

**Atelier citoyen mobilité
Arlon, 17 novembre 2011
Compte-rendu des discussions**

Organisation : Maison de la culture d'Arlon – Fédération Inter-Environnement Wallonie

Personnes présentes : 13

0. Développer une vision multimodale

Développer une palette de solutions de mobilité cohérentes nécessite d'avoir une vision globale, à l'échelle d'un bassin de vie, intégrant les différents modes de transport dans une logique de complémentarité.

Au niveau des aménagements, il est important d'accorder de la place aux alternatives à l'automobile : bandes bus (y compris l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence sur les autoroutes), pistes cyclables, trottoirs. Ceci sans perdre de vue la nécessité de partager l'espace public (en ville, il n'est pas toujours opportun de séparer les trafics).

On déplore un manque de visibilité des alternatives à la voiture solo : Telbus, taxis sociaux, ... gagneraient à être mieux promotionnés.

Un exemple très concret d'aide à la multimodalité : en Allemagne, il existe un billet unique permettant d'utiliser tous les modes de transport (avec une restriction au niveau des trains rapides). Mais, encore une fois, de la qualité de l'information dépend l'utilisation qui est faite (ou non) de cet outil.

Il faut travailler en priorité l'accessibilité multimodale des lieux publics.

1. Modifier les comportements

La culture de la voiture existe bel et bien. Beaucoup de personnes n'envisagent pas de se déplacer autrement, même pour de tout petits trajets. Et ne supportent pas ce qu'ils/elles considèrent comme des entraves à leur liberté de conduire. Deux exemples illustratifs :

- même celles et ceux qui signent une pétition pour disposer d'un parking à proximité de l'école ne l'utilisent pas si celui-ci est distant de 70 m de l'entrée de l'école... ;
- une enquête réalisée aux abords d'une école fondamentale d'Arlon a montré que 11% seulement des automobilistes respectaient le 30 km/h avant 08h30' et 6% après cette heure.

Il est intéressant d'étudier les motivations à la base des évolutions en matière de mobilité. Ainsi, le nombre d'écoles fondamentales en Province du Luxembourg a diminué de moitié, ceci alors même que l'on peut maintenir une école avec juste 14 élèves. Parmi les facteurs, une désertion des petites écoles de village parce qu'on ne peut y garantir des services de repas sur le temps de midi et de gardiennage compatibles avec les habitudes / exigences nouvelles.

La mobilité étant en grande partie une activité induite (il est rare que l'on se déplace juste pour le plaisir de bouger), améliorer la mobilité implique d'agir, en amont, sur les comportements générateurs de mobilité.

2. Bus : un service à revoir

Le bus est un outil principalement local. Il est nécessaire de bien le connaître pour le maîtriser, et la connaissance des services TEC dans la localité X ne signifie pas que l'on puisse sans souci utiliser les services dans la localité Y. Ceci constitue une différence fondamentale avec le réseau ferroviaire (qui dispose de « portes d'entrée » avec les gares et qui est « physiquement identifiable »). Par exemple : même en tant que « professionnel de la mobilité », il n'est pas évident de donner des indications telles que : comment se rendre aller d'Arlon à Libramont en bus pour arriver à destination à 09h00' du matin.

Il conviendrait de revoir entièrement les lignes TEC pour faire concorder offre et demande, tout en étant conscient que la desserte fine est impossible à maintenir partout en milieu rural : les TEC doivent s'adapter à la mobilité actuelle. A titre illustratif, on relèvera que l'offre en transport en commun est fort réduite pour les riverains de la N4, particulièrement le week-end, alors que cette voie rapide est bordée de petites localités entièrement dépendantes de la route.

3. Trains : inverser les tendances

Le service ferroviaire a tendance à se dégrader ces dernières années, et ce en dépit d'une forte augmentation de la fréquentation (plus 50% de personnes transportées en service intérieur sur 10 ans). Quelques causes potentielles à cet état de fait : les aspects communautaires et la clé de répartition 60/40, le goulot d'étranglement de la jonction nord-sud à Bruxelles, le manque d'investissements, la suppression de trains et de gares ou d'arrêts, ...

Dans la Province du Luxembourg se pose le problème des liaisons transfrontalières. A titre d'exemple : les tarifs SNCB et luxembourgeois sont différents (ces derniers étant plus avantageux), le parking SNCB payant à Arlon a un effet dissuasif, ...

Il existe des idées originales à développer, comme par exemple de relancer la fréquentation de la gare de Sterpenich en valorisant le parking IKEA.

4. Pratiques quotidiennes : l'apprentissage de la mobilité alternative

Il n'est pas évident de pouvoir coordonner les différents transports que l'on utilise. Pour faire cela, internet est un fort bon outil. Mais il faut y avoir accès et le maîtriser. Damier organise des formations à cet effet.

Les coûts de déplacement avec les différents modes de transport sont souvent sous-estimés. Or, il est important de les connaître pour pouvoir prendre les bonnes décisions de mobilité, particulièrement lorsque les moyens financiers dont on dispose sont réduits. Ainsi, même une

toute petite voiture achetée d'occasion à 2000 ou 3000 euros et qui roule environ 15.000 km par an présente un coût de revient de l'ordre de 0,15 c€/km.

La mobilité alternative se développe et s'entretient par la pratique. D'où l'importance d'y initier les enfants dès que possible. Ceux que leurs parents véhiculent continuellement ne possèdent pas les connaissances de base pour accéder aux autres formes de mobilité (syndrome banquette arrière).

5. Mais encore...

Une solution aux problèmes de mobilité dont on parle peu réside dans le télétravail. On pourrait y voir une chance pour la ruralité. Des sociétés pourraient en effet délocaliser certains de leurs services en milieu rural dès lors que ceux-ci peuvent être exécutés à distance.

Le plan provincial de mobilité en cours de réalisation s'intéresse notamment aux parkings de covoiturage (relevés des pratiques actuelles, potentialités d'aménagements etc). Encore une fois, il est besoin d'une vision globale (accessibilité à certains parkings de covoiturage à assurer aussi pour les personnes ne disposant pas de voiture, à vélo p. ex.).

Pour faire changer les choses dans le monde du travail, il est nécessaire de démontrer aux entreprises les avantages liés à des pratiques de mobilité alternative de leur personnel. Par exemple, instaurer le covoiturage permet de diminuer le nombre de remboursements pour les trajets domicile-travail.

6. Pour conclure

La dynamique locale est importante. Citoyens et pouvoir politique doivent collaborer pour que les solutions de mobilité alternative à la voiture solo voient le jour, soient connues et utilisées.