RAPPORT SUR LA COHÉSION SOCIALE EN WALLONIE

DROIT À LA MOBILITÉ - 2019

Wallonie

FÉDÉRATION WALLONIE-BRUXELLES

Wallonie

Iweps

COLOPHON :

Auteures :

- Anne Van Coppenolle (DiCS - SPW)
- Christine Mainguet (IWEPS) (chapitre 3)

Coordination de la publication :

- Carine Jansen (DiCS - SPW)

Édition, mise en page et communication web :

- Boris Lonneux (DiCS - SPW)

Illustrations originales :

- Oli (alias Olivier Pirnay)

Reproduction autorisée sauf à des fins commerciales moyennant mention de la source

Contribution à l'inventaire des dispositifs et à la rédaction des fiches, aux groupes de travail de l'atelier évaluatif et prospectif et à la relecture de ce chapitre :

- La Direction de la Planification de la Mobilité
- L'Autorité Organisatrice du Transport
- La Direction du Transport et des Déplacements scolaires
- La Direction de la Régulation du Transport par route
- La Mobilité douce et Sécurité des Aménagements de Voiries
- Les TEC

CONTACTS

DiCS
Direction de la Cohésion sociale
SPW Intérieur & Action sociale
Avenue Gouverneur Bovesse, 100
5100 Namur (Jambes)
http://cohesionsociale.wallonie.be
dics@spw.wallonie.be
Téléphone - 081/32.73.45

IWEPS
Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique
Route de Louvain-La-Neuve, 2
5001 Belgrade - Namur
http://www.iweps.be
info@iweps.be
Téléphone - 081/46.84.11
Fax - 081/46.84.12

FWB
Ministère de la Fédération Wallonie-Bruxelles
Boulevard Léopold II, 44
1080 Bruxelles
www.federation-wallonie-bruxelles.be
info@cfwb.be
Téléphone - 0800/20.000

Table des matières - Droit à la mobilité

1. Fondements du droit 4

L'accès au travail, au logement, aux commerces, aux loisirs, ... 4

L'autonomie 4

2. Finalité du droit 5

3. Etat des lieux statistique de la cohésion sociale au regard de ce droit 5

Infrastructures de transport 5

Modes de déplacements 6

4. Instruments mis en oeuvre en Wallonie qui contribuent à rencontrer ce droit 12

Subsides de fonctionnement vers des opérateurs de mobilité 12

Subventions aux communes afin de réaliser des actions et des investissement visant à améliorer la mobilité et l'intermodalité 13

Règles et normes visant à rendre la mobilité accessible à tous à coût raisonnable 13

Formation aux enjeux de la mobilité 13

Sensibilisation / information aux enjeux de la mobilité 13

Fiscalité incitative à des comportements de mobilité partagée 14

5. Regard "critique" 14

6. Enjeux et perspectives au regard de ce droit 15

Gouvernance 17

Investissement 18

Evolution des comportements 18

7. En conclusion 18

8. Synthèse 19

1. Fondements du droit[1]

Le "droit" à la mobilité n'existe pas comme tel. Toutefois, à travers la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne[2], il est question de liberté de circuler et de séjour.

Selon l'article concerné, "tout citoyen européen a le droit de circuler et de séjourner librement sur le territoire des Etats membres. La liberté de circulation et de séjour peut être accordée, conformément aux traités, aux ressortissants de pays tiers résidant légalement sur le territoire d'un Etat membre".

♦ **L'accès au travail, au logement, aux commerces, aux loisirs, …**

Ce qui est visé ici, c'est, plus largement, la libre circulation - des étudiants, des travailleurs … au sein de l'Union européenne - qui facilite les échanges et les embauches d'un Etat à un autre.

Toutefois, ce droit "générique" est lié à un autre droit plus "terre à terre" qui consiste à pouvoir se déplacer. En effet, le droit au travail, mais aussi les droits au logement, à l'éducation, aux loisirs, à la santé…, sont conditionnés notamment par le droit à la mobilité. Ne pas pouvoir se déplacer devient facteur d'exclusion.

Et par "droit à la mobilité", il faut entendre non seulement le "droit de circuler", mais surtout le "droit équitable à l'accès et aux moyens de circuler". En effet, selon le contexte territorial (localisation urbaine, périurbaine, rurale), le contexte social (tel que la précarité privant une partie de la population de moyens individuels de déplacement), le rythme des activités (travail à horaires décalés ou morcelé par exemple), le degré de validité d'une personne, les convictions personnelles (en termes environnemental ou de valeur collective) …, cette capacité d'accès est plus ou moins assurée.

L'accès effectif à la mobilité est un facteur d'accès à l'emploi, au territoire, aux services, aux soins, aux relations sociales, aux loisirs, …

En outre, la question de la mobilité ne concerne pas seulement l'offre ou les moyens de transport, mais aussi la sécurité et le vieillissement du parc automobile ainsi que la pollution des véhicules. Elle inclut également la question de l'aménagement du territoire, des horaires de travail, …

Surtout, le développement de la mobilité pose des **problèmes de limites :**

- limites écologiques notamment liées à la raréfaction des ressources pétrolières ;
- limites économiques aux efforts des plus pauvres, même "insérés" et actifs, face à l'augmentation du prix du carburant ;
- limites physiques des villes dans l'accueil et la gestion des flux, d'autant que le confort exigé par les résidents, les passants, les touristes tend à réduire les espaces du mouvement.

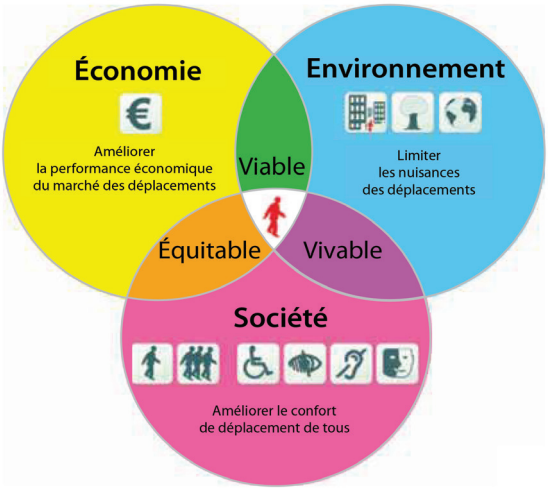
♦ **L'autonomie**

Au-delà de ces limites se pose la question de la norme de mobilité. En effet, la capacité de mobilité a été indiscutablement un outil de construction de soi, puis un besoin. Comment peut-elle demeurer (ou redevenir) une capacité partagée si les inégalités se creusent ? Et comment concilier besoins légitimes d'épanouissement et d'accès à des services avec mobilité à prescrire ou consommer avec modération ?

Le droit à la mobilité peut être défini comme l'accès d'un individu à ses activités quotidiennes. Ce droit a gagné en légitimité car il conditionne la plupart des autres droits socio-économiques (se nourrir, travailler, se soigner, s'éduquer, se cultiver,

1 Les références des textes réglementaires nationaux et des conventions internationales consultés sont reprises en fin de chapitre.
2 Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, article 45.

avoir une vie sociale) et politiques (voter, participer).



Sous cet angle, le droit à la mobilité qui était une aspiration (une émancipation) devient une condition.

2. Finalité du droit[3]

Du point de vue des acteurs institutionnels de ce droit (RW), **sa finalité pourrait être la suivante :**

"Tous les citoyens wallons doivent pouvoir se déplacer d'un point A à un point B (souvent en lien avec l'exercice d'un autre droit[4]) :

- dans un certain laps de temps,
- avec une solution adaptée,
- à un coût acceptable pour l'usager et pour la collectivité,
- à court terme (malgré l'engorgement des villes) et à long terme (malgré les risques de pollution pour l'environnement et la santé)".

La liberté de choix du mode de déplacement appartient à chacun selon ses besoins et ses moyens. Toutefois, pour rendre un tel objectif réalisable, peut-être faudrait-il accroître la part de marché des transports publics en partant des attentes des publics ? Cela signifierait un modèle où le taux de remplissage des transports publics est plus élevé que maintenant.

