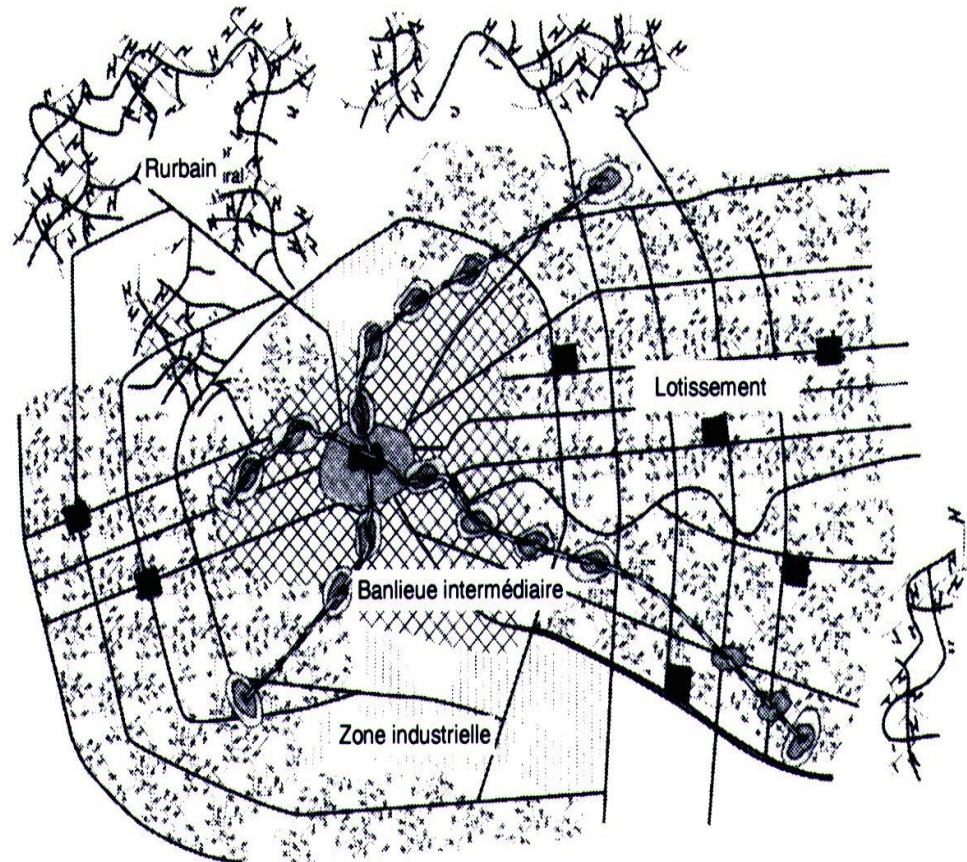
## Ville « transports en commun »

- densité moyenne
- multifonctionnalité
- forte centralisation



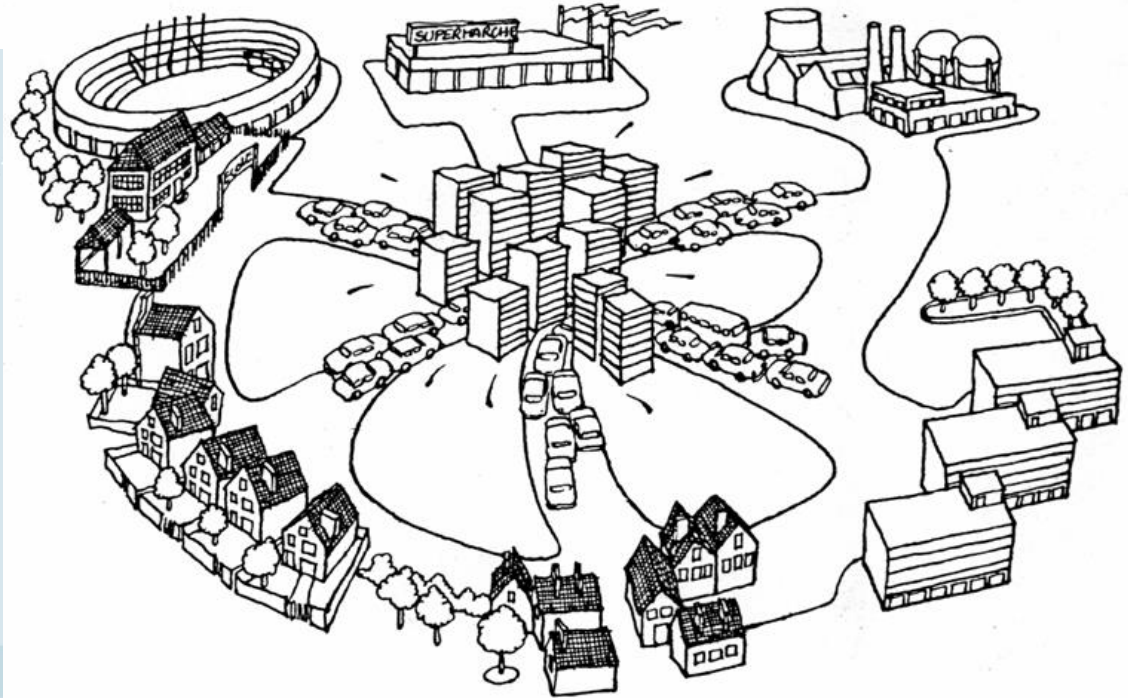
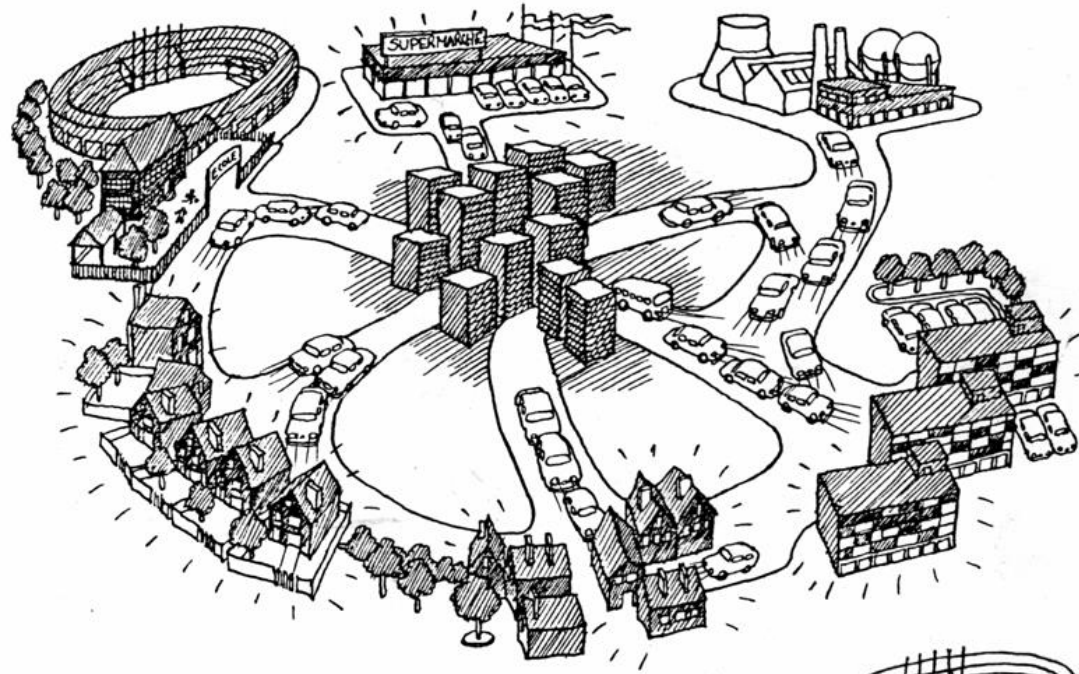
Ville « voiture »

