

Mobilité : transition

Intervention de Philippe Degand,
coordinateur Mobilité atteignant l'âge de la retraite,
au Groupe Mobilité le 17 mai 2010

Avant de parler de perspectives, je voudrais jeter avec vous un coup d'œil dans le rétroviseur.

De 2000 à 2010

Je suis coordinateur Mobilité depuis novembre 2000. L'événement marquant des dix dernières années est évidemment l'implantation, il y a bientôt cinq ans, du centre commercial. Pour permettre à la clientèle d'y venir en voiture, il fallait de l'espace pour y garer. Il en est résulté la « convention parkings » que je préfère appeler « convention mobilité - stationnement » puisqu'elle ne prévoit pas seulement les modalités de stationnement, mais aussi la gratuité du train pour venir au travail.

Mais qu'a fait le coordinateur Mobilité entre 2000 et 2005 ?

Pour m'en souvenir, j'ai parcouru mon rapport d'activité pour l'année 2004. J'y relève quelques actions.

- Déplacements domicile - lieu de travail : Rédaction d'une note de synthèse sur les montants remboursés par l'employeur pour les déplacements domicile – travail accomplis en transports en commun et en voiture personnelle
- Déplacements de service : Demande d'informations à ADFI sur les déplacements de service du personnel
- Législation fédérale et régionale en matière de mobilité : Suivi des dispositions législatives et des projets, notamment, plan de déplacements en RBC
- SNCB : examen de l'hypothèse d'une convention "tiers payant" avec augmentation à 80 % de l'intervention patronale
- Clôture des "accords d'adhésion" entre l'UCL et Taxistop
- Entoilage sur l'Intranet de deux fichiers nominatifs du personnel travaillant sur les différents sites
- Stationnement UCL à LIN : groupe de travail "Parkings" présidé par Mr P. Dehez : participation aux cinq réunions et rédaction des procès-verbaux
- Vélo : stationnement dans les lieux publics de LIN, visite avec DOM et avec GEX d'endroits à équiper d'arceaux pour le stationnement, inventaire régulier de l'occupation des sites de stationnement, dialogue avec la Ville et avec PROG
- Participation aux groupes de travail sur l'accessibilité par les PMR
- Participation à la Semaine de la mobilité en Région wallonne
- Démarches auprès d'INESU et de DOM pour la distribution d'un plan gratuit de Louvain-la-Neuve (il y a eu de la résistance)
- Fiche d'accessibilité multimodale pour les Halles
- Tenue à jour de documentation UCL ayant trait à la mobilité sur la toile et dans les pages "Se déplacer" du Guide pratique de l'étudiant
- Tenue d'un stand Mobilité aux Journées d'information des rhétos
- Etc.

Positions récentes de la direction de l'UCL

Pour en terminer avec le passé, je voudrais épingler trois attitudes des autorités de l'UCL au cours des dix dernières années. J'irai du négatif au positif.

1° Fin 2007, un groupe de cyclistes se forme pour demander au MET de meilleures conditions de circulation sur la N4 entre Corbais et le rond-point de la N25. Ce comité lance une pétition et demande le soutien de l'UCL. La réponse est négative, bien qu'un soutien ne coûte rien à l'Université. La raison de ce refus est en substance que le rond-point N4 – N25 est trop dangereux pour les cyclistes. Et la suite de la réponse emboîte le pas à l'idée du bourgmestre de Mont-saint-Guibert qui propose un détour de 2 km par un chemin plus vallonné et qui aujourd'hui n'est toujours pas aménagé. Cette réponse de l'UCL est étonnante (c'est une litote) et témoigne d'une vision complètement erronée des préoccupations des cyclistes.

2° En général, il est important que le coordinateur mobilité participe aux débats sur ce sujet. La convention collective de 2005 a été évaluée paritairement deux ans plus tard. Alors que j'avais participé aux négociations en 2005, je n'ai pas été convié à celles de 2007. Je n'ai pas été consulté en cours de route, ni même informé. J'ai considéré qu'en somme aucun des camps en présence — la direction et les représentants syndicaux — ne pensait que j'allais adhérer à leurs positions. Bref, je me trouvais ainsi en dehors de la mêlée : *in medio virtus*.

3° En positif, je noterai évidemment les avantages financiers accordés au personnel en matière de mobilité : gratuité du train, intervention à 80 % dans les frais des autres transports publics et indemnité kilométrique vélo.

J'en viens à ce qu'il reste à faire en matière de mobilité.

De 2010 à ...

La région flamande a inventé l'acronyme « STOP » indiquant la hiérarchie des modes de déplacement à favoriser dans l'optique du développement durable : Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Privévervoer. La marche, le vélo, les transports publics et enfin les véhicules privés, dans cet ordre, doivent être encouragés, compte tenu (entre autres) de l'inévitable et prévisible augmentation du coût de l'énergie consécutive à la consommation continue d'une ressource limitée : le pétrole. Il faut aussi considérer les conséquences négatives de l'usage de la voiture en matière de pollution, d'effet de serre, etc.

Ce qui suit n'est pas un bilan. Les traces du passé figurent dans la documentation écrite et sur la toile, notamment dans l'intranet UCL ou sont déposés les procès-verbaux des quelque 67 réunions du groupe Mobilité tenues depuis le 1^{er} octobre 1998.

