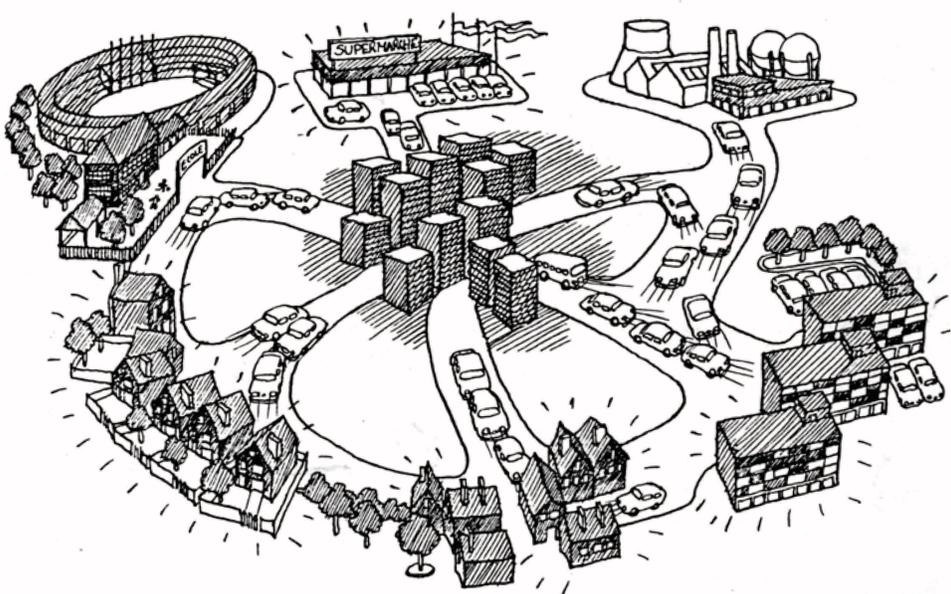


Objectif de la recherche

Mettre au point un **outil cartographique quantifiant l'accessibilité par les alternatives à la voiture** (bus / train / modes lents, c.-à-d. marche à pied + vélo) .

Cet outil sert à localiser les nouveaux développements immobiliers là où il est possible de se passer d'automobile pour un grand nombre de déplacements.

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



Source : Fondation Roi Baudouin, 1981, *Des villes pour vivre*

Démarche suivie

Analyse de la distribution spatiale des modes de transport utilisés pour les déplacements domicile-travail (données du recensement disponibles par quartier)

Modélisation de cette distribution tenant compte de l'offre en transport en commun (distance aux points d'arrêts + fréquences de passage) et d'un potentiel lié à la densité de population

Cette modélisation donne une mesure d'accessibilité sous forme de part modale attendue en tout point du territoire wallon

Résultat

2 jeux de 3 cartes : les choix modaux peuvent être observés du lieu de résidence ou du lieu de travail.

Cartes estimant les parts modales au lieu de résidence = Outil pour localiser au mieux les logements

Cartes estimant les parts modales au lieu de travail = Outil pour localiser au mieux les activités économiques

Cartes disponibles via : <http://cartocit1.wallonie.be/cpdt>.
Pour plus d'explications sur la méthode, consulter : http://cpdt.wallonie.be/?id_page=73

La désurbanisation et la dépendance à la voiture

Depuis 50 ans, ménages et activités économiques quittent les centres urbains pour s'installer de plus en plus loin à la périphérie.

Cette nouvelle urbanisation est caractérisée par :

- une faible densité (grande consommation d'espace) ;
- une dispersion dans l'espace ;
- la séparation des fonctions (villas, campus, centre commercial...).

Dans ce contexte de désurbanisation, pour un nombre croissant de déplacements, il n'y a pas d'alternative à l'automobile. Cette nouvelle forme d'urbanisation génère la dépendance à la voiture.

Conséquences :

Entre 1990 et 2004, on observe une croissance des émissions de gaz à effet de serre dues au secteur des transports de 40 % en Région wallonne (+ 25 % dans l'UE).

Cette dépendance est une bombe économique risquant d'éclater lorsqu'arrivera la crise liée au pic pétrolier (c.-à-d. quand demande mondiale en pétrole >> production mondiale). Les premiers touchés sont déjà les ménages dont la localisation implique de longs trajets quotidiens en voiture.

