

La Grande Région, un territoire touristique qui génère opportunités et menaces par rapport à l'avènement en cours de la voiture électrique

J.-M. LAMBOTTE

Lepur - Université de Liège et UniGR-CBS

Exposé basé sur les travaux menés dans le cadre de :

- Conférence Permanente du Développement territorial (CPDT)
- Center for Border Studies de l'Université de la GR (UniGR-CBS)
- Comité scientifique du projet Schéma de Développement Territorial de la GR (SDTGR)

Financement :

- Région wallonne (RW)
- Interreg + RW
- Interreg + RW

Avec le soutien de :





Objectif de l'exposé : Fournir des éléments de réponse vis-à-vis de quelques questions liées à ce thème

Quelles sont les dépenses annuelles moyennes des ménages wallons, bruxellois et flamands associées à l'achat d'une voiture et aux autres postes liés au transport et comment sont-elles ventilées en fonction de la répartition des revenus des ménages ? Comment cela risque-t-il d'évoluer avec la diffusion de la voiture électrique ?

Comment se distribue le ratio du nombre de voitures par ménage en Belgique ? Comment cela risque-t-il d'évoluer avec la voiture électrique ?

Quel pourrait être l'impact d'une réduction du taux de possession de la voiture par ménage sur les modes de déplacement liés au tourisme ?

La Grande Région, un espace touristique potentiellement encore + prisé à l'avenir vu la réduction attendue des très longues distances parcourues en voiture au profit de distances impliquant moins de rechargement ?

Risque-t-on d'avoir des friches touristiques là où les équipements (attractions et hébergement) ne sont accessibles qu'en voiture ?



Quelles sont les dépenses annuelles moyennes des ménages wallons, bruxellois et flamands associées à l'achat d'une voiture et aux autres postes liés au transport ?

Type de dépenses		Dépenses moyennes par ménage et par an (€)							
		Région wallonne		Région flamande		Région de Bruxelles-Capitale		Total Belgique	
		Dépenses moyennes / ménage et / an (€)	Part des dépenses (en %)	Dépenses moyennes / ménage et / an (€)	Part des dépenses (en %)	Dépenses moyennes / ménage et / an (€)	Part des dépenses (en %)	Dépenses moyennes / ménage et / an (€)	Part des dépenses (en %)
071	ACHATS DE VEHICULES	2.075	5,4%	1510	3,7%	773	1,9%	1607	4,0%
0711	<i>dont VOITURES</i>	2.007	5,2%	1409	3,4%	682	1,7%	1518	3,8%
072	ENTRETIEN ET REPARATION DU VEHICULE PERSONNEL	2.728	7,0%	2458	6,0%	1328	3,4%	2417	6,0%
0722	<i>dont CARBURANTS ET LUBRIFIANTS</i>	1.474	3,8%	1121	2,7%	682	1,7%	1184	2,9%
073	SERVICES DE TRANSPORT	199	0,5%	268	0,7%	781	2,0%	304	0,8%
0731	<i>dont TRANSPORT PAR RAIL</i>	43	0,1%	57	0,1%	180	0,5%	67	0,2%
0732	<i>dont TRANSPORTS PAR ROUTE (PASSAGERS)</i>	37	0,1%	28	0,1%	96	0,2%	38	0,1%
0733	<i>dont TRANSPORT PAR AVION (personnes et bagages)</i>	65	0,2%	169	0,4%	356	0,9%	157	0,4%
07	TOTAL TRANSPORT	5.002	12,9%	4237	10,3%	2881	7,3%	4328	10,8%

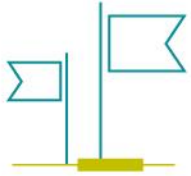
Source : STATBEL, SPF Economie, Enquête sur le budget des ménages 2022



Quelles sont les dépenses annuelles moyennes des ménages wallons associées à l'achat d'une voiture et aux autres postes liés au transport et comment sont-elles ventilées en fonction de la répartition des revenus des ménages ?

