

- stations de carsharing
- possibilités de louer un vélo
- Créer des **cartes d'itinéraires cyclables** qui évolueraient en fonction de la réalisation des aménagements. Ces cartes pourraient être éditées par la Province et mises à disposition des citoyens dans la Maison de la Mobilité à Wavre, les locales d'associations cyclistes, chez les vélocistes et disponibles également en téléchargement sur le site de la Province.
- La technologie permet également de développer des systèmes de **calcul d'itinéraires vélo** via une interface Web. La Province pourrait confier une mission visant à centraliser toutes les informations sur la cyclabilité des itinéraires, ce en collaboration avec les associations cyclistes et veiller à que cette base de données soit régulièrement mise à jour. Les solutions développées notamment par Google et Geovélo (voir ci-dessous) ont le grand intérêt de permettre aux utilisateurs d'apporter leur pierre à l'édifice en interagissant avec le logiciel et en informant sur la cyclabilité des itinéraires générés voire en proposant des itinéraires alternatifs. Ce système participatif permet de disposer d'informations réellement utiles pour les cyclistes et en constante évolution.
- Mettre en place à l'échelle de la province du Brabant wallon une **centrale de mobilité** qui centraliserait toutes les informations sur les différentes manières de se déplacer dans la province et vers les autres provinces. Une telle centrale doit fournir aux citoyens une information interactive et mise à jour régulièrement voire en temps réel. Cette information devra être accessible aux PMR et les outils numériques devront prendre en compte les personnes rencontrant des déficiences visuelles (Label AnySurfer).
Les informations qu'elle doit apporter concernent :
 - Plans des réseaux de transport public
 - Horaires des transports publics
 - Calcul d'itinéraires multimodaux

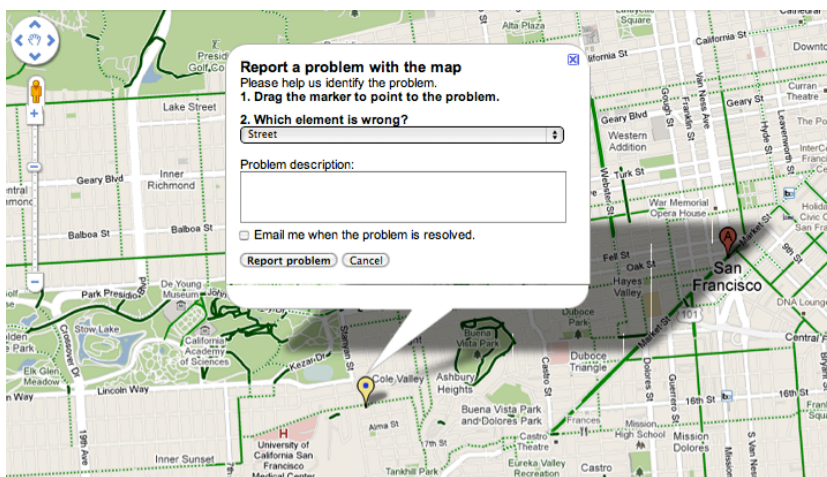
- Changements d'horaires, déviations de ligne, problèmes de service, ...
- Titres de transports : formules tarifaires et points de vente
- Itinéraires pour les modes doux
- Possibilités de location et d'entretien
- Accessibilité PMR
- Carsharing : fonctionnement, stations, disponibilités, ...

Il faudra veiller à fournir de l'information

Exemples :

Le calcul d'itinéraire vélo de Google (Biking Directions)

Une nouvelle option a fait son apparition dans Google Maps en mars 2010 pour calculer des trajets à vélo. Cette fonctionnalité vient ainsi s'ajouter aux trajets en voiture, à pied ou en transports en commun mais n'est à présent disponible que pour les Etats-Unis. Cette fonctionnalité est importante car les vélos ont accès à des pistes cyclables interdites aux automobilistes et l'algorithme qui recherche le meilleur chemin entre deux points ignore l'existence de ces liens cyclables et recommande donc un chemin non-optimal. De plus, Google privilégiera les chemins plus plats afin d'éviter les pentes ardues. Google a inclus dans son système la possibilité pour les internautes de signaler un problème d'itinéraire.

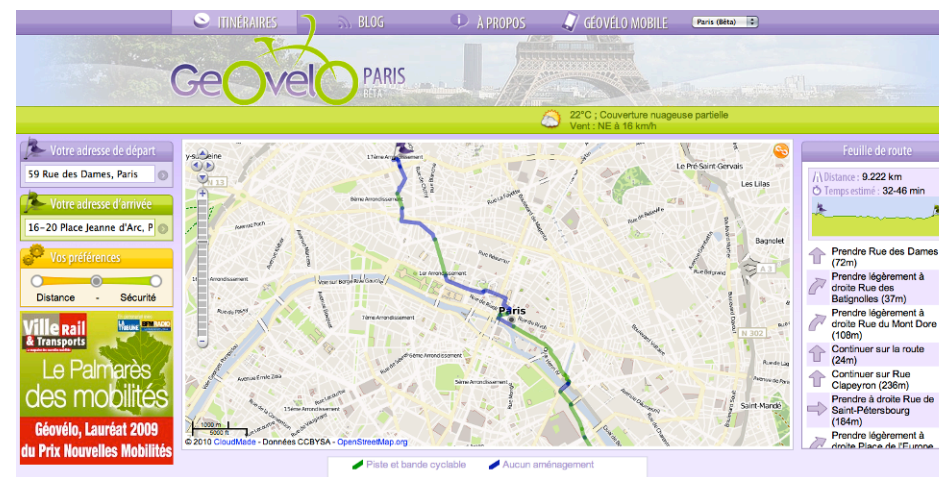


Plus d'infos : <http://maps.google.com>

Le calcul d'itinéraire Géovélo

L'association française « Autour du train » a développé une interface très performante pour calculer des itinéraires vélo partant du constat qu'il y avait une réelle carence au niveau de l'information pour les cyclistes. Le site indique clairement les itinéraires conseillés et les portions d'itinéraires qui disposent d'une bande cyclable ou d'un aménagement sécurisé. Le développement de ce système a coûté 100.000€ et a été dans un premier temps développé pour la ville de Tours mais est également disponible pour Paris et Nantes. L'idée est de fédérer autour de cette plateforme une communauté susceptible d'aider à la mise à jour.