La question de l'offre et la demande se pose donc en regard de la finalité de ce droit. Car, pour atteindre un meilleur taux de remplissage, l'offre doit être étoffée tenant compte des besoins de tous les publics et ne pas être organisée principalement par rapport aux horaires des publics scolaires (voir 10.5 Regard "critique").

3. Etat des lieux et statistique de la cohésion sociale au regard de ce droit (IWEPS)[5 & 6]

♦ Infrastructures de transport

Réseaux routiers, autoroutiers et ferroviaires wallons

Ces réseaux sont parmi les plus denses d'Europe.

Globalement, la Wallonie est bien pourvue en infrastructures de transport : 23 km de routes (dont 248 m d'autoroutes) et 472 m de voies ferrées par millier d'habitants (chiffres de 2010). Depuis 2000, la croissance de ces infrastructures se marque essentiellement au niveau des routes communales et des lignes de train à grande vitesse.

Sur les dix dernières années, le nombre de gares et de points d'arrêts des chemins de fer reste assez stable (262 en Wallonie en 2018), mais quelques guichets ont été remplacés par des distributeurs automatiques.

En 2016, le Réseau des TEC dessert 328 communes wallonnes (soit une aire desservie de

3 Telle qu'exprimée par les participants à l'atelier évaluatif et prospectif sur ce droit.

4 Aller au travail ou à l'école, aller chez le médecin, aller faire ses courses alimentaires, aller faire du sport, aller voter, faire du tourisme, …

5 Des informations complémentaires, de contextualisation et les mises à jour de différents indicateurs sont accessibles sur :
https://www.iweps.be/publications/?fwp_pub_categories=chiffres-cles-de-la-wallonie
https://www.iweps.be/indicateurs-statistiques/?fwp_is_categories=mobilite
https://walstat.iweps.be/walstat-catalogue.php?theme_id=3
https://www.iweps.be/projet/developpement-territorial-wallon-fiches

6 Remerciements pour leur contribution à l'état des lieux statistique à Julien Charlier, Julien Juprelle, Isabelle Reginster et Yves Tilman (IWEPS)

18.565 km2) pour un total de 781 lignes et 16.058 points d'arrêts[7].

Réseau pour la mobilité lente

De plus en plus d'espaces sont aménagés pour les déplacements en vélo.

La longueur des pistes cyclables sur les routes communales n'est pas connue pour chacune des communes wallonnes. En revanche, on relève que 1.802 km de routes régionales sont équipées de pistes cyclables (soit un peu plus d'un quart (26,2%) du total des routes régionales). A cette offre s'ajoutent 1.414 km de Réseau Autonome des Voies Lentes (RAVEL, chiffres au 01/01/2019) accessibles aux usagers du vélo.

♦ Modes de déplacements

Déplacements quotidiens

77% des déplacements quotidiens[8] des ménages wallons s'effectuent par la route dont 71 % en voiture, 5 % en bus Tec et 1 % à moto.

Les déplacements quotidiens en voiture sont majoritairement faits en tant que conducteur (52% des déplacements quotidiens). Seuls 19% sont effectués en tant que passager[9]. Pour 18% des Wallons, le mode de déplacement principal reste la marche. Entre 1999 et 2010 (dernière année disponible), les modes principaux de déplacement ont peu évolué mais la marche et le bus ont progressé. La modalité 'voiture passager' est en diminution.

Selon le SPF mobilité[10], il y a globalement 1,4 personnes par voiture parcourant la Wallonie (chiffre stable ces dernières années) et une voiture immatriculée en Wallonie parcourt en moyenne 15.712 km en voiture (chiffres de 2015)[11].

Navettes domicile / travail

La mobilité partagée n'est pas assez développée en Wallonie.

Selon le dernier "Diagnostic fédéral des déplacements domicile-travail" (2014)[12], la distance domicile-travail des Wallons qui travaillent en Wallonie est en moyenne de 12,9 km, elle est de 44,3 km pour les Wallons qui travaillent à Bruxelles (2014).

Le covoiturage dans les trajets entre le domicile et le lieu de travail apparaît comme une alternative intéressante pour seulement 3,4% des personnes travaillant en Wallonie, face à l'usage seul ou en famille de la voiture qui demeure dominant (81,7%)[13].

Evolution des comportements

Les besoins en mobilité des individus évoluent.

Les pôles d'intérêts et les lieux d'activités se multiplient et souvent se disséminent sur le territoire : entre activité(s) professionnelle(s), écoles des enfants, famille à visiter, club de sport ou cours du soir, cinéma entre amis,… La composition familiale et la carrière professionnelle sont plus diversifiées et plus changeantes qu'auparavant. Les familles dissoutes ou recomposées, la dispersion spatiale des lieux de résidence de même que les changements d'emplois plus fréquents rendent plus complexe l'analyse de la mobilité[14].

Afin de mieux connaître les évolutions des comportements, des stratégies et des contraintes des résidents wallons et aider à orienter les politiques, l'IWEPS a mené deux enquêtes en 2016-2017 auprès d'échantillons représentatifs de la population, à savoir[15]:

7 Un changement méthodologique en 2014 dans l'élaboration des statistiques des TEC ne permet pas d'établir des comparaisons dans le temps.
8 Mode principal de déplacement, un jour moyen.
9 Enquête Beldam 2010 : https://mobilit.belgium.be/fr/mobilite/mobilite_en_chiffres/beldam
10 SPF Mobilité et Transport (MT,) La mobilité en chiffres, https://mobilit.belgium.be/fr/mobilite/mobilite_en_chiffres
11 15 151 pour la Belgique, SPF M&T
12 Enquête fédérale des déplacements domicile- lieu de travail, https://mobilit.belgium.be/fr/mobilite/domicile_travail
13 IWEPS communiqué de presse semaine de la mobilité 2017 "La mobilité partagée et alternative en Wallonie : Peut mieux faire." : https://www.iweps.be/wp-content/uploads/2017/09/CP_Mobilit%C3%A9_2017.pdf
14 Voir notamment les travaux de Vincent Kauffman : La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales ? : http://www.philippepierre.com/_media/kauffman_mobilite_comme_capital.pdf
15 Iweps. Working paper n°24, 2018. https://www.iweps.be/publication/mobwal-gpswal-deux-enquetes-complementaires-mieux-apprehender-comportements-de-mobilite-de-population-wallonne

- MOBWAL : une enquête régionale de mobilité en interview en face-à-face (méthode CAPI - Computer Assisted Personal Interviewing) pour comprendre les pratiques de mobilité des Wallons.
- GPSWAL : une enquête de suivi des déplacements des Wallons utilisant les nouvelles technologies liées à la géolocalisation pour obtenir une plus grande exhaustivité et une précision plus fine dans l'enregistrement des déplacements réalisés.

Les résultats de ces enquêtes ont été présentés en mai 2019 lors de la conférence annuelle de l'IWEPS[16].

