

**AVIS**

MOB.19.2.AV

---

## Avis sur la Stratégie Régionale de Mobilité

Avis adopté le 22/02/2019

Rue du Vertbois, 13c  
B-4000 Liège  
T 04 232 98 47  
[pole.mobilite@cesewallonie.be](mailto:pole.mobilite@cesewallonie.be)  
[www.cesewallonie.be](http://www.cesewallonie.be)

**DONNEES INTRODUCTIVES**

<u>Demander :</u>	Le Ministre de la Mobilité
<u>Date de réception de la demande :</u>	3/01/2019
<u>Délai de remise d'avis :</u>	45 jours
<u>Préparation de l'avis :</u>	Le 21 janvier 2019, Mme N. Neven et M. D. Verlaine ont présenté au Pôle Mobilité le volet I de la Stratégie Régionale de Mobilité relatif à la mobilité des personnes. Le Pôle s'est réuni le 21 janvier et le 5 février 2019.

Brève description du dossier :

La Stratégie Régionale de Mobilité (ci-après SRM) s'inscrit dans la continuité de la Vision FAST 2030 pour la mobilité en Wallonie (**F**luidité, **A**ccessibilité, **S**anté/**S**écurité, **T**ransfert modal). Cette Vision, adoptée par le Gouvernement wallon le 26 octobre 2017, établit les parts modales<sup>1</sup> à atteindre pour les personnes et pour les marchandises à l'horizon 2030. La Stratégie détermine quant à elle la manière de rencontrer ces objectifs, ensuite viendront les plans qui détermineront les actions à mettre en œuvre.

La SRM, telle qu'adoptée en première lecture le 13 décembre 2018 par le Gouvernement, est organisée en trois parties que sont : la gouvernance, l'offre et la demande.

**Vers une nouvelle gouvernance de la mobilité.** La nouvelle gouvernance mise sur trois piliers que sont : Le **pilotage**, lequel doit garantir la transparence et la conformité des choix par rapport à la vision, en responsabilisant les acteurs. Ensuite l'**ouverture** et la **coopération** de la Wallonie avec l'extérieur, c'est-à-dire avec les parties prenantes, les citoyens, les autres régions, les autres pays et les autres niveaux de pouvoir. Et enfin, le développement du **numérique**, en veillant au partage de données, à leur coordination par un groupe hétérogène d'acteurs (afin d'éviter le monopole de décision ou l'éparpillement de ces données) et à la co-conception et co-expérimentation de services sur le territoire avec les acteurs. Par ailleurs, la nouvelle gouvernance veillera à développer un écosystème susceptible de générer l'expertise et l'innovation, en préparant les acteurs aux six ruptures de la nouvelle mobilité dont trois d'entre elles relèvent de la technologie : la mobilité sera davantage connectée, plus autonome, et tendra vers le zéro émission. Et les trois autres qui relèvent de l'usage : la mobilité sera partagée, partiellement à la demande et surtout multimodale.

**Doubler et diversifier l'offre de mobilité.** L'offre en mobilité est étudiée en « *trois couches* » s'appuyant les unes sur les autres : les **infrastructures** qui doivent être adaptées, qualitatives et entretenues, les **services** qui doivent être fortement diversifiés et enfin les

---

<sup>1</sup> Pour les personnes, l'objectif est de réduire la part modale de la voiture individuelle de 83% à 60% au profit de la voiture partagée ou covoiturage (augmentation du taux d'occupation de 1,3 à 1,8), du bus (4 à 10%), du vélo (1 à 5%) de la marche (3 à 5%) et du train (9 à 15%). Le nouveau total, inférieur à 100%, témoigne de la volonté de diminuer le nombre total de déplacements.

*technologies qui viennent s'ajouter aux deux couches plus « classiques » pour « couronner » la transformation des comportements. »<sup>2</sup>. Il s'agit évidemment d'assurer **la connexion des différents territoires**, compte tenu de leur attractivité, sans négliger pour autant les zones rurales dans lesquelles vivent 60% de la population wallonne. Il s'agit également, d'optimiser la continuité des déplacements par la création des **mobipôles** et des **mobipoints** ainsi que de multiplier l'offre de solutions de mobilité durable (marche, engins de micromobilité électriques, vélos, réseau ferroviaire, transports en commun, taxis, mobilité partagée, covoiturage, services spécifiques pour personnes spécifiques, voitures plus sécurisées et moins polluantes). « En matière d'offre, un enjeu est la recherche d'équilibre entre d'une part l'intérêt général, soit la rationalité économique et environnementale des choix posés et d'autre part les intérêts particuliers, soit la rationalité « sociale » des choix. »<sup>3</sup>.*