Plus d'infos: www.geovelo.fr



Le point d'information et le Mobidesk la Province de Flandre occidentale

La Province de Flandre occidentale met à la disposition des citoyens et des entreprises sur son site Internet toutes les informations utiles pour leurs déplacements sous forme de fiches didactiques. L'information y est très régulièrement mise à jour et permet aisément de retrouver l'information recherchée. La Province dispose également d'un Mobidesk, centre d'information où des agents répondent aux questions en matière de mobilité. Enfin, une newsletter est publiée trimestriellement.

Plus d'infos :

http://www.oost-vlaanderen.be/public/wonen_milieu/mobiliteit/index.cfm

La Centrale de Mobilité du Luxembourg

La Mobilitätszentral est le vecteur de communication auprès des utilisateurs des transports publics luxembourgeois. Elle propose des offres concrètes destinées à améliorer la qualité du service et le confort des voyageurs. Grâce à un système de recherche sur le site Internet, l'horaire intégré permet de choisir le trajet le mieux adapté à ses besoins, par le bus et par le train, d'une destination vers une autre. Toutes les

informations sur les réseaux, les nouveautés, les travaux et les perturbations sont reprises sur ce portail. Un centre d'appel renseigne les utilisateurs par téléphone sur les différentes possibilités de trajets entre deux destinations. Il traite toutes leurs questions et leurs suggestions et les conseille sur la mobilité. Un guichet situé en plein cœur de la Gare centrale permet également aux citoyens d'accéder à l'information sur la mobilité.

Plus d'infos : www.mobiliteit.lu



Horaires intégrés Covoiturage Mobilité Tarifs Actualités A propos Contact Mam Vélo op d'Schaff

Action 3.1.2. Encourager les plans de déplacements

Constat

Un nombre significatif d'entreprises mettent en place des initiatives pour traiter les problèmes de déplacements induits par leurs activités et notamment le trafic généré par leurs employés et leurs clients. La plupart des régions européennes imposent ou recommandent la mise en place d'un plan de déplacement d'entreprise (PDE) pour les sociétés d'une

certaine taille. En région wallonne, il n'y a pas d'obligation mais les PDE sont encouragés notamment par la Cellule Mobilité de l'Union wallonne des Entreprises (UWE) et les cellules mobilité des partenaires sociaux (FGTB, CSC) qui mettent des outils à disposition des entreprises qui souhaitent se lancer dans cette démarche. Certaines écoles ont également procédé à la réalisation d'un plan de déplacements scolaires (PDS) afin de modifier les comportements de leurs élèves.

Objectifs

- Changer les comportements de déplacements des travailleurs pour leurs trajets domicile-travail et professionnels ;
- Amorcer une dynamique de réflexion au sein des entreprises sur leur impact en matière de mobilité et sur leur rôle et marges de manœuvre ;

Actions et mise en oeuvre

Les autorités publiques peuvent jouer un rôle pour faciliter la mise en œuvre de ces démarches et examiner les facteurs de succès de bonnes pratiques au niveau non seulement des entreprises mais également des écoles et des grands générateurs de trafic (complexes commerciaux, centres de loisirs, services administratifs, ...). La gestion de la mobilité est un nouveau rôle pour ces institutions qu'il y a lieu d'encadrer et de soutenir. La Province pourrait, sur son site Internet, mettre à disposition des différentes entreprises/écoles des informations sur la réalisation d'un PDE ou d'un PDS et éditer des brochures pour encourager la démarche. Elle pourrait également organiser en collaboration avec les stakeholders des rencontres entre entreprises et des rencontres entre écoles du Brabant wallon pour échanger des expériences et envisager des actions communes. A l'instar de ce qui fait en Flandre via un « fonds pour les navetteurs » (pendelfonds), la Province pourrait mettre en place un fonds visant à subsidier des projets en faveur d'une mobilité durable.

Exemples

Le « **Pendelfonds** » a été instauré en Flandre en 2006 et a permis de financer de nombreux projets au sein d'entreprises, pour des groupes d'entreprises ou pour des administrations provinciales. Toute institution

intéressée peut remplir un document de demande de subside en présentant son projet et chaque province dispose d'une personne de contact au sein du point de mobilité provincial.

Plus d'infos :

<http://www.mobielvlaanderen.be/pendelfonds/>

Action 3.1.3. Informer et sensibiliser les entreprises au transport multimodal de marchandises

Constat :

Les données statistiques relatives au transport de marchandises sont très parcellaires en Région wallonne et il n'est pas aisé de déterminer précisément l'évolution des flux de marchandises à l'échelle du Brabant wallon. Selon EUROSTAT, quatre catégories de marchandises semblent prépondérantes pour le Brabant wallon, tant pour le chargement que pour le déchargement : les minéraux bruts ou manufacturés, les denrées alimentaires et fourrages, les articles divers et les matériaux de construction manufacturés. On observe au total que près de 7-8 millions de tonnes de marchandises sont chargées et déchargées annuellement dans le Brabant wallon. Les tonnages élevés de minéraux bruts ou manufacturés s'expliquent par la présence d'une importante industrie extractive sur le territoire provincial. Les carrières/sablères sont représentées sur la **carte 2.5.3**. Les statistiques des cinq dernières années montrent que les livraisons par voies navigables et par route sont stables, mais que les livraisons par voies ferrées accusent une perte notable (source : FEDIEX). Il faut noter que, si le chemin de fer et la voie d'eau sont traditionnellement utilisés pour les grands volumes de transport, le développement du trafic de conteneurs, et la mise en place de plateformes de transbordement et de distribution locale, ouvrent de nouvelles perspectives, même pour des volumes de marchandises relativement modestes. Des conteneurs, provenant par exemple d'Asie, peuvent être déchargés sur des navires intérieurs et expédiés par voie navigable vers les plateformes intérieures situées dans les hinterlands des ports maritimes. A partir de là, les marchandises sont

distribuées localement par camion. Ce procédé multimodal permet de s'affranchir des difficultés de circulation routière autour des grands ports et de maintenir la massification, et donc les prix bas, permis par le transport maritime et fluvial. La voie d'eau est en effet un mode de transport capacitaire, peu coûteux, peu polluant et fiable. Regrouper les expéditions de différentes entreprises locales dans une plateforme multimodale permet d'atteindre un seuil critique de volume justifiant l'usage de la voie d'eau. Ainsi, on assiste ces dernières années à la mise en place de ligne régulière de bateaux porte-conteneurs entre Anvers et des plateformes intérieures (exemples : Renory près de Liège, et Châtelet). Tout porte à croire que cette tendance va se renforcer à l'avenir, même si sa concrétisation est relativement lente car elle implique une révolution culturelle dans les habitudes logistiques de beaucoup d'entreprises et de chargeurs.

