

## Prospect 15 - PV n° 11, rencontre du 10/05/2005

Communes représentées:	Anhée: Stéphane Bocart, Echevin Beauraing: Denis Jullian, Secrétaire Communal Bièvre: David Clarinval, Bourgmestre Ciney: Joseph Dethy, Echevin Hamois: Luc Jadot, Bourgmestre Hastière: Claude Bultot, Bourgmestre Havelange: Jean-Pol Gérard, Echevin Houyet: Marie-Claude Lahaye, Bourgmestre Onhaye: Gérard Cox, Bourgmestre Rochefort: François Bellot, Bourgmestre Yvoir: Charles Paquet, Echevin
Excusés:	Willy Borsus (Somme-Leuze) et Jean-Claude Maene (Beauraing), Bourgmestres
Intervenants:	Philippe Toint, Professeur à l'Université de Namur et André Walgraffe, Conseiller au Cabinet du Ministre André Antoine
CCRD:	André Elleboudt Marc Baeken
Invités:	Jean-Claude Gobeaux et Olivier Granville (Bureau Economique de la Province de Namur)

1. Accueil par André Elleboudt
2. Contenu

Philippe Toint, Professeur aux Facultés Universitaires de Namur, présente les axes de travail du Groupe de Recherche sur les Transports (GRT).

### A. Le Cadre

- Les ménages comme acteurs de la mobilité.
- Les dimensions socio-spatiales des déplacements.
- Les déplacements dans le temps et les motifs.
- Les modes de déplacement.
- Les comportements de la mobilité.
- Les liens entre voiture et pollution.

De l'ensemble de ces analyses, il ressort que le monde des transports n'est pas rationnel et que les frontières entre les facteurs économiques, sociologiques, ... sont ténues. Les facteurs qui interagissent sont l'objet d'analyses constantes dont les résultats sont présentés de manière thématique, tous les mois, et ce depuis 13 ans. Avis aux amateurs, ces séminaires mensuels sont accessibles aux personnes intéressées. En outre, les résultats ont fait l'objet d'une publication « La mobilité quotidienne des Belges », J.-P. Hubert - P. Toint – Presses Universitaires de Namur (081/72.48.84 – [pun@fundp.ac.be](mailto:pun@fundp.ac.be)).

## B. La Mobilité Rurale

L'analyse de la mobilité rurale s'aborde selon différents items:

- Densité de l'habitat et de la population.
  - Modes de transport utilisés.
  - Rôle de la voiture, essentiel en milieu rural.
- Si les communes sont peu denses, on observe une dispersion de l'habitat toujours plus grande (lotissements). Cette dispersion génère davantage de difficultés d'organiser les transports en commun.
  - Dans certains cas, la voiture reste le moyen de transport idéal.

De l'ensemble des éléments analysés, il s'agit de tirer des modèles, des politiques, mais rien ne peut être défini de manière systématique. En outre, Philippe Toint considère que l'analyse et les décisions qui en découlent sont très différentes entre milieu rural et urbain. Il faut donc différencier les mises en œuvre de règles (exemple, en milieu rural, on ne pourrait accepter une taxation qui viserait à décourager l'usage du véhicule privé et qui serait identique à celle du milieu urbain).

André Walgraffe, conseiller au cabinet du Ministre André Antoine, présente

### A. La masse budgétaire

Au niveau de la Région Wallonne, la mobilité c'est un budget lié:

- Au Transport en Commun (TEC), à l'infrastructure ad hoc de quelque 350 millions d'euros par an.
- A la promotion du transport alternatif de 11 millions d'euros par an.

L'arme essentielle du ministre compétent en matière de mobilité est évidemment le bus:

- 180 millions de voyageurs par an.
- 4900 travailleurs affectés à cette mission.

### B. La mobilité en région rurale

La mobilité en milieu rural préoccupe tant la SNCB que le TEC, mais les difficultés sont majeures:

- Dispersion de l'habitat.
  - Demandes éclatées.
  - Demandes particulières.
- Le bus est et reste la réponse idéale aux heures de pointe, mais pas aux heures creuses.
  - De nombreuses expériences sont tentées un peu partout en Wallonie (Télébus, liaison rapide à Louvain La Neuve, ...) afin de trouver le compromis entre:
    - Masse à déplacer.

- Horaire idéal.
  - Circuits rapides et divers.
- La disparition des taxis en milieu rural est évidemment un handicap, là où le TEC aurait pu, en heures creuses, trouver des synergies.
  - Monsieur Walgraffe précise qu'il n'y a aucune modélisation qui permettrait de répondre à la situation idéale, du moins dans le cadre du budget actuel.

### 3. Débat

- Luc Jadot demande que soit précisé le cadre budgétaire du transport par bus scolaires et ce, en faisant la différence entre les moyens affectés aux zones urbaines et rurales.
- A ce sujet, André Walgraffe précise qu'il n'y a pas de répartition entre ce type de zones car, bien souvent, l'interpénétration de l'une par rapport à l'autre fausserait les données. Si la question visait à savoir si l'une est privilégiée par rapport à l'autre, les équilibres, quant aux principes, sont garantis:
  - Par le biais de conventions précises.
  - Par le fait que les CA sont composés majoritairement des représentants des communes et que la taille de ces dernières ne justifie pas de représentants supplémentaires (exemple : Namur = 1 voix, Hastière = 1 voix).
  - Par le Pacte Scolaire qui est, entre autre, l'une des fondations essentielles du transport scolaire. Il garantit l'obligation de desservir toutes les écoles des différents réseaux. Le Pacte garantit donc qu'il n'y ait pas de cannibalisation.

