

STRATEGIE REGIONALE DE MOBILITE

Volet I – Mobilité des personnes

Stratégie pour la mise en œuvre la vision FAST 2030



INTRODUCTION	4
I. VERS UNE NOUVELLE GOUVERNANCE DE LA MOBILITÉ	7
A. PILOTAGE UNIFIE ORIENTE VERS L'ATTEINTE DES OBJECTIFS	8
1. Un pilotage stratégique axé sur la responsabilisation des acteurs.....	8
2. Préciser le rôle et les responsabilités de chaque acteur dans les processus de mise en œuvre de la stratégie en particulier le processus budgétaire	8
B. POLITIQUE D'OUVERTURE ET DE COOPERATION.....	9
3. Ouverture	9
4. Accord entre les Régions et le Fédéral	9
5. Concertation au sein des bassins de mobilité	9
6. Ancrage local de la stratégie grâce aux outils de planification	10
7. Renforcer les échanges et la présence de la Wallonie dans les régions transfrontalières	11
C. LA MOBILITE COMME LEVIER DU NUMERIQUE	11
8. Partager les données et pratiquer une ouverture intelligente	11
9. Coordination des données par un groupe hétérogène d'acteurs.....	12
10. Co-concevoir et co-expérimenter sur le territoire et avec tous ses acteurs.....	13
D. DEVELOPPER UN ECOSYSTEME SUSCEPTIBLE DE GENERER L'EXPERTISE ET L'INNOVATION	14
II. DOUBLER ET DIVERSIFIER L'OFFRE DE MOBILITE.....	15
E. UNE OFFRE PARFAITEMENT INTEGREE POUR RENDRE L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE ACCESSIBLE.....	15
11. Connecter la Wallonie aux réseaux socio-économiques européen, transfrontaliers et transrégionaux.....	15
12. Connecter les pôles Wallons entre eux et le territoire wallon aux pôles	16
13. Connecter les territoires ruraux aux mobipôles.....	17
14. Connecter les quartiers des agglomérations urbaines.....	17
F. OPTIMISER LA CONTINUITE DE LA CHAINE DE DEPLACEMENT	19
15. Développer les points de connexion sur le réseau structurant : les mobipôles	19

16.	Développer les points de connexion dans les agglomérations urbaines : les mobipoints.....	21
17.	Faire de l'entretien des infrastructures un enjeu de gouvernance.....	22
G.	MULTIPLIER L'OFFRE DE SOLUTIONS DE MOBILITE DURABLE	22
18.	Marcher plus pour raison de santé publique	23
19.	Des engins de micromobilité électrique qui viennent à point	24
20.	Le vélo : quand on veut, on peut !	24
21.	Valoriser le réseau ferroviaire partout où il est présent.....	26
22.	Des transports en commun fréquents, directs et fiables.....	28
23.	Le taxi pour rejoindre la desserte structurante	29
24.	Privilégier et/ou renforcer le déploiement de solutions de mobilité partagées	29
25.	Développer le covoiturage	31
26.	Services spécifiques pour des publics spécifiques	33
27.	La voiture : moins d'émissions, plus de sécurité.....	34
H.	S'APPUYER SUR LA TRANSITION NUMERIQUE.....	37
28.	Offrir la mobilité comme un service global (MAAS) selon une approche centrée sur l'utilisateur	37
29.	Poursuivre la stratégie de déploiement de l'ITS dans une optique de multimodalité.....	38
30.	Orienter le déploiement des véhicules autonomes vers la mutualisation	40
III.	ACCELERER LA TRANSFORMATION DES COMPORTEMENTS	42
I.	AMENAGER LA SOCIETE POUR FACILITER LA TRANSFORMATION DES COMPORTEMENTS	42
31.	La fin de l'étalement urbain	42
32.	Des quartiers pacifiés	43
33.	Une politique du temps.....	45
J.	ACCOMPAGNER LES CITOYENS ET LES ACTEURS DE LA SOCIETE.....	45
34.	Un système de communication intégré	45

35.	Actionner les bons leviers pour délivrer une communication efficace.....	46
36.	Des relais pour asseoir la communication.....	48
K.	TARIFICATION INTEGREE ET RESPONSABLE	49
37.	Tarification et fiscalité intégrée pour l'usage des solutions publiques	49
38.	Tarification et fiscalité intégrée pour l'usage des solutions particulières.....	49

INTRODUCTION

La mobilité demande une vision forte, un plan d'action global d'envergure régionale et des moyens importants, c'est le cas en Wallonie.

Sur proposition du Ministre de la Mobilité, le Gouvernement wallon a adopté en octobre 2017 une vision de la mobilité wallonne à l'horizon 2030, la **vision FAST** poursuivant comme finalités la réduction de la congestion (**fluidité**), l'accès aux biens et services pour tous (**accessibilité**), la réduction drastique des accidents de la route (**sécurité**) et la réduction importante des nuisances environnementales (**santé**) et les traduit en objectifs ambitieux de **transfert modal**.

Personnes		Marchandises	
<u>2017</u> Marche 3% Vélo 1% Bus 4% Train 9% Voiture 83% Partage voiture : charge moyenne 1.3	<u>2030</u> Marche 5% Vélo 5% Bus 10% Train 15% Voiture 60% Partage voiture : charge moyenne 1.8	<u>2017</u> Rail 4% Eau 14% Route 82%	<u>2030</u> Rail 7% Eau 18% Route 75%

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

Actuellement, le degré de saturation des voiries en Wallonie n'atteint pas encore celui observé dans les régions voisines (Bruxelles, grandes capitales européennes, Flandre). Cependant, selon les prévisions d'augmentation de demande de déplacements tant des personnes que des marchandises, cette situation ne durera pas. D'autre part, le besoin accru de sécurité routière et les défis environnementaux réclament 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.

Dans ce contexte, FAST 2030 énonce le « **pour quoi ?** », elle fixe un cap, une direction compréhensible et acceptée par tous, qui peut désormais servir de base à l'élaboration des étapes suivantes. De plus, pour satisfaire ces finalités, FAST 2030 énonçait les grandes pistes du « **comment** » jetant ainsi les bases de la présente **Stratégie Régionale de Mobilité (SRM)**. La SRM devra ensuite être traduite dans l'ensemble des **plans** en termes d'opérationnalisation, cette dernière étape constituant le **quoi**. Les plans détermineront les actions précises qui seront entreprises.

La stratégie n'est ni un plan, ni un schéma. A ce titre, elle propose des orientations stratégiques et non des actions précises. Cette étape est en effet indispensable pour assurer la cohérence des actions futures. Et l'on sait à quel point cette cohérence est indispensable en particulier dans le domaine de la mobilité.

De plus, cette cohérence à elle seule ne suffit pas. Il faut également assurer la continuité des actions. C'est l'une des raisons qui a donné toute sa pertinence à la définition d'une vision préalable. Tout en étant ambitieuse, l'échéance de 2030 est suffisamment éloignée pour permettre d'atteindre les résultats attendus par tous si l'on y met effectivement en place les actions qui relèvent des orientations préconisées.

Ceci explique que la **Gouvernance** soit le premier chantier à mettre en œuvre. Dans cette mise en place, le principal risque n'est pas tant l'aspect budgétaire que la mise en place d'un pilotage qui 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.

Concernant précisément la gouvernance (premier des trois axes de la SRM), 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.

Le deuxième axe de cette stratégie porte sur **l'offre de mobilité** qui 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 « couronner » la transformation des comportements.

Il est fondamental de rappeler que la couche numérique/technologique ne remplace pas les deux autres. Elle s'ajoute à celles-ci. Par exemple, il serait totalement vain de développer des solutions numériques telles que la « MaaS » (Mobility as a Service) si l'on a pas en parallèle développé une masse suffisamment importante et variée de services. Et il serait également vain d'accroître, par exemple, l'offre de transport collectif si l'on n'a pas prévu en parallèle de prendre les dispositions nécessaires pour accroître leur vitesse grâce à des infrastructures permettant de 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.

En matière d'offre, un autre enjeu est la recherche d'équilibre entre d'une part l'intérêt général, soit la rationalité économique et environnementale des choix posés et d'autre part les intérêts particuliers, soit la rationalité « sociale » des choix. En Wallonie, cet équilibre se traduira essentiellement par un système qui permettra d'offrir de véritables solutions de mobilité aussi dans les zones rurales. En effet, en Wallonie, soixante pour cent de la population vit en zone rurale et aujourd'hui, de grandes zones du territoire bénéficient de peu de solutions de déplacement en dehors des heures pointes des périodes scolaires. Il est crucial pour le développement de la Wallonie que la desserte de ces zones soit améliorée et optimisée. Des solutions intelligentes doivent être trouvées pour permettre à tous de se déplacer à un coût économique et environnemental acceptable. Le modèle proposé ici répond à cet enjeu avec des solutions concrètes.

La demande de mobilité constitue le troisième axe de la stratégie. Les actions à prendre sur ce plan nécessitent la mise en œuvre préalable du renforcement et de la diversification de l'offre de mobilité. Parmi les recommandations, la plus importante 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.

Enfin, le système de tarification de la mobilité (qui inclut la fiscalité) est un outil majeur qui doit être réfléchi en lien étroit avec les objectifs poursuivis en matière de mobilité. La SRM identifie les principaux éléments à prendre en considération pour que la future réforme contribue également à accélérer la transformation des comportements.

Compte tenu des impacts importants de la mobilité sur la qualité de l'air et sur le climat et de sa forte dépendance par rapport aux choix en matière énergétique, la SRM tisse des liens étroits avec le Plan National Air Climat. La vision FAST 2030 et les parts modales qui en découlent permettent 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 constitue à ce titre l'un des maillons essentiels 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.

La SRM est également conçue en parfaite cohérence avec le schéma régional de développement territorial (SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL) actuellement en cours de consultation.

La disponibilité d'un tel schéma et d'une structure territoriale évolutive qui y est décrite constitue un élément majeur de la politique de mobilité.

En ce qui concerne les **moyens d'investissement** pour atteindre les objectifs, le plan Infrastructures 2016-2019, le plan RAVEL 2015-2019, le développement de PEREX 4.0 et la mise en œuvre d'un plan ITS ambitieux, au-delà des moyens budgétaires classiques, ont déjà permis une amélioration sensible de la mobilité multimodale des personnes et des marchandises, de la sécurité routière et de l'état des infrastructures wallonnes. Les plans suivants, dotés de moyens inédits, amplifieront les actions entreprises.