Objectifs

- Encourager le report modal vers le rail ou la voie d'eau ;
- Soulager le réseau routier et préserver les noyaux d'habitat du trafic de poids-lourds ;
- Améliorer la compétitivité du secteur du transport de marchandises en développant de nouveaux marchés.

Mise en œuvre

La province est entourée de nombreuses plateformes multimodales en service ou en cours de finalisation. Trois semblent les plus pertinentes pour desservir la province :

- Charleroi Dry Port (Châtelet) : rail – route – eau (en service)
- Garocentre : rail – route – eau
- Sambreville : route-eau

A cela, il faut ajouter le port de Bruxelles, dont la partie nord est accessible aux bateaux maritimes jusqu'à 10.000 tonnes.

Enfin, comme mentionné précédemment (voir Action 1.2.3), le Brabant wallon dispose d'un ancien site industriel très bien situé aux portes de Bruxelles et disposant d'ores et déjà d'une accessibilité trimodale et d'infrastructures lourdes de transport. Il s'agit de l'ancien site des Forges

de Clabecq qui est en cours de réhabilitation. Etant donné la localisation et les équipements présents sur le site, celui-ci nous semble tout indiqué pour y développer des activités en rapport avec la logistique et les services industriels (voir Axe 1).

Les infrastructures de transbordement présentes autour du Brabant wallon sont encore méconnues des entreprises et un gros travail de promotion doit être engagé, en partenariat avec les exploitants de ces plateformes et avec la DPVNI (Direction de la Promotion des Voies Navigables et de l'Intermodalité) du SPW. Une manière d'attirer l'attention des chargeurs sur la possibilité de recourir à la voie d'eau est l'organisation de journées d'étude à destination des entreprises du Brabant wallon avec le témoignage d'entreprises témoins. Le site de Clabecq devrait être préservé de tout développement le long de la voie d'eau (entreprises sans lien avec la voie d'eau, logements, ...) qui pourrait hypothéquer le développement à plus long terme d'une infrastructure de transbordement.

Depuis 1996, la Région wallonne, au travers de la DPVNI, a mené des plans successifs de promotion du transport fluvial et d'aides au transport par voie navigable. Ils visaient essentiellement trois cibles : les bateliers, les entreprises utilisant la voie d'eau et, à partir de 2004, les opérateurs privés de lignes régulières de transport fluvial de conteneurs. Le plan pour 2008-2013 comporte différents volets dont les suivants peuvent intéresser les entreprises du Brabant wallon :

La prime à l'investissement pour le développement du transport de marchandises par voie navigable ou par chemin de fer :

- du matériel neuf nécessaire au transbordement de marchandises de/vers la voie navigable et/ou le chemin de fer : grue, bande transporteuse, installation de transbordement pour produits liquides, ...
- l'acquisition des terrains nécessaires au transbordement de marchandises de/vers la voie d'eau ou le chemin de fer ;
- les aménagements d'infrastructures nécessaires au transbordement de marchandises de/vers la voie d'eau ou le chemin de fer.

La prime aux services réguliers de transport de conteneurs par voie navigable :

- subside limité à 30 % des coûts d'exploitation de la ligne régulière pour une petite ou moyenne entreprise et à 20 % pour une grande entreprise.

La prime aux services de conseil vise la réalisation d'études ayant pour but d'identifier les incidences et l'opportunité d'un passage au transport combiné :

- 50 % du montant des honoraires du conseil agréé (plafond de la prime : 12 500 euros maximum par entreprise)

Ces aides doivent être davantage mises en avant et faire l'objet d'un vaste programme de communication auprès des chargeurs.

Plus d'infos :

http://voies-hydrauliques.wallonie.be/opencms/opencms/fr/promotion/transport/plan_wallon.html#nouveauplan

Exemples

À Quenast, le rail et la voie d'eau représentent entre 25 et 40 % des livraisons suivant les années. La **société SAGREX** a profité de la réhabilitation du site des anciennes forges de Clabecq pour y aménager une installation de déchargement de trains venant de la carrière de Quenast. Cette installation permet de déverser rapidement les granulats dans des trémies où ils sont repris par bandes transporteuses afin de charger des bateaux. Le transport par bateaux, combiné à l'alimentation par train du quai de chargement de Clabecq, permet de n'utiliser aucun camion pour toutes ces expéditions. Soit, pour chaque bateau de 1.200 tonnes, de réduire le trafic de 40 camions à travers la ville de Tubize et sur le réseau routier régional (source : FEDIEX). On notera également un transbordement route-eau à l'écluse 5F et la livraison par bateau de pâte à papier pour les papeteries de Virginal.



Le **prix de la DPVNI** récompense chaque année une entreprise qui a réalisé une belle progression en pourcentage de son tonnage acheminé par la voie d'eau sur l'année écoulée. Cette initiative permet de mettre à l'honneur une entreprise qui investit dans le transport fluvial et montre l'intérêt de ce recours à la voir d'eau par les entreprises.

3.2. Informer et sensibiliser les citoyens sur les manières de limiter les impacts de leurs déplacements

Cette section comporte les actions suivantes :

- Action 3.2.1 Choisir un véhicule plus écologique
- Action 3.2.2 Consommer moins de carburant

Action 3.2.1. Choisir un véhicule plus écologique

Constat

On recensait 186.600 voitures particulières en 2009 contre 162.900 en 2000 dans la province (Source : SPF Economie), ce qui correspond à un taux de croissance de 14,6% sur cette période (11,0% pour la Belgique). Le tableau ci-dessous montre une stabilité au niveau des nouvelles immatriculations dans la province :

Nouvelles immatriculations	
2006	22.340
2007	23.470
2008	21.492

La dispersion de l'habitat entraîne bon nombre de ménages à devoir acquérir deux véhicules, ce qui ne fait que renforcer le nombre de voitures mises en circulation.

Objectifs

- Améliorer les performances environnementales du parc automobile ;
- Montrer l'exemple auprès des citoyens en acquérant des flottes captives plus vertes ;
- Objectiver le concept de « voiture écologique ».