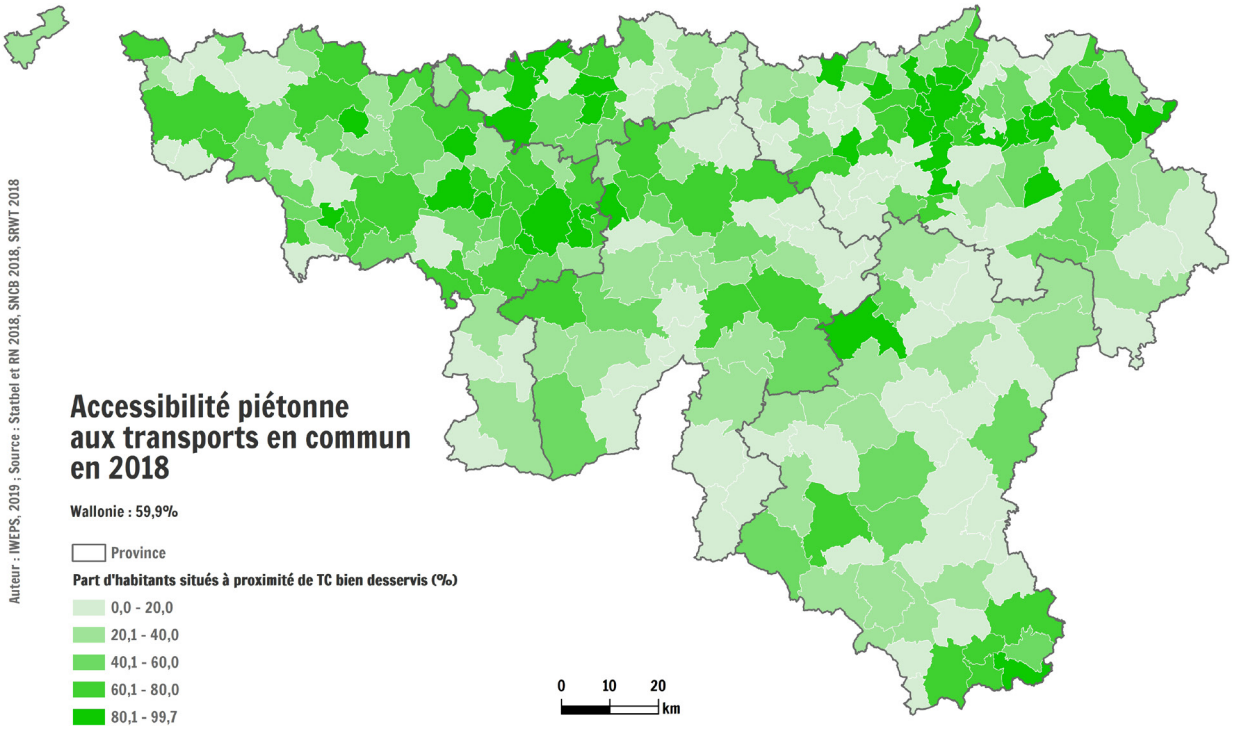
Accessibilité

En 2018, 60% des Wallons ont une accessibilité piétonne aux points d'arrêts des transports publics (bus et train) bien desservis.

Les choix de mobilité sont aussi fonction, voire contraints, par la localisation résidentielle, la localisation des services, des infrastructures existants et de leur accessibilité.

Le pourcentage de la population située à proximité piétonne de points d'arrêts bien desservis par les transports en commun varie fortement d'une commune à l'autre. Cette accessibilité est fonction de la distance à parcourir entre le domicile et un arrêt de transport en commun (bus, métro, tram ou de train) et de la fréquence de ceux-ci[17].

Carte 1 : Accessibilité piétonne aux transports en commun (2018) - source IWEPS[18]



16 Plus d'informations sur https://www.iweps.be/evenement/dixieme-conference-annuelle/
17 Plus d'informations sur la méthode utilisée sur https://isadf.iweps.be/isadf.php?select=1&indicateur_id=2000902
18 Pour une analyse des disparités communales, voir notamment le site : https://walstat.iweps.be/walstat-accueil.php

Budget consacré par les ménages aux transports et à la mobilité

En moyenne, en 2016, un ménage wallon consacre 15% de son budget annuel (soit 5.007 euros) pour couvrir ses frais de transports[19].

Les frais de transport représentent le troisième poste en termes d'importance dans les dépenses de consommation des ménages wallons, après le logement et l'alimentation.

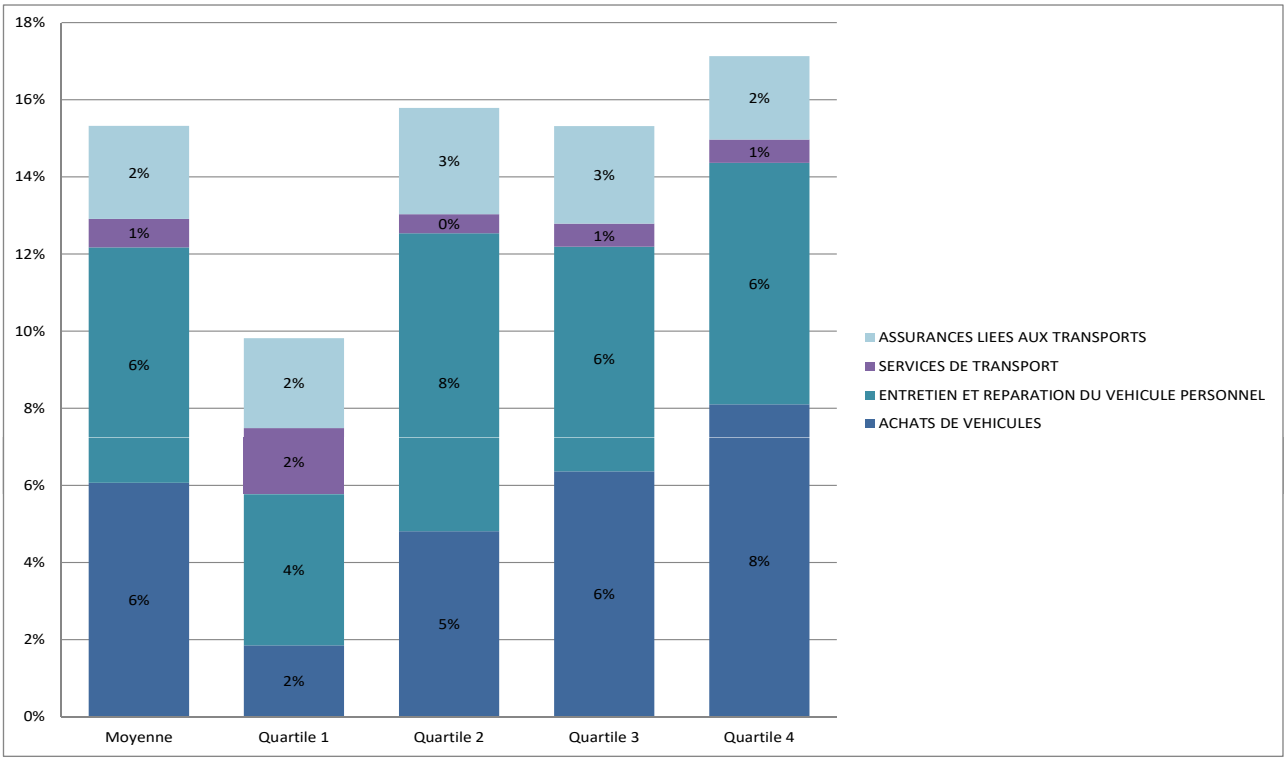
Pour les 25% des ménages wallons ayant des revenus faibles (quartile 1), la part du budget consacré aux frais de transport ne représente que 10%, alors qu'elle s'élève à 17% dans les catégories de revenus les plus élevés. Cet écart concerne surtout l'achat et l'usage de véhicules privés. C'est dans les ménages du quartile inférieur, que la part des frais liés à l'utilisation des services de transport en commun est la plus importante, même si elle reste très faible puisqu'elle représente 2% des dépenses du ménage.

En valeur absolue, le quartile supérieur consomme 4,4 fois plus pour le transport que le quartile inférieur, alors qu'en général, il ne consomme au total que 2,7 fois plus.

Les prix des postes liés à l'utilisation des transports ont considérablement augmenté depuis 1999.

