

Cartographie des profils d'accessibilité et Evaluation des émissions de CO₂ suivant différents scénarios d'aménagement

Présentation des résultats et de leur
exploitation potentielle en tant qu'outil
d'aide à la décision

Thème 2 - Kyoto

Lambotte Jean-Marc – LÉPUR

Avec la collaboration de D. Daxhelet et A.-C. Klinkenberg

Finalité de la recherche

Maîtriser la demande de mobilité via
l'aménagement du territoire dans la
perspective du respect du protocole de
Kyoto

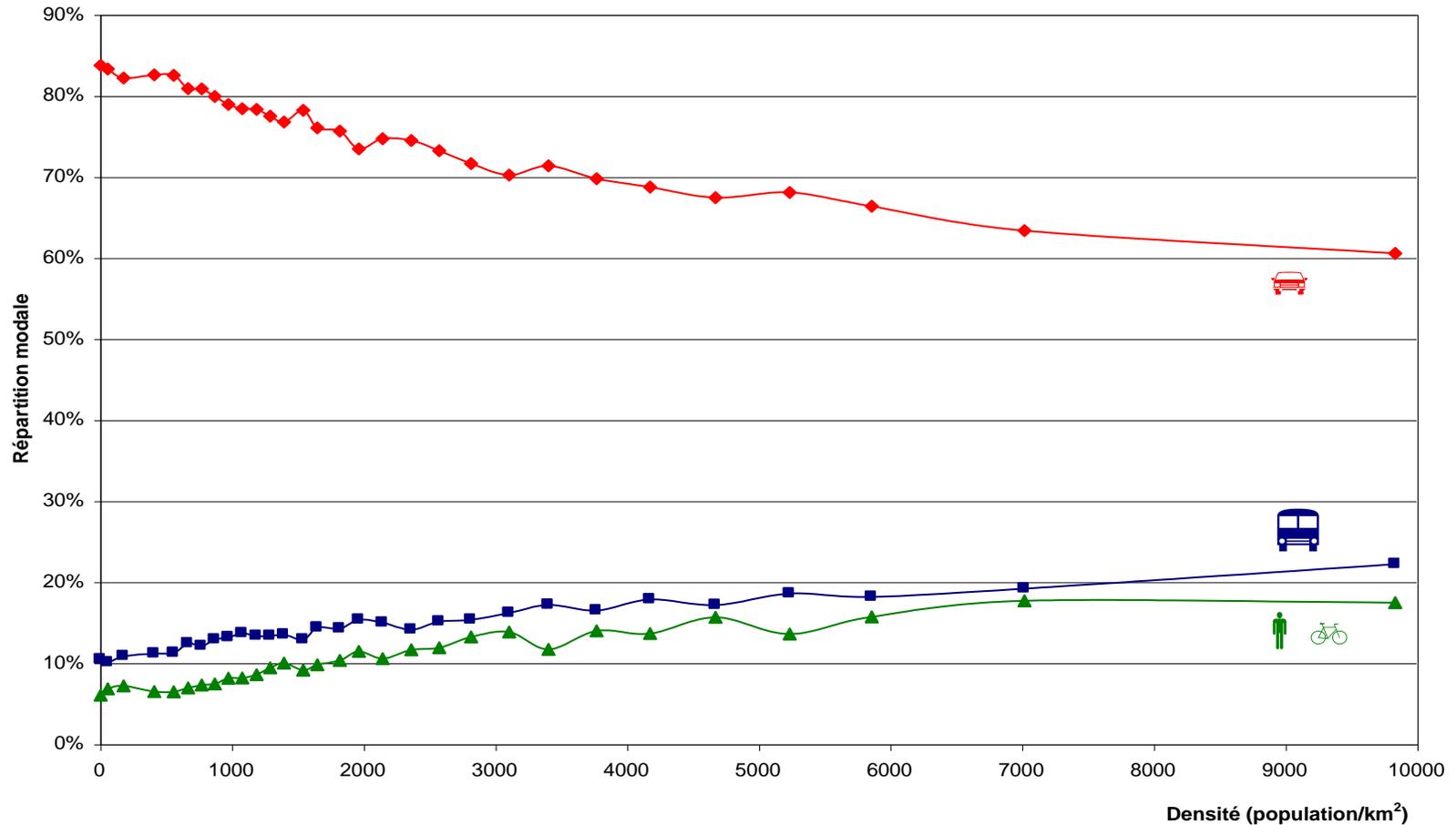
+

Assurer une meilleure rentabilité des
transports publics

1. Constats préalables

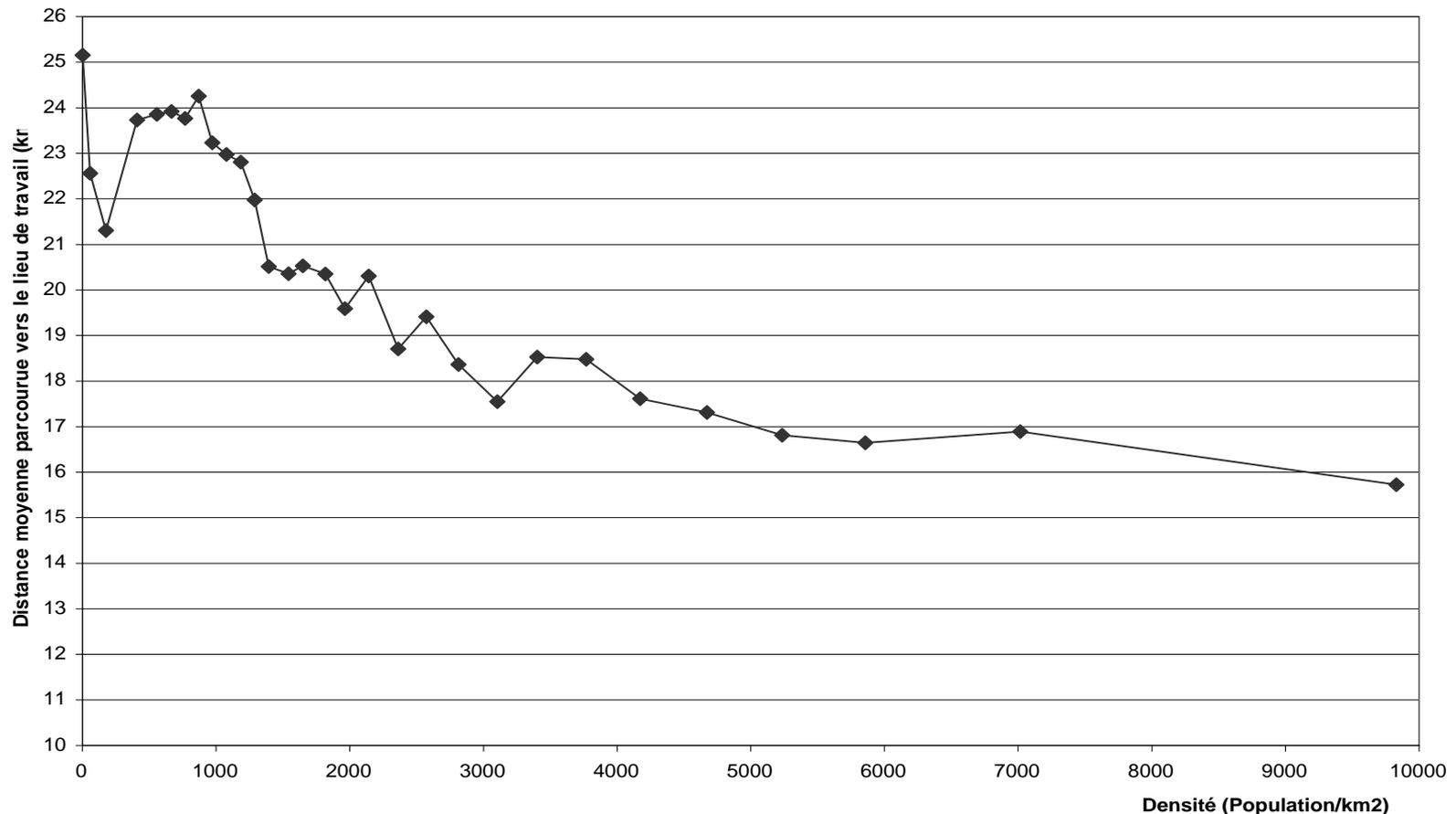
1. Liens statistiques entre formes d'urbanisation et comportements de mobilité (Travaux sur les coûts de la désurbanisation)

Part modale des déplacements domicile-travail en fonction de la densité (Région wallonne 1991)



Source : X. Georges, 2002, Les coûts de la désurbanisation, CPDT

Distance moyenne parcourue vers le lieu de travail par classe de densité (Région wallonne 1991)

