

# La mobilité wallonne

## *The Walloon mobility*

D. Van Duyse<sup>2</sup>, M. Masy<sup>3</sup>, L. Maréchal<sup>4</sup>, M. Laffut<sup>5</sup>

### Question posée à Dominique Van Duyse :

*L'équipement routier est principalement consacré à la voiture avec une occupation quasi exclusive des infrastructures même si des avancées récentes ont été réalisées concernant les bus (ligne Conforto) et les modes doux (RAVEL - <http://met.wallonie.be/opencms/opencms/fr/ravel>). Quelle sera la place que l'on va attribuer aux autres moyens de mobilité en liaison avec ces infrastructures (modes doux, transports en commun...) ? Et comment ces infrastructures vont-elles structurer le territoire ?*

Je confirme, en effet, que des avancées ont bien été effectuées pour améliorer le partage de la voirie entre les différents usagers, qu'ils soient riverains, clients, travailleurs, touristes, commerçants... via tous les PCM<sup>5</sup> qui ont été réalisés en Wallonie. Le plan Escargot a permis d'en concrétiser beaucoup. Je prendrai un exemple : aujourd'hui, tous les passages pour piétons comportent un abaissement de bordure et des dalles tactiles, ce qu'on ne retrouve pas dans beaucoup d'autres pays du monde.

Vous parlez de structuration ; en effet, le réseau routier est structuré avec son système d'autoroutes, avec son système de voies rapides, de routes structurantes, des routes de communications et des voiries locales.

Le transport en commun a aussi tendance à se structurer aujourd'hui. Au niveau de la SNCB, on a le Thalys, les Intercities et les omnibus. Pour ce qui est du transport en commun, on retrouve les bus rapides, que vous avez mentionnés - avec notamment le Conforto - les



Dominique Van Duyse, SPW-DGO1 (MET) — PHOTO F. DOR

lignes régulières, et on voit aujourd'hui de plus en plus l'apparition de bus locaux dans différentes communes. Je laisserai la parole à Marc Masy pour développer ce point.

Chacun de ces systèmes doit avoir son niveau de pertinence et c'est dans ce cadre que des études ont été réalisées, notamment pour le plan urbain de mobilité. Cette réflexion est exposée dans le hall en quatre panneaux, qui proposent la vision transversale entre l'aménagement du territoire et l'organisation de la mobilité, par exemple par le transport en commun. Le Brabant Wallon mène lui aussi une réflexion sur un Plan provincial de mobilité qui examine la restructuration de tout ce qui est voirie et transport public.

Les modes doux ne sont pas du tout oubliés. On est en train d'en établir une hiérarchisation, notamment par

1 du SPW-DG01

2 de la SRWT

3 du SPW-DG04

4 de l'IWEPS

5 Plans Communaux de Mobilité

l'établissement prochain d'un schéma cyclable wallon. Le covoiturage s'avère aussi être un élément excessivement important. On vient de réaliser une enquête sur le zoning de Wavre-Nord, où se situe Glaxo SmithKline, un fleuron de nos technologies en Wallonie. Aujourd'hui, chez GSK, 5% de gens font du covoiturage, avec une demande potentielle pour arriver jusqu'à 33%.

En 2008, on a mené des enquêtes dans les écoles (globalement, 28 000 enquêtes sur la Wallonie). On constate qu'il y a un énorme potentiel. Dans certaines écoles, 95% des élèves viennent en voiture. Dans ce taux, la moitié (40%, bien souvent des parents après avoir déposé leurs enfants), retournent chez eux. Il y a donc un réel potentiel. Mais ce qui manque souvent, au niveau du covoiturage, ce sont les lieux de rencontre. Les gens ne savent plus qui habite à côté de chez eux ; il y a donc aujourd'hui une concertation à créer à ce niveau. Je crois qu'il y a beaucoup d'avenir pour améliorer la mobilité et restructurer le territoire pour favoriser finalement d'autres modes de déplacement.



