

Dépendance à la voiture et déplacements domicile/travail transfrontaliers depuis et vers la Wallonie

Jean-Marc LAMBOTTE

Introduction

De nombreux travaux relèvent que l'étalement urbain qui caractérise les agglomérations européennes depuis maintenant plusieurs décennies s'inscrit dans un processus de recomposition spatiale induit par l'usage banalisé de l'automobile (Newman & Kenworthy, 1996 ; Wiel, 1999). Alors que l'enjeu des gaz à effet de serre commence à être pris très au sérieux par les opinions publiques, il devient évident que l'étalement urbain porte en son sein les germes de sérieuses atteintes à la durabilité. Il est de plus en plus reconnu que limiter les externalités des trafics routiers et la dépendance automobile passe par un aménagement du territoire qui endigue l'urbanisation et canalise les extensions de la ville sur des sites suffisamment accessibles par les alternatives à la voiture – tant d'ailleurs en matière d'activités économiques que de logements (Meurs & van Wee, 2004).

Lors des dernières années, les recherches sur les pratiques de mobilité et la forme des villes ont fortement influencé le débat entre aménageurs, qui s'est progressivement orienté vers la conception d'un modèle urbain qui limite la dépendance à l'automobile sans pour autant porter atteinte à la qualité du cadre de vie des citoyens (Dupuy, 2006 ; Fouchier, 1999). Sur ce sujet, la littérature technique met régulièrement en avant quelques pays qui combinent une panoplie différenciée de dispositifs en vue d'assurer la

cohérence entre la planification spatiale et la politique des transports. Ce sont les pays rhénans (Suisse, Allemagne, Pays-Bas) et nordiques (Danemark, Suède) qui sont ainsi souvent pris en exemple. A travers le modèle de la ville compacte « écomobile », les caractéristiques recherchées pour le développement de l'urbanisation sont surtout les suivantes :

- la densité de l'habitat et des activités (car l'espace accessible sans voiture est une ressource rare qu'il faut valoriser au mieux) ;
- la mixité des fonctions (on parlera toutefois de mixité raisonnée, car toutes les fonctions ne sont pas compatibles entre elles) ;
- une organisation polycentrique et concentrée autour de nœuds bien desservis par les transports en commun ;
- une grande qualité des réalisations et de la verdurisation, afin de conjuguer la compacité à la qualité du cadre de vie.

Face au développement sans précédent des mobilités quotidiennes internationales et transrégionales, la recherche présentée dans cet article¹ vise à analyser une thématique encore très peu prospectée par la recherche en aménagement, celle de la ville compacte écomobile en contexte transfrontalier. Nos travaux se sont focalisés sur les espaces transfrontaliers qui concernent la Wallonie et l'hypothèse qui a guidé nos investigations est que la multiplication des collaborations transfrontalières y est un préalable si l'on tient à mettre en place des organisations urbaines qui limitent notre dépendance à l'automobile.

L'article est structuré en quatre points. A la suite de cette introduction qui fait l'objet du premier point, nous présentons dans un second point une analyse évolutive des déplacements domicile – travail entre la Wallonie et les régions qui l'entourent. Il ressort clairement de cet exercice que les flux transfrontaliers et transrégionaux sont en forte augmentation. Dans un troisième point, l'article développe une analyse des orientations relatives à la maîtrise de la demande de mobilité au travers des politiques d'aménagement du territoire et de transport sur base des intentions contenues au sein des plans stratégiques de développement territorial et de mobilité de trois territoires voisins de la Wallonie. Pour finir, une série de conclusions seront tirées tenant compte du grand écart existant entre les intentions et leur concrétisation.

1. De nombreux éléments repris dans cet article se basent sur des recherches financées par la Région wallonne dans le cadre de la Conférence Permanente du Développement Territorial (<http://cpdt.wallonie.be>).

Les déplacements domicile/travail entre la Wallonie et les régions avoisinantes

Evolution des flux

Les données synthétisées dans le tableau 1 confirment que les déplacements domicile – travail entre la Wallonie et les régions qui l’avoisinent sont en augmentation en ce début de vingt-et-unième siècle. Plus précisément, les flux sortants sont en très forte progression (surtout vers le Grand-duché de Luxembourg et vers la Flandre ainsi que, en valeur relative, vers les Pays-Bas). Ces évolutions sont liées sans conteste à l’intégration européenne qui, à l’échelle du continent, s’accompagne de l’affaiblissement du rôle des frontières étatiques. Par ailleurs, pour le contexte spatial investigué, cette tendance générale est amplifiée par la concomitance entre, d’un côté, la difficulté de l’économie wallonne à créer suffisamment d’emplois et, d’un autre côté, la proximité de métropoles et villes moyennes en développement soutenu (surtout Bruxelles et Luxembourg-Ville, mais également Aix-la-Chapelle et, secondairement, Maastricht). Bien que d’ampleur plus réduite, les flux entrants connaissent également une croissance soutenue (surtout en provenance du territoire français, de Bruxelles et, en valeur relative, d’Allemagne).