Mise en œuvre

L'Etat Fédéral et les régions ont mis en place différents systèmes de primes visant à favoriser la vente de véhicules plus écologiques. Il y a lieu d'encourager la continuité de ces primes tout en veillant à éviter de promouvoir l'acquisition de véhicules supplémentaires. Cette équation est difficile à résoudre et nécessite une approche concertée entre les différents niveaux de pouvoir et une définition claire des objectifs recherchés par ces primes. En effet, ces primes peuvent avoir un effet pervers car elles permettent aux ménages d'acquérir certains véhicules à un prix plus bas et d'économiser par ailleurs sur les frais de carburant, favorisant ainsi leur utilisation.

Le système d'obtention des primes fausse également le choix des acquéreurs étant donné qu'il se base exclusivement sur les rejets d'émissions de CO₂ alors que d'autres polluants et nuisances agissant localement (particules, bruit, ...) devraient être également pris en considération.

Afin de montrer l'exemple aux citoyens et permettre à l'industrie de baisser le prix de vente de ses véhicules écologiques, la Province pourrait accélérer le processus d'acquisition de véhicules écologiques pour ses flottes publiques et encourager les communes à en faire autant par le biais de subsides ou la mise en place d'une centrale d'achats.

Exemples

La méthodologie de l'**Ecocore** (www.ecoscore.be) permet de coter un véhicule selon ses performances environnementales. A chacun des modèles correspond un écocore allant de 0 à 100, plus le score s'approche de 100, moins le véhicule est polluant. L'écocore intègre, d'une part, les émissions de gaz à effet de serre, principalement le CO₂,

responsable des perturbations climatiques à l'échelle planétaire et, d'autre part, les émissions des polluants qui menacent directement notre santé dont les micro-particules, les dioxydes d'azote et autres composés volatiles. L'écoscore intègre également les incidences en matière de bruit et d'éco-système. A partir d'un écoscore de 70, on considère que le véhicule a de bonnes performances environnementales.

Action 3.2.2. Consommer moins de carburant

Constat

Bien que la consommation moyenne des véhicules a fortement diminué ces dernières années grâce aux progrès de l'industrie automobile, on observe un allongement des distances parcourues pour tous les motifs de déplacement. La dispersion de l'habitat et des activités et la densité du réseau routier en Belgique favorisent des déplacements sur de plus longues distances ce qui entraîne une augmentation de la consommation de carburant.

Objectifs

- Maîtriser la consommation de carburant ;
- Limiter les effets néfastes sur l'environnement.

Mise en oeuvre

Il est important de promouvoir une conduite rationnelle des véhicules motorisés et d'encourager la population à limiter les distances parcourues. L'utilisation de l'air conditionné de même que la pression des pneus et la vitesse ont un impact direct sur la consommation de carburant. La Province et les communes peuvent mener des campagnes de sensibilisation en s'associant avec des acteurs majeurs de la problématique (constructeurs, associations, ...) afin de changer les comportements et encourager les conducteurs à suivre des cours de conduite écologique.

Exemples

La campagne **e-positif** (www.e-positif.be) a été réalisée en 2007 par la FEBIAC et DrivOlution qui ont sélectionné via les médias 100 voitures/ménages et suivi un total de 170 particuliers/conducteurs selon les méthodes et principes de la conduite e-positive. Les résultats sont très encourageants. La moitié du groupe a atteint une économie allant de 10 à 18%. Pour un ménage moyen, l'économie annuelle s'élève à 300 - 500 €, sans compter les autres économies : réduction des frais d'entretien, moindre usure des pneus, diminution du nombre d'accidents. Au total, les participants au test ont économisé 12.500 litres de carburant et 25 tonnes de CO₂.

La Région bruxelloise a mené en 2006 une étude intitulée **Airco** visant à calculer l'impact de l'utilisation de l'air conditionné dans les véhicules motorisés. Le but de cette étude était de fournir aux autorités bruxelloises des éléments leur permettant de développer une campagne de sensibilisation effective auprès des consommateurs concernant la contribution aux émissions de gaz à effet de serre (GES) des systèmes d'air conditionné dans les véhicules particuliers.

Plus d'infos :

<http://dev.ulb.ac.be/ceese/CEESE/fr/projet.php?categorie=5&projet=12>

3.3. Se donner les moyens financiers de mener une politique volontariste en matière de mobilité

Cette section comporte les actions suivantes :

- Action 3.3.1 Dégager de moyens pour le réseau routier, vecteur multimodal
- Action 3.3.2 Dégager des moyens pour les transports publics
- Action 3.3.3 Générer des moyens par une fiscalité volontariste et des partenariats avec le secteur privé

Action 3.3.1. Dégager de moyens pour le réseau routier, vecteur multimodal

Constat :

En procédant à une analyse budgétaire des dépenses en matière d'investissements dans le réseau routier et pour l'aménagement de pistes cyclables, il apparaît qu'une grande partie des dépenses relève des entretiens ordinaires ou extraordinaires. Cette tendance s'explique par le fait que la majorité des investissements dans le réseau routier ont été réalisés au cours des précédentes décennies et qu'il y a lieu maintenant d'entretenir ce réseau vieillissant. Avec les années, le coût des travaux augmentent fortement, de nombreux budgets ne sont pas ou peu indexés et diminuent encore plus les marges de manœuvre des gestionnaires de voiries. Dès lors, les montants destinés à la construction de nouvelles infrastructures routières sont très limités.

Direction générale des Autoroutes et des Routes

Engagement par rubrique

	1990	1995	2000	2005	2006	Evolution dernière année	Evolution depuis 1990
Investissement	121 081 113	112 370 135	107 389 954	58 727 000	54 412 165	-7,3%	-55,1%
Entretien ordinaire	49 437 406	50 000 124	46 802 806	71 351 000	71 324 759	0,0%	+44,3%
Entretien extraordinaire	n/a	41 695 691	47 746 892	50 997 967	53 367 974	+4,6%	+28,0%*

*depuis 1995

Source : INS - Institut National de Statistique

Source : Rapport annuel 2006, DG des Autoroutes et des Routes

En 2005, le budget de la Direction des Routes du Brabant wallon était de 3,9 M€ pour les investissements et de 9,68 M€ pour les entretiens ordinaires et extraordinaires. En matière d'investissement, 1,16 M€ concernait la prolongation de la R.N°25 à Grez-Doiceau (troisième phase). En 2006, le budget de la Direction des Routes du Brabant wallon était de 5,6 M€ pour les investissements et de 9,8 M€ pour les entretiens ordinaires et extraordinaires. Aucun investissement n'a été réalisé pour la construction d'une nouvelle infrastructure excepté pour la réalisation d'un tronçon du RaVeL mais 1,53M€ ont été investis dans la sécurisation du réseau interurbain RESI.

