

ecolo

BRABANT WALLON

Destination 2012



Inventer une autre mobilité

Ecolo Brabant wallon

Rue Charlemagne 6/201

1348 Louvain-la-Neuve

010/45.44.90 - 010/45.05.56

ecolo.bw@ecolo.be

<http://www.brabant-wallon.regionale.ecolo.be>

La méthodologie d'élaboration du programme :

Ecouter, proposer, innover

La régionale Ecolo du Brabant wallon a récemment lancé son processus de construction du programme politique pour les élections de 2012. Depuis quelques semaines, des groupes de travail se sont constitués pour élaborer des lignes programmatiques dans plusieurs domaines, à l'échelle du territoire du Brabant wallon. Dans ces secteurs identifiés comme prioritaires, les groupes vont rassembler des experts de la société civile et internes à Ecolo pour déterminer ensemble des objectifs ambitieux. Sept groupes sont constitués : développement territorial et logement, mobilité, environnement, cohésion sociale, enseignement et formation, jeunesse, petite enfance. Chacun de ces groupes est piloté par une personnalité qui, au sein d'Ecolo BW, possède une expérience importante dans une de ces matières. La méthode peut légèrement varier d'un groupe à l'autre, mais l'idée de base est la même : formuler des propositions, les confronter aux acteurs de terrain et faire ainsi évoluer notre programme vers un catalogue de mesures concrètes, réalistes et novatrices.

Le premier à se clôturer est le groupe mobilité. Piloté par Alain Trussart, le groupe s'est beaucoup basé sur un travail important réalisé à la demande de la Province : le Plan provincial de mobilité. Le groupe a finalement produit un texte qui résume en quatre pages la vision d'Ecolo dans cette matière délicate. Avec en introduction un état des lieux assorti de perspectives pas très agréables pour la mobilité du territoire du Brabant wallon : la paralysie guette...



Mobilité en Brabant wallon :

Changer de voie pour éviter la paralysie

À l'heure actuelle, le Brabant wallon compte près de 380 000 habitants dont la moitié possède un véhicule (190 000 en 2010). Et, selon les estimations des spécialistes, le Brabant wallon pourrait compter 80 000 habitants de plus à l'horizon 2030. Actuellement, 75% des déplacements en Brabant wallon (tous motifs confondus) se font en voiture, comme passager ou conducteur. Si on compte qu'un habitant se déplace trois fois par jour, il y a un million cent mille déplacements par jour, dont les trois quarts se font en voiture, ce à quoi il faut ajouter les déplacements vers Bruxelles, et ceux qui ne font que traverser la province. En 2030, il y aura près de 250 000 véhicules en BW. Si par endroit, les routes sont déjà bouchées aujourd'hui, quelle sera la situation avec 60 000 voitures supplémentaires ?

Au-delà du constat de l'impossibilité pratique de continuer dans cette voie, il y a aussi le refus d'un système basé sur l'individualisme et sur une vision à court terme du monde. En effet, la voiture représente l'exemple-type de modèle du « chacun pour soi », qui ne peut pas être la règle quand on en connaît les conséquences sur le climat, la santé, le bien-être. En outre, une voiture de base coûte déjà près de 500€ par mois à un ménage normal. Qu'en sera-t-il, une fois que les réserves pétrolières mondiales se raréfieront et que le prix de toutes les énergies (y compris électrique) augmenteront drastiquement ? Des scénarios alternatifs mais réalistes doivent donc être mis sur pied.

En 2010, la Province du BW a publié un Plan provincial de mobilité qui tente de développer une vision globale de la mobilité de la région. Les bureaux d'études qui y ont travaillé ont élaboré différents scénarios pour 2030 : même en développant une politique de mobilité très volontariste, le nombre de déplacements augmentera et les bouchons se multiplieront. Il faut donc dès à présent penser à ce que sera la mobilité de demain et d'après-demain. Cela doit se faire sur plusieurs niveaux.



