

Les territoires et la mobilité, pertinences et impertinences ? Atelier 5

Territories and mobility, relevance and non-relevance? Workshop 5

Y. Hanin¹

Les individus et les entreprises jouent des mobilités au sein et au-delà des frontières des territoires institutionnels, tandis que les pouvoirs territoriaux, eux, jouent de l'organisation des réseaux pour structurer leur territoire. En fin de compte l'adéquation entre offre territoriale de transports et pratiques de mobilité est donc au centre de cette tension entre territoires institutionnels, vécus et économiques.

Sur cette base, l'atelier visait à comprendre comment les territoires de la Région flamande et de l'Agglomération de Valenciennes avaient repensé dans le cadre d'aires métropolitaines leur offre de transports et tiré profit de cette réorganisation pour restructurer leur espace régional, sous-régional, urbains et périurbains en réponse aux nouveaux besoins de mobilité des personnes et des entreprises.

Ces deux exemples sont particulièrement éclairants au regard de la situation wallonne encore basée sur une offre principalement routière (voiture, bus) organisée au sein de territoires de moins en moins en adéquation avec les nouveaux besoins de mobilité.

Individuals and companies move within and beyond the boundaries of institutional territories, whereas the territorial authorities see to the organisation of networks to structure their territory. In the end, the reconciliation of the territorial transport supply and the mobility practices is at the centre of this tension between institutional, experienced and economic territories.

Against this background, the workshop wanted to gauge how the territories in Flanders and greater Valenciennes had reorganised their transport within metropolitan areas and capitalised on this reorganisation to restructure their regional, sub-regional, urban and suburban space so as to meet the new mobility needs of people and businesses.

These two examples are particularly elucidating for the situation in Wallonia which is still based essentially on road transport (car, bus), organised in territories that are less and less in line with the new mobility needs.

Mots-clés : mobilité, territoire, multimodalité, mobilité douce, transports

Key words: mobility, territory, intermodality, soft mobility, transport

¹ Sociologue, urbaniste, Yves Hanin est professeur en urbanisme et développement territorial et directeur du Centre d'études en Aménagement du Territoire (CREAT-URBA-UCL). Courriel : yves.hanin@uclouvain.be.

La CPDT a souhaité mettre en perspective les politiques de mobilité pratiquées en Flandre, dans l'agglomération de Valenciennes et au sein des communes de la Région wallonne. Trois niveaux de territoire et trois pratiques distinctes mais un diagnostic commun : celui d'une société de l'hypermobilité où l'usage de l'automobile est encore prédominant alors que l'on enregistre nombre de problèmes de congestion routière, de coûts sociaux liés aux accidents de la route, d'impacts environnementaux et de santé publique liés aux pollutions des véhicules, de coût croissant des produits pétroliers et de rareté prochaine de cette ressource.

Faut-il sortir de cette hypermobilité en tentant de réduire la demande de déplacements ? Faut-il au contraire revoir l'offre de transports pour répondre à l'augmentation des besoins en recourant à la multi- et à l'intermodalité ? Faut-il agir sur les deux registres de la demande et de l'offre ? Quels sont les rôles des territoires face à la mobilité ?

Comme le colloque l'a démontré, la mobilité quotidienne des individus révèle de plus en plus que les territoires institutionnels ne sont plus en phase avec les territoires vécus. Et ce n'est que dans le contexte de nouveaux territoires, dans lesquels les compétences sont réparties par complémentarité et subsidiarité entre niveaux territoriaux, que l'on peut avec pertinence mettre en place de nouvelles politiques de mobilité davantage basées sur la multi- et l'intermodalité.

Les territoires intermédiaires entre les régions et les communes sont ainsi souvent cités comme plus pertinents pour penser et organiser la mobilité et pour restructurer l'espace et réallouer les compétences aux niveaux de territoires existants.

En Flandre, vers une politique territoriale de la mobilité

Karl Vermaercke, expert en mobilité auprès du Gouvernement flamand, a retracé l'évolution de la gestion de la mobilité en Flandre. Selon lui, quatre périodes peuvent clairement être mises en évidence sous l'impulsion du Gouvernement flamand.