Type de dépenses		Dépenses moyennes par ménage et par an (€)									
		Région wallonne - Ensemble de la population		Revenus inférieurs au quartile 25		Revenus entre quartile 25 et quartile 50		Revenus entre quartile 50 et quartile 75		Revenus supérieurs au quartile 75	
		Dépenses moyennes / ménage et / an (€)	Part des dépenses (en %)	Dépenses moyennes / ménage et / an (€)	Part des dépenses (en %)	Dépenses moyennes / ménage et / an (€)	Part des dépenses (en %)	Dépenses moyennes / ménage et / an (€)	Part des dépenses (en %)	Dépenses moyennes / ménage et / an (€)	Part des dépenses (en %)
071	ACHATS DE VEHICULES	2.075	5,4%	549	2,3%	1.800	5,5%	2.695	6,3%	3.251	5,8%
0711	<i>dont VOITURES</i>	2.007	5,2%	543	2,3%	1.719	5,3%	2.593	6,1%	3.169	5,7%
072	ENTRETIEN ET REPARATION DU VEHICULE PERSONNEL	2.728	7,0%	1.528	6,5%	2.427	7,4%	3.041	7,2%	3.912	7,0%
0722	<i>dont CARBURANTS ET LUBRIFIANTS</i>	1.474	3,8%	818	3,5%	1.426	4,4%	1.523	3,6%	2.128	3,8%
073	SERVICES DE TRANSPORT	199	0,5%	102	0,4%	124	0,4%	167	0,4%	404	0,7%
0731	<i>dont TRANSPORT PAR RAIL</i>	43	0,1%	35	0,1%	39	0,1%	36	0,1%	64	0,1%
0732	<i>dont TRANSPORTS PAR ROUTE (PASSAGERS)</i>	37	0,1%	51	0,2%	23	0,1%	31	0,1%	41	0,1%
0733	<i>dont TRANSPORT PAR AVION (personnes et bagages)</i>	65	0,2%	16	0,1%	56	0,2%	60	0,1%	130	0,2%
07	TOTAL TRANSPORT	5.002	12,9%	2.180	9,2%	4.351	13,3%	5.903	13,9%	7.567	13,5%

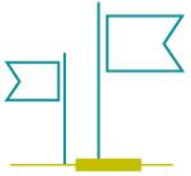
Source : STATBEL, SPF Economie, Enquête sur le budget des ménages 2022



Comment les dépenses annuelles moyennes des ménages associées à l'achat d'une voiture et aux autres postes liés au transport risquent-elles d'évoluer avec la diffusion de la voiture électrique ?

Vu que le prix d'achat de véhicules neufs électriques >> le prix d'achats de véhicules thermiques neufs de même puissance + Vu que le prix d'achat de véhicules électriques d'occasion >>> le prix d'achat de véhicules thermiques d'occasion, plusieurs stratégies possibles pour les ménages ne bénéficiant pas d'une voiture de société et de très hauts revenus :

- Achats de petits modèles électriques (avec autonomie limitée, surtout lors des déplacements touristiques et en hiver)
- Réduction du nombre de voitures par ménage (de 3 à 2 pour les ménages les plus riches avec des enfants majeurs, de 2 à 1 pour bcp de ménages et de 1 à 0 voiture pour les ménages (urbains) pouvant opter pour l'usage alterné du car-sharing et des alternatives à la voiture
- Au cas où la voiture est indispensable pour chaque adulte du ménage et que le choix d'un modèle avec autonomie limitée fait gonfler les dépenses liées à la possession de la voiture, réduction attendue des dépenses moins essentielles (dont celles liées aux vacances)



Comment les dépenses annuelles moyennes des ménages associées à l'achat d'une voiture et aux autres postes liés au transport risquent-elles d'évoluer avec la diffusion de la voiture électrique ?

