



STRATEGIE REGIONALE DE MOBILITE

Volet 1 – Mobilité des personnes

AVIS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'UNION DES VILLES ET COMMUNES DE WALLONIE

I. INTRODUCTION

L'Union des Villes et Communes de Wallonie s'est penchée sur le projet de Stratégie régionale de mobilité - Volet 1. Mobilité des personnes, que le Gouvernement wallon a approuvé le 13 décembre 2018, en première lecture.

Pour mémoire, un projet de Plan régional de mobilité durable a été élaboré, dont le Gouvernement wallon a pris acte en juillet 2014 et l'Union des Villes et Communes de Wallonie avait été sollicité en 2015, mais le Plan n'a pas fait l'objet d'une approbation.

La SRM se veut porteuse d'une « vision forte », baptisée « **vision FAST (fluidité – accessibilité – sécurité/santé – transfert modal)** », approuvée par le Gouvernement wallon fin 2017. Elle s'inscrit dans **une volonté de réduire significativement la part d'utilisation de la voiture individuelle** (en autosolisme) en mettant en place une politique et des mesures pertinentes et attractives favorables à l'utilisation des modes de déplacement alternatifs. Elle s'appuie également **sur la mobilité en devenir qui sera « connectée, zéro-émission, autonome, à la demande, partagée et multimodale »**. Le numérique est appelé à jouer un rôle essentiel dans ce domaine, eu égard aux données qu'il recueille, avec un impact de plus en plus important en termes de gestion des déplacements en temps réel. Pour les pouvoirs publics, il s'agira d'être à la manœuvre afin de contrôler et d'orienter les flux de trafic et la politique des déplacements.

Les objectifs sont chiffrés d'entrée de jeu, ce qui constitue un signe clair et positif d'une volonté de renverser les tendances d'évolution naturelle. Ainsi, la SRM apparaît très ambitieuse car les parts modales annoncées à l'horizon 2030 signifient des changements de comportement pour une proportion non négligeable de la population, sachant que la part de la voiture devra passer de 83 % à 60 %.

Le document propose des « orientations stratégiques » et annonce, dans les premières pages, qu'il ne présente pas les actions nécessaires à leur concrétisation. Néanmoins, les pistes de travail énoncées renvoient à des actions, plus ou moins précises selon les cas. Il comporte un volet consacré au financement et avance les budgets dédiés - sont-ils suffisants ? - à sa mise en œuvre.

L'avis de l'Union des Villes et Communes de Wallonie s'est concentré sur certains points de la SRM et ne commente donc pas toutes les problématiques abordées dans le document.

II. SYNTHÈSE : points d'attention et attentes

La vision FAST (fluidité – accessibilité – sécurité/santé – transfert modal), si elle ne s'exprime pas sous la forme d'un plan ou d'un schéma, est explicite et concrète quant à certaines pistes de travail. Des budgets lui étant dédiés, il est essentiel, d'ores et déjà, d'esquisser un **calcul du coût de sa mise en œuvre**.

La Stratégie régionale de mobilité (SRM plus loin dans le texte) se présente, a priori, comme non contraignante. Le plein arbitre des villes et des communes sur leur territoire ne semble, à première vue, pas mis en danger. Toutefois, les ambitions chiffrées avancées en préalable vont nécessiter **une prise de conscience et un engagement immédiat de tous les acteurs, en termes humains et financiers** sans doute aussi. Dix ans, cela peut paraître beaucoup, en réalité c'est très peu. En effet, la vision nécessite un cadre, des plans, des études, de la concertation, des projets, des chantiers, en particulier pour concrétiser certaines orientations stratégiques plus complexes et plus lourdes. Il y a urgence : énormément de pain sur la planche ! Il s'agira de définir très rapidement un planning de mise en œuvre, cadrant et assurant la faisabilité technique et financière de cette stratégie et le respect du timing annoncé.

De nombreuses décisions auront **un impact direct sur l'évolution des territoires et sur l'offre de déplacement à la disposition du citoyen**. Les mesures de gestion régionale ont un impact local fort sur la vie des communes (hiérarchisation du réseau routier régional, mise en œuvre de documents et plans régionaux, refonte des transports en commun, zones d'enjeu régional au niveau foncier...). Les communes doivent donc être associées à l'élaboration et à la mise en œuvre des actions du Plan.