Le graphique 3 prend en compte l'évolution des prix à la consommation des principaux postes relatifs au transport : achat de véhicules, utilisation des véhicules (y compris les

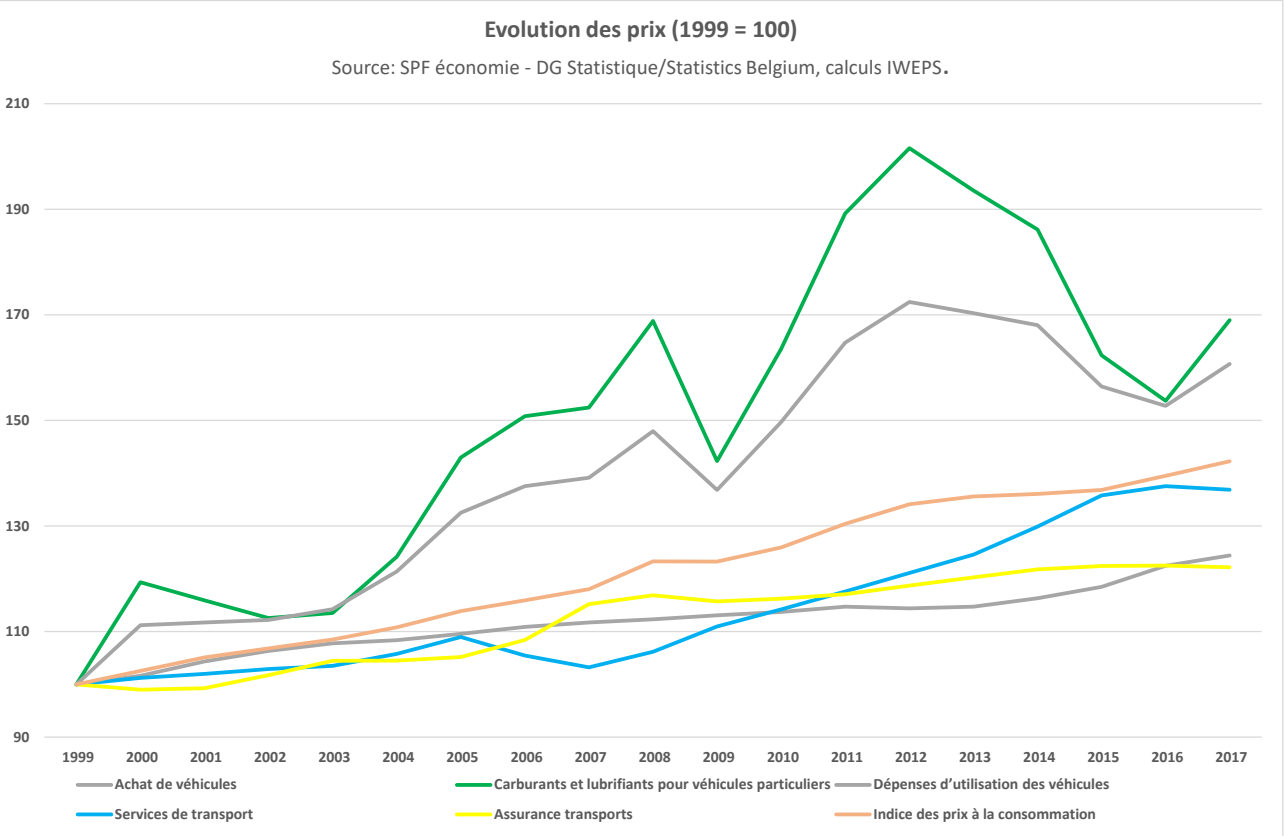
Graphique 1 : Dépenses de transport des ménages, par quartile de revenus en pourcentage de la consommation totale – Wallonie en 2016.



Source : Enquête sur les budgets des ménages EU-HBS, Statbel, calculs IWEPS

19 Enquête sur le budget des ménages : http://statbel.fgov.be/fr/statistiques/collecte_donnees/enquetes/budget_des_menages/

Graphique 2 : Evolution des prix des principaux postes budgétaires consacrés à la Mobilité et aux Transports des ménages wallons (1999 = 100)



Source : Statbel, calculs IWEPS

carburants et lubrifiants), les carburants[20], les assurances et services de transport, comparée à l'évolution de l'indice général des prix à la consommation.

Par rapport à 1999, les dépenses d'utilisation (y compris les carburants) ont connu une augmentation supérieure à l'indice général tandis que l'achat de véhicules, les services de transport et les assurances ont augmenté proportionnellement moins que le coût de la vie.

Voitures salaires

Les voitures-salaires représentent 3,5 % des voitures immatriculées en Wallonie

Selon les derniers chiffres du service public fédéral Mobilité et Transports, le nombre de voitures salaires (voitures de société mises par les employeurs à disposition de certains de leurs travailleurs et que ceux-ci peuvent utiliser à des fins autres que professionnelles) est en croissance constante depuis 2007 en Belgique. On en comptait 63.824 en Wallonie au 31/12/2017[21]. Les voitures-salaires parcourent plus du double de kilomètres annuellement que les autres voitures. Selon une étude menée en Flandre, ce dispositif profite surtout aux ménages avec hauts revenus.

Nombre d'automobiles, nouvelles immatriculations

Au 1er aout 2018, on compte en Wallonie 499 voitures particulières par millier d'habitants. Il y en avait 398 en 1995.

20 Les courbes du graphique nous indiquent l'importance de ce poste et comment il influe grandement sur les dépenses d'utilisation des véhicules.

21 SPF Mobilité et Transport La mobilité en chiffres, https://mobilit.belgium.be/fr/mobilite/mobilite_en_chiffres/releve_des_kilometres_par_vehicules_belges

Au 1er août 2018, 2.361.150 véhicules sont comptabilisés en Wallonie (en augmentation de +14% depuis 2010, toutes catégories confondues) dont 1.809.267 voitures particulières (+12% depuis 2010). 410.871 demandes d'immatriculation de voitures particulières ont été enregistrées en 2017, chiffre quasi identique à l'année précédente. 37% concernent des voitures neuves[22].

Selon l'enquête sur le budget des ménages, en 2016, 15% des ménages wallons n'avaient pas de voiture, seuls 6% possédaient une moto, 4% un scooter ou un cyclomoteur.

Contraintes liées à la mobilité

La moitié des Wallons, interrogés dans le cadre de l'enquête Baromètre social de la Wallonie 2012, font état de contraintes liées à la mobilité qui réduisent leurs déplacements dans le cadre d'activités sociales ou de loisirs.

La contrainte de coût est plus élevée pour les personnes qui possèdent une voiture (personnelle ou dans le ménage), par rapport à ceux qui ne possèdent pas de voiture. Les contraintes de mobilité entrainant une diminution des activités sociales et de loisirs s'expriment surtout dans les ménages qui ne disposent pas de voiture et lorsque la voiture est partagée dans le ménage.

Les personnes qui n'ont pas accès à un véhicule personnel expriment plus souvent que la population totale des difficultés à joindre les deux bouts. Les jeunes de moins de 25 ans qui vivent encore chez leurs parents et les personnes de 65 ans et plus qui vivent seules sont surreprésentés dans ce groupe. Il comprend également une part importante de personnes sans diplôme ou seulement un diplôme du primaire et de personnes plus souvent sans activité économique.

Accidents de la route

289 personnes tuées[23] sur les routes wallonnes en 2017.

On constate une tendance générale à la baisse au niveau des accidents et des tués sur la route. Depuis 2010, le nombre d'accidents corporels a chuté de 16%, le nombre de décédés et de blessés graves de 42% et le nombre d'accidents mortels de 22%.

En 2017, 289 personnes ont été tuées sur les routes wallonnes (nombre de décès dans les 30 jours). En 2017, les routes wallonnes ont fait également 972 blessés graves et 13.422 blessés légers.

Il y a moins d'accidents corporels en Wallonie (10.939) qu'en Flandre (23.235), mais ils sont généralement plus graves. Ceci peut s'expliquer par la spécificité du réseau et semble compatible avec le constat d'un réseau moins congestionné, où les vitesses pratiquées sont plus élevées. Le nombre de personnes décédées rapporté au kilomètre de réseau est d'ailleurs quasi identique en Flandre et en Wallonie en 2017.