Engagement par rubrique et par direction territoriale

Direction des routes	Investissement	Entretien ordinaire	Entretien extraordinaire
Namur	7 029 994	10 729 725	7 967 993
Luxembourg	5 853 382	13 028 884	8 472 968
Mons	11 963 911	9 154 041	6 566 565
Charleroi	12 117 438	8 305 729	6 627 329
Brabant wallon	3 904 643	5 815 737	3 868 073
Liège	13 393 374	9 093 621	7 276 045
Verviers	4 172 640	8 610 277	10 148 609
Services centraux	301 618	6 612 986	70 384
Total	58 727 000	71 351 000	50 997 967

Engagement par rubrique et par direction territoriale

Direction des routes	Investissement	Entretien ordinaire	Entretien extraordinaire
Namur	7 613 501	10 317 222	8 964 135
Luxembourg	6 226 911	13 676 918	9 029 449
Mons	10 155 296	8 506 263	7 116 938
Charleroi	7 556 293	8 011 620	8 157 763
Brabant wallon	5 613 546	6 174 954	3 631 276
Liège	10 841 429	8 945 326	8 999 033
Verviers	6 000 600	8 189 683	7 359 380
Services centraux	404 589	7 502 773	110 000
Total	54 412 165	71 324 759	53 367 974

Source : Rapports annuels 2005 et 2006, DG des Autoroutes et des Routes

Année 2005

Province	Total investissements	Nouvelles infrastructures (hors RaVeL)	% nouvelles infrastructures / total
Namur	7.030.000€	1.101.000€	15,66%
Luxembourg	5.853.000€	2.514.000€	42,95%
Mons	11.954.000€	942.000€	7,88%
Charleroi	12.117.000€	1.057.648€	8,73%
Brabant wallon	3.904.643€	1.162.000€	29,76%
Liège	13.393.000€	0€	0,00%
Verviers	4.172.640€	0€	0,00%
TOTAL	58.424.283€	6.776.648€	11,60%

Année 2006

Province	Total investissements	Nouvelles infrastructures (hors RaVeL)	% nouvelles infrastructures / total
Namur	7.613.000€	4.845.000€	63,64%
Luxembourg	6.227.000€	0€	0,00%
Mons	10.155.000€	942.000€	9,28%
Charleroi	7.556.000€	0€	0,00%
Brabant wallon	5.613.000€	0€	0,00%
Liège	10.841.000€	1.608.000€	14,83%
Verviers	6.000.600€	2.553.000€	42,55%
TOTAL	54.005.600€	9.948.000€	18,42%

Source : Rapports annuels 2005 et 2006, DG des Autoroutes et des Routes

Objectifs :

Les projets de construction de nouvelles infrastructures routières préconisées précédemment nécessitent des moyens financiers qui dépassent largement les budgets mis à disposition ces dernières années pour la province du Brabant wallon. Les ressources étant limitées, il est

souhaitable de les destiner aux projets présentant les plus grands avantages socio-économiques et qui répondront le mieux aux enjeux en matière de mobilité durable.

Mise en oeuvre:

- Mener des études préalables afin de s'assurer du choix des projets prioritaires et des tracés à privilégier : étude de trafic sur base de modèles de transport, analyse coûts-bénéfices réalisée par un organisme indépendant, études d'incidences, estimations financières, ...
- Etablir un plan pluriannuel d'investissements qui permettra la réalisation phasée des infrastructures routières retenues;
- Développer une vision stratégique cohérente d'axe. On peut à ce titre s'inspirer de la démarche « streefbeeld » de la Région flamande. Il s'agit d'un schéma directeur établi pour un axe routier important, intégrant les aspects circulation, transport en commun, aménagement des carrefours, aménagements urbains, développements immobiliers le long de l'axe, etc. Ce type de démarche, qui s'affranchit des frontières communales des PCM/PICM, permet d'offrir un cadre clair et partagé entre les différents acteurs quant aux évolutions le long de l'axe routier. Il permet d'éviter un développement désordonné, par exemple de surfaces commerciales, qui a leur tour génèrent des problèmes de sécurité ou de congestion, etc.
- Planifier des mesures d'accompagnement liées à la réalisation du projet (réduction de capacité sur les axes à délester, signalisation, information, ...) et prendre en compte leur impact budgétaire. Trop souvent, ces mesures sont oubliées ou ne peuvent être réalisées par absence de moyens financiers complémentaires au projet initial.
- Etudier les potentialités de partenariats public-privé pour tout ou partie de l'infrastructure. Les secteurs publics et privés sont encore très cloisonnés et chacun tirerait parti d'une plus grande collaboration.

Partenaires :

Province du Brabant wallon, Région wallonne, Sofico, Communes, Sociétés de transport, associations : automobilistes, cyclistes, environnementales, ...

Action 3.3.2. Dégager des moyens pour les transports publics

Constat

Le TEC Brabant wallon bénéficie d'une subvention annuelle d'exploitation destinée à couvrir une partie des charges d'exploitation. Cette subvention regroupe, outre la subvention de fonctionnement indexée, des montants accordés pour la mise en place de la politique pour les PMR et pour les publics cibles (65+), la contribution régionale au RER-bus, la subvention relative aux Transports Scolaires et une subvention accordée à titre de prime d'intéressement à la réalisation d'objectifs fixés par le contrat de gestion.

Le tableau suivant présente le budget d'exploitation pour les années 2007, 2008 et 2009. On remarque que tous les postes connaissent une progression, ce qui est notamment le signe positif d'une augmentation progressive, bien que lente, de l'offre. Toutefois, les charges d'exploitation et la subvention régionale augmentent plus rapidement que les différents produits d'exploitation, ce qui indique que le taux de couverture des dépenses se détériore: L'autorité publique prend chaque année davantage à sa charge les coûts d'exploitation, notamment en raison des politiques de gratuité ou de tarif très attractifs mises en place en faveur de différents publics cibles. En ce qui concerne les investissements d'exploitation, on observe une stabilité au cours des trois années. La capacité d'investissement est cependant fort limitée et concerne essentiellement les amortissements du matériel roulant.

