

Séminaire 4

Mobilité à l'échelle communale et supracommunale

Modérateur **DOMINIQUE VAN DUYSSE** _ DGO2 - Directeur à la Direction de la planification et de la mobilité

Intervenants **PIERRE TACHERON** _ directeur de Transitec

ALAIN DELCHEF _ Echevin de l'Aménagement du territoire, de l'énergie, de la mobilité et des affaires économiques - commune de Soumagne)



Intervenant 1

Pierre TACHERON

Directeur adjoint de Transitec Ingénieurs-Conseils, à Namur

Le Plan Urbain de Mobilité - PUM - est, à l'échelle d'une agglomération, ce qu'est un Plan Communal de Mobilité - PCM - à l'échelle d'une Commune.

Plusieurs défis ont été relevés dans le cadre du PUM de l'agglomération liégeoise, le premier réalisé en Wallonie :

- l'échelle du territoire concerné, regroupant 24 villes et communes, totalisant près de 600 000 habitants répartis sur près de 800 kilomètres carrés ;
- la diversité du territoire, avec le centre constitué des principales villes du périmètre, confrontée à des enjeux typiques de zones urbaines denses (saturation, qualité de vie, accessibilité, multimodalité, intermodalité...), avec des communes rurales, offrant peu de densité ou de mixité et à l'accessibilité fortement dépendante de la voiture... ;
- l'ampleur des problèmes de mobilité rencontrés ; avec plus de 3,5 millions de déplacements quotidiens générés, de vastes réseaux ferroviaires, de bus, routiers et cyclables à considérer ;
- l'importance des perspectives de développement à intégrer dans la réflexion ; avec de l'ordre de 85 000 habitants supplémentaires attendus horizon 2040 par le Bureau du Plan et de très nombreux projets socio-économiques, susceptibles de générer au cumul de l'ordre de 130 000 à 160 000 déplacements automobiles quotidiens supplémentaires à l'échelle de la zone urbaine dense.

L'originalité de la démarche menée à Liège porte notamment sur son processus d'élaboration :

- accordant une importance équivalente aux enjeux d'aménagement du territoire, socio-économiques et de mobilité, dans une réflexion intégrée et itérative ;
- travaillant à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération, tout en regroupant les communes autour de dix zones à enjeux homogènes et partagés ;

- se basant sur une étroite concertation avec les autorités régionales et communales concernées, notamment sous la forme d'ateliers pour les zones d'enjeux.

liens utiles :

www.transitec.net

www.mobilite.wallonie.be

Le débat

Synthèse par François Pirart

Les Plans urbains de mobilité (PUM) et les Plans Intercommunaux de mobilité (PICM) ont été présentés à travers les exemples de Liège et de Soumagne. Ces outils de l'aménagement du territoire présentent des diagnostics territoriaux et permettent d'objectiver la prise de décision pour les projets en lien avec la mobilité.

Le PUM, présenté par Pierre Tacheron de Transitec, concerne 24 communes dans et autour de l'agglomération liégeoise. Il a permis aux différentes parties prenantes de se rencontrer et de débattre autour de la thématique de la mobilité afin d'essayer d'adopter une vision cohérente à une large échelle. Outre l'intérêt du diagnostic qu'il fournit, le PUM permet donc normalement de faire ressortir une stratégie commune. Cette collaboration intercommunale paraît logique, mais Alain Delchef tient à souligner qu'il existe des conflits d'intérêts et que les représentants des communes sont souvent là pour s'assurer que les décisions n'aillent pas à l'encontre des intérêts communaux. De plus, concernant la mobilité, les zones rurales comme la commune de Soumagne ne retrouvent pas de réelles solutions dans le PUM qui se concentre majoritairement sur les infrastructures et solutions à apporter aux zones urbaines. Par contre, au niveau de l'aménagement du territoire, tous les intervenants (Transittec, DGO2, Commune de Soumagne) sont d'accord pour dire que la phase d'étude ayant abouti à la définition des zones d'enjeux a été un réel succès.

Alain Delchef fait ensuite une présentation des problèmes qui doivent être abordés dans les Plans Communaux et Intercommunaux de Mobilité. Cette présentation permet de descendre à une échelle beaucoup plus micro-spatiale et d'aborder des problèmes qui touchent directement la population communale (sécurité des piétons et des vélos, trafic de transit, accès aux commerces). Le débat autour de ces outils permet de faire ressortir le problème du financement de ce genre d'étude. Certaines personnes font remarquer que les moyens semblent parfois manquer aux autorités locales pour adopter ce genre de plans de mobilité. En fait, du point de vue d'Alain Delchef et de Dominique Van Duyse, c'est avant tout un problème de volonté politique et d'un manque de porteur de projet dans les communes.