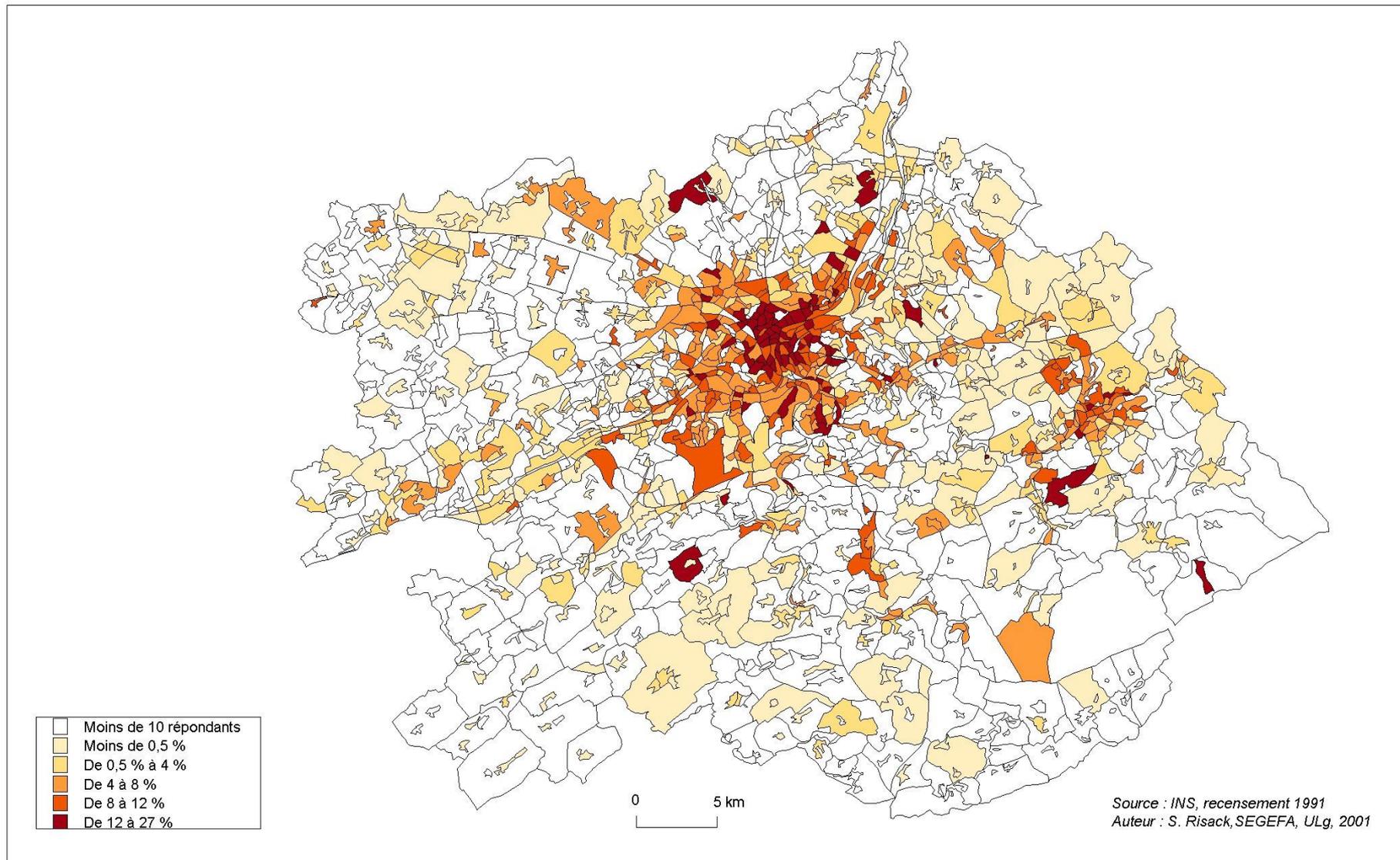


Source : X. Georges, 2002, Les coûts de la désurbanisation, CPDT

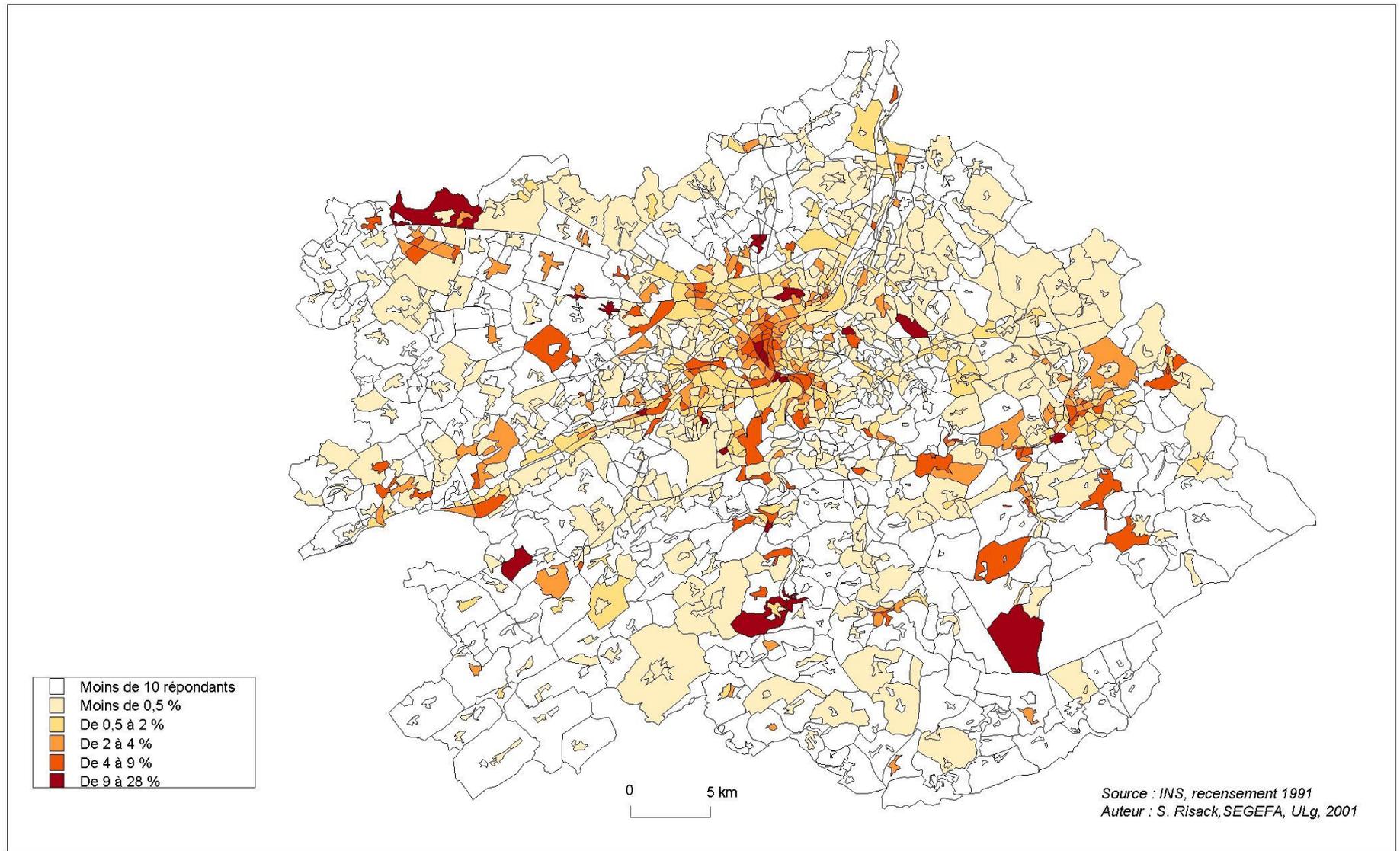
1. Constats préalables

1. Liens statistiques entre formes d'urbanisation et comportements de mobilité (Travaux sur les coûts de la désurbanisation)
2. Existence de logiques dans la distribution spatiale des parts modales au niveau des secteurs statistiques

Carte 9. Part modale du bus dans les déplacements domicile-travail au lieu de travail (1991)



Carte 10. Part modale du train dans les déplacements domicile-travail au lieu de travail (1991)



2. Objectifs

1. Cartographie de l'accessibilité en tout point du territoire par les modes alternatifs à la voiture (bus, train et modes lents)

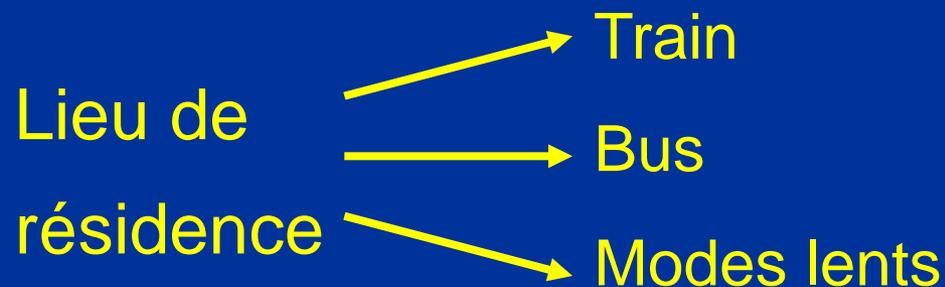
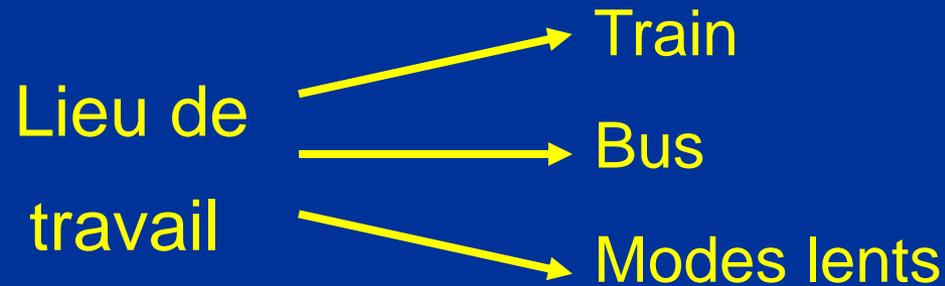
= outil d'aide à la décision lors des choix de localisation :