La définition et la mise en place d'un réseau structurant régional du transport en commun est un élément clé de la vision FAST. Cette perspective va de pair avec la définition et la mise en œuvre des réseaux piétons et cyclistes communaux, s'articulant autour des mobipoints et des mobipôles, au risque de mettre en péril le concept. La SRM postule que le transport en commun ne pourra desservir tous les wallons... et que la voiture individuelle restera indispensable dans de nombreux cas. Cela signifie aussi que pour atteindre les objectifs chiffrés énoncés, **l'effort sera à multiplier par deux, quasiment, dans les zones urbaines, en particulier dans les grandes villes wallonnes. Et en milieu rural la voiture restera incontournable pour de nombreux citoyens, avec le risque de voir des territoires encore plus isolés** et fragilisés en l'absence de services de transport permettant des déplacements quotidiens dans des conditions correctes (existence du service, ruptures de charges admissibles...).

L'UVCW attire l'attention sur la **concomitance parfaite des calendriers, sur l'indispensable intégration de ces problématiques dans les PCM en particulier et dans les différents outils de planification du territoire en général, enfin sur la nécessité de prévoir un financement régional sur la totalité de la chaîne du déplacement** : depuis son origine jusqu'à sa destination.

Dans la perspective de FAST, **l'élaboration des PCM, en cours et à venir, implique une prise en compte approfondie de ces nouvelles problématiques : mobipôle, mobipoint, micromobilité, voitures partagées, covoiturage, réseau structurant...** Outre leur rôle dans la mise en place d'une mobilité multimodale, elles ont un impact spatial, organisationnel, social, économique et financier. Il s'agira d'en concevoir la planification avant d'en programmer la mise en œuvre. Une dynamique de partage de bonnes pratiques et un accompagnement administratif et technique des communes devrait être mis en place par la Région.

A cet égard, **la transversalité de cette problématique avec les autres matières est évoquée mais doit être approfondie** : climat, énergie, santé, aménagement du territoire... La SRM indique qu'elle est cohérente avec la structure territoriale du projet de SDT. Néanmoins les liens au projet de SDT, aux PACE, PNEC... sont seulement évoqués et devront à l'avenir être coordonnés.

Remarquons aussi que si la SRM est présentée comme une stratégie, le SDT nous apparaît comme se situant un pas plus loin puisqu'il présente des cartes des réseaux de transport.

La sécurité des déplacements qui ne seront plus opérés en voiture individuelle ne peut être sous-estimée. La marche à pied sur des liaisons peu fréquentées, la cohabitation des trottinettes, des vélos et des piétons... ne doivent pas être des freins à leur développement mais être pris en compte à la lumière des risques qu'ils comportent, de la perception de ceux-ci par l'utilisateur et des moyens à mettre en œuvre pour contrer les freins subjectifs et objectifs.

La question de la masse critique nécessaire pour faire fonctionner les alternatives à la voiture individuelle doit être intégrée. Covoitureurs, usagers du bus, cyclistes, piétons... doivent être nombreux pour assurer la viabilité économique et sociale du système, son attractivité pour l'utilisateur, des conditions de sécurité optimales... C'est une contrainte importante, sachant que le territoire wallon est diffus et que les villes sont de taille moyenne.

Sur base de quels critères arbitrer « l'usage optimal des deniers publics » ? Le CoDT parle de « coûts supportables ». Jusqu'où et comment ? Mettre en œuvre la SRM nécessitera l'élaboration de références en termes de niveaux de qualité des différentes dessertes en regard d'objectifs sociaux et économiques à rencontrer.

S'il y a urgence pour répondre aux quatre défis de la vision FAST à l'horizon 2030, force est de constater que, aujourd'hui, **c'est principalement la révolution numérique qui entraîne l'utilisateur vers d'autres comportements de déplacements**, voire va conduire à des changements sociétaux importants. La mobilité des personnes se trouve certainement à un tournant. Et **elle est essentiellement dans les mains des acteurs privés**. Allons-nous vers une société du partage et non plus une plus société de la possession, qui serait la conséquence de la dématérialisation de l'information ? Des applications mobiles complètes, performantes et attractives se développent et deviennent de véritables compagnons de route de tous les types de déplacements. Il y a lieu de **construire la mobilité de demain en synergie avec ces nouveaux concepts et ces nouveaux acteurs**, en tentant de garder la main, de rester à la manœuvre et en s'efforçant de s'inscrire dans une société égalitaire qui ne crée pas un monde et des territoires à deux vitesses, et de contribuer à une société solidaire.

