

	FICHES THÉMATIQUES	
	FICHE 05	MOBILITE

DÉFINITION

Au sens abstrait, la mobilité est la faculté, la possibilité de se mouvoir, de se déplacer dans l'espace. Dans un sens concret, la mobilité désigne l'ensemble des déplacements et des transports, de leurs modes et de leurs infrastructures.

Le terme déplacement(s) s'applique plus fréquemment aux personnes, tandis que la notion de transport(s) concerne plutôt les marchandises – à l'exception notable des transports en commun.

L'accessibilité est la possibilité, la facilité d'accès.

PRINCIPES GÉNÉRAUX

Les deux enjeux principaux à relever en matière de mobilité sont :

- la structuration de l'espace : structurer un territoire (voir la fiche 1) consiste en effet non seulement à y localiser de manière optimale les activités et les différents usages du sol, mais aussi à assurer correctement les relations entre ceux-ci par une organisation adéquate du système de transport;
- la maîtrise de la mobilité : l'un des défis essentiels que la Wallonie doit relever à cet égard est la croissance excessive et incontrôlée du trafic routier, dont les effets négatifs sont bien connus : congestion des réseaux, dégradation du cadre de vie et menaces sur la qualité de l'environnement, gaspillage de ressources énergétiques non renouvelables, aggravation des déséquilibres sociaux.

OBJECTIFS : ORGANISATION ET MAÎTRISE DE LA MOBILITÉ

Ces deux enjeux, qui sont liés, doivent être rencontrés au travers de deux politiques : la localisation des activités et l'organisation du système de transport.

Localisation des activités (pp.152, 205-206)

L'un des facteurs qui interviennent dans l'explosion du trafic routier est une pratique de la planification spatiale qui favorise l'éloignement des activités les unes par rapport aux autres.

En particulier, le développement en ruban le long des axes routiers et l'implantation en périphérie d'habitat ou d'activités telles que des centres commerciaux ou des administrations sont propices à l'usage de la voiture au détriment des transports en commun.

Il faut au contraire :

- freiner la dispersion des fonctions par leur regroupement dans les centres urbains et les noyaux d'habitat (densifier l'urbanisation);

- rapprocher les unes des autres les fonctions complémentaires, c'est-à-dire l'habitat, le travail et les équipements, notamment en pratiquant une mixité raisonnée des fonctions.

Commerces, équipements et services (pp.155, 176-178)

Dans le choix de la localisation des équipements, services et activités économiques qui génèrent d'importants flux de circulation, la bonne accessibilité à pied, à vélo et par les transports en commun est un critère essentiel. Ceci concerne notamment :

- les centres commerciaux et les grandes surfaces (voir la fiche 4);
- les équipements et des services publics (voir la fiche 15);
- les équipements de tourisme et de loisirs (voir la fiche 14).

Entreprises (pp.187-188, 190)

La bonne localisation des entreprises (voir la fiche 4) demande d'une part qu'on étudie leurs besoins et d'autre part qu'on analyse les potentialités du territoire. Une étude stratégique doit être réalisée dans cet objectif (voir plus loin).

Organisation du système de transport (pp.151, 155, 181, 203, 205)

Une des raisons de l'explosion du trafic routier est le déséquilibre du système de transport, qui accorde une place privilégiée à la voiture et au transport routier alors que les transports publics et le trafic lent ne constituent généralement qu'une alternative faible.

Un système bien organisé doit réserver à chaque mode de transport un rôle particulier en fonction de ses performances propres, assurer correctement les transferts entre modes et permettre un choix modal aux utilisateurs. Il doit aussi privilégier les modes de transport les plus respectueux de l'environnement et du cadre de vie, de façon notamment à contribuer à limiter les émissions polluantes.

C'est pourquoi on favorisera par ordre de priorité, en ce qui concerne le déplacement des personnes, la marche à pied et les déplacements à vélo, puis les transports en commun et enfin les déplacements en voiture. Pour ce qui concerne le transport de marchandises, la priorité devrait être accordée à la voie d'eau, qui dispose encore d'importantes capacités, puis au chemin de fer et enfin à la route.

MOYENS DE MISE EN OEUVRE

Rôle du plan de secteur

En tant que principal outil de localisation, le plan de secteur a un rôle important à jouer dans l'organisation et la maîtrise de la mobilité. Les révisions du plan de secteur devront donc viser à la fois l'utilisation optimale des infrastructures existantes et la maîtrise des effets induits par les nouvelles implantations : voir la fiche 18.

Stratégie de localisation des entreprises (pp.187-188, 190)

Voir la fiche 4.

L'étude des besoins des entreprises en matière de transport (déplacements du personnel ou des visiteurs, approvisionnement, transport des produits finis, etc.) permettra de définir leur "profil de mobilité".

