

**Question écrite de Caroline Cassart, Députée,
à Philippe HENRY, Vice-Président et Ministre de la Mobilité,
concernant le recours au covoiturage en période de crise
énergétique**

Dans le cadre d'une augmentation du prix du carburant, le recours au covoiturage fait sens afin de réduire la part modale de la voiture individuelle et atteindre l'objectif d'1,8 passager d'ici 2030.

Pour favoriser le covoiturage, plusieurs options, comme la création de parkings prévus pour ce covoiturage comme il en existe de plus en plus à proximité des grands axes. Il existerait une trentaine de parking gratuits et l'équivalent de 2200 places. Monsieur le Ministre peut-il m'en dire plus sur l'occupation effective de ces parkings et sur la potentielle création de nouvelles infrastructures du genre, notamment dans des zones rurales comme la mienne ?

En outre, le Ministre soutient dans sa Stratégie régionale de Mobilité une politique de développement de mobipôles en milieu semi-urbain et rural et de mobipoints en milieu urbain qui permettra de développer davantage les possibilités de covoiturage. Monsieur le Ministre peut-il faire le point sur le développement des mobipôles et des mobipoints ? Peut-il lister les réalisations déjà effectuées concernant les points 13 et 14 de la Stratégie régionale de Mobilité ?

Il me semble que l'option de prolonger la bande dédiée au covoiturage en Flandre et vers le Grand-Duché du Luxembourg soit abandonnée, par refus des deux parties concernées. Il reste au Ministre toutefois la possibilité d'élargir les conditions d'accès à cette bande de covoiturage, j'ai cru comprendre que ceci dépendait d'abord du fédéral.

Outre les parkings et la bande de covoiturage, il y a également tout ce qui touche aux voitures partagées. Plusieurs projets pilotes semblent avoir été lancés sur le sujet. Le Ministre peut-il m'en dire plus sur ces projets pilotes, testés notamment en milieu rural, là où il est le plus difficile d'abandonner sa voiture, faute de solution adéquate pour se déplacer ?

Enfin, un budget du plan de relance wallon était notamment dédié à l'encouragement du covoiturage, les parkings relais et l'utilisation du bus, pour une enveloppe de 29,4 millions d'euros. Peut-il m'en dire plus sur l'utilisation concrète de cette enveloppe ?

La réponse du Ministre :

Actuellement, le réseau wallon de parkings de covoiturage compte plus d'une centaine de parkings pour près de 3 700 places, et cette croissance se poursuit encore. Les données y relatives sont en cours d'actualisation par l'Administration. Ceci comprend des parkings régionaux pour la majorité, mais induit également des initiatives qui émanent des Provinces, des Communes et de partenaires privés avec qui la Région passe une convention afin de mutualiser des parkings existants, permettant au passage de minimiser les coûts, tant financiers qu'environnementaux. Concernant le taux d'occupation de ces infrastructures, il n'existe aujourd'hui que peu de moyens de monitoring mais l'Administration travaille à y remédier. Toutefois, les observations réalisées montrent que la demande est globalement en augmentation, avec néanmoins des disparités selon les localisations, la taille du parking et les aménagements proposés.

C'est pour cette raison que mon Cabinet et l'Administration sont particulièrement attentifs à affiner les critères qui permettront, à court et moyen termes, d'opérer les choix pour le développement futur de ce réseau de parking de covoiturage, avec déjà plusieurs projets identifiés comme prioritaires. Toutefois, afin de garantir le succès escompté, il est utile de rappeler les éléments suivants :

