

Stratégie Régionale de Mobilité

volet I – Mobilité des personnes

10 orientations stratégiques et 35 chantiers pour mettre en œuvre la vision FAST 2030
Stratégie adoptée par le Gouvernement Wallon le 9 mai 2019

Fluidité
Accessibilité
Santé/Sécurité
Transfert modal



FAST
Vision de la mobilité wallonne
2030



STRATÉGIE DE LA MOBILITÉ

La mobilité demande une vision claire, une stratégie d'envergure régionale, des plans d'action cohérents et des moyens importants. Sur proposition du Ministre de la Mobilité, le Gouvernement wallon a adopté en octobre 2017 la vision FAST 2030 et le 9 mai 2019 la Stratégie Régionale de Mobilité décrivant les orientations stratégiques qu'il convient de poursuivre pour atteindre les objectifs de la vision FAST.

Dépôt légal : D/2019/11802/38
Editeur responsable : Etienne Willame Directeur général du SPW Mobilité et Infrastructures
Titre : Stratégie régionale de mobilité. Volet 1 - Mobilité des personnes
Date prévue de parution : 20 mai 2019
Cette brochure ne peut être vendue
<http://mobilite.wallonie.be>



TABLE DES MATIÈRES

UN CONTEXTE ET DES ENJEUX QUI IMPOSENT D'AGIR VIGOREUSEMENT	4
RAPPEL DE LA VISION FAST 2030 DE LA MOBILITE WALLONNE	6
STRATEGIE DE MOBILITE : METHODOLOGIE.....	8
STRATEGIE DE MOBILITE : TROIS LEVIERS D'ACTION	10
I. VERS UNE NOUVELLE GOUVERNANCE DE LA MOBILITE	12
I. PILOTAGE UNIFIE ORIENTE VERS L'ATTEINTE DES OBJECTIFS	14
1. Un pilotage stratégique unifié et responsabilisant.....	14
2. Données robustes, monitoring et budgets en lien avec les objectifs FAST.....	16
II. POLITIQUE D'OUVERTURE ET DE DIALOGUE	18
3. Vision interfédérale, accord contraignant et cadre de référence commun	18
4. Déclinaison de la stratégie régionale au sein des bassins de mobilité.....	20
5. Ancrage de la stratégie régionale au niveau des villes et communes	22
III. LE NUMERIQUE COMME LEVIER DE LA MOBILITE.....	24
6. Ouverture intelligente et coordination des données par un groupe hétérogène d'acteurs	24
7. Formaliser le rôle de régulateur de la Région.....	26
8. Anticiper les transformations et développer un écosystème susceptible de générer l'expertise et l'innovation	28
II. DOUBLER ET DIVERSIFIER L'OFFRE DE MOBILITE	30
IV. ACCESSIBILITE DE L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE PAR UN RESEAU HIERARCHISE	32
9. Connecter la Wallonie aux réseaux socio-économiques transfrontaliers et transrégionaux.....	32
10. Connecter les pôles Wallons entre eux et le territoire wallon aux pôles	34
11. Connecter les territoires ruraux au réseau intégré	36
12. Connecter les quartiers des agglomérations urbaines	38
V. OPTIMISER LA CONTINUITÉ DE LA CHAÎNE DE DÉPLACEMENT	40
13. Développer les points de connexion sur le réseau structurant : les mobipôles.....	40
14. Développer les points de connexion dans les agglomérations urbaines : les mobipoints.....	44
15. Faire de l'entretien des infrastructures un enjeu de gouvernance	46
VI. DOUBLER L'OFFRE DE SOLUTIONS DE MOBILITE	48
16. Marcher plus pour raison de santé publique	48
17. Des engins de micromobilité électrique qui viennent à point.....	50
18. Le vélo : quand on veut, on peut !.....	52
19. Valoriser le réseau ferroviaire partout où il est présent.....	54
20. Des transports en commun cadencés, directs et fiables.....	56
21. Le taxi pour rejoindre la desserte structurante et répondre aux besoins spécifiques	58
22. Déployer massivement l'usage de la voiture partagée.....	60
23. Accroître le taux d'occupation des véhicules par le covoiturage	62
VII. S'APPUYER SUR LES TRANSITIONS NUMERIQUE ET ENERGETIQUE	64
24. Offrir la mobilité comme un service global (MAAS, à l'échelle nationale	64
25. Poursuivre la stratégie de déploiement de l'ITS dans une optique de multimodalité.....	66
26. Orienter le déploiement des véhicules autonomes vers la mutualisation.....	68
27. Saisir l'opportunité des carburants alternatifs pour promouvoir la multimodalité	70
III. ACCELERER LA TRANSFORMATION DES COMPORTEMENTS	72
VIII. AMENAGER LA SOCIETE POUR LIMITER ET LISSER LA DEMANDE.....	74
28. La fin de l'étalement urbain	74
29. Des quartiers pacifiés	76
30. Une politique du temps.....	78
IX. ACCOMPAGNER LES CITOYENS ET LES ACTEURS DE LA SOCIETE.....	80
31. Un système de communication intégré	80
32. Des relais pour asseoir la communication	82
33. Vers une mobilité qui ne tue plus.....	84
X. TARIFICATION INTEGREE ET FISCALITE RESPONSABLE.....	86
34. Une tarification intégrée pour l'usage des solutions publiques	86
35. Fiscalité responsable pour l'usage des solutions particulières.....	88

UN CONTEXTE ET DES ENJEUX QUI IMPOSENT D'AGIR VIGOUREUSEMENT

Toute stratégie efficace de changement s'appuie sur une bonne connaissance des phénomènes à l'œuvre aujourd'hui et des tendances lourdes qui vont dessiner l'avenir.

Un premier constat est que la Wallonie possède une économie très ouverte et très dépendante du transport, à la fois pour le déplacement des personnes, mais aussi pour le déplacement des nombreuses marchandises et matériaux produits et importés localement.

La croissance de la mobilité globale des personnes et des marchandises va continuer de progresser comme le prévoit le Bureau Fédéral du Plan dans ses dernières projections (02/2019). Ces prévisions ont été réalisées à politique constante.

Le présent document dresse donc de nouvelles stratégies de manière à éviter une saturation inéluctable de nos infrastructures routières et à infléchir la croissance de la congestion sur celles-ci.

	2015		2040		Croissance 2040/2015
	vkm	Part	vkm	Part	
Personnes	89,6%	90%	99,7%	89%	11%
Marchandises	10,3%	10%	12,3%	11%	19%

Source : Perspectives de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2040 (Bureau Fédéral du Plan, 2019).

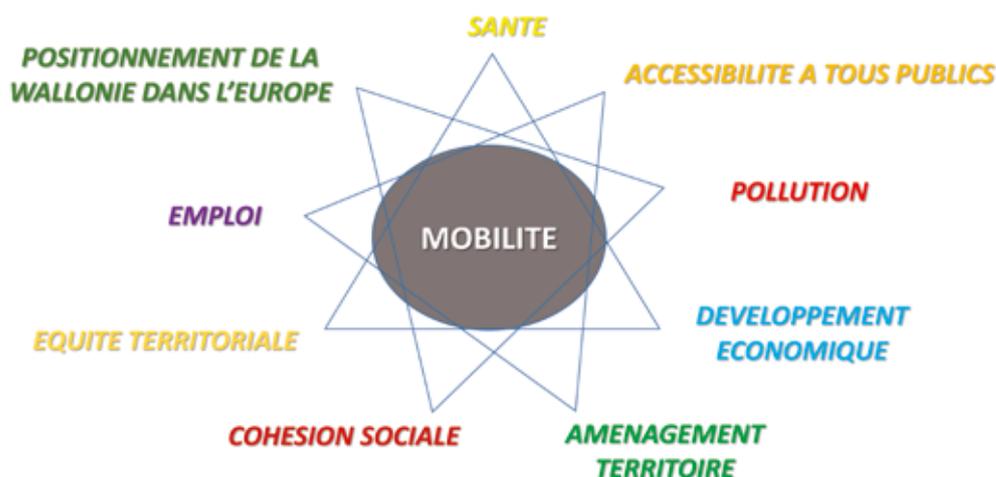
Parallèlement à cela, les défis environnementaux réclament des actions ambitieuses et cohérentes portant simultanément sur l'organisation de la société ainsi que sur la demande et sur l'offre de transport. Les émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport représentent en Wallonie 25% du total des émissions, dont 99 % sont dues aux seuls véhicules routiers (Rapport sur l'état de l'environnement wallon 2018).

Dans ce contexte, la Wallonie s'est engagée à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 35% d'ici 2030 (par rapport au niveau de 2005) pour les secteurs non-ETS. La contribution du secteur des transports n'est pas spécifiquement identifiée dans cet effort global. Cela étant, comme il contribue pour 38% au total de ces émissions dites non-ETS - et qu'en plus, contrairement aux autres gros contributeurs des émissions (bâtiment, agriculture, ...), les émissions dues au transport n'ont fait qu'augmenter - sa contribution devra être significative.

La congestion est également un élément d'importance hautement stratégique. Elle entraîne une perte de productivité de l'ensemble de l'économie, une hausse des émissions polluantes et une sous-exploitation des infrastructures (puisque la capacité en situation de congestion est inférieure à la capacité en fonctionnement fluide). L'objectif de réduction de la congestion est donc essentiel et passera nécessairement par des mesures agissant sur le transport de personnes (représentant quasi 90% des trafics) et de marchandises.

Toutefois des dynamiques sont à l'œuvre pour améliorer la productivité et l'efficacité énergétique des modes de transport : moteurs plus efficaces, nouvelles normes environnementales, développement de motorisations utilisant des carburants alternatifs, arrêts automatiques de moteur, amélioration du remplissage des véhicules... Ces dynamiques doivent être amplifiées; elles ne permettront cependant pas à elles seules une réduction satisfaisante des émissions. La maîtrise de la demande et le transfert modal sont des leviers majeurs à mettre en œuvre également.

Enfin, l'évolution technologique, réglementaire et économique de la mobilité laisse présager de grands bouleversements (digitalisation, véhicules autonomes, etc.) qu'il convient d'anticiper, de mettre à profit et, au besoin, d'encadrer.



RAPPEL DE LA VISION FAST 2030 DE LA MOBILITE WALLONNE

VISION FAST 2030

- **F**luidité : réduction drastique des embouteillages
- **A**ccessibilité : accessibilité à tout le territoire
- **S**anté : réduction de 40% des émissions CO2 du transport
- **S**écurité : réduction drastique des accidents de la route
- **T**ransfert modal

LA VISION FAST

Garantir à tous une accessibilité aux biens et services

tout en réduisant drastiquement et simultanément :

- le nombre d'accidents de la route
- le nombre de km d'embouteillages
- les émissions de GES issues du secteur du transport (-40%).

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 par la route.

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 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.

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.

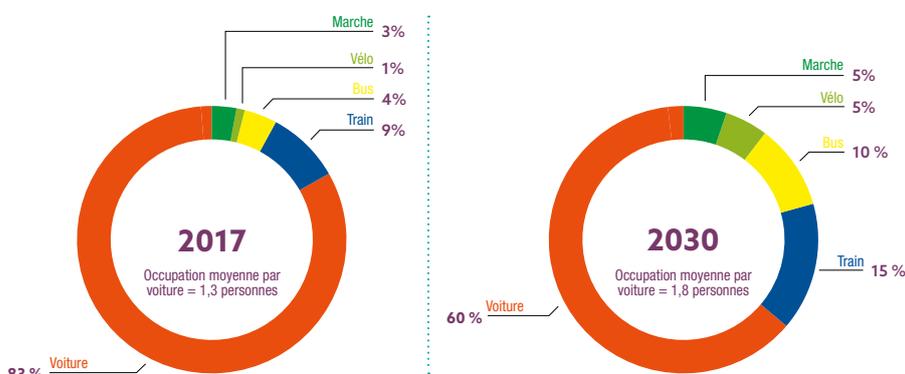
Les objectifs poursuivis pour 2030 sont de garantir à tous, et en particulier aux habitants des zones rurales, une accessibilité aux biens et services tout en réduisant drastiquement et simultanément le nombre d'accidents de la route et le nombre de km d'embouteillages et de 40% les émissions de GES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

Pour concrétiser cette vision, c'est le modèle de la multimodalité qui doit être développé car 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.

OBJECTIFS DE TRANSFERT MODAL POUR LES 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 de 5% :



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. L'ambition est d'amener la charge moyenne de 1,3 à 1,8 (soit 4 déplacements 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 la 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 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.

STRATEGIE DE MOBILITE

COHÉRENCE DES DÉCISIONS DANS LE TEMPS

FAST 2030 est un acronyme qui résume à la fois les buts ultimes poursuivis, les finalités sociétales : Fluidité, Accessibilité, Sécurité/Santé et la principale orientation stratégique qui sera mise en œuvre pour les atteindre : le transfert modal.

FAST 2030 englobe donc à la fois la VISION qui exprime pourquoi on agit, et la STRATEGIE qui exprime comment on agit. De plus, FAST 2030 se concrétisera progressivement par l'élaboration de PLANS qui décrivent les actions qui doivent être menées.

Ces étapes distinctes sont nécessaires pour assurer la robustesse de la démarche, la cohérence des choix et la continuité de l'action. FAST 2030 doit constituer à la fois un socle robuste pour la déclinaison de la stratégie régionale au niveau local et un cap clair pour l'élaboration des plans d'actions.

Tout en étant très ambitieuse, l'échéance de 2030 est suffisamment éloignée pour y ordonner réalistement les actions qui permettront d'atteindre les objectifs de la Vision FAST. Ceci suppose de dédier les moyens humains et financiers nécessaires mais surtout d'assumer la continuité au cours des législatures successives.

Le présent document va donc définir les orientations stratégiques régionales de la mobilité des personnes à l'horizon 2030. Ce document s'imposera par la suite comme un cadre de référence incontournable pour l'élaboration de toute politique publique.



COHÉRENCE AVEC LES POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, D'ÉNERGIE, AIR ET CLIMAT, ÉCONOMIQUE ET NUMÉRIQUE

En outre, FAST 2030 s'inscrit dans un cadre global et transversal cohérent permettant d'accroître les synergies entre les différentes politiques menées et donc d'accroître l'efficacité des mesures.

FAST 2030 s'appuie notamment sur la structure territoriale du Schéma de développement du Territoire (SDT) en particulier pour l'identification des pôles territoriaux, le maillage de transport collectif entre ces pôles et la desserte au sein de ceux-ci.

La disponibilité d'un schéma de développement du territoire et de la structure territoriale évolutive qui y est décrite constitue un élément majeur de la politique de mobilité, un socle sur lequel peuvent s'appuyer successivement les différents niveaux de pouvoir pour élaborer leur propre stratégie en connaissance des enjeux et objectifs de niveau supérieur.

Compte tenu des impacts importants de la mobilité sur la qualité de l'air et le climat et de sa forte dépendance par rapport aux choix en matière énergétique, FAST 2030 tisse des liens étroits avec le Plan National Energie Climat (PNEC) et avec le Plan Air Climat Energie wallon (PACE). Les objectifs de parts modales pour les personnes ont été calibrés pour permettre à la Wallonie de se mettre en conformité avec les objectifs européens de réduction des gaz à effet de serre (GES) repris dans le projet « effort sharing régulation » (ESR) 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.

FAST 2030 constitue à ce titre un chantier majeur pour atteindre les objectifs contraignants du Plan National Energie Climat approuvé par le Gouvernement Fédéral et les Régions. Les orientations stratégiques préconisées ici prennent une importance supplémentaire à la lumière de ces liens.

Comme c'est le cas pour beaucoup d'autres domaines, l'évolution de la mobilité et l'atteinte des objectifs sont fortement impactés par l'évolution des technologies et du numérique. Il est donc logique et nécessaire que la stratégie en matière de mobilité soit cohérente avec la stratégie numérique de la Wallonie. Celle-ci fixant le cadre dans lequel s'inscrivent toutes les actions du Gouvernement wallon en matière de transformation numérique de la Wallonie. La stratégie Digital Wallonia est articulée autour de 5 thèmes structurants (secteur du numérique, économie par le numérique, territoire connecté et intelligent, services publics, compétences et emploi) qui trouvent tous une application potentielle concrète dans le secteur de la mobilité.

Deux des dix orientations stratégiques sont directement en lien avec le numérique, renforçant ainsi les synergies entre les stratégies wallonnes. En terme de Gouvernance, l'ouverture des données est de mise et en termes d'offre de service, il est proposé de s'appuyer sur la transition numérique pour accélérer la transformation attendue du système.



STRATEGIE DE MOBILITE : TROIS LEVIERS D'ACTION

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).

I. LA GOUVERNANCE

La Gouvernance est le premier chantier à mettre en œuvre. Dans la mise en place de FAST, le principal risque n'est pas de nature budgétaire mais lié à la gouvernance et en particulier au pilotage de la mobilité. Il faut que ce pilotage garantisse la transparence et la conformité des choix par rapport à la vision. Cette condition, synonyme de bonne gouvernance, est de très loin la plus complexe à mettre en œuvre.

Les deux autres piliers doivent soutenir l'ensemble des actions. Il s'agit tout d'abord de la poursuite et du renforcement de l'attitude d'ouverture et de coopération de la Région avec l'extérieur : les parties prenantes, les citoyens, les autres Régions, Pays et niveaux de pouvoirs. Il s'agit ensuite de s'appuyer sur la transition numérique pour accélérer la transformation du système de mobilité. Compte tenu des nombreuses innovations attendues dans ce domaine, la mobilité recèle un potentiel important d'opportunités économiques qui nécessitent le déploiement parallèle de l'économie du numérique.

II. L'OFFRE

L'offre vient en second lieu, car pour pouvoir réorienter la demande, il faut d'abord disposer de l'offre permettant d'absorber cette demande.

L'offre de mobilité est considérée dans son sens le plus large et comprend 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 technologies qui viennent s'ajouter aux deux couches plus « classiques » pour offrir la mobilité comme un service global, attractif et adapté tant aux besoins des citoyens qu'aux contraintes sociétales (économiques et environnementales).

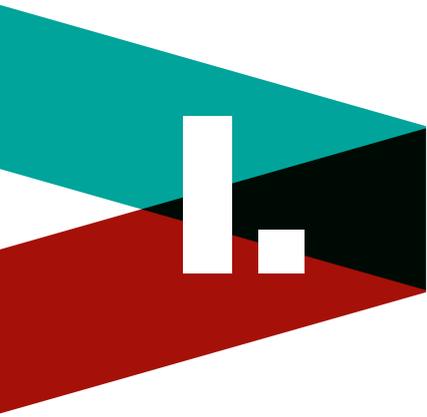
L'un des enjeux est la recherche d'équilibre entre l'intérêt général, soit la rationalité économique et environnementale des choix posés et les intérêts particuliers, soit la rationalité « sociale » des choix. En Wallonie, cet équilibre se traduira essentiellement par un système qui permet d'offrir de véritables solutions de mobilité aussi dans les zones rurales. En effet, en Wallonie, une part importante de la population vit en zone rurale et à ce jour, de grandes zones du territoire bénéficient de peu de solutions de déplacement en dehors des heures pointes des périodes scolaires. Il est important que ces zones disposent de solutions de déplacement durables à un coût économique, environnemental et social qui ne compromette pas l'avenir. Le modèle proposé par la Stratégie régionale de mobilité répond à cet enjeu avec des orientations concrètes.

La couche numérique se superpose à l'infrastructure et aux services et suppose d'organiser l'intégration et l'interopérabilité des offres afin d'offrir la mobilité comme un service global (concept MaaS : « Mobility as a Service »). Développer le numérique implique toutefois de travailler au préalable à la multiplication des services et à l'adéquation des infrastructures. Par exemple, il serait inutile d'accroître l'offre de transport public si l'on n'a pas prévu d'accroître leur vitesse pour les rendre plus attractifs que la voiture. Un tel exemple démontre l'importance de la cohérence des décisions et du risque de dépenses inutiles qui pourrait en découler.

III. LA DEMANDE

La demande de mobilité constitue le troisième axe de la stratégie. Parmi les orientations, la plus fondamentale appelle une organisation du territoire et des activités intelligente car c'est la seule orientation qui permettra de restreindre en amont, en profondeur et à long terme le besoin de mobilité. En outre, l'impact positif de cette organisation ne se limitera pas au domaine de la mobilité. Un aménagement du territoire intelligent est aussi à la base et au cœur de la cohésion sociale, l'économie et l'environnement. C'est un levier important pour contribuer au développement de l'économie locale. Cette stratégie propose des orientations en lien étroit avec ce dernier objectif.

Quant au système de tarification de la mobilité (qui inclut la fiscalité), il constitue un outil majeur qui doit être réfléchi en lien étroit avec les objectifs poursuivis en matière de mobilité et en concertation étroite avec les autres Régions. La SRM identifie les principaux éléments à prendre en considération pour que la future réforme contribue également à accélérer la transformation des comportements.



HORIZON 2030

VERS UNE NOUVELLE GOUVERNANCE DE LA MOBILITÉ

La mobilité est une matière particulièrement transversale et complexe. Compte tenu de la diversité des acteurs concernés et de l'impérieuse nécessité de cohérence, on peut aisément concevoir que la gouvernance de la mobilité est d'une importance cruciale. Dans des territoires où les interactions entre offre de mobilité, infrastructures et technologies sont de plus en plus importantes, le morcellement des responsabilités et la longueur des processus d'élaboration collective est de nature à entraver la bonne gouvernance.

Ce premier axe décline en trois points qui sont à la fois essentiels et prioritaires dans le temps : la forme de pilotage de la mobilité qui doit avant tout s'unifier et se fortifier, la politique d'ouverture et de dialogue avec l'extérieur qui doit s'amplifier, en particulier avec les autres régions mais aussi avec les communes. Ces deux premiers axes sont étroitement liés.

Mettre en place un pilotage unifié et assurer que la Stratégie approuvée par le Gouvernement se concrétise effectivement dans les plans sur la durée et se décline efficacement à tous les niveaux de pouvoir constitue le défi majeur de la mobilité wallonne. Avant la question des moyens financiers, cela exigera surtout un alignement des acteurs sur les objectifs, de la rigueur et une continuité dans l'action.

Enfin, en troisième lieu, le développement du numérique nécessite un encadrement. La Région doit s'armer pour mettre en place un encadrement des pratiques émergentes de la mobilité qui fédère toutes les parties et suscite l'innovation dans le respect des orientations fixées pour garantir l'intérêt général.

I. PILOTAGE UNIFIÉ ORIENTÉ VERS L'ATTEINTE DES OBJECTIFS

Comment garantir que les actions prises débouchent effectivement sur une amélioration concrète et mesurable de la fluidité, de l'accessibilité et de la sécurité et de la pollution/santé ? Le pilotage régional doit être prévu pour relever ce défi. Un travail est notamment à réaliser à différentes échelles du territoire en vue d'un emboîtement cohérent des différentes composantes de cette stratégie. En amont, le renforcement de la concertation avec le Fédéral et les autres régions est urgent. En aval, les communes sont dans l'attente d'une co-construction de cette déclinaison.

La mise en place d'une forme de pilotage qui permette effectivement de vérifier que l'on s'oriente vers les résultats escomptés et au besoin de réorienter certains volets de la stratégie est la première des actions à mener. C'est l'administration wallonne qui doit remplir le rôle de coordination, de surveillance et de garant de la vision.

1. UN PILOTAGE STRATÉGIQUE UNIFIÉ ET RESPONSABILISANT

Tous les organismes publics de la mobilité devraient poursuivre les mêmes objectifs stratégiques uniques en matière de mobilité. Les objectifs stratégiques régionaux doivent être connus de tous les acteurs, s'ancrer dans les esprits et se traduire progressivement dans les structures. Une gouvernance unifiée permettra d'assurer la cohérence entre les décisions en matière de gestion territoriale, d'infrastructure et de services, et ce pour tous les modes.

La création de l'AOT, la fusion de la SRWT et des 5 Sociétés TEC, la fusion de la DGO1 et DGO2, la création de la Centrale Régionale de Mobilité sous la forme décidée par le Gouvernement simplifient le paysage institutionnel et représentent des premières réalisations. D'autres chantiers de rationalisation devront encore être menés.

Des évolutions structurelles sont encore nécessaires en Wallonie.

Compte tenu du nombre d'acteurs intervenant dans le domaine de la mobilité et de la confusion qui peut naître quant à leur mission respective, une gouvernance saine rend indispensable d'identifier les missions de chacun, de les rendre transparentes, de s'assurer qu'elles ne sont pas redondantes.

Ce travail doit être également l'occasion de mettre en place une description, elle aussi transparente, des processus qui

devront être développés pour maximiser la convergence des actions menées.

Le pilotage stratégique doit s'appuyer sur une structure organisationnelle dans laquelle chaque acteur (organe et individu) connaît sa contribution aux objectifs et se trouve imputable par rapport à celle-ci.

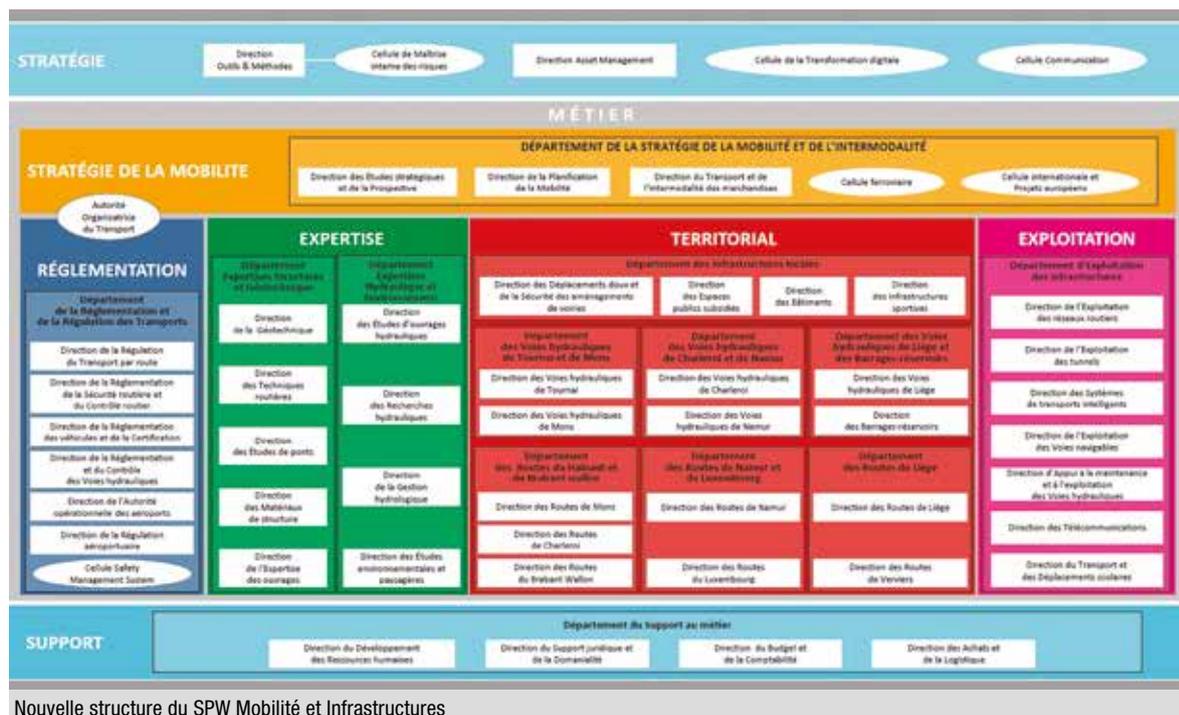
En d'autres termes, il faut non seulement une responsabilité collective mais également des responsabilités individuelles pour atteindre des résultats. Il est important que soit visible et compréhensible la répartition des responsabilités et en particulier la contribution de chacun (tant les organes que les personnes) à l'atteinte des objectifs.

Il y a lieu de mettre en place un leadership garant du respect de la vision via une approche globale.

En effet, il est fondamental que l'entièreté du processus de transformation de la mobilité soit suivi et encadré (vision, stratégie, plans, objectifs, indicateurs, etc.) et non pas seulement les projets qui sont mis en place. Pour cela, il s'appuiera sur une équipe multidisciplinaire constituée des responsables en charge des différents domaines de la mobilité.

En particulier, le garant du respect de la vision aura pour mission de maximiser les connections entre les divers ac-

teurs et parties prenantes (secteurs public, privé, académique, société civile, citoyens ...) afin de s'assurer que ces derniers poursuivent des objectifs cohérents avec la vision, de favoriser leur adhésion au projet (rôle de facilitateur et fédérateur), de stimuler les collaborations, de s'assurer qu'il existe une articulation cohérente entre les différents projets, d'amener et de gérer le changement de façon à ce qu'il permette l'innovation et l'adhésion, de favoriser le travail transversal par opposition au fonctionnement en silos, d'informer et de promouvoir la démarche, d'engager les discussions en vue de réunir les efforts et les ressources nécessaires pour l'atteindre.



Nouvelle structure du SPW Mobilité et Infrastructures

2. DONNÉES ROBUSTES, MONITORING ET BUDGETS EN LIEN AVEC LES OBJECTIFS FAST

Des objectifs chiffrés sont indispensables car comment piloter si l'on ne sait pas où on veut aller ? En corollaire, prévoir un monitoring efficace qui permet de déceler suffisamment tôt toute dérive par rapport aux objectifs constitue un autre enjeu important. A cet égard, le choix d'indicateurs de mesure permettant un pilotage stratégique efficace est une étape essentielle.