22 Pour des données en évolution, voir https://www.iweps.be/indicateur-statistique/parc-automobile-immatriculations/
23 Morts dans les 30 jours

Bibliographie complémentaire

https://cpdt.wallonie.be/classement-thematique/mobilite

VIAS institute : http://www.vias.be/fr/recherche/

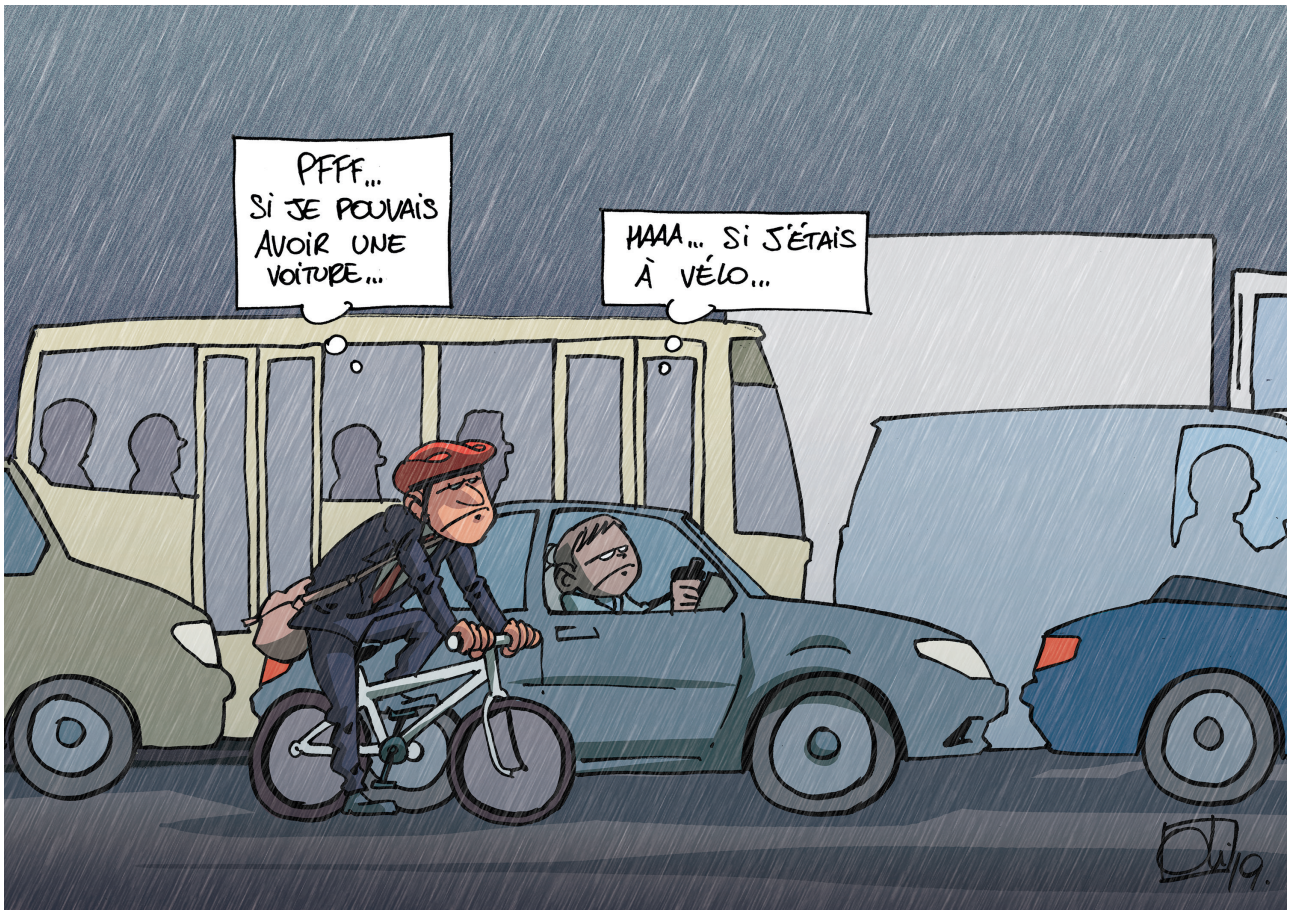
Dix ans de « droit à la mobilité », et maintenant ? Jean-Pierre Orfeuil, 2011 ; http://www.metropolitiques.eu/Dix-ans-de-droit-a-la-mobilite-et.html

Marie Castaigne, Jean-Paul Hubert, Marc Nihoul, Philippe Toint, 2003 Droit et Mobilité, Presses universitaires de Namur, Mobilité et Transports : https://books.google.com/books?id=J9Np1ewOOrsC&pg=PA2&lpg=PA2&dq=droit+et+mobilit%C3%A9+namur&source=bl&ots=4nV7iewwat&sig=zazKbHM59vnVvrAm0uSRIA2Rdw4&hl=fr&sa=X&ved=0ahUKEwirr5qdlvzLAhWMWhQKHYePAbgQ6AEIMTAE#v=onepage&q=droit%20et%20mobilit%C3%A9%20namur&f=false

Eric Cornélis, 2013 Les défis de la mobilité des aînés, http://www.congres-atecitsfrance.fr/wp-content/uploads/2013/12/CORNELIS_com034-Atelier-C5.pdf

Marylèn Lieber, 2011 "Le sentiment d'insécurité au prisme du genre. Repenser la vulnérabilité des femmes dans les espaces publics", Métropolitiques : http://www.metropolitiques.eu/Le-sentiment-d-insecurite-au.html

Marie-Hélène Vandersmissen, 2003, Mobilité, accessibilité et cohésion sociale : http://id.erudit.org/iderudit/007572ar



4. Instruments mis en oeuvre en Wallonie qui contribuent à rencontrer ce droit

La mobilité étant une compétence régionale, ce sont des administrations wallonnes[24] (essentiellement le Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures) et OIP (essentiellement la SRWT et le groupe TEC[25]) qui proposent des dispositifs et/ou des actions en lien avec cette matière.

Outre des dispositifs mis en œuvre par le SPW Mobilité et Infrastructures pour la conception, le financement, la gestion et l'exploitation d'infrastructures de qualité - sécurisées, accessibles à tous et respectueuses de l'environnement[26] -, des subventions sont octroyées aux sociétés du groupe TEC et à la Société régionale wallonne des Transports (SRWT) en vue d'exploiter le réseau et de réaliser des investissements et des actions visant à améliorer la qualité et la sécurité des transports en commun, la mobilité et l'intermodalité dans le transport des personnes.

Les actions en faveur d'une plus grande cohésion sociale visent les personnes qui n'ont pas les moyens de se déplacer avec un véhicule personnel, mais aussi celles qui n'ont pas leur permis de conduire, celles qui vivent éloignées des centres urbains ou des réseaux, les personnes à mobilité réduite, … tous les publics qui n'ont pas la possibilité de se déplacer d'un point A à un point B selon leurs besoins et leurs affinités et/ou convictions.

Ces actions[27] ont été identifiées, puis décrites sous forme de fiches.

Elles ont été regroupées par "instrument" en fonction de l'objectif poursuivi. L'inventaire qui suit montre **une grande diversité dans les instruments mobilisés :**

♦ Subsides de fonctionnement vers des opérateurs de mobilité

Il s'agit d'actions visant un bon fonctionnement du service public pour permettre à tous de rejoindre une solution de mobilité structurante. Ce service se caractérise par une offre mais aussi une multiplication de **dispositifs complémentaires :**

- Les services de transports collectifs de personnes par route exploités par le groupe TEC ;
- Les services de transport organisés en vue d'assurer une offre complémentaire pour les déplacements domicile-école lorsque l'offre "classique" de bus ou de train est inexistante ou mal adaptée. Aussi appelé "ramassage scolaire", ce service répond donc à un besoin spécifique, lorsque la voiture, le bus TEC, le train ou la mobilité douce ne permettent pas de rejoindre son école ;
- Les services de mobilité complémentaires (Flexi tec, Taxitec, Telbus, Proxibus, transport pour les PMR, …) ;

24 La Direction générale opérationnelle des Routes et Bâtiments (DGO1) est principalement chargée de gérer le réseau routier et autoroutier (y compris les équipements et les ouvrages d'art) de la Région wallonne. Cette tâche recouvre la gestion du trafic et des ouvrages électriques, mécaniques et électromécaniques y relatifs. Ses compétences concernent aussi la mobilité routière des biens et des personnes, la mise en œuvre sur le réseau routier des initiatives relatives à l'intermodalité ou encore le développement du réseau cyclable régional wallon.
La Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques (DGO2) initie et coordonne la politique à suivre en matière de transport (par route, rail, air, eau) et de mobilité : diminution de la pression automobile dans nos villes et villages, développement du transport de marchandises par la voie d'eau ou le chemin de fer, développement des pôles multimodaux et de nouvelles infrastructures hydrauliques.
Source : "Portail de la Wallonie"
La DGO1 et la DGO2 ont fusionné, en exécution de la décision du Gouvernement wallon du 17 mai 2018 sur la réforme du cadre du SPW et sont devenues le SPW Mobilité et Infrastructures. (https://infrastructures.wallonie.be/citoyen.html et http://mobilite.wallonie.be/home.html)

25 Le groupe TEC qui comprend actuellement 5 sociétés d'exploitation chapeautées par la Société régionale wallonne du Transport (SRWT) est en cours de réforme selon un avant-projet de décret présenté fin 2017 par le gouvernement wallon pour réformer la gouvernance.