L’analyse des flux transfrontaliers vers le cœur de la Grande Région entre 2001 et 2007 met en évidence les observations suivantes. Notons tout d’abord que depuis 2001, les données des divers organismes nationaux en charge de la sécurité sociale (ONSS côté belge, IGSS au Luxembourg, URSSAF en France...) doivent être utilisées pour traiter ce sujet. L’analyse de l’évolution du flux de travailleurs transfrontaliers issu de chaque commune des provinces de Luxembourg et de Liège et travaillant au Grand-Duché (figures 1 à 3) permet de constater que la croissance considérable qu’a connu ce dernier entre 2001 et 2007 n’est pas du tout homogène.

TABLEAU 1 : Evolution des déplacements domicile/travail entre la Wallonie et les régions avoisinantes².

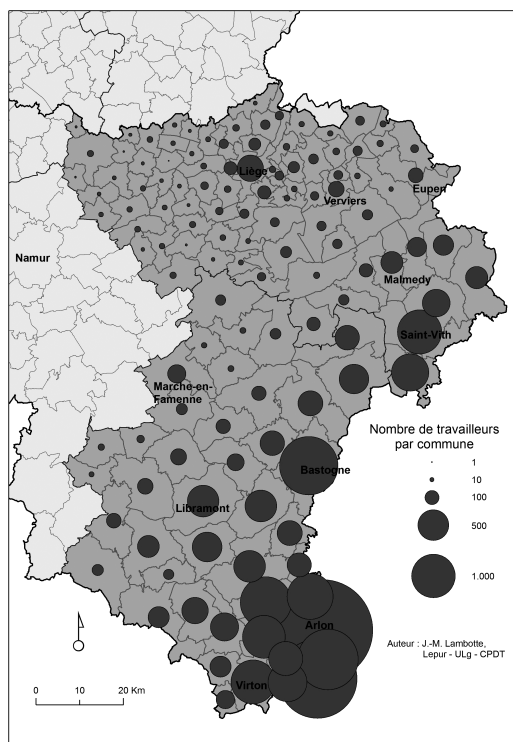
A destination de	Flux sortants de Wallonie			
	1999	2009	Evolution 1999-2009	
			en val. absolue	en val. relative
Bruxelles	123.038	123.608	+ 570	+ 0,46 %
Flandre	32.861	42.513	+9.652	+ 29,37 %
Pays-Bas	399	1.405	+1.006	+ 252,13 %
Allemagne	4.217	4.850	+ 633	+ 15,01 %
G-D Luxembourg	19.522	34.132	+14.610	+ 74,84 %
France	4.503	4.719	+ 216	+ 4,80 %
<i>sous-total régions belges voisines</i>	<i>155.899</i>	<i>166.121</i>	<i>+ 10.222</i>	<i>+ 6,56 %</i>
<i>sous-total pays voisins</i>	<i>28.641</i>	<i>45.106</i>	<i>+ 16.465</i>	<i>+ 57,49 %</i>
Total	184.540	211.227	+ 26.687	+ 14,46 %
En provenance de ...	Flux entrants en Wallonie			
	1999	2009	Evolution 1999-2009	
			en val. absolue	en val. relative
Bruxelles	13.443	18.073	+ 4.630	+ 34,44 %
Flandre	22.840	24.529	+ 1.689	+ 7,39 %
Pays-Bas	221	194	-27	-12,22 %
Allemagne	352	708	+ 356	+ 101,14 %
G-D Luxembourg	323	324	+ 1	+ 0,31 %
France	13.002	28.273	+ 15.271	+ 117,45 %
<i>sous-total régions belges voisines</i>	<i>36.283</i>	<i>42.602</i>	<i>+ 6.319</i>	<i>+ 17,42 %</i>
<i>sous-total pays voisins</i>	<i>13.898</i>	<i>29.499</i>	<i>+ 15.601</i>	<i>+ 112,25 %</i>
Total	50.181	72.101	+ 21.920	+ 43,68 %

En valeur relative, les cinq communes belges les plus proches de la capitale du Grand-Duché sont parmi les communes ayant connu les croissances les plus faibles concernant cette navette transfrontalière, notamment en raison de la pression immobilière qui y règne. Ainsi, Arlon est la commune frontalière belge ayant connu la croissance relative la plus faible durant cette période (avec toutefois un taux de 40 %). Plus on s'éloigne de la Ville de Luxembourg et, de façon générale, de la frontière belgo-luxembourgeoise, plus cette croissance relative devient importante. Bien que partant d'effectifs assez bas dans de nombreuses communes ces flux sont devenus tout à fait significatifs en valeur absolue, notamment dans un rayon de 50 à 80 km de

2. Source : INASTI et SPF Economie DGSIE – Enquête sur les forces de travail, 1999 et 2009.

Luxembourg-Ville et dans un rayon de 20 à 50 km du reste de la frontière (Cf. figure 1).