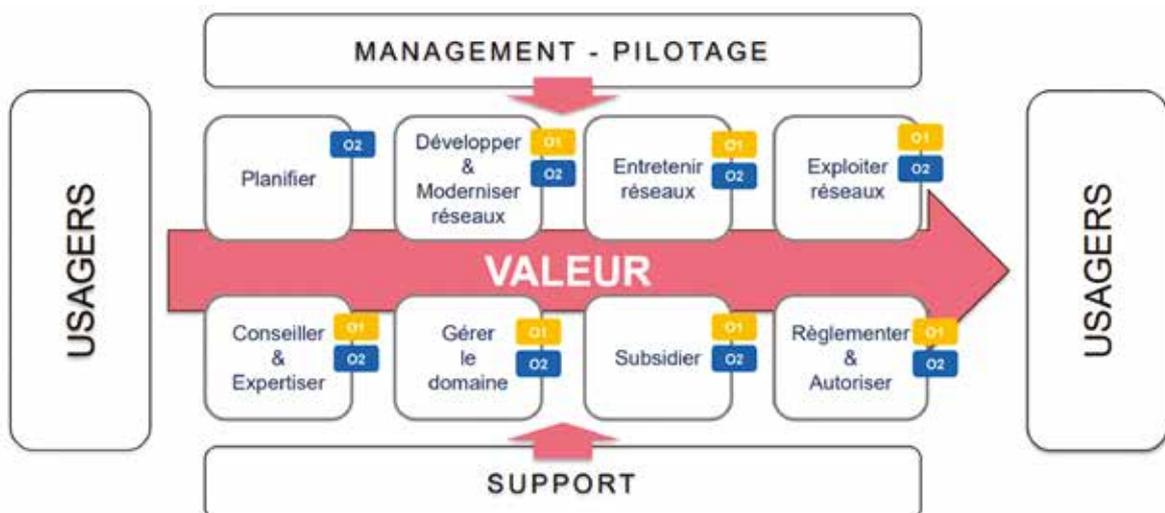
L'administration wallonne étant chargée de la coordination et de la concrétisation de la SRM, elle devra mettre en place ce système de collecte et d'analyse des données qui lui permette de répondre suffisamment précisément à sa mission de « garant de la vision ».

Des compétences spécifiques devront rapidement être affectées à ces nouvelles tâches de monitoring, en étant attentif à ne pas construire une usine à gaz, paralysante. Il s'agira de privilégier des outils efficaces et très rapidement opérationnels. Le pilotage axé sur l'atteinte des objectifs requiert de disposer d'un état des lieux de la situation actuelle et un système de mesure des évolutions observées.

Le monitoring doit s'appuyer à minima sur une connaissance détaillée de la situation de la mobilité en Région wallonne ain-

si que de son évolution dans le temps, la définition d'un set d'indicateurs constituant un tableau de bord de suivi et d'évaluation de la stratégie s'articulant autour d'un ensemble de thématiques (Valeur de l'activité, Infrastructures et services, Trafic et circulation, Véhicules et matériel de transport, Consommation d'énergie, nuisances et accidents, Consommation des ménages et comportement, Fiscalité, perspectives d'évolution de la demande). Cette connaissance plus détaillée de la situation est également indispensable pour préciser les objectifs de FAST 2030 et fixer des seuils intermédiaires.

La production d'un bilan devra permettre d'évaluer la progression vers la réalisation des objectifs stratégiques à travers des critères d'impact, de pertinence, d'efficacité et d'efficience.





La maquette budgétaire de la DGMI permettra le suivi des budgets ventilés par mode

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. 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.

Assurer la transparence et la lisibilité totale sur les budgets globaux réservés au

développement de chaque mode constituant un véritable enjeu de gouvernance.

La répartition précise des responsabilités et du budget de chaque organe par rapport aux objectifs stratégiques et aux modes devra être disponible de manière claire et synthétique. Cela requiert en amont la volonté d'avoir cette information ventilée adéquatement et avec un processus de collecte adéquat. Cette responsabilité de mise à disposition des informations en toute transparence est du ressort de l'Administration.

II. POLITIQUE D'OUVERTURE ET DE DIALOGUE

La Vision FAST 2030 assigne des objectifs ambitieux en matière d'évolution des parts modales des différents modes. Pour y arriver, il est impératif d'obtenir l'implication et l'adhésion des acteurs non pas seulement de ce secteur spécifique mais représentatifs de l'ensemble de la société civile. La participation des parties prenantes est nécessaire pour que la stratégie et les projets qui en découlent répondent réellement aux besoins de la collectivité.

Le modèle participatif doit prioritairement impliquer le gouvernement fédéral, les autres régions et les pouvoirs locaux. Garantir la cohérence du système de mobilité et l'intégration des solutions nécessitera d'amplifier les collaborations avec les autres niveaux de pouvoir et de déployer les outils adéquats aux différents niveaux de pouvoir.

3. VISION INTERFÉDÉRALE, ACCORD CONTRAIGNANT ET CADRE DE RÉFÉRENCE COMMUN

La complexité institutionnelle belge et le morcellement de la compétence mobilité entre les acteurs pénalise le système global de mobilité et constitue un risque pour l'atteinte des objectifs FAST.

Cette situation rend indispensable de participer avec les autres entités régionales et le Fédéral à l'élaboration d'un cadre de référence commun.

La Région wallonne devra veiller à être plus proactive encore dans ses échanges avec le Fédéral et les autres régions Belges et veiller à ce que sa stratégie s'intègre dans une vision interfédérale en particulier en ce qui concerne la politique ferroviaire et les échanges avec la métropole bruxelloise.

Les échanges devront aboutir à un accord contraignant à l'échelle nationale, lequel devra être préparé dans un cadre qui garantira la concrétisation des décisions au-delà de la structure de décision actuelle au niveau politique (CEMM) laquelle peut constituer l'unité de pilotage politique.

Il sera ensuite nécessaire d'identifier les points de convergence des stratégies. L'accord pourrait être signé en priorité sur les dossiers convergents. **Dans cet accord, la réflexion sur l'intégration de l'offre (dans son sens le plus large : infrastructures, services et développements technologiques...) sera prioritaire.** Il sera nécessaire de prévoir 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.

La Région devra mettre à disposition les ressources pour participer de manière volontaire et constructive à l'élaboration de celle-ci.

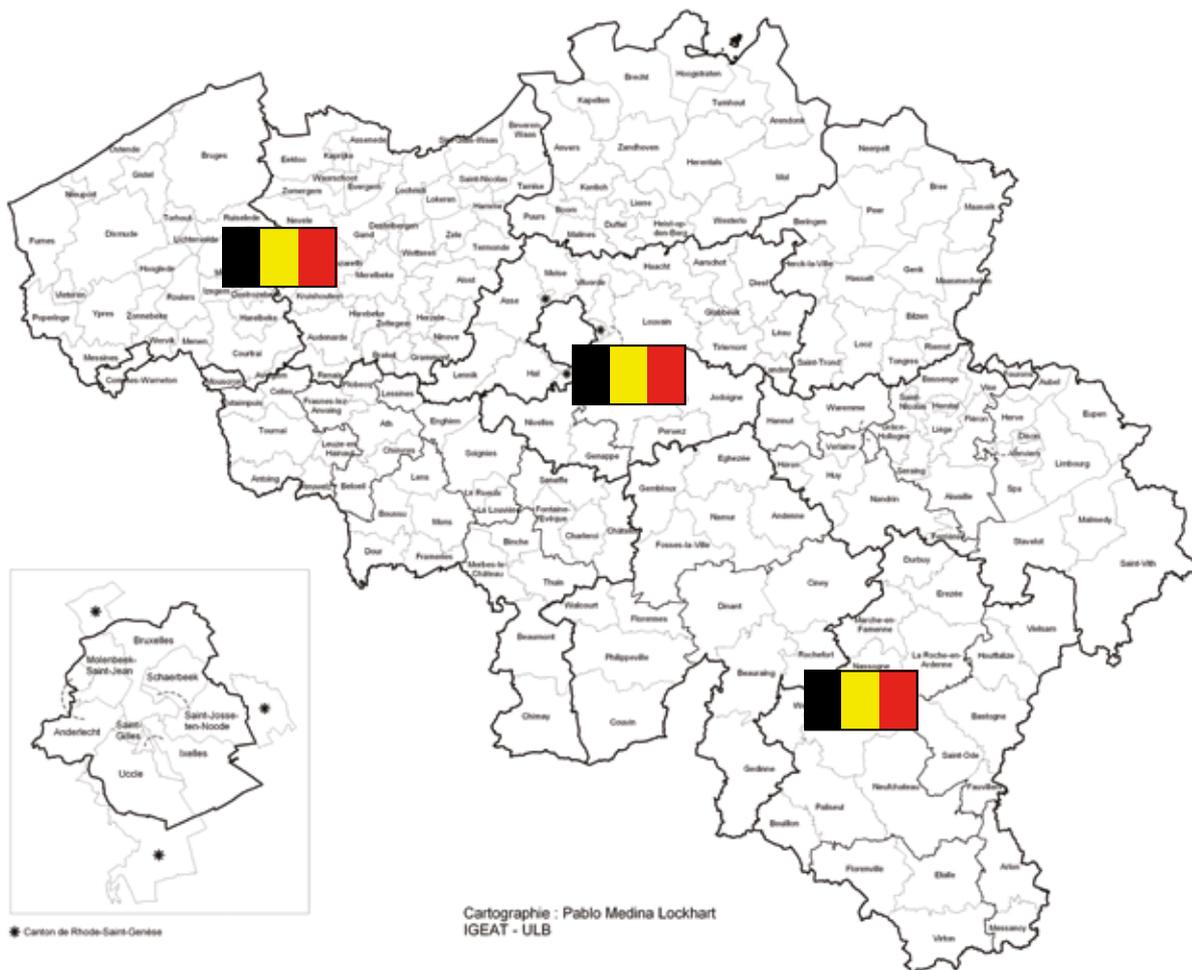
En outre, tout échange entre entités ne passe pas forcément par la vision interfédérale. Des rencontres régulières bilatérales, la prise de connaissance systématique des documents et projets des autres entités, la participation systématique de la Wallonie aux projets et réunions rassemblant les acteurs régionaux et fédéraux... doivent être promues à tous les niveaux des struc-

tures régionales de mobilité. Cette approche est nécessaire non seulement pour travailler en pleine connaissance de cause mais aussi pour augmenter fortement le poids de la Wallonie dans les décisions qui l'impacteront directement ou indirectement.

La Wallonie est fréquemment en contact avec des acteurs des autres régions proches. **Une fois dotée d'une stratégie, il sera nécessaire que la Région renforce la collaboration avec ses voisins au travers des réseaux d'échange internationaux afin d'affirmer son positionnement au sein des réseaux socio-économiques et institutionnels trans-**

régionaux et transfrontaliers.

En effet, la connexion de la Wallonie aux réseaux de communication transfrontaliers constitue un enjeu territorial majeur qui doit être pris en considération. Susciter davantage de collaborations avec les pays, régions et métropoles est un levier essentiel dans cette dynamique vu la position centrale de la Wallonie. L'intégration des systèmes de mobilité de chacune de ces régions contribue à cet objectif. Ces échanges permettront également de pouvoir identifier le plus en amont possible les opportunités offertes par les programmes internationaux.



4. DÉCLINAISON DE LA STRATÉGIE RÉGIONALE AU SEIN DES BASSINS DE MOBILITÉ

Pour être pleinement effective, la stratégie régionale doit se décliner au niveau local. Le Bassin de mobilité constitue le premier maillon de cette déclinaison.

Les organes de consultation créés par le nouveau décret de réforme de la gouvernance de l'OTW¹ sont des lieux particulièrement appropriés d'échange et de participation collective permettant l'émergence d'une gouvernance transversale entre les différents acteurs pour une collaboration optimale (commune, SPW, TEC, police, SNCB...). Ces rencontres favoriseront la compréhension et l'adhésion des responsables locaux. De même, il faudra que la Région s'imprègne des réalités locales afin d'aboutir à des accords équilibrés tenant compte de celles-ci.

Une fois déterminés, leur périmètre de bassins de mobilité leur confèrera une dimension pertinente pour aborder les questions de transport structurant qu'il s'agisse du train ou du bus. De plus, l'ensemble des acteurs qui y seront représentés permettra d'y appréhender la mobilité dans son ensemble. Dans les faits, les communes, et en particulier les grandes villes ont un impact important sur l'organisation de la mobilité. En effet, disposant du pouvoir de décision sur leur territoire et sur une partie des infrastructures, elles sont en mesure d'influencer la traduction des orientations régionales en actions.

Sur la base d'une concertation avec les pouvoirs locaux, l'Autorité organisatrice du Transport proposera au Gouvernement, la définition des bassins de mobilité.

Il appartiendra à la Région de définir le nombre de bassins de mobilité dans le respect de la structure territoriale du Schéma de Développement du Territoire et en veillant à prendre en considération les enjeux transrégionaux et transfrontaliers.

Compte tenu de la connaissance fine de leur territoire et habitudes locales, les communes sont à même de définir à quel bassin elles appartiennent. De même, il est tout à fait envisageable que certaines d'entre elles, estiment être polarisées par plusieurs pôles et souhaitent prendre part aux différents débats au sein de ceux-ci.

Lors de cette démarche, il sera pertinent que chacun de ces acteurs (Région et communes) aient en parallèle un regard sur les structures déjà existantes à ce type d'échelle géographique (limites des directions des routes, projets de territoires déjà existants, Plans Intercommunaux de mobilité à l'échelle Bassins, bassins de soins ou Bassins EFE, ...). Elle se baseront au besoin sur une objectivation des déplacements tous modes.

Des objectifs de report modal à ces échelles pourront être fixés par les parties.

¹ Conformément à l'article 18 du Décret du 29 mars 2018 réformant la gouvernance au sein de la Société régionale wallonne du Transport et modifiant le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne, les différents organes de consultation des bassins de mobilité vont se mettre progressivement en place en 2019, année de transition, et seront pleinement opérationnels dès 2020. Chaque organe de consultation se réunira alors deux fois par an, à l'initiative de l'Autorité Organisatrice du Transport.

Pour chaque bassin de mobilité, cet organe de consultation est chargé d'émettre, sur initiative propre ou sur demande de l'Autorité Organisatrice du Transport, des recommandations concernant les modalités locales de traduction des orientations stratégiques, définies préalablement par l'autorité organisatrice du transport, compte tenu du contexte de l'offre, des besoins et du budget, et concernant tout autre mode de transport.

Chaque organe de consultation de bassin de mobilité est composé :

1. d'un membre du collège communal de chaque commune située dans le périmètre dudit bassin ;
2. d'un représentant de la Direction générale en charge des infrastructures routières ;
3. d'un représentant de l'Autorité Organisatrice du Transport ;
4. d'un représentant, membre du personnel, de l'OTW ;
5. d'un représentant du Ministre ayant les transports dans ses attributions ;
6. des membres du conseil d'administration de l'OTW domiciliés dans le périmètre dudit bassin (comme invités) ;
7. de trois représentants des usagers désignés par le Gouvernement (comme invités).

INDICATEUR DE RÉSULTAT :
**CHAQUE COMMUNE SAIT À QUEL(S)
NOUVEAU(X) BASSIN(S) ELLE APPARTIENT
ET PARTICIPE DE MANIÈRE RÉGULIÈRE
AUX ORGANES DE CONSULTATION
DE CE(S) BASSIN(S)**



Document conceptuel : les bassins de mobilité peuvent s'interpénétrer. Certaines communes peuvent faire partie de plusieurs bassins de mobilité



Première réunion des nouveaux Organes de Consultation par Bassins de Mobilité (OCBM), le 7 mai 2019 à Ottignies

5. ANCRAGE DE LA STRATÉGIE RÉGIONALE AU NIVEAU DES VILLES ET COMMUNES

Pour le niveau local, le fait de disposer d'une vision et d'une stratégie régionale est crucial pour pouvoir orienter les choix et minimiser les risques. L'implémentation des actions pertinentes par les communes pourra d'abord s'établir sur base de la mise en oeuvre volontariste et exemplaire de la stratégie par la Région elle-même.

Le plan communal de mobilité constitue l'outil principal permettant aux communes de planifier leur mobilité locale. L'échelle de la commune peut rester pertinente pour l'élaboration des plans de mobilité. En effet même s'ils doivent s'appuyer sur les orientations prises au niveau des bassins de mobilité, ceux-ci ont souvent vocation à répondre à des questions locales. En particulier, ils seront d'une grande utilité dans le cadre de la priorisation des connexions entre les lieux de vie et d'activité et le ou les mobipôles.

L'expérience montre toutefois qu'une modification des outils décrets est nécessaire, d'une part pour rendre les PCM plus engageants et d'autre part, parce que dans la perspective de FAST, l'élaboration des PCM, en cours et à venir, implique une prise en compte approfondie des nouvelles pratiques : mobipôle, mobipoint, micromobilité, voitures partagées, covoiturage, réseau structurant...

Outre leur rôle dans la mise en place d'une mobilité multimodale, ces nouvelles solutions ont un impact spatial, organisationnel, social, économique et financier. Il s'agira d'en concevoir la planification avant d'en programmer la mise en oeuvre. Une dynamique de partage de bonnes pratiques et un accompagnement administratif et technique des communes devra être mis en place par la Région.

Les accords intervenus au sein des bassins de mobilité dans le respect des orientations stratégiques régionales devront constituer les bases de la planification de la mobilité au niveau local.

La stratégie régionale sera traduite dans les plans urbains de mobilité (PUM), des plans intercommunaux de mobilité (PICM),

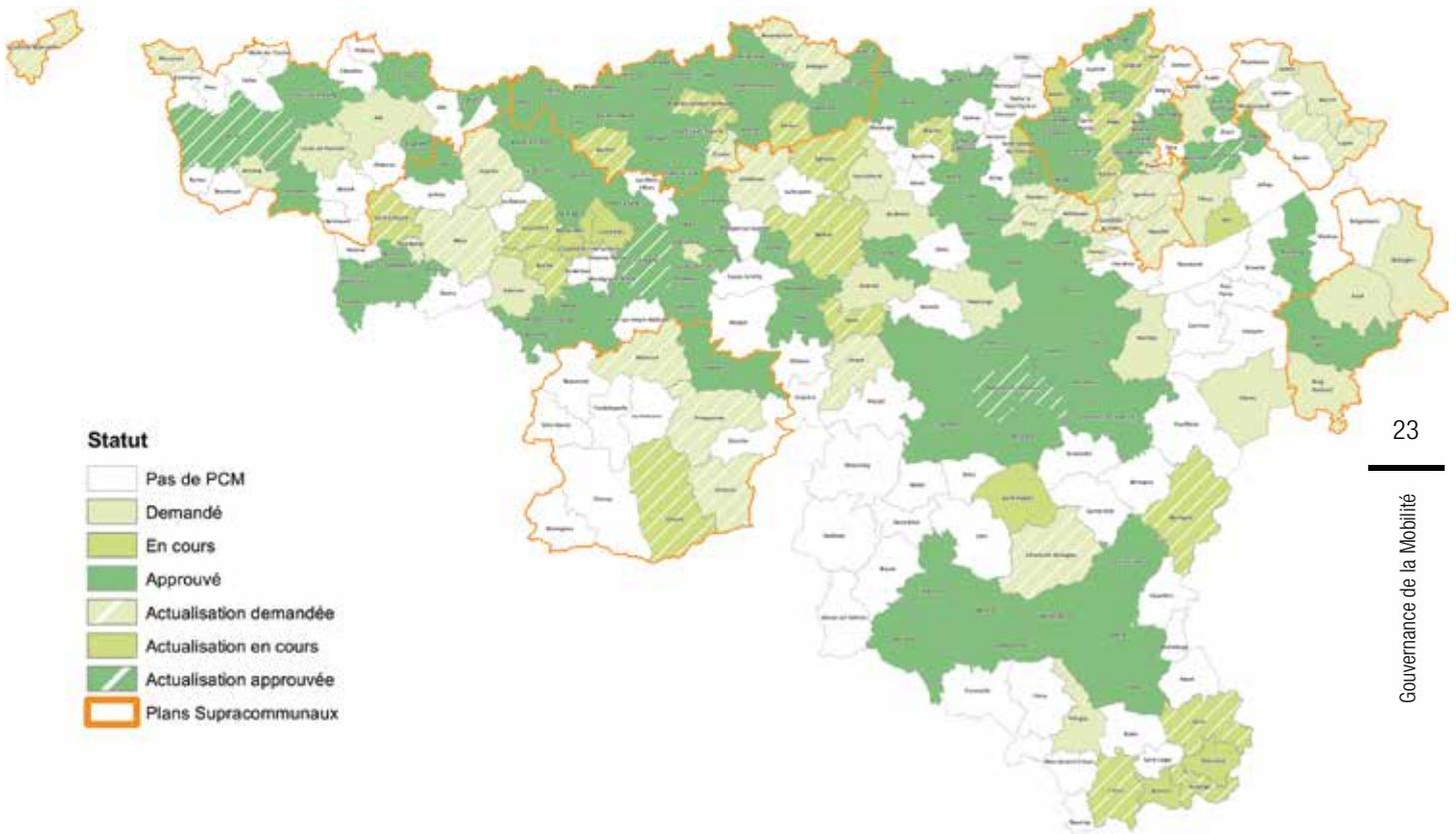
et des plans communaux de mobilité (PCM). Le décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales sera revu pour organiser la hiérarchie de l'ensemble de ces documents.

La mobilité ne peut s'envisager de manière isolée. **Les communes élaboreront leur PCM en cohérence avec leur aménagement du territoire.** Cette incitation pourra être concrétisée dans le cadre de la modification du décret du 1^{er} avril 2004 sur la Mobilité locale, par l'obligation minimale de prévoir un chapitre qui analyse l'implémentation des outils d'aménagement du territoire déjà mis en oeuvre dans la commune, et par une majoration du subside octroyé si le PCM fait suite à l'élaboration d'un schéma de développement (pluri)communal élaboré au maximum cinq ans auparavant (dans la limite des crédits budgétaires disponibles).

En outre, certains projets locaux de mobilité s'accrochent peu du périmètre communal en raison de leur caractère « linéaire » recouvrant potentiellement plusieurs communes.

Un outil de gouvernance existe et a déjà fait ses preuves chez nos voisins. Il s'agit du « contrat d'axe ». Celui-ci est un accord entre différents acteurs en vue de mener un projet de transport public structurant en cohérence avec des projets d'urbanisme. Le Contrat d'axe est opérationnel, planifié dans le temps et économe sur le plan institutionnel. Son périmètre est celui d'un territoire de projet et non celui d'un territoire délimité par les responsabilités institutionnelles. **Le contrat d'axe constituera le complément indispensable au niveau local pour tester l'opérationnalisation progressive de la logique de l'offre structurante à divers endroits du territoire.** On s'inspirera pour cela des expériences menées à l'étranger (Ile de France, Genève, Grenoble, Nice, Avignon ...) en veillant d'une part, à adapter les méthodologies aux spécificités wallonnes et d'autre part, à inscrire ces actions dans la logique de renforcement de la compacité urbaine.

Les villes et communes veilleront à définir leur politique de stationnement dans les outils de planification de la mobilité et à mettre en oeuvre celle-ci de manière ciblée, phasée et concertée.



III. LE NUMÉRIQUE COMME LEVIER DE LA MOBILITÉ

Le numérique se développe très vite et en-dehors de la sphère publique. Ce simple constat oblige le mode de gouvernance de la mobilité à évoluer. Les développements liés aux technologies numériques réinventent la mobilité et aboutiront vraisemblablement au déploiement de la mobilité autonome sur l'ensemble des territoires.

Parallèlement, les technologies zéro-émission s'intègrent progressivement aux différents modes : véhicules hybrides, vélos électriques ou encore micro-mobilité. Ces ruptures technologiques impliquent des ruptures d'usage : mobilités à la demande, partagée et multimodale. Il est nécessaire d'anticiper les impacts de ces ruptures et de veiller à l'équité sociale. Ces six ruptures du système (mobilité zéro émissions, autonome, connectée, partagée, à la demande et multimodale) doivent être des objectifs fédérateurs vers lesquels les politiques doivent tendre.

A cet égard, la gouvernance des données et de l'encadrement du marché sont fondamentaux pour l'avenir. En raison de l'apparition de nombreux nouveaux acteurs, il faut renforcer la capacité de la Région à encadrer le marché sans pour autant entraver le développement de solutions nouvelles.

6. OUVERTURE INTELLIGENTE ET COORDINATION DES DONNÉES PAR UN GROUPE HÉTÉROGÈNE D'ACTEURS

Les acteurs et opérateurs de la mobilité, publics comme privés, sont appelés à oeuvrer ensemble pour créer des outils intégrés simples, uniques pour accéder à toutes les offres, afin d'aboutir à une mobilité multimodale, proposée en tant que service. Mais il y a un préalable à cela : l'échange et le partage des données.

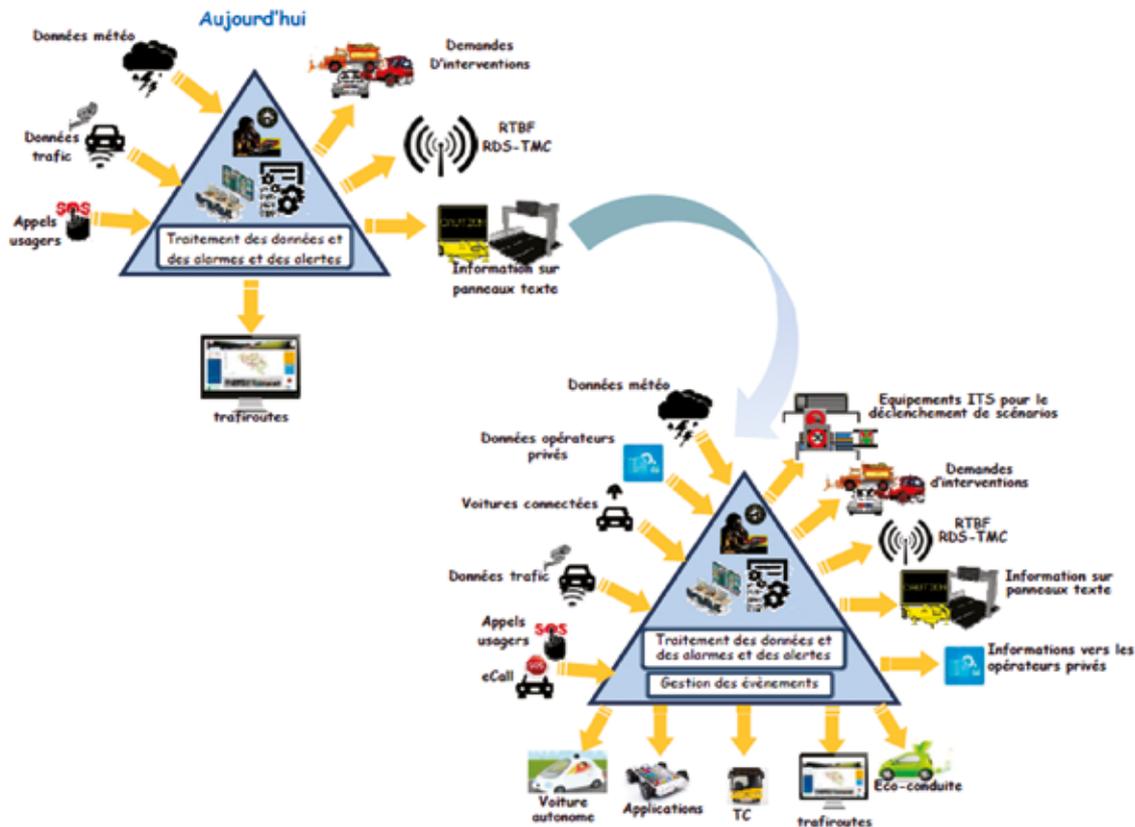
Pour répondre aux attentes du citoyen et réussir le changement, le partage de données doit se faire tout d'abord entre les administrations et acteurs publics eux-mêmes en particulier entre le SPW, l'OTW, la SOFICO, et la SNCB. Les villes et communes ensuite, afin d'être en phase avec leurs politiques de mobilité et leurs nombreux services locaux (taxis, location de vélos, trottinettes ou voitures partagées, navettes autonomes, parkings, (P+R), bornes de rechargement ...) et enfin avec les opérateurs privés.

Cette politique d'ouverture intelligente des données doit être ciblée vers les acteurs publics et privés susceptibles d'accélérer l'atteinte des objectifs régionaux. C'est à cette condition d'offre globale, interopérable et intégrée que les changements

de mentalité et de comportement pourront avoir lieu en Wallonie.

De plus, ouvrir ses données est nécessaire mais n'est pas suffisant : les organismes publics veilleront également à créer des interfaces² qui permettront à des réutilisateurs de les valoriser.

Ceci nécessitera de développer au niveau régional une gestion agrégée des données et un cadre juridique en vue d'éviter le monopole de décision par une seule personne ou un seul opérateur au sein même de l'Administration sur une partie des données. **La notion fondamentale est celle d'agrégation qui vise à ne pas voir les initiatives, acteurs, décisions, et même les données en tant que telles, s'éparpiller et se morceler au**



Le développement d'une plateforme d'open data régionale référencera toutes les données de mobilité

sein de divers sous-groupes et entités fonctionnant de façon autonome ou opaque.