26 Les réseaux routiers et autoroutiers (en ce compris leurs équipements, ouvrages d'art et dépendances) et le réseau RAVel.

27 Voir description en annexe

- Le soutien de coordinations supracommunales des initiatives de mobilité alternative dans les zones rurales et les zones d'habitat permanent via une coordination régionale (un numéro de téléphone unique régional pour répondre aux demandes de transport alternatif de proximité) ;
- Le soutien aux a.s.b.l. sensibilisant à l'accessibilité des cheminements, bâtiments et des transports des personnes à mobilité réduite (PMR) ;
- Les IDESS – taxis sociaux (SPW Action Sociale).

♦ **Subventions aux communes afin de réaliser des actions et des investissements visant à améliorer la mobilité et l'intermodalité**

L'objectif de ces actions concerne les aides et l'accompagnement pour développer des outils stratégiques et de gestion en faveur de la mobilité.

Elles complètent l'investissement et l'entretien "ordinaire" effectués sur le réseau :

- La mise en œuvre d'outils stratégiques (Plans communaux et intercommunaux de mobilité (PCM et PICM), diagnostic mobilité) ;
- Le soutien aux communes pour des solutions adaptées (ex : cheminements cyclo piétons, parking de covoiturage, …) ;
- Le soutien aux associations locales pour organiser le transport de proximité ;
- Le soutien aux partenaires sensibilisant l'usage du vélo, de la marche, ainsi que l'accessibilité des cheminements.

♦ **Règles et normes visant à rendre la mobilité accessible à tous à coût raisonnable**

L'objectif de ces actions est de proposer des solutions de transport (transport public et autres) à un coût acceptable, de garantir la qualité et l'accès à tous :

- La tarification et critères de gratuité en fonction du public visé tel que les PMR, jeunes, seniors, … ;
- L'agrément des opérateurs de transport privés ;
- Le choix des opérateurs / types de services subsidiés ;
- Les personnes à mobilité réduite ("vierge noire" pour diminution de taxes).

♦ **Formation aux enjeux de la mobilité**

Ces actions consistent à former - directement ou via des associations subventionnées - les acteurs à avoir une vision plus globale de la mobilité :

- L'éducation à la mobilité / sécurité routière aux enseignants – référents mobilité dans les écoles ;
- Les Mobility managers (référents mobilité dans les entreprises) ;
- Les Conseillers en mobilité (référents mobilité dans les communes, zones de police, …) ;
- Les formations du personnel TEC (Sécuritec, accueil des PMR à bord des véhicules, …);
- Le permis de conduire / auto-école ;
- La conduite rationnelle et responsable.

♦ **Sensibilisation / information aux enjeux de la mobilité**

Il s'agit ici d'actions en faveur du "grand public" visant à les sensibiliser et les informer quant aux solutions alternatives au tout à la voiture et faire comprendre le réseau :

- Le portail mobilité ;
- La promotion de modes alternatifs ;
- La Semaine de la mobilité ;

- La promotion du covoiturage (comon) ;
- La promotion du vélo ;
- La promotion de solutions nouvelles ;
- La simplication et l'accessibilité de l'information voyageurs ;
- L'adaptation du site infotec.be aux normes Anysurfer ;
- Les outils pédagogiques (mallette pour écoles, entreprises).

♦ **Fiscalité incitative à des comportements de mobilité partagée**

Les actions regroupées ici visent à réduire le coût du transport et favoriser le changement de mode de transport :

- Les voitures de société ;
- Le covoiturage ;
- Le vélo ;
- Les accises.

Au regard des actions répertoriées par les services publics pour le droit à une mobilité accessible pour tous, la priorité semble mise sur les aides à l'infrastructure ou au fonctionnement de services. Cette diversité d'instruments doit à la fois favoriser l'accès pour tous et engendrer un changement de culture.

5. Regard "critique"[28]

La solution de mobilité, en Wallonie comme ailleurs, est largement dominée par la voiture. Des alternatives de transports publics[29] existent dont les TEC de compétence régionale.

Soumise à des obligations de résultats, l'offre de déplacement en bus est actuellement ajustée, en termes de modèles et d'horaires, sur les publics les plus demandeurs de ce service, à savoir les publics scolaires et les travailleurs. Ceci lèse les personnes éloignées des circuits de ramassage et/ou qui souhaitent circuler à d'autres moments, … L'évaluation montre donc une logique de fonctionnement basée sur le nombre, ce qui pose la question de la conciliation d'une logique de service universel avec des critères d'efficience (coût/km du TEC : 3 € / voyageur). Ce qui fait dire qu'actuellement, en termes d'efficience, la part modale est déconnectée de la finalité.

Selon les participants au groupe de travail sur la thématique, le "service universel" peut s'envisager de deux façons :

- Une solution, orientée "besoins spécifiques", consisterait à viser une plus grande part de marché des TEC en partant des attentes de TOUS les publics, autrement dit à densifier l'offre pour couvrir davantage les moindres villages reculés, tous les créneaux horaires, … Cette solution part du principe que l'offre peut engendrer la demande et profiter non seulement à ceux qui n'ont pas d'autres choix mais également à ceux qui souhaiteraient en faire un choix, par conviction. Toutefois, la question se pose : "faut-il rencontrer tous les besoins ?". Par ailleurs, le coût de cette solution serait-il supportable pour la collectivité, les individus, l'environnement ?
- Une solution, pensée dans une "optique territoriale", consisterait à rationnaliser l'offre de bus autour d'une "ossature" structurante[30] en jouant sur l'intermodalité avec d'autres possibilités de transport qui viendraient se greffer à cette ossature (voiture, train, vélo, chemins pédestres sécurisés, services de mobilité complémentaires, …) afin de connecter les usagers décentrés aux axes et de toucher le plus grand nombre de citoyens en fonction de leurs besoins. En outre, un réseau structuré plus clairement devient plus lisible pour les utilisateurs d'un point de vue d'aménagement du territoire.

28 Les éléments d'évaluation qui suivent ont été mis en évidence, à titre individuel et en toute liberté, par les participants à l'atelier évaluatif et prospectif consacré au droit à la mobilité et n'engagent donc pas les institutions dont ils relèvent.

29 Le transport en commun pour les fragilisés et la voiture pour les autres (dont un parc de voitures de société effrayant) ? Cela pose question en termes de mixité !

30 Les axes principaux, les liens entre villages ou quartiers, …

Pour ce faire, il faudrait renforcer la complémentarité public / privé et, en particulier, faire en sorte que des opérateurs complètent l'offre / soient subsidiés pour proposer une chaîne de services (par exemple des taxis, des vélos, un service de carsharing, VAP[31]. En effet, force est de constater qu'il y a un saupoudrage des moyens entre bon nombre d'opérateurs publics / privés / bénévoles qui appelle des efforts de cohérence et d'efficacité du système. Faut-il privilégier un système où tout le monde fait de tout (de la conception et de l'exploitation) ou aller jusqu'à tout "mettre en commun" dans les mains d'un seul opérateur coordinateur ? La conception devrait-elle être centralisée à l'échelle wallonne[32] et, dans ce cas, la soutenabilité des opérateurs contribuant au maillage relèverait également des pouvoirs publics ?

Ces deux options sont fondamentalement différentes, présentant chacune des avantages et des inconvénients en termes de cohésion sociale et d'accès au droit à la mobilité pour tous.