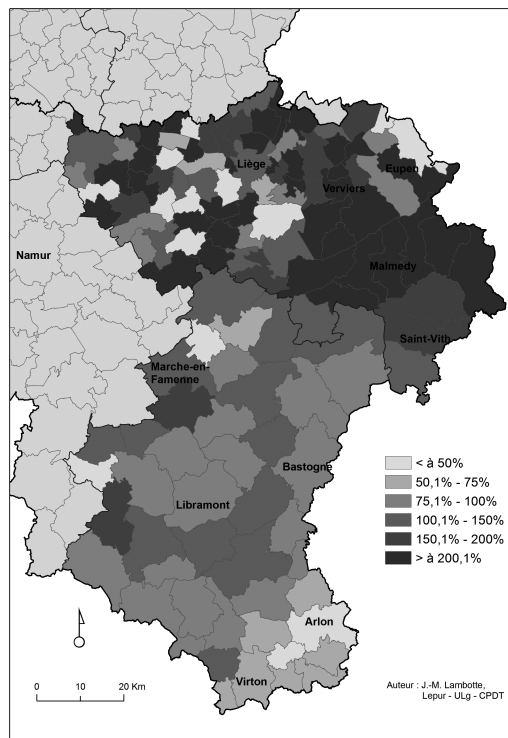
FIGURE 1 : Volume des frontaliers travaillant au Grand-Duché de Luxembourg et résidant dans les provinces de Luxembourg et de Liège en 2007³.



Au vu de la figure 2, il apparaît qu'entre 2001 et 2007, la Province de Liège, en particulier sa partie Est (l'arrondissement de Verviers) concentre la plupart des communes marquées par un doublement, voire un triplement des flux transfrontaliers dirigés vers le Grand-Duché.

3. Source : IGSS, 2007.

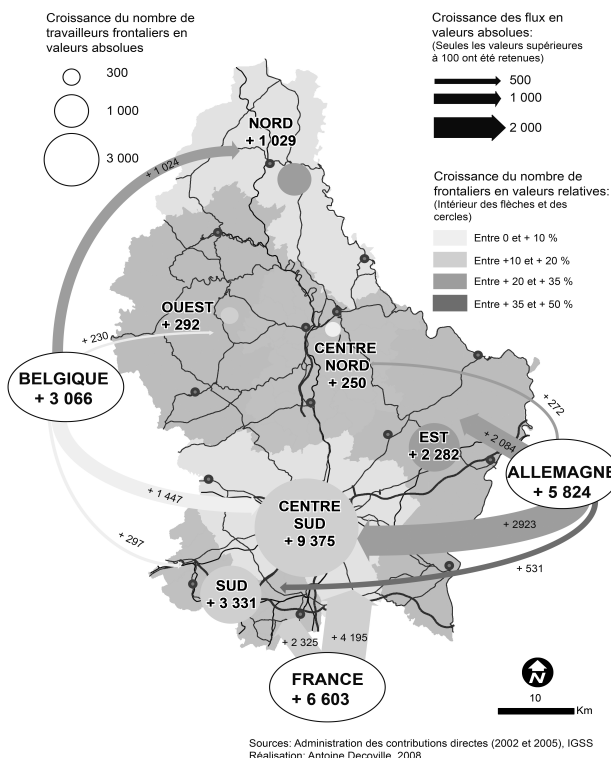
FIGURE 2 : Evolution entre 2001 et 2007 du nombre de frontaliers travaillant au Grand-Duché de Luxembourg et résidant dans les provinces de Luxembourg et de Liège⁴.



Cette croissance très forte de l'emploi transfrontalier du côté belge de cette frontière trouve son corolaire côté grand-ducal dans la partie nord de ce pays. En effet, en observant la distribution au niveau du découpage régional interne au Grand-Duché concernant l'évolution des flux transfrontaliers issus de Belgique entre 2002 et 2005 (CEPS-INSTEAD – Geode, 2008), le flux dirigé vers la partie Nord du Luxembourg apparaît comme le seul flux en forte croissance en provenance du territoire belge (Cf. figure 3).

4. Sources : SPF Economie DGSIE, 2001 et IGSS, 2007.

FIGURE 3 : Evolution des flux de travailleurs frontaliers à destination du Luxembourg entre 2002 et 2005.



Cette forte croissance des flux depuis la Province de Liège vers la partie Nord du Grand-Duché s’explique pour partie par d’importants développements commerciaux dans cette région durant cette période, le long de l’axe routier N7 – E421 à côté de la frontière (shopping centers Knauf à Schmiede, Massen à Weiswampach...) et par le transfert d’entreprises d’origine liégeoise vers les parcs d’activités économiques ou les petits centres urbains de cette partie du Grand-Duché (Bazet-Simoni C. et *al.*, 2011). Ce transfert d’entreprises lié à la recherche d’un abaissement de la charge fiscale et sociale concerne divers secteurs d’activités tels que le transport/logistique, la construction, les services à la personne/aux entreprises... Il est rendu possible dans cette partie nord du Grand-Duché par l’importance des disponibilités foncières qui y sont encore présentes et par le prix raisonnable du foncier et de l’immobilier dans cette région peu peuplée et à l’écart de la Ville de Luxembourg.