- des logements
- des activités économiques

2. Evaluation de l'impact de deux scénarios d'aménagement du territoire en terme d'émission de CO₂ sur base d'estimations des parts modales et des distances parcourues attendues

3. Cartes d'accessibilité

2 jeux de 3 cartes fournissant en tout point une estimation de la part modale attendue :

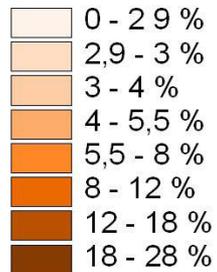


3. Les parts modales au lieu de travail : les facteurs

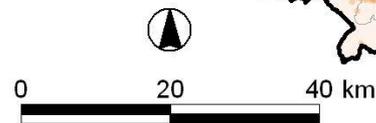
Mode	Bus	Train	Modes lents
Facteurs pris en compte dans le modèle	<ul style="list-style-type: none"> -Fréquence des bus à l'arrêt -Distance à l'arrêt (max 500 m) -Dénivellation par rapport à l'arrêt 	<ul style="list-style-type: none"> -Fréquence des trains en gare -Distance à la gare (max 700 m) -Dénivellation par rapport à l'arrêt -Desserte en bus depuis les principales gares 	<ul style="list-style-type: none"> -Potentiel de population présent dans un rayon de 1600 m -Potentiel de population dans 1 rayon de 8 km -Dénivellation -Distance aux moyennes et grandes villes

