



MOBILITÉ ALTERNATIVE

Fiche introductive

CFDT
Conférence Permanente
de Développement
Territorial



CONCEPTS ET ENJEUX

La mobilité alternative désigne un ensemble de modes de déplacement et d'usages permettant de se dispenser d'un usage particulier, individuel de l'automobile. La mobilité alternative n'exclut donc pas l'automobile en tant que telle mais bien un usage, celui de l'autosolisme. Cet usage désigne le fait de circuler seul dans son véhicule, traditionnellement dans le cadre de déplacements domicile-travail et de déplacements professionnels. La complexité et la multiplicité des facteurs de déplacements nécessitent d'appréhender d'autres types de déplacements que ceux liés à l'emploi (ex : déposer ses enfants à l'école).

Les modes de déplacement dits alternatifs peuvent être appréhendés sous l'angle de l'écomobilité ou de la mobilité durable. Ces deux concepts permettent de situer les modes alternatifs comme réponses aux problèmes induits par l'usage récurrent de la voiture. Ces problèmes sont la congestion automobile et ses nuisances environnementales (pollution de l'air, émission de gaz à effet de serre, bruit, insécurité routière, impact sur la biodiversité, ...), l'encombrement de l'espace public lié à la circulation et au stationnement automobile, la perte d'accessibilité

à certains lieux du fait d'un aménagement du territoire dépendant de la voiture ainsi que la problématique de l'approvisionnement des ressources énergétiques. La mobilité durable vise à répondre à ces difficultés, d'une part, en réduisant l'usage de la voiture et d'autre part, en renforçant la qualité des déplacements alternatifs. La mobilité durable concerne aussi bien le transport des personnes que des marchandises.



Photo : espace public à Verviers
© CPDT

La clef de voûte de la mobilité durable comme alternative à l'autosolisme est l'intermodalité. Celle-ci « vise à offrir à l'utilisateur, qui a recours à différents modes de transport dans une chaîne de déplacement, un trajet sans rupture ». Elle consiste à « chaîner plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement ». En bref, c'est la possibilité de passer d'un moyen de transport à un autre au cours d'un même déplacement dans le temps et dans l'espace en limitant les ruptures et en facilitant les conditions du changement. Les mobilités alternatives peuvent concurrencer l'usage de la voiture dès lors qu'elles sont combinées.

L'intermodalité pose un défi : celui de la continuité et de la fluidité du changement des moyens de transport. La rupture de charge est intrinsèque au concept d'intermodalité. Cette rupture désigne le moment critique où l'utilisateur doit passer d'un moyen de transport (ex : train) à un autre (ex : bus). La littérature scientifique fait état d'une situation vécue comme une contrainte (temps de correspondance, praticabilité des liaisons ...), la personne qui se déplace privilégiant généralement un déplacement continu même si ce dernier est plus long. Il est dès lors essentiel d'organiser et d'aménager le cheminement et l'espace public afin de rendre ce changement le plus confortable possible.

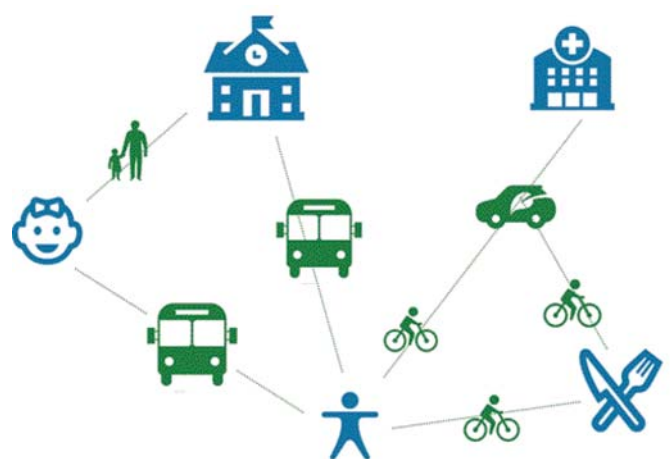


Figure 1 : Intermodalité-déplacements
© CPDT

Le principe STOP propose une telle hiérarchisation favorable à l'intermodalité. Ce principe est notamment d'application en Région flamande ; il consiste à prendre tout d'abord en compte dans les aménagements des espaces publics les piétons (Stappen) ; la marche à pied est un mode de déplacement « chaînant » : il permet d'assurer la continuité entre les autres modes de transport.

Il est en conséquence un rouage indispensable à une mobilité durable. Ensuite, sont pris en considération les cyclistes (Trappen), les transports en commun (openbaar vervoer) et les voitures (privé vervoer).