Le renforcement de l'offre de transports en commun

Il y a une vingtaine d'années, pour répondre aux impacts négatifs de la circulation routière, à la dispersion de l'urbanisation et à la déstructuration de l'espace qu'elle implique ainsi qu'aux effets négatifs de la congestion sur l'essor économique des villes et de la Flandre, le



Karl Vermaercke, expert en mobilité auprès du Gouvernement flamand, a retracé l'évolution de la gestion de la mobilité en Flandre

Gouvernement souhaitait inciter au report de mode en accentuant principalement l'offre de transports en commun.

Une politique très volontariste a donc été menée. Même si la voiture individuelle y reste dominante, la Flandre peut compter sur une population disposant d'une certaine culture de la multimodalité. Point n'est besoin de rappeler que la pratique du vélo, mais également l'usage des transports en commun, sont nettement plus répandus au nord qu'au sud du pays. Dans ce contexte a priori plus favorable, et à la faveur de la régionalisation de la Société nationale des chemins de fer vicinaux en 1989, le Gouvernement flamand a entrepris une vaste politique de renforcement, de modernisation et d'intégration des sociétés de transports urbaines et provinciales en créant la société De Lijn. L'objectif était donc de prendre le contre-pied de la logique menée jusqu'alors : désormais, la nouvelle société viserait non pas à adapter l'offre à la demande mais à stimuler les besoins en développant l'offre de transports (lignes, fréquences, qualité des véhicules, tarification et information). Cette politique de renouveau commercial a connu un certain succès mais surtout auprès des piétons et des cyclistes. Les automobilistes étaient nettement moins attirés par

cette augmentation significative de l'offre. En effet, des déséquilibres étaient manifestes : ici l'offre était trop abondante alors qu'ailleurs les connexions ou les fréquences demeuraient insuffisantes. En outre, les facilités offertes aux automobilistes (création de nouvelles voiries, parkings en ville et aux abords des commerces, dispersion de l'urbanisation, etc.) continuaient à se multiplier.

Face à ce demi-échec la politique a été réorientée.

Accroître l'offre tant en modes doux qu'en transports en commun sur la base de deux niveaux territoriaux

Dans un second temps, la Région flamande a donc revu sa démarche par la définition d'une politique de mobilité fondée sur deux niveaux territoriaux :



En Flandre, la politique de mobilité inverse la hiérarchie traditionnelle des modes de déplacement. Les modes doux et les transports en commun sont désormais prioritaires sur l'automobile. ■



La Flandre peut compter depuis longtemps sur une certaine pratique de la multimodalité. ■

la Région avec De Lijn, et les communes. Dans cette perspective, l'objectif était plus radical puisqu'il visait à définir une politique de mobilité en inversant la hiérarchie des modes préconisée depuis plus d'un siècle. Contrairement à la politique prônant les développements routiers et les déplacements en voiture, il fallait désormais que le plus grand nombre de déplacements puisse se faire en modes doux (à pied et à vélo), à défaut en transports en commun (bus, tram, train) et enfin en voiture seulement lorsque les alternatives n'étaient pas possibles. Concrètement, depuis son logement chaque citoyen devait pouvoir accéder à pied ou à vélo aux commerces, aux équipements et aux services de proximité. De même, il devait disposer d'une offre en transports en commun pour accéder à son lieu de travail et à ses principaux lieux de loisirs.

Cette politique a été initiée autour de deux axes. Le premier visait à établir des conventions de subventionnement avec les communes pour la réalisation de plans de mobilité (subventionnés à hauteur de 60 %) prévoyant de limiter les stationnements tant dans les lieux de résidence qu'à proximité des commerces et des emplois, de promouvoir les infrastructures de modes doux vers les principaux lieux publics de la commune (80 à 100 % de subventionnement pour la réalisation de trottoirs et de pistes cyclables éclairées et sécurisées), de tracer

éventuellement un contournement routier autour du centre et de réaménager les espaces publics de manière à les partager.

Le second axe correspondait à l'application du décret « Basismobilité » adopté en 2004. Ce dernier imposait à la société De Lijn de développer l'offre au sein des zones d'habitat par la création de lignes et de points d'arrêts afin de garantir à chaque citoyen une offre en transports en commun en complément des cheminements piétons et vélos prévus dans les plans communaux de mobilité. Toutefois, depuis 2006, le Gouvernement flamand a dû constater que cette politique de mobilité « plafonnait » à nouveau. En effet, les communes semblent dépassées par l'ampleur des projets d'adaptation des réseaux et de l'offre de transports en commun. L'augmentation du nombre de voyageurs s'est à nouveau produite aux dépens des piétons et des cyclistes qui ont tiré profit des nouvelles facilités offertes, notamment la gratuité des transports.