En conclusion, les flux transfrontaliers / transrégionaux sortants et entrants du territoire wallon sont à la fois en forte croissance et marqués par une distanciation croissante des lieux de résidence et de travail. De plus, l'origine et la destination de ces flux sont de plus en plus souvent périphériques par rapport aux centres urbains et par rapport à l'offre ferroviaire. Ces caractéristiques sont particulièrement visibles dans les contextes métropolitains comme aux abords de Bruxelles et de Luxembourg. Il s'agit là de zones où la demande foncière et immobilière pour le logement et les activités économiques excède les disponibilités réellement mises sur le marché, ce qui engendre de forts différentiels de prix dans ce domaine en fonction de l'éloignement au centre de ces régions métropolitaines.

Les choix modaux de déplacements

En raison de son importance économique et fiscale, le sujet des flux de travailleurs transfrontaliers est relativement bien documenté, grâce à des statistiques régulières et précises. Par contre, les choix modaux liés à ces mobilités n'ont encore fait l'objet que d'un nombre très limité d'études, car ils sont en réalité très difficilement analysables (Carpentier S. et Gerber P., 2009 ; Denert O. *et al.*, 2006 ; Gerber P. et Ramm M., 2003). Pour le contexte spatial investigué, il est notable que l'usage de l'automobile prédomine largement sur les autres modes de déplacements (*Cf.* tableau 2).

TABLEAU 2 : Modes de transports des actifs travaillant au Luxembourg⁵.

	Résidents			Frontaliers			Ensemble
	Part modale	Temps de trajet médian (en min)	distance médiane (en km)	Part modale	Temps de trajet médian (en min)	distance médiane (en km)	Part modale
Voiture seule	76 %	20	15	89 %	40	40	81 %
Voiture + autre mode	2 %	45	25	8 %	47	64	4 %
Transports en commun	13 %	30	12	3 %	43	55	9 %
Marche à pied ou vélo	9 %	5	1	-	-	-	6 %
Ensemble	100 %	20	12	100 %	45	40	100 %

5. Source : Carpentier S. et Gerber P., 2009.

De plus, si l'on excepte les flux dirigés vers Bruxelles, cette domination de l'automobile est en général encore plus forte pour ces flux transfrontaliers / transrégionaux que pour les flux internes à chaque région / pays. Ceci s'explique tout d'abord parce que les déplacements étudiés ne sont qu'exceptionnellement réalisés sur de courtes distances, c'est-à-dire des distances rendant possible l'utilisation des modes doux (la marche ou le vélo) en tant que mode principal de déplacement.

Concernant la répartition modale relative à ce type de flux, en plus de la quasi absence de l'usage des modes doux en tant que mode principal, il faut noter que les transports en commun (TC) ne jouent un rôle tout à fait significatif que si le lieu de travail est situé aux abords des principales gares des grands centres urbains. Dans une moindre mesure, les quartiers péricentraux des grandes villes, bien desservis par des bus ou par d'autres TC urbains à forte fréquence, ainsi que les abords de gares secondaires des villes moyennes ou à la périphérie des grandes villes, permettent au chemin de fer ou aux bus rapides de jouer un rôle mineur. Lorsque l'emploi est excentré par rapport à cette offre ferroviaire ou aux arrêts des lignes de bus rapides transfrontalières ou des lignes urbaines à forte fréquence, la dépendance à la voiture devient quasi-totale pour ce type de flux.

Remarquons aussi que, dans ce choix modal, n'intervient pas uniquement la localisation du lieu d'emploi. La localisation du lieu de résidence de l'autre côté de la frontière joue également un rôle puissant. A nouveau, la proximité entre logement et gare de départ est un facteur important favorisant l'usage du train en particulier lorsque, du côté du lieu de travail, sa localisation nécessite de recourir à au moins une correspondance ou implique l'usage d'une ligne à faible fréquence. Toutefois, cette proximité entre résidence et gare de départ est un facteur moins limitant par rapport à l'usage des transports en commun que la distance séparant nœud des transports en commun et lieu de travail, vu la possibilité d'utiliser la voiture pour se rendre à la gare de départ depuis son domicile. Ainsi, parmi les travailleurs transfrontaliers belges, français et allemands utilisant les transports en commun pour se rendre à leur lieu de travail au Luxembourg, 70 % combinent en fait la voiture et le transport en commun (Gerber P. et Ramm M., 2003).

Pour favoriser cet accès en voiture aux réseaux de TC, les collectivités locales et les entreprises ferroviaires travaillant en contexte transfrontalier métropolitain sont contraints vu la dispersion de l'habitat d'investir des sommes conséquentes dans l'accroissement de l'offre en P+R (park and

ride ou parking relais), notamment aux abords des stations de chemin de fer et de certains terminus des lignes de bus urbaines, en particulier autour de la dernière station de chemin de fer avant la frontière au sein du territoire qui concentre l'emploi. Par rapport à cette politique, on peut d'ailleurs s'interroger, comme l'a fait Frenay P. (2001), s'il n'est pas préférable aux abords de ces nœuds des TC de densifier l'urbanisation plutôt que d'accroître la capacité des P+R.