L'UVCW souscrit globalement au concept de la vision FAST et à la SRM, qui esquisse les premières lignes de la politique régionale future en matière de mobilité. **Elles auront un impact direct sur l'avenir du territoire wallon et de ses 262 entités. Il s'agit en particulier du futur réseau structurant de transport en commun et de la définition des mobipôles et des mobipoints, pour lesquels les attentes de tous les citoyens sont très importantes. Des documents, approfondissant, clarifiant, précisant, localisant, chiffrant ces projets doivent encore être établis.**

Un travail est à réaliser à différentes échelles du territoire en vue d'un emboîtement cohérent des différentes composantes de cette stratégie et d'une solution admissible pour tous. A cet égard, les communes sont dans l'attente d'une co-construction de la déclinaison de cette politique en termes d'actions qui seront déterminantes de la mobilité en général et du transfert modal attendu en particulier.

Enfin, il s'agirait de **disposer rapidement du Volet 2 – Transport de marchandises** – afin de déployer des politiques et des mesures s'articulant en parfaite cohérence.

III. AVIS

L'avis respecte la structure du document de Stratégie régionale de mobilité, à savoir Gouvernance – Orienter l'offre – Influencer la demande – qui sont les trois axes qui structurent sa vision.

1. Gouvernance

Assurer un pilotage efficace

« Une gouvernance unifiée pour assurer la cohérence : territoires – infrastructures – services ». Cet objectif, dont la portée est très importante, est en cours de concrétisation avec, en particulier, la création de l'AOT et à travers celle-ci la réorganisation de la SRWT et des cinq TEC, la fusion des Directions générales routes et autoroutes et mobilité. La création de la centrale régionale de mobilité, à propos de laquelle l'UVCW dispose de peu d'informations, et ses missions ne sont pas encore officialisées et la manière dont elle va s'articuler avec l'AOT et le SPW ne nous est pas connue.

Déployer des indicateurs de suivi

S'assurer que les mesures mises en œuvre vont dans la bonne direction et sont suffisantes pour atteindre les objectifs dans les délais fixés est indispensable. Des indicateurs devront être déployés et les outils nécessaires au recueil des chiffres mis au point. Une bonne évaluation des parts modales aujourd'hui en constituera un préalable afin de disposer de chiffres de référence.

Jusqu'à présent la culture des indicateurs en Wallonie est pauvre. Il s'agit donc ici d'un changement radical d'approche qui nécessite d'être rapidement clarifié, précisé, structuré, doté de méthodologies adéquates, qui conduiront à évaluer de manière transversale (en termes d'impact financier pour tous les acteurs, de qualité de l'air, de qualité de vie, de protection de l'environnement naturel et bâti...) les projets, les actions et les résultats engrangés. Des compétences spécifiques et des moyens financiers devront rapidement être affectés à ces nouvelles tâches de monitoring, en étant attentif à ne pas construire une usine à gaz, paralysante. Ce risque est réel. Il s'agira de privilégier des outils efficaces et très rapidement opérationnels, même si imparfaits.

L'administration wallonne étant chargée de la coordination et de la surveillance de la concrétisation de la SRM, elle devra donc 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 ».

Encadrer les nouveaux acteurs de la mobilité

La question de l'encadrement des nouveaux acteurs de la mobilité est cruciale, en particulier pour les communes, en matière de stationnement, de mobilité partagée, mais aussi de gestion des flux de trafic. Il s'agit d'une problématique récente à laquelle il s'agit de 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 (NLC 135). Nous y reviendrons plus en détail plus loin dans le texte lorsque nous commenterons les pistes de travail développées dans la SRM.

La SRM énonce la nécessité de rester en phase avec les politiques de mobilité et les services locaux des villes et des communes, mais aussi de garantir le pouvoir de décision au sein de la Région. L'UVCW sera attentive à ce que les nouvelles dispositions en la matière soient en adéquation avec la politique communale, les intérêts locaux et la réalité de terrain. Par ailleurs, la SRM évoque la création d'un cadre juridique pour la gestion agrégée des données afin d'éviter tout dérapage et monopole de celles-ci.

2. Offre de mobilité : doubler et diversifier

Les grands chantiers régionaux : la (re)structuration du réseau et la création de pôles d'échange.