Le développement d'une plateforme d'open data régionale devra référencer toutes les données de mobilité et en permettre l'échange et l'utilisation par les acteurs publics et privés.

L'impératif est donc de veiller à une supervision et coordination par un groupe hétérogène d'acteurs aux expertises variées, assurant impartialité et objectivité dans les choix et réflexions menées. Idéalement, cette expertise devrait être affiliée au niveau de la Région, afin que cette dernière garde une vue temps-réel et globale sur la thématique, ses enjeux, et ses évolutions. Parallèlement aux aspects stratégiques envisagés par ce « comité », il faut également considérer

la gestion pratique de cet ensemble de données, venant de diverses sources. La notion de data Lake³ au niveau des données ayant un intérêt pour le territoire régional prend ici tout son sens car elle se rapproche très fort du rôle de gouvernance attendu par la Région sur cette thématique. Il conviendra ensuite de déterminer qui, où et comment sera envisagé cet hébergement de données (devant satisfaire un niveau d'exigence élevé en matière de sécurité).

Ce faisant, la stratégie de mobilité wallonne bénéficiera d'une articulation étroite avec la stratégie numérique (DigitalWallonia). Celle-ci prévoit en effet de renforcer les outils permettant à la Région comme aux villes et communes de développer une politique d'open data territoriale qui favorise l'innovation, avec un focus sur le temps réel et de poser les jalons d'une gouvernance de la donnée qui permette à la puissance publique d'être en capacité de poursuivre son rôle de régulateur des flux et de contractualiser les échanges de données.

² API

³ référentiel de données permettant de stocker une très large quantité de données brutes dans le format natif pour une durée indéterminée. Cette méthode de stockage permet de faciliter la cohabitation entre les différents schémas et formes structurales de données.

7. FORMALISER LE RÔLE DE RÉGULATEUR DE LA RÉGION

Pour atteindre les objectifs FAST et contribuer à la mise en place de la multimodalité, la Région doit permettre et même susciter l'entrée de nouveaux opérateurs de mobilité sur le marché tout en veillant à ce que l'action conjointe de l'ensemble de ces opérateurs converge dans le sens de l'intérêt général. Les pouvoirs publics doivent veiller à promouvoir un service global de mobilité qui permette de limiter les externalités négatives du transport automobile. La mise en place de la mobilité comme un service est un levier essentiel de cette démarche.

En ouvrant les données et en jouant un rôle clef dans l'accès aux données de mobilité, les acteurs publics pourront garder la main sur l'offre de services publics de mobilité tout en étant aptes à s'adapter aux évolutions du marché et à réguler l'offre privée. Un tel positionnement collectif des acteurs publics wallons est indispensable notamment pour peser face aux GAFA et être prescripteur dans les modalités de standardisation, d'ouverture et de réutilisation de la donnée.

Le principal risque est en effet que la transformation en cours bénéficie d'abord à des plateformes privées pour l'essentiel basées hors d'Europe. Pour assurer une redistribution des gains, les autorités publiques doivent se saisir de cette révolution et mettre en oeuvre dès maintenant les infrastructures numériques qui permettront d'inventer cette nouvelle régulation, essentielle au maintien d'un service public de transports de qualité.

Il sera rationnel que la Région veille à formaliser l'usage qui peut être fait des données issues de son activité et de son financement. Pour cela, elle doit se doter des moyens d'exercer ces rôles et sera dès lors amenée à renforcer son expertise dans le domaine de la contractualisation et de la régulation.

Elle veillera à fixer les critères qualitatifs permettant l'échange de données et organisera les conditions de revente des services publics de mobilité en veillant à préserver la viabilité du modèle.

La Région pourra aussi développer progressivement des services qui lui permettront de renforcer son rôle de gestionnaire global de la mobilité et de contribuer à l'ancrer localement, notamment au sein des villes et communes. Il peut s'agir par exemple de diagnostics pour la commune, de support à l'élaboration de cahiers de charge en échange desquels la commune réalimente le modèle global de données grâce à ses propres résultats. La région pourra éventuellement prévoir des mécanismes qui lui permettent de couvrir au moins partiellement ses investissements.

La question de l'encadrement et de la régulation des nouveaux acteurs de la mobilité est cruciale également pour les communes qui sont concernées en matière de stationnement, de mobilité partagée, mais aussi de gestion des flux de trafic. Il s'agit d'une problématique récente à laquelle elles doivent faire face pour garantir à la fois la qualité du service rendu, sa pertinence et son adéquation aux besoins, tout en s'inscrivant dans la politique de la commune ainsi que dans ses missions de garant de la sécurité de tous les usagers.



Application Waze : la question de l'encadrement et de la régulation des nouveaux acteurs de la mobilité est cruciale également pour les communes qui sont concernées en matière de stationnement, de mobilité partagée, mais aussi de gestion des flux de trafic

8. ANTICIPER LES TRANSFORMATIONS ET DÉVELOPPER UN ÉCOSYSTÈME SUSCEPTIBLE DE GÉNÉRER L'EXPERTISE ET L'INNOVATION

Le nouvel écosystème qui se met en place appelle à rompre avec les silos actuels pour aller vers plus de coopération entre tous les acteurs. En effet, l'expertise est de plus en plus morcelée, il faut donc favoriser son partage pour que le tout soit fort et en particulier pour qu'il soit à même de saisir les éventuelles opportunités économiques qui ne manqueront pas de se présenter.

Les évolutions majeures qui sont en cours doivent en priorité être envisagées sous le volet social. Il faut, à très court terme, envisager la reconversion nécessaire en cours de carrière, par des formations continues (ex. métier de guichetier, chauffeur...). Ceci se traduit avant tout par la diversification et l'optimisation des filières d'enseignement en lien avec la mobilité mais aussi par un nécessaire développement de l'expertise et enfin par la participation active à des initiatives et tests innovants.

Inciter les administrations et les OIP à préparer dès aujourd'hui l'avenir via des stratégies de reconversion vers les nouveaux métiers est une responsabilité des pouvoirs publics.

En matière de développement de l'expertise en mobilité, l'Administration a développé au fil du temps une série d'outils et de formations : Conseillers en Mobilité, référents Education à la mobilité et à la sécurité routière, Mobility Managers... Ces interlocuteurs occupent aujourd'hui des places reconnues et sont précieux. Ils disposent d'outils de base pour mieux appréhender les différents enjeux de la mobilité, et pour les partager davantage. En particulier, les Conseillers en mobilité, présents souvent au sein des communes sont des relais majeurs des politiques menées. **Ces outils doivent être pérennisés et devront à l'avenir s'intégrer dans un canevas général.**

De plus, en vue de renforcer la transversalité entre aménagement du territoire et mobilité, il y aura lieu d'étudier comment des synergies avec les formations des conseillers en aménagement du territoire peuvent être envisagées. En effet, ces deux domaines sont si étroitement liés qu'il est indispensable qu'ils fassent l'objet d'une prise en compte intégrée au niveau local.

Le transport ainsi que les dimensions liées au traitement de l'information sont des enjeux majeurs pour que l'économie wallonne puisse profiter pleinement des opportunités actuelles et futures des différents domaines en lien avec la mobilité. La

montée en puissance des outils numériques est en particulier un facteur important à prendre en compte. Les filières de formation aux métiers de la mobilité sont très diverses et certains besoins ont peine à être rencontrés. **Les métiers à développer doivent être listés et faire l'objet d'un plan d'action spécifique** (trois grands domaines d'expertise doivent en particulier être développés : le data management, la prospective et l'accompagnement à l'innovation).

On veillera notamment à combiner approche de nature académique et approche plus opérationnelle mais l'enjeu principal est bien de parvenir à mettre davantage en réseau les acteurs sans pour autant de créer de nouvelles structures.

Le financement de la recherche passe aujourd'hui par le financement d'une plateforme interuniversitaire telle que la CPDT. **Il est nécessaire de faire évoluer ce type de structure pour s'appuyer sur l'expérience et les recherches conjointes de différents acteurs relevant de la sphère publique comme de la sphère privée.**

Il faut systématiquement encourager la coopération entre tous types d'acteurs : grands groupes, start-ups, monde académique et pouvoirs publics régionaux et locaux car c'est de cette coopération que naîtra l'expertise. Des partenariats public-privé pourront être conclus pour autant que ces derniers rencontrent effectivement l'intérêt public et fassent l'objet d'analyses économiques et financières justifiant leur pertinence.

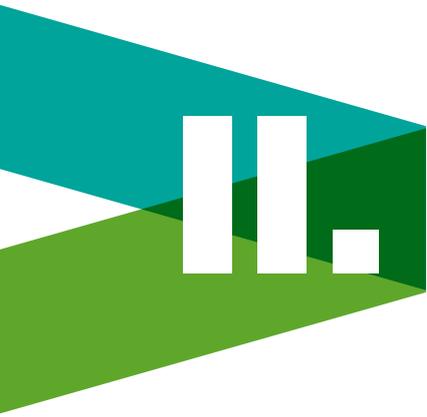
Le pilotage d'un tel écosystème de la mobilité doit être prévu et géré au sein de la Région de manière à assurer la cohérence entre les différentes initiatives et incitants.

Mais on ne saurait se limiter à la co-conception public-privé. Les co-productions avec le citoyen ou les productions pairs à pairs font partie de l'innovation servicielle. La Région pourra développer divers leviers pour animer un dialogue territorial et fa-

voriser l'innovation par des partenariats avec les acteurs privés, startups et communautés d'utilisateurs, des projets de recherche et appels à projets, les incubateurs et laboratoires accélérateurs d'innovation.



Les Conseillers en Mobilité occupent aujourd'hui des places reconnues



HORIZON 2030

DOUBLER ET DIVERSIFIER L'OFFRE DE MOBILITÉ

Avant de demander aux citoyens de modifier leur comportement, il faut s'assurer que le système de mobilité dans sa globalité soit à même d'absorber la demande. Ce second point décrit les évolutions qui doivent s'implémenter pour cela.

L'offre de mobilité est ici considérée dans sa globalité et se compose de trois couches qui se sont développées de manière quasi chronologiques : la couche des infrastructures (routes, rail...) qui a, à la fois suscité et permis le développement de services de transport (services de bus, train, taxi...). Et enfin, plus récemment s'est greffée la couche numérique. Ces trois couches constituent ensemble l'offre de mobilité.

Ce second axe de la stratégie s'articule en quatre points correspondant aux caractéristiques fondamentales résultant des nouvelles mobilités.

- > Accessibilité : Comment garantir l'accès à la mobilité pour les habitants de l'ensemble du territoire ?
- > Intermodalité : Comment garantir la fluidité de la chaîne de déplacement dans un modèle multimodal où les solutions sont diverses et les changements de modes fréquents au cours d'un même déplacement ?
- > Multimodalité : Quelles solutions nouvelles développer et avec quelle ampleur ?
- > Technologies : Comment s'appuyer sur les technologies innovantes pour accélérer les transformations ?

L'objectif de FAST étant de réduire la part modale de la voiture individuelle de 83 à 60%. La part des autres modes doit passer de 17 à 40%, soit plus que doubler. On peut donc estimer en première approche qu'il faut également doubler les efforts pour favoriser ces autres modes à la fois en terme d'infrastructure, avec un focus particulier sur l'espace rendu disponible pour les solutions alternatives à la voiture individuelle et en termes de quantité de services disponibles. La couche numérique venant donner corps au tout.

Fort heureusement, le modèle du transfert modal reposant sur un usage plus efficace des réseaux (tant en infrastructures qu'en termes de service), il ne sera pas nécessaire pour doubler l'offre de devoir doubler également les moyens. Cette condition est toutefois subordonnée à l'adoption réelle et simultanée des mesures préconisées. Ce qui suppose bien la mise en oeuvre des mesures de gouvernance précitées.

IV. ORGANISER L'ACCESSIBILITÉ À L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE PAR UN RÉSEAU HIERARCHISÉ

La couverture exhaustive du territoire ne peut pas s'atteindre uniquement avec du transport collectif. C'est en mixant les modes à l'intérieur d'un réseau hiérarchisé qu'on pourra créer un système global dans lequel même les zones les moins densément peuplées bénéficieront d'une offre.

Seul un usage efficace des solutions multiples de mobilité permettra d'organiser l'accessibilité à l'ensemble du territoire à coût économique et environnemental raisonnable pour la collectivité. Ceci repose sur la création d'un réseau composé de plusieurs niveaux hiérarchiques permettant de connecter la Wallonie aux pôles extérieurs, les pôles wallons entre eux, et enfin connectant les villages aux pôles wallons et les quartiers et agglomérations urbaines aux centres.

9. CONNECTER LA WALLONIE AUX RÉSEaux SOCIO-ÉCONOMIQUES EUROPÉEN, TRANSFRONTALIERS ET TRANSRÉGIONAUX

Il n'est pas de collaboration entre territoires sans échanges. Les réseaux de communication, tous modes confondus, jouent à cet égard un rôle majeur. Susciter davantage de collaborations avec les pays, régions et métropoles est un levier essentiel dans cette dynamique eu égard à la position centrale de la Wallonie. Le système de mobilité doit contribuer à accroître le rôle de la Wallonie à la fois dans les dynamiques métropolitaines de niveau européen et dans les dynamiques transrégionales et transfrontalières.

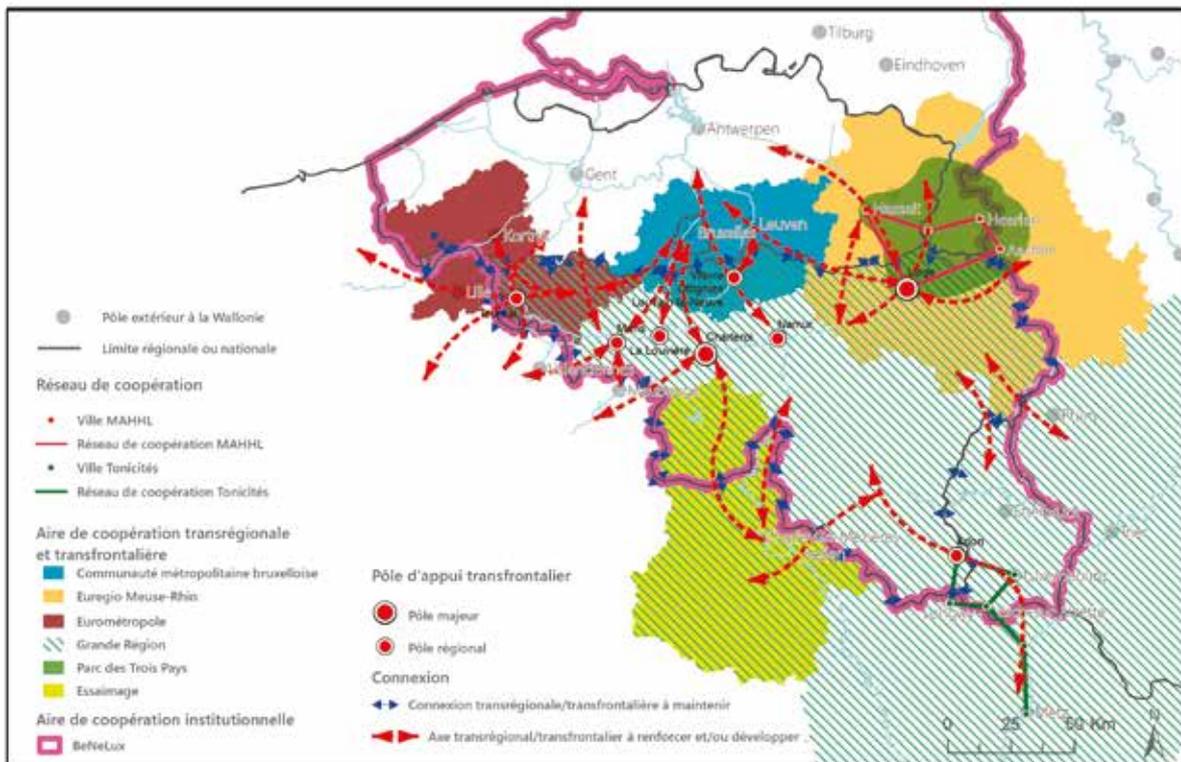
La Wallonie dispose avec les aéroports et gare LGV de Charleroi et Liège de deux portes d'entrée sur les réseaux de communication de niveau européen. Ces portes participent à sa connexion au monde et permettent d'irriguer son territoire. Ce sont dès lors les portes d'entrée de ces deux pôles qui doivent être prioritairement connectées aux réseaux de communication de niveau européen. La qualité de l'accessibilité de Charleroi et Liège à partir des métropoles européennes est une condition essentielle de leur dynamisme. Elles sont toutes deux accessibles par la route, le chemin de fer, la voie d'eau et les airs, mais avec des niveaux d'équipements différents.

La qualité des dessertes vers les deux aéroports régionaux doit être améliorée par des services de transport adaptés à cette demande spécifique tout en limitant les investissements en infrastructures.

Il y a lieu d'améliorer la connexion des aéroports aux transports en commun. Six axes doivent être renforcés pour connecter les portes d'entrée de la Wallonie aux réseaux de communication de niveau européen : Liège-Namur / Liège-Luxembourg ; Charleroi-Bruxelles / Charleroi-Reims-Paris / Charleroi-Namur / Charleroi-Lille. Un axe (tous modes confondus) devra en outre être renforcé pour connecter Bruxelles ainsi que Namur à Paris.

En outre, en plus de ces connexions de niveau européen, pour positionner la Wallonie dans les réseaux socioéconomiques et institutionnels transrégionaux et transfrontaliers et soutenir le développement des territoires frontaliers, **il est nécessaire de connecter les territoires frontaliers aux Régions et aux Etats voisins.**

En priorité, les connexions avec la Région Bruxelloise, avec laquelle les échanges



Objectif SS2 du Schéma de Développement du Territoire (SDT). Insérer la Wallonie dans les réseaux socio-économiques transrégionaux et transfrontaliers

ont les plus importants, doivent être améliorées. Le renforcement de l'offre s'appuiera sur le réseau RER.

Des connexions aux autres territoires voisins sont également à renforcer :

- La Flandre (principalement Zaventem et Louvain)
- Le Luxembourg (principalement Luxembourg-Ville)
- La France (principalement Paris, Lille, Valenciennes,

Maubeuge, Charleville-Mézières)

- L'Allemagne (principalement Aix-la-Chapelle)
- Les Pays-Bas (principalement Maastricht)

L'ensemble de ces pôles étant reliés à la Wallonie via le rail, c'est principalement via l'offre ferroviaire que les adaptations doivent être mises en place.

Ce point 9) est en lien avec le point 19) relatif à la valorisation du ferroviaire et dans une moindre mesure avec le point 20) relatif au transport collectif par route.

10. CONNECTER LES PÔLES WALLONS ENTRE EUX ET LE TERRITOIRE WALLON AUX PÔLES

La Wallonie dispose d'un maillage très dense de villes et villages, suffisant pour structurer une réponse adaptée aux besoins de la collectivité en termes d'activités économiques, de services et d'équipements. Toutefois, certaines disparités territoriales subsistent et peuvent être discriminantes. C'est notamment le cas dans les territoires peu densément peuplés. Ces disparités risquent d'être amplifiées par une concurrence entre territoires.

La complémentarité entre territoires doit être favorisée dans le respect de leurs spécificités, en s'appuyant sur la structure multipolaire et sur le maillage des villes et des villages. **Afin de lutter contre les disparités territoriales, il est nécessaire de mieux articuler les territoires isolés à la structure multipolaire de la Wallonie, en particulier au sud de l'axe Sambro-Mosan.**

Les pôles sont les lieux où doivent être concentrés les activités qui ne sont pas directement liées à l'exploitation raisonnée des ressources du territoire qu'ils polarisent ainsi que les services et les équipements destinés à la population. Chaque pôle devra être développé en tenant compte des autres pôles dans une logique de mise en réseau de leurs spécificités. Cette volonté de mutualisation et cette mise en réseau doit se traduire dans l'offre de mobilité.

Les transports collectifs constituent les alternatives les plus intéressantes pour relier les pôles entre eux en raison de leur performance potentielle sur les plans économique et environnemental en regard de leur capacité. Il est donc logique qu'ils constituent le cœur de l'offre structurante en reliant les pôles et les communes entre eux.

Dans la perspective de maîtriser la mobilité, la priorité sera donc accordée à consolider, renforcer ou développer une offre de transport structurante et collective performante entre tous les pôles et toutes les communes. L'ensemble des liaisons entre pôles et entre communes et pôles constitue le réseau structurant.

Ce réseau comprend l'offre ferroviaire structurante complétée par des liaisons structurantes en transport collectif. Il s'appuie

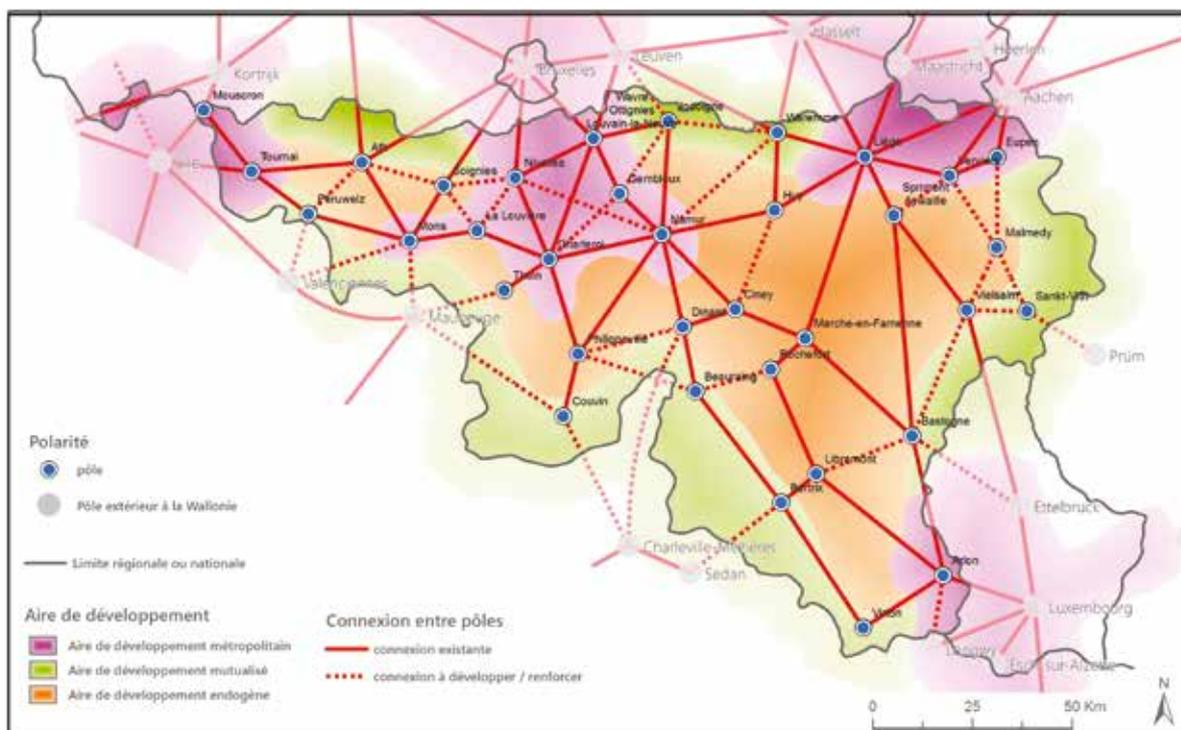
sur la structure territoriale du SDT. Le choix de ce pôle de destination sera déterminé d'une part en lien avec les attentes des communes et d'autre part, sur base de l'objectivation de la demande de mobilité.

Le niveau de service de base visé à l'horizon 2025 sera d'un passage par heure (dans chaque sens) du lundi au samedi, toute l'année de 6h à 20h et sera adapté à la demande réelle de mobilité, mesurée par des données statistiques décrivant les flux de mobilité. A l'horizon 2030, le niveau de service de base visé pour tout le réseau structurant (rail et bus) sera de deux passages par heure et par sens.

D'autres liaisons complémentaires (soit vers un autre pôle de destination soit au départ d'un autre mobipôle) en transport collectif pourront exister lorsque la demande et donc le taux d'occupation sont suffisants pour justifier la mise en service d'un transport collectif. Le niveau de service de base d'un passage par heure s'étendra jusqu'à 23h00 pour les liaisons structurantes reliant les pôles régionaux de Tournai, Mons, Charleroi, Namur, Liège, Arlon et le bi-pôle de Wavre-Ottignies-Louvain-la-Neuve.

La vitesse sera fixée de manière à être attractive par rapport à la voiture, ce qui pourra impacter l'infrastructure à mettre en oeuvre.

L'espace nécessaire sur les infrastructures existantes (bande dédiée sur autoroute, site propre sur route, réseau ferré) doit être mobilisé pour développer les réseaux de transport collectifs en vue de leur offrir un avantage concurrentiel en termes de vitesse ou, à défaut, de nouvelles infrastructures (train, bus) doivent être aménagées pour permettre la mise en oeuvre efficace des liaisons structurantes.



Objectif SS3 du Schéma de Développement du Territoire (SDT). S'appuyer sur la structure multipolaire de la Wallonie et favoriser la complémentarité entre territoires en préservant leurs spécificités

L'articulation entre l'offre train et l'offre bus est indispensable. Seule une bonne intégration des deux réseaux permettra une bonne couverture du territoire par une desserte en transport public sans accroître fortement les frais d'exploitation. C'est également la meilleure méthode pour améliorer l'attractivité des services.

Adopter le modèle des noeuds de correspondances comme cadre de référence commun à tous les niveaux de pouvoirs et pour tous les opérateurs de transports publics est une manière

efficace de parvenir à cette intégration horaire des services et ainsi maximaliser les possibilités de correspondances entre les services et les réseaux.

Conformément au point 3, ceci impliquera que les différentes autorités organisatrices du transport travaillent conjointement à la définition d'une offre intégrée de transport public et que les opérateurs de transports participent à une conférence des horaires pour progresser sans cesse vers une meilleure intégration de leurs services au niveau horaire.

11. CONNECTER LES TERRITOIRES RURAUX AU RÉSEAU INTÉGRÉ

En Wallonie, plus de 60% de la population vit en dehors des villes (38 pôles du Schéma de Développement du Territoire). De plus, cette part de la population est en augmentation depuis plusieurs années et les perspectives ne laissent présager aucune inflexion spontanée importante de cette tendance.

En outre, une grande partie du territoire Wallon, et en particulier au sud du sillon Sambre et Meuse, présente une dispersion de l'habitat importante et se caractérise par une faible densité de population. Ceci implique actuellement une forte dépendance à l'automobile afin de répondre aux besoins de mobilité de ces habitants. En effet, l'offre de transport en commun, en dehors des liaisons ferroviaires et de bus Express, est généralement limitée à une desserte d'heures de pointe scolaire et complexifiée au travers de multiples variantes de lignes.

Compte tenu de son coût économique et environnemental, le transport collectif n'est pertinent que lorsque le potentiel de fréquentation atteint le seuil de 11 personnes en continu. En deçà de celui-ci, il est plus coûteux que la voiture, même utilisée seule, tant sur le plan économique que sur le plan environnemental. Il n'est donc pas pertinent sur ce point de faire circuler de gros véhicules lorsque ce seuil n'est pas atteint.

En complément du réseau structurant, des solutions doivent être prévues pour permettre à la population des villages non desservis par le réseau structurant de rejoindre ce dernier.

Pour que leur impact environnemental soit positif, la capacité de ces solutions doit être adaptée à la demande. Les solutions à développer doivent être nombreuses, multimodales et conviviales. Pour certains, les déplacements vers le réseau structurant pourront s'effectuer à pied ou à vélo pour les villages les plus proches.

Des liaisons cyclistes et piétonnes doivent être réalisées et entretenues afin de se rendre vers les arrêts de transport public les plus structurants⁵

On veillera donc lors de toute planification (plan infrastructure, Plan wallon d'investissement en mobilité, plans communaux de mobilité ...), **à identifier en priorité les liaisons concernées** et à réaliser des aménagements spécifiques (cheminements et stationnements) pour faciliter ces liaisons. Priorité sera donnée à des cheminements agréables et sécurisés.

En complément des autres solutions de mobilité, il sera nécessaire de développer une offre de taxi local pour permettre aux personnes les plus éloignées du réseau structurant de rejoindre celui-ci.

Pour ces services de taxi, il pourra être fait appel à des bénévoles à l'exemple des Centrales des moins mobiles, à des services de taxi d'intérêt général (STIG), eux aussi déjà existants à plusieurs endroits du territoire ou si le potentiel le justifie à un transport par petits bus (comme les Proxibus, Telbus ou Flexitec) en veillant à adapter la capacité de la solution à la demande. **De tels services seront systématiquement mis en place une fois le réseau de transport collectif restructuré.**



Les chemins et servitudes sont une richesse pour les communes. Ils seront répertoriés et entretenus (Wépion)

⁵ Soit les mobipôles, comme on le verra aux points 13 et 14 ci-après

12. CONNECTER LES QUARTIERS DES AGGLOMÉRATIONS URBAINES

En Wallonie, dix pôles urbains ont une population de plus de 50.000 habitants : Charleroi, Liège, Namur, Mons, La Louvière, Tournai, Seraing, Mouscron et Verviers et Ottignies-LLN-Wavre. Ces pôles représentent à eux seuls 27% de la population totale de Wallonie. Si l'on y ajoute les autres pôles SDT, un peu moins de 40% de la population peut être considérée comme habitant une agglomération urbaine. Et 50% de la population vit dans une commune de plus de 20 000 habitants, limite à partir de laquelle l'usage de la voiture partagée peut être envisagé (en terme de rentabilité économique).