Dans le contexte des flux transfrontaliers et des flux entre Flandre et Wallonie, un problème spécifique existe. Il s'agit de la faiblesse particulière de l'offre en transport en commun transfrontalière au regard de l'importance des flux domicile/travail transfrontaliers / transrégionaux. Ceci trouve son origine dans plusieurs causes (Denert, 2002 : pp. 111-117 ; MOT, 2006). Parmi celles-ci, outre cette faible articulation entre les projets de transport et l'aménagement du territoire évoquée ci-dessus, on constate que ces flux transfrontaliers sont souvent dominés largement par des flux domicile/travail, mais qu'ils souffrent de faiblesses pour les autres motifs de déplacements. En particulier, le motif domicile-école tient souvent une place particulièrement faible, voire négligeable dans les flux transfrontaliers. Ce manque de public scolaire réduit considérablement la fréquentation des transports en commun transfrontaliers. Même si les flux liés au motif achats sont également souvent très présents en contexte transfrontalier, ils contribuent peu à l'usage des transports en commun vu à la fois que ce mode est peu compatible avec le transport de lourdes charges et que l'offre commerciale fréquentée massivement par les clients transfrontaliers prend généralement la forme de grandes surfaces et centres commerciaux périphériques. De plus, ces flux sont souvent très déséquilibrés entre les deux sens de circulation, ce qui génère un surcroît de déficit d'exploitation par rapport aux lignes classiques même si cette problématique intervient sur la plupart des lignes de transport public.

En outre, sur le plan sociologique, les flux transfrontaliers concernent massivement des emplois métropolitains, lesquels sont souvent associés à de hauts salaires et, dans une proportion importante, à l'octroi d'une voiture de société en contrepartie d'une certaine flexibilité au niveau notamment des horaires. Ceci concourt aussi à limiter le potentiel concernant l'usage des transports en commun même lorsque l'offre existe.

A côté de ces difficultés liées aux caractéristiques des flux transfrontaliers, il existe des difficultés organisationnelles en matière de coopération entre des

opérateurs ayant des modes et des procédures de fonctionnement divergents de part et d'autre des frontières. La répartition des déficits d'exploitation entre opérateurs est à ce propos un point délicat à négocier. De même, il existe souvent des difficultés d'interopérabilité ferroviaire engendrant des coûts supplémentaires au niveau du matériel. De plus, il existe, surtout en matière de chemin de fer, un problème d'adéquation entre la rapidité de l'évolution de ces flux transfrontaliers et la longueur du processus nécessaire pour l'ouverture/la réouverture d'une ligne transfrontalière (études, décisions, travaux d'infrastructures, achat du matériel de transport...). Même si les bus rapides sont une réponse possible qui peut être en phase avec l'évolution de la demande dans un délai court, cette solution souffre souvent d'une vitesse commerciale peu performante durant les heures de pointe lorsqu'ils ne peuvent pas bénéficier de sites propres.

Les plans stratégiques d'aménagement du territoire ou de transports des territoires voisins de la Wallonie et la maîtrise de la dépendance automobile

La limitation à long terme de la dépendance automobile passe par un aménagement du territoire qui doit canaliser les extensions urbaines sur des sites suffisamment accessibles par ses alternatives. Sur ce sujet, nous avons observé que les navettes de travail entre la Wallonie et ses régions avoisinantes ainsi que la conjonction de l'étalement urbain (c'est-à-dire la dispersion spatiale des lieux de résidence et d'activité) et de la faible offre en transport en commun rend les déplacements transfrontaliers très dépendants de la voiture individuelle.

Dans la suite de notre contribution, nous présentons une analyse des orientations politiques visant à améliorer cette situation et à limiter la dépendance automobile à la fois par un renforcement de l'offre transfrontalière / transrégionale en transports en commun et par une meilleure cohérence entre l'aménagement du territoire et la politique des transports. Cet exercice a été réalisé au travers de l'analyse des documents stratégiques d'aménagement du territoire et/ou de mobilité suivants :

- Pour la Région de Bruxelles-Capitale, le Plan Régional de Développement (PRD) de 2002 et le Plan de mobilité Iris 2 de 2010 ;
- Pour le Grand-Duché de Luxembourg, le Programme Directeur d'Aménagement du Territoire (PDAT) de 2002 et ses compléments, le concept intégré des transports et du développement spatial (*Intégratives Verkehrs-*

und Landesentwicklungskonzept – IVL – 2003) et les projets de plans directeurs sectoriels transport, logement et ZAE (2009-2010) ;

- Pour le territoire de Lille Métropole Communauté urbaine (LMCU), le projet de Plan de Déplacement Urbain (PDU) de 2010.

Pour ce point d'analyse, nous nous centrerons sur les principaux éléments communs existant au niveau des intentions entre ces différents documents stratégiques.

