



LA MOBILITÉ

Pour un.e citoyen.ne, se déplacer est bien souvent synonyme d'accès à l'emploi, aux loisirs, à une vie sociale et à une multitude d'activités et de services censés contribuer à son bien-être et répondre à ses besoins. Pour les entreprises, c'est aussi avoir accès à la main d'œuvre nécessaire, mais également à un marché pour écouler leurs produits, se faire livrer de la marchandise ou de la matière première. La mobilité des personnes et des marchandises est donc à priori une richesse pour le.la citoyen.ne et pour le développement économique d'une région.

Mais, aujourd'hui, la mobilité est avant tout un défi énorme et transversal : en raison de son impact sur le climat, tout d'abord, alors que nous devons réduire nos émissions de gaz à effet de serre de 80 à 95% à l'horizon 2050 pour avoir de bonnes probabilités de limiter la hausse des températures globales à 2°C. En raison aussi des pollutions qu'elle engendre (particules fines) et de leurs conséquences sur la santé des citoyen.ne.s ; enfin, parce qu'elle est au cœur d'enjeux sociaux et de cohésion sociale. En effet, dans un contexte de désinvestissement massif dans les services publics, y compris les transports en commun,

comment garantir l'accès de tous, en particulier des ménages les plus démunis, aux services et équipements collectifs, à la vie en société, que permet la mobilité ? Ces différents éléments appellent à un changement radical et urgent en faveur d'une mobilité soutenable, accessible à tou.te.s et, dans ce cadre, au service d'une prospérité économique partagée. Notons également que l'aménagement du territoire peut favoriser ou non une telle mobilité (via notamment la lutte contre l'étalement urbain et un recentrage de l'urbanisation)¹.

Comme la mobilité est un enjeu majeur des pouvoirs locaux, de nombreux outils sont venus renforcer les compétences des communes en cette matière ces dernières années. Il importe en particulier que les pouvoirs publics développent les alternatives à la voiture individuelle, et ce afin de répondre à la demande de la population et lui permettre de faire le choix d'une mobilité plus soutenable. Comme le montre le tableau ci-dessous, le grand public est en effet désireux de voir ces alternatives se mettre en place. Contribuer à une meilleure gestion des déplacements passe aussi par la conscientisation des citoyen.ne.s pour changer les comportements en matière de mobilité.

Faut-il donner la priorité sur l'automobile:	Grand public	Grand public vu par les élus	Élus
• aux piétons	85%	43%	90%
• aux transport public	84%	49%	85%
• aux cyclistes	73%	30%	69%

F.HERAN, "Déplacement urbains: pourquoi les maires se trompent sur l'opinion de leurs administrés", Transports Urbains, 2000
[en ligne : https://lassoduvelo.org/amenagements/documentation/fh_opinionseus.pdf]

ÉTAT DES LIEUX

1. Des compétences réparties

En Belgique, la mobilité relève de compétences réparties entre les différents niveaux de pouvoir : l'état fédéral est compétent pour le transport ferroviaire et certaines réglementations notamment liées aux déplacements des travailleurs (indemnités domicile-travail, voitures de société, etc.).

Les Régions jouent un rôle majeur en matière d'aménagement du territoire, d'infrastructures, de fiscalité routière (en partie), de transports publics régionaux (TEC en Wallonie, STIB à Bruxelles, De Lijn en Flandre) et en matière de code de la route. Au-delà de ces compétences, elles développent l'expertise nécessaire pour influencer la politique fédérale comme en témoigne le plan de desserte ferroviaire approuvé par le Gouvernement wallon en 2011.

Les autorités communales exercent quant à elles le pouvoir de police sur toutes leurs voiries, à l'exception des autoroutes. Ceci leur permet de prendre diverses mesures en matière d'utilisation de celles-ci : règles de stationnement, limitations de vitesse, restrictions d'usage. Elles ont également un rôle à jouer en matière de planification de la mobilité au niveau local et de développement de la mobilité douce.

2. Un enjeu large et complexe qui nécessite une participation citoyenne

Aborder la mobilité des citoyen.ne.s et, *a fortiori*, celle des personnes âgées et des jeunes, la mobilité en milieu rural ou en milieu urbain, la mobilité des valides et des moins valides, la

mobilité des hommes et celle des femmes, des travailleurs avec ou sans emploi, ce sont autant de situations qui nécessitent des solutions variées et multiples. Avec des arbitrages inévitables, par exemple quand il s'agit de partager l'espace limité de la voirie entre piétons, cyclistes, usagers des transports en commun et automobilistes, voire aujourd'hui également avec les usagers des nouveaux modes doux électriques (trottinettes, monocycles, etc.). Ou encore lorsqu'il faut définir des limitations de vitesse qui permettent à ces différents modes de coexister de manière sûre et apaisée.

