



## Le plan communal de mobilité

# Enjeux et développement



**TOM DESCHUTTER** DIRECTEUR



**FRANÇOISE BRADFER** CONSULTANT

Tant du point de vue d'un partage non équilibré de la voirie entre les différents modes de déplacement, de la saturation des infrastructures à l'approche et à l'intérieur des villes, de la dégradation de la qualité de vie et de la qualité des lieux, de la consommation d'énergie et de la pollution de l'air ... notre mobilité génère de nombreux problèmes auxquels il importe d'apporter des solutions.

**P**OUR RÉPONDRE À CES défis, il a fallu se doter d'outils et créer de nouveaux métiers. Le plan communal de mobilité (PCM) constitue l'outil par excellence pour aborder cette problématique à l'échelon local. Initié dans les années nonante en Région wallonne, il concerne aujourd'hui plus de 50 % des communes. Et le conseiller en mobilité est une cheville ouvrière essentielle de sa conception et du suivi de sa mise en œuvre<sup>1</sup>. A l'heure où l'évaluation de l'outil qu'est le PCM est en cours, cet article a pour objectif de faire le point sur l'usage et l'utilité du PCM,

en esquisant quelques pistes d'évolution de l'outil. En effet, un recul suffisant existe aujourd'hui, la révision de certains plans est à l'ordre du jour, une évaluation et un suivi périodiques doivent être mis en place, et enfin plusieurs communes sont susceptibles encore de se doter de ce type d'outils.

### Historique du concept

La démarche a été initiée en 1995 par la Région wallonne, dans le cadre d'expériences-pilotes de « plans de mobilité » lancés dans une dizaine de communes rurales et de « plans de

déplacement et de stationnement » dans les grandes villes. Si elle s'est orientée vers un travail à l'échelle communale, c'est d'abord avec le souci d'apporter des réponses aux problèmes locaux relevés par les mandataires, notamment, initialement autour de la problématique de la mobilité aux abords des écoles.

La nécessité d'une approche globale et concertée a été traduite en 1998 dans une « charte de mobilité » que les communes ont été invitées à signer, avec le TEC et le Ministère de l'Équipement et des Transports (aujourd'hui Service public

de Wallonie) : ce qu'un certain nombre d'entre elles ont fait.

Il s'agissait d'un premier pas vers une prise de conscience des enjeux et des objectifs à poursuivre en matière de mobilité communale. La charte présentait notamment comme grande nouveauté de rassembler autour de la table tous les intervenants concernés : les communes bien sûr, mais aussi les administrations régionale et fédérale, la SNCB, la SRWT-TEC. Planification, optimisation, actions durables, étaient ainsi au programme, comme le résultat attendu suite à l'engagement des différents signataires autour d'un certain nombre de valeurs.

A partir de 1999, le concept de « plan communal de mobilité » a été unifié au travers d'une appellation, d'une procédure et d'un contenu-type.

Et en 2004, le décret relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales<sup>2</sup> a fixé les grandes lignes des outils de planification relatifs à cette problématique, y compris de la mise en œuvre des mesures qui en découlent, ainsi que de leur suivi. Ainsi, il définit le plan communal de mobilité (PCM) à l'échelle locale et le plan urbain de mobilité (PUM) relevant au niveau de l'agglomération urbaine. Ceux-ci sont destinés à « organiser et à améliorer l'accessibilité aux lieux de vie et d'activités, tant pour les personnes que pour les marchandises, dans un souci de développement durable »<sup>3</sup>.

Le décret détermine également les objectifs à atteindre via ces deux outils. Le Plan communal de mobilité vise en particulier : « L'organisation des éléments structurants des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité aux lieux de vie et d'activités à l'échelle de la commune et la réalisation d'un développement territorial cohérent en matière de mobilité, notamment par la recherche d'une adéquation entre les profils d'accessibilité des sites disponibles et les profils de mobilité des activités et services en développement »<sup>4</sup>.

## Les Spécificités de l'outil

Le PCM est un outil prospectif de planification de la mobilité des personnes et des marchandises qui se base sur la prise en compte de tous les modes de déplacement. Par rapport à d'autres outils de planification, comme le schéma de structure communal par exemple, il

possède un caractère opérationnel dans la mesure où il propose un plan d'actions, une hiérarchie des interventions et un planning de mise en œuvre. Ce volet est décliné avec plus ou moins de détails dans chaque PCM.