Part modale attendue pour les bus au lieu de travail

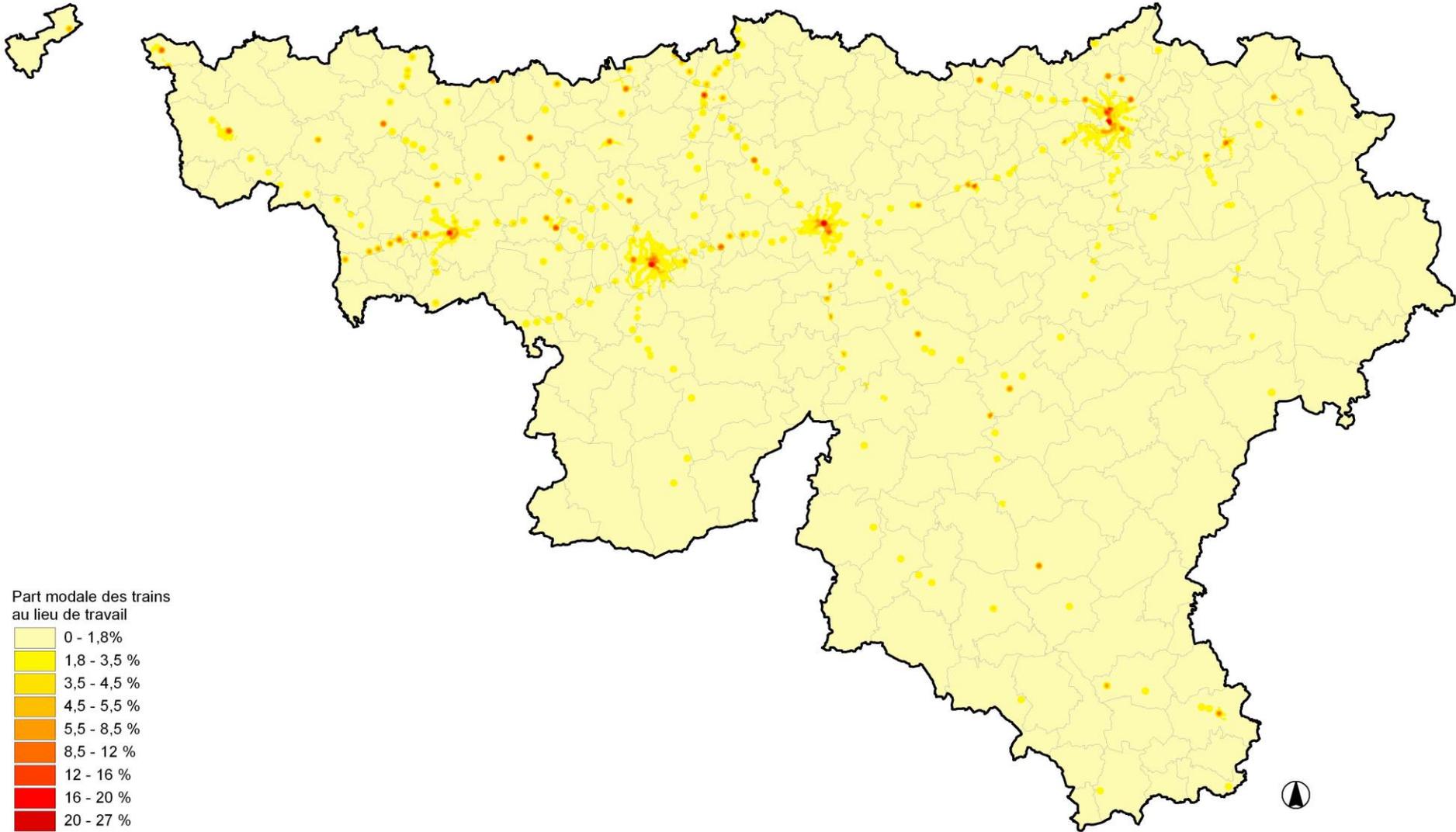
Part modale des bus
au lieu de travail



Sources : CPDT 2003
Auteur : D. Daxhelet - LEPUR ULg

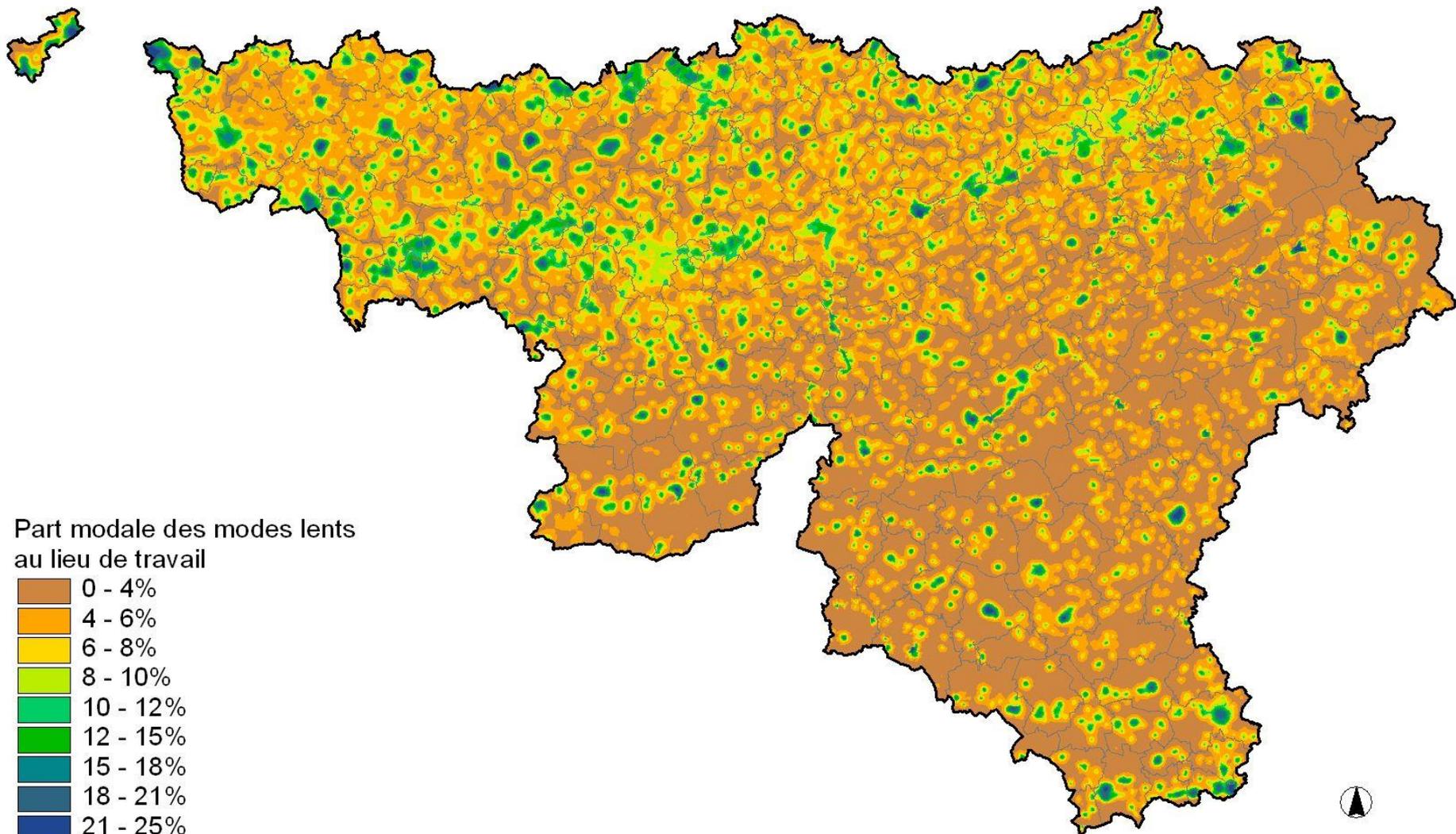


Part modale attendue pour les trains au lieu de travail