Si beaucoup moins de ménages qu'aujourd'hui ne disposent à l'avenir d'une voiture avec une grande autonomie, quels impacts pour le tourisme ?

- Si le voyage continue à se faire avec la voiture (à autonomie limitée), forte contrainte liée au temps perdu lors du rechargement (manque de place sur les aires de repos lors des chassés-croisés) => distance parcourue souvent < à 600, voire 300 km/jour (=> + de voyages à courte et moyenne distance et des voyages avec étape intermédiaire pour les longues distances en voiture)
- Davantage de recours aux voitures de location => capacité très limitée lors des périodes de grandes transhumances
- Davantage de recours aux transports en commun (train + autocars) => capacité ici aussi assez, voire très limitée au regard des pointes
- Davantage de recours aux randonnées itinérantes à vélo
- Davantage de recours à l'avion



Comment se distribue le ratio du nombre de voitures par ménage en Belgique ?

Ratio du nombre de voitures par ménage en Belgique (2021)

Moyennes

Bruxelles : 58%

Flandre : 114%

Wallonie : 110%

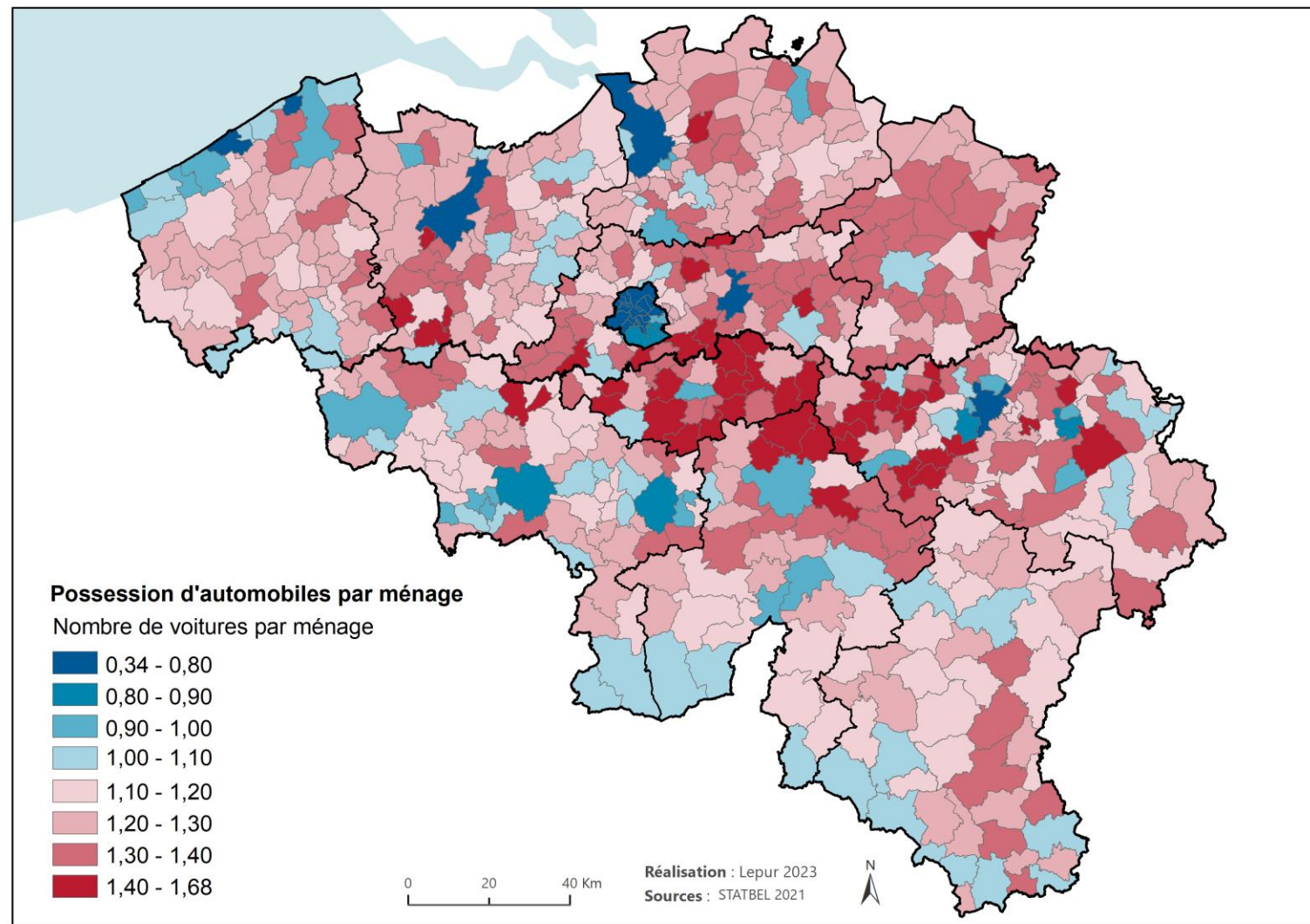
BELGIQUE :
106%