Accroître l'offre de manière sélective en fonction des cheminements et des territoires vécus

Dans un troisième temps, l'objectif a donc été de mieux organiser les initiatives communales et régionales. Vu le nombre de lignes à créer et les besoins en infrastructu-

res pour les modes doux, il convenait d'être plus sélectif et de mieux coordonner les initiatives des deux niveaux de pouvoirs. Le principe qui s'est dès lors imposé était de sélectionner les travaux et les réseaux à développer sur la base des principaux cheminements des individus. Outre l'identification ciblée et coordonnée de chantiers au travers de modules Communes-Région, cette politique vise à penser la mobilité non plus en marge du territoire mais réellement comme une mise en adéquation de l'offre de mobilité en lien avec les territoires vécus par les habitants. En ce sens, les communes sont incitées à revoir leurs travaux de réalisation de trottoirs et de pistes cyclables en donnant la priorité aux liaisons vers les lieux les plus fréquentés : chaque petit pôle commercial, le centre ville, chaque école, les centres sportifs et culturels doivent être accessibles via des réseaux doux. Une attention plus spécifique a été portée aux écoliers qui doivent pouvoir atteindre leur école de manière autonome sans devoir recourir à la voiture des parents ou des voisins. Les « piedibus » ou les « bus-vélos » sont organisés et des pistes tracées entre les quartiers et les établissements scolaires.

Cette mobilité fondée sur les cheminements ne se limite pas aux territoires vécus dans la proximité. En fonction des lieux de travail et d'achat des résidents, des cartes



Penser la mobilité non plus en marge du territoire mais réellement comme une mise en adéquation de l'offre en lien avec les territoires vécus par les habitants. ■

territoriales ont été dressées et permettent de redéfinir les lignes de transports en commun de De Lijn. Dans les treize secteurs établis sur la base d'enquêtes de mobilité, les communes doivent faciliter l'accès vers les arrêts de bus ou de tram et vers leur gare ou celle de la commune voisine. Ces treize secteurs ou aires territoriales de la mobilité quotidienne peuvent être comparés aux bassins de vie et sont partiellement ou totalement différents des anciens découpages territoriaux. Au sein de ces aires, la politique d'accentuation de l'offre est poursuivie mais de manière sélective : l'offre est toujours accentuée afin d'inciter au report de mode mais elle est plus orientée vers les villes, les zones d'emplois ou les centres de commerces principalement fréquentés par les citoyens. Dans les zones de trop faible densité, l'emploi du vélo ou de la voiture partagée ou du transport à la demande, voire de la voiture individuelle, est la règle. La politique de la multi- et de l'intermodalité se met ainsi en place. L'hypermobilité au sein de ces secteurs ou territoires n'est donc pas pénalisée. L'offre est, au contraire, adaptée en fonction des distances et des temporalités spécifiques aux besoins et aux caractéristiques de chaque territoire. Les modes, le matériel roulant, les horaires, les lignes y sont adaptés.

La Région veille aussi à augmenter les connexions entre les réseaux publics des secteurs par l'unification des tarifs et la centralisation des sources d'information. La mise en réseau de ces secteurs n'est pas encore totalement réalisée car elle dépend pour l'essentiel d'une réarticulation avec le réseau des chemins de fer. Actuellement, au sein du programme Netmanagement, De Lijn et la SNCB tentent de définir pour chaque gare un statut et un rôle (destinations principales, fréquences, niveaux de desserte assurés par les modes doux et les lignes de tram ou de bus) de même que les projets d'urbanisation aux abords des gares. Dans certains cas, la Région flamande souhaite remettre en service certaines lignes ferroviaires soit via un service classique de trains, soit en innovant avec la mise en service d'un train-tram. Si l'on n'en est pas encore à une intégration complète des sociétés SNCB et De Lijn (tarifs, bâtiments et quais communs aux lignes bus-tram et train), des pistes existent pour réduire au minimum l'ensemble des inconvénients lors des ruptures de charge.