- Plan infrastructures 2019-2024 : 270 millions par an pendant la période
- Plan wallon d'investissements, au travers des actions suivantes :
 - o Plan mobilité 2019 - 2024 : Transfert modal - vision FAST 2030: TEC, BHNS, vélos, véhicules partagés, verdissement de la flotte" – 600 millions d'euros
 - o Mise à gabarit par dragage des voies hydrauliques – 100 millions d'euros
 - o Amélioration de la mobilité pour soutenir la croissance de l'activité à long terme autour des aéroports – 150 millions d'euros.
- Dossier wallon présenté dans le cadre du Plan National d'Investissements Stratégique :
 - o La multi-modalité au service du développement économique : Plateformes multimodales pour personnes (Mobi-pôles) – 450 millions d'euros
 - o La multi-modalité au service du développement économique : Métro de Charleroi – 80 millions d'euros

Avec la vision FAST 2030, la stratégie régionale de mobilité, le projet Perex 4.0, les plans ITS, infrastructures, mobilité et intermodalité, les actions déjà menées en gouvernance et le rattrapage du retard pris en matière d'entretien des infrastructures, la Wallonie dispose d'un bilan jamais atteint jusqu'ici en et dont les résultats ne manqueront pas de se concrétiser dans la durée pour autant que les politiques entamées soient bel et bien poursuivies.

Ce volet I traite de la mobilité des personnes. Les marchandises seront traitées dans le volet II.

I. VERS UNE NOUVELLE GOUVERNANCE DE LA MOBILITÉ

Compte tenu de la complexité de cette matière, 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. Car en effet, dans des territoires où les interactions entre offre de mobilité, infrastructures et technologies sont de plus en plus importants, le morcellement des responsabilités et la longueur des processus d'élaboration collective est de nature à entraver cette gouvernance.

Il faut mettre en place une gouvernance unifiée qui puisse assurer la cohérence entre les décisions en matière de gestion territoriale, d'infrastructure et de services, et ce pour tous les modes. L'orientation stratégique préconisée par FAST doit s'ancrer dans les esprits et se traduire progressivement dans les structures.

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 majeures. D'autres chantiers doivent suivre.

Cette nouvelle gouvernance doit aussi assurer la capacité à prendre à temps les décisions qui s'imposent, par exemple en matière d'évolution à apporter à l'offre mais aussi à plus haut niveau en matière d'impact social ou environnemental. Deux enjeux majeurs sont présents.

Il faut d'une part 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 doit être prévu pour relever ce défi.

D'autre part il faut se doter des moyens nécessaires pour anticiper les impacts de la nouvelle mobilité. A cet égard, l'enjeu de 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. De plus, compte tenu du nouvel écosystème qui se met en place, il y a lieu de veiller au développement de la formation et de l'expertise afin de disposer de ressources capables de répondre aux nouveaux défis.

Enfin, compte tenu de l'historique et de l'impact à la fois sur les personnes et sur les budgets régionaux de ce point, la question de l'entretien de l'infrastructure relève davantage d'un enjeu de gouvernance que d'un enjeu lié à l'offre.

En résumé, l'un des enjeux de la nouvelle gouvernance de la mobilité est de mettre en place un pilotage stratégique et 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.

A. PILOTAGE UNIFIE ORIENTE VERS L'ATTEINTE DES OBJECTIFS

1. Un pilotage stratégique axé sur la responsabilisation des acteurs

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.

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'entière du processus de transformation de la mobilité soit suivie et encadrée (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 acteurs 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.

Le pilotage stratégique doit s'appuyer sur une structure organisationnelle dans laquelle **chaque acteur 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. Si l'atteinte des résultats est bien sûr toujours le fait d'une responsabilité partagée, il faut néanmoins 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 faire en sorte que la structure organisationnelle déployée dans le cadre de la fusion des DGO1 et 2 de l'Administration intègre bien la mise en place d'une telle forme de pilotage.

Il y a lieu de prévoir un **monitoring** efficace qui permet de déceler suffisamment tôt toute dérive par rapport aux objectifs. A cet égard, le choix d'indicateurs de mesure permettant un pilotage stratégique efficace est une étape essentielle. De plus, lors de la planification stratégique, une méthodologie d'évaluation des projets doit être déterminée simultanément. 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 ainsi 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. **Des objectifs chiffrés sont indispensables car comment piloter si l'on ne sait pas où on veut aller ?**

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.

2. Préciser le rôle et les responsabilités de chaque acteur dans les processus de mise en œuvre de la stratégie en particulier le processus budgétaire

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 afin de les rendre transparentes, de s'assurer qu'elles ne sont pas redondantes, et n'omettent pas d'éléments qui pourraient

contrarier l'atteinte des objectifs. 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.

Par exemple, dans le domaine du monitoring, la concertation entre l'IWEPS et l'Administration est en cours et dans le processus évoqué ci-dessus, le rôle de l'administration est de récolter et mettre en forme les données nécessaires aux actions de monitoring, d'établir des perspectives d'évolution alors que le rôle de l'IWEPS est d'œuvrer à ce que ces données permettent de produire des statistiques qui respectent les bonnes pratiques de la statistique européenne.

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. En particulier, **la répartition précise des responsabilités et du budget de chaque acteur par rapport aux objectifs stratégiques et aux modes devra être disponible de manière claire et synthétique.**

B. POLITIQUE D'OUVERTURE ET DE COOPERATION

3. Ouverture

Pour garantir la cohérence du système de mobilité et l'intégration des solutions, il y a lieu de mettre en œuvre les collaborations nécessaires et les outils adéquats aux différents niveaux de pouvoir et de pratiquer une politique d'ouverture et de coopération.

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 impliquer le gouvernement régional et les pouvoirs locaux, le monde des entreprises, le monde de la recherche, le monde associatif et les citoyens, ce qui s'effectuera en offrant aux citoyens plusieurs manières de s'investir. Il faut **passer de la participation symbolique à la participation effective.**

4. Accord entre les Régions et le Fédéral

Le morcellement de la compétence mobilité entre les acteurs rend indispensable de participer avec les autres entités régionales et le Fédéral à l'élaboration d'une vision interfédérale de mobilité. Cette vision devra aboutir à **un accord contraignant à l'échelle nationale.**

Cet accord devrait 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.

5. Concertation au sein des bassins de mobilité

Les organes de consultation créés par le nouveau décret de réforme de la gouvernance de l'OTW sont des lieux particulièrement appropriés d'échange et de participation collective. 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.

Il est nécessaire de prévoir des mécanismes de concertation qui favorisent la compréhension et l'adhésion des responsables locaux. De même, il faut que la Région s'imprègne des réalités locales afin d'aboutir à des accords équilibrés tenant compte de celles-ci.

L'Autorité organisatrice du Transport proposera au Gouvernement après concertation avec les pouvoirs locaux, la **définition des bassins de mobilité**. Le nombre de bassins de mobilité sera déterminé par la Région notamment sur base de l'analyse des déplacements, dans le respect des spécificités territoriales locales tant rurales qu'urbaines 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 les seules à même de définir à quel bassin elles appartiennent. De même, il est tout à fait envisageable que certaines d'entre elles, estiment être polarisée par plusieurs pôles et souhaitent prendre part aux différents débats au sein de ceux-ci.

6. Ancrage local de la stratégie grâce aux outils de planification

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 œuvre volontariste et exemplaire de la stratégie par la Région elle-même.

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

Le **plan communal de mobilité** constitue l'outil principal permettant aux communes de planifier leur mobilité locale. Il apparaît que l'échelle de la commune reste la plus 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 connections entre les lieux de vie et d'activité et le ou les mobipôles. L'expérience montre toutefois que les PCM créés par le décret du 1^{er} avril 2004 sur la Mobilité locale atteignent la limite de leur efficacité. Une réflexion sur la modification des outils décrets est nécessaire, en particulier pour rendre les PCM plus engageants.

La mobilité ne peut s'envisager de manière isolée et pourra faire l'objet d'un développement approfondi dans le cadre du Plan Stratégique Transversal, au regard notamment d'autres matières telles que l'aménagement du territoire ou l'environnement. Dans ce cadre, les communes élaboreront leur PCM en cohérence avec leur aménagement du territoire. Elles pourront pour cela recourir au schéma de développement (pluri)communal. Cette incitation pourra être concrétisée dans le cadre de la réflexion sur la modification du décret du 1^{er} avril 2004 sur la Mobilité locale, d'une part, par l'obligation de prévoir un chapitre qui analyse l'implémentation des outils d'aménagement du territoire déjà mis en œuvre dans la commune, et d'autre part, 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'accommodent toutefois 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.

7. Renforcer les échanges et la présence de la Wallonie dans les régions transfrontalières

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 transrégionaux 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 où la valeur ajoutée croît plus vite 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.

C. LA MOBILITE COMME LEVIER DU NUMERIQUE

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 et zéro-émission réinventent la mobilité et aboutiront au déploiement de la mobilité autonome sur l'ensemble des territoires. Le numérique se généralise par l'adoption très rapide du smartphone connecté à Internet auprès d'une grande partie de la population : 56% des wallons de plus de 15 ans ont un smartphone, celui-ci étant connecté à Internet dans 69% des cas¹. De même, 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) et permettent de passer vers un nouveau système de mobilité. Les solutions de mobilité, en complément de l'offre structurante, seront de plus en plus à la demande et partagée (carsharing, taxi, vélos en libre-service, ...) et permettront d'évoluer vers une mobilité combinant efficacement ces différentes solutions.

Demain, la mobilité sera connectée, zéro-émission, autonome, à la demande, partagée et multimodale. Il est nécessaire d'anticiper les impacts de ces ruptures.

8. Partager les données et pratiquer une ouverture intelligente

¹Source : Baromètre citoyen AdN 2017

Les acteurs et opérateurs de la mobilité, publics comme privés, sont appelés à œuvrer 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, pour réussir le changement, cet échange/partage de données doit se faire tout d'abord entre les administrations et acteurs publics eux-mêmes (OTW, Sofico, SPW, SNCB...) et puis avec les villes et communes, 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.

C'est à cette condition d'offre globale, interopérable et intégrée que les changements de mentalité et de comportement pourront avoir lieu en Wallonie.

Ceci nécessite une **politique d'ouverture intelligente des données publiques**. L'ouverture doit être ciblée vers les acteurs publics et privés susceptibles d'accélérer l'atteinte des objectifs régionaux. Il sera également rationnel que la Région veille à formaliser l'usage qui peut être fait des données issues de son activité et de son financement. Par ailleurs, vu l'importance des impacts de la mobilité sur la Société, il y a lieu de garantir le maintien du pouvoir de décision sur le domaine de la mobilité au sein de la Région. Dans ce contexte, la Région sera amenée à nouer à l'avenir des contacts avec des acteurs externes et à renforcer son expertise dans le domaine de la contractualisation.

Récolter, stocker, acquérir et maintenir des données de qualité a un coût pour la Région. Au-delà du coût de la récolte ou de l'achat des données, le cadre légal européen prévoit également qu'être propriétaire de la donnée impose des contraintes. Il faut vérifier la qualité de la donnée selon le principe d'une source authentique².

Ouvrir ses données est nécessaire mais n'est pas suffisant. Il est indispensable de créer des interfaces (API's) qui permettront à des réutilisateurs (dont les startups) de les valoriser.