Structuration du transport : avec quels objectifs ?

Si la SRM identifie des axes structurants, avec l'objectif de contribuer à l'attractivité des grandes villes wallonnes et de relations transfrontalières, il s'agira de compléter et de finaliser le réseau de transport en commun structurant existant (fer et route – SNCB et TEC) et de redessiner le réseau secondaire. Toutefois, de celui-ci, il est peu question. A cet égard, la SRM invoque des arguments économiques et des critères environnementaux, fixant un minimum de 11 passagers dans un bus.

La SRM indique que le choix des pôles d'échange des transports en commun sera déterminé « en lien avec les attentes des communes », tout « en objectivant la demande de mobilité ». Elle détermine un « niveau de service de base : 1 passage/h/sens de 6H à 20H » à ajuster ensuite en fonction des besoins mesurés. Les liaisons structurantes visant en particulier des déplacements domicile/enseignement-travail, il y aura sans doute lieu de prévoir des fréquences plus élevées aux heures de pointe. L'UVCW s'interroge sur la méthodologie de définition et de localisation des mobipôles/mobipoints d'une part et d'objectivation de la demande de mobilité d'autre part.

A la lecture de la SRM, l'avenir du transport en commun dans les territoires ruraux n'est pas clair. Hors réseau structurant, ceux-ci ne seront probablement plus desservis par les véhicules traditionnels de transport en commun. La SRM indique que, dorénavant, il s'agira, dans les territoires peu denses, de se rendre, si possible, à pied ou à vélo, vers les points d'arrêt du réseau de transport collectif structurant.

Cela signifie que, dans les territoires ruraux, la création ou l'aménagement de kilomètres de trottoirs et de pistes cyclables confortables, sécurisées et, éclairées... devront être réalisés. A défaut, le transfert modal attendu ne sera pas effectif pour la population résidant dans les périmètres des points d'arrêt du réseau de transport collectif structurant.

C'est une condition nécessaire mais pas suffisante. Car ces itinéraires ne rencontreront pas tous les besoins. En effet, lorsque la marche et le vélo ne seront pas possibles et en l'absence de voiture, quelle solution sera à la disposition du citoyen ?

Les solutions évoquées dans la SRM sont limitées (STIG, taxi social, CMM...). Il s'agira de bien évaluer la demande potentielle et de proposer un service qui permette de rencontrer des besoins de déplacements quotidiens et pas uniquement de dépannage occasionnel pour des rendez-vous médicaux par exemple. Le risque d'isolement et de précarisation de ces régions, avec une difficulté d'accès à l'emploi, est important si l'offre de transport est de plus en plus marginale. Il faudra être inventif à cet égard. Des solutions doivent aussi être mises en place pour la desserte de nombreuses zones d'activités économiques isolées, moteurs de l'économie wallonne.

Dans les zones urbaines, la SRM prône l'abandon de la voiture particulière et le recours à la voiture partagée et avance le chiffre d'1 voiture partagée/100 habitants. Tel est l'objectif - à confirmer - de la SRM à l'horizon 2030. Cela représente 500 voitures partagées pour une ville de 50.000 habitants par exemple, et des mesures à prendre par les communes afin de favoriser l'arrivée de ces véhicules et les intégrer à part entière dans sa politique de mobilité.

Ces différentes problématiques sont reprises en compte plus loin.

Articuler un réseau maillé sur les pôles d'échange

La SRM inscrit deux concepts de pôles d'échange - les mobipôles et les mobipoints - dans le futur paysage de la mobilité wallonne. Elle annonce plus de 262 mobipôles (minimum 1/commune) et bien plus de mobipoints. Il s'agira donc d'étudier d'urgence leur localisation optimale et le type de

services que chacun devra offrir. Cette problématique aura des répercussions importantes sur les Plans communaux de mobilité qui nécessiteront probablement des mises à jour.

Elle devrait dès maintenant être inscrite dans les PCM en cours et à venir mais, au préalable, il faudrait disposer du réseau structurant de transport en commun. En outre, si certains mobipôles et mobipoints sont plus ou moins préexistants, il faudra aussi en créer de toutes pièces, ce qui pose entre autres la question de la disponibilité de l'espace, de son aménagement, de la compatibilité de son fonctionnement avec le bâti et la vie locale...