Marc Masy, Société Régionale Wallonne du Transport  
PHOTO F. DOR

### Question posée à Marc Masy :

*Comment la société de transport, par son réseau, structure-t-elle le territoire via la mise en oeuvre de nouveaux dispositifs tels les Bus Conforto et les projets concernant le tram ? Quelles solutions la SRWT envisage-t-elle pour desservir les zones d'activité économique et les lotissements ?*

Pour nous, c'est relativement clair, la mobilité est déduite de l'aménagement du territoire. Les gens ont besoin de se déplacer pour participer à des activités sociales. Le mode privilégié est la voiture. Nous assurons 4% de la mobilité générale en Wallonie. Nous sommes donc un acteur minoritaire. Il ne faut pas renverser les perspectives et pour des raisons de renchérissement de l'énergie demander aux transports en commun de se substituer à l'automobile alors qu'on vient de décennies (quatre ou cinq) de désinvestissement au niveau du transport en commun.

Le transport en commun n'a pas un rôle structurant dans le paysage en Wallonie et la réflexion que l'on doit faire en termes de mobilité en Wallonie n'est pas la réflexion qu'on peut faire en France dans la mesure où la Wallonie est un grand village, en tout cas dans son barreau horizontal : tous les quinze kilomètres minimum, il y a une commune significative. On ne doit pas réfléchir les choses comme en France. On doit réfléchir les choses comme des acteurs actuellement minoritaires en termes de part de marché. Le bus n'a pas d'effet structurant puisque le bus, par définition, est flexible. C'est-à-dire que si vous faites une kermesse, la braderie, vous déviez le bus. Vous privez donc les clients du service habituel. Ils ne retrouvent plus leur bus ce jour-là. Donc vous détruisez, encore un peu plus, l'image du bus.

Je parlerai autrement du mode ferré et je suis très content de saluer avec vous la venue du tram à Liège. Le tram a effectivement un effet structurant, parce qu'il faut considérer qu'on va le construire pour une centaine d'années. A Liège, le tram peut être un vecteur de rénovation urbaine, qui va donner aux décideurs la possibilité de choisir les installations qu'ils vont mettre à proximité du tram. Le travail qui a été effectué dans le cadre du PUM, pour ceux qui l'ont suivi, était de nature à aboutir à cette solution. Je suis moins convaincu par la solution qui a été choisie. Je crois qu'on aurait pu être bien meilleurs là-dessus.

Ce qu'on ne dit peut-être pas assez, en ce qui concerne les zones industrielles qu'on a voulu sortir des villes pour en éloigner les nuisances, c'est qu'on a les mises à la campagne et qu'on ne les a certainement pas conformées pour permettre l'accès des bus. Dans le même ordre d'idée, je peux aussi vous citer des quartiers d'habitat où le bus ne peut absolument pas entrer parce que les voiries ne sont pas suffisamment larges ou que les



*En Wallonie, les TEC n'ont pas de rôle structurant*  
 PHOTO : J-L. CARPENTIER

fondations ne sont pas suffisamment solides pour les desservir...

La densité d'emploi dans les zones d'activité économique, les faibles concentrations d'emplois en Wallonie et le nombre de voitures de société ne favorisent pas la rentabilité du transport en commun. Il faut envisager d'autres systèmes comme le covoiturage. Pour moi, c'est la meilleure solution pour desservir les zones d'activité économique et je ne vois pas de changement radical. En m'y promenant, la première chose que je vois c'est une boîte à chaussures déposée sur une grande surface engazonnée, la boîte à chaussures couvrant à peu près un tiers de la surface achetée par l'entreprise. Ensuite, quand vous interrogez les travailleurs de ces entreprises, ils viennent de tous les horizons. Aujourd'hui, les standards de vie sont tels qu'on n'est plus capable d'attendre un bus sous les intempéries et

de patienter en attendant le ramassage pour aller à son pôle d'emploi. Nous ne disposons plus, comme par le passé, de grosses concentrations d'emplois. Le bus, sous sa forme normale, n'est pas performant.