Ecart-type

Flandre : 12,7%

Wallonie : 15,2%

Source : SPF
Economie -
STATBEL, 2021



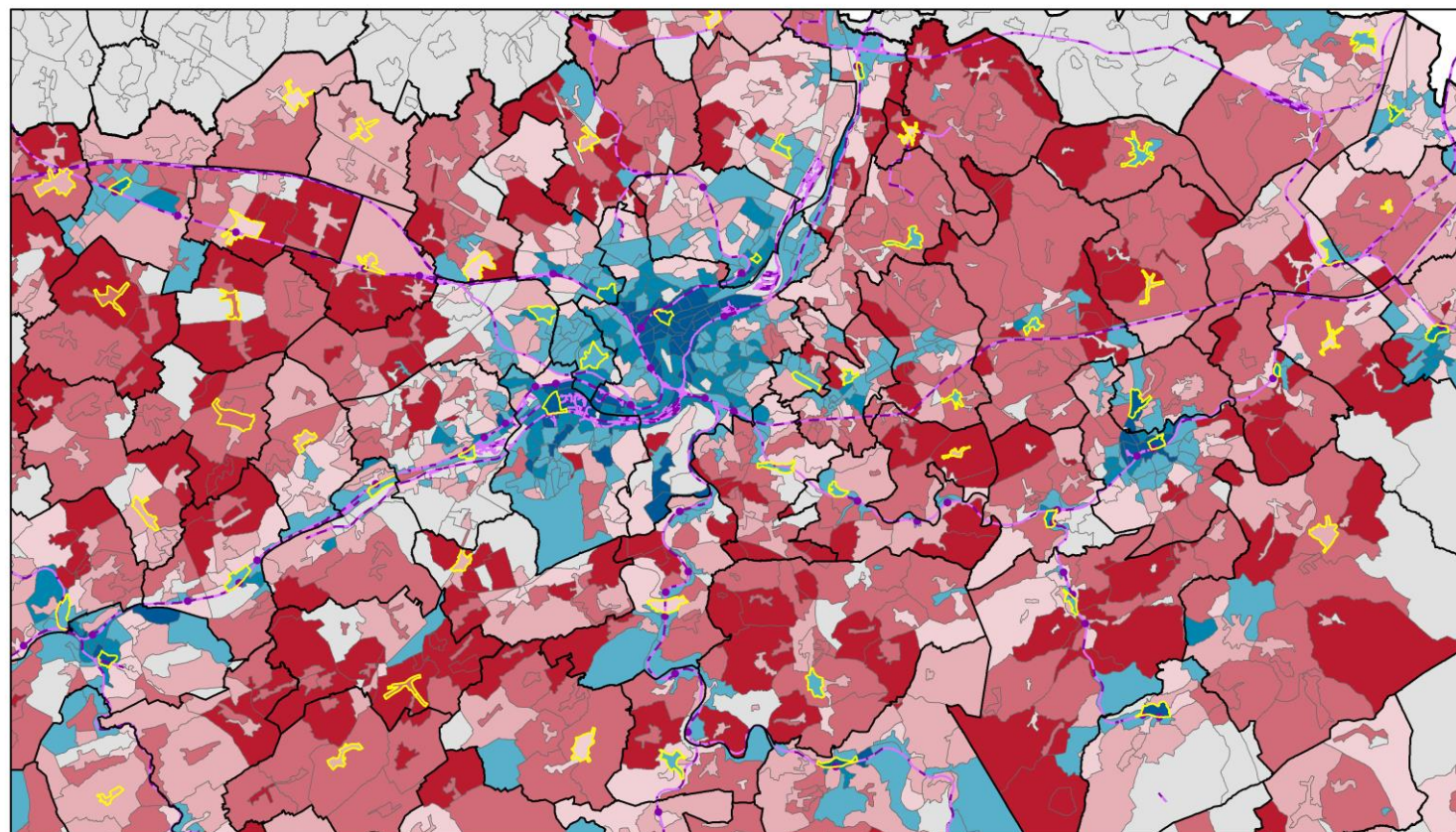


Comment se distribue le ratio du nombre de voitures par ménage en Belgique ?

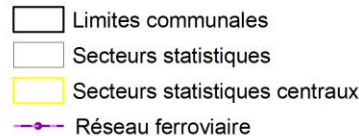
Ratio du nombre de voitures par ménage (2021) par secteur stat. en région liégeoise

Hétérogénéité intracommunale souvent supérieure à l'hétérogénéité intercommunale

En moyenne, les secteurs statistiques centraux des 262 communes de la RW ont un ratio 16% inférieur au ratio moyen communal



Nombre de voitures par ménage



Possession d'automobiles par ménage



Réalisation : Lepur 2023
Sources : STATBEL 2021





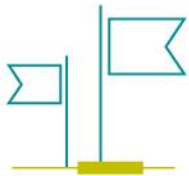
Comment le ratio du nombre de voitures par ménage risque-t-il d'évoluer avec la voiture électrique ?

Forte corrélation entre les quartiers où le ratio du nombre de voitures par ménage est faible et où le car-sharing a tendance à se développer

Ces quartiers sont caractérisés par :

- *Forte densité de population*
 - *Présence d'une diversité de service de proximité*
 - *Une bonne desserte en transport en commun*
 - *La proximité via les modes doux et/ou en transport en commun à d'importants volumes d'emploi*
- ⇒ *Probable poursuite rapide de la ↘ du taux de possession de la voiture dans les tissus urbains denses (surtout ds les grandes villes)*

Les territoires périurbains et ruraux (en dehors des bourgs et des gros villages bien desservis) sont souvent caractérisés par une (très) forte dépendance à la voiture => risque d'appauvrissement d'une partie des ménages habitant ce genre de localités de petite taille et excentrées => risque d'un nouvel exode rural et risque d'une surchauffe du marché immobilier dans les territoires métropolitains



La Grande Région, un espace touristique potentiellement encore + prisé à l'avenir vu la réduction attendue des très longues distances parcourues en voiture au profit de distances impliquant moins de rechargement ?

A l'aide d'isochrones et de la distribution de population par commune de résidence (au BENELUX, en FR et en DE), possibilité de déterminer l'énorme quantité de population susceptible de rejoindre en voiture en moins de 3 h divers lieux au sein de la Grande Région

3 exemples :