A priori, la première solution semble plus favorable à une meilleure cohésion sociale puisque basée sur la prise en compte de tous les besoins. Toutefois, système inclusif (PMR, âgés, scolaires) ne signifie pas système universel. Et, par ailleurs, une vision hiérarchique ou territoriale des modes de déplacement induirait-elle moins de cohésion sociale ?

Toujours est-il qu'en matière de cohésion sociale, il y a, actuellement, une tension entre :

- Accessibilité pour le plus grand nombre et autonomie pour certains publics "fragilisés" via le développement de solutions spécifiques ;
- Vision territoriale (plus universelle au point de vue des publics, plus rationnelle) et vision publics spécifiques.

Les mesures qui ont une réelle imprégnation sur la cohésion sociale, par exemple la tarification, sont inscrites dans le fonctionnement des TEC. Si elles contribuent à une accessibilité au plus grand nombre, elles ne favorisent pas forcément la mixité. Ces mesures ne sont, par ailleurs, pas nécessairement soutenables financièrement dans la durée.

L'évaluation met donc en évidence un système de mobilité globalement efficace et accessible au plus grand nombre s'il y a des solutions complémentaires à la marge. Il pose, par contre, clairement des questions d'efficience et de cohérence. A terme, c'est le taux de couverture des charges par les recettes qui est en danger.

D'un point de vue cohésion sociale, le bilan de la mobilité en Wallonie est soumis à des tensions. En effet, si les TEC visent bien les publics fragilisés et précarisés[33], force est de constater que, de manière plus globale, les publics sont cloisonnés et qu'il y a peu de mixité entre les modes de déplacement. Il n'y a donc pas de réel choix d'une solution de mobilité : elle dépend des moyens que l'on a à sa disposition.

6. Enjeux et perspectives au regard de ce droit

Le travail du groupe, réuni dans le cadre de la journée de réflexions évaluatives et prospectives sur la mobilité, a mis en évidence quelques tendances importantes et parfois contradictoires :

D'un point de vue des consommateurs, de la demande :

- L'individualisation de la mobilité : nombre d'usagers de la route font leur trajet individuellement, les solutions "à la demande" se développent ;
- L'engorgement / le trafic qui ne réfrènent

31 Voiture à partager : Auto-Stop de proximité.

32 Pour le TEC, il y a une différence entre conception des services de mobilité et exploitation des réseaux (métiers ≠). La gouvernance de la mobilité pose question. Elle doit être gérée à l'échelle d'une ville ou de la région et être pensée de manière décloisonnée (école, entreprise, loisirs, tourisme, …).

33 Ce qui répond à un objectif d'inclusion sociale, d'accès au droit.

pas l'accoutumance à la voiture ni l'acceptation sociale de l'immobilité (l'usager y téléphone, écoute la radio, fume, … au chaud) ;

- L'assurance de préserver son autonomie ;
- Les générations Y, Z et K[34] qui ont d'autres rythmes de vie, d'autres aspirations, notamment en matière de mobilité (comportements de partage, développement de logiques de réseaux appuyées par des applications).

D'un point de vue sociétal :

- Le rapport au temps (slow) qui évolue vers davantage de besoins de qualité ;
- L'évolution des rythmes de vie, à la fois scolaires et professionnels (par exemple télétravail) avec de grosses incertitudes sur les volumes et les flux. Toutefois, les rythmes pourraient être plus diffus que le "traditionnel" domicile – travail, induisant une complexification des schémas de mobilité ;
- L'émergence d'une économie de la fonctionnalité qui facture l'usage, le service plutôt que le bien, la propriété, même en ce qui concerne le véhicule ;
- Le retour en ville / vers les pôles surtout pour des jeunes, mais aussi pour les personnes âgées qui recherchent des endroits multifonctionnels, plus proches des services. Dès lors, l'isolement sera davantage un choix qu'une contrainte, ce qui n'est pas toujours le cas actuellement dans la mesure où des personnes précarisées se retrouvent éloignées (les loyers étant moins chers au plus on s'écarte des centres) et donc pénalisées par cet éloignement ;
- Le caractère plus sanctionnant de la non-mobilité (notamment pour la recherche d'emploi) partiellement corrigé par le développement des technologies ;
- La poursuite du développement des services de livraison à domicile, le retour aux réseaux locaux décentralisés de services publics (antennes, …), ainsi que le recours à l'imprimante 3D domestique qui diminueraient les besoins de déplacements ;
- La sécurité, le risque d'attentat qui impactent le transport de masses.

D'un point de vue de l'offre, des technologies :

- Une multiplicité d'opérateurs et un marché partagé entre public / privé / bénévoles : éclatement ou opportunité ?
- La volatilité du prix de l'énergie, le développement des énergies alternatives ;
- Le développement des véhicules autonomes, de solutions techniques qui peuvent apporter une autre vision du déplacement ;
- Les technologies "vélo" (prime pour l'achat de vélos électriques) ;
- La motilité : avec les TIC, interceptions d'informations trafic et autres services sur le territoire traversé.

D'un point de vue du management public :

- La décentralisation / la mobilisation des services publics ? ;
- La raréfaction des moyens publics ;
- Le principe du pollueur (utilisateur ?) payeur ? ;
- Le partage de la route avec les camions qui augmente les temps de parcours ;
- L'aménagement et la réappropriation de l'espace public dans les villes et dans les centres (au détriment de la voiture ?) ;
- La mobilité comme argument marketing.

Sur cette base, il s'agit de dégager les enjeux prioritaires de la mobilité pour la Wallonie, de mettre en évidence sa "valeur", c'est-à-dire ce

34 Il est communément accepté que la génération X est née entre 1960 et 1980, la génération Y dans les années 80 et 90 et la génération Z après les années 90. La génération K est celle née au tournant du siècle dernier et qui est en passe d'accéder à l'âge adulte.

qu'il y a à gagner ou perdre pour la mobilité sur le territoire **à court ou moyen terme :**

- ✓ Comment induire une vision commune et une gouvernance transversale de la mobilité[34] en Wallonie, susceptibles de décloisonner les modes de transports (en termes de conception) au départ d'une attention portée aux publics ? Autrement dit, comment faire en sorte que tous les modes de transports s'articulent entre eux en prenant en considération les besoins des usagers ?
- ✓ Comment garantir un droit à la mobilité dans un système multi-acteurs dont certains sont publics et d'autres privés avec des objectifs différents ?
- ✓ Comment concilier un réseau performant, hiérarchisé et intermodal, avec une accessibilité pour les plus fragilisés ?
- ✓ Comment rendre équitable et supportable un système de transport en commun accessible à tous ?
- ✓ Comment aménager l'espace public pour le rendre attractif et adapté à encourager les modes de déplacement doux / actifs / partagés ? Comment prendre l'initiative et innover plutôt que d'attendre que les citoyens trouvent des solutions palliatives ?
- ✓ Comment ne pas pénaliser les citoyens les plus éloignés des centres urbains (cf. taxe kilométrique) surtout si ce n'est pas par choix ?
- ✓ Quelle stratégie wallonne définir par rapport aux polarités urbaines ? L'aménagement du territoire est un enjeu fondamental.
- ✓ Comment ramener certains publics vers les modes de déplacement actifs (les plus âgés) au bénéfice de la mobilité et de la santé publique ?
- ✓ En fonction des réponses aux questions précédentes, il s'agit aussi de savoir quel financement prévoir pour quelles solutions ?

La plupart des enjeux portent sur la conception même et la gouvernance du système afin d'éviter une dualisation entre ceux qui disposent d'une voiture et ceux qui n'ont d'autres choix que de se déplacer à pied ou en transport en commun… comme s'il existait une échelle de valeur entre ces deux modalités.

En réponse à ces enjeux, le Gouvernement wallon a approuvé, en novembre 2017, la "Vision FAST – mobilité 2030".

Cette feuille de route repose précisément sur le transfert modal et vise à combiner, pour chaque déplacement, différents modes selon leur plus grande efficacité. Dans cet esprit, d'ici 2030, le Ministre wallon de la Mobilité et de l'Environnement désire promouvoir et faciliter l'usage du vélo, du bus et du train.