Je crois qu'on aura les mêmes problèmes vis-à-vis des lotissements à faible densité que l'on a laissé croître à la périphérie des villes. Les habitants qui arrivaient à tondre leur pelouse n'y arrivent plus aujourd'hui parce qu'ils ont vieilli et ils pensent à déménager. La crise, en général, va générer des friches. Le périurbain a eu la faveur des gens en son temps, parce qu'il était tout à fait possible d'atteindre la ville en voiture, non selon des notions de distance mais selon des notions de temps... les gens sont donc allés de plus en plus loin, la périphérie immédiate des villes devenant progressivement de plus en plus chère. Je pense que la crise va faire du bien, mais je n'ai pas de solutions. Et le transport en commun n'apportera pas de solutions, tel qu'il est doté aujourd'hui par la Région, pour récupérer les gens qui vont être abandonnés dans leur lotissement ou qui vont se trouver en difficulté au niveau de la gestion de leurs revenus familiaux, avec le renchérissement de l'énergie que je prévois très violent et très rapide.

#### Question posée à Luc Maréchal :

*La CPDT a dix ans, c'est l'âge de la maturité. Le SDER lui aussi a dix ans. N'est-il pas temps de l'actualiser ? Les créations de nouveaux axes comme les contournements ou les liaisons autoroutières projetées risquent d'engendrer de nouveaux déséquilibres par l'accentuation de la fuite des activités hors des centres urbains, phénomène déjà largement répandu le long des grands axes. Comment selon vous, la révision du SDER pourrait-elle entraîner une mixité fonctionnelle plus importante des pôles existants en recréant des centralités fortes qui freineraient l'exode des fonctions urbaines vers les grandes périphéries ?*

Je ne sais pas si je vais faire rêver en parlant. Abordons pour commencer la notion de contournement ou de nouvelles liaisons autoroutières. En dehors de leur pertinence, la question qui se pose est de savoir si on peut vraiment contenir l'urbanisation induite par ces types d'infrastructures. Là, j'ai un grand doute quand on jette un regard en arrière sur les capacités qu'ont les pouvoirs publics de pouvoir maîtriser la pression autour des contournements et autour des axes autoroutiers qui

se créent. C'est le cas du résidentiel, mais surtout c'est le cas des activités commerciales, des activités industrielles.

Le contournement, que dans un beau geste urbanistique on peut estimer comme une sorte de limite physique et paysagère à l'urbanisation, est bien souvent dépassé par l'urbanisation elle-même qui se met en ruban et qui continue de se développer autour du contournement. Je crois que c'est la même chose autour des axes autoroutiers. Donc j'éprouve une très grande méfiance quant à la capacité de pouvoir gérer les effets de ce type d'infrastructure.

Venons-en au SDER et à sa révision. Le SDER n'est pas un vieillard, c'est plutôt un bébé. Le problème, c'est que beaucoup de ses principes n'ont pas été mis en application. C'est difficile de demander déjà sa révision alors que des principes qui sont à sa base n'ont pas été suffisamment implémentés de façon opérationnelle en Wallonie. Trois termes ont été cités à plusieurs reprises aujourd'hui. A partir des notions de densification, de mixité et de centralité, on peut décliner une politique d'aménagement du territoire qui rencontre les objectifs de mobilité et les objectifs d'une moindre consommation d'énergie tant en production qu'en consommation. Le problème est qu'on n'a jamais décliné à fond ces principes. Et donc, le premier pas est d'abord d'essayer de les mettre en œuvre. Le premier élément de la mise en œuvre est de reprendre en considération le fait que notre structure urbaine, composée de grandes villes, de petites villes et de villages, est une structure qui est finalement très pérenne. Une fois qu'on retire tout ce qui est périurbanisation autour des villages, on retrouve une structure très forte qui existe depuis longtemps la plupart du temps, sauf dans certains cas de conurbation comme dans les bassins industriels. La structuration urbaine est très durable et a manifesté une très grande souplesse dans son utilisation à travers les âges. Je crois que c'est un capital qu'a la société wallonne, la Wallonie en elle-même. Et c'est donc ce sur quoi il faut travailler, sur toutes les politiques qui visent à reconstruire la ville sur la ville, mais là on a très peu d'éléments en matière de politique foncière. Ce qui est nécessaire, c'est d'avoir des moyens budgétaires pour faire des acquisitions, des actions foncières immobilières importantes dans les villes. Il y a la rénovation urbaine, la revitalisation, mais ces outils ne sont pas à la hauteur de l'enjeu qu'implique le réinvestissement dans

les villes nécessaire à cette politique de mobilité.