- faible densité
- monofonctionnalité et zonage
- faible centralisation





LA VILLE APPARAÎT DONC AUJOURD'HUI COMME LA JUXTAPOSITION DE ZONES MONOFONCTIONNELLES ENTRE LESQUELLES ON CIRCULE DE PLUS EN PLUS.



## I. De la désurbanisation à la ville compacte

### Le concept de la ville compacte

10

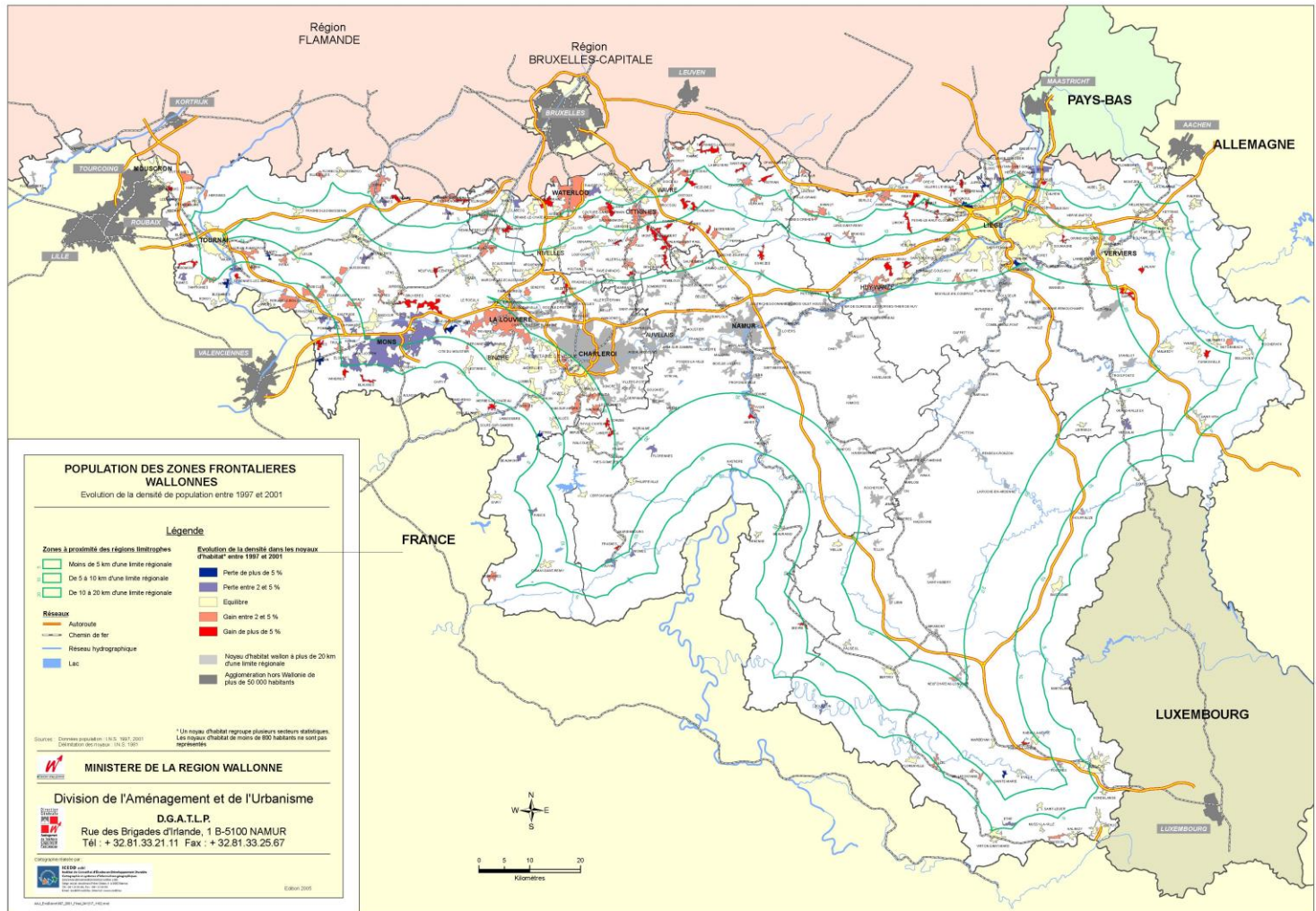
#### Facteurs liés à l'aménagement du territoire favorisant l'usage des alternatives à la voiture

- Densité
- Mixité raisonnée des fonctions
- Coordination avec la localisation des principaux arrêts des transports en commun
- Respect de la hiérarchie urbaine

## II. Évolution des déplacements transfrontaliers « domicile – travail »

Territoire d'étude : Région wallonne

11





## Evolution des flux de travailleurs frontaliers entre 1999 et 2003-2004

Sens du flux : flux sortant

12

Pays/région de destination	Année	Nombre d'emplois
Bruxelles	2003	<b>127 018</b>
	Evol (% - 99-2003)	<b>+ 3 %</b>
Flandre	2003	<b>39 710</b>
	Evol (% - 99-2003)	<b>+ 5 %</b>
G-D de Luxembourg	2004	<b>27 585</b>
	Evol (% - 99-2004)	<b>+ 41 %</b>
Allemagne	2004	<b>4 725</b>
	Evol (% - 99-2004)	<b>+ 13 %</b>
France	2004	4 128
	Evol (% - 99-2004)	- 8 %
Pays-Bas	2004	<b>748</b>
	Evol (% - 99-2004)	<b>+ 87 %</b>