L'UVCW acte que la SRM ne fait pas référence à du (co)financement communal. Néanmoins, la desserte en milieu rural risque d'accabler les communes à des dépenses pour aider ses citoyens à se déplacer, en particulier pour aller travailler. 60 % de la population wallonne réside en dehors des villes. Si l'avenir est clairement aux villes, il apparaît que la tendance peine à s'inverser. Or, l'horizon 2030 est proche...

Il y aurait donc lieu de se pencher sur ce réseau de transport (en commun) d'un deuxième niveau, de desserte plus locale, de le spatialiser, de le chiffrer. La mise en place d'un système de petits véhicules collectifs, avec sans doute un mode de fonctionnement spécifique, devrait sans doute être envisagée.

Favoriser la marche

Le développement de la marche sur des distances un peu plus longues (maximum 1 km à notre avis) se pose en particulier pour relier les zones peu denses aux mobipôles. Outre les nombreux critères de confort à rencontrer, il faudra assurer la sécurité du piéton contre toute forme de risque sur des parcours relativement peu fréquentés en hiver, en particulier lorsqu'il fait sombre ou noir, et assurer le déneigement de ces itinéraires structurants.

La généralisation des zones apaisées (20 km/h et 30 km/h) contribuera à favoriser la mobilité douce, mais lorsque le trafic se déplace à 50 km/h ou plus, le piéton doit être parfaitement protégé. Les traversées constituent des lieux de rupture des parcours car elles sont symboles d'insécurité subjective et objective. Elles devront être particulièrement soignées.

La question du financement des infrastructures piétonnes est essentielle. Sans doute est-elle comprise dans les budgets régionaux destinés à la création des mobipôles et des mobipoints.

Intégrer la micromobilité

En raison de leur faible encombrement et de leur coût raisonnable, les petits engins de déplacement électriques apparaissent comme une alternative intéressante dans la chaîne des déplacements pour des déplacements courts (entre 1,5 et 5 km) et méritent d'être encouragés. Un usage croissant posera de nouvelles questions quant à la gestion et au partage de l'espace public entre les différentes catégories d'usagers. En outre, ils nécessitent des revêtements en bon état et présentant une bonne planéité.

Si les comportements en la matière doivent s'inscrire dans le Code de la route, la sécurité de l'espace public est une responsabilité communale et nécessitera sans doute une concertation et des échanges de pratiques entre acteurs locaux, pour faire face au mieux à leur présence, que ce soit en mouvement ou à l'arrêt.

Profiter du potentiel du vélo à assistance électrique

Oui, le vélo électrique est porteur de promesses et l'explosion des ventes montre que de nombreux citoyens pourraient l'adopter. Il permet d'envisager des distances plus longues. Pour atteindre les parts modales attendues, cela ne suffira pas. La SRM insiste notamment sur le rôle des communes dans la mise en place d'une politique cyclable volontariste et épingle le fait que dans un même pays la part modale du vélo peut varier très fort d'une ville à l'autre.

Les moyens financiers nécessaires pour développer une infrastructure cyclable attractive, continue, sûre... sont élevés et, dans l'état actuel du subventionnement des communes, pas à leur portée. 90 % des voiries sont communales et la plupart du temps elles se prêtent mieux à la circulation des vélos que les routes régionales. Les travaux y sont généralement moins coûteux au kilomètre parcouru que sur les routes régionales où des infrastructures en site propre sont très souvent nécessaires. Néanmoins la cyclabilité des routes communales nécessite des budgets importants et n'est pas toujours aisée à mettre en œuvre car l'espace disponible est limité. Des communes-pilotes Wallonie cyclable ont chiffré ces dépenses, ce qui peut constituer une base de travail pour d'autres.

En raisonnant, une fois de plus, en termes de masse critique, ou plutôt de rapport potentiel nombre de cycliste/km, la SRM vise les zones urbaines au détriment des zones peu denses. Si cette approche est parfaitement logique, elle ne résout pas le problème du désenclavement des zones qui ne disposeront probablement plus d'une desserte attractive et fonctionnelle en transport en commun. Il s'agit donc en parallèle de cibler en zones peu denses les liaisons cyclables qui conduisent aux arrêts de TC structurants.

Compte tenu de l'énorme retard à rattraper, en comparaison des investissements hollandais, un budget de 15 euros/habitant/an proposé dans la SRM est certainement trop faible.