Pour finir, notons que le problème de la rentabilité des transports publics a émaillé le débat. Dans quelle mesure les décisions prises en termes d'offre en TEC doivent-elles être rentables ? Cette réflexion touche tout particulièrement les communes rurales qui sont caractérisées par une mauvaise offre et où l'apport de solutions se heurte presque toujours avec un manque de retour sur investissement.

Vincent Bottieau

Les outils supracommunaux comme le Plan Urbain de Mobilité (PUM) ou les Plans Intercommunaux de Mobilité (PICM) sont plus pertinents que l'échelon communal pour traiter de la question de la mobilité. Malheureusement, dans leur fonctionnement, ils s'apparentent à des arènes où chaque mandataire vient « défendre son os ». Le PCM est quand même aussi très utile mais toutes les communes ne peuvent pas en profiter faute de crédits suffisants.

La mobilité est indissociable de l'aménagement du territoire. C'est la localisation relative des diverses fonctions (habiter, travailler, aller à l'école, faire ses courses...) qui engendre la mobilité. La dispersion des fonctions et leur zonage imposé par le plan de secteur induit une mobilité excessive et beaucoup trop dépendante de la voiture. Là où le PUM de Liège a été le plus efficace jusqu'à présent, c'est au niveau de la définition de zones d'enjeu dans lesquelles la densité devrait être augmentée.

Le rôle du CATU est donc essentiel dans les questions de mobilité.

La mobilité n'échappe pas au phénomène de « métropolisation » : les moyens sont concentrés dans les grandes villes, les petites communes doivent se contenter des restes. On se focalise sur la destination et pas sur l'origine ; or tout déplacement a une origine, située le plus souvent dans les petites communes résidentielles.

Les territoires ruraux seront probablement les pourvoyeurs d'énergie de demain. Il faudra quand même pouvoir y accéder. On ne pourra pas ramener tout le monde en ville.

Les principales alternatives à la voiture sont les modes doux et les transports en commun. Pour les premiers, la commune dispose d'une marge de manœuvre importante. Les transports en commun sont le monopole des TEC et de la SNCB avec lesquels il est très difficile de négocier, mais quelques expériences innovantes et complémentaires se font jour à l'initiative de communes.

La présence de pentes n'est pas un handicap insurmontable pour la pratique du vélo : vélo à assistance électrique (pourquoi pas de subside à l'achat car c'est quand même un investissement élevé ?), exemple cité de monte-pente pour vélos en Norvège.

Quelques exemples d'expériences intéressantes dans les communes : taxis collectifs vers les zones d'activité économique décentralisées (ex : de Namur à Crealys), Proxibus, projet de location de vélos électriques à Soumagne, pistes cyclables au milieu des voiries agricoles.

Au niveau des transports en commun, pourquoi ne remet-on pas en cause le

monopole des TEC ? Dans de nombreux pays il existe des transports en commun privatifs qui fonctionnent correctement.

Il faudra à terme repenser l'offre des TEC qui n'est pas assez hiérarchisée. On doit s'orienter vers un système de lignes structurantes à haute fréquence de desserte alimentées par des lignes secondaires de rabattement.

Le transport scolaire pose un problème : l'offre diminue constamment et ce transport ne sera plus accepté dans un rayon de moins de 1,5 km de l'école. Quand on le supprime, c'est la voiture qui le remplace (50% des trajets domicile-école de moins d'un kilomètre, 90% des trajets de moins de quatre kilomètres) et c'est le cercle vicieux qui se met en place : le chemin de l'école est de moins en moins sûr à cause des voitures, donc les parents viennent déposer leur enfant en voiture devant l'école...

En termes de mobilité, plus encore que dans d'autres domaines, on se rend compte que la Wallonie accuse un retard chronique sur tous ses voisins. Est-ce vraiment une fatalité ? Pour que les choses bougent, il faut une forte volonté de la part d'une personnalité politique importante. Les projets qui n'avancent pas (ex : PUM de Charleroi) sont ceux qui s'engluent dans des problèmes relationnels au lieu de traiter des problèmes rationnels.