Actuellement cette réarticulation entre De Lijn et la SNCB passe aussi par la réalisation du RER qui, non seulement, va faciliter les relations avec Bruxelles mais aussi et surtout va renforcer l'irrigation au sein du losange flamand (Bruxelles, Gand, Anvers et Leuven). Dans



La Région flamande souhaite remettre en service certaines lignes ferroviaires soit via un service classique de trains, soit en innovant avec la mise en service d'un train-tram. ■

cette même optique, De Lijn devrait entreprendre de nouvelles négociations avec la STIB pour (re)titiser un réseau intégré entre les deux régions. L'objectif fondamental est donc de dépasser les frontières et les territoires institutionnels pour répondre au mieux aux besoins de mises en connexion entre les multiples lieux des territoires vécus des individus.

Restructurer le territoire sur la base de la multi- et de l'intermodalité

Une quatrième période s'ouvre pour le Gouvernement flamand : restructurer le territoire sur la base de la multi- et de l'intermodalité. Le Gouvernement a en effet entrepris, à la suite du Structuurplan, une réelle restructuration du territoire par la localisation des activités en fonction des réseaux doux, des réseaux de transports en commun et des réseaux routiers. Cette restructuration reconnaît différents nœuds multimodaux tout en visant à limiter les nœuds de transports en commun - voiture, notamment en ne développant que de manière limitée les parcs relais en respect du principe hiérarchique adopté.

Mais la restructuration du territoire vise plus encore la densité résidentielle qui doit être en lien direct avec l'offre d'équipements, avec le réseau doux et avec les nœuds intermodaux. L'urbanisation est pensée en fonction des réseaux alternatifs à la voiture. Ainsi, l'organisation des réseaux et des localisations pénalise l'automobile au profit des cheminements doux. Les quartiers résidentiels et les équipements sont localisés à proximité des axes regroupant les flux piétons et vé-

los qui bénéficient des plus courts chemins alors que la voiture n'est plus attractive car son temps de parcours est plus long et que les entraves sont multiples (pas de stationnement à l'arrivée, multiplication des stops aux carrefours, etc.). Les communes doivent à terme présenter à De Lijn des projets d'urbanisation et des axes doux qui offriront une concentration et une convergence d'usagers potentiels vers les arrêts de bus et de trams. En d'autres mots, ce sont les réseaux doux et les points de desserte en transports en commun qui structurent le territoire. Cette approche est révolutionnaire en matière d'urbanisme même si historiquement elle fut appliquée entre les 19 et 20e siècles. Cela signifie aussi que la mobilité, puisqu'elle n'est plus uniquement définie autour de l'automobile et du réseau routier, n'est plus perçue comme une source de nuisances mais au contraire comme une réponse aux besoins des individus et comme un moyen de produire un territoire durable. Elle vise aussi à promouvoir un usage plus sélectif de la voiture sans pour autant limiter la liberté de mobilité qui est centrale dans nos rapports à l'espace.

Ce qui est instructif dans l'exemple flamand, c'est naturellement la prise en main de la problématique au niveau régional avec une évolution de la conception de la politique, mais aussi la confirmation que les territoires vécus se tissent souvent entre le niveau des communes et le



Antoine Plard, chargé de mission Plan de déplacements urbains au Syndicat intercommunal pour les transports urbains de la Région de Valenciennes (SITURV) ■

niveau des Régions avec des dépassements de frontières. L'objectif est donc double : restructurer les villes et les espaces bâtis en inversant la logique de hiérarchie des modes (localisation et densité en fonction des modes doux, des transports en commun et seulement en troisième lieu en fonction de la voiture pour rétablir une multi- et intermodalité en concentrant les flux vers quelques pôles multifonctionnels) et de recomposer les territoires institutionnels par des complémentarités-subsidarités de compétences autour des réseaux et des nœuds de connexion sur l'articulation des bassins de vie et des bassins d'emploi. Trois niveaux de territoires apparaissent ainsi autour de la logique des cheminement des individus : la mobilité douce de proximité organisée par les communes, la mobilité fonctionnelle menée grâce à une concertation entre les communes et De Lijn au sein de treize territoires intermédiaires et la mobilité d'emploi développée en concertation entre De Lijn et la SNCB au sein des territoires de la Région flamande et de la Région bruxelloise.

