

## Vision de la mobilité wallonne à 2030

### INTRODUCTION

En Wallonie, comme dans la plupart des régions du monde et d'Europe, la mobilité actuelle des personnes est encore trop centrée sur les déplacements en voiture individuelle. En effet, la part modale actuelle de la voiture s'élève à 83 % des kilomètres parcourus. Le constat est sensiblement identique pour le transport de marchandises.

Actuellement, le degré de saturation des voiries en Wallonie n'atteint pas encore celui observé dans les régions voisines (Bruxelles, grandes capitales européennes, Flandre). Cependant, selon les prévisions d'augmentation de demande de déplacements tant des personnes que des marchandises, cette situation ne durera pas. D'autre part, le besoin accru de sécurité routière et les défis environnementaux réclament dès aujourd'hui des actions ambitieuses et cohérentes portant simultanément sur l'organisation de la société ainsi que sur la demande et sur l'offre de transport.

En outre, l'évolution technologique, réglementaire et économique de la mobilité laisse présager de grands bouleversements qu'il convient d'anticiper et au besoin, d'encadrer.

Vus ses atouts territoriaux, ses ambitions en termes de développement et d'intégration dans les réseaux économiques européens et compte tenu des évolutions à craindre en l'absence de mesures anticipatives, il est indispensable que la Wallonie décrive clairement les directions stratégiques qu'elle souhaite prendre en matière de mobilité.

**L'accessibilité** aux biens et services pour tous est une nécessité économique et sociale. Elle constitue un enjeu important vu les disparités de densité d'habitat qui caractérisent la Wallonie.

Parallèlement, il est nécessaire que les directions proposées impactent très concrètement les citoyens. Pour la majorité d'entre nous, mobilité rime avec embouteillage, accidents et pollution. Partant de ce constat, la vision s'impose d'elle-même, **fluidité, sécurité et santé** constituent les caractéristiques ultimes qu'il y a lieu d'atteindre pour les personnes comme pour les marchandises.

Cette vision s'inscrira dans un cadre global cohérent lui permettant d'être mise en œuvre concrètement et efficacement :

- Un code wallon de la mobilité sera progressivement érigé pour intégrer les divers volets décrets sous forme de livres : dispositions générales, organisation du Groupe TEC, services de taxis, solutions complémentaires de mobilité, plans communaux de mobilité ...
- La vision s'articule parfaitement avec le Schéma de Développement Territorial (SDT)
- La vision se traduira dans des actions concrètes déclinées dans le Schéma Régional de Mobilité (SRM). Il sera veillé à ce que celles-ci soient cohérentes par rapport aux stratégies de développement territorial (SDT), économique (Plan Marshall) et digital (Digital Wallonia).

## QUELQUES CONSTATS

- En diminuant les niveaux de pollution atmosphérique, les pays peuvent réduire la charge de morbidité imputable aux accidents vasculaires cérébraux, aux cardiopathies, au cancer du poumon et aux affections respiratoires, chroniques ou aiguës, y compris l'asthme. (Organisation mondiale de la Santé – aide mémoire n°313 – septembre 2016)
- A l'échelle de la Belgique, la pollution de l'air par le trafic routier tue plus de 2.400 personnes par an et le bruit du trafic plus de 200 (calculs IEW d'après chiffres de l'agence européenne de l'environnement -EEA).
- En 2016, en Wallonie, 302 personnes sont décédées et 15.297 ont été blessées des suites d'un accident de la route (source : SPF économie et AWSR)
- Les accidents de la route coûtent 6,8 milliards d'euros par an à l'Etat belge soit 1,8% du PIB, d'après une estimation réalisée par Touring.
- L'OCDE estime en moyenne entre 1 et 2% du PIB la perte liée aux embouteillages, soit entre 1 et 2 milliards d'euros.

Pour 2030, le bureau du plan prévoit à politique inchangée une augmentation des voyageurs\*km de 20% et du nombre de tonnes\*km de 68%, une diminution des vitesses de circulation de 29 % en heure de pointe, vu la congestion croissante, un accroissement des émissions de gaz à effet de serre de 12 % malgré l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules et des carburants

## VISION

---

### Fluidité – Accessibilité – Sécurité – Santé - Transfert modal

En 2030, les personnes et les marchandises devront circuler sur le territoire de manière fluide, sécurisée et via un système durable utilisant au mieux chaque mode en regard de sa pertinence économique et écologique.