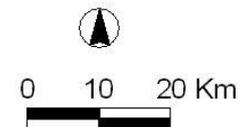


Auteurs : D. Daxhelet, J.-M. Lambotte,
LEPUR 2004

Part modale attendue pour les modes lents au lieu de travail



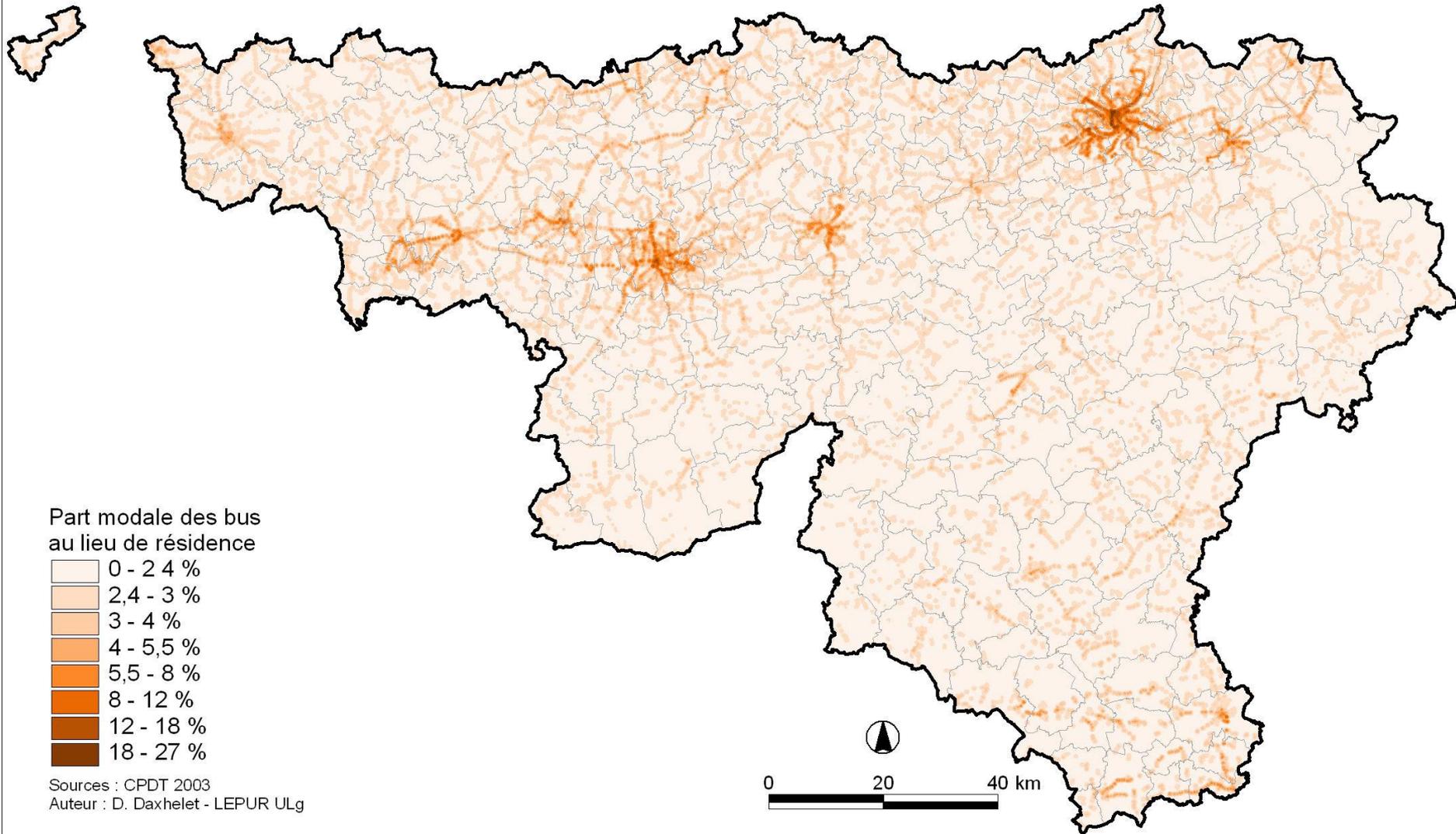
Auteurs : D. Daxhelet, J.-M. Lambotte,
LEPUR, 2003