S'appuyer sur le ferroviaire : colonne vertébrale du réseau structurant

Si la vision est claire quant aux attentes et à la stratégie, la question du budget et des investissements nécessaires reste posée. Elle est d'autant plus cruciale que FAST - voire plus largement tout projet ambitieux en matière de transfert modal et de multimodalité - s'appuie fortement sur un réseau de transport en commun structurant performant.

Si les réalisations ne suivent pas au rythme attendu compte tenu de l'horizon 2030, FAST ne se concrétisera pas.

Coopérer à la (re)structuration du transport en commun routier

Cette problématique se trouve déjà au cœur des points précédents. La SRM insiste sur la nécessaire coopération des communes au sein des organes de consultation, afin notamment de contribuer à la qualité de service à offrir par les bus : sites propres, priorités aux carrefours...

Mais il est en outre essentiel que les communes apportent 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 comme l'indique la SRM. 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.

Si on se réfère au concept de « mobilité de base » en Flandre, des critères de desserte, de distance aux arrêts... ont été établis. Tels quels, leur concrétisation s'est révélée beaucoup trop contraignante et coûteuse et a abouti à une adaptation du concept vers une « accessibilité de base » axée sur une desserte structurante, mais également une desserte secondaire ciblée sur des besoins de déplacements réguliers, enfin des solutions diverses pour les besoins ponctuels non rencontrés.

Intégrer le taxi comme une alternative possible

La problématique des bus vides, en zone peu agglomérée, en heure creuse, a conduit de plus en plus de sociétés de transport en commun et de communes à rechercher des solutions innovantes et adaptées : transport à la demande avec des plus petits véhicules, systèmes de taxis avec des tarifs bus... Ces services coûtent moins cher aux sociétés de transport en commun et le niveau de qualité est meilleur qu'avec des lignes régulières.

Il est très probable, voire certain, que la réorganisation du réseau TEC va conduire à une augmentation du rôle de ces alternatives : taxis ou petits véhicules collectifs. A cet égard, il faudra être prêt avec une offre pertinente et attractive en parallèle au déploiement d'un nouveau réseau structurant. A défaut, la voiture individuelle gardera tout son attrait et le transport en commun restera le mode de déplacement de la population captive pour autant que son territoire soit encore desservi.

A noter : la dernière phrase de ce point parle d'un partage des frais, auxquels devraient contribuer de nombreux acteurs, dont les pouvoirs locaux. A cet égard, l'UVCW rappelle que les TEC ont une mission de service universel.

Développer les solutions de mobilité partagées

La mutualisation des flottes publiques des administrations communales constitue une piste parmi d'autres. Elle est déjà en partie effective à Ottignies-Louvain-la-Neuve. Un accompagnement technique et administratif par la Région (contrats-types...) peut être utile, tout en laissant à chaque commune la liberté de gérer sa flotte en fonction des spécificités locales dans une perspective de développement durable bien entendu.

La question de la prise en charge d'un déficit éventuel des opérateurs devra être approfondie. La Région prévoit-elle un budget pour le démarrage de ces nouveaux services ?

Des mesures favorables pour le stationnement des voitures partagées sont nécessaires et l'obligation de prévoir des voitures partagées dans les projets immobiliers fait son apparition en Wallonie. A ce sujet, il est utile d'accompagner les communes dans la gestion de cette mesure et de leur fournir quelques guidelines, par exemple en termes de ratio : nombre de logements/nombre de voitures, en fonction de chaque contexte.

Favoriser le covoiturage

Le covoiturage, voire plus largement le partage des véhicules doivent être renforcés dans les zones mal ou peu desservies par les transports en commun.

La question de la localisation des parkings de covoiturage est directement liée à l'identification des sites pertinents pour des mobipoints.

Mettre en place des services spécifiques

Les besoins de déplacements réguliers (domicile/travail) dans les zones peu denses, hors réseau structurant, auront donc du mal à être rencontrés en l'absence de voiture individuelle. En effet, les solutions spécifiques éventuellement disponibles pour se rendre à un entretien d'embauche, se former... lorsqu'on réside dans des zones plus isolées ne seront pas nécessairement pertinentes pour des déplacements quotidiens, ce qui, comme déjà indiqué ci-avant, fragilise particulièrement ces régions et accentuera l'image d'une Wallonie à deux visages, voire à deux vitesses.