Province	Charges d'exploitation	Subvention régionale	Produits d'exploitation	Taux de couverture	Investissements d'exploitation
2007	32.288.000€	22.790.000€	10.533.000€	32,6%	906.000€
2008	35.561.000€	24.696.000€	11.320.000€	31,8%	853.000€
2009	40.000.000€	27.463.000€	12.446.000€	31,1%	900.000€

Source : Rapports annuels TEC Brabant wallon 2007, 2008, 2009

En ce qui concerne le Groupe SNCB, les budgets d'exploitation et d'investissement relatifs au Brabant wallon ne sont pas disponibles isolément.

Objectifs :



L'amélioration substantielle du réseau de transport public et des services à destination de la clientèle nécessite des moyens financiers conséquents qui dépassent largement les budgets mis à disposition du TEC Brabant wallon

ces dernières années. Les ressources financières étant limitées, il est souhaitable de les destiner aux projets/lignes présentant les plus grands avantages socio-économiques et qui répondront le mieux aux enjeux en matière de mobilité durable.

Mise en oeuvre:

Si on compare ces chiffres aux projets évoqués à l'axe 2 pour la mise en place d'un réseau 2020, on se rend compte qu'un effort budgétaire colossal sera requis et que celui-ci impliquera non seulement la Région et la Province mais devra probablement également être porté par les communes qui profiteront de l'augmentation de l'offre de transport public.

- Mener des études préalables afin de s'assurer du choix des projets prioritaires et des tracés à privilégier : étude de trafic, analyse coûts-bénéfices réalisées par un organisme indépendant,, ...

- Etablir un plan pluriannuel d'investissements qui permettra la réalisation des infrastructures nécessaires et la mise en place de nouveaux services ;
- Planifier les mesures d'accompagnement liées à la réalisation d'un projet (exploitation, dépôts, communication, évaluation, ...) et prise en compte de leur impact budgétaire. Trop souvent, ces mesures sont oubliées ou ne peuvent être réalisées par absence de moyens financiers complémentaires au projet initial.
- Etudier activement les potentialités de partenariats public-privé pour tout ou partie de l'infrastructure et/ou des services. Les secteurs publics et privés sont encore très cloisonnés et chacun tirerait parti d'une plus grande collaboration.

Partenaires :

Province du Brabant wallon, Région wallonne, SOFICO, fonds européens, Communes, Sociétés de transport (SNCB, TEC, DE Lijn), entreprises

Exemples

La société De Lijn a élaboré un vaste plan de développement de son réseau de transport public dans chacune des provinces flamandes qui s'intitule **Mobiliteitsvisie 2020**. Ce plan a été élaboré sur base de la méthodologie développée par TRITEL et appliquée dans le cadre du PPM (voir rapport de phase 2). La réalisation des objectifs du plan Visie 2020 de De Lijn envisage notamment la création de nouvelles lignes de tram et de tram-train et nécessite selon la société un doublement des budgets d'investissement durant une vingtaine d'années. Pour évaluer précisément les différents projets et les prioriser, De Lijn a confié à des experts indépendants une vaste analyse coûts-bénéfices afin de quantifier les effets directs et indirects de la mise en place de ce nouveau réseau.

Plus d'infos : <http://www.delijn.be/mobiliteitsvisie2020/homepage.htm>

La rentabilité économique des investissements dans les transports publics a fait l'objet d'un projet européen appelé **TRANSECON**. Celui-ci a analysé le retour sur investissement de treize projets d'investissement à grande échelle dans différents pays européens. Les résultats de ces

treize projets sont proches les uns des autres et sont internationalement reconnus dans le domaine des infrastructures de transport. Les principales conclusions de ce rapport font état :

- d'un retour sur investissement qui se situe entre 1,3€ et 1,6€ par euro investi ;
- d'un effet multiplicateur de 2 à 2,5 des coûts d'investissement sur l'économie régionale ;
- de la création en moyenne de 30 emplois par millions d'euros investi.

Plus d'infos : <http://www.iasonproject.eu/consortium/transecon.html>

Action 3.3.3. Générer des moyens par une fiscalité volontariste et des partenariats avec le secteur privé

Constat

Bien que les outils fiscaux ne soient pas réellement dans les mains des autorités provinciales, la fiscalité est un outil trop important pour être passé sous silence. En effet, la fiscalité permet d'orienter les comportements des citoyens et des entreprises par le jeu des primes et avantages fiscaux ou encore des taxes à l'encontre des comportements indésirables.

Dans un autre registre, la Belgique a encore peu développé les partenariats public-privé qui permettent dans des cas bien précis de disposer d'une source de financement alternative pour des grands projets d'infrastructure ou le développement de nouveaux services.

Objectifs

- Orienter les comportements et soutenir la politique de mobilité ;
- Dégager de nouvelles perspectives financières pour le développement d'une mobilité durable.

Mise en oeuvre

La Province devrait mener une analyse fine des outils fiscaux à sa disposition et voir de quelle manière les faire évoluer pour répondre aux objectifs de mobilité du Plan provincial. Elle devrait également plaider au niveau régional pour l'adaptation ou la création de mesures fiscales favorisant les modes de déplacement alternatifs à la voiture. A ce titre, le recours par un nombre croissant d'entreprises au « budget mobilité » peut constituer un substitut attrayant à la voiture de société à condition de lui donner les mêmes avantages fiscaux.

Les grands projets évoqués dans ce plan, qu'il s'agisse de la création et/ou de l'exploitation d'une ligne de tram-train ou de projets de contournement routier des deux pôles régionaux pourraient être envisagés avec une collaboration du secteur privé qui pourrait avoir un avantage dans cette initiative. Parallèlement, ces projets devraient être conçus en intégrant les possibilités de récupération des plus-values foncières engendrées par chaque projet. De tels montages sont envisageables en Belgique et c'est notamment le cas pour le projet de la gare de Gand-Saint-Pierre. On constate que trois ingrédients sont nécessaires: une volonté (on veut travailler ensemble), une coopération (on travaille ensemble) et un cadre formel (on signe un contrat). Sur cette base, toute une série de partenariats sont possibles.

Exemples

Le versement transport

En France, le financement du transport public est assuré à 45% par le versement transport des entreprises. Instauré en 1971 en Ile-de-France, le versement transport est un impôt affecté aux transports publics que doivent payer toutes les administrations et entreprises de plus de 9 salariés appartenant à un périmètre de transports urbains. Ce versement transport est calculé sur la masse salariale et peut aller de 0,005% dans les régions peu peuplées à 2,6% à Paris.