Figure 2 : Principe STOP - hiérarchisation des modes de déplacement dans la conception des cheminements et espace publics © The Noun Project

AMBITIONS

Dans le cadre du référentiel des Quartiers Nouveaux, l'accessibilité et la mobilité des personnes et des biens constituent un double défi dans le développement d'un projet de quartier écomobile, que celui-ci soit urbain ou rural, et ce tout en tenant compte de la diversification des motifs de déplacement et de transport dans l'espace et dans le temps.

Ce défi est décliné en trois ambitions dont découlent des objectifs bien définis repris dans les fiches thématiques.

Encourager les mobilités alternatives

- Privilégier les modes doux et les courtes distances
- Développer de nouveaux usages automobiles et des solutions décarbonées

Développer les transports collectifs

- Optimiser la desserte en transports collectifs
- Renforcer les services à la mobilité et à l'intermodalité

Faire un quartier accessible

- Assurer une bonne connexion dans le quartier et avec son territoire élargi
- Garantir l'accessibilité pour tous

Optimiser la logistique

- Optimiser la distribution et la livraison des marchandises

Ces ambitions peuvent être complétées par celles développées dans le cadre de la vision FAST portée par le Gouvernement de la Région wallonne : celui-ci s'est effectivement engagé à réduire l'encombrement sur les routes wallonnes au travers d'une politique à l'horizon 2030 visant à renforcer la Fluidité, l'Accessibilité, la Santé/Sécurité et le Transfert Modal. Ces ambitions sont chiffrées.

MODE DE TRANSPORT	2017	2030
MARCHE	3%	5%
VÉLO	1%	5%
BUS	4%	10%
TRAIN	9%	15%
VOITURE	83%	60%
CHARGE MOYENNE PAR VOITURE	1,3 PERSONNE PAR VOITURE	1,8 PERSONNE PAR VOITURE

Figure 3 : Ambitions de la vision FAST © Vision mobilité 2030 en Wallonie

Dans cette vision s'intègre le Plan wallon d'investissement (2019-2024) dont l'objectif est de réduire l'utilisation de la voiture individuelle en favorisant le covoiturage, les infrastructures cyclo-piétonnes, les transports en commun, le vélo, les voitures partagées mais également les plateformes multimodales. Ce plan est prévu pour une période de 5 ans (2019 à 2024) et mettra en œuvre des partenariats publics-privés pour compléter l'engagement direct de la Wallonie.

La vision FAST fait l'objet de mesures d'accompagnement, à savoir :

- Un **programme de subvention** d'un montant de 5.456.600€ à destination de 62 villes et communes dont Arlon, Leuze-en-Hainaut, Liège, Bastogne, Charleroi, Liège, Marche-en-Famenne, Ottignies-Louvain-la-Neuve et Mons. Ce programme a pour objectif de développer l'usage du vélo et d'améliorer la sécurité des déplacements cyclables et cyclo-piétons
- Une **Stratégie régionale de Mobilité** déclinant les options de cette vision.

STRUCTURE DES FICHES « MOBILITE ALTERNATIVE »

Les fiches sont présentées successivement selon le principe STOP. Une première fiche est ainsi dédiée aux modes doux, à savoir la marche à pied et le vélo. Il sera fait état des moyens de déplacement innovants d'un point de vue technologique, assimilés par le Code de la route aux modes doux. La seconde est dédiée aux transports en commun. Elle a pour objet de faire le point sur les opérateurs des transports en commun présents en Région wallonne, à savoir le chemin de fer et les bus (métro/tram dans une moindre mesure) ainsi que sur l'intégration des nouvelles technologies dans le parc de véhicules (bus électrique, autonome, ...). La troisième fiche porte sur la voiture et ses évolutions tant en termes de nouvelles technologies que de nouveaux usages. Une quatrième fiche est dédiée à la « Mobility as a service ». Enfin, une dernière fiche sera consacrée à la logistique urbaine.