**Accessibilité, fluidité, sécurité, santé** doivent être les caractéristiques du système de mobilité en 2030.

Les objectifs poursuivis pour 2030 sont de garantir à tous, et en particulier aux habitants des zones rurales, une accessibilité aux biens et services tout en réduisant drastiquement et simultanément le nombre d'accidents de la route et le nombre de km d'embouteillages et de 40% les émissions de GES issues du secteur du transport.

En outre, comme le démontrent les constats ci-dessus, investir dans la mobilité, c'est augmenter le PIB de la Wallonie.

Pour concrétiser cette vision, c'est le modèle de la multimodalité qui doit être développé. Compte tenu des enjeux et défis actuels, le modèle combinant efficacement les divers modes est le seul qui permettra une accessibilité maximale en s'attaquant simultanément aux symptômes directs que sont les accidents et encombrements et aux symptômes indirects que sont la pollution et la paralysie de l'économie.

Ce choix se traduit par la volonté de modifier fortement et structurellement les parts modales des différents modes tant pour les personnes que pour les marchandises, soit d'enclencher le **transfert modal**.

## MOBILITE DES PERSONNES

En ce qui concerne répartition des parts modales (en km parcourus) pour la mobilité des personnes, il est prévu de tendre vers les objectifs suivants, avec conjointement une réduction de la demande :

### 2017

Marche 3%  
Vélo 1%  
Bus 4%  
Train 9 %  
Voiture 83 %  
Partage voiture : charge moyenne 1.3

### 2030

**Marche 5%**  
**Vélo 5%**  
**Bus 10 %**  
**Train 15 %**  
**Voiture 60 %**  
**Partage voiture : charge moyenne 1.8**

Cette répartition des parts modales permet à la Wallonie de se mettre en conformité avec les objectifs européens de réduction des GES repris dans le projet ESR - « effort sharing régulation » défendu par la Commission et le Parlement Européen (à savoir pour la Belgique une réduction de 35% des GES pour les secteurs non ETS d'ici 2030) et d'être même plus ambitieux puisque la réduction des GES atteinte avec ces objectifs s'élève à un peu plus de 40%. Vu le potentiel important du secteur du transport au regard des autres secteurs non ETS, il fait sens d'attribuer à ce secteur un objectif de réduction plus important pour compenser les gains plus difficilement atteignables dans les autres secteurs.

Elle contribue également à une mise en conformité par rapport aux objectifs du Décret « climat » de 2016 soit une réduction globale de 30 % d'ici à 2020 et de 80 à 95 % d'ici 2050.

- Concernant **la voiture**, la majeure partie des accidents, des encombrements et plus de 95 % des émissions de GES (gaz à effet de serre) du secteur mobilité sont issues du trafic routier. Il est donc évident qu'il y a lieu de réduire l'encombrement du réseau routier sans pour autant bannir l'usage de la voiture. Compte tenu de l'importance de la part modale de la voiture, une augmentation du taux de remplissage des voitures est la mesure qui présente l'effet levier le plus intéressant. Dès lors, la réduction de la part de la voiture de 83 % à 60 % s'effectuera prioritairement par des mesures visant à augmenter le nombre de personnes dans les voitures, dont la charge moyenne actuelle est de 1.3 (soit un déplacement sur 4 s'effectue avec 2 passagers). L'ambition est d'amener cette charge à 1.8 (soit 4 déplacement sur 5 s'effectuent avec 2 passagers). Ceci s'effectuera notamment par le covoiturage (via des parkings, plateforme et bandes de circulation dédiées) et d'autres modalités de partage de voitures. La législation concernant les taxis sera revue pour permettre leur utilisation à plus large échelle. Par ailleurs, des incitants fiscaux, également avec le fédéral seront recherchés pour favoriser le partage des voitures.
- Concernant **la part du train**, l'objectif de passer de 9 % à 15 % est parallèle à la vision mobilité proposée par le Gouvernement Fédéral qui prévoit un passage de 8 à 15 % au travers « du développement d'une offre plus attractive permettant d'augmenter la fréquentation et le taux d'occupation et entraînant une réduction significative du coût unitaire par voyageur/km » (source : CEMM juillet 2017). Cet objectif sera atteint notamment par la mise en œuvre progressive d'une offre de transport public rail et bus intégrée et par la concrétisation des réseaux express régionaux (RER).
- Concernant la part du **bus et tram**, l'objectif est de passer de 4% à 10%. Cette solution doit devenir une alternative crédible pour tous, y compris pour les travailleurs. L'atteinte de l'objectif se réalisera prioritairement par une plus grande adéquation de l'offre aux attentes des citoyens, en particulier en termes de vitesse et de la fiabilité, et par un support accru du Gouvernement aux