**Accélérer la transformation des comportements (gestion de la demande)**. Il s'agit d'**aménager la société** pour faciliter la transformation des comportements. Ce qui consiste essentiellement à concevoir **l'aménagement du territoire** de manière à limiter les besoins en mobilité (cesser l'étalement urbain). Cela implique ensuite, d'améliorer la **qualité des espaces publics** qui doivent être plus conviviaux et dans lesquels la place de la voiture doit être nettement réduite aux profits des modes actifs et de la détente. La SRM met également en place une réflexion sur une **politique du temps** par le biais d'une task force « bureaux du temps », avec pour objectif de revoir la structuration de nos temps de vie, de plus en plus éloignée du rythme naturel et cyclique et qui aujourd'hui, conduit inéluctablement à des engorgements aux horaires de pointe. Il s'agit encore d'accompagner les citoyens et les acteurs de la société en travaillant sur une **communication adaptée**. Enfin, le document aborde la **fiscalité** en proposant une tarification intégrée et responsable. D'une part pour l'usage de solutions publiques (ex : fiscalité incitative sur le logement) et d'autre part pour l'usage de solutions particulières en distinguant la fiscalité sur l'achat, sur la possession et sur l'usage (ex : vignette pour particulier). Ces fiscalités sont incitatives ou dissuasives, elles font donc évoluer les comportements des usagers et sont source de financement nécessaire au développement des alternatives de mobilité promues.

---

<sup>2</sup> SRM, Volet I – Mobilité des personnes – p5

<sup>3</sup> SRM, Volet I – Mobilité des personnes – p5

## 1. COMMENTAIRES GENERAUX

Le Pôle accueille favorablement la Stratégie Régionale de Mobilité (SRM).

Tout d’abord, le Pôle adhère au choix fait par le Gouvernement d’élaborer dans un premier temps une stratégie plutôt que directement un plan ou un schéma. En effet, il paraît cohérent de déterminer comment mettre en œuvre les objectifs fixés par la Vision FAST 2030 par des orientations stratégiques fortes et ainsi assurer l’efficacité des actions futures. A cet égard, il sera nécessaire de mieux expliciter le fait que la politique de mobilité régionale s’organise autour des trois étapes de la démarche : les choix politiques posés dans la Vision FAST 2030, leur traduction dans la vision stratégique proposée par la SRM et enfin leur concrétisation dans les plans d’actions (à venir). Ceci dit, il faut constater que certaines dispositions exposées dans la SRM présentent un caractère très précis qui les destinerait plutôt à un niveau plan d’actions. Le Pôle préconise donc que la SRM se concentre sur les aspects stratégiques en réservant les mesures opérationnelles pour les plans d’actions.

Le Pôle salue la déclinaison de la stratégie en trois axes majeurs, portant sur la gouvernance, l’offre et la demande, et l’importance primordiale donnée à la gouvernance au sein de la stratégie, tant on connaît la complexité de la matière et la diversité des acteurs impliqués dans la mobilité. Cette nouvelle gouvernance est indispensable à la cohérence de la mise en œuvre des actions, pour encadrer les pratiques émergentes de la mobilité et pour fédérer les acteurs.

Cependant, le Pôle ne cache pas son inquiétude par rapport à l’agenda électoral, lequel ne permet pas à l’actuel Gouvernement de réaliser l’opérationnalisation de la SRM. Or, le temps est compté, tant par rapport aux enjeux climatiques que par rapport à la congestion routière croissante, dont les conséquences économiques et sur la santé publique ne sont plus à démontrer. Vu le coût extrêmement lourd de l’inaction à ces différents niveaux, la Wallonie ne peut plus se permettre de reporter la prise de mesures fortes appuyées politiquement.

La SRM succède au plan wallon de mobilité durable, lequel n’a pas pu aboutir sous la législature précédente. Néanmoins l’ensemble du travail effectué pour la construction de ce dernier, s’appuyant sur une large consultation des acteurs, a pu servir de base à l’élaboration de la stratégie. En outre, la SRM a été charpentée par un Comité de pilotage composé d’acteurs essentiels de la mobilité, même si certains d’entre eux, comme les organisations syndicales, n’y ont pas été associés et le regrettent. Ces études au long cours faites en collaboration avec les différents acteurs donnent toutefois à la SRM une grande légitimité.