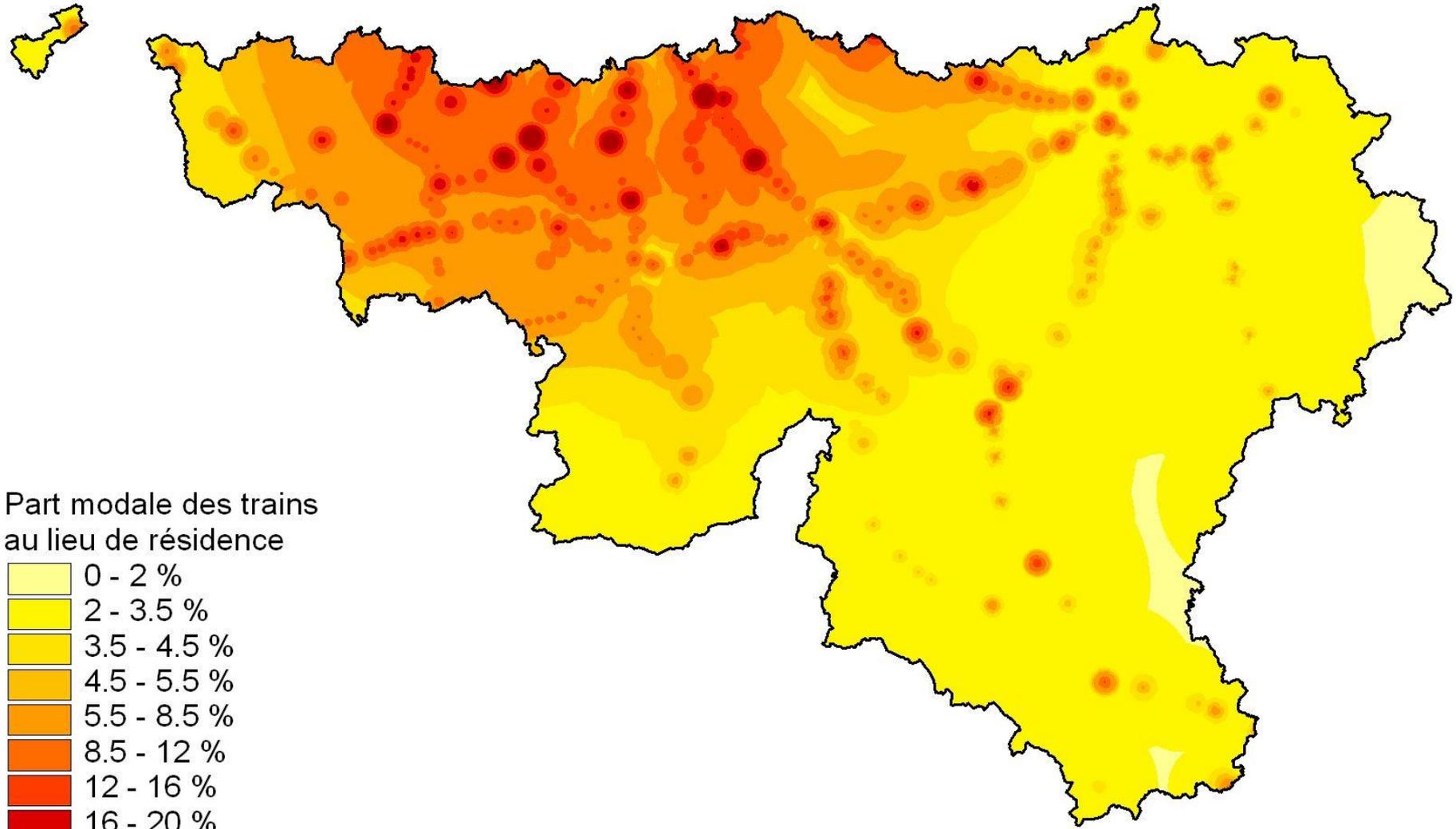
3. Les parts modales au lieu de résidence : les facteurs

Mode	Bus	Train	Modes lents
Facteurs pris en compte dans le modèle	<ul style="list-style-type: none"> -Fréquence des bus à l'arrêt -Distance à l'arrêt (max 500 m) -Dénivellation / à l'arrêt -Distance aux petites, moyennes et grandes villes 	<ul style="list-style-type: none"> -Fréquence des trains en gare -Distance à la gare -Dénivellation par rapport à l'arrêt -Distance aux grandes villes 	<ul style="list-style-type: none"> -Potentiel de population présente dans un rayon de 1600 m -Potentiel de population présente dans un rayon de 8 km -Dénivellation

