

AVIS

MOB.19.4.AV

Avis sur le volet mobilité de la DPR

Avis adopté le 13/11/2019

Rue du Vertbois, 13c
B-4000 Liège
T 04 232 98 47
pole.mobilite@cesewallonie.be
www.cesewallonie.be

Des satisfactions

Le Pôle apprécie grandement que le Gouvernement affiche clairement sa volonté d'assurer la continuité dans l'action publique, par la poursuite de la mise en œuvre de la Vision FAST 2030 et de la SRM et de leur renforcement en ligne avec le PACE revu.

Il accueille également très positivement la prise en compte des enjeux climatiques, l'adaptation de l'accès à la mobilité en fonction des spécificités territoriales, et la volonté d'appliquer une hiérarchisation des modes de déplacement selon le principe STOP, en réservant pour la première fois, une place de choix à la marche aux côtés du vélo dans l'organisation de la mobilité.

De même, la DPR est la première des déclarations gouvernementales à envisager aussi explicitement la maîtrise de la demande comme un des piliers de la politique de mobilité à venir et à soutenir ouvertement une réduction des besoins de mobilité via la politique d'aménagement du territoire.

C'est aussi la première fois que la mobilité est envisagée de manière transversale en étant abordée dans les chapitres dédiés à la formation, aux entreprises, au logement, aux services publics et aux communes.

Le Pôle marque son soutien inconditionnel à ces différentes orientations, et insiste pour que l'ensemble des mesures prises en matière de mobilité et dans les domaines connexes soient systématiquement en accord avec ces principes de base.

Cependant, le Pôle tient à formuler une série d'observations et à relever certaines faiblesses dans une optique constructive, de manière à garantir que les actions menées convergent bien dans la direction voulue.

Des réserves

Le Pôle tient ainsi à émettre différentes réserves, à commencer par le manque de clarté quant à l'importance et aux sources des moyens qui seront dégagés pour rencontrer les ambitions affichées.

Concernant les moyens à allouer

Les moyens évoqués ici par le Pôle sont d'ordre financier, mais se rapportent également aux domaines des compétences, des moyens humains et de la gouvernance. Sur ce dernier aspect, le Pôle insiste sur la nécessité, peu apparente dans la DPR, de développer au sein de l'administration les différentes compétences nécessaires afin de répondre aux objectifs de la DPR (mobilité douce, nouvelles technologies, transport ferroviaire, etc.) Par ailleurs il est également important de veiller à mieux articuler les plans, outils ou gestionnaires de mobilité et d'intermodalité ainsi que les organes de gestion du développement territorial. L'optimisation des interactions avec le niveau communal au travers d'une modification des outils de planification de la mobilité va dans la bonne direction, mais cette logique doit être étendue à tous les outils et à tous les échelons.

Plus spécifiquement, en matière d'amélioration de la qualité de l'air, la plupart des mesures décidées sont reprises dans le PACE mais ne ressortent pas clairement du chapitre relatif à la mobilité. Il est important de mettre en évidence un fil conducteur au travers des plans et programmes établis dans les domaines ayant un impact sur la qualité de l'air.

Concernant le plan « infrastructures et mobilité », le Pôle adhère à la volonté d'aller dans le sens d'une plus grande priorité attribuée aux modes actifs et aux transports en commun. Mais à ce stade, il relève un certain flou quant à la transition entre le plan infrastructures décidé par le précédent Gouvernement et le plan « infrastructure de mobilité » horizon 2025 de 2 milliards d'euros annoncé dans la DPR, et sur la confirmation ou la suppression des projets repris dans sa mouture actuelle. Il insiste aussi sur l'importance stratégique de donner une place prépondérante à l'entretien des infrastructures et au matériel roulant en mettant l'accent sur un contrôle rigoureux et en privilégiant la qualité. Il en va de l'attractivité et de la compétitivité du territoire wallon.