Le PCM rassemble tous les acteurs concernés autour d'un même projet, afin d'obtenir un consensus et que les réalisations concrètes sur le terrain soient plus aisées. Offrant une vision globale de la mobilité sur l'ensemble du territoire concerné, il constitue un outil efficace pour faciliter la décision communale.

Le PCM  
constitue l'outil  
par excellence  
à l'échelon local

Il permet donc une programmation des investissements, tant sur les voiries communales que sur d'autres voiries, et donc de planifier au mieux les travaux à entreprendre, par exemple dans le cadre du plan triennal.

Le PCM peut aussi mettre en évidence des problématiques spécifiques, nécessitant ensuite la réalisation de compléments d'études.

## Se doter d'un PCM, pourquoi ?

Le plan communal de mobilité vise donc l'amélioration de l'accessibilité et de la mobilité, de la sécurité routière et du cadre de vie sur le territoire concerné. Il définit des objectifs et un programme d'actions constitué de mesures physiques (aménagement, signalisation ...) ou non physiques (amélioration de l'offre en transport public, communication ...).

Les raisons d'entreprendre un PCM sont multiples et variées.

Certaines communes souhaitent disposer de cette vision globale qui, en dehors de ce type d'outils, fait défaut, afin de ne pas se laisser surprendre ensuite par une évolution non contrôlée des charges de trafic et du tout à la voiture. On peut parler dans ce cas d'un PCM du type « tableau de bord ».

D'autres communes y voient plutôt l'opportunité d'anticiper, par rapport aux mutations importantes qu'elles connaissent déjà sur le plan touristique, industriel, commercial par exemple et aux projets se pointant à l'horizon.

Enfin, certaines communes sont aussi dans l'attente de solutions rapides par rapport aux problèmes aigus qu'elles connaissent et à des grands choix stratégiques, ceux-ci nécessitant l'élaboration de scénarios plus pointus, faisant ensuite l'objet de vastes débats techniques et politiques.

Dans de nombreux cas, ces motivations se cumulent pour conduire à la décision de réaliser un PCM.

## Que prévoit le cahier des charges ?

Les différentes thématiques à traiter dans le PCM sont décrites dans les grandes lignes dans le décret<sup>5</sup> et sont intégrées dans un cahier des charges-type, proposé par la Direction de la Planification de la Mobilité du Service public de Wallonie.

### Phase 1 - Le diagnostic

Celui-ci doit permettre de comprendre les enjeux et les dysfonctionnements majeurs existants. Il commence par rassembler les données disponibles et complète celles-ci par la réalisation d'enquêtes et de comptages et par l'observation des comportements sur le terrain.

Depuis peu, un volet mobilité scolaire plus approfondi est prévu au Cahier des charges<sup>6</sup>. Les conclusions peuvent conduire, si besoin, à la réalisation d'un Plan de déplacements scolaires qui approfondira le constat et déterminera ensuite les mesures à préconiser pour une implantation en particulier.

### Phase 2 - Les objectifs

Des objectifs sont ensuite définis en matière de déplacements des personnes et des marchandises, pour chaque mode de déplacement. Quelle gestion de la mobilité la commune veut-elle ?

Ils se déclinent en objectifs généraux ou globaux et en objectifs particuliers. Les objectifs globaux se rapportent à des thématiques et constituent des lignes directrices de travail, en regard de l'organisation des déplacements et de la gestion du territoire. Par exemple : définir et mettre en valeur les entrées d'agglomération, améliorer les conditions de déplacement des piétons, maîtriser

l'urbanisation en ruban le long des grands axes de communication, ...

Les objectifs particuliers concernent déjà des actions concrètes à mettre en œuvre, sans toutefois indiquer comment il faudra procéder. Par exemple, quel axe il va falloir sécuriser, quelles lignes de bus devront faire l'objet d'adaptations (sites propres, itinéraire, qualité des arrêts, horaires et correspondances, ...), sur quelle liaison précise intervenir (confortabilisation pour les modes doux, gestion des flux...)...