La future centrale régionale de mobilité, à propos de laquelle l'UVCW ne dispose pas encore d'information, devra contribuer à l'enracinement d'un service de proximité, à l'harmoniser, à créer une dynamique et des synergies, des échanges de bonnes pratiques, ainsi qu'une visibilité et une légitimité réelles. Elle pourra aussi être un relais des besoins, bien, mal, ou non rencontrés, vers les autres instances et vers la Région.

Favoriser les véhicules plus propres

Le développement des motorisations alternatives nécessitera une certaine implication des communes, en particulier via l'achat de véhicules zéro émission pour leur flotte de service et

l'implantation de bornes de rechargement. Il s'agira de mettre en place une stratégie cohérente entre tous les acteurs : privé, public et le citoyen.

D'autres conséquences ont déjà été évoquées à propos des mobipoints-mobipôles.

Améliorer la sécurité routière

La Commission wallonne de sécurité routière recommande les démarches d'analyse de la sécurité des usagers vulnérables. Celle-ci est essentielle pour l'UVCW si on veut concrétiser un transfert modal. Comment va procéder la Wallonie ? Fait-on référence aux audits de sécurité routière ?

Or ceux-ci visent d'abord des situations de projet. Ils nécessitent des moyens importants et devraient donc évaluer aussi la sécurité des cheminements structurants existants. La généralisation des zones 30 en agglomération est bien sûr une mesure nécessaire, favorable à la sécurisation des piétons et des cyclistes. Elle nécessitera des études et des budgets.

Se concerter autour de l'ITS

Les technologies pour améliorer les performances du réseau routier et des transports en commun devront aussi être exploitées pour rencontrer les objectifs de FAST, c'est-à-dire, en particulier, apporter une information multimodale complète à l'utilisateur. Le collationnement, l'exploitation, l'intégration, le partage et une diffusion plus directe des données entre acteurs sont au cœur de la problématique.

Le dialogue évoqué par la SRM entre les ITS régional et communal devra se traduire en termes de cohérence et d'articulation des objectifs des uns et des autres, sachant que les villes et les communes décident de la circulation sur leur territoire et des messages à communiquer aux automobilistes en particulier et à tous les usagers plus globalement : itinéraires recommandés, guidage vers les mobipôles et les parkings, disponibilité de véhicules partagés...

Cette autonomie de gestion des flux doit s'inscrire en cohérence avec les informations qui seront diffusées aux usagers sur le réseau structurant, donc intégrer les deux sources, puisqu'il s'agit de guider le voyageur sur l'ensemble de son parcours : de son origine à sa destination.

La question de la conservation des moyens classiques de comptage et de gestion des flux de trafic face au potentiel de données des big data mérite d'être posée car la Région en a la totale maîtrise, à l'inverse des big data. Néanmoins, ils ne permettent pas de disposer de données en live.

Intégrer le véhicule autonome

Le développement du véhicule autonome électrique fait peu de doute. Aujourd'hui les premiers tests en conditions presque normales de circulation sont en cours.

Le véhicule autonome nous apparaît, 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.

3. Changer les comportements pour réduire les besoins

La cohérence entre le Code de développement territorial, le Schéma de développement territorial et la SRM constitue évidemment un préalable et doit conduire aux mêmes orientations. Polarité, densité, mixité, quartiers apaisés, en constituent des mots-clés.

La SRM invite les communes à prévoir dans leurs guides d'urbanisme diverses mesures : mutualisation du stationnement et organisation en « poches », bornes de chargement de véhicules électriques, voiture partagée...

Aménager les voiries et les places

La qualité des espaces publics est déterminante de leur utilisation et de leur rôle dans le maillage des itinéraires structurants des modes piétons et cyclistes. Problématique particulièrement négligée en Wallonie depuis de nombreuses années car jugée trop coûteuse, voire luxueuse, elle fait partie des mesures indispensables pour redonner une attractivité et une vitalité aux centres des villages et des villes.

Ces espaces devront nécessairement être pacifiés c'est-dire aménagés en zone 30 km/h et en zone 20 km/h (zone de rencontre ou résidentielle). Une stratégie communale de hiérarchisation et de caractérisation des fonctions attendues de chaque espace public est nécessaire. Une fois de plus, les investissements nécessaires pour rencontrer ces objectifs sont très importants.

mib/tom/fbr/gde/ava/vbi/19.2.2019