

Approche renouvelée des transports publics en Flandre : de la mobilité de base à l'accessibilité de base



Le décret flamand sur l'accessibilité de base du 3 avril 2019 a été publié au Moniteur belge le 12 juin 2019 et est entré en vigueur le 22 juin 2019. Le décret, qui introduit la combimobilité comme point de départ de la politique de mobilité, vise à transformer en profondeur les transports publics en Flandre d'un système de transport public axé sur l'offre à un système axé sur la demande.

La nouvelle politique de mobilité flamande

Dans l'accord de coalition 2014-2019, le Gouvernement Flamand avait déjà exprimé son intention de réformer en profondeur les transports publics en Flandre. Il s'agirait de s'éloigner de la *mobilité* de base, qui était l'un des fondements de la mobilité flamande depuis 2001 et qui visait à garantir à tout le monde une offre minimale de transports publics près de chez soi, et de faire place au nouveau concept d'**accessibilité** de base qui exprime la vision renouvelée du transport public.

La nouvelle vision flamande sur la mobilité vise en premier lieu à passer d'un transport public axé sur l'offre à un transport public axé sur la demande sur la base des flux de transport réels.

En outre, l'accent est mis sur ce qu'on appelle la **combimobilité**, qui combine différents moyens de transport pour atteindre une destination. Pour que cette combimobilité puisse fonctionner, il est nécessaire de mettre en place un réseau de mobilité multimodal intégré qui assure une circulation fluide entre les différents moyens de transport.

Enfin, les autorités locales doivent également être associées à l'organisation des transports publics et les technologies innovantes de l'information et de la communication doivent être encouragées.

Le passage de la mobilité de base à l'accessibilité de base, et donc l'introduction de cette nouvelle politique de mobilité dans le cadre réglementaire, a été consacré par le décret du 3 avril 2019 sur l'accessibilité de base, entré en vigueur le 22 juin 2019.

Le réseau de transport public renouvelé

Le réseau de transport public de voyageurs sera désormais structuré de manière hiérarchique.

Le « réseau ferroviaire », mode de transport public par excellence pour les longs trajets, en est

l'épine dorsale. Le trafic ferroviaire étant de compétence fédérale, l'impact du décret sur ce réseau ferroviaire est limité.

Le « réseau central » est complémentaire du réseau ferroviaire et dessert les pôles d'attraction importants situés au centre-ville. Le réseau central relève de la compétence du Gouvernement Flamand et doit fournir une offre performante pour répondre à la forte demande structurelle de transport sur les grands axes.

Le « réseau complémentaire », qui relève de la responsabilité des régions de transport (voir ci-dessous), assure une fonction d'approvisionnement depuis les petites villes et communes jusqu'aux lignes du réseau central et du réseau ferroviaire. En outre, le réseau complémentaire comprend des trajets aux heures de pointe vers les pôles d'attraction tels que les écoles et les parcs d'activités.

Enfin, le « transport sur mesure », qui relève également de la compétence des régions de transport, consiste en l'offre collective de moyens de transport (comme des bus à cadran ou des vélos partagés) qui répondent aux demandes spécifiques de mobilité des personnes qui n'ont pas accès aux autres modes de transport en raison de leur groupe cible, du lieu ou du moment du voyage. Il doit assurer le transport pour le premier et le dernier kilomètre.

Régions de transports et conseils de région de transports

La Flandre est divisée en quinze régions de transport dans lesquelles chaque commune flamande fait partie d'une région de transport. L'un des points forts de cette réforme est de donner la parole aux autorités locales dans l'organisation des transports publics de leur région.

Pour chaque région de transport, un conseil de région des transports sera mis en place afin d'améliorer la coopération interadministrative. Il sera composé de différents acteurs de la mobilité tels que la société flamande de transport De Lijn, l'Agence des routes et de la circulation et les municipalités de la région concernée. Les principales tâches de ces conseils de région de transport sont de définir le réseau complémentaire et le transport sur mesure pour leurs régions de transport, d'élaborer un plan de mobilité régionale et de façonner les programmes et projets de mobilité régionale dans le cadre de ce plan de mobilité. Le conseil de la région de transport pourra également fixer les tarifs du transport sur mesure dans sa propre région de transport. Le ministère de la Mobilité et des Travaux publics s'efforcera d'assurer un niveau minimum d'uniformité.

Planification de mobilité

Le décret prévoit également une planification périodique de la mobilité, dont l'objectif est d'évaluer la mobilité en Flandre à différents niveaux. Un plan de mobilité vise à donner une cohérence à la préparation, à l'adoption et à la mise en œuvre des décisions relatives à la mobilité des passagers et au transport de marchandises. Un plan de mobilité contient à la fois

une vision stratégique à long terme ainsi que des objectifs politiques opérationnels et un plan d'action à court terme.

Un plan de mobilité sera établi au niveau de toute la Flandre (le « plan de mobilité Flandre ») et par région de transport (le « plan de mobilité régional »). Un plan de mobilité peut également être fourni sur le territoire d'une ou plusieurs communes (le « plan de mobilité locale »). Les plans de mobilité n'ont pas de force réglementaire, mais un effet indicatif auquel on ne peut s'écarter comme ça. Le législateur prévoit également la participation des citoyens et de la société civile à la définition de la politique de mobilité.

L'accessibilité de base va de pair avec un cadre spatial durable

Afin de promouvoir le développement et la mise en œuvre de la nouvelle politique de mobilité et de l'accessibilité de base, le Gouvernement Flamand peut accorder des subventions aux autorités locales pour, parmi d'autres, des projets dans le cadre du plan régional de mobilité ou la construction de réseaux de pistes cyclables. Il pourrait s'agir notamment de la mise en place de points mobi et de parkings de covoiturage. Un point mobi est un lieu uniformément désigné et reconnaissable avec plusieurs modes de transports coordonnés entre eux et qui facilite l'accès aux différents modes de transport. Le Gouvernement Flamand a exprimé son ambition de réaliser des milliers de ces points mobi dans toute la Flandre.

Etablissement de la Centrale de mobilité

Le Gouvernement Flamand est chargé par le législateur de la création d'une Centrale de mobilité. Cet organisme gèrera, entre autres, les transports locaux axés sur la demande, à l'aide de technologies de l'information et de la communication innovantes. La Centrale de mobilité doit devenir un intermédiaire entre le voyageur et le(s) opérateur(s) du réseau de transport public.

Étapes suivantes

Le Gouvernement Flamand va adopter des actes délégués aux fins de préciser le décret mobilité de base. Le Gouvernement Flamand devra ainsi établir les règles d'un référentiel pour la désignation de l'exploitant des réseaux centrales et complémentaires (sur la base de l'article 34 du décret, il s'agira en principe de De Lijn), et devra déterminer les règles plus détaillées pour la composition et le fonctionnement des différents organismes nouvellement créés.

Anthony Logghe
Michaël Verbeke
Mauro Gisgand