Valorisation du patrimoine foncier et immobilier

Au Japon, la privatisation de la Japanese National Railways a permis un fort développement des activités dans l'enceinte des gares et une valorisation des terrains aux alentours. En 2006, la part des gares dans le

revenu d'exploitation, indépendamment de l'activité de transporteur, atteignait 42 %, générant des revenus complémentaires très utiles pour l'investissement sur le réseau.

La construction du métro de Copenhague a bénéficié d'un projet original de financement qui combinait trois objectifs : valorisation des terrains, aménagement du territoire et création d'une nouvelle infrastructure. L'idée de départ était de développer un nouveau quartier en prolongement du centre-ville et d'y accueillir 20.000 habitants et quelque 50.000 emplois. L'ambition était d'en profiter pour doter ce nouveau morceau de ville et toute la capitale danoise d'un métro ultra moderne. L'autorité publique disposait de terrains libres de toute charge et susceptibles d'être valorisés, ainsi que d'une ouverture de crédit. L'idée est née de développer un programme immobilier sur ces terrains, valorisés grâce à la construction du métro. Le coût de construction du projet (estimé à 1,7 milliards d'euros) a été couvert en grande partie par la plus-value réalisée sur les terrains et les taxes foncières. (Source : Rendez-vous du progrès de la STIB – 2005).

Partenariats public-privé (PPP)

A La Haye, un PPP a rendu possible la création d'une liaison routière bloquée depuis 25 ans en l'enterrant. Le coût de cette route souterraine a pu être couvert par la viabilisation des terrains environnants, convertis en un quartier de 700 logements avec des jardins et un parc public. La promotion immobilière (privée) a dégagé les moyens financiers nécessaires à la construction de l'infrastructure (publique).

A Nottingham, on a permis la création de la ligne de tram de 14 km dont la construction s'imposait pour appuyer le redéveloppement de la ville. Le contrat a associé trois groupes de partenaires, les autorités locales (ville et Comté), un ensemble de sociétés privées (exploitant la concession de tram) et aussi le constructeur du matériel roulant. (Source : Rendez-vous du progrès de la STIB – 2005).

3.4. Assurer le suivi et l'évaluation du plan provincial de mobilité

Cette section comporte les actions suivantes :

- Action 3.4.1 Mettre en place une cellule mobilité et développer des outils d'analyse de la mobilité
- Action 3.4.2 Créer un organe de suivi du PPMBW

Action 3.4.1. Mettre en place une cellule mobilité et développer des outils d'analyse de la mobilité

Constat

L'élaboration du Plan provincial de Mobilité a été confrontée à de nombreuses lacunes en matière de données, données pourtant indispensables pour poser un diagnostic éclairé et objectif. De plus, cette absence de données ne permet pas de mettre en place des indicateurs fiables pour suivre l'évolution des comportements et cerner les impacts des actions qui seront mises en œuvre.

Objectifs

- Disposer des éléments d'analyse pour prendre des décisions pertinentes ;
- Objectiver les débats et les prises de décision ;
- Développer des indicateurs d'évolution et évaluer les résultats de la mise en œuvre du Plan provincial ;
- Assurer les relations et des moments de concertation avec les autres régions et provinces

Mise en oeuvre

Il importe de se doter d'instruments permettant une meilleure connaissance de la mobilité afin d'objectiver et prioriser les investissements et mesures. Rappelons à ce titre que la méthodologie utilisée dans la partie transport public du présent Plan comprend, en Flandre, le recours intensif aux outils de modélisation dont sont dotées

toutes les provinces depuis plus de 10 ans. Ceux-ci permettent, notamment, d'estimer la fréquentation future des lignes proposées. En Wallonie; comme en Flandre, cette réflexion devrait être menée au niveau régional mais la province de Brabant wallon est sans aucun doute la première concernée.

La province du Brabant wallon pourrait se doter d'une cellule Mobilité à l'instar des cellules Mobilité mises en place dans toutes les provinces flamandes et dans d'autres pays. Cette cellule aura les missions suivantes :

- Centraliser toutes les études et projets en cours ou achevés qui sont de niveau provincial et les mettre à disposition des communes, sociétés de transport, bureaux d'études, associations, ...
- Assurer le suivi et la convergence des PCM entre eux et avec le Plan provincial.
- Mettre en place des outils d'analyse de la mobilité (comptages récurrents tant sur le réseau routier que sur le réseau de transport public et au niveau des cyclistes, enquêtes, indicateurs de performance, ...)
- Etre en contact avec les échevins et conseillers en mobilité des communes et être le relais des questions de mobilité à l'échelon provincial et régional;
- Collaborer avec les services en charge de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme tant au niveau provincial que régional ;
- Organiser des rencontres régulières avec les cellules en charge de la mobilité au sein des différentes provinces (wallonnes et flamandes) et la Région bruxelloise pour s'informer sur les projets en cours et analyser les complémentarités et dysfonctionnements générés par ces projets ;
- Venir en soutien à lka réalisation des PDE et PDS ;
- Mener des campagnes de promotion et de sensibilisation au niveau provincial ;

- Animer l'organe de suivi du Plan provincial de Mobilité (voir ci-dessous)

Dans un premier temps, cette cellule devrait se composer de 2 personnes à temps plein afin de remplir les missions décrites ci-dessus. Le budget annuel à prévoir devrait être de l'ordre de 150.000€ pour couvrir les rémunérations et les frais de fonctionnement (matériel informatique, communications, réalisation de brochures, création de pages Web sur le site provincial, organisation de réunions thématiques, encadrement des entreprises et écoles, ...). L'effectif de cette cellule pourrait augmenter en fonction des besoins. Pour comparaison, toutes les provinces flamandes disposent d'une équipe pouvant atteindre plus d'une dizaine de personnes.

Action 3.4.2. Créer un organe de suivi du PPMBW

Constat

Le Plan provincial de Mobilité du Brabant wallon est une initiative de la Province du Brabant wallon, soutenue par la Région wallonne, qui a associé au sein d'un comité de pilotage les différentes administrations régionales et provinciales, les opérateurs de transport et le monde des entreprises. Celui-ci a suivi l'élaboration du plan et émis ses recommandations. A chaque phase de l'étude, les constats et propositions ont été présentés à un comité technique qui regroupait toutes les communes de la province ainsi que de représentants du monde associatif et économique.