9. Coordination des données par un groupe hétérogène d'acteurs

Le développement d'une plateforme d'open data régionale devra référencer les données de mobilité ouvertes et en permettre l'échange et l'utilisation par les acteurs publics et privés. 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 aux villes et communes de développer leurs politiques d'open data ; 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.

Ceci nécessitera de développer au niveau régional une **gestion agrégée des données** et un cadre juridique qui veillera à 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, à tous points de vue, afin de ne pas voir les initiatives, acteurs, décisions, et même les données en tant que telles, s'éparpiller et se morceler au sein de divers sous-groupes et entités fonctionnant de façon autonome ou opaque. 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.

² Outre la directive open data européenne en transposition dans le décret ad hoc, un règlement européen (2017/1926 complétant la directive 2010/40/UE) a été adopté le 31 mai 2017. Il prévoit la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union européenne, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, le texte précisant que chaque état membre devra créer un point d'accès national (PAN) regroupant l'ensemble des données de mobilité.

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).

10. Co-concevoir et co-expérimenter sur le territoire et avec tous ses acteurs

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 service 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. Elle doit en parallèle se doter des moyens d'exercer ces rôles.

Afin d'atteindre et monitorer le suivi de ses objectifs stratégiques, la Région devra compléter les données obtenues via ses propres activités (ou via les missions déléguées à d'autres opérateurs) par des données issues de partenaires privés. L'accès à ces données ouvre des **perspectives de partenariats et d'expérimentations**, à l'exemple de celles déjà menées par la Région. Par exemple, l'utilisation de plus en plus importante de smartphones et de véhicules connectés par les usagers doit être mise à profit. Les acteurs publics doivent eux aussi pouvoir bénéficier d'une connaissance plus fine des déplacements sur le territoire afin d'adapter au mieux leurs politiques de mobilité.

La Région pourra aussi **développer progressivement une gamme de services qu'elle seule à la capacité de mener** et qui permettront à la fois de renforcer son rôle de gestionnaire global de la mobilité et de contribuer à l'ancrer localement, notamment au sein des villes et communes (par ex: diagnostics pour la commune, 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.

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 GAFAs** et être prescripteur dans les modalités de standardisation, d'ouverture et de réutilisation de la donnée.

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

Afin de déployer ces services et de collecter les données sur l'ensemble du territoire wallon, le volet « **connectivité** » ne peut être oublié: outre la résorption des zones blanches, il faudra veiller à équiper en haut débit le territoire.

La mise en place de la mobilité comme un service est un levier essentiel pour contribuer à atteindre les objectifs de FAST 2030. Compte tenu des objectifs qu'elle se fixe et du modèle via lequel la région ambitionne de les atteindre, il paraît judicieux que la Région s'implique dans l'identification des spécifications liées aux impacts sur la mobilité globale

³ Un Data Lake est un 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 structurelles de données.

tout en laissant le soin au secteur privé d'y répondre librement. Par cette implication, les pouvoirs publics doivent veiller à promouvoir un service global de mobilité qui permette de limiter les externalités négatives du transport automobile. **Ils veilleront à fixer les critères qualitatifs permettant l'échange de données et ils organiseront les conditions de revente des services publics de mobilité via diverses plateformes en veillant à préserver la viabilité du modèle du modèle.**

D. DEVELOPPER UN ECOSYSTEME SUSCEPTIBLE DE GENERER L'EXPERTISE ET L'INNOVATION

Comme déjà évoqué (cf. introduction), la nouvelle mobilité se résume par six ruptures désormais bien connues. Trois d'entre elles relèvent de la technologique : demain, la mobilité sera davantage connectée, plus autonome, et tendra vers le zéro émission. Les trois autres relèvent de l'usage : la mobilité sera partagée, à la demande et multimodale.

Conscients de ces évolutions, il y a lieu d'inciter les acteurs les plus concernés à préparer dès aujourd'hui l'avenir via des stratégies de reconversion vers les nouveaux métiers. Ceci se traduit par la participation active à des initiatives et tests innovants mais aussi par un nécessaire développement de l'expertise et par la mise en place progressive de formations dans les domaines pertinents.

Diversifier et optimiser les formations et les filières d'enseignement en lien avec la mobilité, 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** (deux grands domaines d'expertise doivent en particulier être développés : le data management et la prospective et l'accompagnement à l'innovation).

En outre, 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.

Un des enjeux est également de combiner approche de nature académique et approche plus opérationnelle mais l'enjeu principal est 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. Que ce soit lors de formation, d'études, des expériences innovantes... 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. **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 afin de rencontrer les objectifs de FAST 2030.

L'administration a développé au fil du temps une série d'outils et de formations aux mécanismes de la mobilité ; CeM (Conseillers en Mobilité), référents EMSR (éducation à la mobilité et à la sécurité routière), formation de Mobility Managers (destinée aux entreprises) ... 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. De plus, 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.

II. DOUBLER ET DIVERSIFIER L'OFFRE DE MOBILITE

E. UNE OFFRE PARFAITEMENT INTEGREE POUR RENDRE L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE ACCESSIBLE

11. Connecter la Wallonie aux réseaux socio-économiques européen, transfrontaliers et transrégionaux

Les flux de biens et de personnes sont vecteurs de développement et de richesse. Il n'est pas de partenariat ou de collaboration entre territoires sans échanges. Les réseaux de communication, tous modes confondus, jouent donc un rôle majeur. Susciter davantage de collaborations avec les pays, régions et métropoles où la valeur ajoutée croît plus vite 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.

Pour renforcer l'ancrage des activités métropolitaines en Wallonie, les portes d'entrée situées sur les réseaux de communication de niveau européen (aéroports, gares et ports) jouent un rôle déterminant. La Wallonie dispose avec les aéroports et gare LGV de Charleroi et Liège de deux portes d'entrée qui participent à sa connexion au monde, à l'échelle internationale et suprarégionale, 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 de ces dessertes doit être augmentée, en priorité pour le chemin de fer, qu'il s'agisse des deux aéroports régionaux et de la gare de Charleroi.

De plus, en lien avec la volonté de développer leur statut de pôles majeurs, le système de mobilité devra contribuer à renforcer l'attractivité des grandes villes wallonnes en portant une attention particulière au développement **d'alternatives à la voiture individuelle pour se déplacer à l'intérieur des pôles de Charleroi et de Liège** et au renforcement de l'intermodalité et de la continuité des chaînes de déplacements. Six axes doivent être renforcés (tous modes confondus) 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. De plus, il y a lieu d'améliorer la connexion des aéroports aux transports en commun.

Pour positionner la Wallonie dans les réseaux socio-économiques 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.** Ils doivent à la fois être accessibles à plusieurs modes de communication et offrir des accès efficaces aux ressources du territoire et aux villes.

Dans la perspective de maîtriser la mobilité en Wallonie, l'ambition est de donner la priorité au développement de connexions aux Régions et aux Etats voisins par les transports en commun. La desserte des villes situées à proximité du territoire de la Wallonie telles que, Charleville-Mézières, Givet, Leuven, Longwy, Luxembourg, Maubeuge, Metz, Reims, Sedan, Thionville etc. devrait être améliorée, en particulier par les transports en commun.

Le transport en commun devra être développé dans les territoires urbains transrégionaux et transfrontaliers et organisé en collaboration avec les opérateurs des régions voisines pour permettre la mutualisation des services et des équipements de transport entre les territoires frontaliers, les Régions et les Etats voisins. Des temps de déplacement limités entre les pôles situés hors du territoire de la Wallonie et les pôles régionaux de Tournai, Mons, Charleroi, Namur, Liège, Arlon et le bi-pôle de Wavre-Ottignies-Louvain-la-Neuve devraient être garantis.

12. 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 au niveau de l'emploi, du contexte socio-économique, des aménités environnementales, des réseaux numériques, du coût de l'énergie, et de la mobilité. 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.

Le maillage de villes et de villages d'importances diverses qui caractérise la Wallonie constitue un atout de premier plan pour soutenir le développement socio-économique et l'attractivité du territoire. L'ambition est d'inscrire le développement de chaque territoire dans la dynamique de villes qui rayonnent largement au-delà d'elles-mêmes ou concentrent l'emploi. Cette liste peut cependant évoluer dès lors qu'une autre ville les rencontre. 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. **Un réseau structurant de transport en commun desservant chaque pôle et chaque commune doit être mis en place.**

D'autre part, si l'on souhaite agir sur la congestion et la pollution, il faut avant tout offrir des alternatives crédibles à la voiture individuelle et créer les conditions structurelles d'une réduction de la dépendance à celle-ci. Les transports collectifs constituent les alternatives les plus intéressantes pour relier les pôles entre eux comme le préconise le SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL 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 mobilité structurante et collective performante entre tous les pôles et communes.** Ce réseau structurant comprendra l'offre ferroviaire structurante complétée par des liaisons structurantes en transport collectif.

Ces liaisons doivent relier les pôles entre eux dans le respect de la structure territoriale du SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL et connecter toutes les communes au pôle vers lequel elles sont principalement tournées. **Le choix de ce pôle de destination, du lieu d'origine (mobipôle) seront déterminés 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 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. 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.

L'espace nécessaire sur les infrastructures existantes doit être mobilisé pour développer les réseaux de transport collectifs ou, à défaut, de nouvelles infrastructures (train, bus) doivent être aménagés.

13. Connecter les territoires ruraux aux mobipôles

En Wallonie, plus de 60% de la population vit en dehors des villes (38 pôles du SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL). De plus, cette part de la population est en augmentation depuis plusieurs années et les perspectives ne laissent présager aucune inflexion 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.

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 étudiées, réalisées et entretenues afin de se rendre vers les arrêts de transport public structurants.** On veillera donc lors de toute planification, 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, notamment en adaptant les régimes de vitesse des voiries empruntées.

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, augmentant ainsi le nombre de solutions permettant d'effectuer le first/last mile (côté domicile). Pour ces services de taxi, il pourra être fait appel à des bénévoles (à l'exemple des Centrales des moins mobiles présentes dans XXXX communes), 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.

14. Connecter les quartiers des agglomérations urbaines

En Wallonie, neuf pôles urbains ont une population de plus de 50.000 habitants : Charleroi, Liège, Namur, Mons, La Louvière, Tournai, Seraing, Mouscron et Verviers. Ces pôles représentent à eux seuls 25% 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.

Ces territoires 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 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 ou encore l'indisponibilité d'un des maillons de l'offre rend le recours à une alternative indispensable. 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. L'offre de voitures partagées doit être développée dans les agglomérations urbaines que ce soit par des opérateurs privés ou publics. D'après les chiffres observés dans divers autres pays, il apparaît que l'objectif d'offrir au minimum un véhicule par 100 habitants à l'horizon 2030 est à la fois ambitieux et cependant nécessaire pour générer un véritable changement de comportement. Ce plafond devra cependant être précisé ainsi que les seuils intermédiaires par une analyse fine à la lumière des données de demande de mobilité dès qu'elles seront disponibles. Il sera cependant indispensable de fixer rapidement cet objectif et ces seuils intermédiaires.