L'analyse des potentialités du territoire, tant sur le plan régional qu'à l'intérieur des grandes villes wallonnes, aboutira à un "profil d'accessibilité" des lieux. Elle conduira en particulier à repérer les endroits desservis par des infrastructures de transport de grande qualité, qui ont de ce fait un caractère stratégique pour l'économie de la région. C'est le cas :

- des nœuds de transport multimodaux, pour les parcs logistiques;
- des gares de chemin de fer importantes au croisement des lignes les plus fréquentées (arrêts de TGV notamment) et des lieux bien desservis par les transports en commun dans les villes, où il sera intéressant de prévoir la possibilité de localiser des surfaces de bureaux;
- des croisements d'autoroutes à proximité des villes, où pourront être situées des zones d'activité destinées à attirer des entreprises utilisant le transport routier à longue portée;
- des aéroports.

Une analyse stratégique de l'ensemble du problème devra donc être menée ¹.

Plans de mobilité (pp.147-148, 164, 169, 173, 203-204)

Les plans de mobilité (ou de déplacements) constituent l'outil principal pour la structuration du système de transport. De tels plans doivent être élaborés à différentes échelles spatiales; ils doivent traiter des divers modes de transport. En milieu urbain, ils peuvent contribuer à améliorer la qualité de vie et donc à revitaliser les centres.

Des plans de mobilité seront réalisés notamment pour les pôles définis par la structure spatiale (voir la fiche 1). Les aires de coopération supracommunale (voir la fiche 3) peuvent également constituer une échelle pertinente pour l'organisation des transports. Elles sont aussi l'occasion de mettre en place des collaborations entre les différents acteurs concernés par la politique de la mobilité.

Il en va de même pour les aires de coopération transrégionale (voir la fiche 2), en particulier pour l'aire de coopération avec Bruxelles. C'est ainsi que l'optimisation des transports publics visée notamment au travers du projet de RER doit être étudiée dans le cadre du schéma de développement territorial de cette aire.

Études d' incidence et permis (pp.203, 154-155)

Comme on vient de le voir, les fonctions doivent être localisées sur la base, notamment, d'une évaluation de leurs effets sur le système de transport. Les outils qui permettent cette évaluation sont principalement :

- les études d'incidences (celles qui accompagnent l'élaboration ou la modification des plans d'aménagement comme celles qui sont prévues dans le cadre des demandes de permis), qui doivent porter une attention particulière à cette analyse des effets induits;
- les dossiers de demande de permis (voir la fiche 21), dans l'examen desquels on prendra en compte :

¹ Le 20 juillet 2000, le Gouvernement a décidé la réalisation d'une étude stratégique portant sur la localisation des activités économiques.

- l'accessibilité du lieu, surtout pour les équipements publics et les activités engendrant de nombreux déplacements de personnes ou de marchandises;
- l'articulation des voiries prévues dans les projets de lotissement avec le réseau et le système de circulation, y compris pour ce qui concerne le trafic lent.

La politique de localisation sera cohérente avec le système de transport organisé par les plans de mobilité (voir ci-dessus).

OBJECTIFS ET MOYENS ADAPTES AUX DIFFERENTS MODES DE DEPLACEMENT ET DE TRANSPORT

Trafic lent : piétons, cyclistes et personnes à mobilité réduite (pp.152, 173)

Comme il est dit plus haut, la marche à pied et les déplacements à vélo doivent être favorisés.

La structuration de l'espace et des modes de transport devra également assurer une accessibilité réelle pour les personnes à mobilité réduite, de manière à favoriser leur intégration sociale.

Différentes mesures seront prises pour assurer la sécurité des piétons, cyclistes et personnes à mobilité réduite :

- réaliser un inventaire des situations les plus problématiques, qui se rencontrent surtout dans les centres-villes et les traversées de villages et aux abords d'équipements fréquentés par de nombreux usagers lents (écoles, centres sportifs, etc.);
- réaménager des traversées d'agglomération faisant partie du réseau interurbain (RES);
- mettre l'accent sur la sécurité et la convivialité des espaces publics dans les quartiers résidentiels;
- définir des lignes de conduite pour les aménagements de voiries visant à renforcer la qualité des espaces publics et de l'environnement bâti.

Transports en commun (pp.204, 207-208)

Au niveau régional, des pistes nouvelles seront étudiées afin de renforcer les transports publics dans le cadre de la structure spatiale (voir la fiche 1). Notamment, l'accès aux aires métropolitaines sera amélioré.

On recherchera en outre de meilleures connexions entre les différents réseaux de transports en commun et l'amélioration de l'équilibre général du réseau de chemin de fer en termes d'infrastructure et de gestion, en ce compris la réouverture de certaines lignes et de certains points d'arrêt, en vue de renforcer la structure spatiale. En milieu urbain, la qualité de service des transports en commun sera améliorée pour que ce mode de déplacement devienne plus attractif.

Différentes mesures sont préconisées par le Plan de mobilité et de transport de Wallonie : focaliser le réseau sur le centre-ville et concentrer les lignes sur les axes principaux, assurer le bon fonctionnement des correspondances et des transferts de mode, améliorer la vitesse et la régularité des transports, etc.

On étudiera en outre la possibilité d'utiliser les lignes ferroviaires à des fins urbaines.

En milieu rural, la faible densité de population et la dispersion des fonctions rendent difficile la mise en œuvre d'un réseau performant. De nouvelles méthodes d'exploitation permettent cependant de fournir de bien meilleurs services sans supplément de coût excessif. Le recours à des minibus à la demande, par exemple, doit être encouragé par des incitants spécifiques.