Les territoires urbains se caractérisant par une densité de la population plus élevée, la part modale du transport public et des modes doux y est déjà à ce jour plus élevée. Dans ces agglomérations, la densité de population, d'emploi et de services rend la possession d'une voiture privée moins nécessaire.

Cependant, quelle que soit la qualité de l'offre, il existera toujours des trajets nécessitant le recours à la voiture.

C'est pourquoi la voiture partagée doit être déployée à large échelle en priorité dans les agglomérations urbaines denses.

Ceci est un point essentiel pour renforcer l'usage des autres solutions de mobilité tant par les ménages et les entreprises.

Après un déploiement massif de la voiture partagée dans les cœurs de Ville à l'horizon 2020, l'offre doit s'étendre aux quartiers périphériques et aux faubourgs des principaux pôles urbains à l'horizon 2023. Enfin, un déploiement généralisé de ces véhicules doit être envisagé pour l'ensemble des pôles du SDT pour 2025.

En outre, pour desservir efficacement les quartiers des pôles urbains de plus de 50.000 habitants, une offre structurante de transport collectif doit être mise en place en connexion avec leurs gares SNCB principales et hiérarchisée.

Le niveau de service dépendra de la taille et de la densité de population au sein de ces pôles, les niveaux de service envisagés par défaut sont les suivants (en période de scolaire, de vacances et les samedis, sur une amplitude horaire minimale

de 6h00 à 22h00) : cœur de Ville : entre 4 et 8 bus/heure/sens, Faubourg et bourgade périphérique : entre 2 et 4 bus/heure/sens. Les dimanches et jours fériés, une offre minimale d'un bus/heure/sens doit être maintenue. Les niveaux seront précisés en fonction d'une part de la densité actuelle et d'autre part en fonction des ambitions des villes en matière de planification. Pour ces 9 principaux pôles urbains, une desserte complémentaire de proximité peut être pertinente, en rabattement ou en complément des lignes structurantes. Le niveau de service sera déterminé en fonction de la densité et du contexte local.

La vitesse effective devra être au minimum de 20 km/h sur l'ensemble des parcours des liaisons urbaines structurantes. Pour ce faire, une infrastructure adaptée (sites propres et priorisations aux feux) ainsi qu'une politique de desserte optimisée (distance moyenne inter-arrêt d'environ 400 mètres) doivent être mises en œuvre. Les arrêts seront hiérarchisés. Les plus importants seront accessibles via des cheminements modes doux et équipés de stationnements sécurisés et éclairés, d'automates de ventes et d'abris voyageurs fonctionnels et confortables (cf. mobipoints). **Ces lignes structurantes seront équipées de véhicules bénéficiant à minima de technologies de propulsion hybrides**, et resteront à la pointe des évolutions technologiques futures en matière de propulsion en vue de limiter les nuisances sonores et les émissions polluantes.

De plus, des formules spécifiques facilitant l'usage des taxis devront être développées durant les plages horaires où il y a absence de desserte (principalement la nuit).

Pour les agglomérations de Charleroi et de Liège, un réseau urbain ferré ou est actuellement en place et/ou est amené à se développer, avec l'antenne MLC de Châtelet et la ligne de tram (Sclessin – Coronmeuse). En effet, seules les agglomérations comptant plus de 200.000 habitants peuvent accueillir de manière pertinente un mode urbain ferré. De plus, **on observe que les villes qui obtiennent**



Les différentes fonctions des points Mob (vélo, bus, voiture partagée) sont rassemblées en un même lieu (Namur)

des résultats en matière de part modale ont investi plus fortement dans les solutions en site propre.

Le tram pourra être étendu et des expériences pilotes de navette (autonome) en site propre devraient également être développées. Ces 2 agglomérations doivent aussi bénéficier d'une offre ferroviaire suburbaine afin d'offrir capacité et temps de parcours réduit sur ces liaisons.

Pour les autres pôles territoriaux, l'offre de référence peut varier entre 1 et 4 bus/ heure sur une amplitude horaire minimale de 6h00 à 21h00, en fonction de la structuration de ces pôles, de leurs densités de population et de leur taille.

Enfin, des aménagements d'infrastructure cyclo-piétonnes et de stationnements sécurisés doivent permettre les déplacements en toute sécurité au sein des agglomérations.

Il conviendra de prévoir les connexions entre ces modes et d'autres modes, en particulier les stations de voiture partagée et les noeuds de correspondance de transport en commun. La densité urbanistique des pôles justifie une baisse de la limitation de vitesse à 30 km/h en agglomération et à 50km/h sur les pénétrantes.

V. OPTIMISER LA CONTINUITÉ DE LA CHAÎNE DE DÉPLACEMENT

La multimodalité repose sur la complémentarité de solutions multiples qui doivent nécessairement converger en divers lieux du territoire. Dès lors, en matière d'infrastructure, elle requiert non seulement l'aménagement des voiries et cheminements amenés à accueillir les divers modes de déplacement mais également l'aménagement des lieux d'échange modaux. De plus, pour que la multimodalité soit crédible, ces deux axes, aménagement des voiries et des lieux d'échange, doivent être conçus en parfaite cohérence et déployés simultanément.

Les lieux où devront converger infrastructures et services de mobilité seront amenés à devenir la traduction physique sur le territoire du concept de multimodalité. Certains d'entre eux seront les « portes d'entrée » sur le réseau structurant. Selon les types de lieux, en particulier selon leur caractère urbain ou interurbain, ces lieux accueilleront des fonctions et donc des équipements différents. On distinguera les mobipôles (en milieu interurbain et rural) et les mobipoints (en milieu urbain).

Une réflexion doit être menée afin de systématiser le développement de stations d'échange modal 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.

13. DÉVELOPPER LES POINTS DE CONNEXION SUR LE RÉSEAU STRUCTURANT : LES MOBIPÔLES

Les Mobipôles sont des lieux physiques, des « hubs » où convergent différentes offres et infrastructures de mobilité et où les usagers devront se rendre pour accéder à une offre qualitative et performante. Cette offre (et l'infrastructure qui l'accompagne) pourra être de plusieurs formes et sera dimensionnée selon la situation et le contexte local.

La création de mobipôles est destinée à renforcer l'attractivité des modes de déplacement responsables. Il existe divers types de mobipôles et, selon leur localisation, ceux-ci ne disposeront pas nécessairement des mêmes exigences en termes d'espace disponible, d'équipement et de fonctions.

Les mobipôles doivent couvrir l'ensemble du territoire wallon. Compte tenu du maillage envisagé et possible pour le réseau d'offre structurante, toutes les communes devant être desservies au minimum par une liaison structurante de transport collectif, il est donc

nécessaire que chaque commune dispose d'un tel lieu de convergence des offres de mobilité.

Les lieux seront déterminés après identification des liaisons structurantes de transport collectif afin qu'ils soient bien orientés pour minimiser le temps d'accès global vers les destinations finales et lorsque c'est possible, afin qu'ils se trouvent aux lieux de convergence entre plusieurs liaisons. Ils seront situés sur des voiries structurantes pour minimiser les détours tout en étant le plus près possible des principaux centres de vie et d'activité et seront progressivement reliés aux villages environnants par

des cheminements piétons (en priorité dans un périmètre d'1,5 kilomètre) et cyclables (en priorité dans un périmètre de 5 kilomètres) conviviaux, sécurisés et accessibles à tous les publics et genres.

Les types de localisations possibles sont les suivants :

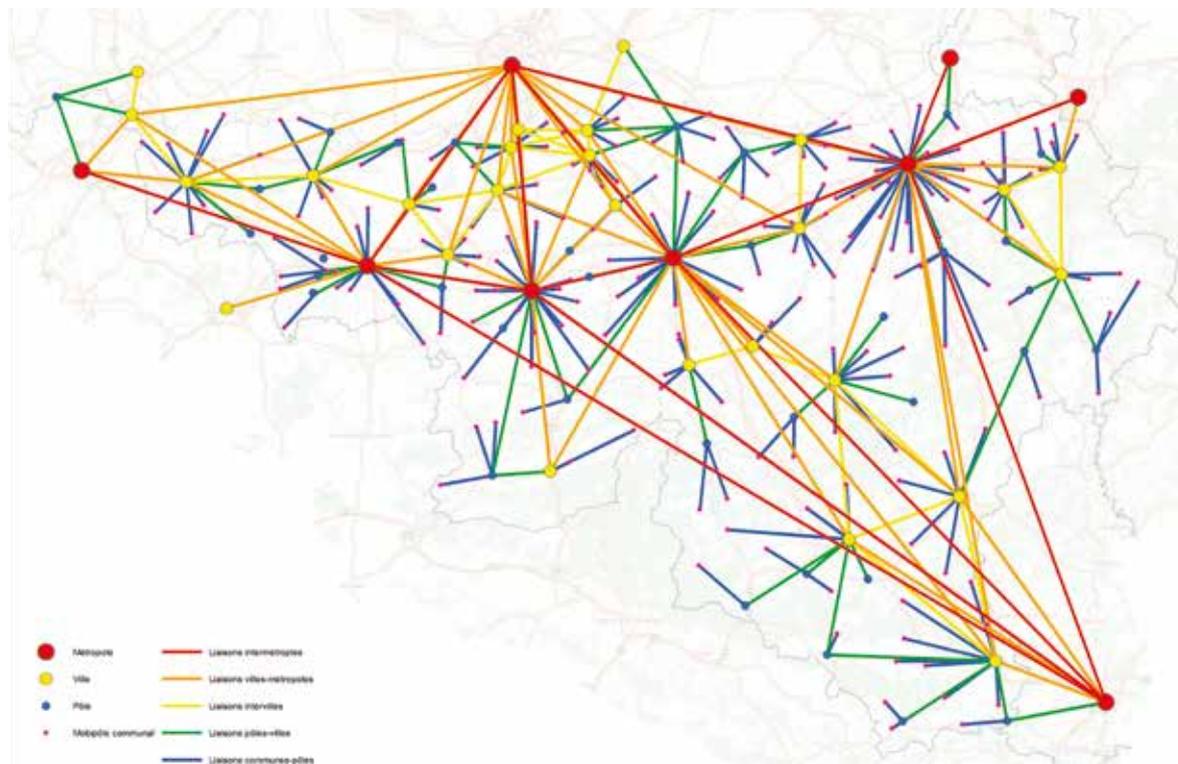
- à la gare ferroviaire (ou terminus tram),
- au cœur de la commune/ville si la disponibilité en espace et l'accessibilité en transport public le permettent,
- en amont de la congestion sur les pénétrantes des pôles urbains (e ; a. P+R ou pôles d'échange) permettant d'accéder au réseau structurant urbain de transport public,
- à l'intersection des voiries structurantes régionales (sans être éloigné d'un centre de vie de la commune de plus d'1,5 kilomètre).

Il est important de faire la distinction entre un réseau structurant de transport public avec des mopiopôles proches des lieux de vie comme points d'entrée et un réseau de co-voiturage avec des stations d'embarquement le long des grands axes routiers ;

même si des connexions entre ces deux réseaux sont souhaitables à des endroits considérés comme pertinents. Les services de mobilité doivent être appropriés à la situation et à la fonction visée.

Afin d'accroître son attractivité, des services de mobilité seront présents : espace d'attente éclairé et protégé des intempéries, offre de transports publics (train ou/et bus) avec système d'information et/ou de vente, stationnements sécurisés pour vélo, espace de dépose-minute, station de voiture partagée (après évaluation du potentiel), offre de stationnement pour voitures adaptée au contexte, desserte (locale) par taxi.

En fonction de la taille et de l'emplacement du Mobipôle, d'autres services optionnels sont également à considérer afin d'encourager son utilisation : zone d'attente conviviale, toilettes, douches, eau potable, cafétéria avec espace de coworking, car-wash, point relai pour la distribution de colis, crèches, dépose repassage, réparation de vélo, cours de conduite ...



Document conceptuel : chaque commune sera desservie par une liaison structurante reliant son Mobipôle au pôle principal de destination

⁷ Idéalement, il s'agit de l'endroit le plus accessible de la commune par une majorité de ses citoyens. Diverses analyses géo spatiales peuvent être menées pour identifier sur le territoire wallon les lieux les plus accessibles par une majorité de personnes. Toutefois, cela restera une notion qui devra être définie au cas par cas et en étroite collaboration avec la commune elle-même.

Concernant l'approvisionnement énergétique, des unités de production, de stockage et de distribution d'énergie (bornes de recharge, fabrication d'électricité verte...) devront être prévues.

En matière d'infrastructures, l'implémentation des mobipôles situés en périphérie (P+R) constitue une excellente opportunité. Combiner la possibilité d'un chargement lent à ces stations avec une offre de déplacement en covoiturage ou en lignes de bus structurantes est une solution qui pourrait contribuer à la demande énergétique et aux objectifs de transfert modal souhaités. Afin de susciter davantage l'intérêt de fréquenter les mobipôles, une tarification préférentielle pourrait être développée pour tout chargement lent à ces stations.

Il est par ailleurs suggéré que tous les mobipôles disposant d'une station de voitures partagées (électriques) - pouvant aussi jouer ce rôle de capacité tampon-, soient équipés de charges lentes et d'unités de productions d'énergie renouvelable. Ce point devra être étudié afin d'en vérifier la pertinence.

La mise en place des mobipôles doit s'accompagner de la dimension numérique et s'intégrera progressivement dans la stratégie ITS (exemple au travers d'affichage sur les panneaux d'informations, sur les applications mobiles ...). A court terme, l'accès grandissant aux nouvelles solutions s'appuyant sur le numérique bouleverseront encore les possibilités de desserte des territoires denses et moins denses de même que les outils et pratiques innovants (le développement de formations et services en ligne, d'incitants au désengorgement en heures de pointe et au télétravail ...) justifiant encore davantage de poursuivre la création de tels « tiers-lieux » proches des lieux de vie.

Ces hubs de mobilité multimodaux s'inscriront logiquement dans l'évolution de l'infrastructure intelligente. Pour en garantir l'utilisation, ces lieux doivent être indiqués dans les applications de mobilité et de multimodalité les plus utilisées par le citoyen et le visiteur. Il serait complètement inutile d'envisager une application spécifique n'intégrant pas la mobilité de manière globale, comme un service. Les mobipôles devront bénéficier d'une bonne couverture en réseau de communication et devront être envisagés d'emblée comme évolutifs afin de permettre l'intégration et l'évolution des technologies.

Il est nécessaire de veiller à l'uniformité du concept. Chaque Mobipôle doit posséder un nom unique et il doit être marqué de façon claire et visible. Il en ira de même pour les services de coworking. Il est important en effet de créer un effet de réseau. En outre, les opérateurs de mobilité devront intégrer l'existence des mobipôles et des services qui y sont présents dans leurs applications d'information et autres.

Il est essentiel que l'utilisation des Mobipôles soit aussi financièrement plus avantageuse que l'utilisation de la voiture et d'un parking en centre urbain. Des titres de transport combinant parking-transport en commun, ou parking-covoiturage, devront exister et à terme une tarification globale, intégrée pour tous les services sera mise en place (MAAS). Il en va de même pour les conditions d'accès aux parkings protégés pour les vélos, ou à d'autres services éventuels. Des conditions d'accès contraignantes seraient un frein important au développement des Mobipôles. Les utilisateurs des Mobipôles bénéficieront des parkings soit gratuitement soit à des tarifs préférentiels avantageux, et ce afin de favoriser l'utilisation de ceux-ci et d'encourager le changement de modalité.

Les mobipôles doivent être accessibles par des cheminements cyclo-piétons sécurisés et éclairés. L'essentiel des moyens disponibles doit être consacré au développement de cette accessibilité entre les territoires non desservis et les mobipôles, c'est-à-dire à l'élaboration et l'entretien de ces cheminements sécurisés cyclo-piétons et systèmes de priorité/sites propres pour le transport collectif.

Cette accessibilité doit être présente ou opérationnalisée dès la mise en service du mobipôle. Cette mise en service est ainsi conditionnée par l'existence préalable de cette accessibilité. C'est l'une des raisons pour lesquelles il y a lieu de choisir les lieux en étroite collaboration avec les pouvoirs locaux, les gestionnaires de voiries et les opérateurs de service de mobilité. Le déploiement physique des mobipôles et de leur accessibilité depuis l'ensemble de la commune, sera réalisé par le gestionnaire de voirie concerné avec un financement régional.

Le concept même du lieu doit être convivial, accessible, peu coûteux et modulaire.

Le pilotage du déploiement sera assuré par la Région. Les emplacements précis seront identifiés en concertation avec les parties prenantes (pouvoirs locaux, gestionnaires de voiries, opérateurs de mobilité). Selon les cas, les mobipôles pourront être exploités et entretenus par un organisme régional, un opérateur de mobilité, une administration communale ou un exploitant privé. La Région organisera ceci par contractualisation.



Le temps passé au Mobipôle n'est pas perdu. Source : agence du numérique

14. DÉVELOPPER LES POINTS DE CONNEXION DANS LES AGGLOMÉRATIONS URBAINES : LES MOBIPOINTS

Le MobiPoint s'inscrit dans un contexte davantage urbain où la non-possession d'un véhicule est plus réaliste. Il doit contribuer à la transition vers la voiture partagée et les déplacements doux. Il peut être considéré comme l'équivalent du mobipôle à l'échelle de l'agglomération urbaine. C'est donc également un centre de mobilité qui combine différents types de mobilité partagée et durable.

Tout comme une gare ferroviaire est la principale plaque tournante de la mobilité d'une ville, un MobiPoint est le centre de mobilité d'un quartier. **Les mobipoints agrègent idéalement en un lieu les trois modes dont la part modale doit être prioritairement améliorée en milieu urbain et leur confère ainsi une plus grande visibilité.** Ils incluront à ce titre une station de voiture partagée, une offre de mobilité douce ainsi qu'une offre de transport en commun structurante.

Selon leur localisation, les voitures partagées peuvent être utilisées par les entreprises pendant les heures de bureau et par les habitants du quartier après les heures de travail.

Afin d'être efficace, une ville doit disposer d'un réseau de Mobipoints idéalement situés : dans les quartiers denses, les zones d'activités ou de commerce.

En fonction de la localisation du MobiPoint, de l'espace disponible et de la demande, les fonctions de mobilité suivantes devront être envisagées : proximité d'un arrêt de transport public, stationnement sécurisé pour ranger les vélos, de préférence abrité (la majorité des utilisateurs de carsharing se rendent sur place à pied ou en vélo), vélos partagés éventuellement électriques, voitures partagées/carsharing avec places de parking (des abris, avec un toit végétalisé ou des panneaux solaires, peuvent être envisagés pour protéger les voitures partagées contre la chaleur et la grêle). Plusieurs types de carsharing peuvent y être promus et développés tels que le carsharing classique, le partage de voiture personnelle entre particuliers, avec ses voisins ou ses proches, le carsharing entre entreprises, organismes publics...

La flotte de carsharing urbaine devra constituer une cible de choix en matière de motorisation alternative vu son haut taux d'utilisation et dès lors, l'infrastructure de rechargement adéquate devra être prévue. Peuvent également être envisagés une voie pour les taxis et le covoiturage (parking facile d'accès), une signalisation des cheminements piétons et pistes cyclables, pompes à vélo publique. Enfin, ils seront facilement accessibles pour tous, y compris les personnes à mobilité réduite.

Une forme et une structure standardisées par ville le rendront reconnaissable pour tout le monde, ses différentes fonctions (vélo, bus, voiture partagée) pouvant être distantes jusqu'à 100 mètres l'une de l'autre afin de faciliter leur mise en oeuvre progressive. Chaque MobiPoint doit posséder un nom unique et il doit être marqué de façon claire et visible. Il sera adapté aux besoins d'un quartier et plusieurs points peuvent être disponibles dans la ville.

L'exploitation et l'entretien des Mobipoints et des services de mobilité liés relève de la ville. Des appels à projet régionaux pourront être lancés afin d'initier la dynamique de mise en oeuvre.

La conception doit prévoir des installations de qualité (dimensions des places de stationnement, exigences techniques des stations de recharge, accessibilité, éclairage, durabilité des matériaux). Il est important de penser les mobipoints en terme de service pratique et convivial, et d'y associer des options supplémentaires et complémentaires à ceux de la mobilité. En effet, ils sont également des espaces de vie et de rencontre, et il est essentiel de les concevoir dans ce sens afin de lever les freins liés aux changements de mentalité en matière de mobilité et de possession de voiture individuelle.

15. FAIRE DE L'ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES UN ENJEU DE GOUVERNANCE

Des infrastructures de transport de qualité au sein d'un pays constituent un pilier essentiel de la compétitivité internationale. En effet, les réseaux d'infrastructures réduisent l'effet de la distance, aident à intégrer les marchés nationaux et fournissent les connexions nécessaires aux marchés internationaux. Des infrastructures de qualité sont liées à l'accroissement du commerce – notamment pour les exportations - et ont des effets positifs sur la croissance économique.

Il existe une corrélation entre la qualité des infrastructures et la compétitivité de différents pays (dont la Belgique)⁸. Des pays avec une bonne qualité d'infrastructures de transport telles que l'Allemagne, la Suède et la Suisse obtiennent également un score élevé en termes de compétitivité. A l'inverse, des pays avec une qualité d'infrastructure de transport plus médiocre obtiennent également un score plus faible en termes de compétitivité. On observe que la Belgique obtient un score relativement intéressant en matière de qualité d'infrastructure et de compétitivité.

Comme d'autres régions européennes, la Wallonie a hérité de réseaux routier et ferroviaire denses. Cependant, jusqu'au début des années 2000, les sous-investissements chroniques de ces dernières décennies ont eu pour conséquence une dégradation généralisée des réseaux.

Conscient de l'enjeu, en 2010, après des années de sous-investissements, le Gouvernement wallon a débloqué une enveloppe d'investissement de 500 millions d'euros. Le « Plan Routes » était né, avec à la clé un nombre conséquent de chantiers de réhabilitation et de sécurisation, majoritairement sur le réseau autoroutier (80% du montant) dont l'état réclamait une intervention urgente et conséquente.

Puis, en janvier 2016, le Gouvernement wallon et la Sofico ont lancé le « Plan Infrastructures 2016-2019 ». Celui-ci s'est inscrit dans le prolongement du Plan Routes et en a amplifié le dispositif tout en étendant son action à la fois au réseau régional dit « secondaire », ainsi qu'au réseau des voies hydrauliques, afin d'augmenter le transfert modal des marchandises de la route vers la voie d'eau.

En février 2019, la Commission européenne a sorti le rapport du « Semestre européen - évaluation des progrès concernant les réformes structurelles, la prévention et la correction des déséquilibres macroéconomiques, et résultats des bilans approfondis au titre du règlement (UE) n° 1176/2011 ». Dans ce rapport, l'état du réseau belge est notamment montré du doigt en préci-

sant que « le réseau routier belge est parmi les plus saturés de l'UE. La qualité de l'infrastructure routière se détériore après des années de faibles investissements publics. L'entretien du vaste et dense réseau routier belge ne paraît pas efficace au regard des coûts que les régions et les communes doivent supporter ». Ce rapport, basé sur des constats apparemment antérieurs aux derniers efforts consentis, insiste également sur le fait qu'« **une infrastructure routière dégradée, des incitations génératrices de distorsions dans le secteur des transports et des goulets d'étranglement dans les infrastructures entravent également la croissance de la productivité** ».

Le 11 avril 2019, le Gouvernement a approuvé le Plan Infrastructures 2019-2024 en le dotant d'un budget de 170 millions d'euros pour l'année 2019 et de 270 millions d'euros par an pour la période 2020-2024 (soit un total de 1,52 milliard d'euros pour cette période). Ces volumes d'investissement importants feront l'objet d'un monitoring budgétaire spécifique et pointu. Ce plan s'inscrit dans le prolongement du Plan Infrastructures 2016-2019 et appréhende à la fois les réseaux secondaires et structurant, ainsi que le réseau des voies hydrauliques. Il amplifiera la prise en compte des modes actifs et des aménagements dédiés aux transports en commun.

La mise en œuvre des plans infrastructures tels que précités doit être poursuivie et leur pérennisation doit être organisée.

Les besoins nécessaires sur les voiries sont légions et nécessitent un travail de recensement important. C'est pourquoi, dès 2014, l'administration a établi la construction d'un modèle de Gestion de ses Projets routiers (appelé « GPS »). Cette initiative a permis d'aboutir à la définition de deux grands processus : le processus d'identification des besoins et de sélection des projets et le processus de gestion des projets routiers.

Un besoin est l'expression d'un problème, d'une situation anormale ou dégradée sur le réseau (par exemple : carrefour

dangereux, pont à réparer, revêtement dégradé, éclairage à moderniser, piste cyclable ou trottoirs à réaliser, ...). Ce besoin peut être exprimé par une autorité communale, des riverains, les gestionnaires de l'infrastructure ou des équipements ou par des directions sectorielles du SPW Mobilité et Infrastructures.

Il ne faut pas confondre « besoin » et « projet ». Un projet est clairement défini (périmètre, budget et délai). En effet, une étude précise doit être réalisée pour qu'un besoin devienne un projet. Pour répondre à la répartition selon les diverses thématiques, le SPW Mobilité et Infrastructures et la Sofico ont ventilé chaque besoin dans un silo qui correspond à une thématique particulière.

Les directions sectorielles de l'administration compétentes dans chaque thématique ont caractérisé, pour chaque besoin, l'enjeu relatif à leur thématique. Pour déterminer l'importance de l'enjeu, une échelle graduée de A à F a été créée, le A étant le niveau le plus élevé. De plus, les directions territoriales compétentes (des routes et des équipements électromécaniques) ont pu définir, pour chaque besoin, leur priorité (1, 2 ou 3) en fonction de l'évaluation sur le terrain.

La connaissance précise des budgets à réserver pour l'entretien des routes régionales et de toutes les infrastructures y compris les mobipôles existe. Actuellement, il est cependant difficile de connaître le budget global nécessaire pour l'entretien des voiries communales.

Un cadastre de l'état des voiries et des investissements réalisés et à réaliser devrait être tenu à jour afin de permettre la transparence et la continuité de la gestion des voiries. Les plans infrastructures initient cette démarche d'objectivation à l'échelle de la Wallonie pour les routes régionales. Il est nécessaire de poursuivre leur mise en œuvre et de mettre également en place un système de monitoring de l'état de l'ensemble des voiries communales.

Pour le réseau ferré, actuellement, les investissements prévus sont trop faibles pour tendre vers un réseau zéro défaut. Le nombre

d'avis de ralentissement temporaire ne cesse d'augmenter et des lignes passent à voie unique par manque d'entretien. **Pour éviter tout effet boule de neige (plus on attend, plus les travaux coûtent cher), des budgets suffisants doivent être réservés.** L'exploitation des gares et points d'arrêt non gardés doit être clarifiée, en particulier s'ils jouent le rôle de mobipôles.

Les budgets sont importants mais les enjeux le sont tout autant. Au-delà de l'importance évidente de la fonctionnalité des réseaux pour la Wallonie, ce sont également l'image de marque de la région et sa compétitivité à moyen et long termes qui sont en jeu.

La répartition des rôles de financement et de mise en œuvre pour les investissements d'une part, la maintenance et l'exploitation sera clarifiée et organisée par la Région.



VI. DOUBLER L'OFFRE DE SOLUTIONS DE MOBILITÉ

L'offre comprend les infrastructures, les solutions de déplacement et les services numériques. Chacun de ces éléments pouvant prédominer selon le mode. Par exemple pour la marche, seule l'infrastructure est nécessaire. Mais la multimodalité nécessite que les trois couches soient disponibles en suffisance et qualitative. Ce besoin de simultanéité explique partiellement le caractère chaotique du démarrage de la nouvelle mobilité. Contrairement à ce qui est souvent énoncé, le numérique ne va pas tout résoudre à lui seul, il est indispensable de développer en parallèle un bouquet de solutions complémentaires.

16. MARCHER PLUS POUR RAISON DE SANTÉ PUBLIQUE

Actuellement, dans les pays industrialisés, la distance moyenne d'une marche dans le cadre d'un déplacement avec un objectif est de quelques centaines de mètres (rarement plus de 500). L'OMS préconise une activité physique minimum de trente minutes de marche rapide (2-3 km) par jour pour maintenir un bon état de santé physique et mental. Or, 20 à 50% des personnes ont une activité physique inférieure à ce niveau.

La marche constitue le maillon de base de la multimodalité. En ville comme à la campagne, la marche doit être promue en focalisant son intérêt d'abord et avant tout pour raison de santé. Un budget régional important y sera consacré annuellement. Trois types d'actions doivent être menés pour développer la marche : le développement de l'infrastructure, la sensibilisation, l'accompagnement.

En matière d'infrastructure, il s'agira de favoriser la marche essentiellement via la réalisation d'aménagements qualitatifs en faveur des piétons.