Après un déploiement massif 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 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. 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 est actuellement en place et 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 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.

Pour les autres pôles territoriaux, l'offre de référence peut varier entre 1 et 4 bus/heure, en fonction de la structuration de ces pôles, de leurs densités de population et de leur taille.

De plus, des **aménagements d'infrastructure cyclo-piétonnes et de stationnements sécurisés doivent permettre un maillage point à point des agglomérations**. Il conviendra de prévoir les connexions entre ces modes et d'autres modes, en particulier les stations de voiture partagée et les nœuds 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.

F. 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 le 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).

15. 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.

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 des voiries structurantes pour minimiser les détours tout en étant le plus près possible des principaux centres de vie et d'activité et seront reliés aux villages environnants par des cheminements piétons (dans un périmètre d'un kilomètre) et cyclables (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) si accessible et bien desservie, au cœur de la commune/ville (si la disponibilité en espace le permet), en amont de la congestion sur les pénétrantes des villes (P+R), à l'intersection des voiries structurantes régionales. Le mobipôle est ainsi un moyen de renforcer l'attractivité du réseau ferroviaire et d'améliorer la part modale du train.

Pour que le concept prenne tout son sens, 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 par au minimum une liaison structurante), il est nécessaire de prévoir au moins un mobipôle par commune.

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).

Les services de mobilité présents seront les suivants : offre de transports publics (train ou/et bus) avec système d'information et/ou de vente, offre de stationnement permettant aux navetteurs et aux autres usagers de laisser leur véhicule (voiture, vélo, ...) pour rejoindre les transports en commun (bus, réseau ferroviaire) ou faire du covoiturage. Le véhicule est laissé dans le parking pendant la journée et récupéré au retour du propriétaire, point de relai pour le covoiturage, stationnements sécurisés pour vélo, offre de voiture partagée (à moduler au cas par cas car les lieux les plus propices sont prioritairement situés à l'intérieur même des quartiers de vie), desserte (locale) par taxi.

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 ...) Pour en garantir l'utilisation, ces lieux doivent être indiqués dans les applications de mobilité et de multimodalité les plus usitées 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.

En outre, 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. Ils deviendront de véritables hotspots, des lieux de travail, de shopping, de recharge énergétique (électricité, hydrogène, GNV, biogaz), de communication... et surtout de mobilité, de correspondances. Ces hubs doivent être envisagés d'emblée comme évolutifs afin de **permettre l'intégration et l'évolution des technologies**.

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 ... L'approvisionnement énergétique et la couverture en réseau de communication devront être garantis. Des unités de production, de stockage et de distribution d'énergie (bornes de recharge, fabrication d'électricité verte...)

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.

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. Financièrement, et en pratique, et il est essentiel que l'utilisation des Mobipôles soit 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.

Le concept même du lieu doit être convivial, accessible, peu coûteux et modulaire. **L'essentiel des moyens disponibles doit être consacré au développement de l'accessibilité entre les territoires non desservis et les mobipôles**, c'est-à-dire à l'élaboration et l'entretien des 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 sera réalisé par le gestionnaire de voirie concerné avec un financement régional.

16. 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 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. Il inclura une station de voiture partagée et une offre de mobilité douce ainsi qu'une offre de transport en commun structurante. **Il agrège en un lieu les trois modes dont on souhaite développer prioritairement la part modale en milieu urbain** et leur confère ainsi une plus grande visibilité.

Le MobiPoint peut être un point de départ (uni-modal, pour aller faire ses courses par exemple) ou un point de transfert entre différents modes de transport (multi-modal). 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, les zones d'activités ou de commerce. La conception des Mobipoints doit prévoir des installations de qualité (dimensions des places de stationnement, exigences techniques des stations de recharge, accessibilité, éclairage, durabilité des matériaux).

Une **forme et une structure standardisées** le rendront reconnaissable pour tout le monde. 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. Tout comme une gare ferroviaire est la principale plaque tournante de la mobilité d'une ville, un MobiPoint est le centre mobilité d'un quartier.

Les caractéristiques qui doivent être envisagées dans les mobipoints sont les 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 carsharing entre particuliers, qui permet de partager sa voiture personnelle 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.

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 pieds ou en vélo), vélos partagés éventuellement électriques. 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.

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.

17. Faire de l'entretien des infrastructures un enjeu de gouvernance

Par rapport aux 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 depuis 2010, le gouvernement wallon a lancé le plan routes puis le plan infrastructures 2016 - 2019 qui lui permette de remettre à niveau les infrastructures routières régionales.

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.

La connaissance précise des budgets à réserver pour l'entretien des routes régionales et de toutes les infrastructures y compris les mobipôles et mobipoints 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.

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.

G. MULTIPLIER L'OFFRE DE SOLUTIONS DE MOBILITE DURABLE

Comme le montrent les analyses récentes et en particulier l'étude « Kéoscopie » (référence) désormais bien connue, la réalité des usages de déplacements est beaucoup plus éclatée qu'on ne l'imagine. L'enjeu est de parvenir à construire un bouquet de mobilités à même de satisfaire les besoins très diversifiés des actifs, étudiants, seniors, etc. Les collectivités doivent imaginer des solutions nouvelles, créer des connexions entre les différents moyens de transport collectifs (train, métro, tram, bus) et individuels (deux et quatre roues, marche à pied), déployer l'outil numérique, inciter à modifier les horaires des dessertes ... Ces différents axes font partie intégrante de l'offre de mobilité. Celle-ci comprend les infrastructures, les services de déplacement et le numérique. Chacun de ces éléments pouvant être majoritaire selon le mode. Par exemple pour la marche, c'est l'infrastructure qui prédominera.

L'objectif de FAST étant de réduire la part modale de la voiture individuelle de 83 à 60 %. La part des autres modes doit donc passer de 17 à 40 %, soit plus que doubler. On peut donc estimer qu'il faut également doubler les efforts pour favoriser ces autres modes. En pratique, le fait d'adopter une stratégie réfléchie et cohérente permettra d'atteindre de bons résultats sans que cela oblige à doubler également les moyens.

18. Marcher plus pour raison de santé publique

Dans le bouquet de solutions, 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. 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. 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). Pour répondre aux objectifs de l'OMS, cette distance pourrait s'élever au minimum à 2 km. Au-delà, d'autres modes de déplacement prendront le pas.

Trois types d'actions doivent être menés pour développer la marche : la sensibilisation, l'accompagnement, et le développement de l'infrastructure.

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.

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 agira prioritairement sur les publics les plus jeunes.

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 mobipôle et d'autre part, les villages les plus proches et les lieux d'activité. 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).

Les mesures d'infrastructure suivantes seront prises pour promouvoir la marche

1. Un accent générique doit être mis sur la vitesse. En particulier, hormis pour les voiries régionales, les abords immédiats des principaux lieux de vie seront aménagés en zone de rencontre (vitesse limitée à 20km/h ou 30 km/h) et les rues d'accès principales seront rendues accessibles pour 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).
2. Des liaisons piétonnes sécurisées et de qualité seront conçues et aménagées dans les pôles d'activités (zones ou rues commerciales notamment) ainsi qu'entre ceux-ci et les zones d'habitat à proximité, et ce afin d'éviter que des déplacements courts, aisément réalisables à pieds, soient effectués en voiture faute d'infrastructure piétonne adéquate.
3. De manière générale, la sécurité et le confort des piétons seront mis au centre des préoccupations dans l'aménagement des villes et villages. Un budget régional important y sera consacré annuellement. On veillera à lever les barrières piétonnes, et à assurer la continuité et l'éclairage des cheminements. 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, ...). Les aménagements impliquant une dénivellation des flux piétons seront évités à tout prix. Les traversées dangereuses seront aménagées :

- sur des voiries à deux voies de circulation par sens, les traversées seront protégées par des feux ou les deux bandes seront ramenées à une seule à l'approche des passages piétons ;
 - les passages piétons seront sécurisés par des avancées de trottoir, et des îlots refuge s'il y a lieu et par l'éclairage des lieux de croisement
4. Dans les quartiers densément peuplés, un minimum de 50% des rues et places seront rendues piétonnes (voir politique de stationnement ci-dessous).
 5. Lors de la conception et la construction de quartiers nouveaux, on veillera à assurer une parfaite perméabilité des lieux (voir volet gestion de la demande).
 - Favoriser la marche et les conditions d'accueil du piéton dans l'aménagement des villes et villages
 - Aménagement de cheminements piétons accessibles, sûrs et attractifs dans un rayon de 700m autour des lieux de vie (écoles, centres, gares et plateformes multimodales) et aménagement des abords immédiats en zone de rencontre
 - Aménagement de minimum 50% des rues et places dans les quartiers densément peuplés (« densément » est à affiner)
 - Aménagement de liaisons piétonnes sécurisées et de qualité dans les pôles d'activités économiques, entre ceux-ci et les zones d'habitat à proximité en tenant compte des flux potentiels
 6. Développer les liaisons piétonnes en priorité vers les mobipôles dans les zones interurbaines et rurales pour les villages distants de maximum 1 kilomètre.

19. Des engins 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 souvent au bord de la saturation. Dans les zones périurbaines et rurales, en s'adressant à tous 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 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, sensibiliser le grand public et les entreprises, documenter l'utilisation, l'actualité et les problématiques liées à la Micro Mobilité, procurer une information aux consommateurs sur la qualité des engins de Micro Mobilité, développer des formations à la sécurité routière, aux bonnes pratiques et à la conduite spécifique à la Micro Mobilité, faciliter l'expérimentation des engins de Micro Mobilité par le grand public et les entreprises, développer une expertise et les métiers liés aux engins de Micro Mobilité, rendre les services de transports publics compatibles (véhicules, tarification, règlement d'utilisation, consignes à bagages...) avec la Micro Mobilité constituent les actions prioritaires à mettre en œuvre.

20. 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.

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) soit vers les autoroutes vélo (RAVEL) selon le contexte local le plus pertinent.** Un troisième axe visera les zones de forte demande de mobilité où le concept « autoroute vélo » est pertinent vu la masse critique.

Il sera nécessaire **d'adapter le régime des vitesses** des voiries empruntées par le réseau cyclable (non-séparé de la voirie), notamment de faire passer dans certains cas, la vitesse d'agglomération de 50 à 30 km/h.

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 universités et 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, en priorité à toutes les gares et mobipôles et aux lieux visés pour les publics cibles.

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.

En ce qui regarde le vélo, il faudrait élever le budget annuel par habitant à 15 euros (aux Pays-Bas le budget s'élève à 25 euros par habitant) et dégager un budget global de 1 euro par habitant afin d'entretenir l'ensemble des pistes cyclables et des stationnements vélo existants. 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 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.