Houffalize : Volume total : 38.235.000 habitants

Répartition par langue : FR 26,0% - NL 26,8% - DE 47,1%

Martelange : Volume total : 34.452.000 habitants

Répartition par langue : FR 31,2% - NL 24,1% - DE 44,6%

Steinfort : Volume total : 32.119.000 habitants

Répartition par langue : FR 32,0% - NL 19,2% - DE 48,8%

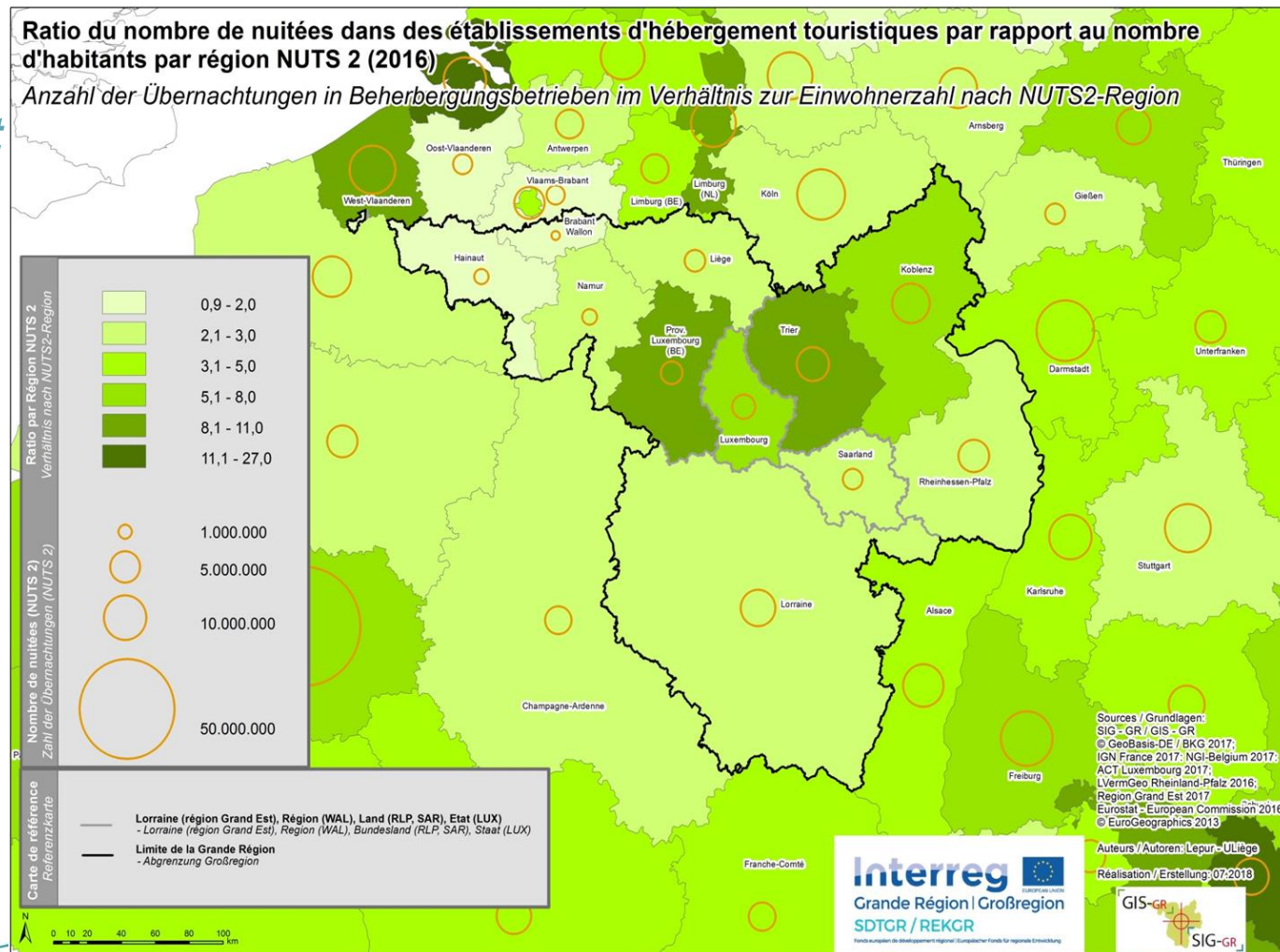
Rares sont les régions touristiques en Europe qui peuvent être atteintes en moins de 3 h voiture par plus de 20 ou 25 millions d'habitants



La Grande Région, un espace touristique potentiellement encore + prisé à l'avenir vu la réduction attendue des très longues distances parcourues en voiture au profit de distances impliquant moins de rechargement ?

