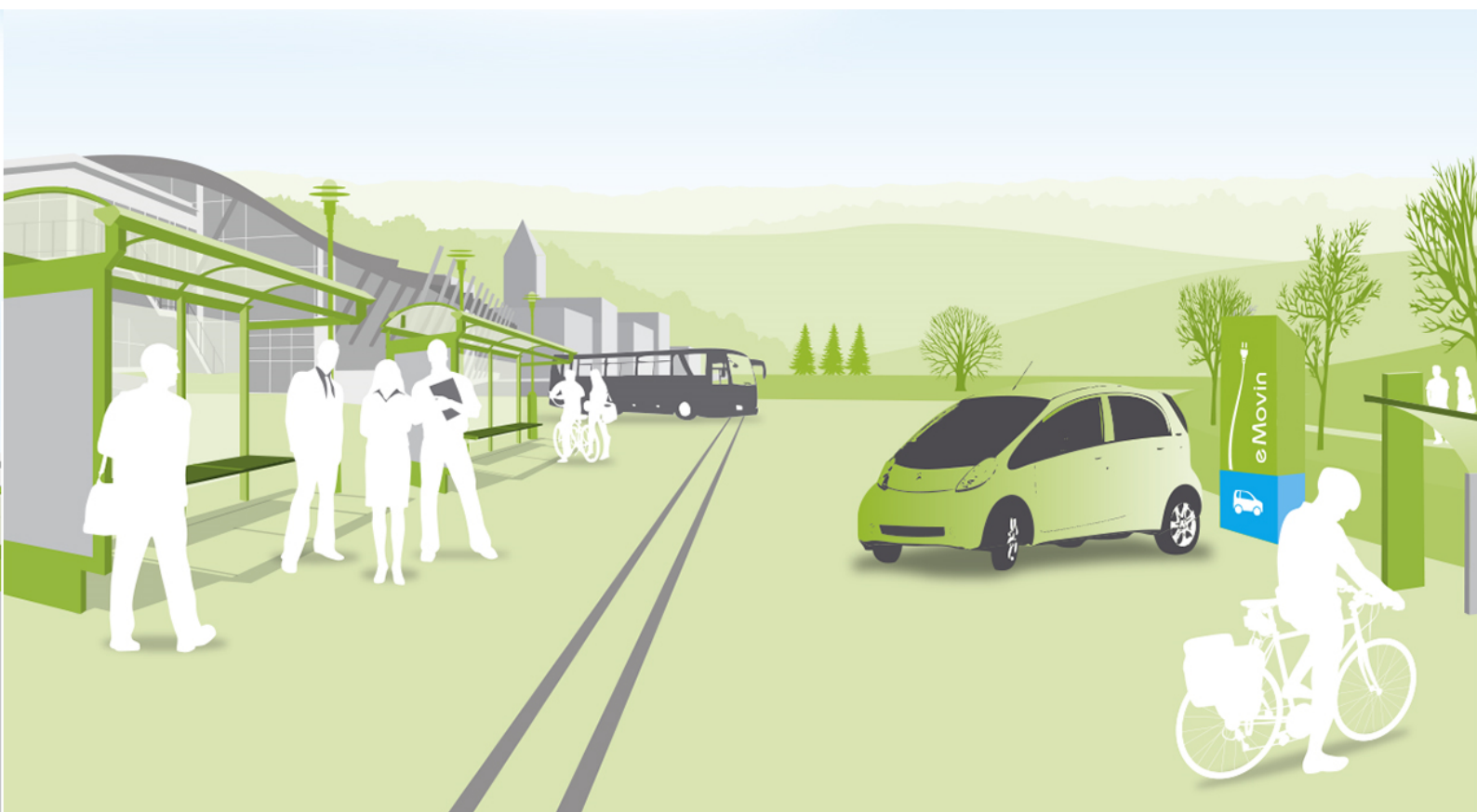


## Une mobilité wallonne plus durable d'ici 2030

Christophe HAVEAUX, Benjamin WILKIN, 20 Mars 2018



**Le Plan wallon Air-Climat-Energie 2030 souhaite réduire les besoins de transport, développer les alternatives à la route et encourager une mobilité moins polluante. Voici comment.**