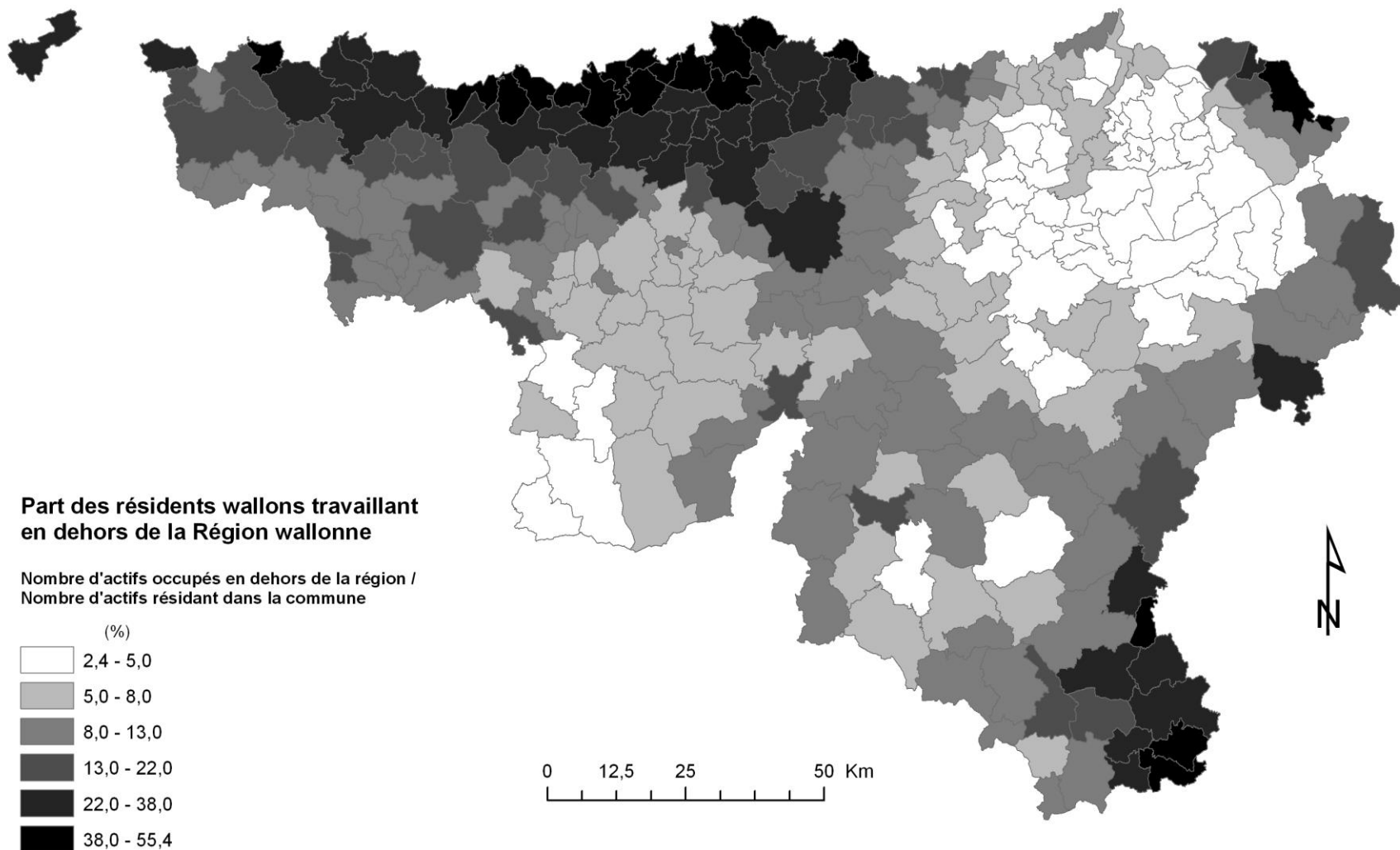


## Evolution des flux de travailleurs frontaliers entre 1999 et 2003-2004

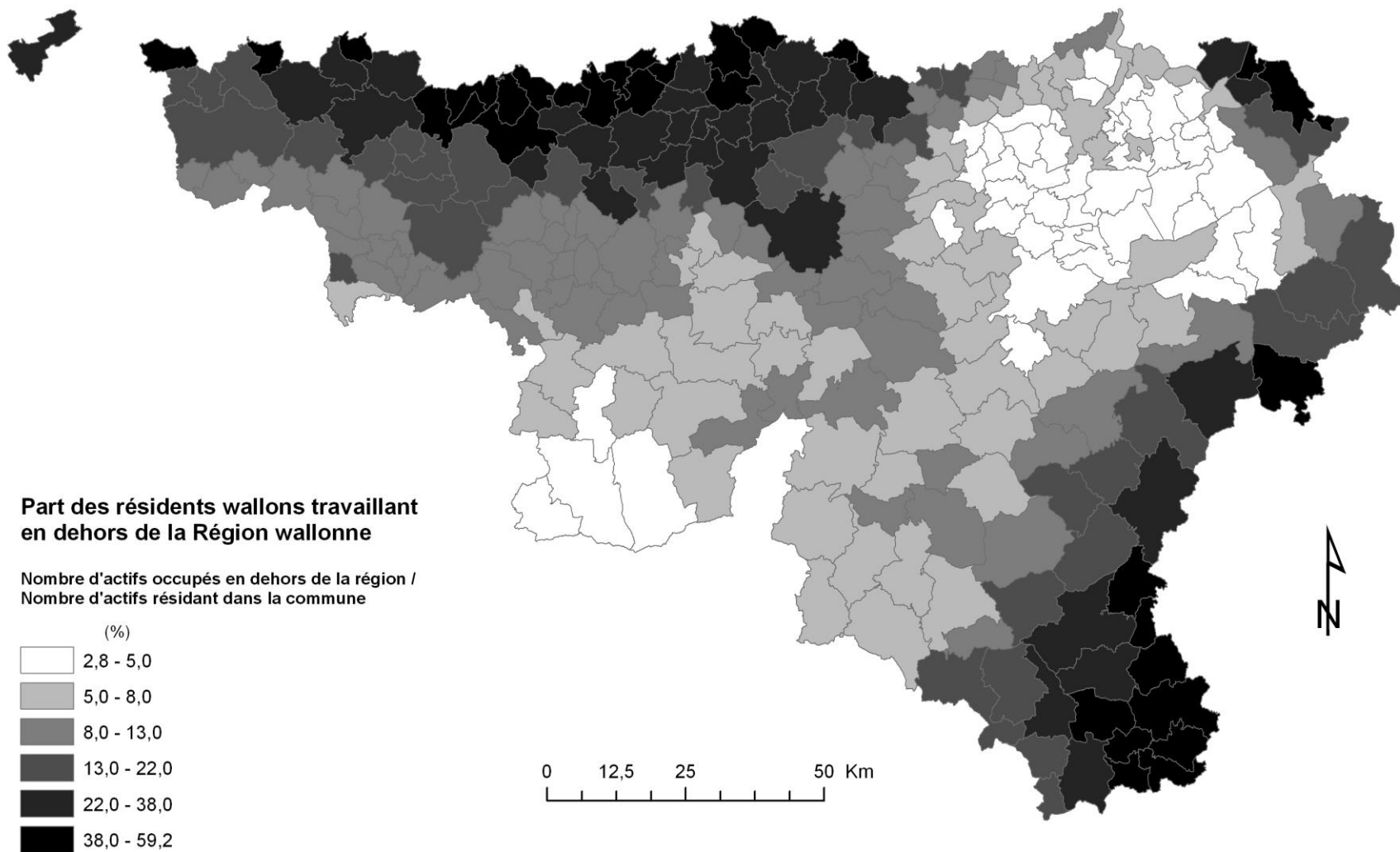
### Sens du flux : flux entrant

Pays/région de destination	Année	Nombre d'emplois
Bruxelles	2003	<b>16 288</b>
	Evol (% - 99-2003)	<b>+ 21 %</b>
Flandre	2003	<b>25 554</b>
	Evol (% - 99-2003)	<b>+ 12 %</b>
G-D de Luxembourg	2004	341
	Evol (% - 99-2004)	+ 6 %
Allemagne	2004	475
	Evol (% - 99-2004)	+ 35 %
France	2004	<b>20 056</b>
	Evol (% - 99-2004)	<b>+ 54 %</b>
Pays-Bas	2004	161
	Evol (% - 99-2004)	- 27 %