Axe 1 :

Lier la mobilité avec l'aménagement du territoire

Mobilité et aménagement du territoire sont étroitement liés. Une zone de logement, d'activité économique ou de services mal placée va avoir un impact sur la mobilité de toute la région.

- La mise en œuvre de politiques volontaristes en la matière doit permettre de localiser l'habitat et l'activité économique dans des zones accessibles facilement par différents modes de transport. Cette préoccupation a par exemple fait partie de la réflexion sur l'aménagement de la zone autour de la gare d'Ottignies ou de celle de Louvain-la-Neuve.
- De la même façon, les zones proches des gares et des nœuds de mobilité devraient être urbanisées en priorité (p.ex. les abords des gares et points d'arrêts SNCB à Ottignies ou Chastre, celui des Papeteries à Genval ou des Forges à Clabecq, le site Gervais-Danone à Orp-Jauche ou le site Henricot à Court-St-Etienne, etc.) plutôt que d'étaler encore les zones d'habitat loin de tout. Il s'agit d'une politique initiée par Philippe Henry, Ministre wallon de l'aménagement du territoire, notamment via la définition des noyaux d'habitats.

Axe 2 :

Développer les alternatives à la voiture pour construire une mobilité économe en énergie

La mobilité ne se limite pas aux déplacements en voiture. A pied, en vélo ou en transport en commun, des alternatives existent. Il faut absolument valoriser celles-ci puisque les routes seront saturées d'ici quelques années. Évidemment, pour pouvoir changer leur manière de se déplacer, les citoyens attendent une amélioration des infrastructures. Prendre son vélo ou les transports en commun pour aller au travail, à l'école ou ailleurs doit devenir aussi facile et sécurisant que de monter dans sa voiture. Tout doit être mis en œuvre pour soutenir la mobilité douce par des infrastructures adéquates.



1. Améliorer le confort et la sécurité des piétons

- En ville, les aménagements destinés aux piétons sont souvent insuffisants. A terme, il sera nécessaire de récupérer de la place sur certaines routes pour agrandir trottoirs et pistes cyclables.
- Dans les années à venir, Région, Province et Communes devront coopérer pour mettre à jour l'Atlas des voiries vicinales. L'Atlas est un plan de la voirie vicinale. Les chemins et sentiers d'utilité publique y ont été recensés. Dans une perspective de mobilité laissant une place prépondérante aux modes de déplacements doux, les chemins et sentiers occupent une place importante. Les premières actions viseront à relier rapidement les points stratégiques entre villes, villages et hameaux sans emprunter les routes.

2. Faciliter l'utilisation du vélo

Le Brabant wallon n'est pas grand. Pour certains déplacements, le vélo peut constituer une alternative à la voiture. Encore faut-il que le trajet se fasse dans de bonnes conditions. L'utilisation du vélo doit donc être soutenue, encouragée et sécurisée. La notion d'intermodalité est ici primordiale, pour combiner efficacement et facilement le vélo avec d'autres moyens de transport.

- L'utilisation du vélo doit être pensée dans une optique d'intermodalité. L'intermodalité est la possibilité de combiner plusieurs moyens de transport au cours d'un même trajet (P. ex. vélo, bus, vélo ou vélo, bus, train, etc.). La réflexion sur l'intermodalité sera approfondie : place pour les vélos dans les trains, parkings vélos sécurisés près des arrêts de bus et des gares, etc.
- Le Plan provincial de mobilité identifie quelques dizaines de km de pistes cyclables à créer. La majorité provinciale Ecolo-MR a déjà débloqué 5 M d'euros pour en développer une partie. La Région wallonne a aussi débloqué des moyens dans le même esprit. Il faut continuer dans cette voie. Une fois les priorités du Plan provincial rencontrées, il sera possible de se rendre de manière sécurisée et rapide d'une ville comme Ottignies à Court-St-Etienne, Wavre et même Nivelles. Par ailleurs, la notion de cheminement cyclable peut être généralisée. En effet, la piste cyclable n'est pas la seule voie par laquelle un cycliste peut se rendre d'un lieu à un autre. Le cheminement recouvre les notions de pistes cyclables, sentiers, chemins, Ravel, etc.
- Dans la situation actuelle, prendre la N4 à vélo est un vrai défi. La réflexion sera approfondie quant à l'utilisation par les vélos des abords des grands axes structurants, tels que les N4, N5, N6, la N25 ou même la E411.
- En Wallonie, la signalisation directionnelle vélo n'en est qu'à ses premiers balbutiements. La Province aidera les communes à mettre en place des itinéraires balisés ou toute autre forme de marquage qui sera en accord avec le travail d'uniformisation en cours à la Région wallonne.