A Valenciennes, quand la mobilité refait le territoire

Le second exemple présenté lors de l'atelier est celui de l'agglomération de Valenciennes. Comme l'a expliqué Antoine Plard, chargé de mission Plan de déplacements urbains au Syndicat intercommunal pour les transports urbains de la Région de Valenciennes (SITURV), la démarche repose sur deux dimensions au sein du bassin de vie reconnu comme territoire pertinent : l'identification d'un acteur central de la mobilité et une application des principes à l'ensemble des échelles.

L'intervenant a largement souligné le rôle de l'intercommunale de transports comme l'opérateur central de la recomposition territoriale à l'échelle de l'agglomération. En second lieu, il a montré que cette recomposition était très concrète et palpable car elle touche de multiples aspects du développement territorial (projet de développement socio-économique de territoire, cohésion sociale, urbanisme avec renouveau urbain et revalorisation de friches, marketing urbain, etc.) suite à la mise en service du tramway.

L'identification d'un opérateur moteur à l'échelle du territoire pertinent

Le premier point mis en avant est qu'il n'existe pas de territoire institutionnel qui corresponde au territoire de la mobilité quotidienne des individus. Seul l'opérateur



La gare de Valenciennes. Photo : SITURV - Samuel Dhote

de transports urbains rencontre cette territorialité qui se tisse entre les entités de Valenciennes, Denain, Condésur-Escaut et Saint-Amand-les-Eaux. Ces quatre villes constituent une métropole regroupant quelques 350.000 habitants. Elles sont désormais intimement liées au sein d'un bassin de vie en cours de restructuration suite aux fermetures des mines et des aciéries et aux redéploiements des centres de services, de commerces et d'emplois.

Or ces communes appartiennent à deux Communautés d'agglomération différentes. En effet, le nouveau territoire institutionnel français créé en vertu de la Loi Chevènement de 1999 a été recomposé pour l'essentiel sur

la base de logiques politiques et non de nouvelles logiques fonctionnelles polycentriques. Notons cependant que cette recomposition institutionnelle permet d'atteindre des objectifs spécifiques comme la rénovation urbaine ou encore la relance économique. A l'inverse, le nouveau territoire fonctionnel des habitants s'articule au niveau du territoire de l'intercommunale des transports. Cette dernière avait en charge l'élaboration du Plan de déplacements urbains (PDU) prévu depuis 1982 avec la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI). Comme ailleurs en France, le PDU a pour objectif, au sein d'un territoire pertinent de mobilité quotidienne, de diminuer substantiellement le trafic automobile grâce au redéploiement des transports en commun et des modes doux. Les motivations visent principalement à réduire les nuisances et la dépendance aux produits pétroliers. Dès lors, les projets concernent surtout la promotion des tramways et des bus alimentés au gaz ou au biocarburant, de même que la bonne insertion des piétons, des deux roues et des transports en commun dans l'espace public par le tracé des réseaux et la reconfiguration des rues, voiries et places. L'intercommunale agit à une échelle pertinente par rapport aux nouveaux besoins de mobilité.

L'intercommunale bénéficie aussi d'une légitimité pour composer ce territoire au travers du périmètre du PDU. Notons également que cette légitimité est renforcée par le soutien politique et financier dont elle jouit de la part de l'Etat français. Dans le même temps, la détermination de ce territoire vécu à l'échelle

métropolitaine des deux Communautés d'agglomérations permet d'atteindre un seuil de population suffisant pour garantir la demande potentielle nécessaire à un transport de masse comme le tramway.

La mise en œuvre du projet de tramway a permis de concrétiser ce nouveau territoire vécu en mettant en connexion les quatre villes dans un réseau intégré soit par le tracé de nouvelles lignes de tramways, soit par la revalorisation de certaines lignes ferroviaires via le train express régional, soit enfin par la reconfiguration du réseau de desserte bus à haut niveau de service. A chaque échelle, la concrétisation de ce nouveau maillage de réseaux induit des transformations. C'est le second point d'enseignement de l'expérience valenciennoise.