Quant à la voiture, l'objectif poursuivi est l'accroissement du taux de remplissage. Aujourd'hui, 3 trajets sur 4 se font avec une seule personne par voiture. Réduire cette proportion peut mettre fin aux encombrements.

Agir sur la mobilité, c'est **agir sur la qualité de vie, sur l'économie, sur l'environnement et la santé.**

Pour atteindre ces objectifs, **3 axes sont privilégiés : la gouvernance, les investissements et l'évolution des comportements :**

♦ **Gouvernance[35] :**

- Renforcer le rôle de la Société Régionale Wallonne de Transport (SRWT) comme opérateur public unique de la mobilité en Wallonie et veiller à l'inscrire dans un processus de digitalisation.
- Clarifier les rôles des acteurs de la mobilité en Région wallonne (Autorité organisatrice (Gouvernement-SPW) et l'opérateur de transport de Wallonie. La responsabilité des orientations stratégiques en matière d'offre de transport sera transférée à l'Autorité organisatrice au sein du SPW.

35 Décision du GW du 30/11/2017.

♦ **Investissement[36] :**

La mobilité est une priorité et la concrétisation du plan d'investissement pour le volet mobilité se traduit dans un schéma régional de mobilité, en cours d'élaboration.

♦ **Evolution des comportements :**

C'est un chantier en construction en parallèle avec l'élaboration du schéma régional de mobilité.

Il appartient au Gouvernement wallon d'examiner comment intégrer **le droit à la mobilité pour favoriser la cohésion sociale** au travers des trois axes susmentionnés.

7. En conclusion

L'enjeu consiste donc à ne pas perdre de vue que la demande de transport est une demande "dérivée". On ne se déplace pas … pour se déplacer, mais dans le cadre de l'exercice d'un autre droit.

Le problème n'est pas tant d'adapter l'offre (d'infrastructures, de services, …) à la demande de déplacements, mais d'ajuster l'offre et la demande en fonction des besoins de l'usager (faire des courses dans le quartier, conduire des enfants à une activité, aller à son travail ou à l'école, se rendre dans un hôpital, rendre visite à un lointain cousin, …) et de la localisation des activités. Les besoins varient en fonction de nombreux facteurs et il convient également d'éduquer l'usager au comportement adéquat par rapport à son besoin et au coût de son comportement pour la collectivité.

La cohésion sociale sera approchée si tout citoyen peut rencontrer son besoin en mobilité (en se rendant là où il doit se rendre) de la manière la plus pertinente, efficace et efficiente en fonction de ses revenus, de sa santé, de sa localisation,… Mais aussi en fonction des moyens disponibles au niveau sociétal pour rencontrer son besoin.

36 Décision du GW du 18/01/2018.

DROIT À LA MOBILITÉ
Finalité

«En Wallonie, tous les citoyens doivent pouvoir se déplacer d'un point A à un point B (souvent en lien avec l'exercice d'un autre droit) :
- Dans un certain laps de temps
- Avec une solution adaptée
- A un coût acceptable pour l'usager et pour la collectivité
- A court terme (malgré l'engorgement des villes) et à long terme (malgré les risques de pollution pour l'environnement et la santé) »

1

FONDEMENTS DU DROIT

Liberté de circulation et de séjour pour :

- Accéder au travail, au logement, aux commerces, aux loisirs, ...

Ce qui suppose de pouvoir se déplacer
- Droit de circuler

- Droit équitable à l'accès et aux moyens de circuler (offre de transport)
  => Selon le contexte territorial
  =>Selon le contexte social
  =>Selon le rythme des activités
  =>selon le degré de validité
  =>Selon les convictions personnelles

- Dans les limites écologiques, économiques, physiques des territoires

- Jouir d'autonomie passant d'une aspiration (à l'émancipation) à une condition ou un besoin

2

ÉTAT DES LIEUX

- De plus en plus d'espace sont aménagés pour les déplacements en vélo
- 60% des Wallons ont une accessibilité piétonne aux points d'arrêts des transports publics (bus et trains) bien desservis.
- 71% des déplacements quotidiens principaux se font en voiture, 5% en bus Tec
- Les besoins en mobilité varient selon la composition familiale et évoluent
- Les prix des postes liés à l'utilisation des transports ont considérablement augmenté depuis 1999

3

INSTRUMENTS

- D'information de sensibilisation : promotion de modes alternatifs, vélo, covoiturage, ...
- D'encadrement de formation : conseiller en mobilité, sécurité routière, permis de conduire,...
- De développement de l'offre : Ravel, TEC, taxi social, transport scolaire, pour PMR,...
- D'aide financière : pour le développement d'infrastructures ou de services de proximité, pour des réductions, abonnements,...pour certains publics cibles
- De régulation, reconnaissance : agréments, ...

4

REGARD «CRITIQUE»

- Grande place de la voiture
  => Il y a ceux qui en ont une et les autres !
- Peu de mixité dans les modes de déplacement qui dépendent des moyens que l'on a
- Offre de tec (bus, train) ajustée (au point de vue modèles et horaires) sur les publics les + demandeurs = scolaires et travailleurs au détriment des personnes éloignées des circuits et des h de pointe
  => Logique quantitative (et de rentabilité)
  => Logique de service universel avec des critères d'efficience

- 2 options :
  => Satisfaire les attentes de tous en espérant que l'offre engendre la demande avec un coût pour la collectivité, les individus, l'environnement
  => Couvrir le territoire par une "ossature" structurante en jouant sur l'intermodalité entre modes de transport, entre public et privé

- Système de mobilité globalement efficace et accessible mais questionnant en ce qui concerne l'efficience et la cohérence

5

TENDANCES

Au point de vue consommateurs, de la demande :
- Individualisation de la mobilité
- Acceptation sociale de l'immobilité (engorgement) au nom de l'autonomie
- Génération Y et Z qui ont d'autres aspirations (partage, réseaux, ...)

Au point de vue sociétal :
- Évolution du rapport au temps (+ slow) et des rythmes de vie + diffus (télétravail, ...)
- Économie de la fonctionnalité = l'usage ou le service plutôt que la propriété
- Le retour en ville (pour les jeunes et plus âgés) => L'isolement comme choix + que comme contrainte
- Diminution du caractère sanctionnant de la non mobilité grâce aux TIC
- Diminution du besoin de déplacement (livraison, imprimante 3D, ...)
- Sécurité et risque d'attentat

Au point de vue offre et technologie :
- Multiplicité d'opérateurs : éclatement ou opportunité ?
- Prix de l'énergie traditionnelles, alternatives
- Autre vision du déplacement via véhicules autonomes
- Mobilité douce en augmentation
- Motilité via les applications

Au point de vue management public :
- La décentralisation / mobilisation des pouvoirs publics ?
- La raréfaction des moyens publics
- Le pollueur payeur ?
- La place des camions dans le trafic
- L'aménagement des centres au détriment de la voiture
- La mobilité comme argument marketing

6

CONCLUSION

Si le droit à la mobilité est une condition à l'exercice d'autres droits, il convient d'ajuster l'offre et la demande en fonction des besoins de l'usager par rapport à ces autres droits et à la localisation des activités liées à ces droits (école, entreprise, commerces, centre médicaux, judiciaires, ...)
L'éducation des usagers au comportement adéquat par rapport à son besoin et au coût pour la collectivité est un autre défi.

Du point de vue de la CS :
Équilibre entre rencontre des besoins de mobilité de chacun en fonction de ses revenus, sa santé, sa localisation, ... et des moyens publics disponibles et souhaitable au point de vue sociétal

8

ENJEUX

- L'articulation des modes de transport en prenant en compte les besoins des usagers
- La garantie du droit dans un système multiacteurs avec des objectifs différents
- Conciliation entre offre performante et accessibilité pour les + fragilisés
- La proactivité des pouvoirs publics au point de vue aménagement attractif et durable innovants
- Prise en compte des publics éloignés (non par choix)
- La mobilité active en lien avec des enjeux de santé
- Les finances publiques pour la mobilité

7