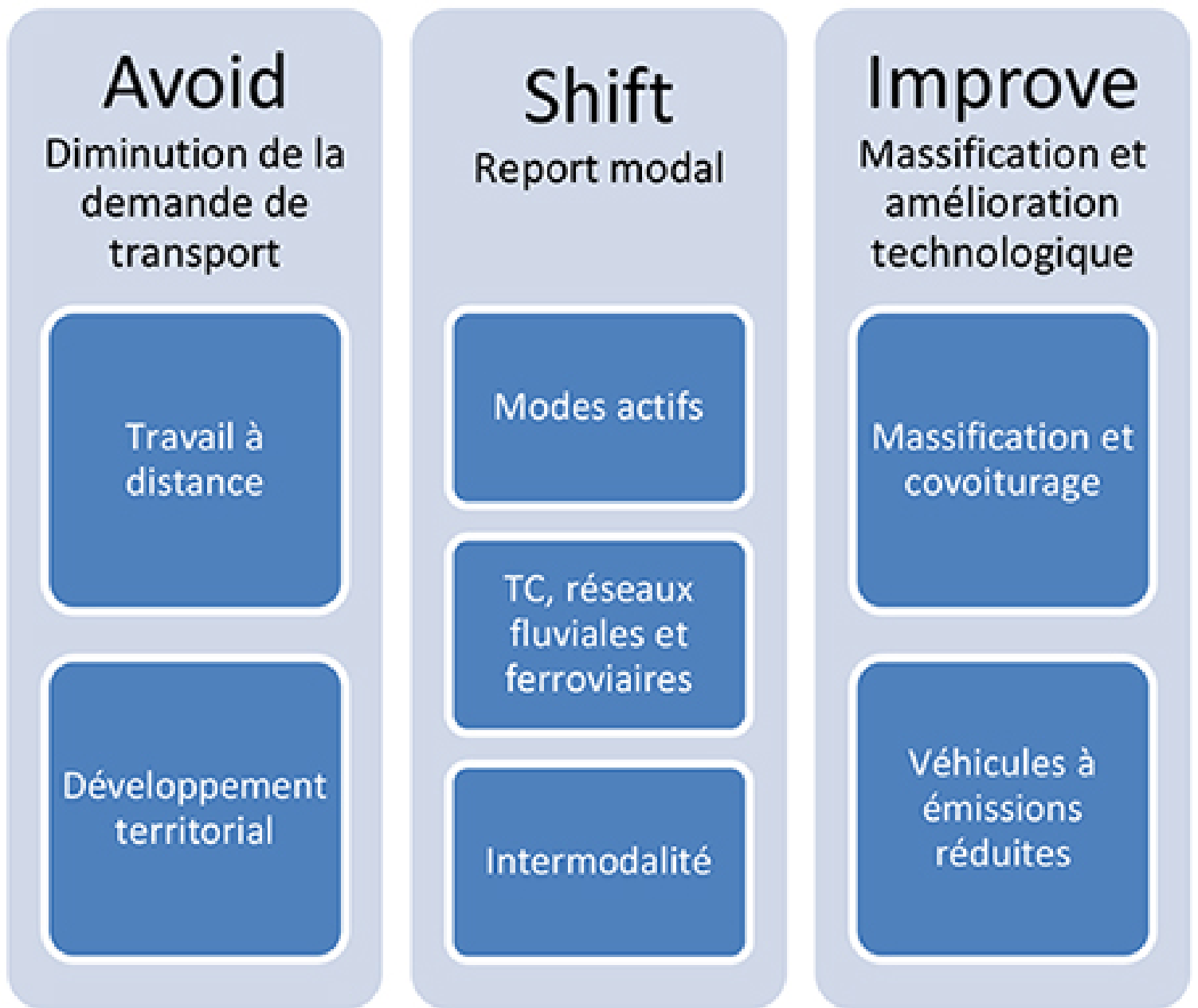
Le Plan wallon Air-Climat-Energie 2030, actuellement soumis à la [consultation](#), intègre tous les secteurs essentiels pour relever les défis énergétique et environnemental. Et le transport représente un enjeu majeur des politiques à mener, aux côtés de l'industrie et du secteur résidentiel (lire nos articles [Vers des bâtiments « zéro énergie » en Wallonie](#) et ["La Wallonie avance sur son Plan Air Climat Energie 2030"](#)).