La formation des agents techniques à la prise en compte du vélo et modes doux sera poursuivie.

21. 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, globalement en bon état et 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 et de points d'arrêt désinvestis, 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. 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. Ces actions pourront se concrétiser à travers la mise en place bien réfléchie du réseau de mobipôles notamment à proximité immédiate des gares lorsqu'elles sont bien desservies.

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, les horaires, les correspondances, la signalisation et les infrastructures. Le dialogue entre les autorités fédérale et régionale doit s'accroître en priorité de manière constructive dans le but d'élaborer conjointement une vision unifiée de l'offre et de toutes ses caractéristiques. A ce titre, la région devra s'investir dans les réflexions visant à définir quels kilomètres parmi les 220 000 actuels du contrat doivent faire partie de ces obligations lors de la mise en concurrence des obligations de service public ferroviaire.

Outre les actions qui relèvent de son champ d'action propre, la région a déjà communiqué au Fédéral ses **besoins en matière de développement de l'offre wallonne**, ce sont les suivantes.

Le ferroviaire est par excellence (et non nécessairement par essence) un mode capacitaire et doit en premier lieu être développé dans les zones denses du territoire. En Wallonie, il s'agit notamment du triangle Mons – Namur – Bruxelles et des agglomérations régionales ou proches des frontières régionales (Liège, Charleroi, Bruxelles, Arlon, Liège, Maastricht, Aix-la-Chapelle, Luxembourg, Lille).

Le **triangle wallon Mons – Namur – Bruxelles** est une zone dense du territoire mais 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 (ajout d'une troisième voie entre Auvelais et Namur où le trafic marchandises et le trafic voyageur de la dorsale wallonne cohabitent ; augmentation de capacité sur les lignes vers Bruxelles et au niveau des gares (Braine-le-Comte, Ottignies, Gembloux, etc.) ou de la signalisation (découpage sur la ligne 139, bloc entre Gembloux et Ottignies, etc.) ; augmentation de la vitesse et mise à double voie de la L140 en entrée de gare de Charleroi)

Au-delà de ces améliorations, **des lignes ferroviaires doivent être ré-ouvertes** notamment pour assurer les liaisons transversales entre pôles du triangle wallon. Il s'agit des lignes 141 (Manage – Nivelles – Ottignies) ,115 (Braine-l'Alleud et Tubize), 97 (Quievrain frontière) ainsi que, la ligne 154 (Dinant – Givet) selon les conditions approuvées lors du GW de juillet 2018”.

D'ici 2030, la question de la construction de la transbrabançonne reliant Louvain-la-Neuve à Liège devra aussi être posée au vu de la densification de la zone et l'absence de transport alternatif à la voiture performant.

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. L'infrastructure doit être aménagée (augmentation de la vitesse sur la dorsale, finaliser les travaux sur l'axe 3, adaptation des gares de correspondance).

Concernant les agglomérations, le train doit pouvoir offrir des fréquences élevées et des dessertes fines. Il convient donc de **finaliser le réseau RER et poursuivre la mise en place des réseaux express à Charleroi et Liège** (infrastructure permettant le passage de 4 trains par heure (volet gestion de l'offre) sur les axes concernés et la réouverture de points d'arrêt) ; de mettre en place des liaisons vers les agglomérations à l'étranger (Luxembourg, Maastricht, Aix-la-Chapelle, Lille) ce qui implique en terme d'infrastructure : la remise en service de la liaison Eupen – Aachen et la modernisation de la signalisation sur la ligne 40 ; d'ouvrir des points d'arrêt dans les agglomérations notamment là où des projets d'urbanisation sont prévus (Nivelles, Tubize,...).

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 2trainsL/h/sens (voir volet gestion de l'offre), il est nécessaire de mettre à double voies certains tronçons à voie unique sur les lignes 42, 43 et 132, de remettre en service la deuxième voie sur la ligne 144 et la ligne 130A.

Afin d'attirer des clients supplémentaires, l'image du train doit être améliorée. Les infrastructures voyageuses 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.).

Concernant les actions sur l'offre, conformément à la politique de réseau structurant qui est la vocation première du réseau de chemin de fer, le cadencement horaire (1 train/h) dans toutes les gares actuelles correspond à la vision de la Région.

22. Des transports en commun fréquents, 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 devra s'effectuer progressivement et de manière exponentielle pour atteindre l'objectif : 1 % d'ici 2023, 2% d'ici 2028 et 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 pôles d'enseignement, d'emplois et de services.

Une offre structurante sera prioritairement développée et/ou rendue plus lisible. 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.

Composés de lignes rapides (train ou autocar) et desservant chaque commune de Wallonie avec au minimum un passage par heure et par sens de 6h00 à 20h00 un jour de semaine (scolaire et vacances) et le samedi. En ce qui concerne les dimanches et jours fériés, cette offre pourra être réduite.

Dans les pôles, les transports en commun structurants devront être développés/renforcés.

En parallèle, il y a lieu d'accroître la qualité de service en particulier via trois axes principaux. **Le premier axe porte sur la fiabilité** du service. 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. Tout accroissement de l'offre qui ne s'accompagne pas d'une amélioration de la fiabilité est vain.

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. En parallèle, on veillera à déployer des services complémentaires (à capacité adaptée) afin de répondre aux besoins des zones qui ne seraient plus desservies. 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.

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 fréquentes et 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'Administration le soin de traduire ces orientations stratégiques en matière d'offre et à l'OTW 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.

23. Le taxi pour rejoindre la desserte structurante

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.

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, augmentant ainsi le nombre de solutions permettant d'effectuer le first/last mile (côté domicile). Pour ces services de taxi, il pourra être fait appel à des bénévoles (à l'exemple des Centrales des moins mobiles présentes dans plusieurs communes), 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.

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 utile de **promouvoir le taxi comme solution de mobilité nocturne** durant les périodes où l'offre de transport collectif n'est pas disponible. Les courses pourront s'effectuer au départ de chaque Mobipoints et permettront un retour vers le domicile des usagers pendant la nuit.

La tarification de ces services de taxi occasionnels doit être intégrée à l'offre de mobilité développée dans les Mobipôles et les Mobipoints. Cette offre devra être subventionnée afin de permettre une tarification acceptable pour tous les usagers, mais elle sera également 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 et de subvention viable et le plus pertinent** et notamment la part raisonnable que chacun doit investir dans celui-ci : les utilisateurs, les taxis, les pouvoirs locaux et la Région.

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

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 ou encore l'indisponibilité d'un des maillons de l'offre rend 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 peut être utilisée même lorsque ce n'est pas indispensable car c'est un réflexe.

Le partage de la voiture est une étape cruciale vers l'adoption d'un nouveau modèle de mobilité. C'est l'étape la plus difficile à franchir. C'est un acte qui doit être valorisé et encouragé car il constitue la clé du changement de comportement. En outre, à titre d'exemple, le taux d'occupation actuel des voitures partagées en Wallonie est égal à 2,3 (Cambio), alors qu'il n'est que de 1,3 pour la voiture non partagée. De même, les utilisateurs optimisent plus encore leur mobilité, ce qui se traduit par une baisse du nombre et de la distance des déplacements en voiture (partagée).

En Wallonie, Taxistop a pu mesurer que 36% des clients de voiture partagée se sont séparés de leur voiture après s'être affiliés à un système de mobilité partagée, 25% n'ont pas acheté de nouvelle voiture alors qu'ils l'auraient fait si le système d'autopartage n'avait pas été présent. Actuellement, 1 voiture partagée en Wallonie remplace 13,25 voitures privées, soit 12 emplacements de parking libérés.

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.

A titre d'exemple, la ville de Brême (500 000 habitants) se fixe l'objectif ambitieux d'avoir 20000 voitures partagées en 2020, soit une voiture pour 27 habitants. Le comportement des consommateurs parmi les utilisateurs de l'autopartage s'écarte sensiblement de la population moyenne à certains égards. En effet, les utilisateurs de l'autopartage sont souvent soucieux de l'environnement et soutiennent particulièrement les commerçants locaux, alors qu'ils sont beaucoup moins susceptibles de visiter les grands centres commerciaux que l'ensemble de la population. Les utilisateurs des voitures partagées peuvent donc être perçus comme un pilier important de l'offre locale. Les opérateurs ou utilisateurs d'autopartage pourraient être des partenaires importants pour les commerces locaux. A cet égard, une enquête réalisée en 2009 à Londres, en Angleterre, met en évidence que plus la vitesse de déplacement est petite (marche, vélo...), plus les utilisateurs ont tendance à dépenser. Cela indique que les cyclistes et les piétons participent davantage au développement de l'économie locale.

En conclusion, 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 public ne subventionnait que le bus et le train, aujourd'hui, le public 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 communales ou autres (Hasselt, par exemple va financer 12 voitures dédiées à la commune de 8 à 16 h et le reste des horaires sera dévolu à la flotte publique... Un autre test en cours avec Parlement flamand), la **garantie d'un revenu minimal pour l'opérateur** par les pouvoirs publics (Intervention publique dans le déficit des opérateurs pour accélérer le déploiement de cette 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. Toutes les actions visant à accroître l'attractivité du covoiturage seront étendues à la voiture partagée. En particulier, il faut étudier l'intégration de la voiture partagée à la circulation sur la bande d'arrêt d'urgence pour la voiture partagée (même si on est seul dedans) comme pour les covoitureurs. Les prochains tests seront à suivre attentivement. Il faut veiller à ce que le différentiel de temps soit suffisant pour justifier le changement de comportement. A ce titre, il faudra suivre de près et au jour le jour l'expérience prochaine afin d'observer à partir de quel « seuil » de gain de temps s'opère un changement.

Il sera également 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 à l'intégration de la voiture partagée dans le budget mobilité (aux P-B : 43 % des employés ont opté pour le budget mobilité). L'obligation de prévoir du car sharing dans les nouveaux logements doit être progressivement instaurée. 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. Cet axe est nécessaire pour enclencher la modification du modèle. Enfin, avant l'échéance de 2030, il sera nécessaire d'initier des expériences pilote en lien avec le partage de véhicules autonomes par les citoyens et les travailleurs.

L'accroissement de l'offre de voiture partagée en vue d'atteindre le ratio de **1 voiture pour 100 habitants dans les 9 grandes villes en 2030**, soit 9000 véhicules à l'aube de 2030 est l'objectif poursuivi. Il pourra être revu à la lumière des études plus fines qui seront menées une fois le dispositif de monitoring mis en place.

25. Développer le covoiturage

Les données disponibles étant imprécises, les estimations du covoiturage sont très variables. Le nombre de covoitureurs estimés en Wallonie varierait entre 4.253 (scénario minimaliste basé sur les données des fiches fiscales ^[1]) et près de 80.000 (scénario maximaliste). Il en résulterait que la part des kilomètres parcourus épargnés se situerait entre 0,3% et près de 5% du total des kilomètres qui sont parcourus annuellement entre le domicile et le lieu de travail.