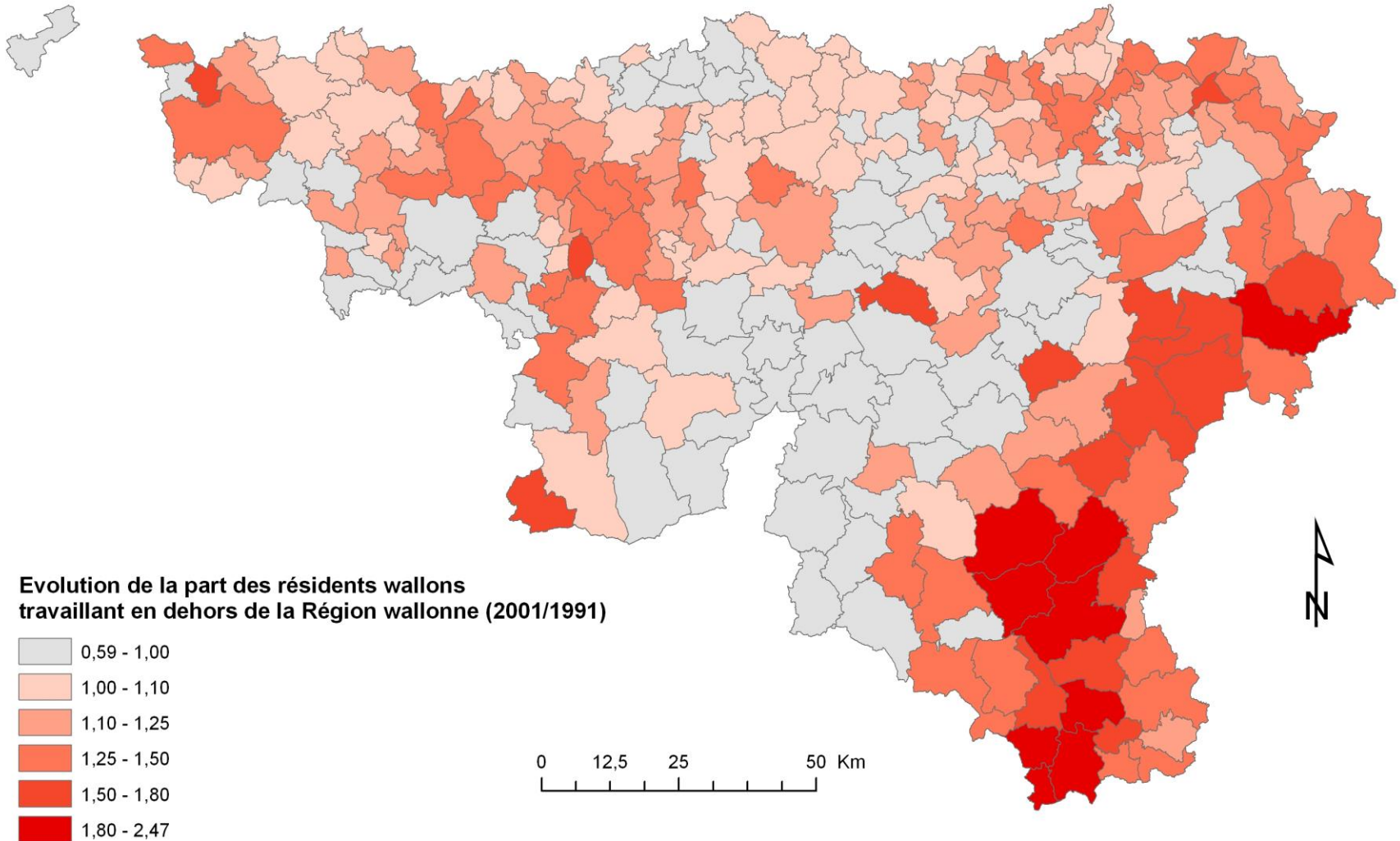
# Destination de travail des résidents wallons (1991)



## Destination de travail des résidents wallons (2001)



## Evolution de la part des résidents wallons travaillant en dehors de la Région wallonne (2001/1991)





## II. Évolution des déplacements transfrontaliers « domicile – travail »

### Choix modaux associés à ces flux

Flux à grande distance

⇒ Train et bus = seules alternatives à la voiture

Dispersion des lieux de travail et des résidences de part et d'autre des frontières

⇒ Domination de l'automobile

Ex : Pour les flux vers le Luxembourg, la part des transports publics est de 13 % venant de Wallonie.