Le Pôle constate que le document ne prévoit à ce stade pas d’ordre de priorité, ni d’indicateurs d’évaluation des stratégies. Il s’interroge donc sur la concrétisation (mise en œuvre) et le suivi de cette stratégie, et ce d’autant plus au regard du contexte budgétaire actuel. Il relève par ailleurs que, dans sa décision du 13 décembre 2018, « *le Gouvernement wallon charge le Ministre de la Mobilité de lui soumettre une estimation des moyens organisationnels et budgétaires lors de la seconde lecture.* ». Une fois les orientations de la SRM validées par le Gouvernement, il conviendra de définir dans les meilleurs délais les priorités à suivre, les moyens budgétaires dédiés, les indicateurs de suivi permettant de confirmer, renforcer ou réorienter les actions, ainsi qu’un agenda planifiant cette politique.

Le Pôle appelle donc à la continuité dans l’action publique de telle sorte que le futur Gouvernement s’empare de la SRM pour la mettre en œuvre sans en modifier les fondements, et souhaite ardemment être associé au processus d’élaboration des futurs plans d’actions qui devront constituer une priorité pour la prochaine législature.

Le Pôle regrette par ailleurs que les deux volets de la SRM (mobilité des personnes et mobilité des marchandises) n'aient pas été élaborés simultanément, et s'inquiète du délai pour l'adoption d'un projet de volet « mobilité des marchandises ». Une fois ce dernier disponible, il sera fondamental de veiller à une bonne articulation entre les deux parties de la SRM.

Enfin, le Pôle préconise de référencer systématiquement les sources des données chiffrées utilisées dans le document afin d'en renforcer la rigueur. Il souhaite également qu'une communication autour de la SRM soit mise en place dans la mesure où elle constitue un pilier essentiel à sa réussite au travers de son appropriation par la population.

## 2. COMMENTAIRES PARTICULIERS

### Remarque préalable

Les commentaires particuliers sont structurés sur la base de la table des matières de la SRM.

### **Introduction**

La mobilité est un vecteur de développement socio-économique. Il est donc important de mettre en avant ses éléments positifs sur l'épanouissement personnel des individus et sur les opportunités économiques qu'elle offre, même si elle a des incidences néfastes (environnement, santé publique, congestion) qui ne doivent pas être ignorées et qu'il faut impérativement réduire. Ainsi, chaque citoyen doit avoir accès aux différents services dans le cadre d'une vision sociale de la mobilité. La SRM doit aussi s'articuler avec l'ensemble des plans et schémas wallons relatifs à des politiques connexes comme le Plan Marshall par exemple. D'autre part, toute décision relative à la mobilité doit se prendre en fonction de la vision FAST 2030 afin de lutter contre les effets négatifs mentionnés plus haut.

Le Pôle insiste sur la nécessité d'une approche globale de la mobilité en travaillant en parallèle sur l'ensemble des modes de déplacement et sur l'attractivité générale de chaque mode (temps de parcours, prix, connexions, qualité) tout en veillant aux objectifs de transfert modal décrits dans la vision FAST 2030. Il souligne également le rôle fondamental des services publics pour garantir au plus grand nombre un accès à la mobilité.

La stratégie propose souvent le recours aux partenariats public-privé pour les investissements. Si le secteur privé doit être considéré comme un acteur tout en laissant bien le contrôle au secteur public, des partenariats public-privé peuvent être conclus pour autant que ces derniers rencontrent effectivement l'intérêt public et fassent l'objet d'analyses économiques et financières justifiant leur pertinence.

Le Pôle relève que la SRM fait référence à des pôles ou des grandes villes sans les citer.

Il estime fondamental que la SRM prenne davantage en considération les personnes à mobilité réduite (âge, handicap, charges,...) au travers de toutes ses actions et prévoie les aménagements adéquats au niveau de l'accessibilité des transports en commun ainsi que des infrastructures (trottoirs, pistes cyclables, quais hauts, ...).

## I. Vers une nouvelle gouvernance de la mobilité.

### A. Pilotage unifié orienté vers l'atteinte des objectifs

Le Pôle estime qu'il serait pertinent de compléter le titre 1 de la SRM « *Un pilotage stratégique axé sur la responsabilisation des acteurs* » par « et basé sur des données robustes ».