Il reste un moyen de transport relativement peu exploité malgré un intérêt qui n'est plus à démontrer sous les angles économique, social et écologique notamment. Evidemment, l'idée séduit théoriquement une large population qui le pratique de manière occasionnelle, avec des pics d'opportunité (surtout lorsque le prix des carburant a tendance à flamber) mais sans réellement l'intégrer structurellement dans la planification des transports domicile-travail.

Afin d'atteindre les objectifs de FAST, il est nécessaire de développer davantage le covoiturage. En effet, pour de nombreux wallons la voiture restera le mode de déplacement principal compte tenu de leur lieu d'habitation et de la desserte en transport en commun. De plus, le covoiturage est un mode de déplacement peu coûteux en termes de mise en place et de développement d'infrastructures.

Proportionnellement à la moyenne européenne, la Belgique compte 4 fois plus de personnes travaillant dans une autre région que celle de leur habitation. La région bruxelloise capte une très grande partie de ces travailleurs, avec environ 371.000 personnes qui y travaillent, sans y habiter. Les embouteillages qui en résultent affectent la qualité de vie des citoyens, qui perdent beaucoup de temps dans les bouchons, et grèvent la compétitivité des entreprises de l'ensemble de la Belgique.

Le covoiturage organisé peut avoir un impact significatif sur la densité du trafic routier et sur les objectifs de part modale.

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), il 'suffit' de convaincre 1 « autosoliste » sur 4 de laisser sa voiture et rejoindre un autre automobiliste pour que la circulation redevienne fluide.

Au-delà de l'avantage du gain de temps, le covoiturage permet également de partager les coûts pour les utilisateurs, de mieux utiliser les infrastructures existantes et surtout de développer des liens humains de convivialité.

Seul 40% des covoitureurs covoiturent tous les jours. Covoiturer seulement un ou deux jours par semaine n'est pas repris dans les enquêtes mobilité, alors que cette pratique est en hausse. Si chaque navetteur covoiture un jour par semaine, il y aurait 25% de file en moins sur nos routes (enquête Taxistop 2014).

Les raisons principales pour lesquelles certains automobilistes ne pratiquent pas le covoiturage sont que leurs horaires sont flexibles et qu'ils ne trouvent pas de covoitureurs pour les accompagner. Par ailleurs, l'absence de parking de covoiturage est citée par 15% des répondants et se place donc en 3ème position dans les raisons invoquées. Le développement de mobipôles comportant un parking de covoiturage prend donc tout son sens dans le développement de la pratique. De plus, les facteurs prépondérants sont

d'une part le facteur temps qui regroupe la notion de rapidité et d'éviter d'importants détours, d'autre part la légalité du stationnement. Il est intéressant de noter que le contrôle social est rarement présent aux lieux actuels de covoiturage (enquête Taxistop 2010)

Si l'on s'intéresse aux attentes en matière de localisation d'un parking de covoiturage, les facteurs primordiaux sont d'une part la proximité des grands axes routiers, d'autre part la dimension sécurité tant pour les personnes que pour les véhicules, ce qui montre précisément l'importance du contrôle social. En ce qui concerne l'aménagement des parkings, trois éléments reviennent le plus fréquemment : l'éclairage du parking, la complémentarité avec les transports publics et l'officialisation du parking.

Ces résultats d'enquête démontrent tout l'intérêt du déploiement des Mobipôles incluant des parkings de covoiturage reliés à une offre structurante de transport en commun (cf. étude Espaces Mobilité et Taxistop pour la Province du Brabant wallon effectuée en 2011)⁴.

Par ailleurs, l'analyse, en Flandre, des 10 parkings de covoiturage les moins performants montre que les caractéristiques suivantes peuvent jouer un rôle explicatif important : le nombre limité des liaisons domicile-travail ; une mauvaise accessibilité pour la micromobilité, la compétition avec d'autres parkings de covoiturage, une mauvaise localisation du parking (généralement trop proche de la destination)⁵. L'étude fait aussi ressortir que des parkings couverts et des installations sécurisées pour les vélos peuvent également stimuler le covoiturage et qu'il est important de prévoir des voies d'accès sécurisées pour les cyclistes pour accéder aux parkings de covoiturage.

A côté des facteurs psychologiques (contact social, ne pas connaître son/ses partenaires de route, insécurité), plusieurs autres facteurs en lien avec le manque d'incitant fiscal expliquent cette situation : le manque de lisibilité et complexité des incitants fiscaux, un champ d'application restreint, faisant l'objet de peu de promotion, un délai d'obtention effective du gain fiscal pénalisant, une absence d'une offre de services suffisante, agréée et garantie conforme au prescrit fiscal en la matière, des faiblesses / incohérences dans la formule de calcul de l'incitant fiscal.⁶

La part du covoiturage dépend actuellement non seulement de la volonté des travailleurs de covoiturer, mais également de la faculté des entreprises à organiser ce covoiturage. Le diagnostic fédéral indique qu'un nombre croissant d'entreprises s'inscrivent dans la dynamique du covoiturage.

Les mesures favorisant le covoiturage doivent contribuer à **améliorer trois facteurs** importants pour les travailleurs à savoir le **facteur temps, le facteur pratique et le facteur financier**, pour avoir un réel impact. Celles-ci se traduisent par la diffusion d'information, l'adhésion à une base de données centrale, l'organisation du covoiturage et la présence d'emplacements de parking réservés au covoiturage. D'autres mesures peuvent aussi être mises en place comme des incitants psychologiques (assurer un retour en cas de défaillance du conducteur, l'intermodalité), et bien sûr des incitants fiscaux. On pourrait étudier la variabilité de la taxe de circulation en cas de covoiturage dans le cadre de la fiscalité auto.

Outre le déploiement des mobipôles, avec emplacements pour covoitureurs, on veillera également 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 pointes**. Une telle mesure est déjà d'application dans quelques grandes villes d'autres pays (Vancouver, Toronto, Madrid, Linz, Bristol, Leeds...). 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,

⁴ Etude sur l'implantation de parkings de covoiturage dans le Brabant wallon, Espaces Mobilité et Taxistop, 06 mai 2011, pp55

⁵ Carpoolparkings Vlaanderen EINDRAPPORT, Mint et Omgeving, mars 2009, pp89

⁶ Réf étude uwe

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 promouvoir le covoiturage dans les déplacements domicile-travail au travers de l'incitant fiscal et donc financier, par la création d'une plateforme agréée (condition nécessaire pour la mise en place de l'incitant fiscal), et par la promotion du covoiturage au sein des entreprises et par la mise en œuvre des mesures les plus pertinentes en matière de fiscalité en conformité avec les conclusions de l'étude précitée.

26. Services spécifiques pour des publics spécifiques

Une partie de la population ne dispose pas de véhicule individuel ou ne peut pas se déplacer seule : certaines personnes âgées, des personnes en situation de précarité sociale et économique, certains enfants et adolescents dont les parents ne sont pas disponibles, 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 à toutes une série de services : soins, formations, emplois, activités culturelles ... et se transforme progressivement en isolement et perte du lien social, voire perte de statut et perte des droits qui y sont liés.

Pour compléter l'offre de mobilité déficitaire dans ces zones moins denses, divers services de mobilité existent aujourd'hui mais ils ne sont pas harmonisés sur le territoire. Les opérateurs sont nombreux : services de transport d'intérêt général (STIG) ou divers services organisés à l'initiative de la Croix rouge, des mutuelles, conducteurs bénévoles défrayés ... La multiplicité et la complexité de ces services sont telles que les publics spécifiquement concernés ne sont pas à toujours 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. Que ce soient les CPAS ou d'autres organismes, 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.

Afin de permettre à ces personnes de se déplacer, de nombreuses initiatives de mobilité rurale alternative (en abrégé IMRA) se sont mises en place en complément des solutions de transport en commun. Ces initiatives offrent des services aussi variés que la mise en place de taxis sociaux, le transport à la demande avec l'aide de bénévoles défrayés, l'organisation du covoiturage, la mise à disposition de minibus, la location de scooter, l'accès au permis de conduire, le prêt de vélos ou de scooters ... Ces initiatives sont pour la plupart ciblées sur une situation, une commune ou une catégorie de personnes en particulier.

La complexité du système est telle qu'une personne sait rarement à qui s'adresser pour trouver la solution de mobilité qui répond à ses besoins. Un demandeur d'emploi va s'adresser à son conseiller du Forem qui ne pourra peut-être pas l'aider. Une personne émergeant au CPAS va s'adresser à son CPAS, qui n'aura peut-être pas de taxi social à sa disposition. Une personne accidentée et temporairement à mobilité réduite fera appel à la solidarité familiale, mais tous n'ont pas un réseau de connaissance suffisant, alors que les services pour PMR sont déjà saturés un mois à l'avance. Dans le domaine du transport de personnes à mobilité réduite, la demande est généralement bien supérieure à l'offre. Il s'agit d'une tendance lourde qui va se poursuivre dans les années à venir avec le vieillissement de la population. Dans ce secteur, 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 répondre à ces constats de carence, des initiatives de centrales d'appel ont déjà vu le jour par le passé (Damier en Province du Luxembourg, GAL ...). Malheureusement, ces structures ne sont pas pérennes et leur expertise disparaît trop souvent avec les subsides dont elles bénéficient temporairement. Actuellement, plusieurs centrales locales de mobilité existent (Mobilesem, Mobilisud, MobiCandroz, centrale de mobilité de la Basse Meuse ...) et certaines sont soutenues par la Wallonie. Pour que ces initiatives puissent

se développer et couvrir l'ensemble du territoire wallon, il est nécessaire de créer une structure faitière régionale pérenne qui aura pour mission de coordonner l'ensemble et apporter une aide structurelle. Une « Centrale régionale de Mobilité », sera créée sous la forme définie par le Gouvernement afin de poursuivre conjointement avec les Centrales Locales de mobilité, les objectifs suivants : la mise en place d'un numéro d'appel unique, géré de manière décentralisée et destiné à 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 aux 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.

Une offre est prévue pour les **déplacements scolaires**. Cette offre devra être analysée en lien avec les circuits scolaires de carence. Une analyse approfondie doit être menée pour identifier les solutions les plus pertinentes en regard du service rendu et du coût pour la collectivité.

Des services spécifiques seront développés via projet pilote sur des **liaisons spécifiquement dédiées aux travailleurs**. Les véhicules seront de type autocar et devront comporter uniquement des places assises (afin de pouvoir y travailler). Leur livrée devra se distinguer de celle des véhicules des autres lignes. Dans un premier temps et afin de garantir un taux d'occupation le plus élevé possible, le service sera ciblé sur l'heure de pointe et sur les jours ouvrables. Les horaires devront en particulier être parfaitement intégrés avec les horaires de la SNCB et ciblés sur le public des travailleurs. Un système de réservation, simplifié dans un premier temps et éventuellement plus flexible par la suite, devra être mis en place de manière à garantir une place assise à chaque passager.