Circulation automobile (pp.152, 155, 173, 204, 206-208)

Au niveau régional, le Plan de mobilité et de transport a relevé plusieurs tronçons manquants concernant le transport interurbain par route. Il prévoit également la création de nouvelles voiries.

Avant de programmer l'ouverture de nouveaux tronçons, on visera prioritairement à garantir un entretien optimal du réseau existant, à développer des techniques de gestion des flux sur les principaux axes routiers et à promouvoir un transfert de mode notamment vers les transports groupés ou collectifs.

En milieu urbain, les plans de mobilité auront notamment pour objectifs de :

- hiérarchiser les voiries en tenant compte aussi bien de leur rôle dans l'écoulement du trafic que des activités riveraines, de manière à gérer le trafic de façon différenciée et à aménager les espaces publics en conséquence;
- partager équitablement l'espace public au profit de tous ceux qui l'utilisent, que ce soit pour y séjourner (fonction qui requiert le calme et la sécurité) ou pour y circuler (fonction qui englobe le trafic, la vitesse de déplacement, la sécurité routière); notamment, concevoir des cheminements sûrs, continus et agréables pour le trafic lent;
- optimiser l'accessibilité et la mobilité interne dans les centres urbains; ceux-ci étant d'abord un lieu de rencontre et d'échange, on y privilégiera la marche à pied, le vélo et les transports en commun.
- organiser le stationnement de manière à réduire la pression de la voiture en ville :
 - favoriser les possibilités de stationnement des habitants et l'accessibilité des commerces et des entreprises;
 - dissuader le stationnement de longue durée en voirie dans les quartiers centraux de la ville et réaffecter l'espace ainsi gagné au stationnement de courte durée et à des aménagements conviviaux;
 - envisager la création de parkings de dissuasion pour le stationnement de longue durée reliés au réseau de transports en commun.
- améliorer le transport de marchandises en milieu urbain, par exemple en prévoyant des micro-plates-formes de livraison hors-voirie à proximité immédiate des aires commerciales.
- aménager des traversées d'agglomération et prévoir dans certains cas des voies de contournements.

TRAVAUX A RÉALISER (pp.203-204)

Le Projet de structure spatiale régionale ([voir la fiche 1](#)) repose notamment sur des axes de communication dont il est nécessaire d'éliminer certaines carences.

Pour ce qui concerne le réseau routier, il faut :

- mener à leur terme les travaux de liaison entre l'E25 et l'E40 à Liège;

- achever l'autoroute A8;
- achever l'A28 permettant la liaison Arlon-Longwy-Thionville;
- améliorer la N5 entre Charleroi et la frontière française;
- réaliser à certains endroits une troisième bande pour l'autoroute de Wallonie, en fonction des tronçons saturés répertoriés par le Ministère wallon de l'équipement et des transports.

Pour ce qui touche les voies d'eau, il faut :

- construire la 4e écluse à Lanaye;
- terminer le canal du Centre;
- assurer la mise au gabarit de 1.350 tonnes des sections déficientes du réseau navigable;
- améliorer la liaison entre la Seine et l'Escaut.

Pour les voies de chemin de fer, il faut :

- terminer l'électrification de la liaison Athus-Meuse;
- rénover la dorsale wallonne;
- rénover la ligne Charleroi-Erquelines et la connecter à la liaison Aulnoye-Dunkerque;
- améliorer la ligne Bruxelles-Namur-Luxembourg.

Les fiches "Opérationnalisation du SDER" ont été réalisées par la Division de l'aménagement et de l'urbanisme (DAU) de la Direction générale de l'aménagement du territoire, du logement et du patrimoine (DGATLP) avec la collaboration du Centre de recherche en aménagement du territoire (CREAT) de l'Université catholique de Louvain (U.C.L.) et du Laboratoire d'aménagement des territoires (Faculté universitaire des sciences agronomiques de Gembloux). Elles sont destinées aux professionnels concernés par l'aménagement de l'espace et le développement territorial (responsables politiques, fonctionnaires régionaux et communaux, chercheurs, aménageurs, urbanistes, architectes, etc.) ainsi qu'aux usagers impliqués dans ces démarches (commissions consultatives, mouvements associatifs ou organisations professionnelles, etc.). Elles présentent les options et mesures du SDER en les classant par thèmes. La fiche 00 expose la méthodologie et un index thématique. La liste des fiches est la suivante :

1. structuration de l'espace	9. patrimoine bâti	17. risques naturels et technologiques
2. contexte suprarégional	10. organisation de l'espace bâti	18. révisions du plan de secteur
3. coopération entre communes	11. logement	19. aménagement opérationnel
4. activités économiques	12. paysages	20. gestion foncière
5. mobilité	13. agriculture, forêts	21. administrations régionales
6. patrimoine naturel, biodiversité	14. tourisme	22. politiques communales
7. environnement	15. équipements et services publics	23. permis d'urbanisme et de lotir
8. ressources naturelles	16. énergie	24. sensibilisation et responsabilisation