Il est nécessaire d'avoir une gouvernance forte et d'y associer tous les acteurs de manière à ce que les politiques menées soient les plus performantes. Pour ce faire, il y a lieu de connaître le rôle de chaque acteur et en fonction, de lui attribuer des responsabilités. La SRM n'est pas suffisamment claire à ce sujet.

Il est indispensable de faire évoluer le contexte global de la gestion des infrastructures en Wallonie de manière à en avoir une vision d'ensemble et à en optimiser le financement. Dans ce contexte, une hiérarchisation fonctionnelle claire s'impose pour tous les éléments des infrastructures wallonnes de mobilité (infrastructures cyclables, transports en commun, mobipôles, ...) et en particulier pour le réseau routier.

De plus, à ce stade, la SRM ne prévoit pas de moyens financiers pour assurer le nouveau pilotage. Il est impératif qu'une planification financière et organisationnelle soit définie au plus vite vu le délai nécessaire pour que les mesures portent leurs effets.

### B. Politique d'ouverture et de coopération

Le Pôle partage la volonté du Gouvernement wallon sur la nécessité de collaborations transrégionales et transfrontalières accrues.

A côté de la gouvernance régionale, le Pôle plaide pour la réalisation d'une vision interfédérale de la mobilité, dans le respect des compétences de chacune des entités. Cette vision interfédérale élaborée entre entités régionales et état fédéral devra aboutir à un accord contraignant à l'échelle nationale. La Wallonie doit participer aux projets et réunions rassemblant les acteurs régionaux et fédéraux et les conclusions doivent être implémentées à tous les niveaux des structures régionales de mobilité.

Le Pôle s'interroge sur la manière dont la SRM va être traduite dans les plans urbains de mobilité (PUM), des plans intercommunaux de mobilité (PICM), et des plans communaux de mobilité (PCM). Le décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales devrait organiser la hiérarchie de l'ensemble de ces documents. Il serait souhaitable que le PCM puisse faire partie intégrante du schéma de développement communal (SDC), et d'encourager les petites communes à travailler sur un territoire plus large pour réaliser des plans ou schémas trans-communaux.

### C. La mobilité comme levier du numérique

Pour le Pôle, le présent titre doit être formulé inversement pour devenir : « Le numérique comme levier de la mobilité ». La finalité de la SRM est bien la mobilité même si le numérique sera également bénéficiaire des mesures prises.

Le développement du numérique va permettre des changements majeurs en matière de mobilité. Les données numériques sont des éléments indispensables pour la mise en œuvre de ces solutions. Il est important que la Wallonie garde le contrôle quant à la gestion de ces données, quant à leur accessibilité pour tous (opérateurs, usagers) et quant à l'animation d'une gouvernance adéquate, concertée et dans le respect de la législation et de la vie privée.

C'est probablement dans cette matière que les partenariats avec le secteur privé pourront apporter des solutions performantes pour le plus grand nombre. La région doit donc faire preuve de souplesse pour favoriser l'initiative privée, mais doit rester gardienne de l'intérêt général. Récolter, stocker, acquérir et maintenir des données de qualité à un coût pour la région, il y a lieu de les valoriser sans privatiser les bénéfices.

Par ailleurs, il faudra être attentif à ce que le développement du numérique ne contribue pas à aggraver la fracture sociale.

#### D. Développer un écosystème susceptible de générer l'expertise et l'innovation

Le Pôle se réjouit que la stratégie prenne en considération la formation et l'expertise. En effet, pour être optimale, la mobilité requiert des compétences liées aux nouveaux métiers, des formations en cours de carrière, des nouvelles filières de formation, ...

Le Pôle insiste pour que les six ruptures présentées dans la SRM le soient bien comme des tendances générales dans lesquelles les politiques de mobilité s'inscrivent.

Il est essentiel de soutenir le développement des outils et relais dans les entreprises : mobility managers, plans de déplacement d'entreprise, structures de concertation (entreprises, syndicats, intercommunales, conseils de développement, pouvoirs locaux) à l'échelle des parcs d'activité.

L'administration a développé différents outils au service de la mobilité (Conseillers en Mobilité, référents en « éducation à la mobilité et à la sécurité routière », Mobility Managers) dont l'utilité est avérée mais qui devraient s'intégrer dans un canevas général.