*La ville de demain passe par le renouveau du transport collectif. A Valenciennes, le tramway a aussi permis de désenclaver des quartiers et des équipements qui n'étaient accessibles qu'en voiture ou ne bénéficiaient que d'une desserte symbolique.
Photo : SITURV – Samuel Dhote*

La naissance de la ville de demain passe par le renouveau du transport collectif

La transversalité et l'imbrication à toutes les échelles du renouveau généré par le tramway conduit au constat que la ville de demain naît du renouveau du transport collectif articulé avec les modes doux. Outre la reconnaissance d'un nouveau territoire au-delà des découpages anciens (communes et départements) ou plus récents (communautés d'agglomération), le projet de tramway a été le support d'un projet socio-économique pour le territoire de la métropole de Valenciennes. La présence et le redéploiement d'entreprises de construction ferroviaire autour de Valenciennes a permis d'inscrire le tramway en lien avec le renouveau du rail par la reconnaissance de la ville comme capitale européenne du rail avec la présence de l'agence ferroviaire européenne depuis 2003. Le rail devient non seulement un vecteur quotidien de la mobilité, il est aussi un vecteur économique et de recherche puisque l'université de Valenciennes a lancé un pôle de compétitivité en matière de transports. Le tramway a aussi permis de désenclaver des quartiers et des équipements qui n'étaient accessibles qu'en voiture ou ne bénéficiaient que d'une desserte symbolique.

Trois lignes de tram sont en cours de réalisation, ce qui a conduit à revoir le réseau de bus et à réaménager les

arrêts à un haut niveau de service (abris, information en ligne, bus surbaissé et arrêt à niveau, etc.) pour favoriser le rabattement cadencé vers les trams. Des parkings relais ont été aménagés aux principaux accès routiers pour inciter aux transferts de mode le plus loin possible de l'agglomération. Toutefois, on touche ici certaines limites du projet notamment dans son inscription à travers les tissus existants. Si les pôles universitaires, la gare et les centres commerciaux sont directement desservis par le tramway, la place d'Armes, qui est le cœur de Valenciennes, et l'hôpital ne le sont pas. De même, certains tracés du tramway utilisent d'anciennes voies ferrées à l'arrière des principaux tissus urbanisés et en dehors des espaces publics. L'intercommunale n'a donc pu imposer partout le tracé optimal du tram. Par ailleurs, les niveaux communaux n'ont que rarement complété le renouveau des espaces publics et la présence de l'automobile demeure très forte.

Malgré ces limites, il faut souligner que les lignes de tramway et de bus ont été dans un grand nombre de situations l'occasion de reconfigurer les espaces publics, et ce sur toute leur largeur. Plus de 70 % des espaces publics des centres-villes de Valenciennes, Denain et Condé-sur-Escaut sont ou seront rénovés en renforçant les espaces piétons et des vélos. Le programme comprend aussi une composante « verdure », notamment en lien avec les coulées vertes formées par les voies

du tramway mais aussi par la plantation d'arbres. Il prévoit enfin l'équipement complet en nouveau mobilier urbain.

Plus fondamentalement, le projet a permis de créer un nouvel espace commercial au centre-ville de Valenciennes, de réaménager le centre de Denain et de valoriser une vaste friche urbaine contiguë à la place centrale d'Anzin. L'urbanisation de ce site permettra la réalisation d'un important projet de logements et de bureaux sous le nom de Valmont, projet dont les futurs occupants seront incités à utiliser prioritairement les modes

et donc de revaloriser les berges de l'Escaut afin d'y développer de nouveaux quartiers de logements et de requalifier certaines cités sociales.

Trois défis s'offrent encore à l'intercommunale. Le tramway s'est inscrit dans un processus de renouveau urbain tout en le renforçant et lui donnant une existence physique, mais les relations avec les trois niveaux de territoires institutionnels doivent être approfondies. Actuellement la politique du stationnement est de compétence communale. Or les communes ne sont pas enclines à réduire l'offre de parking ou à mettre en œuvre des pratiques alternatives comme les piedibus



A Valenciennes, le tramway s'est inscrit dans un processus de renouveau urbain tout en le renforçant et lui donnant une existence physique. Photo SITURV – Samuel Dhote

doux et les transports en commun. La desserte du site permet son urbanisation et inversement les activités implantées induiront une clientèle pour le réseau. Outre ce double gain, ce projet permet de renforcer la centralité de la métropole par la création d'un bipôle Anzin-Valenciennes au cœur du territoire et sur chacune des deux rives de l'Escaut désormais connectées par le tramway. En direction de Condé, le tramway devrait aussi permettre d'assainir d'autres sites d'anciennes industries