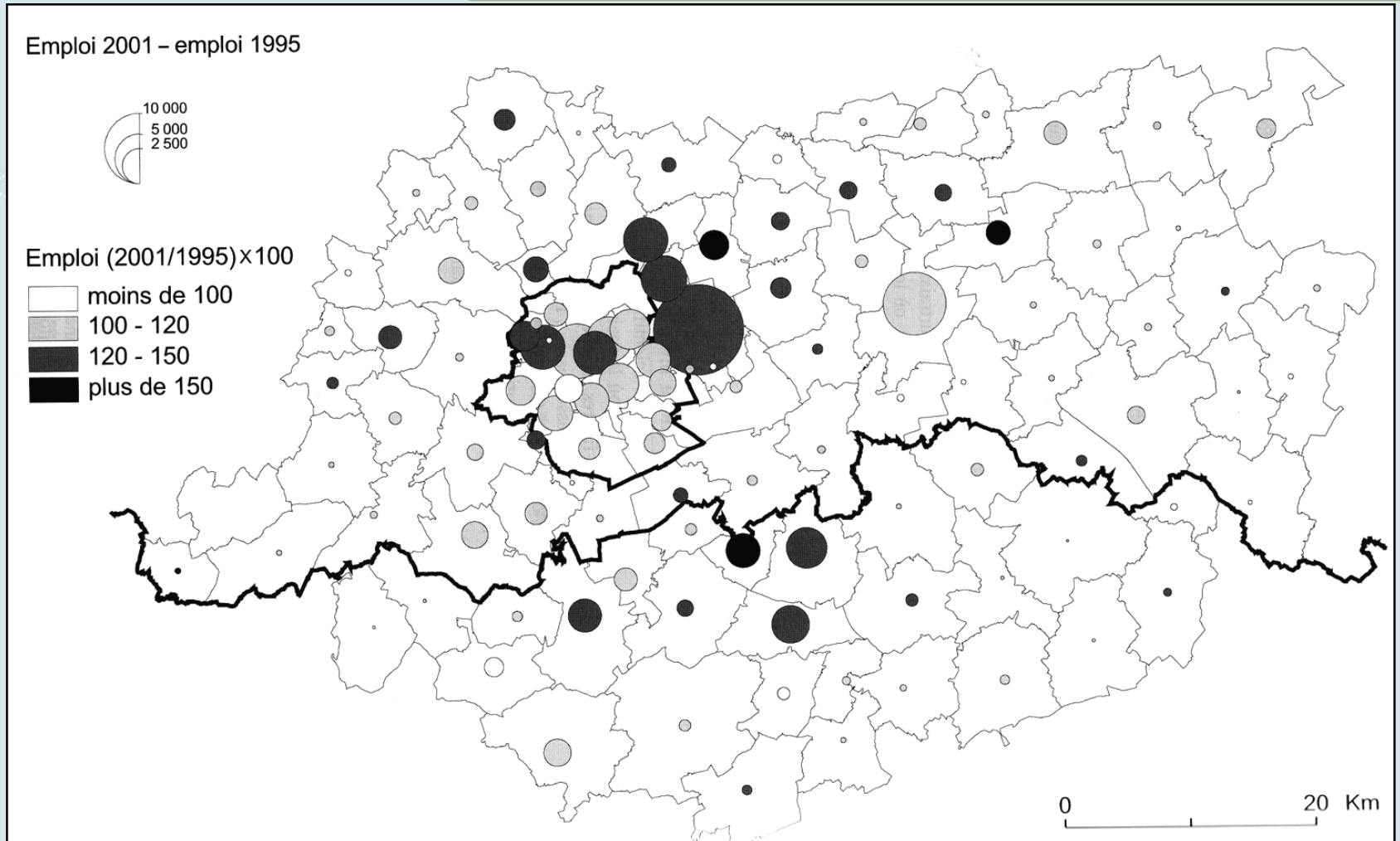
Pour réduire la dépendance à la voiture :

- renforcement possible de l'offre transfrontalière en transport public
- mais surtout meilleure maîtrise de l'étalement urbain

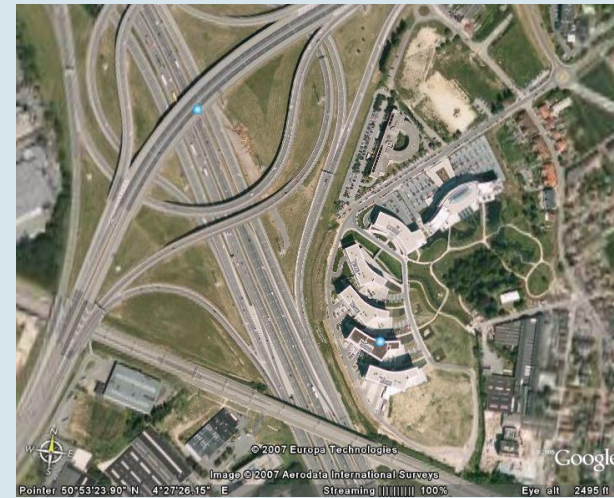
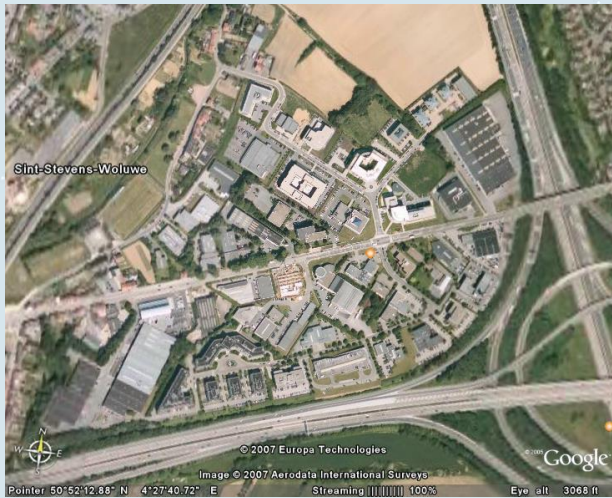
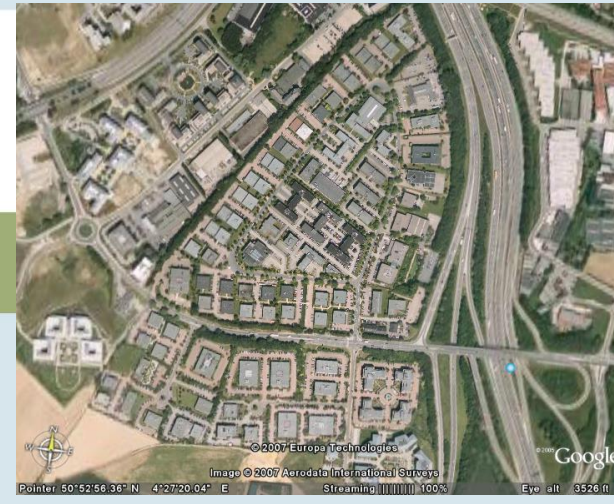
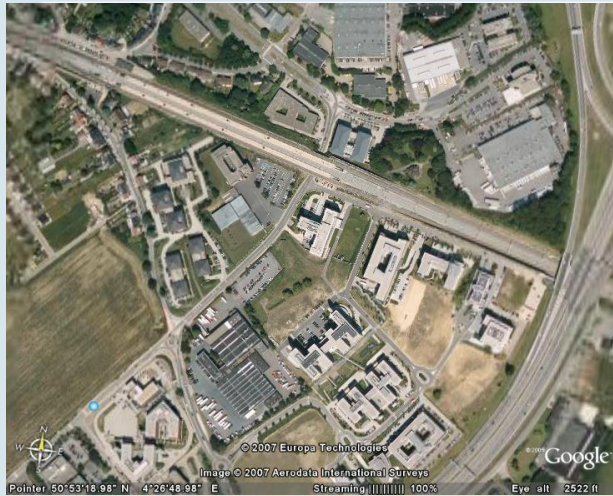
## II. Évolution des déplacements transfrontaliers « domicile – travail »