Les priorités seront définies en vue de favoriser les déplacements de proximité à pied, avec un focus particulier sur les liaisons entre d'une part, le(s) mobipôle(s) et d'autre part, les villages et les lieux d'activité les plus proches.

La conception des infrastructures dédiées aux piétons répondra aux critères de sécurité (visibilité, lisibilité, protection vis à vis du trafic, aménagements séparés des flux cyclistes sur les voiries de liaisons interurbaines ou entre quartiers), rapidité (cheminements directs, sans détours, phase verte plus longue aux feux pour les traversées piétonnes et une seule fois), cohérence (cheminements logiques et sans discontinuités), confort (planéité des revêtements, espace disponible, balisage) et agrément (qualité paysagère, design d'aménagement, tranquillité). On veillera à lever les barrières piétonnes, et à assurer la continuité et l'éclairage des cheminements. Les aménagements impliquant une discontinuité des flux piétons seront évités à tout prix. Les traversées dangereuses seront aménagées.

Un accent générique doit être mis sur la vitesse. En particulier, hormis, de façon générale, pour les voiries régionales, les abords immédiats des principaux lieux de vie seront aménagés en zone de rencontre (vitesse limitée à 20 km/h ou 30 km/h) et les rues d'accès principales seront rendues accessibles pour



Les pédibus : des expériences à généraliser

tous (largeurs, pentes, bordures, dalles podotactiles, dispositifs sonores (feux)...). Enfin, un balisage clair et cohérent sera mis en place aux abords des gares et plateformes multimodales ainsi que dans et depuis les principaux parkings ; il visera à indiquer la direction des principaux centres d'intérêt et la distance, exprimée en minutes, vers ce(s) lieu(x).

En fonction des flux, des mesures de priorisation des piétons seront implémentées dans les carrefours à feux (suppression des mouvements de voitures dangereux, adaptation des cycles de feux en faveur des piétons, ...).

Dans les quartiers densément peuplés, il est conseillé de rendre au minimum 50% des rues et places piétonnes.

Une communication ciblée sur les bienfaits de la marche pratiquée régulièrement dans le cadre de sa mobilité quotidienne devra être mise en place en vue d'élever la pratique de la marche

au même rang que le fait de se brosser les dents, boire 2 litres d'eau ou de manger 5 fruits et légumes par jour.

Ceci constitue un bon exemple en matière de synergie des différentes politiques, les retombées positives sur la santé tant physique que mentale et sur l'économie. Ce message doit être intégré dans le système global de communication sur la mobilité. Les nombreuses solutions qui sont aujourd'hui disponibles pour vérifier le nombre de pas effectués rendront la tâche plus ludique. Il faut développer une culture de la marche en la valorisant notamment au sein des établissements scolaires et des entreprises.

Sur le plan de l'accompagnement, on sait que les habitudes qui sont prises dans la petite enfance ont une chance de succès de quasiment 100% de continuité à l'âge adulte. On ciblera prioritairement sur les publics les plus jeunes et leurs parents.

17. DES ENGINES DE MICROMOBILITÉ ÉLECTRIQUE QUI VIENNENT À POINT

En complément au vélo, plusieurs nouvelles solutions très prometteuses se sont récemment ajoutées aux solutions de first et last miles. Les engins de micromobilité électrique permettent d'étendre le périmètre accessible en un quart d'heure de 1.5 km à 5 km. Compte tenu de leur portabilité, ces engins se situent à mi-chemin entre la marche et le vélo.

En zone urbaine, leur principal atout est de contribuer à fluidifier des déplacements en réduisant l'emprise sur les réseaux routiers souvent au bord de la saturation.

Dans les zones périurbaines et rurales, en s'adressant à divers types d'utilisateurs pour un prix accessible, elle contribue à **désenclaver les campagnes** en les rapprochant des services de mobilité, les futurs « mobipôles ».

L'avantage supplémentaire par rapport au vélo électrique étant sa portabilité qui permet de concilier son usage à la fois pour le first mile et le last mile, ce qui en fait une solution idéale pour les « first et last miles » sans devoir investir un euro en infrastructures de stationnement.

La Belgique est l'un des rares pays européens avec la Norvège à avoir légiféré tôt pour rendre cette micro-mobilité électrique plus efficace et attractive. En termes de règles applicables aux utilisateurs d'engins de déplacement, lorsque les utilisateurs d'engins de déplacement ne circulent pas plus rapidement qu'à l'allure du pas, ils doivent suivre les règles d'application pour les

piétons. S'ils circulent plus rapidement qu'à l'allure du pas, ils doivent suivre les règles d'application pour les cyclistes. Enfin, les règles que doivent respecter les autres usagers de la route vis-à-vis, respectivement des piétons et des cyclistes, valent également vis-à-vis des utilisateurs d'engins de déplacement.

Communiquer sur la Micro Mobilité, en priorité vers les villes et communes, procurer une information aux consommateurs sur la qualité des engins de Micro Mobilité, développer des formations à la sécurité routière, faciliter l'expérimentation des engins de Micro Mobilité par le grand public et les entreprises, rendre les services de transports publics compatibles (véhicules, règlement d'utilisation, consignes à bagages...) avec la Micro Mobilité constituent les actions prioritaires à mettre en œuvre.





Les nouveaux engins électriques de micro mobilité permettent de réaliser le last mile

18. LE VÉLO : QUAND ON VEUT, ON PEUT !

La proportion de cyclistes quotidiens atteint 36% aux Pays-Bas, 23% au Danemark 4% en France et seulement 1% en Wallonie. Avec l'arrivée du vélo électrique la question des pentes n'est plus un frein au déploiement du vélo comme véritable solution de mobilité porte à porte. Quant aux arguments liés au climat ou à une supposée prédisposition culturelle, voire « génétique », l'exemple des Pays-Bas comme celui des Pays nordiques démontrent clairement que ce ne sont pas des arguments susceptibles d'expliquer les faibles parts modales observées en Wallonie.

Certaines régions ou villes ont su décider d'influer sur leurs parts modales et ont pris un ensemble de mesures cohérentes et volontaristes pour y arriver. C'est ce qui doit être fait en Wallonie.

Ainsi, au Pays-Bas, la pratique du vélo n'est pas tombée du ciel, les premières politiques en faveur du vélo ont débuté dans les années 70 et résultaient d'une double prise de conscience. C'était la fin de l'énergie bon marché et le tout voiture s'avérait par ailleurs meurtrier. A cette époque de nombreuses manifestations se sont succédées qui ont bénéficié de l'oreille attentive du monde politique. Le changement des pratiques, appuyé par une politique forte en matière d'infrastructure a ainsi mis une dizaine d'années pour devenir significatif. C'est le temps dont nous bénéficions pour atteindre les objectifs visés.

Les principaux leviers de cette transformation ont été liés aux infrastructures, à l'implication des pouvoirs locaux et des employeurs.

Le développement des infrastructures cyclables a été déterminant. Il a permis l'émergence de pistes et de routes dédiées aux vélos et donc de garantir un confort et une sécurité maximale pour les usagers de ce mode de transport. Dans une ville comme Houten, un réseau cyclable et pédestre a été développé en forme d'étoile reliant le centre aux quartiers résidentiels alors que toutes les parties de la ville sont restées accessibles en voiture. La circulation automobile ne peut cependant s'effectuer d'un quartier résidentiel à l'autre que via la route de contournement. La marche ou le vélo deviennent dès lors plus intéressants et plus rapides que la voiture.

Une implication forte des collectivités locales a été suscitée. La politique cycliste aux Pays-Bas est, de longue date, une matière essentiellement dévolue aux communes. Ces dernières sont responsables de la majeure partie des équipements utilisés par les cyclistes, que ce soit en termes d'infrastructure ou de sensibilisation. Pour parvenir à leurs objectifs, les communes disposent généralement de lignes budgétaires spécifiques, afin d'en assurer notamment, la continuité dans le temps. Il est intéressant d'observer que la part modale du vélo varie beaucoup selon les villes, et

pas seulement selon les pays. Ainsi, en Allemagne, la proportion de cyclistes quotidiens ne dépasse pas 2% à Wuppertal mais atteint 38% à Münster. En Belgique, Bruges affiche 28% et Namur 2%. En France, selon les derniers chiffres disponibles, Strasbourg fait 8% et Montpellier 2%.

Les employeurs ont été largement impliqués. De nombreuses sociétés ont fourni à leurs travailleurs des vélos d'entreprise d'une manière "fiscalement intéressante". Cette simple mesure a eu des effets notables, même aux Pays-Bas – où la possession de vélo est de toute évidence très élevée. Les travailleurs se sentent moralement incités à utiliser davantage le vélo lorsqu'ils le reçoivent gratuitement de leur patron.

L'ambition de FAST en matière de vélo est de quintupler la part modale. Cet objectif ambitieux devrait être traduit par type d'espace.

Les villes et communes seront incitées à exprimer de manière chiffrée leurs ambitions en termes de vélo, à les traduire au sein de leur plan (inter)communal de mobilité et à définir d'emblée les moyens qu'elles y consacreront.

Le principal frein à la pratique du vélo étant le sentiment d'insécurité, le report modal en faveur du vélo est intimement lié au déploiement d'infrastructures sécurisées.

L'objectif est de passer de 3500⁹ à 10000 kilomètres de pistes cyclables (séparées ou pas) d'ici 2030 en Wallonie.

Pour créer la masse critique, il faut éviter d'éparpiller les moyens. **Les infrastructures doivent donc être priorisées d'abord sur les zones urbaines** car c'est là que le potentiel est le plus élevé **et puis dans les toutes les communes en visant en priorité à relier les villages et zones d'activité soit au réseau d'offre structurante (donc vers les mobipôles) en valorisant, le cas échéant, le réseau RAVEL (ou autres voies rapides pour vélo).** Un troisième axe visera les zones de forte demande de mo-

bilité où la construction de pistes directes et dédiées est pertinente vu la masse critique en priorité pour rallier le cœur des 9 pôles urbains depuis les communes limitrophes via des axes cyclables rapides adaptés aux vélos électriques.

Concernant le régime de vitesse, en agglomération, là où la fonction de desserte locale est forte (70% des rues environ), **le 30 km/h sera privilégié**, permettant d'assurer le partage des voiries sans y construire de pistes cyclables. Hors agglomération, sur les routes régionales ou communales fortement fréquentées, une séparation physique sera privilégiée.

Il faut aussi un public potentiellement à même de répondre rapidement. Il faut viser en **priorité les publics susceptibles de donner une réponse rapide**. Par exemple, les étudiants des niveaux supérieurs du secondaire, des universités et des grandes écoles constituent un public idéal (à condition que le stationnement sécurisé soit prévu, ce qui n'est malheureusement pas encore le cas partout).

L'usage du vélo n'est crédible que si l'on bénéficie de stationnements sécurisés. Il est donc peu pertinent de déployer des moyens pour les cheminements sans prévoir **en même temps** les stationnements sécurisés et aisés.

La Région contribuera au financement des stationnements vélos sécurisés mis en œuvre par les pouvoirs locaux.

Les stationnements sécurisés pour vélos seront déployés en priorité à toutes les gares et mobipôles et aux lieux visés pour les publics cibles.

Les actions pour encourager l'usage du vélo à assistance électrique seront poursuivies et renforcées (tests gratuits, coaching, une prime

à l'acquisition...). Les employeurs seront mobilisés encore plus qu'aujourd'hui. La prime d'achat de vélo de ville s'est avérée un outil très efficace car lorsqu'on a un vélo, on a envie de l'utiliser. **Poursuivre et renforcer la politique de soutien de l'acquisition du vélo (ainsi que d'autres engins électriques) est une mesure générique à mettre en place.** Le soutien à un système national d'identification des vélos doit aussi être envisagé.

La formation des agents techniques à la prise en compte du vélo et modes doux sera poursuivie, incluant au besoin un module pratique de « mise en selle ».

Globalement, en ce qui regarde le vélo, il faudrait élever le budget annuel par habitant à 15 euros¹⁰ et dégager un budget global de 1 euro par habitant afin d'entretenir l'ensemble des pistes cyclables et des stationnements vélo existants. Ce budget devra s'accroître progressivement pour atteindre 25 euros/habitant en 2030.

De plus, 90% des voiries hors autoroutes sont communales. Il est donc incontournable que les communes soient au cœur de l'action pour déterminer la séquence précise et priorisée d'aménagements.

Enfin, **il est indispensable d'assurer la transparence et la lisibilité totale sur les budgets globaux réservés au développement de chaque mode, ceci constituant un véritable enjeu de gouvernance.** Pour ce faire, il faudra monitorer la part du budget vélo régional consacrée aux réseaux structurants (RAVEL, autoroutes à vélo) d'une part, celle consacrée aux cheminements cyclables locaux et celles relatives à la sécurisation du stationnement des vélos.



Objectif 2030 : 10 000 km de piste cyclable en Wallonie

⁹ 3516 km à ce jour, soit 1427 km de ravel, 2089 km de pistes cyclables marquées, contiguës ou séparées.

¹⁰ Aux Pays-Bas le budget s'élève à 25 euros par habitant

19. VALORISER LE RÉSEAU FERROVIAIRE PARTOUT OÙ IL EST PRÉSENT

Le mode ferroviaire est une solution d'avenir pour laquelle la Région dispose de vrais atouts, notamment un réseau dense, qui répond aux fonctionnalités souhaitées, assorti d'un important maillage de gares et de points d'arrêt. Le rail a connu une augmentation historique de la fréquentation des voyageurs dans les années 2000, en bonne partie pour les déplacements vers Bruxelles, mais cette croissance de fréquentation est inégalement répartie sur le territoire et est accompagnée d'une forte dégradation de la qualité de service (ponctualité).

Le réseau fait également preuve de sérieuses faiblesses : avec des éléments vétustes, un matériel roulant insuffisant, de vastes zones de territoire mal desservies, des gares désinvesties, témoignant du manque d'attention porté au chemin de fer et d'une inadaptation de l'outil ferroviaire aux évolutions de la Région au cours des dernières décennies.

La Région a la possibilité d'influencer considérablement le transport ferroviaire via les politiques d'aménagement du territoire, de mobilité et de fiscalité en particulier. La Wallonie veillera ainsi à agir sur le périmètre sur lequel elle a la main, notamment via les choix qu'elle fera en matière d'aménagement territorial et de développement d'infrastructures en particulier via la mise en place bien réfléchie du réseau de mobipôles à proximité immédiate des gares. **Tout doit être fait par la Région pour renforcer prioritairement la fréquentation de l'offre ferroviaire.** De cette manière, elle sera plus forte pour faire valoir ses attentes en matière d'augmentation de l'offre.

Exploiter le réseau ferroviaire au mieux et partout où il est présent et faire du réseau ferroviaire l'ossature du réseau structurant constitue le cœur de la stratégie en matière de rail.

Promouvoir l'élaboration d'une offre intégrée constitue une autre priorité. Compte tenu de l'importance de l'intermodalité, il est indispensable de concevoir l'offre de manière intégrée et pas seulement de la commercialiser de manière intégrée. L'intégration doit porter aussi sur les liaisons, les niveaux de service (cadencement), les tarifs, les horaires, les correspondances, la signalisation et les infrastructures.

Le dialogue entre les autorités fédérale et régionale doit s'accroître de manière constructive dans le but d'élaborer conjointement une vision unifiée de l'offre et de toutes ses caractéristiques.

A ce titre, et dans le cadre de la mise en application du 4^{ème} paquet ferroviaire européen, la région devra s'investir dans les réflexions visant d'une part à définir les obligations de service public ferroviaire à maintenir et à développer sur son territoire, et d'autre part, à identifier les modalités futures possibles d'attribution de ce marché (attribution directe ou appels d'offre).

Les nœuds de correspondances devront être envisagés comme de véritables « hubs multimodaux » c'est-à-dire comme un lieu de convergence de différents services de mobilité en y appliquant le principe STOP. Les gares doivent être valorisées comme des lieux de vie et d'échange. L'accès privilégié et à valoriser est la marche à pied. Viennent ensuite le vélo et le bus. La valorisation des modes alternatifs à la voiture individuelle est indispensable en particulier pour sauvegarder la convivialité des gares et des cheminements piétons et vélos sûrs. Des rabattements en bus, en particulier depuis le réseau des lignes structurantes de transport public seront organisés. Enfin d'autres services, par exemple, un service de voiture partagée seront développés. Les concepts de mobipôle décrit aux point 13 est un élément clé pour permettre la mise en œuvre d'un système de mobilité intégré qui fera la part belle aux modes de déplacements plus durables.

Adopter le modèle des nœuds de correspondances comme cadre de référence commun à tous les niveaux de pouvoirs et pour tous les opérateurs de transports publics est une manière efficace de parvenir à cette intégration horaire des services et ainsi maximaliser les possibilités de correspondances entre les services et les réseaux.

Conformément au point 3, ceci impliquera que les différentes autorités organisatrices du transport travaillent conjointement à la définition d'une offre intégrée de transport public et que les opérateurs de transports participent à une conférence des horaires pour progresser sans cesse vers une meilleure intégration de leurs services et offrir une chaîne de déplacement efficace pour les usagers. Outre les éléments qui relèvent de son champ d'action propre, la région a communiqué au Fédéral ses besoins en matière de développement de l'offre wallonne.

Les demandes de la Région reposent essentiellement sur un principe de base de minimum 1 train/h/sens dans chaque gare wallonne.

Le ferroviaire est par excellence un mode capacitaire et doit en premier lieu être développé entre les zones denses du territoire : notamment **le triangle Mons - Namur - Bruxelles et les agglomérations régionales ou proches des frontières régionales (Charleroi, Liège, Arlon, Maastricht, Aix-la-Chapelle, Luxembourg, Lille)**. La Wallonie demande l'amélioration des performances et capacités sur toutes les liaisons entre Bruxelles et les principales villes wallonnes. En particulier, elle souhaite que Liège se situe à 40 minutes de Bruxelles, tandis que Mons, Namur et Charleroi doivent être reliées à Bruxelles en 30 minutes.

Le **Réseau Express Régional bruxellois** a fait l'objet d'un Accord de Coopération d'exécution entre l'État fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale signé le 8 octobre 2018 visant la finalisation de ce projet et en particulier pour la Wallonie, la mise à 4 voies des tronçons Ottignies-bifurcation Louvain-la-Neuve pour décembre 2023, Bakenbos (La Hulpe)-Ottignies et Waterloo-Lillois pour décembre 2025 et Lillois-Nivelles et la gare d'Ottignies pour décembre 2029

Au-delà du RER, le **triangle wallon Mons - Namur - Bruxelles** est une zone dense du territoire avec une structure plus complexe que celle d'une agglomération classique. Les besoins de transports sont multiples et les déplacements multidirectionnels. Pour répondre à ces besoins, les axes actuels doivent tout d'abord être améliorés (ex : ajout d'une troisième voie entre Auvclais et Namur où le trafic marchandises et le trafic voyageur de la dorsale wallonne cohabitent) ainsi que les gares (ex : Braine-le-Comte, Ottignies, Gembloux, etc.), la signalisation (ex : découpage sur la ligne 139 Ottignies-Leuven, etc.) et la vitesse (ex : mise à double voie de la L140 en entrée de gare de Charleroi, etc)

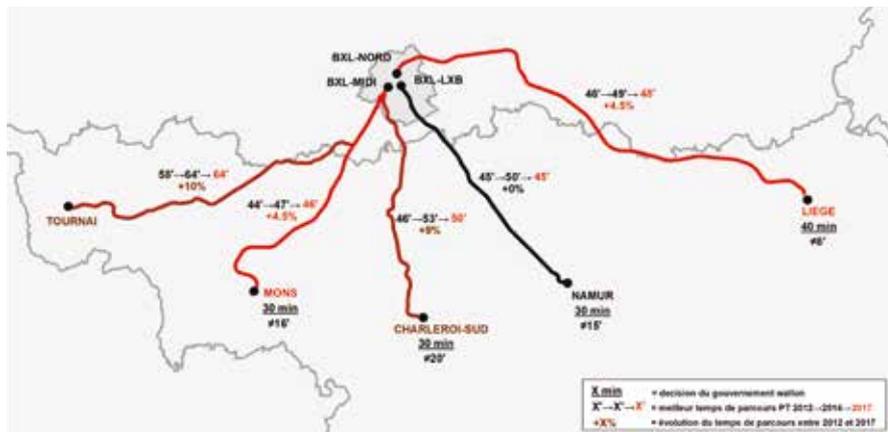
entre autres, pour entrer dans les nœuds de correspondances.

Au-delà de ces améliorations, des lignes ferroviaires doivent être ré-ouvertes. Il s'agit des lignes Libramont- Bastogne 97 (Quievrain frontière) et 154 (Dinant – Givet) selon les conditions approuvées lors du gouvernement wallon de juillet 2018.

Le renforcement des deux axes majeurs que sont la dorsale wallonne (Liège - Lille) et l'axe 3 (Bruxelles - Namur - Luxembourg) est également indispensable. L'objectif sur ces axes est de proposer une offre IC importante (2-3 IC/h) et rapide, qui entre dans les nœuds de correspondances afin de jouer le rôle de collecteur.

Concernant les agglomérations, le train doit pouvoir offrir des fréquences élevées et des dessertes fines. Il convient donc de **poursuivre la mise en place des réseaux express à Charleroi et Liège** ; de mettre en place des liaisons vers les agglomérations à l'étranger (Luxembourg, Maastricht, Aix-la-Chapelle, Lille).

En parallèle de ces axes principaux, dans les zones à faible densité de population, le ferroviaire doit d'autant plus jouer le rôle de colonne vertébrale du multimodal. Le ferroviaire doit en effet servir de mode privilégié pour le rabattement des autres modes de transport. En zones rurales, le réseau multimodal doit pouvoir s'accrocher à des lignes performantes. Afin de développer l'offre pour atteindre 2 trains L/h/sens, il est nécessaire de mettre à double voies certains tronçons à voie unique sur les lignes 42 (Liège-Gouvy), 43 (Marloie-Liège) et 132 (Charleroi-Couvin), de remettre en service la deuxième voie sur la ligne 144 (Jemeppe-Gembloux) et la ligne 130A (Erquelines-Charleroi). Afin d'attirer des clients supplémentaires, l'image du train doit être améliorée. Les infrastructures doivent être adaptées pour répondre principalement au besoin de confort et d'accessibilité PMR avec notamment une généralisation des quais hauts en gare, des espaces d'attente de qualité et des systèmes d'information adaptée à la clientèle (haut-parleur, écran, etc.).



Souhait de la Région en matière de temps de déplacement vers Bruxelles

20. DES TRANSPORTS EN COMMUN CADENCÉS, DIRECTS ET FIABLES

La part de transport collectif doit s'accroître fortement en passant de 4 à 10% en 2030. Cette augmentation de la part modale du bus/tram devra s'effectuer progressivement et de manière exponentielle pour atteindre l'objectif : +1% d'ici 2023, ensuite +2% d'ici 2028 et enfin +3% d'ici 2030.

Cette augmentation repose notamment sur la mutation progressive de l'offre de transport collectif mais requiert également la contribution active des communes (gestionnaires de voiries) aux débats au sein des organes de consultation et au déploiement des infrastructures permettant l'amélioration de la qualité de service, en particulier la vitesse des bus et la mise en œuvre de l'ensemble des actions préconisées par ailleurs dans cette stratégie pour orienter la demande.

L'objectif est d'assurer une accessibilité optimale au sein des pôles, des communes vers les pôles wallons et extérieurs au territoire ainsi que vers les principaux lieux d'enseignement, d'emplois et de services.

Une offre structurante composée de lignes rapides (train ou autocar) et desservant chaque commune de Wallonie à raison d'un passage par heure et par sens de 6h à 20h du lundi au samedi sera prioritairement développée et/ou rendue plus lisible. Dans les pôles, les niveaux de service de référence se situent entre 4 et 8 bus par heure et par sens dans les cœurs de Ville et entre 2 et 4 bus en périphérie de 6h à 22h du lundi au samedi.

Lorsqu'il existe, le réseau ferroviaire constitue le moyen privilégié de liaison entre les pôles mais là où les connexions ferroviaires ne sont pas établies, en complément, l'offre de transport collectif par autobus/autocar sera développée pour compléter le réseau structurant.

En ce qui concerne les dimanches et jours fériés, cette offre pourra être réduite. L'offre devra être mise en œuvre pour 2023 (fin du contrat de service public 2019 - 2023). **A l'échéance de 2030, la fréquence de la demi-heure sera visée sur le réseau structurant (train et bus).**

Concernant la manière de remplir cet objectif crucial pour l'attractivité de l'ensemble du réseau structurant, il est nécessaire de

prévoir 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.

De plus, les communes apporteront leur expertise et leur connaissance du terrain dans la définition de l'offre, la stratégie d'arrêts, le tracé des lignes structurantes, celles-ci devant traverser chaque commune wallonne. A cet égard, un compromis devra chaque fois être trouvé afin de combiner un trajet le plus direct avec des points d'arrêt pertinents compte tenu des spécificités du territoire communal.

En parallèle de la fréquence, il y a lieu d'accroître la qualité de service en particulier via trois axes principaux : la fiabilité du service, la vitesse et le confort.

Tout accroissement de l'offre qui ne s'accompagne pas d'une amélioration de la fiabilité est vain. Un service non fiable comporte un risque que ne prendront pas les personnes non captives. La fiabilité, la ponctualité et une information en temps réel (fiable elle aussi) sont l'essence même de la qualité de service. Ces trois axes devront constituer la priorité absolue de la mission confiée à l'OTW via le Contrat de service public.

En second lieu, la vitesse doit être accrue grâce à une politique de desserte et à des infrastructures adaptées : sites propres ou systèmes de priorités doivent être généralisés aux entrées de toutes les villes qui présentent de la congestion, en particulier en lien avec le développement de l'ITS.

Il sera nécessaire de redresser progressivement les itinéraires des lignes structurantes de manière à les rendre plus directs, ce qui, contrairement à ce que l'on peut supposer en première analyse, est également nécessaire pour capter davantage de personnes et augmenter la capacité du système de transport. En parallèle, on veillera à déployer des services complémentaires (à capacité adaptée) afin de répondre aux besoins des zones qui ne

seraient plus desservies, en coordination avec le développement des services coordonnés par la Centrale régionale de mobilité. Développer des sites propres pour accroître la vitesse des transports publics sur route est une action doublement pertinente car elle permet aujourd'hui d'accroître l'attractivité en préparant, si l'on y veille, l'arrivée du transport collectif l'autonome. A cet effet, on prendra soin, dès aujourd'hui, d'étudier les besoins futurs liés à l'autonomie des véhicules et développer l'ITS en priorité en lien avec les transports collectifs structurants.

La troisième exigence porte sur le confort dont le cadencement fait également partie car il permet de retenir facilement l'horaire, augmentant ainsi le sentiment générique de sécurité. Sur le réseau structurant, en dehors de l'urbain (où les trajets sont plus courts), **on veillera à ce que les véhicules soient prévus pour maximiser le nombre de places assises.** Le confort sera également amélioré en priorité aux arrêts les plus structurants et les plus fréquentés (cfr mobipôles et mobipoints).

Les considérations émises ci-dessus concernent la partie structurante de l'offre, celle qui doit posséder des caractéristiques de permanence aptes à attirer de nouveaux publics. Ceci suppose un travail préalable d'identification des liaisons structurantes. Au réseau structurant, il faut ajouter des liaisons plus fines notamment en milieu urbain et un ensemble de parcours dédiés au transport des écoliers dont les horaires, itinéraires seront pensés pour les écoles, et revus régulièrement en fonction des besoins.

A travers les contrats de service publics successifs, le gouvernement confiera à l'Autorité organisatrice du Transport le soin de traduire

les orientations stratégiques du Gouvernement en matière d'offre de transport et à l'Opérateur le soin de mettre en œuvre les lignes dans les meilleurs délais, avec la plus grande efficacité et en veillant à maximiser sans cesse la fiabilité et la qualité du service offert.

De nombreux élèves et étudiants bénéficieront du transport collectif structurant, toutefois, **une offre spécifique complémentaire plus fine et limitée aux jours scolaires et aux heures d'arrivée et de départ des écoles doit continuer à être prévue pour les déplacements domicile - école.** Cette offre de transport collectif devra être analysée en lien avec les circuits scolaires de carence afin d'offrir une solution à l'ensemble du territoire. Une analyse approfondie doit être menée pour identifier les solutions les plus pertinentes en regard du service rendu et du coût pour la collectivité.

Pour les déplacements réguliers de groupe (déplacements scolaires, d'ainés, d'associations sportives, culturelles ou de mouvement de jeunesse,...) pour lesquels le réseau structurant de transport collectif n'apporte pas la réponse au besoin de mobilité, la Wallonie veillera à l'assouplissement du cadre réglementaire relatif aux services spécialisés en vue du développement accru de l'usage d'autobus/autocar, tant publics que privés, en lieu et place de ballets de voitures. Ces déplacements collectifs non financés par la Wallonie participent en effet également à l'objectif FAST de réduction de la part modale de la voiture.



Le transport en commun devient aussi rapide que la voiture © TEC 2019

21. LE TAXI INDIVIDUEL OU PARTAGÉ POUR REJOINDRE LA DESSERTE STRUCTURANTE ET RÉPONDRE À DES BESOINS SPÉCIFIQUES

Le service de transport rémunéré de personnes par véhicule automobile avec chauffeur offre un potentiel certain pour un déplacement porte à porte, soit global, soit complémentaire à un transport en commun et donc un outil de mobilité fondamentale.