En Wallonie, le transport routier de personnes et de marchandises représente 37% de la consommation d'énergie finale (chiffres 2014) et 25% des émissions de gaz à effet de serres (chiffres 2015). Or on constate une augmentation globale de la mobilité routière en Wallonie, dont l'impact n'est pas compensé par les améliorations technologiques (moteurs moins énergivores, filtres plus efficaces pour réduire les émissions de polluants, mise en circulation de voitures électriques, ...).

Il s'agit dès d'agir sur tous les aspects de la mobilité en Wallonie, ce qui n'est pas une mince affaire.

### 3 axes

Dans leur proposition, le Service Public de Wallonie et l'AWAC travaillent sur 3 axes connus de longue date mais pertinents pour « *inverser la tendance* » :



Les 2 premiers axes permettent d'éviter et diminuer le nombre de trajets routiers :

« **Avoid** » : Il s'agit de développer le travail à distance (travail à domicile ou dans des bureaux partagés proches des transports en commun) et de densifier l'habitat et l'activité économique proches des transports en commun, d'où une gestion régionale des terrains stratégiques disponibles.

« **Shift** » : Délaisser la voiture au profit :  
des « modes actifs » (marche, vélo), ce qui nécessite des aménagements et une politique ambitieuse pour la mobilité douce via notamment un fonds « vélo ».

Des transports en commun et fluviaux (créer des lignes structurantes, améliorer l'offre, initier le réseau ferroviaire suburbain, promouvoir la fréquentation des trains en dehors des heures de pointe, rendre les bus prioritaires sur les voiries, ...).

L'utilisateur doit pouvoir combiner facilement ces différents moyens de transport, dans une logique *demobility as a service*.

« **Improve** » : Le 3<sup>ème</sup> axe vise à massifier le transport et réduire l'impact environnemental.

Les camions et bateaux se doivent de charger un maximum de marchandises, d'où l'idée d'un « Accord de branche pour les transporteurs pour le compte de tiers en 2020 » ; tandis que les personnes seules dans leur voiture pourraient être incitées à prendre des passagers (bande routière réservée au covoiturage, plans de mobilité des entreprises, ...).

L'interdiction progressive du diesel, la mise en place de Zones à basses émissions, la réduction de la vitesse à 90 Km/h sur autoroute, la généralisation d'aspirateurs à poussières fines, une fiscalité verte et l'électrification du parc automobile, permettront une baisse des émissions de polluants.