Concernant le calendrier

Le Pôle exprime également certaines craintes quant à la planification des mesures à mettre en œuvre, vu l'urgence de la transition à organiser pour permettre à la Wallonie de respecter ses engagements climatiques et le rôle clé du secteur du transport pour y arriver.

Pour instaurer une **dynamique dans la mutation des modes** de mobilité, le Pôle préconise de mettre en œuvre au plus vite des actions concrètes. Il convient de privilégier à très court terme (selon le principe STOP) la réalisation des mesures portant sur les modes actifs qui sont déjà identifiées dans les plans existants et qui n'exigent pas d'importants moyens ni de lourdes procédures administratives. De premiers résultats rapidement visibles pourront ainsi générer un effet d'entraînement vers de nouvelles pratiques en matière de mobilité.

Concernant les transports en commun

Le Pôle est partagé quant à la **gratuité des bus**, certains membres sont favorables à ce que prévoit la DPR et d'autres se montrent réticents estimant que la gratuité pour les publics jeunes et âgés induit des effets pervers sur l'offre et sur les comportements des individus et ne répond pas nécessairement à des besoins avérés. En effet, ces membres considèrent qu'il faudra prévoir des mesures pour absorber la demande accrue notamment aux heures de pointe, qu'il s'agira d'un effet d'aubaine pour une partie du public visé et que cette mesure risque d'aller à l'encontre des déplacements piétons et cyclables et de la hiérarchisation des modes selon le principe STOP. Ils préconisent de plutôt cibler une telle mesure sur les publics précarisés ou à la recherche d'un emploi de manière à rencontrer de réels besoins sociaux, à limiter les inégalités, à maîtriser la croissance de la demande et à s'inscrire dans la logique STOP poursuivie par la DPR.

La mobilité devra se montrer plus inclusive en prenant mieux en compte les profils spécifiques d'usagers comme les aînés, les enfants, les personnes en situation de handicap... dans les aménagements à prévoir notamment au niveau de l'espace public et des accès au transport en commun.

L'organisation de la desserte rurale par le biais d'initiatives de transports collectifs ne doit pour sa part pas être reportée sur les pouvoirs locaux mais doit bien relever de la Région. Les solutions innovantes en la matière doivent être financées par des crédits régionaux, en s'appuyant sur la centrale régionale de mobilité et les centrales locales, tout en prévoyant la possibilité pour les autorités locales d'apporter un cofinancement pour renforcer l'offre si elles le souhaitent.

Le Pôle soutient la volonté annoncée d'optimiser la performance environnementale par passager dans les bus, mais cette logique ne doit pas compromettre l'offre aux heures de moindre fréquentation.

Des manquements

Le Pôle pointe par ailleurs des aspects qui ne peuvent lui donner satisfaction.

Concernant le rail

Le Pôle considère trop légère la place donnée au **rail**, même s'il s'agit d'une matière de compétence fédérale. Les autorités wallonnes ne peuvent se retrancher derrière cet argument de compétence pour négliger ce mode de transport essentiel tant pour les citoyens que pour le fret, d'autant que le transport de personnes sera libéralisé sous cette législature et que la Wallonie doit se préparer au mieux à cette échéance pour veiller à défendre son positionnement, notamment par rapport à une éventuelle régionalisation de certains pans du transport ferroviaire. A titre d'exemple complémentaire, les questions relevant du fret, et notamment les raccordements industriels, sont encore trop souvent tranchées exclusivement au niveau fédéral, sans aucune concertation avec les acteurs régionaux.

Il demande dès lors au Gouvernement de s'investir davantage dans la définition d'une stratégie ferroviaire en se donnant les moyens humains nécessaires, entre autres en renforçant la cellule ferroviaire au sein du SPW et en appuyant son positionnement sur les analyses et recommandations de cette dernière. La mise en œuvre de la stratégie ainsi établie exigera en outre de renforcer la concertation et la coopération avec le niveau fédéral, tant avec les autorités politiques qu'avec les sociétés ferroviaires.