## II. **Doubler et diversifier l'offre de mobilité**

#### E. Une offre parfaitement intégrée pour rendre l'ensemble du territoire accessible.

Le titre 11 pourrait être revu de manière à ce que l'ordre des mots respecte l'importance des territoires : « Connecter la Wallonie aux réseaux socio-économique transrégionaux, transfrontaliers et européen ».

La SRM prévoit que six axes doivent être renforcés (tous modes confondus) pour connecter les portes d'entrée de la Wallonie aux réseaux de communication de niveau européen. Il y a lieu de rajouter à ces axes, l'axe Bruxelles-Namur-Luxembourg-Strasbourg, Bruxelles-Paris, Liège-Anvers, Liège-Maastricht, Bruxelles-Liège-Aix-la-Chapelle-Cologne.

Prévoir un renforcement tous modes confondus de ces axes est contraire à la vision FAST sur laquelle s'appuie la stratégie. Les axes cités par la SRM sont déjà équipés de liaisons routières structurantes. Le renforcement des axes doit être envisagé, après une étude de pertinence socio-économique et environnementale, pour les modes durables (chemin de fer, bandes dédiées aux bus express, autoroutes vélos) uniquement.

Même si la SRM envisage à juste titre de faire évoluer les comportements, la route reste aujourd'hui encore un élément majeur de la mobilité, y compris pour le développement du réseau structurant bus. La stratégie doit donc prendre en considération l'entretien, l'investissement et l'adaptation du réseau routier existant qu'il soit régional ou communal.

La SRM prévoit que la qualité des dessertes des aéroports de Charleroi et de Liège doit être augmentée. Pour le Pôle, il y a lieu de veiller à ne pas construire d'infrastructures ferroviaires par trop coûteuses, au détriment de projets qui seraient plus pertinents en vue de rencontrer la vision FAST 2030.

De manière globale, le Pôle estime que l'accessibilité des grands pôles générateurs d'activités et d'emplois (dont font partie les parcs d'activités économiques ainsi que les zones aux abords des aéroports) doit faire l'objet d'une attention particulière au sein de la SRM.

Le Pôle est satisfait que la stratégie prévoie des services de mobilité adaptés aux territoires ruraux. La SRM prévoit diverses solutions flexibles (taxi, petit bus, ...) pour que ces territoires se connectent au réseau structurant. Le Pôle insiste pour que ces solutions soient mises en œuvre sans attendre la restructuration du réseau de transport collectif de manière à améliorer la mobilité rurale et à permettre cette restructuration du réseau.

Concernant le schéma de desserte des pôles urbains de plus de 50.000 habitants, il est important de connecter les quartiers périphériques entre eux, sans devoir passer par le centre-ville.

#### F. Optimiser la continuité de la chaîne de déplacement.

Le texte évoque le besoin d'uniformité du concept de mobipôle. Il faudra veiller à une forme de cohérence du concept mais chaque projet de mobipôle devra tenir compte de son environnement, de ses spécificités, des services existants et de ceux qu'il est nécessaire de prévoir en sus. La localisation des mobipôles ne peut pas se faire uniquement en fonction de la disponibilité d'espace, car cela risque de les éloigner des points stratégiques. Il y aurait lieu que la Wallonie réfléchisse à la possibilité d'installer des mobipôles dans certains PAE.

Il est essentiel de bien distinguer les concepts de mobipôles, de P+R et de parking de co-voiturage ; les fonctions ne sont pas les mêmes, et à fortiori, la localisation non plus. Ce qui n'empêche pas que certains mobipôles recueillent les trois concepts. Le Pôle estime important qu'il y ait une gouvernance adéquate, une vision et une gestion globale des mobipôles en tenant compte des expériences existantes.

Concernant les mobipoints le Pôle estime que ces derniers doivent systématiquement être reliés à une offre de transport public. Par ailleurs, il y a lieu de prévoir une accessibilité en modes actifs par des aménagements sécurisés et d'y limiter fortement le stationnement.

Le Pôle se réjouit que l'entretien des infrastructures soit un enjeu de la stratégie. Cette dernière évoque la nécessité d'élaborer un cadastre de l'état des voiries au niveau communal. Cependant les moyens budgétaires y consacrés sont structurellement insuffisants, il faudrait donc aussi mettre en place un programme de remise à niveau des infrastructures communales via l'instauration d'outils tels qu'une comptabilité patrimoniale.

#### G. Multiplier l'offre de solutions de mobilité durable.

Le Pôle s'interroge quant au choix de faire référence à l'étude « Kéoscopie » en particulier, d'autant qu'elle est réalisée par un opérateur travaillant en sous-traitance pour un organe public wallon (l'OTW).