### Choix modaux autour de Bruxelles

18





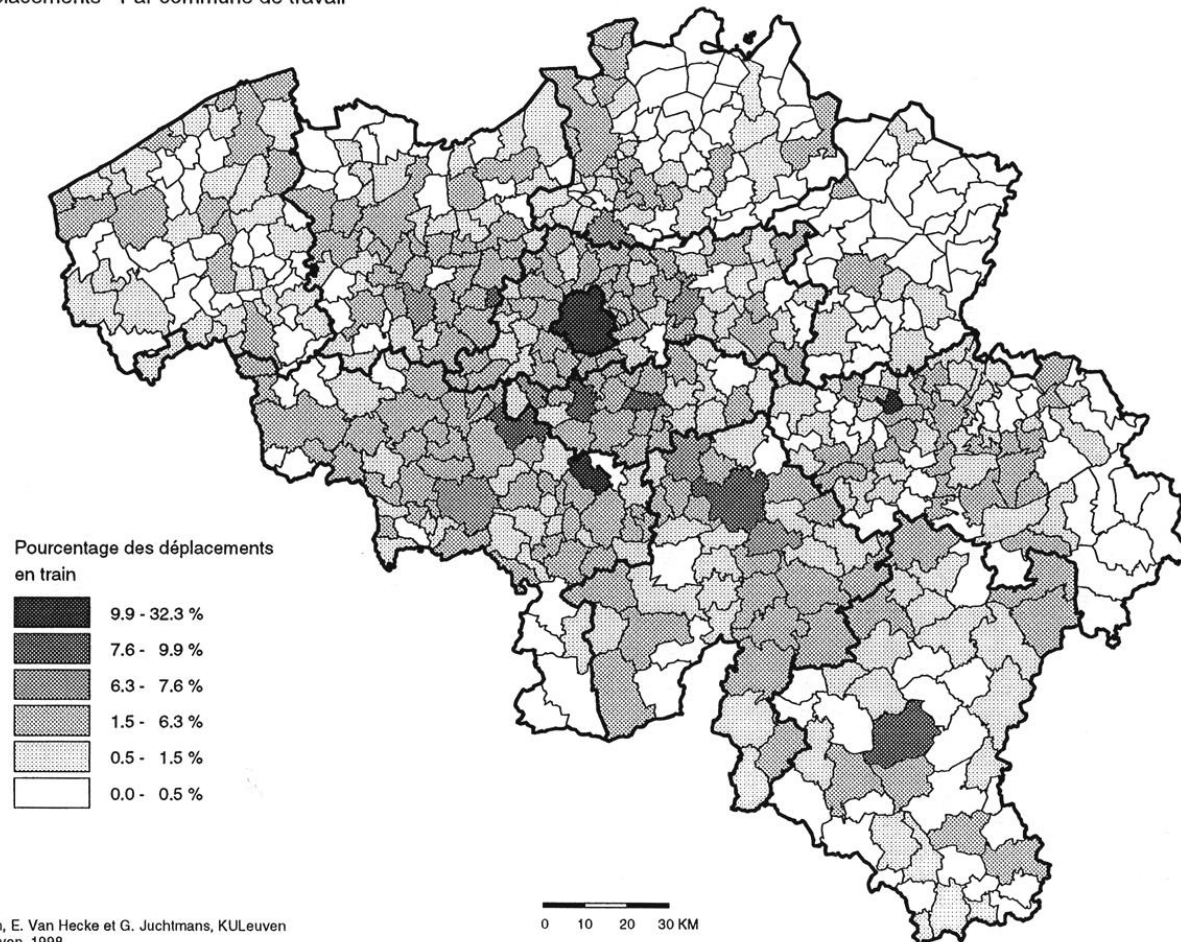




## II. Évolution des déplacements transfrontaliers « domicile – travail »

### Choix modaux autour de Bruxelles

I.15. Part du train comme principal moyen de transport  
Tous les déplacements - Par commune de travail

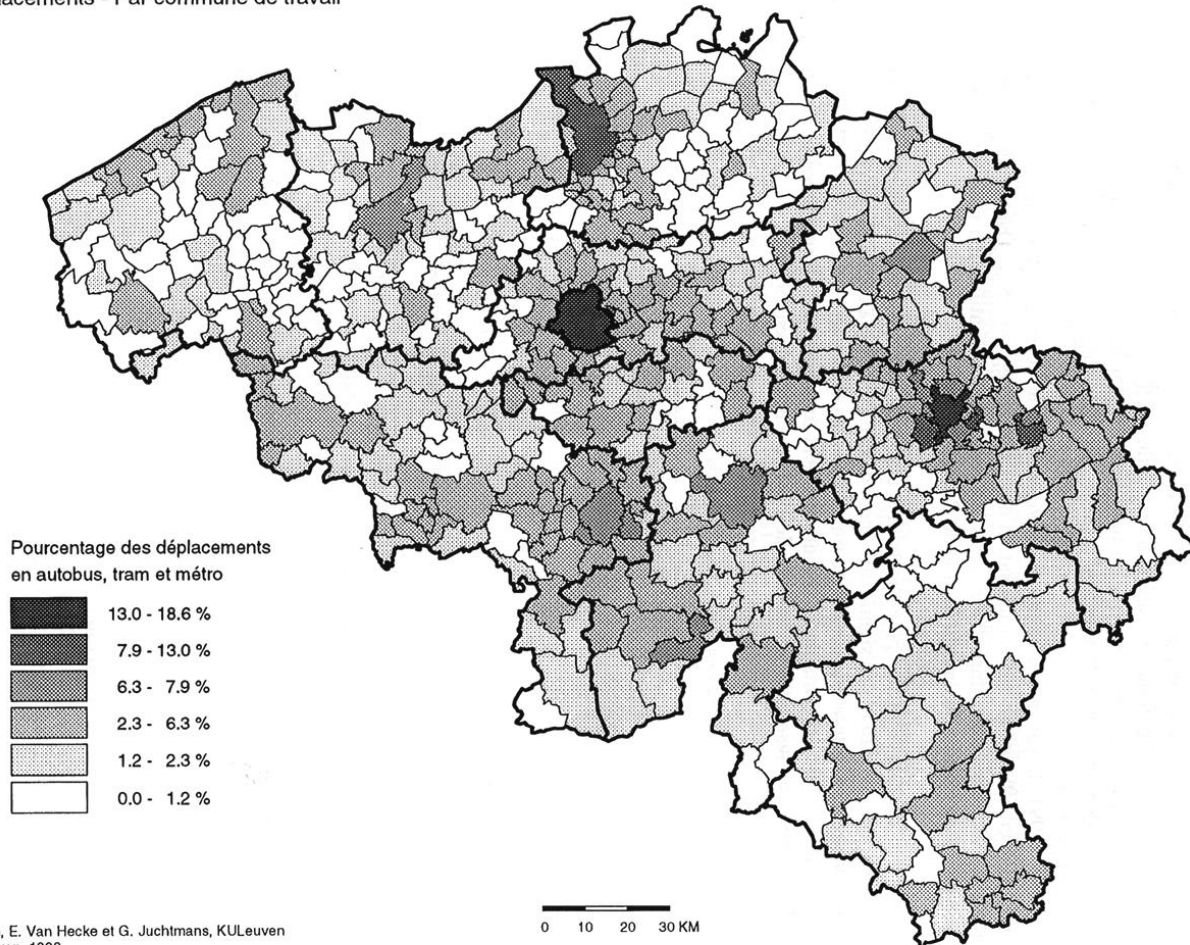




## II. Évolution des déplacements transfrontaliers « domicile – travail »

### Choix modaux autour de Bruxelles

I.16. Part de l'autobus, du tram et du métro comme principal moyen de transport  
Tous les déplacements - Par commune de travail



### III. Objectifs des plans stratégiques des régions et pays voisins à la Wallonie

#### Expertise CPDT

## Expertise : Plans stratégiques des régions transfrontalières

22

But : comparer le Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) de la Région wallonne avec :

- le Plan Régional de Développement (PRD) de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- le *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen* (RSV) de la Région flamande ;
- le Programme Directeur d'Aménagement du Territoire (PDAT) du Grand-Duché du Luxembourg ;
- le *Landesentwicklungsplan* du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie (LEP NRW) ;
- le *Landesentwicklungsprogramm III* du Land de Rhénanie-Palatinat (LEP III RLP) ;
- le *Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006* (POL 2006) de la Province du Limbourg aux Pays-Bas
- le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT) de la Région du Nord - Pas-de-Calais ;
- le SRADT de la Région de Champagne-Ardenne.