En région urbaine, le développement de nouveaux types de services ayant recours aux nouvelles technologies a vu le jour. À côté de certains exploitants d'un service de taxis, propriétaires d'une flotte souvent importante, des services intermédiaires proposant une plateforme plus générale de réservation à laquelle plusieurs exploitants peuvent adhérer se sont créés. Ces services d'intermédiation électronique interfèrent sur la disponibilité du service qui s'en trouve ainsi affectée alors que les exploitants de taxis restent soumis à des règles strictes (taxes, quota, capacité annuelle, prix maxima).

Ceci a conduit à la nécessité de réorganiser la profession et d'adapter la réglementation wallonne.

La région entend promouvoir une mobilité intégrée en suivant des axes stratégiques qui devraient permettre d'accroître l'usage du taxi comme solution alternative à la voiture, notamment une plus grande sécurité pour le client et une tarification encadrée claire et transparente tout en préservant les services de taxis existants.

La volonté est ainsi de parvenir à un équilibre entre ouverture du marché et intégration des nouvelles innovations propres à ce secteur d'activité en pleine mutation sans pour autant opter pour une dérégulation complète du secteur, ce qui mettrait inévitablement à mal tant les exigences essentielles pour le consommateur en terme de sécurité, fiabilité, qualité et accessibilité financière du service, que la possibilité pour l'autorité publique d'assurer une meilleure politique de mobilité.

En vue de lier rentabilité des exploitants, d'une part, et qualité du service pour les usagers, d'autre part, il est également important de tenter de réduire au mieux les voyages à vide, par nature gé-



Les taxis locaux seront développés pour rejoindre les mobipôles. Source : T'Condruces

nérateurs de congestion de trafic. Ceci engendre une nécessité d'étendre la zone « de chalandise », actuellement limitée pour le taxi au territoire de la Commune. La solution envisagée serait de diviser le territoire wallon en deux types de zones d'exploitation : « zones Urbaines », correspondant au territoire des plus grandes villes de la région et « zones Inter-urbaines » englobant un territoire plus large correspondant aux bassins de mobilité.

Tel que réfléchi et réorganisé, le transport au moyen de véhicules de petite capacité pourrait ainsi devenir une véritable solution complémentaire au transport public.

Concernant les territoires ruraux, l'évolution vers un système de transport collectif structuré et performant nécessite d'organiser, d'une part, des services de rattachement des Mobipôles pour les personnes qui en sont trop éloignées et d'autre part, des solutions de mobilité pour des publics spécifiques qui ne peuvent accéder au transport collectif structurant. En effet, le risque d'isolement et de précarisation de ces régions, avec une difficulté d'accès à l'emploi, est en effet important si l'offre de mobilité n'est pas accessible à tous. Or, les opérateurs de taxi sont actuellement présents quasi uniquement en région urbaine et proposent des services selon une tarification réglementée, mais relativement onéreuse et non intégrée avec les autres solutions de mobilité.

Une offre de taxi local individuel ou partagé doit être développée, pour permettre aux personnes les plus éloignées du réseau structurant de pouvoir rejoindre celui-ci, via le mobipôle le plus proche, autrement qu'à pied ou à vélo.

Le rabattement vers le réseau structurant doit rester la priorité pour tous les publics. Dès lors, sauf pour les personnes qui ne peuvent pas emprunter le transport public, les services complémentaires ouverts à tous doivent desservir uniquement les mobipôles les plus proches.

Il y aura lieu d'étudier au cas par cas la capacité nécessaire des véhicules pour un usage économiquement et écologiquement rationnel. En outre, il existe aussi une partie de la population qui ne peut pas se déplacer seule : certaines personnes âgées, des personnes en situation de précarité sociale et économique, les personnes à mobilité réduite, les personnes gravement malades. Il s'agit de besoins dispersés, irréguliers, et liés aux caractéristiques des personnes. Bien souvent, cette difficulté à se déplacer se traduit par des difficultés d'accès aux services : soins, formations, emplois, activités culturelles ... et peut se transformer progressivement en isolement et perte du lien social.

De nombreuses initiatives se sont mises en place pour répondre à ces besoins sans être harmonisées sur le territoire. Les opérateurs sont nombreux : OTW pour les Proxibus, Telbus ou Flexitec, bénévoles souvent via les Centrales des moins mobiles, services

de transport d'intérêt général, souvent organisés par les CPAS, ou encore divers services organisés à l'initiative de la Croix rouge, des mutuelles, conducteurs bénévoles défrayés ... Dans le domaine du transport de personnes à mobilité réduite, la demande est généralement bien supérieure à l'offre, tendance qui va se poursuivre avec le vieillissement de la population.

La multiplicité et la complexité de ces services sont telles que les publics spécifiquement concernés ne sont pas à même de s'y retrouver. D'où l'apparition à maints endroits du territoire, surtout ruraux, d'intermédiaires entre les demandeurs et les opérateurs, parfois organisés en centrale locale de mobilité au niveau communal ou plus souvent supra communal. Ces acteurs disposent d'une connaissance fine du terrain. Ils répondent aux demandes de mobilité des publics ciblés en respectant une priorisation de l'offre qui doit assurer un usage optimal des deniers publics dans une approche privilégiant la mobilité durable.

La centralisation des informations est vitale pour rendre disponible l'information sur les solutions existantes, pour mutualiser et utiliser le plus efficacement possible les moyens disponibles, pour objectiver les besoins et pour combler les manques. Pour que ces initiatives puissent se développer et couvrir l'ensemble du territoire wallon, la « Centrale régionale de Mobilité », se mettra en place.

Elle poursuivra conjointement avec les Centrales Locales de mobilité, les missions suivantes : la mise en place d'un numéro d'appel unique, géré de manière décentralisée en vue de répondre aux demandes de mobilité de l'ensemble des personnes vivant en Wallonie ; la coordination et la valorisation des services de transport locaux alternatifs à la voiture individuelle en complément des transports public ; la recherche d'un usage optimal des deniers publics dans une approche privilégiant la mobilité durable à travers notamment la mutualisation des moyens disponibles et l'économie collaborative.

Vu la faible demande nocturne de mobilité, impliquant l'absence d'offre de transport en commun, et la nécessité de promouvoir un retour en toute sécurité pour les déplacements culturels/festifs, il sera également utile de **promouvoir le taxi comme solution de mobilité nocturne** durant les périodes où l'offre de transport collectif n'est pas disponible. En ville, les courses pourront s'effectuer au départ des principaux mobipoints.

La tarification de ces services de taxi occasionnels doit être intégrée à l'offre de mobilité développée dans les Mobipôles et les Mobipoints. L'offre sera limitée en terme d'utilisation mensuelle afin d'éviter tout abus. **Une étude approfondie prenant en considération l'ensemble du modèle de desserte du territoire sera menée pour identifier le modèle de tarification viable.**

22. DÉPLOYER MASSIVEMENT L'USAGE DE LA VOITURE PARTAGÉE

Quelle que soit la qualité de l'offre, il existera toujours des trajets trop complexes pour être effectués à des conditions acceptables sans le recours à la voiture. Ainsi, la complexité, la variabilité de certaines chaînes de déplacement, la nécessité de transporter des enfants, des paquets, la météo peuvent rendre le recours à une alternative indispensable. Si l'on ne prévoit pas une solution pour ce type de déplacement, on contraint la plupart des gens à acheter une ou plusieurs voitures. Or, une fois que celle-ci est possédée, elle est utilisée même lorsque ce n'est pas indispensable car c'est un réflexe.

Actuellement, 1 voiture partagée en Wallonie remplace 13,25 voitures privées, soit 12 emplacements de parking libérés et le taux d'occupation actuel des voitures partagées en Wallonie est égal à 2,3¹¹ alors qu'il n'est que de 1,3 pour la voiture non partagée. En outre, les utilisateurs optimisent d'avantage leur mobilité, ce qui se traduit par une baisse du nombre et de la distance des déplacements.

Le partage de la voiture est l'étape la plus cruciale vers l'adoption d'un nouveau modèle de mobilité. C'est aussi l'étape la plus difficile à franchir. C'est un acte qui doit être valorisé et encouragé car il constitue la clé de la réduction des émissions polluantes, de la congestion et des accidents.

Les utilisateurs de la voiture partagée sont aussi des utilisateurs plus réguliers des transports publics¹². On observe un important transfert modal de la voiture vers d'autres modes de transport pour les utilisateurs de voitures partagées, par rapport aux propriétaires de voitures individuelles.

Pour les utilisateurs de voitures partagées, l'utilisation de la voiture devient une décision consciente/rationnelle qui complète l'utilisation des transports publics et des autres modes de transport.

Actuellement, les voitures partagées ne sont disponibles que dans les plus grandes villes wallonnes. La croissance est très nettement plus lente qu'en Flandre ou à Bruxelles : 20 000 clients en Flandre contre 2253 en Wallonie (pour Cambio). L'une des raisons est la disponibilité de l'offre, elle-même liée à la rentabilité du système. Pour une voiture, il faut en théorie 30 ménages à 800 mètres. Ainsi, dans les régions peu denses où l'habitude n'est pas encore prise, l'installation de stations est risquée pour un acteur privé alors que le potentiel est pourtant parfois présent.

Les pouvoirs publics ont un rôle majeur à jouer pour enclencher les habitudes de partage. Il faut donc prévoir l'accès à une voiture au sein de l'offre accessible au public. **Alors qu'hier, le secteur public ne subventionnait que le transport collectif, aujourd'hui, il doit intervenir pour enclencher le déploiement de la voiture partagée sur l'ensemble du territoire en commençant par les grandes villes.**

Deux pistes seront étudiées pour cela : la mutualisation de flottes publiques des administrations publiques¹³ (communales et autres) ou autres et l'intervention publique dans le déficit des opérateurs pour accélérer le déploiement de l'offre.

En parallèle, plusieurs opérations pilote d'autopartage entre particuliers dans des zones périurbaines voire rurales (voitures partagées entre voisins), entre entreprises d'une même zone d'activité seront menées.

De plus, toutes les actions visant à accroître l'attractivité du covoiturage seront étendues à la voiture partagée. En particulier, il faut autoriser la circulation des voitures partagées (même si on est seul dedans) sur la bande dédiée au covoiturage, en les identifiant clairement pour que la mesure soit comprise.

Des mesures favorables pour le stationnement des voitures partagées sont nécessaires. Il sera conseillé aux villes d'envisager la gratuité de stationnement pour les voitures partagées ou au minimum de leur dédier des places à un tarif préférentiel. On veillera également à l'intégration de la voiture partagée dans le budget mobilité.

L'obligation de prévoir des voitures partagées dans les projets immobiliers fait son apparition en Wallonie. Il sera utile d'accompagner les communes dans la gestion de cette mesure et de leur fournir quelques guidelines, notamment en termes de ratio (nombre de logements/nombre de voitures) en fonction de chaque contexte.

On recherchera des solutions pour permettre aux jeunes de s'exercer via la filière libre sur des voitures partagées en vue d'obtenir le permis de conduire car c'est un momentum privilégié pour l'adoption de nouveaux comportements.

L'accroissement de l'offre de voiture partagée en vue d'atteindre le ratio de 1 voiture pour 1000 habitants en 2025 dans les 9 pôles urbains en 2030, soit 9000 véhicules est l'objectif poursuivi¹⁴.

Il pourra être revu à la lumière des études plus fines qui seront menées une fois le dispositif de monitoring mis en place.



Objectif 2030 : au minimum une voiture partagée pour 1000 habitants

¹¹ Source : Taxistop

¹² Une étude menée à Brême en 2018 a montré qu'en moyenne les familles pratiquant l'autopartage possèdent 0,3 voiture par ménage et 78% possèdent un titre de transport public, alors que les non-utilisateurs possèdent en moyenne 1 voiture par ménage et seulement 58% de titres de transport public.

Une enquête menée dans la même ville en 2018 prouve que les utilisateurs du carsharing se déplacent moins en voiture pour aller à l'école ou au travail, pour faire du shopping ou pour leurs temps libres. Cela signifie aussi qu'ils font leur shopping et passent leurs temps libres dans leur quartier et participent au développement de l'économie locale.

¹³ p. ex, financement par les communes de voitures qui leur sont dédiées la journée et mises en partage après 16 h.

¹⁴ A titre d'exemple, la ville de Brême se fixe l'objectif ambitieux d'avoir 20 000 voitures partagées en 2020, soit une voiture pour 25 habitants.

23. ACCROITRE LE TAUX D'OCCUPATION DES VÉHICULES PAR LE COVOITURAGE

Actuellement, seulement 1/5 des voitures comptent au moins 2 personnes à leur bord en heure de pointe. Partant du constat qu'en réduisant d'environ 15% à 25% le trafic sur certains tronçons autoroutiers, il est possible de faire disparaître les bouchons (situation observée durant les vacances scolaires). Si chaque navetteur covoiture un jour par semaine, il y aura 25% de file en moins sur nos routes¹⁵.

Développer le covoiturage est, avec l'usage de la voiture partagée un moyen privilégié d'augmenter le taux d'occupation de 1.3 à 1.8 conformément à FAST. **Les mesures favorisant le covoiturage doivent contribuer à améliorer trois facteurs importants pour les travailleurs : le facteur temps, le facteur pratique et le facteur financier, pour avoir un réel impact.**

Sur le plan pratique, l'absence de parking de covoiturage et de contrôle social dans ceux-ci était l'une des raisons qui freinait la pratique du covoiturage¹⁶. Lorsque le lieu s'y prête, il faut envisager le déploiement des Mobipôles incluant des parkings de covoiturage reliés à une offre structurante de transport en commun. Actuellement, plus de 2200 places spécifiquement dédiées au covoiturage existent et il convient d'en augmenter le nombre

Sur le plan fiscal, le manque de lisibilité et la complexité des incitants, des incohérences dans la formule de calcul de l'incitant ainsi que le délai d'obtention du gain fiscal constituent des facteurs pénalisant¹⁷.

Il apparaît que la mise en place d'une plateforme agréée garantissant aux conducteurs le gain fiscal contribuera à développer l'offre qui est actuellement insuffisante. Une réforme du cadre fiscal lié au covoiturage doit être prévue.

On veillera à promouvoir le covoiturage dans les déplacements domicile-travail au travers de l'incitant fiscal et donc financier, par la création d'une telle plateforme et par la promotion du covoiturage au sein des entreprises.

Sur le plan du gain de temps, les deux premières lignes de covoiturage sont en cours sur l'E411 vers le Nord (Bruxelles) et vers le Sud (Luxembourg ville). Cette phase pilote dès 2019 devra faire l'objet d'un monitoring précis et d'une évaluation afin, le cas échéant, d'en ajuster au mieux les paramètres (horaires, tronçons...). Si les effets des deux premières lignes de covoiturage sont concluants, un ensemble de lignes pourront être créées formant alors le tout premier Réseau Express de Covoiturage au monde : le « RECO ». Le RECO devra se développer en collaboration avec les différents niveaux de pouvoir, et en lien avec le développement des mobipôles comme stations d'embarquement.

On veillera à structurer le covoiturage traditionnel via la création de « lignes de covoiturage » sur l'autoroute, donc des portions de trajet entre des « stations d'embarquement » en amont des tronçons embouteillés et des « stations repères » profitant quand c'est possible d'une bande réservée aux véhicules à occupation multiple pendant les heures de pointes¹⁸.



Avez-vous déjà testé l'application comOn pour le covoiturage ?

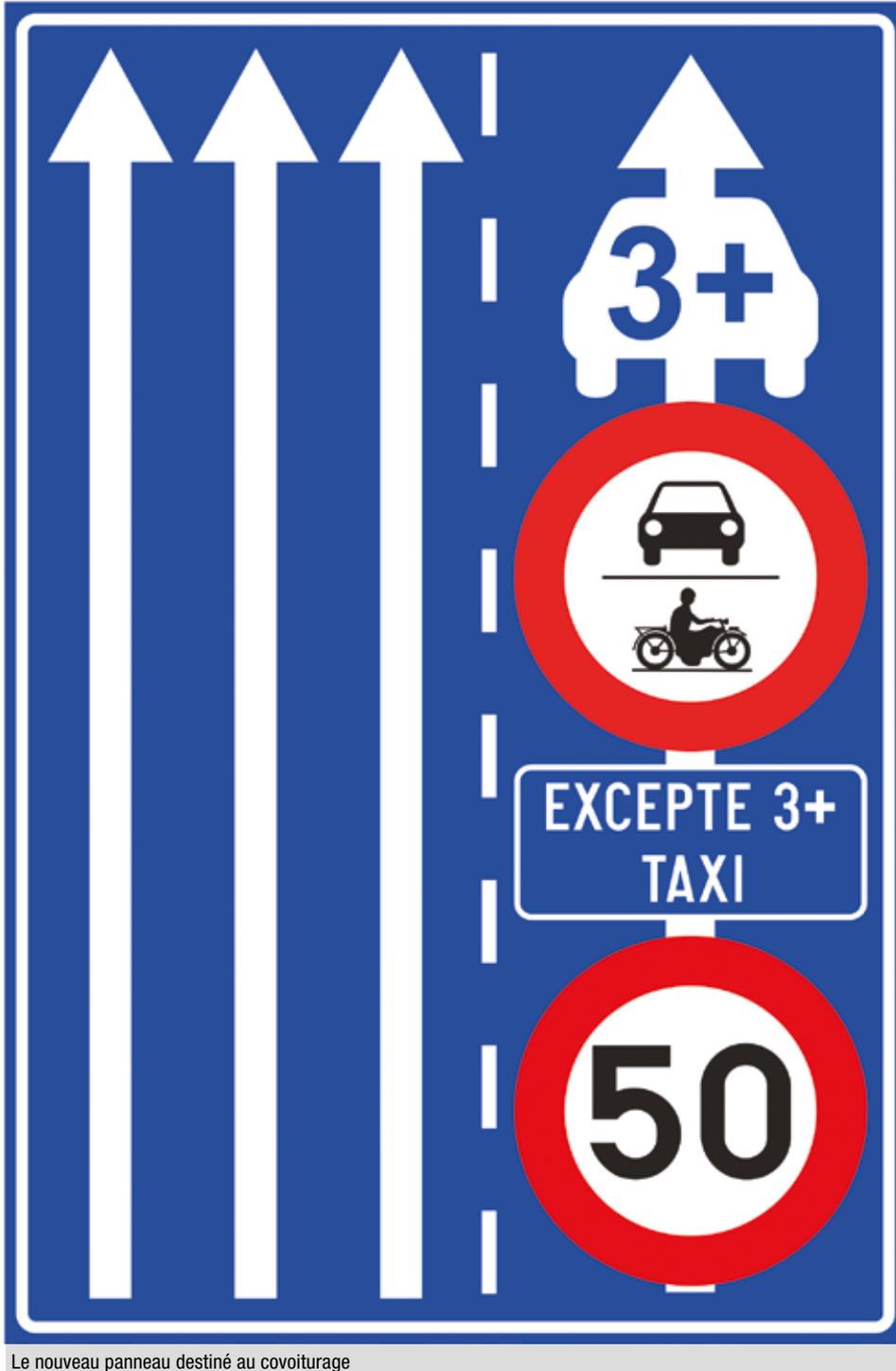
¹⁵ Enquête Taxistop 2014

¹⁶ Etude Espaces Mobilité et Taxistop pour la Province du Brabant wallon effectuée en 2011 - Etude sur l'implantation de parkings de covoiturage dans le Brabant wallon, Espaces Mobilité et Taxistop, 06 mai 2011, pp55

¹⁷ Etude fiscale sur le covoiturage. Union Wallonne des Entreprises - Juin 2018

¹⁸ Une telle mesure est déjà d'application dans quelques grandes villes d'autres pays (Vancouver, Toronto, Madrid, Linz, Bristol, Leeds...).

P05
2300x3450mm - P. à lattes



Le nouveau panneau destiné au covoiturage

C5-C7 900

HL 120mm

C43 900

VII. S'APPUYER SUR LES TRANSITIONS NUMÉRIQUE ET ÉNERGÉTIQUE

Le secteur des transports vit une révolution sur plusieurs dimensions via le passage à une mobilité durable, partagée, connectée et autonome. Le numérique irrigue ces 3 derniers aspects. Il permet de franchir un cap en fluidifiant la chaîne de services à travers l'information (recherche d'itinéraire, choix d'un mode de transport, horaires et suivi en temps réel), le paiement (billettique), l'offre de nouvelles mobilités partagées, la régulation des flux et une gestion de l'intermodalité. En milieu rural, les solutions de services de mobilité entendent se diversifier avec la volonté de répondre aux mieux aux besoins des usagers avec l'aide du numérique (ex. : plateformes d'écomobilité partagée, de covoiturage local à la demande...).

Le numérique est donc un axe phare des nouvelles politiques de mobilité. Au-delà d'être une façon de rendre l'action publique moins coûteuse, il apporte des solutions concrètes répondant à une demande des citoyens selon une approche 'user centric', avec le smartphone comme porte d'entrée. Cet axe doit s'envisager comme un volet complémentaire indispensable à la diffusion de cette mobilité répondant à une approche innovante, durable et performante, sur notre territoire.

24. OFFRIR LA MOBILITÉ COMME UN SERVICE GLOBAL (MAAS) À L'ÉCHELLE NATIONALE ET SELON UNE APPROCHE CENTRÉE SUR L'UTILISATEUR

Le smartphone est l'outil devenu indispensable pour se déplacer et les nouvelles générations le considèrent comme le moyen d'acquérir leur autonomie en lieu et place de la voiture. Ces nouvelles générations envisagent la mobilité comme un service « all in » à consommer et à louer, plutôt que par le biais de l'achat d'un véhicule personnel. Le numérique a fait émerger de nouveaux services de mobilité dont une part sans cesse croissante n'est accessible que par le smartphone. L'information en temps réel passe de plus en plus par lui. En Finlande, en Angleterre et aux Pays-Bas, le numérique a déjà contribué à apporter des applications multimodales performantes avec des abonnements et des paiements simplifiés par smartphone. Ces applications arrivent sur le marché belge.

Une **plateforme applicative innovante de type MaaS (Mobility as a Service)** utilise des informations centrées sur l'utilisateur et des services tels que la planification d'itinéraires, la localisation, l'accessibilité, la réservation et le paiement, sans distinguer ce qui relève de moyens de locomotion publics et privés. Elle se doit de proposer un déplacement sur la base des critères de l'utilisateur, parmi lesquels le prix, la vitesse, le confort, la performance environnementale. En cas d'événement inattendus, elle doit être réactive en temps réel et proposer une alternative.

Une telle plateforme applicative encouragera la cocréation et les offres conjointes publiques-privées de systèmes de mobilité ainsi que l'utilisation partagée et ouverte de l'espace, des données et de l'infrastructure. L'évolution de l'infrastructure et des véhicules va de pair avec l'évolution de la MaaS qui exploite des données en temps réel, mises à disposition à partir de diverses sources et permettant ainsi plus d'efficacité.

Pour une adhésion en masse et un changement des mentalités, il est devenu indispensable de prévoir un volet applicatif à toute

action de mobilité innovante, lequel doit permettre une expérience utilisateur de qualité.

Toutes les nouvelles infrastructures de mobilité telles mobipôles, bornes de recharge, parking intelligent... devront être systématiquement couplées à un solide applicatif sécurisé permettant l'identification de l'utilisateur, la géolocalisation de l'infrastructure, l'accès à celle-ci et la facturation du service.

Afin d'éviter la multiplicité des applications à télécharger pour le citoyen en fonction de sa localisation alors qu'il s'agit du même service, ces applicatifs soient intégrables dans une plateforme globale.

A cet effet, il faudra veiller à ce que les applications répondent aux principes d'interopérabilité et de standards ouverts tels que définis dans la Charte SmartRegion pour « le développement de micro services à destination du citoyen, au sein d'un agrégateur multiservices et ouvert ».

Enfin, une approche centrée sur l'utilisateur se doit de promouvoir la responsabilisation/l'implication du citoyen (« l'empowerment »). Ainsi, le développement de micro services applicatifs passe aussi par l'organisation d'hackathons sur la thématique de la mobilité.

La question de l'échelle à laquelle favoriser l'émergence d'un tel service est importante. **Dans un pays où 10 à 15% déplacements quotidiens à finalité professionnelle quittent la Wallonie, vu également la part du rail dans ces déplacements, il est essentiel d'intégrer un cadre qui ne se limite pas aux déplacements internes à la Wallonie, mais inclut l'échelle fédérale.**

Il convient également de rester attentif, voire devenir acteur, d'initiatives similaires entreprises dans les régions voisines de la Belgique de manière à assurer la meilleure compatibilité possible.



Le smartphone est l'outil devenu indispensable pour se déplacer

25. POURSUIVRE LA STRATÉGIE DE DÉPLOIEMENT DE L'ITS DANS UNE OPTIQUE DE MULTIMODALITÉ

La mobilité intelligente repose sur l'usage des technologies de l'information et du numérique dans le domaine des transports. Elle favorise au quotidien la qualité de service et le confort des usagers, la sécurité, le paiement sans contact, la connaissance de l'offre multimodale, la régulation des trafics et des transports collectifs, pour une mobilité plus sûre, plus connectée, plus économe et plus écologique.

Le plan ITS de la région contribuera à la stratégie FAST en visant à renforcer la sécurité et à améliorer la gestion du trafic et donc la fluidité. Le plan repose actuellement sur dix chantiers organisant le renouvellement de l'ensemble du parc des équipements électromécaniques de la Région et l'intégration de nouvelles technologies.

EN PARTICULIER, PEREX 4.0 vise à fournir aux usagers une information en temps réel qualitative et permanente afin qu'ils puissent à la fois adapter leur comportement immédiat à la situation réelle du réseau et anticiper par la programmation de leur trajet. A posteriori, la connaissance du trafic en temps différé permet d'adapter au mieux le service au besoin par le biais de statistiques plus complètes et plus fiables.

L'objectif est, à terme, de recueillir, valider et valoriser les informations issues d'opérateurs privés et publics, des villes et communes, et du terrain (trafic, accidents, chantiers, parking, transport public, ...) et dialoguer avec l'ensemble des interlocuteurs potentiellement concernés pour offrir à chacun l'information la plus pertinente. Ces projets jouent ainsi un rôle essentiel dans l'émergence de la « mobilité comme un service » évoquée au point 24.

En Wallonie, il existe un plan ITS qui repose sur dix chantiers qui seront mis en œuvre à court terme (2020). Il s'agit de :

- La mise en place d'un nouveau système d'aide à la gestion du trafic central pour récolter et diffuser une information pertinente sur les conditions de circulation, notamment en matière de temps de parcours selon les flux observés, et pour apporter une assistance aux opérateurs de la permanence d'exploitation pour la gestion des incidents et des événements. Le système actuel couvre principalement le réseau autoroutier et les routes régionales à 2 chaussées. Il sera étendu à l'ensemble du réseau structurant pour 2022 ;
- L'amélioration des systèmes de comptages, aujourd'hui effectués grâce à boucles de comptage ;
- La rénovation des stations météo en vue de l'amélioration des données de prévisions ;
- La mise en œuvre d'un système de contrôle du covoiturage pour pouvoir dédier des bandes de circulation ;
- La rénovation et l'installation de panneaux à message variable supplémentaires ;

- Le développement d'une application d'appel d'urgence sur smartphone, d'une web radio et la refonte de « Trafiroutes » qui informe sur les conditions de circulation ;
- L'augmentation de la couverture de vidéo surveillance pour valider les incidents survenus sur le réseau, surveiller les aires autoroutières et détecter les poids lourds stationnés en BAU ;
- La participation de la Région au projet C-Roads : projet pilote pour communiquer aux usagers dans leurs véhicules plusieurs cas d'usages (accident, obstacle, travaux,) par le biais d'une application smartphone en fonction de leur position sur le réseau. Les données recueillies en provenance des véhicules connectés alimentent en retour directement le centre PEREX qui peut les exploiter. Une grande partie du projet C-Roads consistera dans l'évaluation. Il s'agira de voir si l'investissement apporte réellement une plus-value sur les objectifs par rapport aux systèmes traditionnels ;
- La centralisation de la gestion des feux tricolores pour connaître les pannes, adapter les stratégies de régulation en fonction des conditions et notamment de donner priorité aux bus ;
- Le développement de stations supplémentaires de pesage dynamique dont l'objectif est de lutter contre les poids lourds en surcharge qui abiment les routes et sont un facteur de danger.

Au-delà de ces premiers chantiers, l'enjeu majeur sera de focaliser l'ITS sur sa contribution au transfert modal et de forger de nouvelles synergies entre les modes. Le but est d'utiliser l'ITS pour accroître l'attractivité des solutions que l'on veut promouvoir¹⁹.

Pour cela, il est judicieux de **renforcer le dialogue entre l'opérateur régional de transport public et la région** dans le but au minimum d'organiser progressivement l'intégration des données, voire de l'intégration de certains marchés. Les systèmes d'aide à la gestion du trafic, par exemple, ont des fonctionnalités fortement similaires aux systèmes d'aide à l'exploitation dont l'OTW souhaite s'équiper depuis de nombreuses années en vue de fiabiliser la qualité de son service. A Grenoble, par exemple,

l'exploitation des routes et des transports collectifs est gérée par chacun des acteurs au sein du même centre de gestion. Les projets actuellement menés par Perex et l'OTW doivent se rendre mutuellement service et converger dans une optique d'utilisation efficiente des ressources.