## **18. Marcher plus pour raison de santé publique**

Le Pôle est satisfait que la SRM prenne en compte la mobilité piétonne et la valorise. Les trois types d'actions prévues à l'alinéa 2 du point 18 pour développer la marche devraient être inversées dans leur ordre chronologique à savoir : le développement de l'infrastructure, l'accompagnement et la sensibilisation. Il est important de généraliser l'accessibilité piétonne vers et depuis les pôles de vie. L'échelle de la commune est la plus adaptée pour la réalisation de plans de mobilité piétonne. La stratégie devrait prévoir un plan d'investissement pour l'aménagement des voiries en faveur des piétons.

En termes de sensibilisation à la marche, la santé publique est un bon créneau, mais la marche présente d'autres avantages qu'il convient de mentionner comme l'augmentation des relations sociales, le bénéfice environnemental ou encore l'intérêt financier. Il serait intéressant de développer une culture de la marche en la valorisant au sein des établissements scolaires et de créer des incitants au niveau des entreprises.

## **19. Des engins de micromobilité électrique qui viennent à point**

Il serait intéressant de prévoir un cadre fiscal pour les engins de micromobilité, de penser à prévoir des espaces de rangement dans les entreprises et de penser aussi à en faire des véhicules à partager.

## **20. Le vélo : quand on veut, on peut !**

Le Pôle est satisfait que la stratégie élève le budget annuel par habitant à 15 euros et un euro supplémentaire pour l'entretien des infrastructures vélos.

Le réseau Ravel n'est pas « une autoroute vélo », ce sont deux concepts distincts. Le Ravel est réservé à tous les usagers non motorisés. Les vitesses des usagers sont donc différentes et engendrent des conflits. Une véritable « autoroute vélo », comme en Flandre, aux Pays-Bas ou au Danemark, est une piste cyclable à deux bandes (de 2m chacune pour permettre les dépassements) ou une voirie qui permet de se déplacer rapidement sur un vélo. Elle accueille les vélos électriques, les vélos sportifs et les vélos classiques. Par ailleurs, le terme « autoroute vélo » n'est pas approprié, l'appellation étant par essence contradictoire ; il devrait être remplacé par « voie express vélo ».

Pour le régime de vitesse, en agglomération, c'est le 30 km/h qui doit devenir la norme sur tout le réseau routier non structurant, c'est-à-dire là où on ne trouve qu'un faible trafic local (70% des rues environ) ; cela permet d'assurer le partage des voiries sans y construire de pistes cyclables. Hors agglomération, sur les routes régionales ou communales fortement fréquentées, il faut une séparation physique entre les vélos et la circulation routière. Dans ce cas, si la séparation physique n'est pas possible, la vitesse routière doit être limitée à maximum 70 km/h.

Le potentiel de développement du vélo (électrique notamment) pour les trajets domicile-lieu de travail étant important, il convient d'en soutenir le développement dans les entreprises et les PAE (vélos d'entreprise, vélos de service, vélos partagés). Dans ce contexte, les vélos à assistance électrique doivent être encouragés par des tests gratuits, un coaching et une prime à l'acquisition.

Pour l'intermodalité vélo-TEC-SNCB, il est impératif de développer le stationnement sécurisé aux points d'arrêts, de conserver les possibilités actuelles de transport de vélos dans les trains et de développer le transport des vélos sur les lignes TEC express et longues distances (solution technique à définir en collaboration avec les nouvelles AOT et OWT).

## **21. Valoriser le réseau ferroviaire partout où il est présent**

### **22. Des transports en commun fréquents, directs et fiables**

La SRM présente, à juste titre, la nécessité de développer une offre structurante en partant du réseau ferré – structurant par essence- et qui doit être complété par une offre structurante bus (fréquents, directs, fiables). Les deux réseaux (trains et bus) doivent se compléter, mais aussi se renforcer. Il faut jouer « l'effet réseau ». Le bus doit donner accès au réseau ferroviaire et le réseau ferroviaire doit alimenter aussi le réseau bus. La SRM devrait davantage mettre en avant la manière de parvenir à remplir cet objectif crucial pour l'attractivité de l'ensemble du réseau structurant en prévoyant un cadre de référence commun à tous les niveaux de pouvoirs et pour tous les opérateurs de transports publics, permettant de maximaliser les possibilités de correspondances entre les services et les réseaux sans impliquer de surcoûts supplémentaires. Cette problématique mérite un traitement plus visible dans la SRM, au-delà de la référence ici et là à la mise en place de nœuds de correspondances.