En terme de chiffres, les budgets font apparaître:

- 39 millions d'euros par an pour le transport scolaire « domicile-école-domicile ».
  - 3,5 millions d'euros par an pour le transport inter-écoles.
- Le thème de la longueur du temps de transport est abordé, comment concilier:
    - Le développement géographique des zones d'habitat dispersé.
    - La demande des parents qui veulent que l'on vienne chercher leurs enfants sur le pas de la porte ou, à tout le moins, que le trajet entre le domicile et l'arrêt de bus soit le plus court.
    - Le respect des circuits liés au Pacte Scolaire.
    - La disparition des très nombreuses écoles rurales et de quartier.

Ces données sont souvent contradictoires et ne permettent que peu de possibilités, du moins dans les limites budgétaires actuelles.

- François Bellot fait état de différences entre milieu rural et urbain:
  - En milieu rural, 90% des masses transportées relèvent du milieu scolaire.
  - En milieu urbain, les transports en commun assurent également le déplacement de travailleurs et de personnes faisant leurs courses.

- Dans l'Arrondissement de Dinant, la volonté de mieux desservir, au vu des problèmes ruraux, a encouragé 7 communes à acheter un bus. Pourquoi ne pas chercher une convention TEC – Communes pour une meilleure utilisation?
- André Walgraffe évoque nombre d'expériences diverses dans de nombreuses communes de Wallonie et, notamment avec les pouvoirs locaux. Mais, dit-il, chaque situation est particulière et rarement transposable (exemples de la La Hulpe, de Froidchapelle, de Bastogne, ...).
- Dans le même ordre d'idée, Stéphane Bocart rappelle le service du bus d'Anhée organisé le mardi, jour du marché.
- Le débat porte également sur la taille des véhicules utilisés, celle-ci ne convient qu'aux heures de pointe. Il serait nécessaire de disposer de deux parcs de véhicules, le coût serait-il insupportable?
- Jean-Pol Gérard interpelle nos orateurs sur l'impossibilité de répondre à la demande individuelle, on peut être idéaliste, mais il faut gérer! Par contre, il suggère que l'idée de la gratuité réservée aux VIPO soit élargie aux ados et participe ainsi à la formation des jeunes. Il faut, dit-il, agir sur les mentalités et ce n'est pas à 65 ans que le réflexe du transport en commun s'acquiert.
- David Clarinval va dans le même sens et évoque également l'inadéquation de certains bus en rapport avec le vieillissement de la population.
- François Bellot évoque aussi l'idée de gares autoroutières en lien avec la N4, l'E411, comme à Louvain La Neuve.
- En guise de conclusion sur ces aspects, André Walgraffe et Philippe Toint rappellent la dimension culturelle. Il faut, disent-ils, défendre l'idée d'une véritable formation des enfants et des jeunes à l'usage des transports en commun. Il faut agir sur les mentalités et les temps opératoires qui sont nécessairement longs. Il faut changer l'impact social. La gratuité n'est pas la panacée (l'exemple de la ville de Hasselt où la gratuité n'a pas changé le nombre de véhicules). En outre, l'expérience menée globalement en Flandre, en quadrillant le territoire en 4 types de zones à desservir, a quintuplé le budget sans garantir un véritable impact sur l'augmentation des publics bénéficiaires.
- Eveline Nicolai s'interroge sur les liens TEC-SNCB. Il lui est répondu que les contacts sont constants et que 10% des voyageurs bus sont aussi des navetteurs train.
- Messieurs Gobeaux et Granville détaillent:
  - Les rapports BEP/MET par rapport aux zones économiques.
  - Les rapports BEP/SNCB relatifs à la ligne 162 et la nécessité de l'intensification du trafic (acquise à ce jour). En outre, les études sont menées pour améliorer les lignes structurantes, pour réfléchir aux nouveaux tronçons.
  - Le BEP mène également une réflexion sur les routes et les nécessaires finalisations des tronçons liés aux grands axes (N5, liaisons vers l'Y ardennais, vers Charleroi, ...), réflexions sur les impacts budgétaires, les équipements, la signalétique, ...
  - Plus particulièrement, le BEP s'est intéressé à la mobilité des travailleurs au sein des entreprises namuroises (comment animer une réunion sur la mobilité au sein des

entreprises, comment régler la problématique des transports et de la flexibilité des horaires?).

- Les projets Ravel font l'objet d'études relatives à leur extension mais aussi à leur entretien.
- Le BEP, enfin, inscrit l'ensemble de sa démarche dans les grandes options du Contrat d'Avenir.

#### 4. Conclusions

- André Walgraffe invite les mandataires présents à réellement s'investir dans le Conseil d'Administration du TEC:

- Afin de négocier des contrats de gestion locaux.
- afin de travailler en synergie au plan de mobilité communal, de mobilité scolaire.

Il précise également qu'il faut être attentif car un budget « Voiries Régionales » sera disponible pour les projets inter-modaux (10 millions d'euros). La Région Wallonne écrira à toutes les communes afin de les inviter à réagir. Il en va de même quant aux Plans de Déplacement Scolaires (PDS). Enfin, dit-il, les communes peuvent soumettre des projets expérimentaux.

- Philippe Toint, quant à lui, souligne le véritable intérêt de Prospect 15 qui devrait permettre, au-delà de la réflexion, de mutualiser les coûts d'écriture de projets et d'oser les synergies avec une série d'opérateurs. Il offre, bien sûr, le service de l'Observatoire de la Mobilité.