Quelles sont les limites du rôle de la Région par rapport à celui des villes et communes ? Le minimum est de faire dialoguer efficacement l'ITS régional avec celui des villes dont certaines entament dès aujourd'hui des démarches innovantes. Il est indispensable que les systèmes communiquent mais qu'il n'appartient pas à la Région d'être le moteur de la gestion de la mobilité au sein des villes. Il sera judicieux de mettre en place des mécanismes permettant d'impliquer de manière systématique les villes et communes. **La région peut jouer là un rôle majeur de conseil et d'harmonisation des pratiques.** C'est vraisemblablement une opportunité à ne pas laisser passer.

En matière d'évaluation de la stratégie, les informations récoltées grâce à l'ITS pourront et devront servir à évaluer l'impact des actions, notamment dans quelle mesure

les investissements ont réellement contribué aux objectifs de transfert modal, de réduction de la congestion, des accidents et de nuisances environnementales.

Au-delà de leur mise en œuvre physique, il est essentiel d'assurer les conditions adéquates de gestion de ces outils, dont le bon fonctionnement reposera entre autres sur de nouveaux métiers aujourd'hui peu présents au SPW. Ceci illustre bien la question de la transformation nécessaire des métiers déjà évoquée.

Sur le plan stratégique, tout en reconnaissant l'utilité de l'ITS, il ne faut pas perdre de vue que le but ultime doit être axé sur la mise en place d'un modèle intrinsèquement durable. Les investissements doivent être réfléchis en conséquence. Dans le même ordre d'idée, dans quelle mesure faut-il investir dans des systèmes lourds (pmv, boucles de comptage ...) compte tenu que l'agrégation des données et les systèmes de communication permettront de répondre à la plupart des questions. Certains pays ont déjà annoncé l'arrêt d'investissements dans des dispositifs comme les PMV qu'ils ont installés quelques années/décennies auparavant.



Le nouveau centre Perex (Daussoulx). Source : Sofico

¹⁹ par exemple, gérer les priorités bus grâce aux feux intelligents ou aux panneaux à messages variables...

26. ORIENTER LE DÉPLOIEMENT DES VÉHICULES AUTONOMES VERS LA MUTUALISATION

La perspective de la combinaison de véhicules autonomes mutualisés avec le développement de propulsions plus « propres » est attrayante. On peut ainsi imaginer que des véhicules peu nocifs et quasi silencieux, circulant « en continu » puissent se substituer à bon nombre de véhicules thermiques actuels. Une telle vision renforce l'intérêt pour le long terme du modèle reposant sur la multimodalité et les mobipôles. Elle offre la perspective de villes où l'ensemble des services de mobilité assurent conjointement une excellente accessibilité, tout en permettant, à service égal, d'économiser beaucoup d'espace public, les besoins en stationnement étant notablement réduits.

En Wallonie, deux tests sont en cours à Han sur Lesse et à Waterloo. Le véhicule peut transporter jusqu'à 15 visiteurs. La durée du test sera probablement d'un minimum de quelques mois.

Que ce soit en urbain ou en zone rurale, comme pour toute nouvelle technologie, un certain nombre d'obstacles doivent encore être surmontés, notamment techniques (les capteurs par temps de brouillard et de neige) et d'infrastructure publique (les navettes autonomes doivent être capables de détecter les panneaux de signalisation et les voies de circulation partout). Il est également important de savoir ce que les gens pensent d'un véhicule autonome et de savoir s'ils l'utiliseront. L'objectif est d'étudier les réactions des passagers et des usagers de la route afin d'améliorer la technologie et de s'assurer qu'elle s'intègre parfaitement et en toute sécurité dans la vie quotidienne avant d'être installée dans d'autres lieux et en particulier comme transport public régulier.

Il est sans doute trop tôt pour tirer des conclusions précises de ces expériences mais vu le nombre de tests effectués dans d'autres villes en Europe et ailleurs, il est certain que ces solutions sont viables et amenées à se développer. De telles expériences pourront voir le jour ailleurs en Wallonie par exemple entre les lieux de vie et les mobipôles ou encore vers des parcs d'attractions, entre le parking d'un hôpital et l'entrée, entre une gare et un aéroport... Elles peuvent également accroître la mobilité des personnes âgées ou des personnes à mobilité réduite, car elles conviennent également aux personnes voyageant en fauteuil roulant.

En matière de véhicule autonome, le segment sur lequel l'automatisation sera accessible à plus court terme est le segment des transports publics car le trajet réalisé est préétabli, répétitif et parfois en partie en site propre, d'où le double intérêt de prévoir dès aujourd'hui des sites propres aux lieux les plus

pertinents. Des expériences de transport public autonome doivent être encouragées.

De plus, le véhicule autonome doit apparaître, entre autres, comme une solution à étudier en matière de desserte des zones peu denses, en particulier puisque le coût de ces déplacements sera réduit en raison de l'absence de chauffeur et qu'une grande souplesse d'horaire sera possible.

Tout en posant certaines questions sur le plan social, cette avancée technologique ouvre la possibilité de forte réduction des coûts d'exploitation des services de transport public.

Il faut enfin garder une attention soutenue sur le fait que certains constructeurs s'activent à développer des véhicules de type voiture particulière haut de gamme destinés à une utilisation propriétaire similaire aux habitudes actuelles. L'intérêt de tels véhicules se limite à leur mode de propulsion moins nuisible (avec toutes les précautions à prendre compte tenu de l'impact réel global). Par rapport aux belles promesses apportées par la voiture autonome (comme une meilleure sécurité routière ou une fluidité du trafic), le pouvoir public doit être un acteur pleinement actif. Il possède la responsabilité et la compétence de gérer le trafic et doit la conserver pour assurer la cohabitation entre la technologie et l'humain.

L'acteur public doit veiller à créer le cadre pour une utilisation en priorité mutualisée des véhicules autonomes et prendra en compte les besoins en espace, la sécurité et les nouveaux modèles de business qui découlent de ces nouvelles technologies.



Projet SHUTLLN - Déploiement d'un service de transport à la demande et d'une navette autonome à Louvain-la-Neuve devant le China Belgium Technology Center (C.B.T.C.). Source : ville d'Ottignies (Louvain-la-Neuve)

27. SAISIR L'OPPORTUNITÉ DES CARBURANTS ALTERNATIFS POUR PROMOVOIR UN USAGE COMBINÉ AVEC LES AUTRES MODES

Durant les 10 prochaines années, une évolution majeure dans les comportements d'achat de véhicules et d'approvisionnement en carburant devra avoir lieu. Ce changement de comportement à venir constitue une véritable opportunité pour faire évoluer en parallèle les habitudes de mobilité.

Conformément au PNEC et au PACE dont sont issues les données ci-dessous, l'évolution des motorisations visée par la Région pour 2030 est la suivante

Véhicules à carburant alternatif	2030 OBJECTIFS PNEC
Voitures électriques	19%
Voitures plug-in hybrides	13%
Voitures hybrides	5%
Voitures essence	27%
Voitures diesel	17%
Voitures GNC	18%
Voitures hydrogène	1%

Pour atteindre ces objectifs, la Wallonie doit accentuer la collaboration avec le secteur privé, notamment via des appels d'offres pour l'installation d'infrastructures visant le développement progressif du réseau de distribution de « carburants » alternatifs (électricité, hydrogène, CNG, etc.)

La transition énergétique offre une opportunité qu'il faut saisir pour orienter les comportements vers la multimodalité et l'usage plus rationnel de la voiture particulière. **Les stratégies énergétique et de mobilité doivent être réfléchies conjointement pour accroître leur impact mutuel et augmenter les chances d'atteindre les objectifs FAST.**

Selon les objectifs du PNEC, la proportion de véhicules électriques s'élèvera à 19% du parc en 2030, ce qui suscite actuellement une question importante : comment assurer la disponibilité de puissance électrique lors de pointes ? En effet, 19% de véhicules électriques correspondent à 1.5% de la consommation finale électrique belge. Dans les pays où roulent beaucoup de véhicules électriques, on observe des pointes de chargement le matin et le soir à 8 h et à 18 h. Ces chargements représentent 80 à 90% des besoins réels de chargement, les 10% restants correspondent à des chargements d'opportunité sur bornes publiques pendant les courses, ce sont plutôt des compléments et/ou secours.

Dans certaines situations extrêmes, avec un parc de 20% de véhicules annoncés chargeant simultanément, on aboutit à la conclusion qu'il faudrait une puissance ponctuelle estimée à 1,32GW, soit un accroissement du parc actuel d'environ 15 à 25% selon l'activation ou non des capacités renouvelables. Un tel accroissement ne pourrait être assuré que par des centrales conventionnelles. En charge lente par contre, la puissance individuelle requise est nettement inférieure (3.6 kW de puissance).

Il est risqué de tabler sur l'atteinte de l'objectif de 20% de véhicules électriques sans mettre en place dès aujourd'hui une stratégie pour l'étaler au cours du temps.

Combiner la possibilité d'un chargement lent au mobipôle avec une tarification plus attractive et l'usage d'une offre de déplacement mutualisée vers les pôles est une solution qui pourrait contribuer à répondre à la demande énergétique et aux objectifs de transfert modal souhaités. L'impact positif sur la qualité de l'air sera largement supérieur à celui du seul changement de carburant puisque la quantité globale de déplacements se trouve réduite.

Ainsi, afin de susciter l'intérêt de fréquenter le mobipôle et les solutions alternatives, une tarification intégrée et préférentielle devra être développée pour tout chargement lent combiné à un déplacement mutualisé au départ ou à destination du mobipôle.

La tarification et la gestion doivent être intelligentes et dépendantes de la durée d'immobilisation des véhicules. Plus le véhicule reste immobilisé longtemps, plus il est susceptible de rendre service au réseau (absorptions de pointes de productions renouvelables, capacité de stockage). Il pourrait être envisagé de rétribuer les utilisateurs pour les capacités de tampon et donc de flexibilité qu'ils offrent. Ce système aura l'avantage de contribuer à une solution à l'intermittence du photovoltaïque et de l'éolien.

Il est suggéré d'équiper tous les mobipôles de bornes de recharge et d'unités de production d'énergie renouvelable (éolien, photovoltaïque) et d'inciter les citoyens à charger leur véhicule au mobipôle en prévoyant des tarifs préférentiels. Ces tarifs pourraient être rendus préférentiels grâce à l'économie faite sur la redevance de réseau.

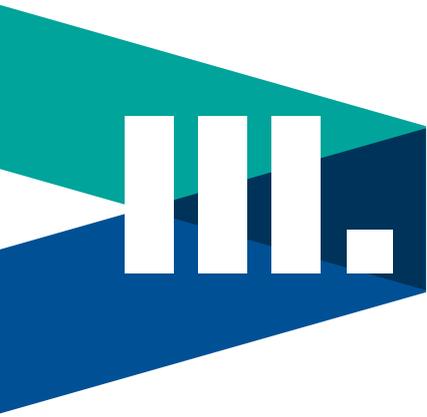
Le nombre idéal de voitures par mobipôles pourra être ciblé sachant que plus on souhaite de véhicules, plus il faut de puissance. Le nombre de places de parking équipées pour le chargement doit pouvoir être évolutif. Il faut dès lors prévoir la pré installation et l'équipement à posteriori en fonction du besoin.

Le gaz naturel constitue une solution avantageuse pour le court terme. C'est un complément indispensable de la transition énergétique en raison de la disponibilité, de l'autonomie et du coût pour les utilisateurs. **L'équipement en station de recharge gaz du mobipôle peut se présenter à certains endroits comme une opportunité mais ne peut devenir une contrainte.** Les stations les plus stratégiques au niveau du réseau routier structurant ont été recensées récemment par Ores/Résa. Il y en a 179. Il faudra évaluer la pertinence de ces localisations en lien avec les mobipôles.

Les stations les plus stratégiques au niveau du réseau structurant ont été recensées récemment par Ores/Résa. Il y en a 179. Il faut désormais faire le même exercice pour l'ensemble du territoire wallon et prendre en compte ce critère, sans en faire une contrainte absolue, afin d'identifier les lieux pertinents pour accueillir les mobipôles.



Le premier appel à projet pour le placement de bornes de recharge électrique a été remporté par Bluecorner. Source : Bluecorner



HORIZON 2030

ACCELERER LA TRANSFORMATION DES COMPORTEMENTS

Modifier la structure, la quantité et la qualité de la demande constitue le cœur de ce troisième axe.

Il se décline en trois points : les actions de long et moyen terme qui relèvent de l'aménagement du territoire, les actions d'incitation plus directe qui visent à modifier les comportements et enfin le domaine de la tarification et de la fiscalité qui constitue des outils majeurs de la transformation des comportements.

Permettre à chacun de se déplacer est important sur l'ensemble du territoire, tant en zone urbaine que rurale mais il faut aussi permettre au maximum d'éviter de devoir se déplacer lorsqu'il n'y a aucune valeur ajoutée.

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.

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.

Les outils de communications constituent des leviers importants pour accroître l'impact des mesures prises. L'implémentation de la vision dans la SRM devra donc s'accompagner par une communication et une sensibilisation continues et cohérentes.

Enfin, la tarification et le levier fiscal, outils clé dans les mains des pouvoirs public seront utilisés pour orienter les comportements.

VIII. AMÉNAGER LA SOCIÉTÉ POUR LIMITER ET LISSER LA DEMANDE

La mobilité est la conséquence directe de l'éloignement des fonctions et est donc en lien étroit avec l'aménagement du territoire. Les options prises dans ce domaine ont des conséquences profondes et de long terme sur la mobilité comme d'ailleurs sur tous les autres réseaux. Organiser le territoire et les activités en vue de réduire le besoin en déplacement constitue la priorité car c'est l'action qui aura l'effet le plus important sur le long terme. Cela permet d'agir structurellement sur la demande en déplacement. Ces actions dont les résultats porteront sur un terme plus long sont les seules à permettre progressivement une réduction de la demande de déplacements mais aussi les seules à créer de meilleures conditions pour rendre les alternatives attractives à un coût collectif raisonnable.

28. LA FIN DE L'ÉTALEMENT URBAIN

En Wallonie, les territoires urbanisés ont perdu nombre d'activités économiques et d'habitants au profit de leur périphérie, contribuant à la dévitalisation des centres-villes. D'une part, cette migration accroît les difficultés d'assurer un accès aux principaux services. D'autre part, la diminution de la part de la population active impacte le budget des collectivités, leur fonctionnement et la bonne exécution de leurs missions de service public. Il en résulte un besoin d'établir de nouvelles stratégies de financement, de rationalisation et d'organisation territoriale des services et des équipements.

La fin de l'étalement urbain est une priorité absolue. Pour faire face à l'étalement urbain, il y a lieu de promouvoir, en parfaite conformité avec les principes du schéma de développement du Territoire, la centralité, la densité et la mixité des activités et de l'habitat.

L'attractivité des villes et du centre des villages doit être renforcée par les choix de localisation intelligente des activités.

Les services et les équipements destinés aux activités scolaires, socioculturelles, sportives, administratives, hospitalières, etc., doivent être localisés dans les pôles. Les services de base (gardes d'enfants, éducation primaire, soins de santé, commerces alimentaires, etc.) doivent être concentrés au cœur des villes, des villages et des quartiers afin d'être proches de leurs usagers. Les équipements et les commerces de proximité sont implantés dans les parties du territoire les plus centrales et densément peuplées. Les réseaux de communication et de transports en commun pourront dès lors s'organiser en fonction des profils de mobilité

des services et des équipements. De plus, pour optimiser leur accessibilité, les équipements accueillant des missions de service public et les commerces s'implanteront en priorité à proximité des mobipôles. Ces derniers sont aussi localisés à proximité des principaux lieux d'activité et d'habitat afin de tenir compte de l'existant. Les centres commerciaux doivent se développer dans les centres des pôles urbains et ruraux, et non de manière isolée ou linéaire. Ils sont localisés de manière à réduire ainsi les besoins en déplacement et ce, dans le respect des dispositions du schéma régional de développement commercial.

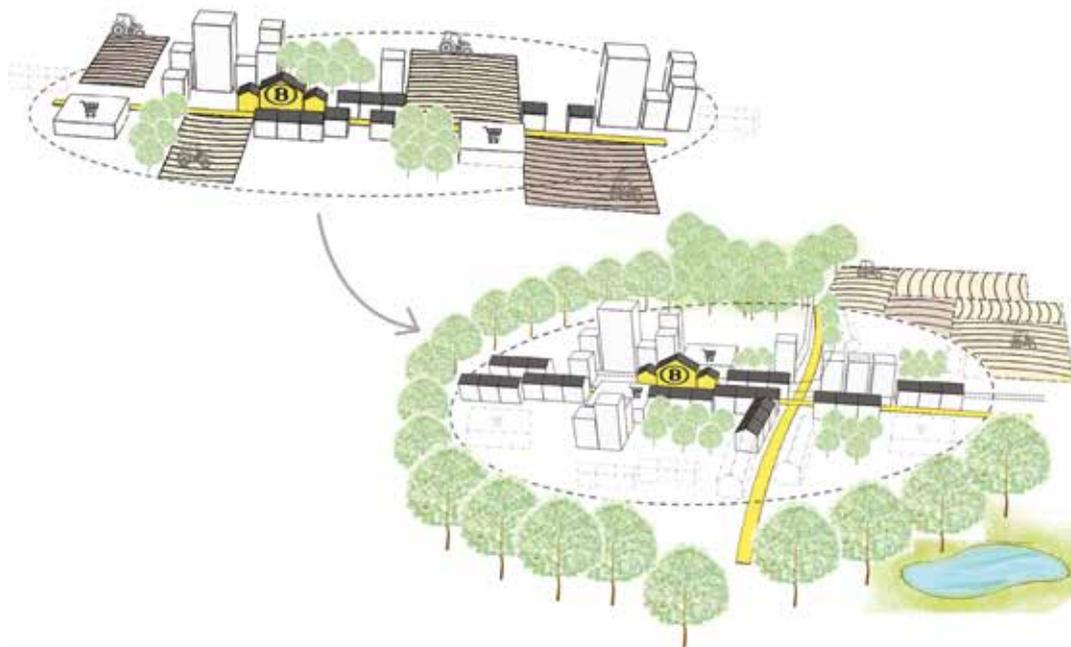
Les espaces urbanisés doivent être reconquis en vue d'augmenter la compacité.

Une gestion rationnelle du territoire économe en ressources passe par une maîtrise de l'urbanisation. Pour limiter l'artificialisation des terres, les surfaces urbanisées doivent être optimisées en priorité avant d'envisager toute extension. Le bâti existant doit être réutilisé, rénové ou réaffecté et les friches valorisées. Une requalification de l'immobilier et du foncier à caractère économique

dans les centres des villes et les quartiers de gare doit être menée prioritairement. Dans les schémas communaux, une densité raisonnée doit être appliquée pour les zones destinées à l'urbanisation. De manière générale, la mitoyenneté et la compacité du bâti doivent être privilégiées. La réhabilitation des friches urbaines et rurales (militaires, commerciales, touristiques, etc.) permet une réutilisation de territoires souvent bien localisés et bien équipés. Quant au tissu bâti existant non occupé, il est aussi requalifié. Les opérations de rénovation et de revitalisation urbaine et les projets « Quartiers nouveaux » devront être poursuivis et amplifiés afin de redynamiser les quartiers dans les centres urbains. La circulation ainsi que le parcage doivent être gérés de manière à réduire l'espace occupé par les voitures et à prévoir chaque fois que la congestion le justifie la place nécessaire pour permettre de donner priorité au transport collectif et aux modes doux.

La mixité des fonctions doit être privilégiée.

La faiblesse de la mixité des fonctions génère une ségrégation économique et sociale en périphérie des villes et provoque un accroissement de la consommation du sol et d'énergie ainsi qu'une multiplication des déplacements, que ce soit en nombre ou en distance. Pour favoriser la diversité des activités il est nécessaire de gérer la complémentarité et la compatibilité des activités et de leurs effets sur l'environnement et d'arbitrer les conflits dans l'utilisation du sol, notamment par le biais d'outils d'aménagement du territoire adéquats, de régénérer le bâti en répondant aux attentes des habitants et des entreprises et de créer un cadre de vie de qualité. La mixité des fonctions doit être prise en compte dans les projets d'aménagement urbain. Elle permettra de recréer des territoires de vie (espaces de rencontres, projet de quartier, etc.) et favorisera l'accès aux activités, aux services et aux équipements à distance de marche ou à vélo. Dans les territoires urbanisés la localisation de bureaux et de logements sera favorisée à proximité des nœuds de communication. Dans les territoires ruraux la multifonctionnalité sera encouragée afin d'assurer la pérennité des activités en minimisant les besoins en mobilité.



29. DES QUARTIERS PACIFIÉS

Des espaces publics de qualité participent à l'attractivité du territoire, à la qualité du cadre de vie et au bien-être des habitants. On observe que dans la majorité des cas, les seuls espaces publics sont des voiries aménagées principalement en fonction de la circulation et du stationnement automobile. De plus, la qualité des espaces publics est très variable, qu'il s'agisse des voiries, des trottoirs, des parkings, des places ou des espaces verts. Partout se pose la question du coût de leur entretien, de leur contrôle social et de leur inadaptation aux modes actifs et aux personnes à mobilité réduite.

A l'échelle des quartiers, l'enjeu est de rompre avec le passé des quartiers qui sont des lieux de passage plus que de résidence, souvent saturés de voitures. Il s'agit cette fois de créer d'emblée des pôles urbains attractifs grâce à l'aménagement de parcours piétons, donnant un accès sécurisé et agréable jusqu'à l'arrêt de bus ou la gare, le mobipoint ou le mobipôle.

Les piétons et les cyclistes deviennent les acteurs prioritaires de la mobilité dans les quartiers. A cette fin, il faut systématiquement penser en termes de raccourcis et d'intérêt du trajet à pied (paysage, commerce en chemin), garantir la visibilité et la place des transports collectifs, prévoir l'accessibilité PMR pour tous les espaces publics.

Le succès du recours aux modes de déplacement alternatifs à la voiture passe par la continuité, la sécurité et la convivialité des aménagements cyclo piétons proposés.

Plutôt que d'interdire les voitures, on veillera à réfléchir rue par rue et, conformément au principe STOP, à donner la priorité d'abord aux piétons, aux cyclistes, aux transports en commun et ensuite seulement aux voitures. Le réseau de desserte fine et les voies de desserte locale doivent être composées essentiellement de zones de circulation apaisées (zones 30 et zones de rencontre).

En vue d'inciter aux déplacements par modes doux bénéfiques pour la santé et pour l'environnement, les cheminements des piétons, des cyclistes et des personnes à mobilité réduite doivent être facilités par des aménagements adéquats (planéité des sols ou pentes adaptées, type de revêtement, libre passage, ...). Des lieux de pause (bancs, eau potable, sanitaires, stationnement vélos ...) sont à prévoir et les équipements nécessaires à la propreté des espaces publics y seront harmonieusement intégrés.

Le trafic doit être apaisé dans les villes et les villages par la réduction du nombre de bandes de circulation, la mise en place

de boulevard urbain et de zone 30. Les obstacles induits par les aménagements routiers tels que les giratoires par exemple, doivent être traités. La traversée des villes et des villages doit être aménagée et sécurisée et les barrières physiques liées aux infrastructures de communication supprimées. La mise en place d'ambiances appropriées doit contribuer à guider l'usager sur les différents usages souhaités de l'espace public plutôt qu'un envahissement de signes répressifs.

Les mobipoints contribueront à la mise en réseau des espaces publics au travers d'itinéraires continus et sécurisés. Le piéton, y compris les personnes à mobilité réduite, doit occuper une place centrale dans la conception de la mobilité et de l'accessibilité aux services et aux équipements.

La trame urbaine doit être organisée pour relier les quartiers entre eux sous forme de places, de rues, de chemins, d'espaces verts. La lisibilité de l'aménagement des espaces publics situés à proximité des mobipoints et des cheminements entre eux doit être assurée pour tous les usagers.

Une attention systématique doit être accordée à la question du stationnement, par exemple en créant des garages collectifs aux limites du quartier et en limitant le nombre de place par habitant et dans les villes par l'organisation d'une régulation intelligente et ciblée du stationnement en milieu urbain.

Des études sociologiques menées dans différents pays d'Europe montrent que la disponibilité d'un emplacement de stationnement sur son lieu de destination est un des principaux facteurs de choix du mode de transport. De plus, l'aménagement et l'entretien d'une place de stationnement sont relativement coûteux.

Il est crucial de réduire le nombre d'emplacements de stationnement dans les zones où des alternatives modales existent ou sont prévues.

Le dimensionnement des besoins en stationnement privé de projets de logements, bureaux et activités et de commerces doit contribuer à réduire le taux de motorisation des ménages dans les zones d'habitat denses et à dissuader les employés de se rendre à leur travail en voiture.

La région veillera à proposer des critères de dimensionnement des besoins en stationnement selon le type de développements et suivant le contexte urbain en concertation avec les villes et communes, à établir et diffuser un Guide du Stationnement, à former les fonctionnaires régionaux et communaux en charge des permis de construire, afin qu'ils l'intègrent aux démarches et à inciter les communes à la mise en œuvre de politique de stationnement volontaristes.

Le référentiel Quartiers Nouveaux est un outil d'aide à la conception de quartiers nouveaux qui peut servir à la fois dans un contexte urbain ou rural. Il s'adresse aux pouvoirs locaux ainsi qu'aux développeurs, porteurs, auteurs ou accompagnateurs de projets.

Le référentiel a pour objectif de développer une réflexion qui dépasse le seul enjeu résidentiel et du bâti, en vue de mener un projet de quartier urbain ou rural, réellement transversal et intégré. Il s'agit de produire un véritable quartier de ville ou village, plurifonctionnel, porteur d'identité et de qualité de vie et s'inscrivant dans son contexte tant spatial que social. Les principes, notamment ceux liés à l'utilisation parcimonieuses et l'optimisation de l'utilisation de l'espace, et de garantie de l'accessibilité qui y sont déployés sont des références qui devraient servir de guide lors de toute rénovation urbaine.

Les espaces publics /itinéraires doivent être conçus afin d'être accessibles à tous les publics et à toutes les générations : enfants, adultes, personnes âgées, personnes à mobilité réduite. La diversité des usagers et des usages des espaces publics doit être prise en compte selon les moments de la journée ou de la soirée.



Un quartier pacifié à Tubize

30. UNE POLITIQUE DU TEMPS

En quelques décennies, la structuration temporelle des activités tant pour les individus que pour les entreprises et les villes a fortement changé. Auparavant, la gestion des activités quotidiennes était fortement régulée par des horaires de travail fixes. De plus en plus éloignées du rythme naturel, nos sociétés occidentales fonctionnent en continu. A cette évolution du contexte économique, s'ajoute l'impact d'une société de loisirs. Les activités hors-travail, et les déplacements liés à celles-ci, se sont fortement développés.

D'autre part, une large partie des services fonctionne selon des horaires standards et les transports se sont calés sur les rythmes encore dominants du travail. Cette structuration de nos temps de vie conduit inéluctablement à des engorgements aux horaires de pointe.

L'équilibre est à trouver entre la flexibilité actuellement imposée par l'économie de marché dans laquelle nous évoluons et le maintien ou la restauration d'une qualité de vie pour tous les citoyens. Il faut en outre noter que tous les individus ne sont pas égaux face à cette société hyper-mobile, à l'accès aux technologies de l'information et de la communication, avec un risque flagrant de marginalisation de ceux qui ne peuvent suivre ces évolutions.

Avec ces questions ont pris place les « politiques du temps » qui ont pour objectif d'appréhender l'organisation sociale à travers les activités quotidiennes, leurs horaires et leurs lieux afin de mieux synchroniser les temps d'un territoire. Pour ce faire, elles imposent une démarche transversale à la fois territoriale, économique et culturelle.

L'Administration étudiera l'opportunité de **jeter les bases d'une politique du temps en Wallonie au travers de la mise en place d'un bureau du temps**. En rassemblant les principaux acteurs concernés : notamment les gros générateurs de flux et les opérateurs de mobilité, elle veillera à proposer des solutions concertées d'étalement des pointes et en particulier à étudier la faisabilité d'étalement des heures de pointe scolaire, en tenant compte des spécificités des publics et des territoires, et d'émettre des propositions d'actions argumentées et chiffrées

en termes de gains et de coûts économique, social et environnemental.

"Le meilleur déplacement reste celui qui n'a pas lieu car il contribue à diminuer la congestion routière, en participant ainsi à une mobilité plus efficace pour tous".

Un espace de coworking est un lieu de travail partagé comportant des services à disposition des travailleurs : utilisation d'un bureau évidemment, mais aussi connexion à Internet, aux imprimantes... En échange, les coworkers paient une somme journalière ou mensuelle. Ces espaces favorisent la socialisation, la créativité et l'énergie entre les travailleurs, tout en créant un réseau fort de solidarité, de partage et de coopération.

Moins d'accidents, moins de trafic donc moins de pollution, moins de stress... Les avantages du télétravail ne sont plus à démontrer. Mais il ne concerne actuellement qu'un travailleur sur six en moyenne en Belgique.