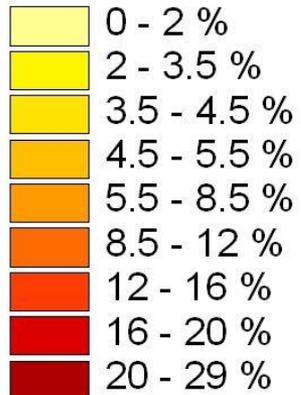
Part modale attendue pour les bus au lieu de résidence



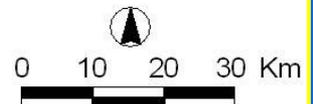
Part modale attendue pour les trains au lieu de résidence



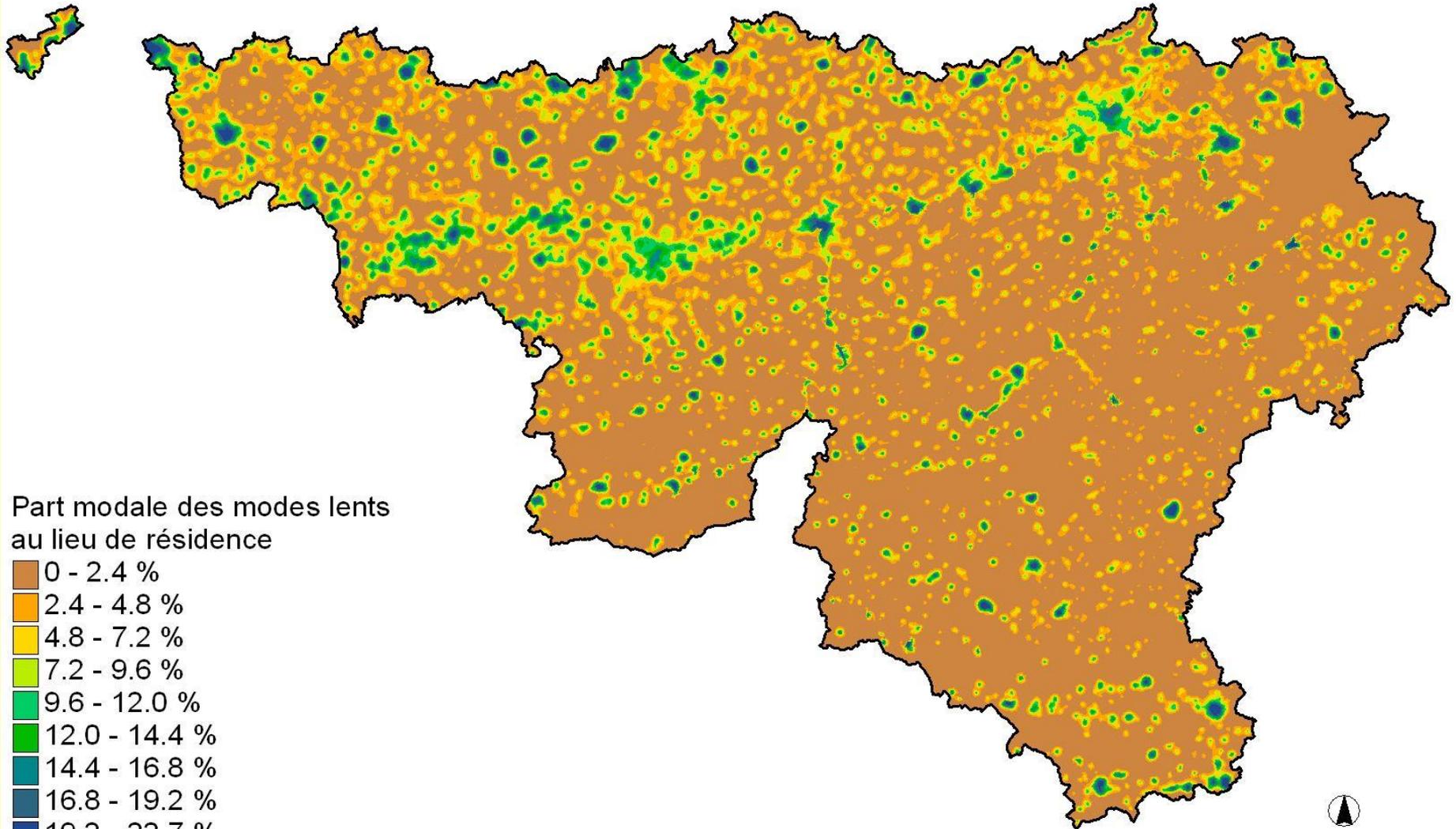
Part modale des trains
au lieu de résidence



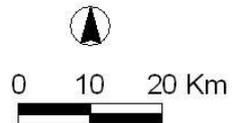
Auteurs : D. Daxchelet, J.-M. Lambotte,
LEPUR, 2003