Parallèlement à la décision d'élaborer un Plan provincial de Mobilité, la Province du Brabant wallon a mis en place le premier Conseil consultatif provincial de la Mobilité (CCPM) en Région wallonne. Cet organe, qui a suivi les différentes phases du PPM, sera lui aussi appelé à jouer un rôle dans la manière de mettre en œuvre les propositions d'actions de ce plan.

Objectifs

- Disposer d'un lieu d'échanges pour amorcer un débat de société sur les grands enjeux en matière de mobilité et d'aménagement du territoire ;
- Assurer le suivi réel de l'étude et promouvoir la concrétisation d'un maximum d'actions ;
- Faciliter la prise de décision au niveau provincial et régional en apportant une vision éclairée et partagée.

Mise en oeuvre

Les différentes réunions et journées de travail organisées dans le cadre de l'élaboration du plan ont permis la création d'une dynamique nouvelle et riche d'enseignements. Des échanges de point de vues aussi pertinents que variés ont permis la rédaction finale de cette étude qui doit se concevoir davantage comme un schéma stratégique d'orientation qui nécessite des études complémentaires pour de nombreux volets. Le **Tableau 3.4.2** résume les différentes actions réparties en 3 axes et précise à quel horizon ces actions doivent être réalisées (ce qui ne signifie pas qu'il ne faut pas y travailler dès à présent), quels sont les acteurs compétents pour y parvenir, lequel d'entre eux doit coordonner l'action et quel(le)s cartes ou tableaux du rapport s'y réfèrent.

L'avis des bureaux d'étude est qu'il faut pérenniser cette démarche en instituant un comité de suivi, de concertation et d'évaluation du Plan provincial. Ce comité devrait se composer de membres permanents et de membres invités en fonction des thématiques abordées. Il aura pour mission d'assurer le suivi des actions et de effectuer périodiquement le bilan des actions proposées.

Une piste consisterait à faire évoluer le CCPM vers l'organe de suivi proposé, sa composition ayant déjà été fixée par le Conseil provincial. Cet organe devra être renouvelé en novembre 2010 et cela pourrait être l'occasion d'en modifier la composition et d'y ajouter des représentants d'associations qui pourraient y siéger de façon permanente. Des groupes de travail pourront également être créés pour débattre d'un point particulier.

Ce comité doit disposer d'un coordinateur permanent qui se chargera d'organiser les réunions et d'établir les comptes-rendus. La cellule mobilité provinciale proposée ci-dessus pourrait remplir une telle mission.

Membres permanents (proposition)

- Province du Brabant wallon
- SPW – DG01 Routes et bâtiments
- SPW – DG02 Mobilité et voies hydrauliques
- SPW – DG04 – Aménagement du territoire, logement, patrimoine et énergie
- Représentants des communes (2 par zone, une petite commune et une grande commune), représentation tournante
- SRWT et TEC Brabant wallon
- Groupe SNCB
- Direction des routes du Brabant wallon
- Union wallonne des Entreprises (UWE)
- Intercommunal du Brabant wallon (IBW)
- Associations

IV. CONCLUSION DES AUTEURS

L'étude du Plan Provincial de Mobilité a été innovante et instructive à plusieurs égards.

Tout d'abord, il est reconnu que les plans communaux de mobilité permettent une sensibilisation importante des pouvoirs politiques et des citoyens et la réalisation de nombreux projets mais les limites d'une approche à un niveau relativement local se sont rapidement fait sentir. De nombreux projets pertinents à l'échelon communal peuvent s'avérer d'un intérêt limité au niveau provincial voire engendrer des problèmes importants en-dehors du territoire initial. L'analyse de la mobilité à une échelle plus grande s'imposait donc et ce fut précisément l'objectif recherché par ce plan provincial.

Ensuite, ce plan a dès le départ intégré la planification territoriale comme arcane de son développement en réfléchissant aux impacts à long terme de la localisation des activités. Le diagnostic a ainsi montré que les politiques d'aménagement du territoire des dernières décennies ont rendu possible la dispersion de l'habitat et son corollaire d'effets secondaires sur les déplacements. En d'autres mots, ce plan de mobilité est fortement teintée de recommandations en matière de gestion de l'espace et renvoie ainsi les responsabilités à des organes de décision soit dans d'autres domaines soit à un niveau plus élevé tel que la Région.

Le plan a également montré l'urgence d'une action publique volontariste s'il l'on veut inverser la tendance d'une croissance inexorable des déplacements automobiles. La situation est telle que le plan vise non à réduire leur nombre total d'ici 2030 mais plutôt à le stabiliser et à capter cette augmentation par des modes plus durables. Les investissements devront être importants et les changements de mentalité profonds mais c'est, selon les auteurs, la seule issue vers une

mobilité durable qui dont-on le rappeler ne se limite pas à soulager les nuisances environnementales mais doit renforcer la position économique du Brabant wallon en tant que province dynamique et génératrice d'emplois et assurer le bien être social pour tous ses habitants.

Enfin, ce plan ne doit pas être perçu comme une boîte à outils universels et obligatoires qu'il suffirait en quelque sorte d'appliquer au cas par cas des projets et développements mais plutôt le premier jalon d'une réflexion globale sur la nécessaire interaction entre le développement territorial et les infrastructures et services de transport. Le travail ne fait que commencer et est dans les mains de toutes les parties prenantes tant au niveau communal, que provincial et régional.

Les auteurs ont fort apprécié le déroulement de l'étude, les contacts avec les différents partenaires et la dynamique qui s'est créée. Il se dégage en fin de parcours un certain optimisme car la gravité de la situation semble avoir été perçue et les nombreuses réactions aussi pertinentes que parfois contradictoires montrent combien la gestion de la mobilité est un défi de société fondamental qu'il ne faut pas délaissier.

Les auteurs remercient la Province du Brabant wallon et la Région wallonne pour la confiance qui a été accordée à leurs bureaux et espèrent vivement que leur maigre contribution servira les intérêts communs d'une province pleine d'atouts mais dont l'accessibilité pourrait être menacée.

Jean-Philippe LENS - Aménagements

Mathieu NICAISE – Tritel

Xavier TACKOEN - Espaces-Mobilités

Alix VAN CAUWENBERGHE – Espaces-Mobilités