A ce propos, les plans stratégiques analysés pour ces trois territoires fixent des objectifs quantitatifs volontaristes. Ainsi, à Bruxelles, l'intention du Plan IRIS 2 est de diminuer de 20 % le trafic routier d'ici 2018 circulant au sein de ce territoire urbain dense. Pour ce faire, il s'agit notamment de porter la part des transports en commun à 50 % chez les navetteurs entrants en Région de Bruxelles-Capitale. Au Grand-Duché de Luxembourg, le PDAT et l'IVL ont pour ambition de relever la part des transports collectifs (TC) à 25 % d'ici 2020 (contre 13 % en 2002). Au niveau de la Communauté urbaine de Lille, l'objectif est d'atteindre une part modale de 25 % pour les TC concernant le trafic d'échange.

Dans ces trois territoires, pour atteindre ces objectifs, il est envisagé d'investir dans le renforcement des fréquences et du maillage de l'offre en TC tant celle interne à ces territoires que l'offre transfrontalière / transrégionale. Toutefois, cette politique s'accompagne d'intentions plus ou moins précises visant, par une politique d'aménagement du territoire, à mettre la bonne fonction au bon endroit afin de limiter la demande de mobilité.

Les intentions relatives à l'Aménagement du Territoire

Au niveau des intentions relatives à l'aménagement du territoire, quatre grandes intentions sont assez explicitement formulées dans les documents des trois régions :

- la concentration des activités spatialement intensives à proximité des nœuds des transports en commun ;
- la densité ;
- la mixité des fonctions ;
- la concentration déconcentrée (ou le polycentrisme).

La première des quatre intentions communes s'inspire clairement de la politique ABC initiée par l'Etat néerlandais à l'occasion de sa quatrième note sur l'aménagement du territoire à la fin des années 80 et visant à mettre en

concordance le profil de mobilité des activités avec le profil d'accessibilité des lieux (Jonkhof, 1996 ; Fouchier, 1999). Il s'agit donc de mettre les entreprises les plus intensives spatialement (rapport emploi / surface de la parcelle élevé) et générant à la fois peu de trafic de marchandises et peu de nuisances (telles que le bureau – Profil A) près des gares et autres nœuds des transports en commun en site propre (TCSP). Il s'agit aussi de concentrer un maximum d'activités moyennement intensives au niveau spatial et générant peu de nuisances (profil B) là où existent des disponibilités foncières ou des friches bénéficiant d'une desserte fréquente par les TC. En général, le bureau est explicitement pointé par cette intention visant à mettre la bonne entreprise au bon endroit tandis que le reste des entreprises compatibles avec l'habitat ne fait pas l'objet d'intentions très précises. Suite aux problèmes Nimby⁶, au manque de disponibilités foncières, aux coûts des terrains en milieu urbain, à l'obsolescence des vieux immeubles voués à l'activité et à la concurrence avec le logement, ces activités ont en effet ces deux dernières décennies tendance à s'installer de plus en plus au sein des zones d'activités périphériques.

Concernant la densité, le projet de Plan de Développement Urbain de Lille Métropole fournit à ce propos des objectifs quantitatifs volontaristes concernant le logement aux abords des axes desservis par des transports en commun lourds (métro, tram ou bus à haut niveau de services). Aucun des documents évoqués ne donne à ce sujet d'intention précise vis-à-vis des implantations d'activités économiques.

C'est à propos de la mixité des fonctions que les intentions sont en général les moins explicites. Pourtant, la mixité des fonctions favorise très fortement l'usage des modes lents pour les déplacements de proximité. Même si les documents luxembourgeois évoquent le concept de la ville des courtes distances⁷, ils ne la promeuvent pas de façon explicite suite à une approche encore fort sectorialisée (ZAE d'une part, logement et transport d'autre part). Il ne s'agit pas d'articuler, comme aux Pays-Bas et dans certaines

6. Nimby = Position éthique et politique qui consiste à ne pas tolérer de nuisances dans son environnement proche et donc à ne pas y accepter de projet susceptible d'en générer.

7. Concept consistant à organiser l'urbanisation des villes en un chapelet de quartiers denses et mixtes permettant, par la proximité des logements avec les services à la personne de base (écoles, commerces d'achats courants, arrêt de bus ou de train...), voire avec le reste des activités compatibles avec l'habitat, de favoriser l'usage de la marche à pied et du vélo ainsi que celui des transports en commun.

villes allemandes, les développements résidentiels et l'offre en commerces et services de proximité de façon telle que presque 100 % des logements disposent d'une offre en commerces et services de proximité à moins de 400 ou 500 m. De plus, l'adjonction de quartiers d'habitat et des zones d'activités économiques à courte distance des centres urbains est une condition quasi sine qua non pour permettre la mise en place d'une desserte performante en transport en commun sans générer d'importants déficits d'exploitation.