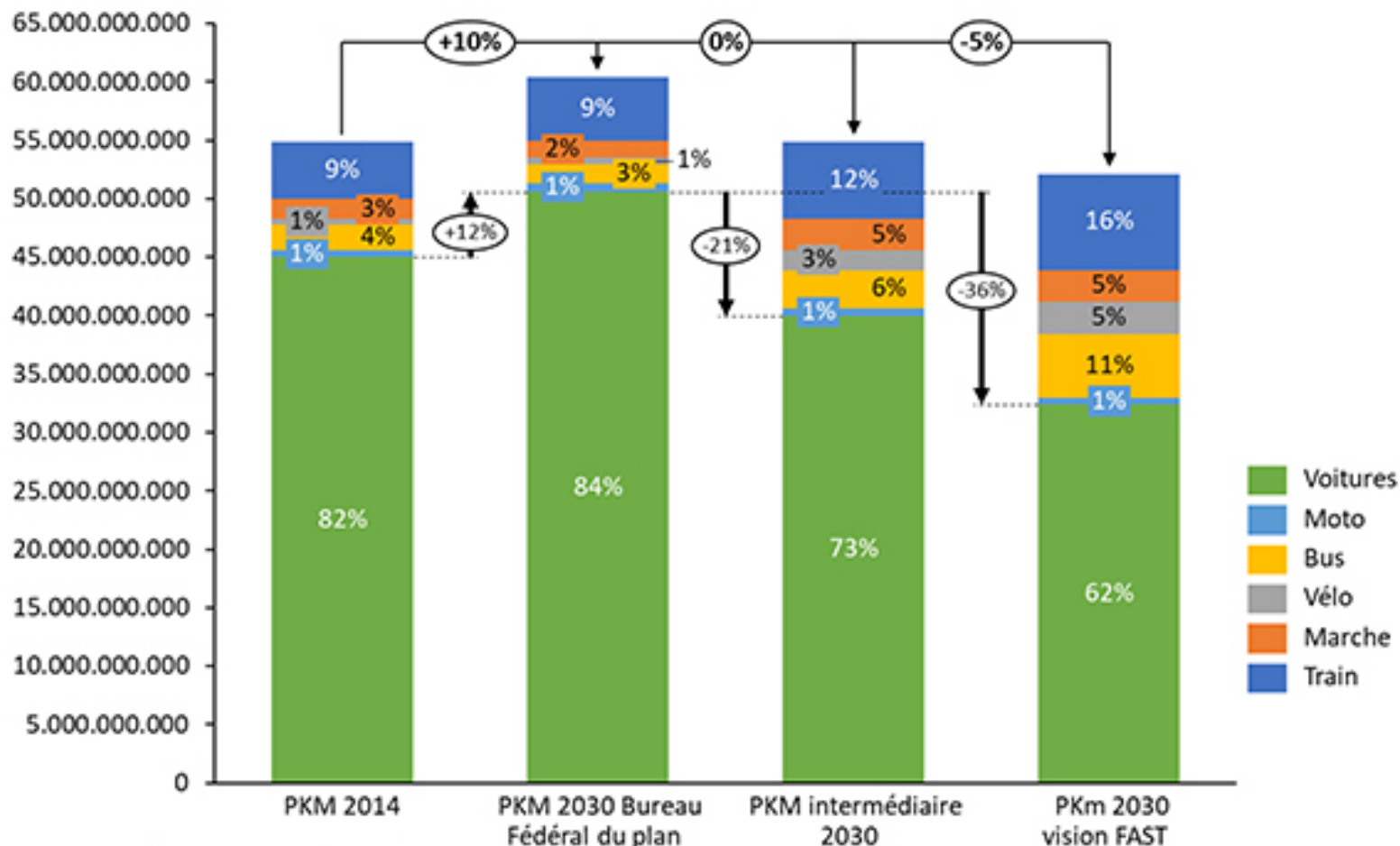
Sur base de ces axes, le Plan envisage 3 scénarios d'évolution du nombre de passagers par kilomètre (PKM), par rapport à la situation de référence (2014) :

Le Scénario tendanciel 2030, basé sur les chiffres du Bureau Fédéral du Plan.

Le Scénario FAST 2030, qui reprend les objectifs fixés par la vision FAST-mobilité 2030 approuvé par le Gouvernement wallon en octobre 2017.