- Les Ravels sont des voiries agréables, qui permettent de relier de nombreuses communes du BW, pas seulement dans un cadre de loisir. Les tronçons manquants du Ravel devront donc être réalisés au plus vite. C'est par exemple le cas pour le Ravel mixte 115 Tubize-Braine-l'Alleud.

3. Renforcer l'offre et la qualité des transports en commun

Une politique de mobilité durable repose en grande partie sur un réseau de transports publics organisé et fiable. La croissance démographique que connaît le Brabant wallon demande une offre de transports publics diversifiée et bien organisée. Dans un premier temps, certaines mesures peu coûteuses peuvent avoir un impact important sur la fiabilité du TEC par exemple. A long terme, la solution aux problèmes de mobilité passera par une remise en question de l'existant et par des actions innovantes. La création d'une nouvelle ligne de transport structurante entre Wavre, Nivelles, Braine-l'Alleud et Tubize entrerait dans cette perspective.

- Combinés à des aménagements adéquats, les feux intelligents peuvent être utilisés plus efficacement, en donnant par exemple une priorité aux bus sur certains grands axes tels que la N4.
- Le fonctionnement du TEC devra être optimisé avec une attention particulière au service à rendre aux usagers.
- Dans certaines gares considérées comme stratégiques, une information systématique entre le TEC et la SNCB doit être développée, pour optimiser les connexions et les correspondances. Des écrans informatifs des arrivées/départs des bus et trains faciliteront cette intermodalité.
- L'optimisation des arrêts RER et le développement de l'intermodalité est une des pistes privilégiées pour la mobilité future. A ce titre, les gares de Braine-l'Alleud, Nivelles, Ottignies-LLN, Rixensart, Tubize et Waterloo retiennent toute notre attention. A l'Ouest du Brabant wallon, la réouverture d'anciens arrêts SNCB permettrait de rendre accessibles aux transports en commun certaines zones abandonnées par les chemins de fer. Par ailleurs, priorité sera donnée au confort des utilisateurs (par exemple en utilisant davantage du matériel roulant à double étage).
- La création de nouvelles lignes Rapidobus est à soutenir, notamment celle de Tubize-Braine-le-Château-Haut-lître-Braine-l'Alleud, passant par un nouveau pôle d'échange intermodal et de co-voiturage à Haut-lître.
- Dans une perspective de long terme, la création d'une liaison de transport public sur un axe est-ouest doit être analysée en profondeur. Cette idée d'un axe de transport structurant à travers le Brabant wallon est évoquée dans le Plan provincial de mobilité. Cette liaison drainerait les échanges importants entre les deux grands pôles de la province : Braine-l'Alleud-Waterloo d'une part, Ottignies-LLN et Wavre de l'autre. Les impacts positifs en terme de mobilité se ressentiraient loin à l'est et à l'ouest de la province. Elle pourrait prendre à long terme la forme d'un train léger, voire d'un tram-train qui circulerait à la fois dans les centres-villes et sur les rails des chemins de fer, comme cela existe dans certaines villes européennes.
- Une attention particulière doit être portée aux personnes à mobilité réduite, aussi bien dans les aménagements de voiries, sentiers etc. que dans l'accessibilité aux transports en commun.