La concentration déconcentrée ou polycentrisme s'illustre très explicitement par l'intention grand-ducale de concentrer l'urbanisation au sein d'une quinzaine de polarités réparties à travers le territoire national, les Centres de Développement et d'Attraction (CDA). Il s'agit de polarités qui concentrent les services à la population riveraine et bénéficient (ou doivent à l'avenir bénéficier) d'une offre en transport en commun performante tant pour les déplacements intra-urbains et ceux réalisés entre l'urbain et sa proche périphérie que pour les déplacements interurbains, voire transfrontaliers. En milieu urbain, ce polycentrisme s'illustre aussi par la volonté bruxelloise de concentrer les développements urbains des deux prochaines décennies au sein d'un nombre limité de zones leviers dont il convient de renforcer l'offre en TCSP, à l'image des quartiers de Tour & Taxis, Heysel, Schaerbeek-Josaphat, Delta, Reyers, et à terme, Schaerbeek-Formation.

Les intentions relatives au transport

Dans les trois territoires étudiés, des intentions volontaristes sont énoncées afin d'accroître l'offre des transports en commun urbains, en particulier des TC lourds comme le métro, le tram ou les bus à haut niveau de service (BHNS). Cet accroissement de l'offre est en général motivé par le souhait d'un report modal en faveur de ces TC au détriment de la voiture tant pour la population urbaine que pour les utilisateurs de la ville (pour le travail, les achats, etc.) résidant pour une part plus ou moins large au-delà des frontières nationales/régionales. Outre l'accroissement de la capacité des réseaux pour faire face à la croissance du trafic, approchant souvent un rythme de 5 % par an durant la dernière décennie, ces investissements visent aussi à dynamiser les vitesses commerciales (via la mise en site propre des réseaux de tram, de bus afin de passer à du tram et à du bus à haut niveau de service).

Notons que les travaux envisagés visent tout autant à accroître les capacités des TC lourds sur les tronçons les plus chargés qu'à étendre l'offre de TC

lourds en des lieux actuellement peu ou moyennement desservis. De plus, cette extension des TC lourds est envisagée tant pour accroître le maillage du réseau urbain et ainsi décharger les axes de ce dernier les plus engorgés que pour desservir de façon plus efficiente les zones devant prochainement être urbanisées / densifiées. Cette conjonction entre nouvelle offre lourde en TC et nouvelle urbanisation dense s'illustre dans la capitale grand-ducale sur l'axe Gare de Cessange – Quartier de la gare de Luxembourg – Centre ville – Quartier du Kirchberg⁸.

Par rapport à l'offre en transport en commun transrégionale / transfrontalière, ces plans ne sont en général guère précis sur leurs intentions. Ces documents n'ayant pas un caractère transrégional ou transfrontalier, il est normal qu'ils ne soient pas très volontaristes à ce propos. Dans les trois territoires étudiés, ils soutiennent toutefois l'idée globale que l'offre transrégionale / transfrontalière doit être renforcée, mais n'évoquent guère de projets concrets sauf ceux qui sont en cours de réalisation (comme les travaux du RER autour de Bruxelles).

Concernant les emplacements P+R, les trois territoires étudiés se rejoignent en cherchant à renforcer l'offre en question et en orientant au maximum cette nouvelle offre le plus possible à l'amont du principal centre urbain. Tant dans la métropole lilloise qu'au Grand-Duché, on prône le développement de cette offre à proximité immédiate des frontières du territoire national / métropolitain. Vu le contexte restreint et densément urbanisé de la Région de Bruxelles-Capitale, celle-ci préconise de créer une offre en P+R restreinte en son sein aux abords du ring autoroutier et des terminus de certaines lignes de TCSP. Plus encore, elle suggère de reporter au maximum cette offre auprès des gares de Flandre et de Wallonie.

Conclusion : des intentions à leur mise en œuvre

Sur base de l'évaluation de la mise en œuvre de l'IVL réalisée au Grand-Duché en 2008, on peut tirer comme conclusion le fait que les bonnes intentions des plans stratégiques en matière de développement territorial et de transport ont du mal à se concrétiser vis-à-vis de l'enjeu de la maîtrise de la demande de mobilité en contexte transfrontalier (CEPS/INSTEAD-

8. Elle se rencontre aussi dans la métropole lilloise dans le quartier de l'Union à cheval sur Roubaix, Tourcoing et Wattrelos ou en Région de Bruxelles-Capitale sur l'axe de la Moyenne Ceinture passant via les zones leviers Josaphat, Reyers et Delta.

Département GEODE, 2008). De façon synthétique, ce document émet le constat d'un manque d'application de la logique du polycentrisme voulu au travers du système des Centres de Développement et d'Attraction (moindre développement de l'urbanisation, en particulier résidentielle, dans les pôles qu'en dehors) et de celle de la ville des courtes distances (forte croissance de l'urbanisation sous une forme monofonctionnelle et déconnectée des réseaux de transports en commun). En effet, tandis que la mise en œuvre des disponibilités foncières situées là où l'urbanisation devrait s'orienter préférentiellement est lente, on constate la poursuite de la dispersion de celle-ci en des lieux relativement peu denses et forts dépendants de l'automobile.