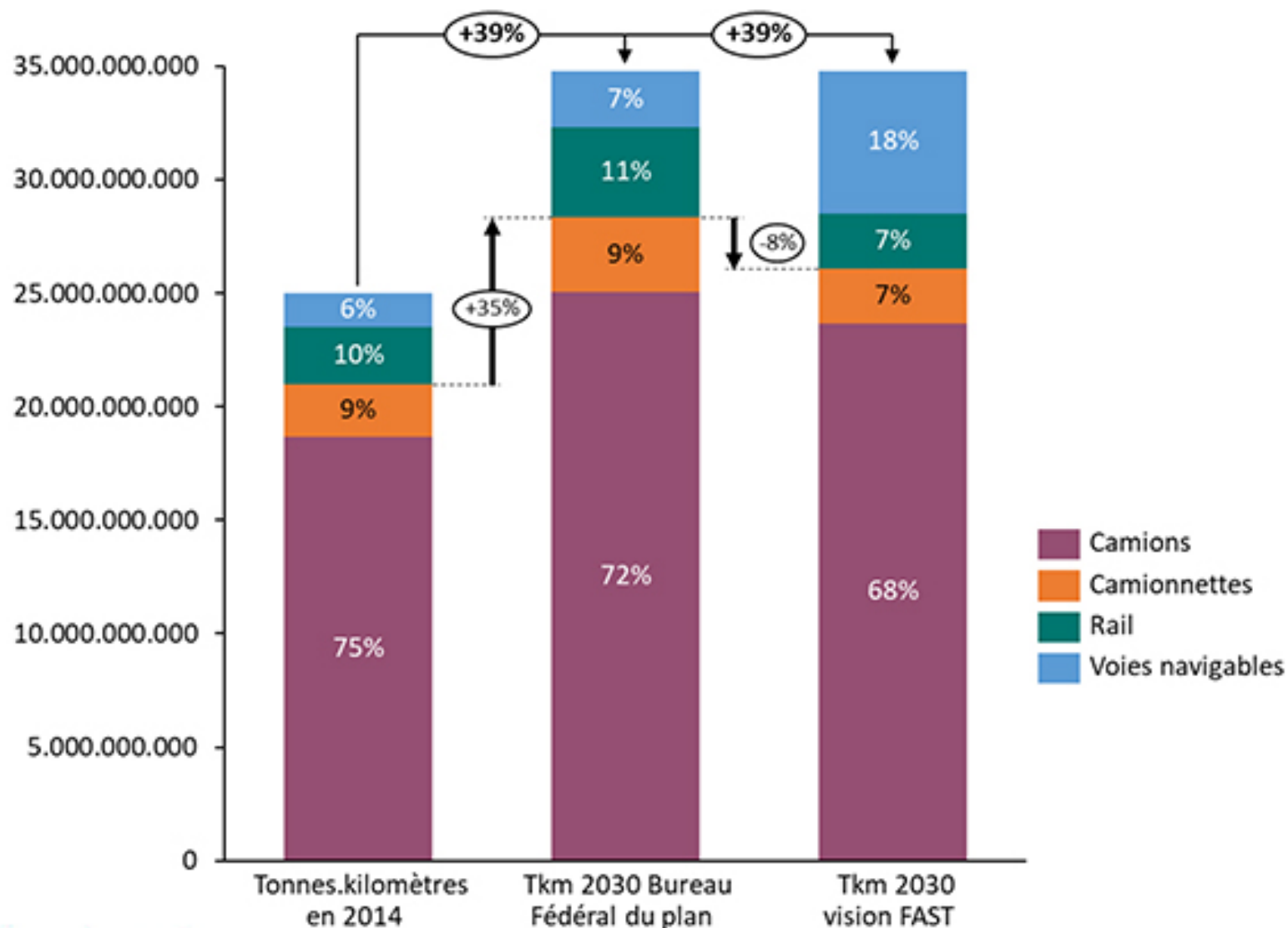
Le Scénario intermédiaire 2030 (au médian des 2 deux précédents scénarii).

Comme le montre ce graphique, seule une politique volontariste permettrait de réduire l'usage de la voiture (scénario intermédiaire et FAST) :



## Développer le transport ferroviaire et fluvial

En ce qui concerne le transport de marchandises, les scénarios envisagés constatent une augmentation globale du nombre de tonnes par kilomètre, principalement par route. Pour réduire l'impact environnemental, le politique se doit de dissuader le transport par route (taxe au kilomètre et au poids) et de développer le transport ferroviaire et fluvial.