Focus sur la stratégie visant à maîtriser la demande de mobilité via l'aménagement du territoire

### III. Objectifs des plans stratégiques des régions et pays voisins à la Wallonie

#### Expertise CPDT

Tous les documents analysés cherchent à maîtriser la dépendance à l'automobile via leur politique d'aménagement du territoire

Certains sont peu ambitieux sur ce sujet : les plans français surtout

Les + volontaristes sont : le G-D de Luxembourg (IVL), les Pays-Bas et les länder allemands

Les points communs :

- la concentration des activités spatialement intensives à proximité des nœuds des transports en commun (cf politique ABC des Pays-Bas)
- la densité
- la mixité des fonctions
- la rénovation urbaine, surtout autour des gares
- la gestion de la politique du stationnement en fonction de l'accessibilité

### III. Objectifs des plans stratégiques des régions et pays voisins à la Wallonie

#### Focus sur Bruxelles et la Flandre

PRD Bruxellois :

24

Insiste sur : renouvellement urbain, mixité des fonctions et concentration des bureaux aux abords des grandes gares + report du stationnement des travailleurs vers les abords des gares en Wallonie et en Flandre (normes de parking variables selon l'accessibilité)

Objectif chiffré : 41 % de part modale des TP pour les dépl. domicile-travail en 2010

RSV flamand :

Assez complet au niveau des principes mais peu précis sur la mise en pratique

Pas d'objectif chiffré dans le RSV mais, en 2004, le Gouvernement flamand a adopté le plan START consacré à la reconversion économique autour de Zaventem

Ce plan vise à assurer le développement tout en gérant la mobilité sans remise en cause fondamentale de la politique de localisation du bureau mais en renforçant l'offre des TP (objectif : 40 % de part modale pour les TP en 2020)

⇒ **Absence générale de concertation à ce sujet entre les trois régions**



### III. Objectifs des plans stratégiques des régions et pays voisins à la Wallonie

## Focus sur le Luxembourg

#### PDAT Grand-Ducal :

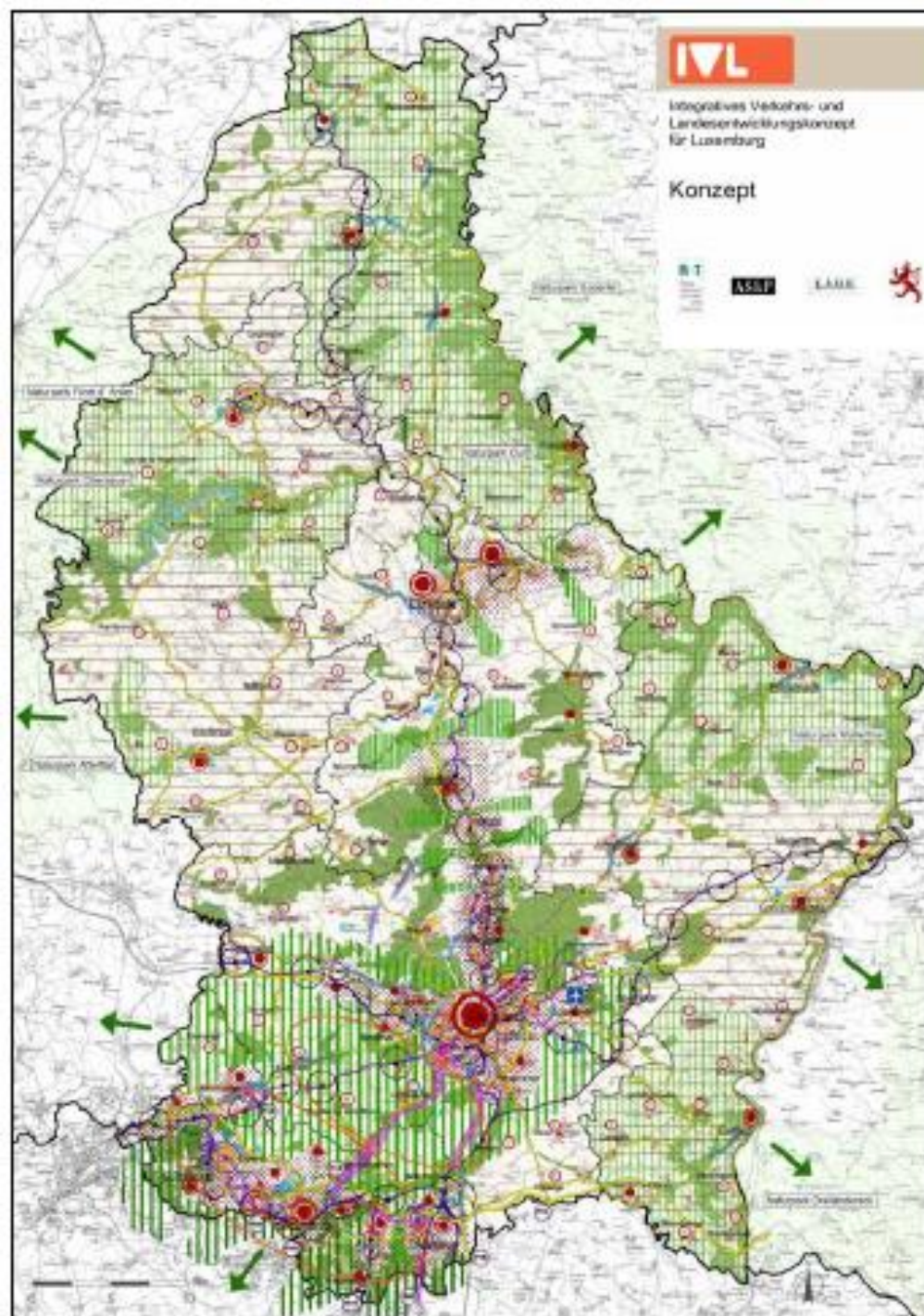
Document très complet sur les principes et se fixant un objectif ambitieux : 25 % de part modale pour les TP en 2020 (contre 14 % aujourd'hui)

Cette stratégie est déclinée dans un document spécifique complémentaire : l'IVL (Concept intégré des transports et du développement spatial)

IVL = cadre pour les planifications régionales et communales (les plans d'occupation du sol)

- Quantification des besoins de terrain (croissance de 450 000 à 560 000 habitants d'ici 2020 et de 390 000 à 530 000 travailleurs)
- Repérage des zones disponibles offrant une bonne accessibilité
- Mise au point d'une stratégie pour urbaniser prioritairement les terrains biens accessibles
- Détermination des besoins en nouvelles infrastructures de transport (dont des trams-trains)