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

En ce qui concerne précisément l'usage de la voiture, en dehors de l'enjeu lié à l'augmentation du taux d'occupation, deux autres enjeux sont présents : d'une part la nécessité d'accélérer la transition par rapport aux sources d'énergie, et d'autre part, la nécessité de poursuivre les actions pour tendre vers le zéro morts à l'aube de 2030.

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.

L'évolution des motorisations visée par la Région pour 2030 (PACE et PNEC juillet 2018) est décrite dans le tableau ci-dessous.

Véhicules à carburant alternatif	Nombre de véhicules					
	2015	2018 (chiffres au 1 ^{er} août)	2020*	2030 OBJECTIFS PNEC		
Voitures électriques	880	1384	3120	351.500	19%	1,5% de la cons° finale élec belge
Voitures plug-in hybrides	479	3416	6485	240.500	5%	
Voitures hybrides	0 - à vérifier	13919		92.500	13%	
Voitures essence	649500	775912		499.500	27%	
voitures diesel	1064800	1001272		314.500	17%	
Voitures GNC	396	861	1344	333.000	18%	
Voitures hydrogène	0	5		18.500	1%	

Pour atteindre ces objectifs, le développement du réseau de distribution de « carburants » alternatifs (électricité, hydrogène, CNG, etc.) devra être soutenu et les infrastructures devront être aménagées par la mise en place de bornes de recharge, réseaux de distribution d'énergie et infrastructures dédiées, parkings adaptés, etc.

En matière d'infrastructures, l'implémentation des mobipôles et mobipoints constitue à cet égard une excellente opportunité. Combiner la possibilité d'un chargement lent au mobipôle avec une offre de déplacement efficace vers les centres 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.

Afin de susciter encore d'avantage l'intérêt de fréquenter le mobipôle et les solutions alternatives, une tarification intégrée et préférentielle pourrait 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 de service au réseau (absorptions de pointes de productions renouvelables, capacité de stockage). Le gestionnaire des mobipôles pourrait même envisager 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 donc suggéré d'équiper tous les mobipôles de charges lentes 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 pourrait 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.

Concernant le chargement des véhicules au gaz, 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) pour identifier les lieux pertinents pour accueillir les mobipôles.

Concernant l'électricité, la proportion de véhicules électriques s'élèvera, selon les objectifs PNEC 2030, à 19%, du parc, 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 complément 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. Il est donc risqué de tabler sur l'atteinte de l'objectif de 20 % sans mettre en place une stratégie pour l'étaler au cours du temps. En charge lente par contre, la puissance individuelle requise est nettement inférieure (3.6 kW de puissance).

Concernant le gaz naturel, il constitue à court terme une solution avantageuse. C'est un complément indispensable de la transition énergétique en raison de la disponibilité, de l'autonomie et du coût pour les utilisateurs.

Depuis les États généraux de la Sécurité routière en Wallonie (EGSR-W) du 15 juin 2012, la sécurité routière en Wallonie a connu des évolutions importantes : de nombreuses compétences liées à la sécurité routière sont dorénavant des compétences régionales comme le contrôle technique, la formation à la conduite, la promotion et la sensibilisation à la sécurité routière, la gestion des vitesses hors autoroute, le contrôle des poids lourds... et l'Agence wallonne pour la Sécurité routière (AWSR) a été mise en place.

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. Ce sont donc plus de 100 vies qui sont épargnées chaque année en Wallonie. Ces avancées restent néanmoins insuffisantes. Des efforts importants restent à réaliser 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. Ainsi, on veillera en matière de sécurité à **mettre en place les mesures préconisées par le plan Wallon pour la sécurité routière 2017 -2020**⁷

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 pratiquées 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.

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.

Le phénomène de la conduite sous influence de drogues n'est pas suffisamment 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. 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.

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.

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.

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.

⁷ 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

Suite à la régionalisation des compétences en matière de formation à la conduite, un décret portant sur la réforme de la formation à la conduite permis B a été présenté en première lecture au Gouvernement wallon en juillet 2017. Le CSWSR présente une série de recommandations en vue d'améliorer le projet de réforme de la formation à la conduite pour le permis B.

Au total, les sept mesures présentées, si elles sont effectivement mises en œuvre rapidement devraient permettre d'atteindre l'objectif fixé à 2020, et sont donc essentielles dans une politique volontariste d'améliorer la sécurité routière en Wallonie.

En matière de sécurité, l'intérêt de l'automatisation des véhicules est incontestable : 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 Aon⁸, 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.

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

H. S'APPUYER SUR LA TRANSITION NUMERIQUE

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' par le numérique, avec le smartphone comme porte d'entrée. Cet axe doit s'envisager en volets complémentaires indispensables à la diffusion de cette mobilité répondant à une approche centrée sur l'utilisateur, innovante, durable et performante, sur notre territoire.

28. Offrir la mobilité comme un service global (MAAS) 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 alors qu'avant c'était la 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.

Une **plateforme applicative innovante de type MaaS (Mobility as a Service)** utilise ainsi 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

⁸ Global Insurance Market Opportunities – GIMO – rapport 2017

déplacement sur la base des critères de l'utilisateur, parmi lesquels le prix, la vitesse, le confort, l'accessibilité et le tourisme. En cas d'événement inattendus, elle doit être réactive en temps réel et proposer une alternative.

Une telle plateforme applicative encourage 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.

En permettant le développement de ces applications, le numérique a donc fait émerger de nouveaux services de mobilité dont une part sans cesse croissante n'est accessible que par le smartphone. De plus, 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 déjà sur le marché belge.

Bien qu'au sein d'un unique agrégateur territorial ouvert, les applicatifs devront déjà être envisagés systématiquement ne fut-ce que pour informer le citoyen de l'existence de ces nouveaux services de mobilité innovante qui sont disponibles à sa proximité. Ce n'est qu'à cette condition que les nouvelles actions régionales envisagées seront utilisées par le client, citoyen ou visiteur.

Pour une adhésion en masse et un changement des mentalités, il est donc 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/points, 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 et l'accès à celle-ci, la facturation du service, etc.

Mais 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, l'idéal est qu'elles soient intégrables/agrégables 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 ». Ces principes sont également ceux qui doivent valoir pour tout projet Smart Région de smart mobility.

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 (le plus souvent vers Bruxelles, mais aussi vers la Flandre, ce taux montant à plus de 40% dans certaines communes proches des limites régionales), vu également la part du rail dans ces déplacements, il est essentiel de créer 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.

29. Poursuivre la stratégie de déploiement de l'ITS dans une optique de multimodalité

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 10 chantiers (voir encadré) organisant le renouvellement de l'ensemble du parc des équipements électromécaniques de la Région et l'intégration de nouvelles technologies.

PEREX 4.0 vise notamment 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 réel 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...) 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 d'une approche de type « Mobility as a Service – MaaS », évoqués ci-après.

Dix chantiers seront tout d'abord mis en œuvre d'ici à 2020 :

1. La mise en place d'un système d'aide à la gestion du trafic (SAGT) : il s'agit d'un système central s'appuyant sur les autres pour récolter et diffuser une information pertinente notamment en matière de temps de parcours selon les flux observés. Actuellement, ce système est uniquement prévu sur réseau autoroutier, il devrait être étendu aux routes structurantes vers 2022.
2. Les comptages sont aujourd'hui effectués grâce à boucles de comptage réparties sur 300 sites. 100 postes fixes de comptage supplémentaires sont envisagés. Ces boucles seront complétées par la mise en place d'une infrastructure capable de recevoir les données comptage et trafic issues de partenaires externes et du service mettant à disposition des données comptage sur l'ensemble du réseau structurant
3. La rénovation des stations météo et l'amélioration des types de données pour améliorer les prévisions (51 stations dont 16 prévisionnelles).
4. La mise en œuvre d'un système de contrôle du covoiturage pour pouvoir dédier des bandes (bientôt en test sur l'E411 nord et sud).
5. La rénovation et l'installation de panneaux à message variable supplémentaires (PMV) (actuellement au nombre de 30) notamment en vue de l'interdiction dynamique de dépassement de poids lourds et de la régulation des vitesses. 30 PMV supplémentaires seront déployés, 80 panneaux pour l'interdiction de dépasser pour les poids lourds et 10 portiques pour la régulation de vitesse.
6. Le développement d'une application d'appel d'urgence (e-RAU) sur smartphone et la refonte de « trafiroute » qui informe sur les conditions de circulation.
7. 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 (notamment avec l'ajout de détection automatique d'accidents DAI, d'ANPR)
8. Véhicules connectés : C-road est un projet européen qui a pour ambition d'harmoniser et rendre opérables les services ITS coopératifs (C-ITS). La Région participe aux spécifications communes et à la proposition d'un 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 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.
9. La centralisation de la gestion des feux tricolores pour connaître les pannes, adapter les stratégies de régulation en fonction d'événements programmés, des remontées files sur sorties d'autoroute et notamment de donner priorité aux bus.
10. Pesage dynamique : 5 stations existent actuellement et 11 stations supplémentaires sont prévues. L'objectif est de lutter contre les poids lourds en surcharge qui abiment les routes et sont un facteur de danger.

L'un des enjeux des prochaines années sera d'identifier les contributions possibles de l'ITS 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 promouvoir** (par exemple, gérer les priorités bus grâce aux feux intelligents ou aux panneaux à messages variables...). Pour cela, il est judicieux de **renforcer le dialogue entre l'opérateur régional 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. 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 service mutuellement et converger.

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. A ce point de vue, on considère qu'il est idéal 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. Ainsi en témoigne le projet ITS développé par la Ville de Namur en association avec le SPW et le Groupe TEC qui vise à informer l'automobiliste sur les embouteillages prévisibles en vue de les orienter vers des parkings relais/mobipôles d'où ils pourront poursuivre leur trajet jusqu'au centre en bus, via des sites propres.

Il serait 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.

Sur le plan de l'évaluation, les informations pourront et devront également être utilisées dans le but d'évaluer l'impact du plan, notamment dans quelle mesure les investissements ont réellement contribué aux objectifs. 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 absents du SPW. Ceci illustre bien la question de la transformation nécessaire des métiers déjà évoquée.

Sur le plan stratégique, une question fondamentale se pose : quelle part des moyens faut-il investir dans ces systèmes sachant que leur utilité repose surtout sur la congestion et le manque de sécurité actuels. Il faut se poser la question de leur degré d'utilité dans un paysage où la mobilité est organisée selon le modèle proposé de transfert modal. **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 plutôt que sur des mécanismes dont l'utilité repose précisément sur le modèle actuel qui n'est pas 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). En investissant encore dans des systèmes « durs », la région décide de jouer la carte de la sécurité, ce qui, dans un paysage aussi mouvant relève vraisemblablement du bon sens.