Plusieurs explications sont émises pour justifier cette difficulté à mettre en conformité les actes avec les intentions dans le cadre de cette évaluation. Elles méritent d'être ici signalées :

- l'absence d'outil de politique foncière adéquat pour lutter contre la rétention foncière des terrains situés au bon endroit ;
- le manque d'appropriation des intentions par les autorités locales (concertation verticale top-down et bottom-up) ;
- le manque de transversalité (concertation horizontale entre l'aménagement du territoire et les autres politiques sectorielles : transport, ZAE, logement, etc.) ;
- la concurrence transfrontalière / transcommunale (qui pousse à abandonner une attitude volontariste à ce sujet afin d'éviter que le territoire voisin n'en tire profit s'il se montre peu regardant) ;
- les problèmes du Nimby par rapport aux projets conformes au concept de la ville des courtes distances (donc impliquant de la densité et / ou de la mixité des fonctions) ;
- la surabondance foncière en des lieux totalement dépendants de la voiture comme les communes rurales, surtout celles situées au nord du pays.

Ces constats ou critiques exprimés pour le contexte grand-ducal sont selon nous tout à fait transposables au contexte wallon et à d'autres contextes frontaliers. Malgré de lourds investissements dans les transports en commun notamment transrégionaux, il faut constater que la part modale de ces derniers ne progresse que très lentement vu la poursuite concomitante d'une forte croissance des flux de déplacements automobiles à laquelle les flux transfrontaliers contribuent pour une part de plus en plus significative. En effet, nous avons montré combien cette croissance des flux transfrontaliers s'inscrit dans une distanciation de plus en plus forte entre lieux de résidence

et de travail. De plus, ces flux s'inscrivent aussi dans une forte dépendance à la voiture du fait de la forte déconnection de la nouvelle urbanisation de part et d'autre des frontières des nœuds des transports en commun.

A l'heure où la Commission européenne lance la concertation en vue de l'adoption de sa feuille de route vers une économie compétitive à faible intensité de carbone à l'horizon 2050 contenant des objectifs de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre de 80 à 95 % d'ici 2050 par rapport au niveau de 1990 tous secteurs d'activité confondus (-54 à - 67 % dans le secteur des transports), il devient urgent de maîtriser ces évolutions. Or, les prévisions démographiques par rapport à ces contextes métropolitains transfrontaliers nous incitent à croire qu'à l'opposé des intentions de la Commission, les flux transfrontaliers à longue distance devraient croître encore dans de fortes proportions à l'avenir. A moins de mener rapidement une politique volontariste d'aménagement du territoire de part et d'autre des frontières visant à passer de la théorie à la pratique vis-à-vis de cette logique polycentrique et du concept des courtes distances, les besoins de mobilité automobile devraient encore à coup sûr fortement se renforcer dans les années à venir.

En se basant sur les prévisions démographiques officielles belges et luxembourgeoises (Bureau fédéral du Plan, 2007 ; STATEC, 2010), il faut s'attendre, dans les cinq prochaines décennies à une forte croissance démographique qui aura tendance à concerner particulièrement les contextes métropolitains dans une acception très large, c'est-à-dire dans un cadre transfrontalier / transrégional. Au vu de ces prévisions, il est fort probable que les déplacements transfrontaliers/transrégionaux de plus de 50 km continuent à connaître une rapide progression durant les prochaines décennies.

TABLEAU 3 : Prévisions démographiques 2010 – 2060 dans les contextes métropolitains transfrontaliers / transrégionaux luxembourgeois et bruxellois⁹.

	Population en 2010	Population en 2060	Evolution 2010-2060
Grand-Duché de Luxembourg	502 066	774 782	+ 54,3 %
Arr: Bastogne	45 061	61 173	+ 35,8 %
Arr: Arlon	57 850	75 243	+ 30,1 %
Arr: Virton	52 037	69 298	+ 33,2 %
Arr: Neufchâteau	59 861	81 028	+ 35,4 %
Arr: Verviers	280 203	333 478	+ 19 %
Région de Bruxelles-Capitale	1 089 538	1 331 806	+ 22,2 %
Brabant flamand	1 076 924	1 299 694	+ 20,7 %
Brabant wallon	375 515	498 851	+ 32,8 %
Arr: Ath	83 752	105 435	+ 25,9 %
Arr: Soignies	183 169	240 864	+ 31,5 %
Arr: Namur	301 472	386 371	+ 28,2 %
Arr: Waremme	75 588	105 889	+ 40,1 %
Arr: Huy	107 832	138 845	+ 28,8 %

Si cette croissance démographique métropolitaine de part et d'autre des frontières peut être perçue comme un gigantesque problème aggravant fortement l'ampleur des défis énergétique et climatique pour nos territoires, elle peut aussi être une opportunité en vue d'un redéploiement futur de l'offre ferroviaire transfrontalière. Pour cela, il serait nécessaire d'initier une stratégie transfrontalière afin de mener une politique de redéploiement de l'offre ferroviaire transfrontalière et celle des autres TC structurants, articulée à une politique d'aménagement du territoire combinant logique polycentrique et logique de la ville des courtes distances.

9. Source : Bureau fédéral du Plan, 2007 ; STATEC, 2010.