4. Penser intermodalité et accessibilité

A la manière d'un réseau, les communes assureront l'intermodalité par l'alimentation locale des grands axes routiers et ferroviaires : parkings de covoiturage, sentiers et trottoirs, aménagements cyclables, voitures à partager (VAP), bus locaux, aménagement de parkings vélos sécurisés aux points-nœuds ou aux points d'arrêt/gare TEC ou SNCB.

Axe 3 :

Optimiser l'usage de la voiture et lutter contre «l'autosolisme»

La voiture comme véhicule personnel reste le moyen de transport le plus utilisé. Et dans le contexte actuel, il est difficile de s'en passer complètement. Malgré tout, de nombreuses mesures pourraient rendre l'usage de la voiture moins dommageable pour les autres usagers et pour l'environnement. Et cela sans pénaliser directement les automobilistes.

- La multiplication des parkings de dissuasion en périphérie, combinée à une réduction des places de parking dans les centres, favorise la convivialité et la sécurité des usagers faibles (piétons et cyclistes). Ce type de mesures contribue à terme à redynamiser les commerces de centre-ville et à ramener les promeneurs dans les centres. En effet, les places de parking situées dans les centres-villes sont le plus souvent monopolisées par les navetteurs et non par des clients potentiels des commerces alentours.
- Dans le même ordre d'idée, l'optimisation de l'offre des parking existante est intéressante. De nombreux parkings sont sous-utilisés et pourraient offrir une zone destinée au covoiturage organisé. Le covoiturage apparaît d'ailleurs comme une solution relativement simple et peu coûteuse pour diminuer le trafic sur nos routes, sachant que de nombreux automobilistes sont seuls dans leur voiture.
- Pour fluidifier le trafic et optimiser l'usage des parkings de dissuasion, la signalétique peut être améliorée. Les parkings doivent être clairement indiqués. Les panneaux et signaux doivent être plus lisibles. De même, ce type de signalétique de mobilité urbaine pourrait être uniformisé d'une commune à l'autre. Un plan de la ville et des parkings doit être accessible aux entrées principales de la commune.
- Les usages de la voiture peuvent être modifiés. Le système Cambio (voitures à louer pour quelques heures) ou les VAP (voitures à partager, covoiturage organisé) sont des exemples des pratiques à encourager. Dans les zones moins denses, il s'agira de faciliter les options de déplacements qui y correspondent. Les travaux du CRABE avec la centrale de déplacement et le projet Damier sont, à ce titre, très intéressants. Il semble que ce type de coordination des possibilités de déplacement, qui reprend toutes les offres - taxi social, covoiturage, transport en commun, ... - sur un site internet d'usage simple et clair, pourrait être tout à fait adapté à la région de l'est du BW.
- Les enjeux du transport scolaire sont très importants dans une province dense comme le Brabant wallon. Les plans de mobilité scolaires seront soutenus et améliorés.



Axe 4 :

Penser et organiser la mobilité à l'échelle du Brabant wallon

Décider d'un aménagement de voirie dans une commune peut avoir un impact sur la commune voisine. La mobilité doit donc se penser à l'échelle du Brabant wallon, sans s'arrêter à ses frontières.

- Une structure d'Observatoire provincial de la mobilité permettrait de poursuivre le travail effectué dans le cadre du Plan provincial de mobilité et de continuer à réfléchir de manière prospective à l'échelle du Brabant wallon et pas seulement d'une commune. Dans un premier temps, un conseiller en mobilité pourra être engagé auprès des services provinciaux.
- L'Observatoire jouera un rôle de coordination des politiques de mobilité communales et d'information sur la mobilité. Il développera également un « Plan directeur de la mobilité », qui élaborera des propositions concrètes tenant compte des besoins des piétons, des cyclistes et des véhicules. L'Observatoire tiendra une réflexion prospective en liant l'axe piéton, l'axe vélo, la dimension routière (p.ex. aménagement N4, désenclavement de Tubize-Clabecq), les aspects d'infrastructure multimodale, les réflexions sur les liaisons structurantes via les bus, trains, RER, etc.