30. Orienter le déploiement des véhicules autonomes vers la mutualisation

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...). 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.

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 sont 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. La Ville de Namur envisage également la mise en service d'une navette autonome à Jambes en collaboration avec l'OTW dans le cadre d'un programme Européen. **D'autres expériences de transport collectif autonome devront voir le jour en milieu urbain, en site propre.**

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 tests 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 devraient dès lors 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. Elles pourront également se développer **en milieu rural sur des tronçons pré identifiés, en particulier pour contribuer à relier les lieux de vie au réseau structurant** (mobipôles).

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 en s'impliquant à temps pour créer un cadre global qui veillera en priorité à une **utilisation mutualisée des véhicules** et prendra en compte les besoins en espace, la sécurité et les nouveaux modèles de business qui découlent de ces nouvelles technologies.

III. ACCELERER LA TRANSFORMATION DES COMPORTEMENTS

I. AMENAGER LA SOCIETE POUR FACILITER LA TRANSFORMATION DES COMPORTEMENTS

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.

31. La fin de l'étalement urbain

Une mobilité beaucoup plus souple dans le temps et l'espace telle qu'elle semble se profiler peut soit provoquer une dilution encore plus forte de l'espace soit contribuer à renforcer les polarités. Le choix posé par le SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL et la Vision FAST est de renforcer les polarités, ce qui demande des stratégies et des actions délibérées préconisées aussi par les principaux outils d'aménagement du territoire. Ainsi, la fin de l'étalement urbain est une priorité absolue.

En outre, le CoDT qui est le cadre légal en matière d'aménagement du territoire, fixe quatre objectifs régionaux de développement territorial et d'aménagement du territoire dont deux sont en lien direct avec la limitation de l'étalement urbain et la mobilité. Le premier d'entre eux est précisément « la lutte contre l'étalement urbain et l'utilisation rationnelle des territoires et des ressources aux termes duquel l'urbanisation doit être organisée et structurée de façon à limiter la consommation du sol et valoriser les autres ressources du territoire de manière raisonnée ». Le 4^{ème} est : « la maîtrise de la mobilité selon lequel il convient de réduire les effets des besoins de mobilité des activités localisées sur le territoire sur la société, l'économie et l'environnement. Il s'agit non seulement de desservir les territoires urbanisés par d'autres modes de transport que la voiture individuelle à des coûts supportables mais aussi de rationaliser le transport de marchandises ».

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. Or, cette migration accroît les difficultés d'assurer un accès aux principaux services (mobilité, commerce, emploi, etc.). La relégation d'une série de services et d'équipements hors des centres-villes, dont l'accessibilité dépendra alors de la voiture individuelle, ainsi qu'une dynamique d'étalement urbain. 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 (gestion des équipements collectifs, etc.). Il en résulte un besoin d'établir de nouvelles stratégies de financement, de rationalisation et d'organisation territoriale des services et des équipements.

De plus, certaines villes wallonnes souffrent d'un déficit d'activités et, dès lors, d'attractivité, voire d'image, entretenant l'urbanisation de leur périphérie. Dans certains territoires moins densément peuplés et/ou localisés à distance des villes et des villages (fond de vallées, etc.), ce phénomène est également observé. L'évolution de la structure de la population en Wallonie induit de nouveaux besoins en services, commerces et équipements et en corollaire, en mobilité.

Pour faire face à l'étalement urbain, il y a lieu de promouvoir, en parfaite conformité avec les principes du schéma de développement territorial, 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 le 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.

32. Des quartiers pacifiés

La densification accrue de l'habitat et la diminution de l'espace privé induisent un besoin plus important d'espaces publics de qualité. Cependant, dans la majorité des cas, les seuls espaces publics sont des voiries qui sont 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. Des espaces publics de qualité participent à l'attractivité du territoire, à la qualité du cadre de vie et au bien-être des habitants.

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

Plutôt que d'interdire les voitures, on veillera à réfléchir rue par rue et à donner la priorité d'abord aux piétons, aux cyclistes, aux transports en commun et ensuite seulement aux voitures (principe STOP). 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).

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.

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 parcimonieuse 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 (éclairage, ...).

La prise en compte de l'espace public tel que vécu et/ou perçu par ses usagers (enfants, femmes, aînés, ...) sera encouragée lors de sa conception, son aménagement ou sa rénovation.

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.

L'espace public est un lieu d'échanges et de passage. Les modes actifs sont à privilégier lors des réaménagements ou créations d'espaces publics (création d'un maillage piétonnier ou vélo en site propre ou dans un espace de voirie partagé). Le trafic doit être apaisé dans les villes et les villages (réduction du nombre de bandes de circulation, boulevard urbain, zone 30, etc.). Les déplacements des piétons, cyclistes, notamment les enfants et les personnes à mobilité réduite doivent pouvoir s'effectuer en toute sécurité. Les obstacles induits par les aménagements routiers (giratoires, ...) 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'utilisateur 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.

33. 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 et cyclique (alternance jour / nuit, succession des saisons), nos sociétés occidentales fonctionnent en continu. Le numérique à travers internet et les smartphones accentue cette tendance à une activité / disponibilité sans pause ni faille. 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. Face à ces nouveaux rythmes de vie, les individus se retrouvent quotidiennement dans une course effrénée contre la montre.

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.

Une task force « bureaux du temps » sera mise sur pied. Elle sera pilotée par l'Administration en charge de la mobilité et comprendra entre autres, des membres issus des autorités compétentes et aura pour mission de **jeter les bases d'une politique du temps en Wallonie au travers de la mise en place d'un bureau du temps**. Elle rassemblera 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'étaler les 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.

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.

J. 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.

34. Un système de communication intégré

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 promotion de 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.

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

35. Actionner les bons leviers pour délivrer une communication efficace

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 lassitude 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

Essentiel ! Ne faudrait-il pas en faire le point « d'entrée » ? Peut-être, mais on peut difficilement modifier trop un texte qui ne vient pas de nous.

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 obtenus 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 déclic.

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

36. 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 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.

En ce qui concerne les travailleurs, il est proposé de passer le cap d'une vitesse supérieure. Ce faisant, 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 semaine** (tous trajets confondus car il existe en effet un réservoir important de petit trajets de pour motifs variés qui peuvent intervenir). Les acteurs relais proposeront les actions qui leur paraissent les plus pertinentes pour atteindre ces résultats. Les actions proposées devront pouvoir faire l'objet d'un suivi en termes de résultats concrets liés aux changements de comportement des travailleurs.

En conformité avec le premier des principes énoncés ci-dessus (« on ne change pas sa mobilité sans alternatives crédibles »), il sera utile de focaliser les actions sur certains publics et sur les zones qui auront déjà fait l'objet d'une restructuration de l'offre (services, infrastructures et technologies). 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.

K. TARIFICATION INTEGREE ET RESPONSABLE

37. Tarification et fiscalité intégrée pour l'usage des solutions publiques

La mobilité a un coût pour les ménages. Ce coût est en augmentation constante compte tenu de l'augmentation du prix des carburants fossiles. 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 frais liés à l'automobile et aux divers services de mobilité 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 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.

Une de celle-ci consisterait en une fiscalité incitative sur le logement afin d'atteindre cet objectif de manière simple et compréhensible. En complément de cette fiscalité, un forfait mobilité pourrait être proposé à la vente (à l'image du City Pass). Ce package couvrirait l'ensemble des déplacements sur tous les réseaux urbains et sur le réseau structurant⁹ ainsi qu'un budget de mobilité pour les solutions publiques complémentaires.

A côté de ces mesures incitatives, des mesures dissuasives pour décourager les comportements non désirés sont souvent nécessaires et efficaces ; et permettent de plus des rentrées financières pour les pouvoirs publics utiles pour assurer le financement des alternatives de mobilité promues. Afin de garantir l'accès de tous au transport public, le Gouvernement veillera à offrir des réductions tarifaires sociales. Un tel système constitue un précieux fondement pour accélérer la mise en œuvre de la MaaS.

38. Tarification et fiscalité intégrée 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 et d'autre part, influencer les comportements des usagers. Il convient à cet effet de tenir compte de la montée en puissance de sources énergétiques nouvelles. Et, dans la sphère de la mobilité, de dégager des moyens nécessaires à une offre de mobilité pérenne (investissement, entretien, exploitation) et alternative (transports en commun, modes actifs).

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 camions). 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, taxation kilométrique des camions) et même communal (centimes additionnels, parking). Actuellement, dans sa globalité, le système fiscal belge (et wallon) ne vise pas suffisamment des objectifs environnementaux¹⁰ et très peu, des objectifs de mobilité.

Le système de mobilité est appelé à évoluer. En 2030, les sources d'énergie se seront diversifiées et une part importante des déplacements ne devrait plus s'effectuer au moyen de véhicules particuliers et propriétaires mais par des véhicules partagés ou empruntés. De plus, il est souhaité que la part des modes alternatifs augmente de manière ambitieuse.

⁹ train et bus, ceci pouvant être négocié dans le cadre des échanges devant aboutir à l'accord contraignant

¹⁰ 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.

Il sera recommandé **d'éviter les mesures isolées** et de travailler en concertation avec les différents niveaux de pouvoir. Le cadre multi acteur rend les choses très complexes. Dans l'idéal, les régions doivent être alignées. Des différences de traitement entre régions et niveaux de pouvoirs rendent le système complexe mais en outre, elles 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. C'est difficile mais c'est la seule voie. Une seule région ne peut mettre en place à elle seule un système efficace.

En matière d'achat des véhicules, les recommandations suivantes sont formulées par la Région.

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'une offre qualitative. 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, le prix du véhicule (et éventuellement le bruit qui est un réel enjeu dans les villes en particulier).

En matière d'usage des véhicules, les recommandations suivantes sont formulées par la Région.

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 (pour éviter les effets de contournement). La vignette autoroutière (petit autocollant) pour tout véhicule qui utilise la route en Belgique (de transit ou annuelle) 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 (une proposition en ce sens existe dans la dernière modification de la CE COM 2017/275).

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 (cf. toutes les mesures à prendre en matière d'offre)

Enfin, ces réformes seront également l'occasion de **développer de réelles solutions fiscales ambitieuses pour inciter au partage des véhicules**. A cet égard, les recommandations de l'étude menée par l'UWE¹¹ seront prises en compte. 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.

Les mesures doivent contribuer à améliorer trois facteurs importants pour les travailleurs à savoir le facteur temps, le facteur pratique et le facteur financier, pour avoir un réel impact. Celles-ci se traduisent par la diffusion d'information, l'adhésion à une base de données centrale, l'organisation et la présence d'emplacements de parking réservés. D'autres mesures peuvent aussi être mises en place comme des incitants psychologiques (assurer un retour en cas de défaillance du conducteur, l'intermodalité).

¹¹ Etude fiscale sur le covoiturage – Union Wallonne des entreprises – juin 2018