C'est la même chose en ce qui concerne la politique des friches. On est en train d'engendrer, au gré du fonctionnement de l'activité économique, toute une série de friches. Dans la législation, on est passé des terrils aux zones industrielles ; maintenant, dans les dossiers que je vois passer et qui remontent dans la direction de l'aménagement opérationnel, on trouve des cinémas, des abbayes, un peu de tout. Il y a un réel problème d'abandon d'espace et donc d'une stratégie à mettre en place visant d'une part à reconstruire la ville sur elle-même et d'autre part à gérer l'ensemble des activités qui sont démolies. On assiste pour l'instant à une sorte de destruction d'activités par un processus de développement économique qui consiste à capter une série de financements pour assurer un recyclage de ces espaces. Ce sont là les grands enjeux face auxquels nous sommes.

Le périurbain, proche des villes, est un espace intermédiaire, où existe des opérations de quasi revitalisation périphérique qui consiste à refaire de la redensification maîtrisée et proportionnée. Cela consiste également en des opérations de recentralisation, de création d'espace public, de création d'espace collectif. Je crois que c'est cette opération, à plusieurs niveaux, qui doit être lancée.

Dans le SDER, on a les mots-clés pour lancer cette opération. Simplement, il faut les traduire dans des politiques à la fois financières, fiscales, d'actions publiques fortes et d'association des promoteurs dans ce jeu ; il faut une politique forte pour décliner ces concepts, mais il ne s'agit pas de réviser, de relancer de nouveau une grande réflexion. On a les éléments, il faut tout simplement les mettre en œuvre.

### Question posée à Michel Laffut :

*La traçabilité modale des modes de transport devient indispensable pour mieux appréhender la complexification des usages de mobilité et adapter les stratégies correspondantes. L'IWEPS a-t-il en projet de mettre en oeuvre des outils via l'observatoire de la mobilité permettant de mieux comprendre les besoins à venir en la matière ?*

Vous avez bien fait de mettre en évidence qu'il y avait là un problème d'avenir, de vision d'avenir parce qu'effectivement dans la question il y a trois éléments. Un premier élément est en rapport avec le problème de l'observation et l'analyse de la situation existante. Un deuxième élément - quand on dit adapter les stratégies correspondantes - a malgré tout un rapport avec l'action publique, l'action politique. Et c'est vrai que l'IWEPS a dans ses missions une mission de conseil stratégique, c'est surtout la mission de conseil statistique. Et enfin, il y a un problème pour l'avenir. Ce sont donc trois thèmes très importants. Je vais essayer de les aborder les plus rapidement possible.

J'envisagerai d'abord les dispositifs mis en place pour favoriser l'observation et la compréhension des phénomènes complexes de mobilité. On dispose, dans notre société, d'un ensemble de données statistiques qui ont principalement trait aux problèmes de transport. On y travaille sur l'infrastructure, sur l'exploitation, sur les trafics. Mais ce sont des données qui sont plus ciblées sur les modes de transport et leurs résultats que sur les problèmes de mobilité, qui sont finalement davantage des problèmes de comportement.

Avec les données de transport et un certain nombre de données de comportement dont on dispose, on peut essayer de dresser de manière assez régulière un diagnostic de la mobilité. Mais si on veut aller plus loin, si on veut comprendre ces comportements, voir comment se développent des stratégies individuelles ou collectives de mobilité, il faut procéder par enquête. Au niveau des enquêtes, une des grandes sources est le recensement. Mais les recensements n'ont lieu que tous les dix ans et malheureusement la décision a été prise de ne pas refaire un nouveau recensement (le dernier date donc de 2001). Cette source d'information est très importante parce qu'elle touchait tous les individus de la société belge.

A côté de ces recensements, il faut mener des enquêtes. Les recensements ne suffisant pas, il fallait faire des enquêtes spécifiques de mobilité. Des enquêtes ont été faites au niveau fédéral, une enquête a été menée en 1999 et une autre est prévue en cette année 2009. Pour essayer d'approfondir encore davantage le problème de la mobilité en Wallonie, des enquêtes ont lieu au niveau de la Wallonie et vont, je l'espère, être poursuivies. L'IWEPS avait le projet de réaliser une enquête régionale



*Michel Laffut, Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique — PHOTO F. DOR*

le de mobilité des ménages en 2008, mais comme l'enquête fédérale s'organisait, nous avons plutôt décidé de nous arrimer à l'enquête fédérale en développant un certain nombre de questions spécifiques et une approche un peu plus spécifique de la Wallonie.