# IVL Grand-Ducal



## Legende

### Räumliche Schwerpunktsetzung

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Regionales Zentrum
- Zusätzlicher zentraler Ort im Einwohnerzenario
- Eigenentwicklung

### Entwicklungsräume

- Urbaner Entwicklungsraum mit integrierten Freiräumen
- Regionsspezifische Entwicklung

### PAG- und PAP-Potenzialflächen

- Wohnfläche
- Gewerbefläche
- Mischfläche
- Sonstige Fläche

### Individualverkehr

- Bestand: Autobahn / Schnellstraße
- Bestand: Nationalstraßen
- Straßentrasse im Bau oder neu in Betrieb
- Maßnahmen zur Entlastung von Ortsdurchfahrten und Korridore zur Stärkung kritischer Streckenabschnitte (vorbehaltlich der Durchführung einer UVP und der genauen Festlegung des Streckenverlaufs)

### Öffentlicher Verkehr

- Bestand: Schiene
- Schienerrasse im fortgeschrittenen Planungsstadium
- Ausbauplanungen im fortgeschrittenen Stadium
- Korridor für Maßnahmen des Schienenverkehrs (vorbehaltlich der Durchführung einer UVP und der genauen Festlegung des Streckenverlaufs)
- Einrichtung von P+R-Parkplätzen
- Einrichtung eines Umsiegebahnhofs

### Bahnhöfe

- Bestand mit 1000 m-Radius
- Neuplanung mit 1000 m-Radius
- Neuplanung Train-Tram mit 500 m-Radius

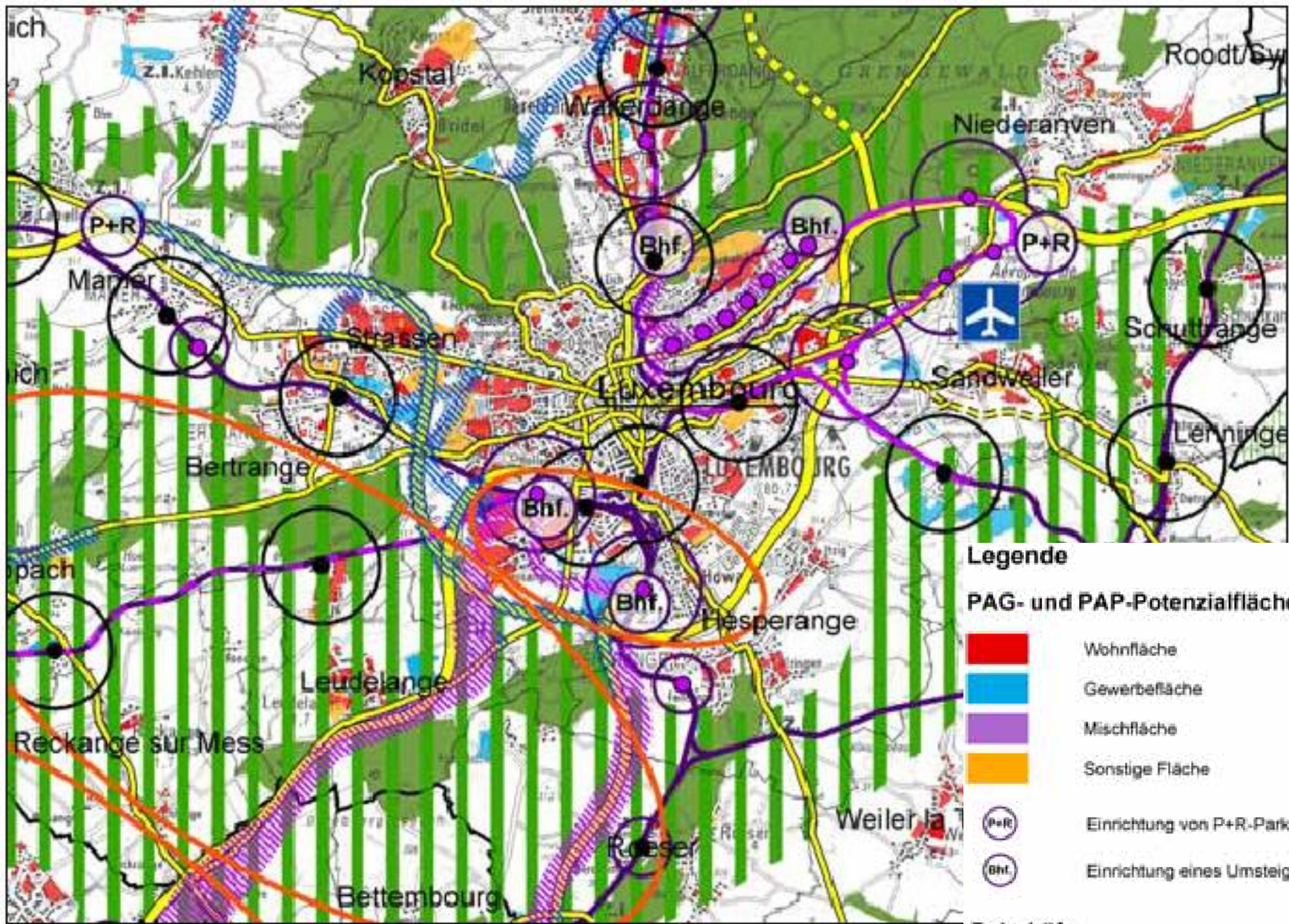
### Grünbereiche

- Grüngürtel
- Grünzäsur
- Doggerstule
- Naturparke in Luxemburg (Bestand und Planung)
- Naturparke in angrenzenden Ländern (Bestand und Planung)
- FFH-Gebiete, Vogel- und Naturschutzgebiete
- Grenzüberschreitende Grünvernetzung

### Sonstiges

- Bereiche für Schlüsselprojekte





**Legende**

**PAG- und PAP-Potenzialflächen**

- Wohnfläche
- Gewerbefläche
- Mischfläche
- Sonstige Fläche



Einrichtung von P+R-Parkplätzen



Einrichtung eines Umsteigebahnhofs

**Bahnhöfe**



Bestand mit 1000 m-Radius



Neuplanung mit 1000 m-Radius



Neuplanung Train-Tram mit 500 m-Radius



### III. Objectifs des plans stratégiques des régions et pays voisins à la Wallonie

## Conclusion

28

Démarche grand-ducale = la plus intéressante en ce qui concerne tant l'importance accordée aux principes que la mise en pratique

⇒ Cette démarche mériterait d'inspirer l'ensemble des régions

Le contexte transfrontalier

= concurrence en matière de développement économique, manque de dialogue institutionnalisé et une offre très limitée en TP

= contexte actuellement peu propice à une collaboration sur ce thème en vue d'une évolution majeure des pratiques

Pourtant la forte évolution des flux transfrontaliers associée à leur grande dépendance à la voiture rendent cette concertation nécessaire.