Rares sont les régions touristiques en Europe qui peuvent être atteintes en moins de 3 h voiture par plus de 20 ou 25 millions d'habitants.

L'Ardenne-Eislek-Eifel et le massif des Vosges = d'importantes destinations touristiques en Europe en dehors des régions balnéaires et de haute montagne





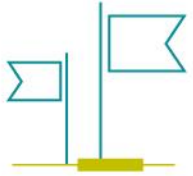
La Grande Région, un espace touristique potentiellement encore + prisé à l'avenir vu la réduction attendue des très longues distances parcourues en voiture au profit de distances impliquant moins de rechargement ?

Répartition des nuitées en 2016 selon le territoire de destination et le pays de provenance

Destination/ Zielort	Provenance Provenienz	Belgique	Deutschland	France	Luxembourg	Pays-Bas/ Niederlande
Wallonie	Nuitées/Über- nachtungen	4 470 152	277 446	591 367	41 038	1 621 015
	Part/Teilen (%)	57,7	3,6	7,6	0,5	20,9
Rheinland-Pfalz	Nuitées/Übern.	948 364	19 167 958	152 592	85 700	2 745 584
	Part/Teilen (%)	3,8	76,6	0,6	0,3	11,0
Saarland	Nuitées/Übern.	54 163	2 551 469	83 993	36 113	93 951
	Part/Teilen (%)	1,8	84,5	2,8	1,2	3,1
Lorraine	Nuitées/Übern.	174 630	149 232	3 051 601	19 590	135 280
	Part/Teilen (%)	4,5	3,9	78,8	0,5	3,5
Luxembourg	Nuitées/Übern.	512 382	330 829	244 669	317 892	757 784
	Part/Teilen (%)	17,3	11,2	8,3	10,8	25,6

Sources : Grundlagen : SPF Economie – DGS ; Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz ;
Statistisches Landesamt Saarland ; Portail statistique de la Grande Région ; STATEC





Risque-t-on d'avoir des friches touristiques là où les équipements (attractions et hébergement) ne sont accessibles qu'en voiture ?

A travers le temps, évolution des formes urbaines concomitante à celle des modes de déplacement dominants

Trois types de villes se sont succédés :
Piétonne
Transports en commun
Voiture

⇒ Etalement urbain = émergence de la ville-voiture

Tout comme l'habitat, les industries, les commerces..., les activités touristiques (attractions et hébergements) ont évolué au cours du temps quant à leur localisation préférentielle et leur forme urbaine.

Au cas où une proportion non négligeable, voire forte de la population vient à l'avenir à se passer de voiture pour partir en vacances, y a-t-il un risque que les équipements touristiques uniquement accessibles en voiture ne perdent de la clientèle et finissent in fine par fermer ?

A terme, ce type d'équipements dispersés ou inféodés à la seule desserte automobile ne risque-t-il pas de devenir des friches touristiques ?



Extrait de l'Atlas des friches en Lorraine de l'EPF Grand Est : Ville de Vittel

A Vittel, l'EPF Grand-Est recense 12 friches dont 8 relèvent de l'hôtellerie. Sur ces 8 friches hôtelières, 5 sont directement situés dans le quartier de la gare et 2 des 3 autres n'en sont guère éloignées.

Ces établissements sont typiques d'une époque où les voyageurs se déplaçaient massivement par chemin de fer.



⇒ **Fort lien entre évolution des modes de déplacements dominants et la localisation préférentielle des hébergements et attractions touristiques**





Merci pour votre attention