Il est indispensable que la Wallonie dispose d'une stratégie quant à la **libéralisation** du transport intérieur de personnes au niveau européen, alors que la DPR n'évoque pas le sujet.

Concernant le transport de marchandises

De même, la place réservée au **transport de marchandises** est insuffisante, même si la DPR annonce la finalisation d'un plan de transport de marchandises et logistique multimodal à inclure dans la SRM. Or la mobilité est un outil essentiel au service du développement socio-économique de la région, ce qui ne transparaît pas dans la DPR. Le Pôle attend du Gouvernement qu'il amplifie l'importance donnée au traitement du transport de marchandises et qu'il mette au plus vite en œuvre les grands axes du plan en voie de finalisation, quitte à le décliner ou le compléter ultérieurement par des plans d'actions plus spécifiques. Le Pôle invite à cet égard le Gouvernement à se baser sur les recommandations fournies par le Pôle dans son memorandum pour favoriser le redéploiement du transport de marchandises par voies **ferroviaires** et **fluviales**.

La **logistique urbaine**, également ignorée dans la DPR, devra faire l'objet de mesures ciblées permettant un report modal pour moins de nuisances et une meilleure qualité de vie en ville.

A partir du moment où le Gouvernement affirme des objectifs forts en matière de transfert modal, il convient d'**éviter de pénaliser le mode fluvial** en lui imposant une taxe sur le fioul, même si l'objectif environnemental visé est louable. Le Pôle préconise de plutôt mener une politique de soutien des investissements consentis en faveur d'une évolution technologique du trafic fluvial dans ses différentes dimensions : motorisation plus propre, carburants alternatifs, exploitation,... Concernant ce dernier point, le centre Perex 4.0, non évoqué dans la DPR, constitue un outil précieux.

Face aux enjeux, la DPR doit se montrer plus audacieuse pour encourager le développement de solutions logistiques innovantes et pouvoir soutenir des convois de wagons isolés ou de barges, mais

également en étudiant l'intérêt économique et environnemental des convois de camions et des éco-combis, en recherchant toujours prioritairement le transfert vers des modes alternatifs à la route.

De manière générale, les **nouvelles technologies du transport** (peu présentes dans la DPR hormis la mise en place de routes intelligentes) peuvent contribuer à une meilleure gestion de la mobilité et à l'atteinte des objectifs.

Le Pôle déplore également l'absence de référence aux corridors multimodaux repris dans les **RTE-T** et de manière générale à la dimension internationale. Or il est impératif d'inscrire la mobilité wallonne au sein d'un espace intégrant les échanges et connexions avec les pays voisins.

La **valorisation des terrains stratégiques** situés à proximité des réseaux de transport n'est pas explicitement prévue si ce n'est pour les aéroports. L'Observatoire foncier wallon annoncé dans la DPR devra inclure ces zones logistiques potentielles dans son champ d'attention.

Concernant la sécurité

Le Pôle tient à rappeler que l'acronyme FAST recouvre également la **sécurité**, et attend du Gouvernement qu'il s'attache à traiter cette dimension de manière plus poussée et détaillée qu'elle ne l'est dans la DPR. L'entretien des réseaux doit s'attacher à les rénover en intégrant leur sécurisation et leur adaptation aux nouveaux besoins de mobilité pour pouvoir atteindre les objectifs avancés.

Concernant les déplacements scolaires ou professionnels

La question de la **mobilité** scolaire dans son ensemble est de son côté quasiment éludée, alors qu'au-delà du service spécifique à assurer pour le public visé (transport de carence), elle constitue un des nœuds de la mobilité et a de fortes répercussions sur la congestion aux heures de pointe. Les mêmes considérations valent pour les **déplacements domicile-travail**, qui ne sont pas abordés dans leur globalité mais uniquement via des propositions ponctuelles en matière de mobilité partagée, de travail à distance et d'infrastructures de travail partagé. Les déplacements effectués pour ces motifs mériteraient davantage de considération dans la politique à venir du Gouvernement.