Le Pôle voit ainsi positivement le développement d'un réseau structurant bus, en complément et en renforcement de l'offre ferroviaire (modèle de nœuds de correspondance). Dans une vision à 2030, il faudrait viser une fréquence à la demi-heure sur le réseau structurant (train et bus).

Le Pôle relève toutefois qu'aucun agenda n'est prévu pour le développement du réseau structurant de bus, alors que c'est un élément essentiel de la stratégie et qu'un agenda est prévu pour le développement des voitures partagées par exemple.

La localisation des mobipôles au niveau de gare ferroviaire doit davantage être évaluée par rapport à la localisation même de la gare au regard des pôles d'habitat et d'activités qu'elle dessert et non en fonction du niveau actuel de desserte de cette gare ainsi que le projet de SRM le prévoit.

La phrase « La région devra s'investir dans des réflexions visant à définir quels kilomètres parmi les 220.000 km actuels du contrat doivent faire partie de ces obligations lors de la mise en concurrence des obligations de service public ferroviaire » pose question.

Pour faciliter l'accès PMR, il y aurait lieu de réaliser des quais communs train-bus chaque fois que c'est possible et lors de chaque nouvel aménagement de gare.

### **23. Le taxi pour rejoindre la desserte structurante**

Le développement des alternatives en zones peu denses (taxis, voitures partagés) est un préalable à la restructuration du réseau des transports en communs. Des précisions devraient être apportées sur la manière de développer cette offre. Le développement et la coordination de cette offre de transport plus flexible ne devrait-elle pas entrer dans le giron des centrales de mobilité ?

Par ailleurs, le Pôle constate que la stratégie n'évoque pas les solutions de mobilité de type « Uber », qui font pourtant partie intégrante des modes de déplacement et sont en voie de développement rapide.

### **24. Privilégier et/ou renforcer le déploiement de solutions de mobilité partagées**

Le Pôle apprécie positivement l'intérêt de développer l'utilisation de voitures partagées pour sortir de la possession de la voiture afin d'entrer plus facilement dans une approche multimodale. Le concept de mutualisation des flottes publiques pourrait être mieux expliqué.

La gratuité du stationnement en ville pour les voitures partagées ne devrait pas être généralisée mais plutôt balisée, les villes doivent être avant tout accessibles en transport en commun. Ce qui est différent pour les zones rurales.

Il est important de développer également le partage de vélos, d'engins de micro-mobilité ...

## **25. Développer le covoiturage**

Le Pôle estime indispensable de porter une attention particulière au covoiturage compte tenu de sa très faible utilisation actuelle et de son intérêt, notamment dans les cas de travail de nuit, de travail à pauses et de travail dans des PAE. Par ailleurs, il souligne que si le covoiturage est intéressant, il peut aussi être contre-productif (ex : bande supplémentaire, parking de covoiturage en concurrence avec un mobipôle).

Ainsi, dédier la bande d'arrêt d'urgence au covoiturage et aux voitures partagées revient in fine à augmenter la capacité des infrastructures dédiées aux voitures, ce qui est contraire aux objectifs repris dans FAST et dans la SRM. Une étude sur la possibilité de dédier une des bandes de roulage actuelles à ces utilisateurs sur certains tronçons autoroutiers régulièrement congestionnés serait pertinente.

## **26. Services spécifiques pour des publics spécifiques**

Le Pôle s'interroge sur l'intérêt de développer des liaisons spécifiques dédiées aux travailleurs dans un contexte où des lignes structurantes bus (fréquentes, directes et fiables) sont censées être développées entre toutes les communes et vers les pôles majeurs wallons. Quelle complémentarité est envisagée entre ces deux types de services ?

D'autre part, les déplacements scolaires sont abordés de manière trop sommaire dans la SRM alors que la mobilité scolaire présente de nombreuses facettes qu'une politique ambitieuse devrait aborder et sur lesquelles elle devrait agir en vue d'améliorer l'attractivité et la performance des solutions envisageables (transport de carence, lignes régulières, plans de déplacements scolaires,...).

## **27. La voiture : moins d'émissions, plus de sécurité**

La Wallonie doit avoir une véritable vision pour les carburants alternatifs (véhicules électriques, hybrides, GNC, LNG) et doit accentuer la collaboration avec le secteur privé, pour l'installation d'infrastructures.