Part modale attendue pour les modes lents au lieu de résidence



Auteurs : D. Daxhelet, J.-M. Lambotte,
LEPUR, 2003



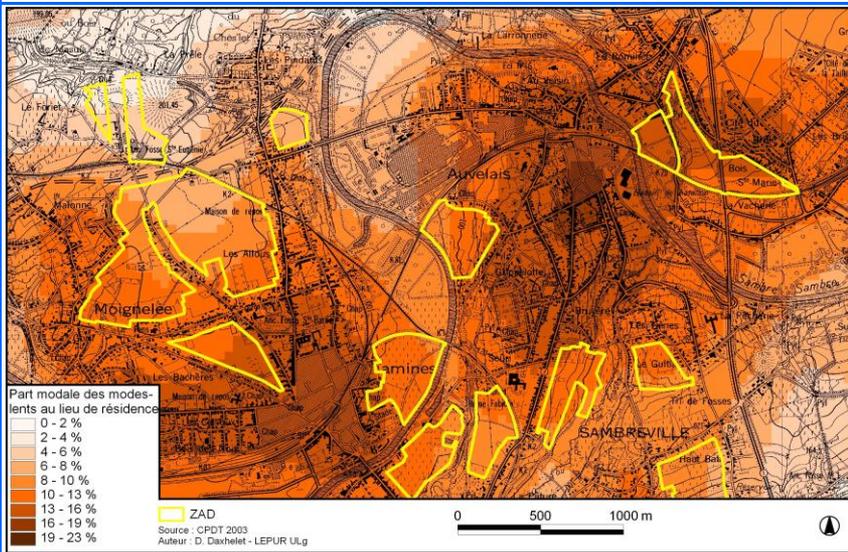
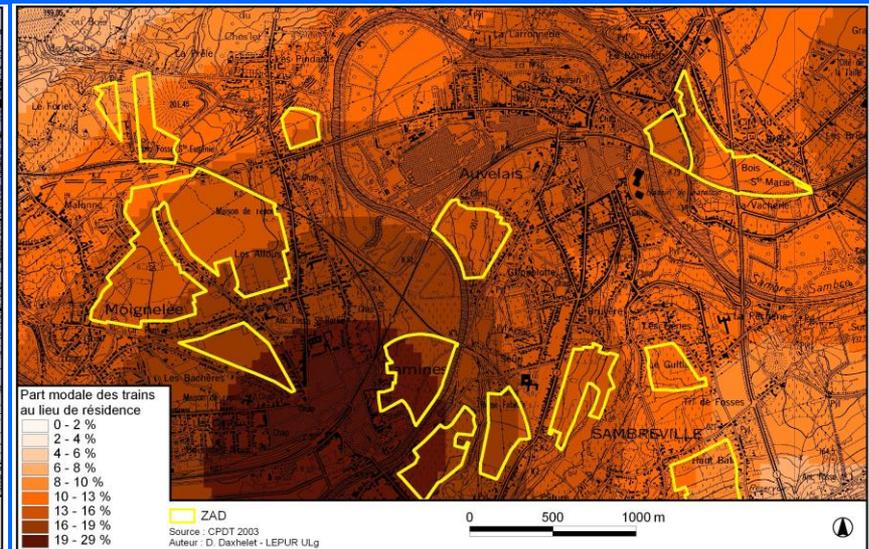
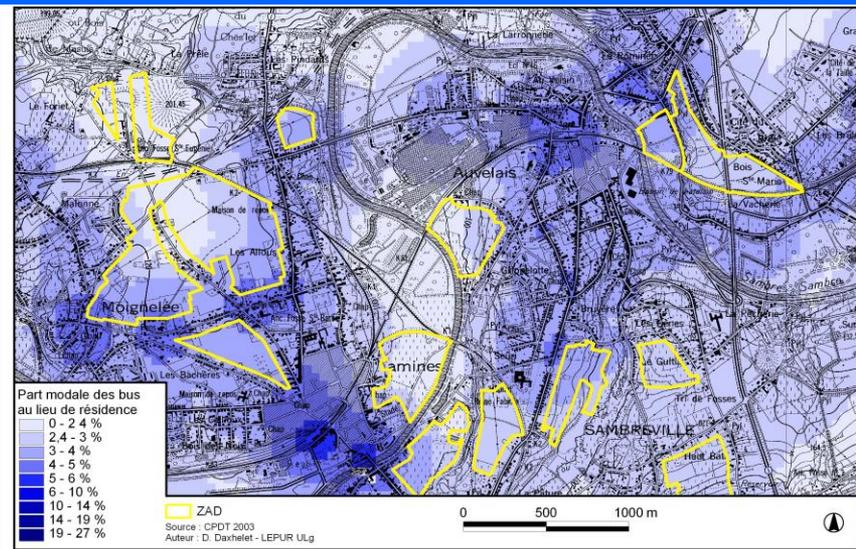
3. Constats tirés des cartes d'accessibilité

- Les lieux bien accessibles sont peu étendus et en grande partie urbanisés
 - nécessité d'un renouvellement urbain et d'une gestion foncière pour éviter le gel des disponibilités foncières/immobilières qui y subsistent (Thèmes 1 et 3.1)
- En dehors des grandes agglomérations (où l'offre bus-train est importante), ce sont les modes lents qui constituent les principales alternatives à la voiture
 - nécessité de favoriser la mixité logement – activités économiques

4. Perspectives d'application des cartes d'accessibilité

- 1) Décret mobilité et accessibilité locales : Art 3 § 3. Le plan urbain de mobilité contient au minimum... une carte des profils d'accessibilité selon les différents modes de transport
- 2) DPR p. 100 : le gouvernement préconisera la mise en concordance du profil de mobilité des entreprises et du profil d'accessibilité des lieux
- 3) Mise en œuvre des ZAD : mise en évidence de l'accessibilité de chaque ZAD en vue d'orienter l'ordre de mise en œuvre et les choix d'affectation
- 4) Mise en œuvre des disponibilités des SLSP : idem

4. Profils d'accessibilité des lieux de résidence



Application pratique :

Exemple dans le cas de la mise œuvre des ZAD de la commune de Sambreville

4. Perspectives d'application des cartes d'accessibilité

- 5) Mise au point d'indicateurs dans le cadre du TBDT par croisement avec l'occupation du sol et son évolution
- 6) Utilisation des cartes et de l'évaluation des émissions de CO₂ comme outils de sensibilisation du grand public, des décideurs publics et opérateurs privés
- 7) Collaboration au projet SNCB de fiches d'accessibilité des gares
- 8) Mise en évidence des lieux où une amélioration de la desserte en bus se justifie prioritairement (par le croisement entre l'offre en bus et la distribution de la population)

5. Les étapes de l'estimation des émissions de CO₂ selon 2 scénarios d'aménagement

1. Calcul de la part modale attendue pour les modes alternatifs à la voiture
2. Calcul de la part modale attendue pour les voitures
3. Calcul de la part modale attendue pour les bus, les modes lents et la voiture sur les déplacements domicile - gare
4. Calcul des distances parcourues pour chaque mode motorisé
5. Déduction du CO₂ émis par l'application de facteurs d'émission
6. Elaboration de scénarios d'aménagement du territoire : localisation des futurs lieux d'emplois et d'habitat selon deux éventualités (désurbanisation vs renouvellement urbain)
7. Déduction pour chaque scénario des émissions de CO₂