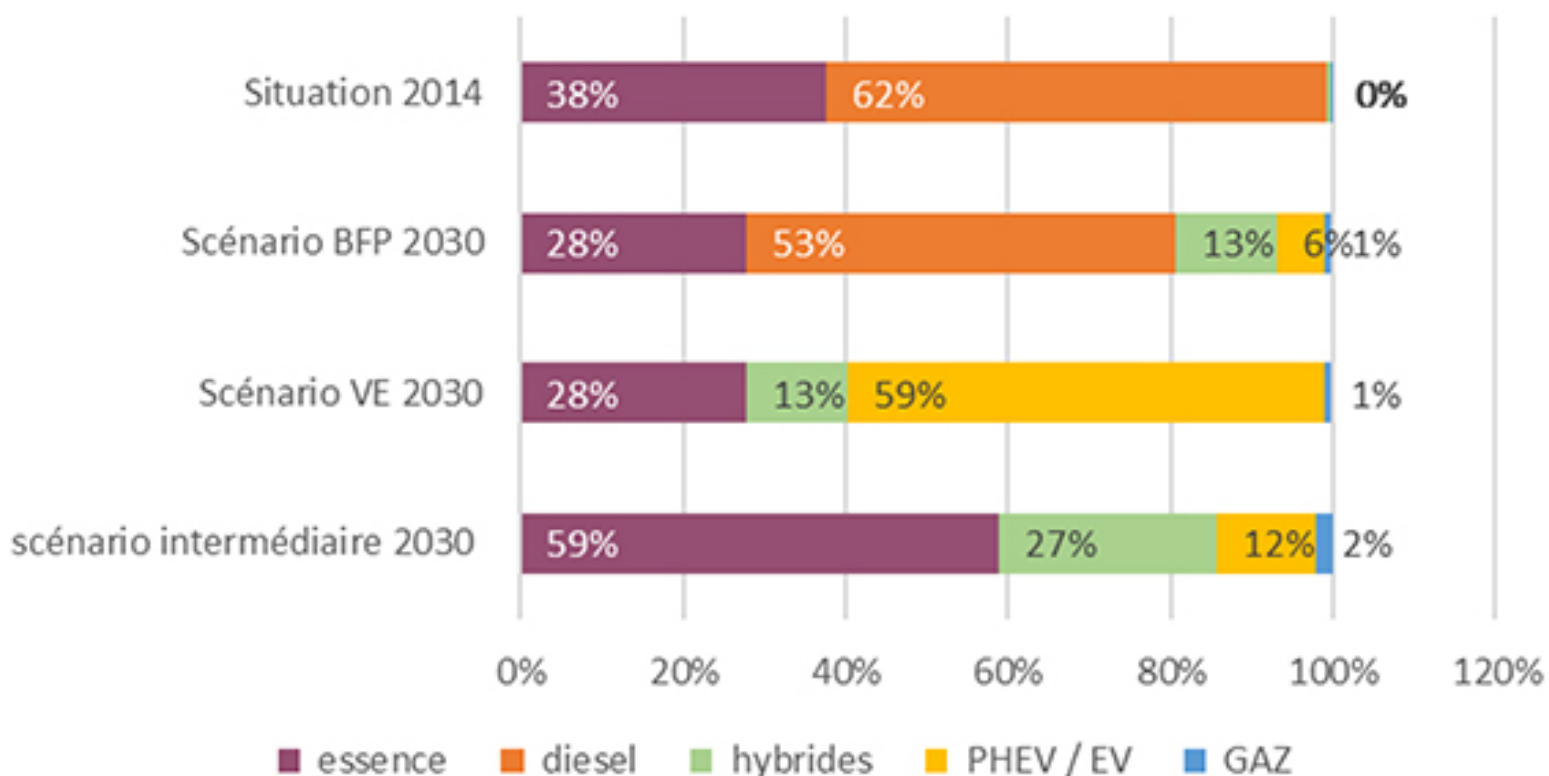
Lire également notre article *Transport durable : larguez les amarres !*

## Remplacer le diesel par de l'électrique ?

Le Plan envisage les 3 scénarios pour faire évoluer la composition du parc automobile wallon. Le scénario BFP 2030 (basé sur les chiffres du Bureau Fédéral du Plan) indique une légère baisse des véhicules essence et diesel au profit d'une légère progression des voitures hybrides et électriques.

Le scénario VE 2030 est sans aucun doute le plus intéressant et ambitieux (mais extrême) puisqu'il vise à remplacer la totalité des véhicules diesel (progressivement interdits par un *dieselban*) par une flotte électrique.

## Composition du parc automobile



« L'idée de remplacer le parc diesel par un parc électrique est théorique et peu réaliste à l'horizon 2030 », admet le SPW, « mais elle permet de mesurer le bénéfice environnemental de la mesure. Et elle s'inscrit dans la vision européenne qui vise un parc automobile 100% électrique d'ici 2050 ».

Ce scénario n'est peut-être pas si irréaliste : selon une étude de la CREG, la Belgique pourrait mettre en circulation 2 millions de voitures électriques dès aujourd'hui, et sans risque pour notre sécurité d'approvisionnement. Avec un bilan CO2 positif, selon une autre étude de la VUB (lire notre article [2 millions de voitures électriques en Belgique ?](#)).

Les défis et les politiques s'annoncent donc multiples. Les autorités publiques devront agir sur des changements de comportement et donner la possibilité et l'envie aux citoyens et aux transporteurs de fret de choisir une mobilité plus douce pour la société et l'environnement.

**Source URL:** <http://renouvellement.be/fr/actualite-belgique/une-mobilite-wallonne-plus-durable-dici-2030>