opérateurs en termes d'infrastructures (notamment systèmes de priorité). La transformation de la gouvernance entamée dans ce secteur devra également permettre de lever progressivement les freins internes limitant la capacité de transformation de l'offre. Les orientations à suivre en matière de développement de l'offre seront énoncées dans le SRM et confiées à l'opérateur via le Contrat de service public. Elles traduiront l'objectif de doubler à l'horizon 2030 le taux d'occupation des véhicules, entraînant simultanément une très nette amélioration des performances environnementales et économiques du transport public.

- Concernant la part du **vélo**, elle devra passer de 1 % à 5 %. L'utilisation plus massive du vélo notamment électrique sera promue par des actions destinées à faciliter son usage, notamment en complément d'autres modes sur les premiers et derniers kilomètres. Le déploiement du réseau portera en particulier sur les zones urbaines, et périurbaines ainsi que sur le RAVEL, colonne vertébrale du réseau qui doit constituer le réseau express wallon des déplacements doux, qui continuera à se développer (1400 km en 2017 et 1700 km en 2019) et dont l'accessibilité sera renforcée pour lui permettre d'accueillir plus de déplacements quotidiens vers les écoles et entreprises. La généralisation sur le territoire des infrastructures de stationnement et de sécurisation des cheminements sera mise en œuvre.
- La part modale de **la marche** devra passer de 3 % à 5 %, entraînant parallèlement, comme pour le vélo, une amélioration notable de la santé des citoyens. Diverses mesures seront prises à cet effet, tant en matière d'infrastructures (établissement, identification, réhabilitation et entretien des cheminements piétons) que pour susciter la prise de conscience des bienfaits de la marche/course vers son lieu de travail, comme activité sportive quotidienne.
- Enfin, une **réduction de la demande** sera encouragée par le développement d'un aménagement du territoire rationnel conformément aux dispositions du SDT et via le développement de mesures cohérentes notamment pour promouvoir le télé- et le coworking sur l'ensemble du territoire.

## MOBILITE DES MARCHANDISES

La vigueur du tissu économique dépend entre autres de la performance du système de transport, singulièrement de fret. La circulation optimale des marchandises que ce soit pour leur production ou leur distribution est une condition sine qua non de la vitalité voire du maintien de très nombreuses activités économiques. Cette vitalité a une implication directe sur le nombre d'emplois et la création de valeur ajoutée dans notre région. Ce lien fort et direct entre qualité du système de transport et création d'emplois et de valeur doit être entretenu et amélioré afin de maintenir et développer les entreprises présentes et attirer de nouveaux investisseurs.

En outre, la Wallonie est au cœur des réseaux de transport européens et du plus grand bassin industriel et de consommation d'Europe (60 millions de consommateurs sont joignables en seulement 3 heures de route). Elle dispose donc d'un atout géographique puissant mais aussi d'un réseau d'infrastructures de transport (routes, voies d'eau et ferroviaires, aéroports) parmi les plus denses du monde. Les acteurs institutionnels, industriels, économiques et logistiques de pointe ont la volonté forte de conférer à ce secteur une place prépondérante dans les outils de redéploiement économique.

Tout est donc présent pour faire de la Wallonie à l'horizon 2030, une région performante et durable en matière de transport et de logistique et ce, tant pour les entreprises présentes sur son territoire et qui souhaitent s'y développer que pour les entreprises désireuses de s'y installer.

Pour traduire davantage la qualité du système de transport en emplois et en valeur ajoutée, une série d'actions devront être prises dans les domaines de l'infrastructure, de l'exploitation des réseaux et de la gouvernance.

Ces actions seront précisées dans le Schéma régional de mobilité et priorisées d'une part, selon leur contribution aux objectifs de transfert modal et, d'autre part, selon leur contribution à la valeur ajoutée en particulier dans le secteur de la logistique.