Cette diversité plaide pour des débats publics de qualité et un nécessaire travail de conscientisation proche des citoyens : réunions de consultation, comités de quartier, distribution d'infor-

mation, initiatives de sensibilisation (comme la Semaine de la mobilité). Ces débats permettent de mieux prendre en compte les différents enjeux et de donner toutes les chances à la recherche de solutions. De façon plus formelle, les commissions consultatives d'aménagement du territoire et de la mobilité (CCATM) sont des lieux où les intérêts économiques, sociaux et environnementaux peuvent être pris en compte au sein de la commune.

La consultation de la population est nécessaire mais insuffisante. En vue de favoriser un changement vers plus de soutenabilité et d'accessibilité plutôt que l'insatisfaisant statu quo, des investissements publics doivent également être consentis. On peut citer par exemples les pistes cyclables, les TEC, etc.

LE POUVOIR COMMUNAL

Depuis 2004, les communes sont dotées d'un cadre légal pour mettre en œuvre des outils tels que le Plan communal ou intercommunal de mobilité, le Plan urbain de mobilité ou encore la gestion des déplacements scolaires. Ces plans sont des leviers importants de planification et de mise en œuvre de mesures très concrètes à l'échelle d'un territoire communal.

1. Plan communal de mobilité (PCM)

Le Plan communal de mobilité est destiné « à organiser et améliorer l'accessibilité aux lieux de vie et d'activités, tant pour les personnes que pour les marchandises, dans un souci de développement durable »². Il doit comprendre au minimum le diagnostic de la mobilité pour le territoire concerné, les objectifs poursuivis, les mesures à mettre en œuvre pour atteindre ces derniers, ainsi que des recommandations.

La décision de développer un PCM appartient au Conseil communal. La commune qui l'adopte peut obtenir un appui financier de la Région pour ce faire. Une grande particularité de ce plan est de mettre autour de la table l'ensemble des acteurs concernés. En 2017, plus de 65% des communes wallonnes étaient concernées par un PCM (terminé, en cours ou à venir).

Notons enfin que les communes participant à la Convention des Maires (programme régional POLLEC³), en vue de s'inscrire dans une politique européenne en faveur du climat, sont censées élaborer et mettre en œuvre un « Plan d'action en faveur de l'énergie durable et du climat » qui aborde, notamment, les questions de mobilité.

2. Conseillers en mobilité

De plus en plus fréquente au sein des communes, la fonction de conseiller.ère en mobilité est devenue un maillon essentiel de l'élaboration d'une politique communale. Agissant en tant que relais entre les différents acteurs, il.elle apporte son expertise tant aux citoyens.ne.s qu'à la commune et favorise les débats entre les différentes parties. Il.elle bénéficie notamment de l'appui d'un réseau de soutien tant en Wallonie qu'à Bruxelles.

3. Mobilité douce

Les Régions et les communes sont compétentes pour la planification de la mobilité et la promotion de mobilité douce. Afin

de mettre en œuvre des projets sur son territoire, la commune bénéficie d'incitants financiers. Les crédits d'impulsion, les subsides à l'aménagement d'infrastructures, le soutien à la sensibilisation lors de la Semaine de la mobilité ou encore les fonds pour mener des expériences pilotes sur les zones d'activité sont autant de moyens proposés par la Région pour encourager les communes à prendre des initiatives. En outre, depuis 2011, un « Plan communal cyclable » peut être mis en place par les communes qui souhaitent développer le vélo et se doter d'une politique en la matière (des communes cyclables pilotes s'en sont dotées dans le cadre du premier plan « Wallonie cyclable », mis en œuvre de 2011 à 2015 et dont on attend l'actualisation). Dans ce cadre, la Région wallonne a notamment édité un guide pour soutenir les communes qui souhaitent se lancer dans l'élaboration d'un tel plan⁴.

Différents acteurs soutiennent les pouvoirs locaux dans le développement de la mobilité douce et du covoiturage : des associations comme « sentiers.be » aident à la réhabilitation des chemins piétons ; les associations de défense de la pratique du vélo tels que le Gracq, Pro vélo, etc. ont également développé une expertise précieuse. Le site « Carpool.be », site belge de covoiturage, propose aujourd'hui la mise en place d'un portail de covoiturage propre à chaque commune.

DES PISTES POUR DES REVENDICATIONS

Les priorités mises en avant en matière de mobilité locale doivent s'appuyer sur une réflexion globale et sur une évaluation permanente des actions entreprises par les pouvoirs communaux en cette matière. Cette réflexion globale nécessite d'inclure les enjeux liés à la soutenabilité, ainsi que les enjeux sociaux, en portant une attention particulière à tous les acteurs, surtout les plus fragiles d'entre eux (enfants, piétons, cyclistes, personnes âgées et moins valides, etc.). Par ailleurs, il faut que le travail d'analyse et de propositions effectué par les citoyen.ne.s, au sein des associations et des structures participatives, soit pris en compte par les responsables politiques dans leurs décisions et dans les projets mis en œuvre.