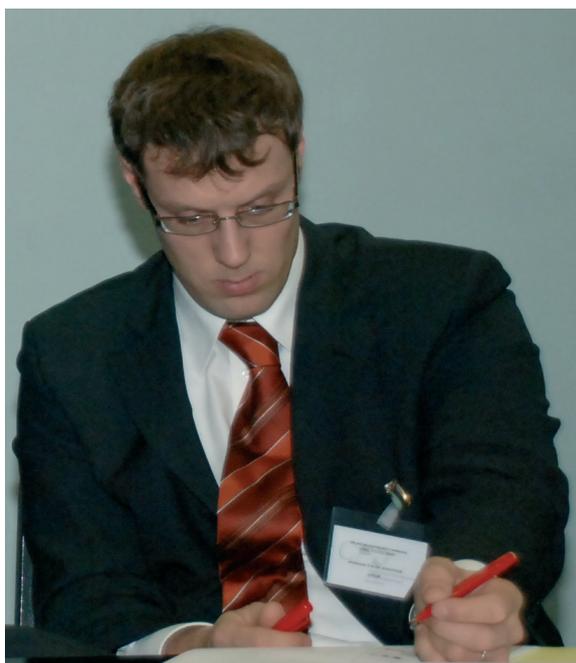
et les réseaux cyclables. Comment peut-on davantage les y inciter ? Faut-il que l'intercommunale puisse agir directement et ainsi se substituer aux municipalités afin d'agir sur ces leviers décisifs ? Au niveau des Communautés d'agglomérations, l'intercommunale souhaite aboutir à un schéma directeur intégré (« inter-SCOT ») afin d'orienter les choix de localisation des nouveaux projets d'urbanisation en fonction des réseaux de transports collectifs. Enfin, à l'échelle du bassin d'emploi,

l'intercommunale est partenaire des services ferroviaires régionaux du Nord-Pas-de Calais. En ce sens elle possède une réelle complémentarité tram-train notamment vers Lille. Par contre, son projet de réouverture de la ligne ferroviaire vers Quiévrain et Mons, qui offrirait une alternative aux travailleurs transfrontaliers mais aussi aux travailleurs du Valenciennois qui se rendent à Bruxelles quotidiennement, se heurte à l'immobilisme belge en la matière.

Ce second exemple nous permet de mettre en exergue qu'une société de transports publics, si elle est bien structurée au niveau du bassin de vie et qu'elle peut marquer l'espace par des aménagements, peut devenir un réel opérateur territorial. Son efficacité est cependant limitée face aux prérogatives des municipalités ou des opérateurs régionaux encore trop frileux en matière de politique de transports collectifs.

En Wallonie, des outils et des pistes pour les communes et la Région

La troisième partie de l'atelier était consacrée au cas des communes wallonnes. Tom de Schutter, directeur du Département de la mobilité à l'Union des Villes et Communes de Wallonie, a largement évoqué l'ensemble des outils à disposition des communes en matière



Tom de Schutter, directeur du Département de la mobilité à l'Union des Villes et Communes de Wallonie ■

(directement ou indirectement) de mobilité. Selon lui, il manque réellement de coordination entre les outils et les niveaux de pouvoirs. Ainsi le Plan communal de mobilité est trop rarement mis en correspondance avec l'aménagement du territoire et l'urbanisme local ou régional. Le Plan communal de mobilité et la possibilité offerte aux communes de recourir aux services d'un conseiller en mobilité constituent les deux outils de base pour penser la mobilité au niveau communal. Dans ce cadre, la mobilité reste cependant perçue comme une nuisance pour le cadre de vie des habitants ou au contraire comme un droit ou un vecteur de développement économique. Cette tension paradoxale semble difficilement surmontable pour les communes qui demeurent, comme une grande majorité de la population wallonne, soumises à la dépendance automobile. En Wallonie, il semble régner, plus qu'ailleurs, un sentiment de résignation selon lequel les alternatives à la mobilité routière ne peuvent être pertinentes.

Tom de Schutter souligne que les plans de mobilité, outre leur caractère non réglementaire et non contractuel avec la Région, sont trop peu souvent axés sur de réelles alternatives à la voiture. Plus fondamentalement, les moyens mis à disposition des communes par la Région sont trop faibles pour les concrétiser.