La volonté est de tendre en 2030, vers les parts modales suivantes (tonnes\*km) :

<u>2017</u>	<u>2030</u>
Rail 4 %	<b>Rail 7 %</b>
Eau 14 %	<b>Eau 18 %</b>
Route 82 %	<b>Route 75 %</b>

## LES 3 AXES PRIVILEGIES

---

Pour atteindre ces objectifs de transfert modal, il faut travailler sur 3 axes : la gouvernance (pouvoir agir), les investissements (l'offre) et l'évolution des comportements (la demande).

### GOUVERNANCE

Pour pouvoir agir, il faut se doter des moyens d'agir ... Ceci nécessite avant tout une clarification du paysage institutionnel de la mobilité.

La clarification des rôles et missions des acteurs ainsi que la définition des principes directeurs constitue la priorité. Elle se concrétisera prioritairement par la rédaction d'un **CODE DE LA MOBILITE** dont le premier livre visera précisément à clarifier ces aspects et à décrire les principes structurant la stratégie de la Région. L'ensemble des décrets en lien avec la mobilité seront revus progressivement afin d'être incorporés dans le code (livres) et en respect des principes généraux qui y seront décrits.

**L'Administration est l'interlocuteur central de la mobilité.** Elle traduit la stratégie politique (définie dans la présente vision), coordonne son application concrète, assure la continuité de l'action et de l'expertise, garantit la transversalité et la cohérence de la stratégie par rapport aux autres matières et préside le pôle mobilité de la fonction consultative wallonne.

L'administration sera clairement désignée comme autorité organisatrice du transport (public) (AOT) pour assurer le suivi et la concrétisation effective des orientations stratégiques adoptées par le Gouvernement et/ou le Parlement.

L'administration se structurera de manière à pouvoir relever les enjeux de la mobilité et témoigner de la pertinence de son action.

**L'opérateur de transport public** est confirmé dans son rôle d'opérateur interne. Il se recentrera sur son « core business » et veillera à faciliter l'intermodalité par une excellente intégration de son service avec les autres solutions.

La réforme de la structure de l'opérateur public sera menée avec comme objectif prioritaire de préserver le transport public comme colonne vertébrale d'un système global de mobilité. Des orientations stratégiques et des objectifs clairs en matière de définition de l'offre de transport et de qualité de service lui seront confiés via le Contrat de service public. Une transparence totale devra exister sur les moyens dont il dispose et l'utilisation qui en est faite.

La problématique des besoins spécifiques des zones moins desservies par les transports publics réguliers fera l'objet d'une action prioritaire via la mise en place d'une coordination régionale des initiatives de mobilité complémentaires et via la mise à disposition d'outils et de solutions performants

pour faciliter les déplacements dans les zones ou périodes non couvertes par le transport public régulier.

La réglementation des taxis doit faire l'objet de diverses adaptations afin de prendre en compte les évolutions majeures intervenant dans le système de mobilité et afin de promouvoir l'utilisation du taxi.

## INVESTISSEMENT

Une telle vision ne se concrétisera pas sans investir pour engendrer un réel changement des comportements. Les investissements privés seront encouragés en priorité. Les investissements publics devront être consentis pour garantir la cohérence, la durabilité et la concrétisation effective des transformations du système.

Ces investissements publics viseront prioritairement à **concrétiser physiquement l'intermodalité sur le territoire.**

Pour atteindre l'objectif de fluidité, il est nécessaire tant pour les personnes que pour les marchandises que les alternatives au trafic routier soient crédibles et suffisamment attractives. Ceci implique que chaque maillon de la chaîne de déplacement soit fiable, en ce compris les zones de passage d'une solution à une autre. C'est donc l'excellence et la cohérence et la continuité de l'ensemble du système qui doit être visée.

Une réflexion avec les pouvoirs locaux sera menée afin de systématiser le développement de stations d'échange modal (équipées de services à haute valeur ajoutée) au départ desquelles on pourra rejoindre les pôles. Les acteurs locaux qui s'inscriront dans cette logique bénéficieront à terme d'un avantage territorial sérieux.

L'attractivité des transports publics est aujourd'hui pénalisée par l'absence de priorités physique qui lui est accordée essentiellement à l'entrée des pôles. En parallèle de l'amélioration de l'offre commerciale du transport public (et surtout sa partie offre structurante), il est indispensable de donner au transport public un avantage concurrentiel afin d'en faire une solution véritablement attractive et de rentabiliser ainsi les investissements d'exploitation en transport public. Un effort concerté sera consenti tant au niveau régional qu'au niveau communal pour renforcer les systèmes de priorité au transport public.