Parallèlement, l'IWEPS a aussi le projet de construire des profils d'accessibilité alternative. La question à laquelle cet outil devra répondre est la suivante : à partir d'un point déterminé du territoire, quelles sont les possibilités qu'un individu a de choisir un mode de transport autre que la voiture (que ce soit les transports en mode lent ou le transport en commun) ? C'est un outil qui est assez intéressant parce que, tenant compte d'une situation déterminée de l'infrastructure de transport, il joue sur le problème de comportement : si, à un certain moment, tous les individus décidaient de laisser la voiture au garage ou ne pas avoir de voiture, comment les choses se dérouleraient-elles ? Il y a là un outil d'analyse qui permettrait de faire des hypothèses, différentes hypothèses sur le comportement des individus.

Je voudrais aborder le deuxième thème, celui de la stratégie. Nous sommes dans le domaine de la politique. Une des questions importantes dans le thème de mobilité, c'est vrai aussi en terme de développement territorial, c'est qu'on a bien l'impression de savoir dans quelle direction il faut aller, mais on n'en a pas tout à fait la certitude, et en plus de cela on ne sait pas au juste où il faut aller. Si je prends le cas de la mobilité, on peut aller vers deux extrêmes. Soit on augmente considérablement la

mobilité, on multiplie par dix ou par cent notre capacité de déplacement et donc tous les avantages et inconvénients qui en découlent, ou au contraire on opte pour une mobilité zéro, on reste couché et on ne bouge pas. C'est sûr que la solution est entre les deux, mais on ne sait pas très bien où. Donc, quand on doit définir des politiques, il s'agit de voir, à un moment déterminé, quel est le sens que l'on doit donner à son action. Je pense, dans ce domaine, qu'il est extrêmement important d'avoir dans un premier temps l'avis des citoyens, de les consulter, de savoir comment les gens voient ce problème de mobilité, comment ils peuvent en débattre et devenir finalement experts de quelle chose qui fait partir de leur vie quotidienne. En termes de développement des politiques publiques, je pense que cette phase participative est importante. Je signale qu'en France, en Italie, il y a des essais dans ce domaine qui sont très intéressants.

L'interrogation sur l'avenir est la même. Quand on essaie de savoir ce qui va se passer dans deux ans, ou dans dix ans, on ne fait tout de même jamais qu'essayer de découvrir à l'intérieur de ce que nous pensons aujourd'hui la façon dont nous voyons l'avenir dans deux ans, dix ans, vingt ans. Le fait de réfléchir à cette question remet des choses en débat et est un élément catalyseur d'éventuelles solutions. Dans ce domaine, je

crois qu'il est important de mobiliser cette capacité innovatrice et créatrice des citoyens.

Je voudrais faire encore une remarque, c'est que dans toutes les présentations qui ont lieu aujourd'hui, même si le problème a été évoqué de temps en temps, je trouve que la question sociale, les problèmes sociaux ont été relativement peu évoqués. Si nous prenons l'exposé de Madame O'Miel sur le bassin minier du Nord-Pas de Calais, on ne peut pas faire abstraction des problèmes sociaux qui ont conduit à cette situation, mais aussi, peut-être, des problèmes sociaux qui permettront de trouver des solutions à cette situation. Parce qu'évidemment, nous ne sommes pas tous égaux face au problème de la mobilité, face au problème de l'endroit où nous allons habiter et de l'endroit où nous allons travailler. Je pense que quand on essaie de comprendre les fonctionnements de mobilité, quand on examine des solutions à des problèmes de développement territorial, cette question ne doit jamais être absente parce qu'elle est une composante qui me paraît relativement importante.

Ce que je trouve important dans le SDER, c'est qu'à un certain moment, il a proposé une vision de la Région. Proposer une vision me paraît quelque chose de fondamental.