On trouvera ci-dessous une énumération de « ce qu'il reste à faire » en matière de mobilité à l'UCL. L'important côtoie l'anecdotique, l'évident avoisine l'improbable, l'immédiat fréquente le long terme. Les « etc. » désignent ce qui m'a échappé.

La marche

- Octroyer une indemnité de déplacement au personnel UCL supposé piéton parce qu'il ne réclame aucun avantage relatif aux déplacements tels que accès (payant ou gratuit) aux parkings, intervention dans les frais de déplacement domicile – travail, indemnité vélo
- Assurer sur nos sites un cheminement abrité à ceux qui se déplacent à pied

- Obtenir un trottoir avenue Lemaître, côté nord, entre le débouché de la place Pasteur et l'ancien arrêt de la navette
- Aménager un trottoir, côté est, dans le parking sous la place des Sciences
- Aménager un chemin commode et sûr (la nuit) vers l'hôtel Mercure
- Ôter six traverses de chemins de fer de la place des Sciences pour obtenir une hauteur de marche normale quand on débouche des escaliers venant du parking situé dessous
- Etc.

Le vélo

- Répandre l'idée que le vélo, loin d'être le moyen de déplacement des minables et des farfelus, est un mode d'avenir, comme on l'a compris en Flandre
- Sur l'espace public, fournir aux étudiants, aux clients, aux visiteurs, aux voyageurs embarquant dans les transports publics un équipement de stationnement sûr, commode et abrité pour leur vélo, par exemple, boîtes (box) à vélos traverse d'Ariane
- Dans les locaux UCL, offrir au personnel douches, vestiaires et garages à vélos sûrs, commodes et abrités, par exemple : douches aux Halles, à la BST et à de Hemptinne, garage à vélos à de Hemptinne, à Mercator et à l'ILV...
- Signaler la zone piétonne de LIN comme le prévoit le code de la route
- Obtenir un cheminement vélo entre le Fonds Cattelain et le parc météo
- Obtenir un cheminement vélo entre la porte de Wallonie et le Brocsou (Dion-le-Mont) via le pont sur l'E 411 à l'accès 8a
- Obtenir des pistes cyclables sur la RN°4 entre le rond-point de la RN°25 et Corbais
- À Woluwe, aménager garage à vélos, douches et vestiaire à la venelle de l'Oiseau bleu
- Aménager une piste cyclable à la montée de l'avenue Mounier
- Etc.

Les transports en commun

- À la gare de Louvain-la-Neuve, obtenir une consigne à bagages, des toilettes, un endroit pour s'asseoir, la rénovation des ascenseurs
- Une liaison ferroviaire directe entre Mont-Saint-Guibert et Louvain-la-Neuve
- Un train par heure direct vers l'aéroport de Zaventem
- En fin de journée, un train supplémentaire dans chaque sens entre Bruxelles et Namur
- Pour les étudiants, un train P le vendredi après-midi de Louvain-la-Neuve vers le Hainaut occidental ; idem dans l'autre sens le dimanche soir
- Obtenir que les trains soient à l'heure
- Obtenir des équipements de stationnements vélo sûrs aux arrêts de bus principaux
- Obtenir une ligne TeC Fleurus – Sombreffe – Saint-Géry – Hévíllers – Mont-saint-Guibert – Louvain-la-Neuve
- Obtenir que les bus ne partent pas avant l'heure
- Etc.

La voiture

- Évaluer le coût (aménagement, entretien, coût d'opportunité) des parkings UCL et le faire connaître à la communauté universitaire en tant qu'avantage qui lui est accordé
- Envisager de porter de 25 à 50 EUR/an le tarif actuel des parkings ouverts et de réduire de 180 à 150 EUR/an le tarif actuel des parkings couverts
- Harmoniser les conditions de stationnement entre UCL LIN, UCL Bruxelles et Cliniques
- Installer des stations d'embarquement pour VAP (Voitures à plusieurs) et autostop
- Obtenir l'installation d'une station Cambio à Woluwe
- Connaître et développer les pratiques de covoiturage
- Etc.

Mobilité du personnel et des étudiants

- Obtenir de SPER la ventilation des modes de déplacement domicile – travail de tous les membres du personnel
- Obtenir d'ADFI la ventilation des frais de mission selon les différents modes de déplacement : km voiture, parking, location de voiture, train, TGV, avion, etc.
- Connaître et infléchir les pratiques de déplacement des étudiants
- Etc.

En conclusion, et au-delà de cette longue énumération, il reste à convaincre les décideurs (publics et privés) de l'urgence de favoriser les modes de déplacements « durables » (selon le mot à la mode). Il faut améliorer les conditions de déplacements de ceux qui veulent aller à pied, à vélo ou en transports en commun, en sorte que ceux qui se déplacent actuellement en voiture puissent raisonnablement envisager de changer de mode.

Le schéma est le suivant, tant pour le secteur public que pour le privé : il faut d'abord de l'intérêt, puis de la conviction, puis la volonté. Associée à un budget, cette volonté peut alors se traduire en projets et réalisations. C'est la perspective que je souhaite à mon successeur.

Philippe Degand
Coordinateur Mobilité