Ils sont donc seulement 17% à en faire usage, en moyenne un jour par semaine, mais "42% des travailleurs occupent une fonction qui leur permettrait d'en faire"²⁰.

Des actions pour accélérer la généralisation progressive des new ways of working ci-inclus le travail durant les trajets lorsque ceux-ci sont pratiqués selon des modes compatibles.



Espace de coworking de Digital Wallonia. Source : agence du numérique

IX. ACCOMPAGNER LES CITOYENS ET LES ACTEURS DE LA SOCIÉTÉ

Peut-on changer la manière de se déplacer ? Prendre un vélo plutôt que venir en voiture ? Tester une manière de se déplacer ponctuellement puis l'appliquer au quotidien ? Pourquoi s'intéresser aux comportements individuels ? Ces réflexions répondent à une prise de conscience de la nécessité de compléter les actions publiques habituelles d'investissement dans les infrastructures par des actions qui tentent d'orienter la demande en déplacements.

Des villes européennes comme Strasbourg, Karlsruhe, Copenhague, Bern ou Zurich qui se situent au palmarès des cités éco mobiles, les acteurs publics ont depuis longtemps engagé des actions en faveur d'un changement de comportement de leurs habitants. Ces exemples s'appuient en partie sur des mesures incitatives, de communication et d'information multimodale. Il est certainement possible d'aller encore plus loin, en incitant les habitants à expérimenter de nouvelles formes de mobilité.

31. UN SYSTÈME DE COMMUNICATION INTÉGRÉ

80

Demande de Mobilité

Quels que soient les moyens que les pouvoirs publics mettent en œuvre, les choix individuels posés restent le principal facteur qui détermine les flux de déplacements. Et à titre individuel, quel est l'intérêt pour chacun de changer de comportement si ce n'est pour être assuré d'en dégager une plus-value ? Il faut donc aussi travailler sur cet aspect. Comment accélérer la transformation des comportements ? Sur ce plan, beaucoup peut encore être fait. Pour éviter de mener des actions engendrant des pertes d'énergie importantes, voire contre-productives, il faut accompagner la mise en œuvre de FAST par une stratégie globale de sensibilisation à la mobilité durable qui vise à orienter les comportements individuels.

La mobilité durable sera composée de produits commerciaux mais elle ne doit pas être dans sa globalité un produit commercial. Vu son impact sur la Société, elle est un domaine qui relève de l'intérêt général et qui doit être porté en tant que tel par les autorités avec des techniques de communication adaptées.

Le concept de « campagne de communication » doit être complété pour atteindre le concept de « système de communication » qui est plus global. Raisonner en système de communication permettra de combiner les trois leviers que sont l'installation de repères, la modification de la norme sociale, et la personnalisation.

Ceci permettra également d'intégrer les différents messages de communication délivrés par le monde associatif, les opérateurs, les autres acteurs... en les rendant d'autant plus efficaces qu'ils s'inscriront de manière cohérente en continuité d'un « chapeau » de communication plus institutionnel.

Les actions de communication, même globales ne doivent être lancées que lorsque le système de mobilité est à même d'offrir des alternatives crédibles. Pour cette raison, il sera préférable de mener des actions approfondies au niveau local en veillant à ce que, sur ce périmètre, toutes les dimensions de l'offre puissent être traitées simultanément. Ce n'est qu'après, qu'une communication pourra être engagée en déclinant localement le principe du système intégré de communication.

Une action de sensibilisation qui perdure trop longtemps sans évoluer peut s'avérer contreproductive en créant la las-

situde et en renforçant l'idée que le résultat escompté n'est pas atteignable. La récurrence peut risquer de créer le désintérêt et réduit l'impact des actions, tout en générant des efforts importants en termes de budgets et de ressources

humaines. Ceci renforce l'intérêt d'un système d'évaluation grâce auquel on pourra mieux mesurer les résultats des actions menées et réorienter les contenus en fonction des résultats obtenus.

On ne change pas sa mobilité sans alternative crédible

La plupart des nouvelles alternatives à la voiture en périphérie des villes reposent sur des principes de partage et doivent atteindre une sorte de masse critique avant de pouvoir bien fonctionner. Pour que les équipes de covoiturage se forment, il faut beaucoup de trajets inscrits sur Internet. Pour que l'attente des autostoppeurs soit courte il faut beaucoup de conducteurs inscrits dans le réseau. Pour qu'il y en ait toujours un véhicule disponible en autopartage il faut que plusieurs voisins proposent leurs voitures à la location. Aussi longtemps que la mayonnaise n'a pas pris, l'alternative à la voiture n'est pas crédible. Dans ces conditions, communiquer sur les nouvelles mobilités équivaut à faire de la publicité pour un réseau de cars sans cars ou pour une marchandise introuvable en rayon. En fait, personne ne va laisser sa voiture au garage si l'alternative proposée n'est pas crédible. Ce n'est pas une question de résistance au changement. C'est une question de bon sens.

Il y a évidemment un cercle vicieux dans le fait que la communication est inefficace tant que la mayonnaise n'a pas pris alors qu'elle semble nécessaire pour la faire prendre. Pour rester dans les images de cuisine, on notera qu'une mayonnaise réussie 'prend' au fond du bol dès les premiers tours de cuiller et que la sauce ne peut s'allonger qu'ensuite. Nous pensons qu'il en va de même pour les mobilités partagées en périphérie des villes. Il s'agit d'abord de réussir à toute petite échelle (un village, un lotissement, une entreprise) avant de passer progressivement à une échelle plus grande. Or la réussite à petite échelle s'obtient par des contacts interpersonnels et le bouche-à-oreille bien plus que par la communication.

On ne choisit pas une alternative socialement dévalorisée. Nous sortons d'une période où la voiture était socialement survalorisée par rapport à ses alternatives. Le permis de conduire est un rituel de passage à l'âge adulte. C'est une sorte de seuil au-delà duquel l'usage de la voiture n'est plus questionné et fonctionne comme une évidence qui se perpétue au fil des années : se déplacer en voiture relève alors autant du réflexe que de la norme sociale.

L'imaginaire collectif est en train de changer au bénéfice des services de covoiturage et d'autopartage ob-

tenus en pianotant sur un smartphone mais ces nouvelles normes sociales apparaissent chez les jeunes des grandes villes. Pendant ce temps, les alternatives à la voiture restent dévalorisées dans la majeure partie du territoire comme le démontre la fréquentation des réseaux de transport en commun très minoritaire par des adultes actifs. Lorsque ces derniers attendent à l'arrêt de bus et voient passer leurs collègues de travail motorisés, ils déclarent se sentir en position d'infériorité. Ces propos illustrent une règle de portée générale : quels que soient les efforts de persuasion auxquels ils sont exposés, les gens ne choisissent pas un mode de transport qui est dévalorisé par leur entourage.

D'où la nécessité de mener des actions visibles et symboliques au niveau local pour valoriser les nouveaux modes de déplacement.

On ne choisit pas une nouvelle mobilité en faisant l'impasse sur ses difficultés

Des chercheurs ont récemment montré que les usagers sont particulièrement attentifs aux inconvénients des innovations qu'on leur propose (Claudy, 2015). Ainsi, il serait vain de promouvoir le covoiturage en parlant d'économie et de convivialité et en occultant la perte d'autonomie, ou a fortiori de promouvoir l'autostop en occultant la peur de l'inconnu. Cela serait perçu comme un discours moralisateur provoquant au mieux du rejet et au pire de la culpabilité. Dans cette perspective, il est indispensable de présenter les mobilités alternatives comme des solutions réellement choisies par des gens ordinaires expliquant leurs satisfactions mais aussi les problèmes qu'ils ont rencontrés et la façon dont ils les ont réglés.

On ne quitte pas sa voiture sans construire de nouvelles habitudes

Pour adopter une formule alternative de mobilité, il faut généralement passer par une phase d'apprentissage. De nouveaux savoir-faire doivent être acquis puis intériorisés avant de devenir une véritable option crédible. En d'autres termes, changer sa pratique de déplacement n'est pas qu'une question de déclin.

D'après « Comment susciter des changements de mobilité ? » 17/03/2016 - AutoBus

32. DES RELAIS POUR ASSEOIR LA COMMUNICATION

Pour être efficace, la communication doit concerner chacun individuellement et inclure des contacts personnels. Les messages doivent arriver au niveau de chaque individu pour tenir un discours individualisé qui pourra se traduire par des propositions d'actions elles aussi concrètes. Il est nécessaire d'identifier les leviers et les messages les plus pertinents en fonction des cibles. Pour cela, il est indispensable d'organiser le système de relais vers les acteurs du terrain et les réseaux de proximité. Sans relais efficace de proximité, le système de communication ne pourra pas entrer dans la vie quotidienne des individus, là où s'opèrent in fine les changements de comportement.

Les deux groupes d'acteurs relais les plus fréquemment mobilisés sont le monde de l'entreprise et des travailleurs (via les cellules de l'Union wallonne des entreprises et les cellules syndicales) et celui des écoliers. Conformément à ce qui est expliqué ci-dessus, quels que soient les acteurs relais visés par les actions, celles-ci devront être prioritairement focalisées sur les zones au sein desquelles les infrastructures et les services ont atteint un niveau suffisant pour devenir une alternative crédible à la voiture individuelle.

Le secteur associatif qui a acquis une expertise en matière de sensibilisation et d'accompagnement au changement sera sollicité pour mettre en place, avec les acteurs relais, des actions efficaces vers les publics cibles.

En ce qui concerne les travailleurs, il est proposé de passer le cap d'une vitesse supérieure.

On veillera à alléger tous les aspects méthodologiques et potentiellement contraignants qui exigent de la part des entreprises et de la Région des ressources importantes en termes d'organisation et de contrôle pour se focaliser progressivement sur des actions destinées à convertir les travailleurs à utiliser les nouvelles formes de mobilité au minimum durant un jour par semaine²¹.

Les acteurs relais proposeront les actions qui leur paraissent les plus pertinentes pour atteindre ces résultats. **Les actions seront focalisées sur les zones qui auront déjà fait l'objet d'une restructuration de l'offre (services, infrastructures et technologies) et devront faire l'objet d'un suivi en termes de résultats concrets liés aux changements de comportement des travailleurs.**

Les publics sur lesquels les actions seront focalisées seront les écoles primaires où l'accent sera mis sur la marche avec la généralisation progressive des pédibus, les écoles secondaires, avec un accent sur la sensibilisation par l'intermédiaire des Associations de parents (qui constituent un relai structuré et qui sont à la base du choix modal) ; les universités et écoles supérieures drainent un public particulièrement apte à l'utilisation du vélo et de la micro mobilité électrique. Le nombre d'établissements est également moins élevé que le nombre d'écoles secondaires. Une action ciblée sur eux permettrait de toucher ce public large et enclin culturellement et physiquement à modifier son comportement de mobilité. De nombreux étudiants sont malheureusement encore freinés par l'absence de stationnements sécurisés. Vis-à-vis de ces publics, l'accent sera placé sur la pratique du vélo et des engins de micro mobilité électrique. Des démarches seront entamées en vue de systématiser l'installation de box sécurisés pour vélo. C'est aussi au niveau de ce public-cible que le concept de voiture partagée peut être plébiscité ; c'est l'âge de l'accès au permis de conduire mais celui aussi des moyens financiers limités.

Les liens entre la santé, le sport et la mobilité étant potentiellement très porteurs, nous suggérons d'initier des **actions communes en lien avec des partenaires issus du milieu sportif d'une part et d'autre part, de la santé**. L'objectif visera à améliorer l'état de santé des Wallons via l'activité physique pratiquée à l'occasion des trajets quotidiens en synergie avec les actions préconisées dans le Plan wallon de Prévention et de Promotion de la Santé Horizon 2030. En particulier sont visées les actions portant sur la promotion de l'activité physique.

Enfin, concernant les pouvoirs publics, il y a un enjeu majeur à ce qu'ils montrent l'exemple. A ce titre, les actions seront focalisées sur le développement et puis la **généralisation progressive de la mise en partage des flottes publiques** en dehors des heures d'utilisation traditionnelles, sur l'installation

dans tous les lieux publics de 10 pour cent de **stationnements sécurisés pour vélo** à proximité immédiate (plus immédiate que la voiture) de l'entrée des lieux de travail et sur l'incitation à l'utilisation du vélo électrique (ou de tout autre engin de micro mobilité électrique).

Par ailleurs, quelques actions symboliques de personnalités connues (secteur économique ou artistique par exemple) de type défi mobilité permettraient de valoriser les alternatives, et de sensibiliser ces personnes aux réalités d'une pratique multimodale.



Formation des Mobility Managers

²¹ Tous trajets confondus car il existe en effet un réservoir important de petits trajets pour motifs variés qui peuvent intervenir

33. VERS UNE MOBILITÉ QUI NE TUE PLUS

Depuis 2010, la sécurité routière en Wallonie s'est substantiellement améliorée. En effet, alors que la Wallonie déplorait près de 400 tués sur ses routes entre 2009 et 2011, ce chiffre ne cesse de baisser (314 en 2016 et 289 en 2017). Les chiffres de 2018 s'annoncent plus bas encore : à peine plus de 200. Ce sont donc plus de 200 vies qui sont épargnées chaque année en Wallonie. Ces avancées doivent être amplifiées pour atteindre l'objectif fixé par le Gouvernement wallon de ne pas dépasser 200 tués à l'échéance 2020 et pour pérenniser les résultats obtenus.

A court terme, on veillera en matière de sécurité à mettre en place les mesures préconisées par le plan Wallon pour la sécurité routière 2017-2020.

Au total, les sept mesures présentées, si elles sont effectivement mises en œuvre rapidement devraient permettre d'atteindre l'objectif fixé à 2020²², et sont donc essentielles dans une politique volontariste d'améliorer la sécurité routière en Wallonie.

Le CSWSR recommande donc une série de mesures afin de permettre une politique de contrôle et de sanctions effective pour la conduite sous influence de drogues.

Meilleure prise en compte de la sécurité routière lors d'événements festifs ou de sorties de week-ends

Afin de permettre un retour en toute sécurité lors de sorties, et de réduire le nombre de jeunes victimes d'accidents graves les nuits de week-ends, le CSWSR recommande une série de mesures pour réduire les accidents de week-ends, mise en place de chèques-taxis à des conditions avantageuses, meilleure cohérence et simplification des labels liés aux activités festives et aux sorties de week-ends, développement des retours en commun pour les gros événements festifs.

Mesures en faveur des usagers vulnérables

Les usagers vulnérables méritent une approche spécifique dans la mesure où ils sont plus que d'autres victimes des erreurs ou des comportements inappropriés de conducteurs de véhicules. Le CSWSR recommande de mettre en œuvre les démarches d'analyses qui permettront d'améliorer la sécurité des usagers vulnérables et d'entreprendre des démarches pour étendre les zones 30 en agglomération.

Traitement des obstacles latéraux

En Wallonie, dans 48% des accidents corporels et 60% des accidents mortels sur autoroute un obstacle latéral est percuté. Sur les voies secondaires, ce taux est de 19% pour les accidents corporels et 37% pour les accidents mortels. L'ampleur de cette problématique nécessite une approche dédiée à cette problématique et de libérer des moyens complémentaires pour traiter les obstacles latéraux.

Intensification des contrôles vitesse

Le niveau trop élevé de l'insécurité routière en Wallonie s'explique en partie par un nombre important d'usagers qui roulent à des vitesses excessives ou inadaptées aux circonstances de conduite. Le CSWSR recommande d'augmenter sensiblement le nombre de contrôles des vitesses pratiqués par une hausse du nombre d'appareils de contrôle tels que Lidars mis à la disposition des zones de police, radars fixes, radars feux, radars mobiles et radars tronçons. Afin de soulager les parquets, le CSWSR recommande que le Gouvernement wallon mette en place des sanctions administratives pour les infractions régionalisées, et ce particulièrement pour les infractions en matière de vitesse.

Intensification des contrôles d'alcoolémie

La proportion de conducteurs sous influence d'alcool semble augmenter à un niveau proche de 3%, ce qui est un taux anormalement élevé dans le contexte européen. Le CSWSR recommande donc une intensification des contrôles d'alcoolémie avec pour objectif de contrôler 350.000 conducteurs chaque année, dont au moins un quart pendant les périodes à risques, c'est-à-dire les nuits et principalement de week-ends.

Adaptation et intensification des contrôles en matière de conduite sous influence de drogues

Le phénomène de la conduite sous influence de drogues n'est pas correctement évalué en Wallonie, ne fait pas l'objet de suffisamment de contrôles et n'est pas suffisamment sanctionné en cas de conduite sous influence combinée d'alcool et de drogues.

Réforme de la formation à la conduite du permis B

Entrée en application en cette année 2018, la réforme de la formation à la conduite a été menée pour élargir les possibilités de formation et proposer plus de préparation et d'expérience aux candidats. Le principe de faute grave a notamment été réinstauré à l'examen théorique. La réforme met également l'accent sur la

perception des risques et l'autoévaluation : avoir conscience de ses limites et du style de conduite.

Les effets de cette réforme s'inscrivent sur le long terme. Les premiers bilans semblent positifs. Le monitoring devra être poursuivi.

L'intérêt d'une réduction de la puissance et du volume des véhicules est également à prendre en compte et à mettre en lien avec la fiscalité.

Des voitures plus petites et légères seront plus efficaces, plus écologiques et surtout plus sûres. Le concept de LiSA Car (pour Light and Safer Car) a été développé pour répondre à cet enjeu. Dès que possible, et plus encore à partir de 2020, des efforts importants doivent être entrepris pour opérationnaliser ce concept en Wallonie, à travers l'exemplarité des pouvoirs publics (véhicules achetés pour les flottes publiques) et à l'aide des outils fiscaux. Il est également important que la Wallonie puisse faire

entendre sa voix à l'échelle européenne concernant la normalisation des véhicules.

Dès que possible et plus encore à partir de 2020, des efforts importants doivent être entrepris pour initier des expériences pilotes de conduite autonome.

A moyen et long terme, l'intérêt de l'automatisation des véhicules est incontestable par rapport à la sécurité : les voitures devraient être plus efficaces, plus écologiques et surtout plus sûres. **On estime que l'erreur humaine est en cause dans plus de 90% des accidents de la route.** On prévoit donc qu'avec des voitures autonomes, le nombre d'accidents devra baisser considérablement. Selon une étude effectuée par le courtier Aon²³, les véhicules autonomes pourraient réduire les primes d'assurance automobile de plus de 40% d'ici 2050 aux États-Unis. Cette estimation étant basée sur une baisse de 81% de la fréquence des sinistres.



Objectif 2030 : réduire drastiquement le nombre d'accident de la route

²² Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière Projet de plan wallon de la sécurité routière Sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués en 2020 Date de la version 17/05/2017.

²³ Global Insurance Market Opportunities - GIMO - rapport 2017.

X. TARIFICATION INTEGRÉE ET FISCALITÉ RESPONSABLE

La mobilité a un coût pour les ménages. Il convient que chaque ménage puisse satisfaire ses besoins de mobilité de base à un coût acceptable à la fois pour lui-même et pour la Société. Ce coût pour les ménages se compose d'une part, des coûts de la voiture et des services utilisés et d'autre part de la fiscalité sur la mobilité (taxe de circulation, de mise en circulation, accises et TVA sur les services de mobilité).

Quelle est la part du coût global de la mobilité des ménages qui doit être prise en charge par la Région et par les ménages eux-mêmes ? En zone dense et à proximité de chaque mobipôle, le coût de la mobilité pour la collectivité est plus faible. Il augmente au fur et à mesure de l'éloignement par rapport aux agglomérations et aux mobipôles. Il importe donc d'appréhender par des mesures adaptées cette différence de coût.

34. TARIFICATION INTÉGRÉE POUR L'USAGE DES SOLUTIONS PUBLIQUES

On ne peut aborder la question de la tarification de la mobilité sans se pencher sur la révolution en cours. Celle-ci devrait rebattre en profondeur les cartes concernant le financement des différents modes de transport. La tarification doit aussi être pensée au-delà des seuls transports en commun pour accompagner la transition vers la mobilité comme service (le MaaS).

L'objectif est de mettre progressivement en place une tarification simplifiée et forfaitaire qui à terme, prendra la forme d'un pass universel de mobilité. Un tel système de tarification permettra également de s'assurer que les services qui y seront intégrés participent aux objectifs de politique publique, en premier lieu de transition énergétique mais aussi d'inclusion sociale pour tenir compte de toutes les situations de déplacement.

Les pouvoirs publics comme les entreprises doivent s'emparer des solutions de MaaS pour fournir des packs de mobilité qui progressivement remplaceront l'usage d'un véhicule individuel en intégrant aux transports en commun et au vélo d'autres services de mobilité (covoiturage, autopartage, trottinettes et scooters électriques, transports à la demande...).

Ces packages forfaitaires seraient proposés à la vente avec une intégration tarifaire. Ces packages couvriront, pour une zone géographique donnée (au minimum un bassin de mobilité et si possible l'ensemble de la Région) l'ensemble des déplacements sur tous les réseaux urbains et sur le réseau structurant de transport collectif²⁴ ainsi qu'un budget de mobilité pour les solutions publiques complémentaires disponibles.

Afin de garantir l'accès de tous au transport public et aux autres solutions de mobilité, le Gouvernement veillera à offrir des réductions tarifaires sociales globale sur la totalité du package plutôt que sur chacun des produits de mobilité. Ces réductions pourront être proportionnées à la situation individuelle de chaque citoyen.

Les transports en commun sont essentiels mais ne représentent cependant pas le seul levier de la lutte contre la congestion, le changement climatique et de la réduction des polluants. Les mobilités actives, d'abord la marche et le vélo doivent être également encouragés. A ce titre, les retours

d'expérience sur la gratuité des transports dans d'autres villes ont montré que la part modale de la marche et du vélo pouvait en pâtir.

Des mesures de gratuité sectorielles sont par contre indispensables pour garantir à toutes et tous un accès à la mobilité, et accompagner les autres mesures de restriction de la voiture individuelle dans l'espace urbain, par exemple suite à la mise en place de zones basse émission.

Un tel système constitue un précieux fondement pour accélérer la mise en œuvre de la MaaS qui combinera tant les solutions publiques à tarif intégré là où c'est pertinent et réaliste, que les offres privées de mobilité amenées à se développer à l'avenir.

A côté de ces mesures incitatives, des mesures dissuasives pour décourager les comportements non désirés sont souvent nécessaires et efficaces. Elles doivent contribuer à assurer le financement des solutions complémentaires de mobilité à créer.



Premier titre de transport combiné disponible à Liège et à Charleroi : le City Pass

²⁴ Ceci pouvant être négocié dans le cadre des échanges devant aboutir à l'accord contraignant.

35. FISCALITÉ RESPONSABLE POUR L'USAGE DES SOLUTIONS PARTICULIÈRES

La fiscalité sur la mobilité vise deux objectifs : d'une part dégager des moyens budgétaires indispensables à remplir les missions générales des pouvoirs publics, notamment assurer le financement des alternatives de mobilité promues et d'autre part, influencer les comportements des usagers. Il convient de tenir compte de la montée en puissance de sources énergétiques nouvelles et de dégager les moyens nécessaires à une offre de mobilité pérenne et durable.

Les outils fiscaux peuvent être groupés en trois catégories : la fiscalité sur l'achat (taxe de mise en circulation - TMC), la fiscalité sur la possession (taxe de circulation - TC) et la fiscalité sur l'utilisation (accises, prélèvement kilométrique des véhicules de transport de marchandises de plus de 3.5 tonnes). La fiscalité sur la mobilité est régie par un cadre légal européen (taux TVA, taux d'accises), fédéral (accises, voiture de société), régional (taxe de mise en circulation, taxe annuelle, prélèvement kilométrique des véhicules de transport de marchandises de plus de 3.5 tonnes) et même communal (centimes additionnels, parking).

Actuellement, dans sa globalité, le système fiscal belge (et wallon) ne vise pas suffisamment des objectifs environnementaux²⁵ et très peu, des objectifs de mobilité.

Il est impératif d'éviter l'application de régimes fiscaux différents au niveau national. Il est indispensable que les différentes entités se concertent et prennent en considération les réflexions impulsées par l'Europe.

Dans l'idéal, les régions doivent être alignées. Des différences de traitement entre régions et niveaux de pouvoirs rendent le système complexe et peuvent induire des effets pervers. En particulier, les différences ne doivent pas être à ce point significatives qu'elles puissent induire des délocalisations fiscales. Une révision intelligente de la fiscalité sur la mobilité passera en Belgique par un travail coordonné entre les régions et l'état fédéral.

Une seule région ne peut mettre en place à elle seule un système efficace. La Wallonie doit compléter les études universitaires menées et creuser les différents scénarios fiscaux possibles afin de mettre en place une fiscalité intelligente et concertée entre les différentes entités.

La fiscalité sur l'achat et la mise en circulation des véhicules automobiles devra être réformée

afin de rencontrer trois objectifs : la performance sanitaire et environnementale, la fluidité du trafic et l'entretien d'infrastructures et le développement d'offres publiques alternatives à la voiture individuelle.

Il importera de valoriser davantage les véhicules propres et de décourager la mise en circulation de véhicules trop peu performants sur le plan énergétique. Actuellement, la seule variable qui entre en compte est le CO₂ via le malus. Cette réforme devra permettre de moduler la fiscalité en faisant intervenir d'autres variables notamment un indice composite de pollution en lien avec la puissance, le volume, et éventuellement le bruit qui est un réel enjeu dans les villes en particulier.

Afin de contribuer à une répartition équitable de la contribution à l'entretien du réseau de transport routier, une vignette pour les particuliers pourrait être mise en place.

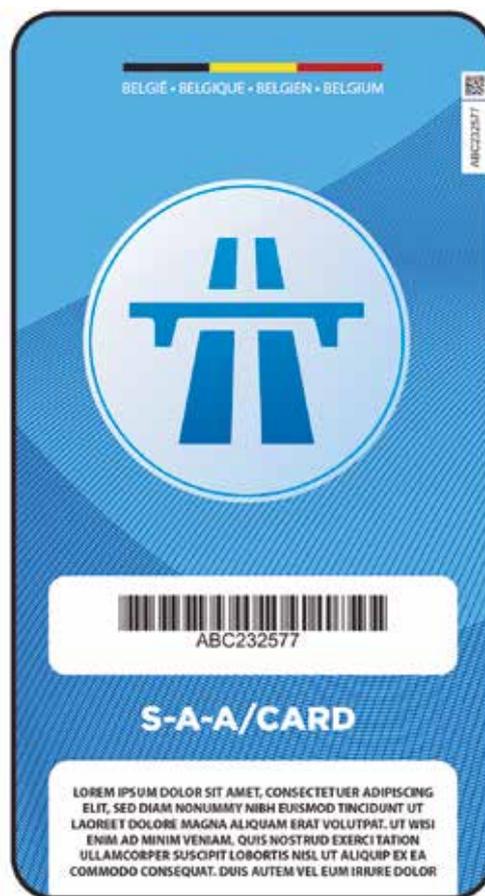
Cela permettra d'une part, de limiter le transit provenant de l'extérieur sur le territoire wallon et d'autre part de faire contribuer les non-résidents à l'entretien des infrastructures. Celle-ci n'implique pas nécessairement un accroissement de la pression fiscale sur les résidents car la Région, compétente sur la taxe de circulation peut moduler, dans le respect des normes européennes, son impact sur les résidents par une diminution équivalente du montant de la taxe de circulation. L'Allemagne va appliquer la vignette dès 2019, la France l'applique déjà, engendrant des reports de trafic sur la Belgique. Le futur système doit permettre de toucher ce trafic ainsi que tous les véhicules en leasing.

La vignette autoroutière sous la forme d'un petit autocollant pour tout véhicule qui utilise la route en Belgique est un système techniquement aisé à mettre en place

et engendrera des recettes significatives pour les régions qui pourront être affectées au développement de l'offre de mobilité alternative.

En outre, l'utilisation de son véhicule, seul, pour les déplacements domicile travail doit également faire l'objet d'alternatives. Le développement d'une offre plus large et plus qualitative doit permettre d'offrir des alternatives crédibles.

Enfin, ces réformes seront également l'occasion de développer de réelles solutions fiscales ambitieuses pour inciter à l'usage des solutions alternatives. A cet égard, les recommandations de l'étude menée par l'UWE²⁵ seront prises en com pte. Celle-ci conclut en effet qu'une réflexion sur les taxes régionales frappant la mobilité pourrait en effet permettre d'aboutir à inverser, à moyen et long termes, certaines tendances et/ou comportements auto solistes visée par FAST.



La vignette autoroutière sous la forme d'un petit autocollant pour tout véhicule qui utilise la route en Belgique est un système techniquement aisé à mettre en place et engendrera des recettes significatives pour les régions qui pourront être affectées au développement de l'offre de mobilité alternative

²⁵ En Wallonie, actuellement, la TMC est fonction de la puissance fiscale et du moteur et dans une moindre mesure, de la technologie (les véhicules LPG et électriques profitent en effet d'une ristourne). De plus, pour les voitures d'occasion, la taxe de mise en circulation diminue avec l'âge du véhicule. La TC annuelle en Wallonie est également fonction de la puissance fiscale. En outre, un écomalus s'ajoute au dispositif.

²⁶ Etude fiscale sur le covoiturage - Union Wallonne des entreprises - juin 2018.