Concernant les marchandises, au-delà de la mise en œuvre du Plan Infrastructures 2016-2019, les actions à mener seront priorisées dans le cadre du SRM sur base d'une analyse croisant leur contribution aux objectifs de répartition des parts modales et leur pertinence sur le plan de leur contribution à la valeur ajoutée en particulier dans le secteur de la logistique.

Concernant les carburants, la sortie du diesel en 2030 est réaffirmée. La stratégie de développement des infrastructures de recharge des carburants alternatifs (électrique et CNG) sera élaborée dans le cadre du SRM.

Au-delà des mesures traditionnelles qui sont prises en matière de sécurité et de service, les **systèmes de transport intelligents** sont des applications avancées qui visent à fournir des services innovants liés aux différents modes de transport et à la gestion de la circulation. Ils seront développés, (notamment via le centre Perex 4.0) en vue de faire un usage plus sûr, plus coordonné et plus «intelligent» des réseaux de transport. En parallèle, le développement des services à haute valeur ajoutée en lien avec les déplacements des personnes et des marchandises sera suscité.

Dans le secteur automobile et du transport, un nombre croissant de fabricants expérimentent des aides technologiques destinées aux conducteurs de véhicules. Ces systèmes offrent un potentiel

important pour contrecarrer les effets négatifs de la circulation routière en réduisant le nombre d'accidents de la route, mais diverses applications contribuent également au partage de véhicules, à une baisse des rejets polluants et à une fluidification du trafic. L'autorité public fera évoluer le cadre (notamment législatif) permettant l'émergence des **solutions de mobilité autonome**. En particulier, le développement futur de ces solutions par des partenaires privés doit être soutenu en lien avec la vision décrite de ce document, que ce soit en rabattement vers des nœuds intermodaux du territoire wallon (notamment en zones rurales) ou bien en heures creuses (notamment en fin de soirée et pendant la nuit).

Le concept de multimodalité se traduit au niveau de sa « commercialisation » par le terme de « MAAS », **Mobility as a service**, concept qui vise à faciliter la vie des utilisateurs en vendant un déplacement global multi modes au travers d'une seule plateforme de services. L'intégration des services dans cette plateforme sera menée au niveau territorial le plus pertinent en vue d'intégrer l'ensemble des solutions de mobilité en partant de la plus structurante qu'est le chemin de fer et en vue de maximiser son impact et de minimiser les coûts.

Les opérateurs poursuivront leur politique d'open data dans le but de faciliter l'intégration de leurs produits dans des plateformes de communication des diverses solutions sous forme de service global. Ils veilleront également à contribuer à l'élaboration de l'interopérabilité et de l'intégration tarifaire avec les autres opérateurs.

## COMPORTEMENT

Permettre à chacun de se déplacer est important sur l'ensemble du territoire (zones urbaines et rurales) mais il faut aussi permettre à chacun d'éviter de devoir se déplacer lorsqu'il n'y a aucune valeur ajoutée. Modifier la structure de la demande tant en quantité qu'en qualité sera le 3<sup>ème</sup> axe.

Aucune offre de transport public ne peut fonctionner efficacement sans une certaine masse critique d'utilisateurs. **L'implantation des entreprises** et zones d'activités devra prendre en compte de manière systématique la question de l'accessibilité des personnes d'une part et des marchandises d'autre part.

Outre le fait de développer à court, moyen et long terme, une urbanisation économe en ressources, comme le préconise le SDT, des mesures seront prises pour favoriser l'émergence des **comportements innovants et « éthiques »** en matière de mobilité.

Des ponts devront être dressés entre les pratiques saines et éthiques. Des **synergies** seront recherchées entre les **politiques de santé et de mobilité**.

Le **levier fiscal**, outil clé dans les mains des pouvoirs public sera utilisé pour orienter les comportements.

D'autres champs seront également explorés comme celui des **politiques du temps** « ensemble d'actions qui permettent de mieux synchroniser les temps d'un territoire en agissant sur les lieux et les horaires des activités quotidiennes (afin par exemple, en vue d'atténuer les impacts des déplacements en heure de pointe...) »

Les **outils de communications** constituent des leviers importants pour accroître l'impact des mesures prises. L'implémentation de la vision dans le SRM devra donc s'accompagner sur le plan de la communication et de la sensibilisation de manière continue et cohérente.