- Si l'on veut répondre efficacement à la demande observée, les parkings de covoiturage doivent être situés à proximité directe des accès autoroutiers ou des axes routiers principaux. C'est de loin le critère le plus relevant pour leur localisation ;
- La qualité des aménagements et l'offre combinée de services de mobilité peuvent toutes deux participer à augmenter l'attrait de ces parkings. Un vadémécum visant à guider les services concernés par la création de nouvelles infrastructures est d'ailleurs en cours de rédaction ;
- Concernant spécifiquement les zones rurales, il faut garder à l'esprit que la création de nouveaux parkings de covoiturage a de facto moins de sens s'ils ne se situent pas à proximité d'un axe routier générant des flux routiers importants. Sans public suffisant, la probabilité de « matching » entre utilisateurs en termes d'horaire et de destination est trop faible, et lorsqu'un usager partage une même destination avec quelqu'un de son village ou du village voisin, la solution privilégiée est plutôt de faire un détour pour prendre la personne chez elle. Par ailleurs, même dans le cas où les covoitureurs décident de se fixer rendez-vous à un endroit tiers, la disponibilité de parkings dans l'espace public est le plus souvent largement suffisante pour absorber la demande et ne nécessite donc pas de créer une nouvelle infrastructure dédiée ;
- De manière générale, la création de parkings de covoiturage à des endroits avec faible potentiel peut avoir un effet contre-productif : en termes d'image et d'accompagnement des changements de mentalité, il n'y a rien de pire que de proposer une infrastructure qui reste vide. Il y a donc lieu d'analyser chaque nouveau projet avec prudence.

Cela étant, l'analyse des besoins inclut bien évidemment les zones rurales, mais au vu des remarques précédentes, il s'agit prioritairement de parkings plus modestes et/ou mutualisés. De plus, comme l'honorable membre le mentionne très justement, la promotion d'autres solutions que le covoiturage peut aussi être citée comme moyen d'action sur la mobilité en zone rurale. Les projets-pilotes en cours ou à venir (voitures partagées électriques, mutualisation de flotte de véhicules, projet d'auto-stop solidaire...) sont autant d'initiatives qui participeront à une forme de mutualisation de la voiture et qui permettront de diminuer la part de l'autosolisme dans les déplacements générés depuis les zones rurales. Ces projets sont toutefois très récents, voire toujours en développement pour certains. À ce jour, nous n'avons donc pas le recul nécessaire pour évaluer leur succès ni la possibilité de les pérenniser en zones rurales, mais nous veillons à mettre toutes les balises nécessaires qui permettront d'en faire des solutions durables de la mobilité partagée de demain.

En ce qui concerne le développement des mobipôles et mobipoints tel que défini dans la Stratégie régionale de Mobilité, celui-ci est rendu possible via le droit de tirage PIMACI (Plan d'Investissement Mobilité active communal et Intermodalité) dont l'enveloppe globale atteindra 210 millions pour la programmation 2022 -2024.

30 % de cette enveloppe sont dédiés spécifiquement aux aménagements en faveur de l'intermodalité : cheminements cyclables et piétons de et vers les mobipôles/mobipoints et aménagements d'infrastructures aux mobipôles mêmes (parkings vélos sécurisés, signalétique, éclairage, points vélo, places de covoiturage ou de Park-and-Ride...).

Les lieux recommandés prioritairement aux communes pour le développement de mobipôles sont les points de connexion sur le réseau de transport public structurant (gares ferroviaires et arrêts de bus sur lignes express et principales). C'est dans cette logique que l'Administration conseille les communes pour établir leurs projets PIMACI et analyse leurs dossiers. À ce jour une centaine de communes wallonnes ont soumis un dossier PIMACI à l'Administration.

Par ailleurs, concernant les bandes de covoiturage de l'autoroute E-411, je puis lui confirmer que l'élargissement des conditions d'accès aux véhicules avec 2 personnes et plus ainsi qu'aux motards est bien prévu. Selon les informations reçues du fédéral, l'arrêté royal qui permet ce changement est attendu pour fin d'année. Nous devons ensuite réaliser les aménagements nécessaires sur la voirie.

Quant à l'enveloppe budgétaire prévue dans le PRW, elle permettra de financer les projets mentionnés plus haut tels que des parkings de covoiturage, des P+R, un projet d'auto-stop en Province de Luxembourg et j'en passe. Je vais justement présenter au Gouvernement wallon l'utilisation de l'enveloppe 2022 de cette ligne PRW.