Il est à noter que le développement des voitures au GNC est intéressant mais à court terme. Il y a donc lieu de limiter les investissements publics consacrés à cette technologie et éviter de localiser les mobipôles en fonction des stations de recharge de GNC. Il est plus important de réserver les moyens publics au développement des transports en commun.

Les mobipôles doivent être situés près des zones de forte activité (habitat – services), l'espace de parcage n'y sera pas toujours optimal. Il serait donc plus cohérent par rapport aux objectifs poursuivis par la SRM et la vision FAST (transfert modal), de développer les services de voitures partagées dans les mobipôles plutôt que des emplacements pour véhicules électriques appartenant à des particuliers qui seront forcément plus nombreux.

Le paragraphe 27 de la SRM est particulièrement long, abordant en outre deux aspects complètement différents : la pollution et la sécurité routière. Il est préférable de les séparer en deux parties disjointes.

#### H. S'appuyer sur la transition numérique.

La Wallonie doit se positionner activement dans les recherches, le développement et l'exploitation des véhicules connectés et autonomes et leurs besoins en infrastructures matérielles et logicielles. Elle doit aussi assurer l'harmonisation, la mise à disposition et l'intégration des données publiques et privées de mobilité (Open Data) afin de permettre le développement d'applications et de logiciels de gestion et de tarification de la mobilité, des transports et de la multimodalité (tant personnes que marchandises). Il faut aussi soutenir les entreprises dans la mise en place de nouvelles formes de travail (New Ways of Working) telles que le travail à domicile, le coworking, les télécentres, ... Elles font partie de l'éventail de solutions permettant de réduire la demande de mobilité.

La Wallonie doit élaborer un cadre législatif pour répondre aux innovations dans le secteur (notamment pour les véhicules connectés et autonomes) et pour les encadrer. Il s'agit aussi d'ouvrir les marchés publics aux solutions innovantes.

### III. Accélérer la transformation des comportements.

#### I. Aménager la société pour faciliter la transformation des comportements.

Le Pôle apprécie très positivement que le levier aménagement du territoire soit mis en avant pour maîtriser la demande de mobilité. Il attire l'attention sur le fait que certaines restructurations ou certaines politiques d'implantation peuvent avoir des incidences sur la demande en mobilité (ex : hôpitaux, écoles, be-post, banques ...).

Concernant la task force bureau du temps dont le but est de proposer des solutions concertées d'étalement des heures de pointe, il faut être attentif au fait que la flexibilité du travail rend déjà la mobilité collective (et même le covoiturage) plus complexe dans la mesure où les travailleurs n'ont plus d'horaire commun.

#### J. Accompagner les citoyens et les acteurs de la société.

En ce qui concerne le premier point de l'encadré : c'est une vision très individuelle de la mobilité et du covoiturage. Si l'on raisonnait par entreprise et par ZAE, les demandes alternatives de mobilité seraient davantage nombreuses et adéquates.

#### K. Tarifification intégrée et responsable.

Il est impératif d'éviter l'application de régimes fiscaux différents au niveau national. Il faut que les différentes entités se concertent et prennent en considération les réflexions impulsées par l'Europe. (voir remarques émises dans le point relatif à la gouvernance).

La Wallonie doit compléter l'analyse menée par l'ULiège et l'ULB sur l'évolution de la fiscalité routière et creuser les différents scénarios fiscaux possibles dont celui de la vignette et du prélèvement kilométrique afin de mettre en place une fiscalité intelligente et concertée entre les différentes entités.

Le Pôle apprécie positivement que la fiscalité sur l'achat des véhicules soit réformée pour rencontrer différents objectifs dont une meilleure performance sanitaire et environnementale par la prise en compte de la puissance, du volume et du prix des véhicules.

Le Pôle insiste sur le fait que les services de mobilité doivent faire l'objet d'une tarification attractive et accessible financièrement pour les citoyens afin d'entrer en ligne de compte sur leurs choix de mobilité.

Le Pôle estime nécessaire d'accorder aux déplacements domicile – lieu de travail une attention plus importante que celle qui y est apportée dans la SRM. Dans le cadre d'une bonne concertation sociale, il souhaite ainsi mettre en avant l'intérêt de développer des solutions telles que des solutions collectives et publiques en partenariat avec l'OTW, notamment pour la desserte de grands zonings, les plans de déplacement d'entreprise,...