La sélectivité, la coordination et l'imbrication des politiques au niveau de territoires intermédiaires plus pertinents, à l'image de ceux définis en Flandre, ne seraient-elles pas également une solution en Wallonie ? Le débat au sein de l'atelier a démontré que les communes wallonnes ne semblaient pas attirées par cette perspective, redoutant surtout de perdre leurs prérogatives. Or les exemples indiquent qu'il s'agit surtout de revoir la répartition des compétences par mode entre niveaux de territoire. On ne peut espérer une approche analogue des plans intercommunaux de mobilité, qui sont en effet trop rarement établis à l'échelle de bassins de vie mais résultent encore trop souvent d'accords entre communes limitrophes.

En réalité, cette troisième partie de l'atelier fut éclairante sur la difficulté voire l'impossibilité de penser l'intermodalité en Wallonie, de penser le territoire en lien avec la mobilité et enfin d'établir une répartition des compétences et des modes entre niveaux de territoire.

Le débat a largement mis en évidence la nécessité de définir des territoires supracommunaux en lien avec une réelle politique transversale pour intégrer modes de déplacements, accessibilités et modes d'urbanisation (mixité, densité). Les projets commerciaux, scolaires,



De nombreux hectares à proximité des gares sont affectés en zone non urbanisables par un plan de secteur obsolète élaboré sur base de la mobilité voiture. Ici, Mont-Saint-Guibert. ■

hospitaliers, de bureaux ou de logements devraient être localisés et structurés en fonction de l'accessibilité et de la desserte alternatives à la voiture. Il est vain de les localiser sur de nouveaux axes en espérant que demain les transports collectifs les desservent. A court terme, il est nécessaire de mettre en place une réflexion sur ces territoires, sur leur intégration dans la structure régionale du SDER et sur les structures des villes et villages. Une stratégie doit être élaborées au niveau régional notamment à l'égard des réseaux ferroviaires dont une partie sera sans doute prochainement régionalisée ou redessinée autour de la desserte des grandes villes (Bruxelles, Liège et Charleroi). Quel est le rôle de chacune des deux-cent-soixante- gares wallonnes ? Quel est l'avenir de lignes secondaires comme Namur-Dinant-Bertrix ou encore celles au sud de Charleroi (Couvin et Erquelines) ou de Liège (Marche et Gouvy) ?

A côté de cette réflexion, il est opportun de dégager une politique de révision des plans de secteur afin de favoriser l'urbanisation aux abords des gares. Les plans de secteurs ont été élaborés sur la base de la mobilité voiture. Aujourd'hui, de nombreux hectares à proximité des gares sont affectés en zone non urbanisables. Leur affectation à l'urbanisation devrait être compensée par l'affectation en zone non urbanisable des zones d'habitat non bâties et mal desservées en transports collectifs. Une réelle politique de compensation planologique doit être mise en place pour permettre des projets d'urbanisme équilibrés. La mise en œuvre de ces projets, de même que ceux proches des gares RER, appelle un opérateur régional qui transcende les écueils entre communes, SNCB et ministères régionaux. A court terme également, il convient de dresser des « plans de mobilité-territoire » pour les agglomérations en étudiant finement

les possibilités offertes par le redéploiement de tramways comme en France et, pour les villes moyennes, en identifiant les pôles à irriguer par les réseaux doux (gares, écoles, équipements publics, etc.) à l'image de la Flandre. Au-delà de la possibilité de créer des lignes locales en concertation entre les communes et les TEC, il conviendrait de définir les axes d'urbanisation et de desserte en transports en commun, en ce compris les localisations des parcs relais. La régénération urbaine doit désormais intégrer davantage la problématique de la mobilité urbaine non seulement par l'aménagement des espaces publics et le réaménagement des autoroutes urbaines ou la réduction des offres de stationnement, mais aussi par l'articulation des modes et le choix des activités.

Ces pistes, qui ne sont pas nouvelles, ont été largement détaillées lors du colloque. Les expériences flamande et française leur ont donné un regain d'intérêt.



Quel rôle doivent jouer les deux-cent-soixante-deux petites gares wallonnes ? A l'heure où l'on parle de régionaliser une partie du réseau, une réflexion stratégique régionale s'impose. ■