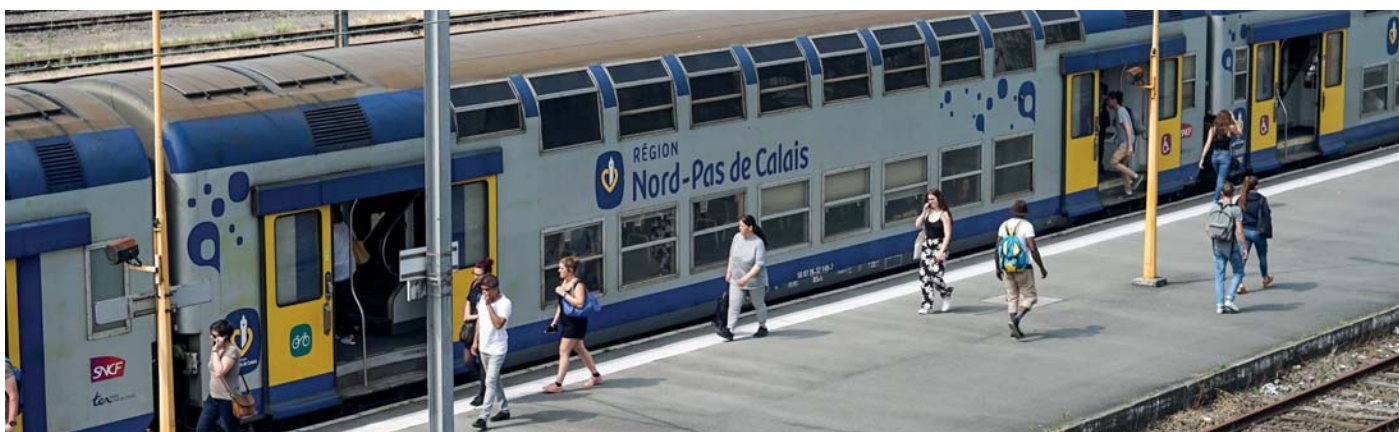


Photo : gare en région Nord-Pas de Calais
© CPDT

Ces fiches comportent :

- des concepts, des enjeux et ambitions
- des recommandations pour les Quartiers Nouveaux
- un état des lieux des opérateurs et experts/conseillers dans la thématique visée
- un état des lieux des guides pratiques : la mobilité est un secteur regroupant de multiples acteurs. Bon nombre de guides et de référentiels ont été édités à l'initiative de ces derniers. Les fiches renvoient vers un échantillon de guides permettant à tout un chacun d'approfondir le contenu des fiches.

RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

1. **Identifier les experts et acteurs de terrain dotés d'une expertise utile** à la conception d'un quartier crédible sur le plan de la mobilité durable et les intégrer en amont de la réflexion. Les fiches ont pour objectif d'identifier ces acteurs pour faciliter la prise de contact.

2. **Intégrer les citoyens dans la réflexion, de préférence en amont du projet.** La mobilité est un sujet assez sensible : un projet immobilier selon sa taille et son emplacement peut être perçu par les riverains comme source de nuisances en terme de congestion automobile et impacts environnementaux afférents. La mobilité d'un quartier ne se résume pas à ses frontières : elle impacte la circulation et le stationnement sur les espaces publics environnants et plus largement le cadre de vie des riverains. Cet impact sera objectivé par des études de mobilité. Il est nécessaire de communiquer sur ces bases objectivées avec les riverains et autres usagers (commerçants, travailleurs, écoles ...) pour une intégration apaisée du quartier nouveau. La commune gagne à organiser une information préalable avant l'enquête publique. Pour plus d'informations, consultez la fiche Participation citoyenne n°2 intitulée « **Concevoir une offre participative tout au long du projet** ».

3. **Assurer une approche globale eu égard aux pôles générateurs de mobilité et identifier les complémentarités avec l'offre existante à renforcer.** Si le quartier nouveau a pour ambition de développer une mobilité durable, celle-ci se conçoit en interaction avec le contexte territorial dans lequel il s'intègre. En d'autres termes, les comportements de mobilité sont intrinsèquement liés aux fonctions économiques, sociales... et à leur localisation. La mobilité durable de ces quartiers nouveaux devra idéalement être réfléchie par rapport aux centralités et pôles d'activités implantés en dehors des quartiers nouveaux (écoles, gares, centres commerces, hôpitaux ...).



Photo : rénovation de la gare associée à la création d'une esplanade bordée de logements en centre-ville dans le cadre du Master Plan 'Coeur d'Herstal'
© CPDT

RÉFÉRENCES

- GUILLEBON B., NOLLET P., « **En route vers l'éco-économie** », Editions Armand Collin, 2013.
- RICHER C., MEISSONIER J., RABAUD M., « **Quelle(s) intermodalité(s) dans les mobilités quotidiennes ?** ». ISTE Editions, pp.261-288, 2016, Collection Sciences, société et nouvelles technologies.
- « **L'intermodalité dans le transport des personnes** », Cémathèque n°15, SPW Editions, décembre 2005.
- LAVADINHO S., WINKIN Y., « **Vers une marche plaisir en ville** », Collection Dossiers, Editions CERTU, Lyon, 2012, page 12.
- « **Écoquartier : faut-il labelliser ?** », Les Cahiers nouveaux N°78 60 Août 2011.
- BOURDAGES J., CHAMPAGNE E., « **Penser la mobilité durable au-delà de la planification traditionnelle du transport** », VertigoO - « La revue électronique en sciences de l'environnement » [En ligne], Hors-série 11 | mai 2012, mis en ligne le 07 mai 2012, consulté le 15 août 2018. URL : <http://journals.openedition.org/vertigo/11713> ; DOI : 10.4000/vertigo.11713