1. Une mobilité globale, réfléchie et cohérente

Les communes devraient saisir l'opportunité de s'inscrire dans la démarche proposée par les PCM et les plans urbains de mobilité (PUM), et donc utiliser ces plans comme des outils de réflexion et de construction d'actions collectives novatrices et participatives pour la gestion globale, soutenable et sociale des déplacements des citoyen.ne.s. Sans, toutefois, omettre de consulter davantage la population, cet aspect étant assez souvent oublié ou superficiellement développé dans le processus d'élaboration de plans.

Enfin, les moyens alloués aux communes pour soutenir la réalisation des plans, conçus comme de véritables processus de citoyenneté, devraient être plus importants.

2. Une mobilité soutenable qui répond aux besoins de la population, en particulier les plus fragiles

2.1. Bouger moins, autrement et mieux!

En vue d'avancer vers une mobilité soutenable, différents leviers peuvent être activés :

- Réduire la demande (bouger moins) : diminution du nombre de déplacements, réduction de la distance des déplacements ;
- Opérer un report modal⁵ vers les modes moins polluants (bouger autrement) : report de la voiture individuelle vers les transports en commun, la marche, le vélo, le covoiturage, etc.
- Améliorer l'efficacité énergétique et diminuer les pollutions spécifiques (bouger mieux) via par exemple une meilleure motorisation et une moindre taille des véhicules, par exemple.

Ces trois axes d'action doivent être appréhendés ensemble (une amélioration de l'efficacité énergétique sans une diminution de la demande verrait à long terme son impact annihilé) et en tenant systématiquement compte des conséquences sociales des mesures entreprises.

2.2. Développer les transports en commun et favoriser le report modal

L'offre de transport public en Wallonie doit évoluer pour mieux rencontrer les besoins de déplacements et rendre le report modal attractif.

Dans cette perspective, les autorités communales ont à être attentives au maintien des lignes de chemin de fer sur leur territoire assurant une desserte locale structurée. La SNCB ne relève pas exclusivement d'une compétence fédérale : les Régions sont représentées à son conseil d'administration. L'administration wallonne est quant à elle dotée d'une cellule ferroviaire. Les communes peuvent donc faire valoir leurs intérêts en la matière.

Un réseau de bus hiérarchisé⁶, avec des correspondances bien organisées avec l'offre train, sera plus attractif. À côté des lignes de bus structurantes à développer, il est important de proposer une desserte de proximité adaptée aux zones desservies. Pour ce faire, les autorités communales doivent négocier avec les TEC et la STIB des aménagements de circuits et/ou d'horaires en fonction des besoins de la population locale, des écoles et des entreprises situées sur leur territoire, et cela sur base d'une consultation de ces derniers. Plus particulièrement, le faible nombre de passagers par kilomètre parcouru en milieu rural joue en défaveur des transports en commun classiques dans ces régions. Des alternatives novatrices et efficaces à la voiture individuelle doivent également y être développées, s'inscrivant dans une logique structurée et ne se limitant pas à proposer des services flexibles, comme par exemple les initiatives Flexi-TEC.

Enfin, il est particulièrement essentiel de maintenir la desserte des quartiers de logements sociaux par les transports en commun, pour garantir à tous les résidents le droit à un accès facile et peu onéreux aux centres-villes.

2.3. L'aménagement de l'espace

Dans les décisions et priorités en matière d'aménagement de l'espace, une attention particulière doit être portée aux questions suivantes :

- Un aménagement mieux approprié aux transports en commun et qui favorise l'intermodalité et la protection des usagers faibles (sites propres, attention portée aux points d'arrêts et à leur aménagement, etc.) ;
- Des parkings de dissuasion et/ou des stations de covoiturage aux entrées des villes et agglomérations ;
- Les déplacements ville-campagne (nombre de navettes et accessibilité).

2.4. Développer la mobilité douce

La mobilité douce (marche, vélo, etc.) mérite d'être encouragée pour l'ensemble des déplacements de proximité. Pour ce faire, les infrastructures qui soutiennent ces modes de déplacement (trottoirs, pistes cyclables, etc.) doivent être préservées et développées. Bien souvent, aujourd'hui, on observe en Wallonie des trottoirs trop étroits et/ou encombrés par les voitures, voire carrément inexistantes, jusqu'à l'intérieur même des villages. Dans ces cas-là, la seule conscientisation / information des citoyen.ne.s quant à l'opportunité d'utiliser ces modes doux est insuffisante : des investissements structurels doivent être réalisés.

Les sentiers constituent également un patrimoine commun et une ressource qu'il convient de préserver et de valoriser. Or, on constate dans de nombreuses communes une tendance à supprimer les sentiers ; ils disparaissent également parfois suite à leur appropriation par des propriétaires fonciers dont les terres sont adjacentes.