### Phase 3 - Les mesures

Les mesures et recommandations visent notamment la hiérarchisation et la catégorisation du réseau routier, le développement des modes de déplacement les moins polluants : piéton, cycliste et transports en commun, la réduction du nombre et de la gravité des accidents de la route, l'amélioration des déplacements des personnes à mobilité réduite, l'amélioration de la qualité du cadre de vie, la planification optimale et coordonnée des investissements, l'aménagement du territoire considéré afin de limiter le volume global de déplacements.

Un ensemble de fiches-actions permettent d'identifier les interventions à mettre en œuvre pour répondre aux objectifs généraux et aux objectifs opérationnels qui découlent du PCM. S'appuyant sur celles-ci, les communes vont préparer leurs projets d'investissements et de mesures coordonnées, demandes de subvention et d'autres sources de financements possibles.

Enfin, des priorités ainsi qu'un ordre logique d'intervention sont déterminés et traduits dans un planning de mise en œuvre à court, à moyen et à long termes.

### Comment organiser la participation citoyenne ?

Le cahier des charges du PCM prévoit une consultation de la population à différentes phases de l'étude.

Ainsi, au terme de la phase diagnostic, une information doit être transmise via le journal communal ou un toute-boîte par exemple. Le rapport provisoire est consultable et une séance d'information est organisée dans chaque commune.

Une seconde période de consultation publique se tient obligatoirement au terme de l'étude. Le projet de rapport final est alors soumis à l'avis de la population avant approbation par le conseil communal.

Ces volets de communication visent l'appropriation par les habitants et par l'administration communale du plan de mobilité comme un outil fédérateur, intégrant la considération générale du cadre et de la qualité de vie et de l'impact que peut avoir la mobilité sur ceux-ci au quotidien.

### Quelle échelle de territoire pour quelle problématique ?

Quels sont les éléments qui déterminent la cohérence d'un territoire d'analyse et de projection d'objectifs et d'actions en matière de mobilité ? Chaque échelle de travail possède ses spécificités, à évaluer

en regard du contexte local. Il faut donc préciser celles-ci pour déterminer le périmètre d'étude le plus adéquat.

Au départ, l'échelle de la commune s'est imposée d'elle-même. Ensuite, sur base des difficultés relevées, des contextes observés, des échelles variées de territoire se sont plus ou moins imposées, davantage en phase avec la réalité du terrain et avec les besoins. Il était donc important de ne pas figer la démarche dans un périmètre prédéterminé.

### Le plan communal de mobilité (PCM)

L'échelle communale est l'échelle de travail la plus communément admise, et ce pour des raisons simples. A priori, une cohérence territoriale et un niveau décisionnel unique autorisent une définition des objectifs plus aisée. Rappelons que les premiers PCM, réalisés à titre pilote durant les années nonante, visaient à répondre aux préoccupations de sécurité des usagers sur l'espace public en général et aux abords des écoles en particulier.

Toutes les villes d'une certaine taille ont entrepris une démarche de PCM, mais de très petites communes rurales se sont aussi engagées dans la démarche. Cependant, force est de constater qu'un certain nombre de problématiques dépassent l'échelle communale et nécessitent une approche à un autre niveau.

### Le plan intercommunal de mobilité (PICM)

Cette forme de plan de mobilité est apparue peu de temps après les premiers PCM, avec le Plan de mobilité d'Ourthe-Ambève-Condruz, initié en 2001. Englobant dix communes, il concernait un bassin de vie de 70 000 habitants, globalement concernés par la problématique du charroi lié à l'exploitation de carrières sur une des communes et pour lesquels une solution harmonieuse, cohérente et dans la continuité devait être apportée.

Le PICM présente l'intérêt de permettre une vision supracommunale sur les aspects qui nécessitent cette échelle de réflexion, tout en développant une analyse et des propositions à l'échelle locale pour chaque commune concernée. Ils associent généralement des communes de petite taille ou de taille moyenne, confrontées à une même problématique, liée par exemple à une route régionale qui les traverse et génère des nuisances diverses, ou à une gare de chemin de fer jouant



un rôle structurant du trafic, ou qui sont organisées autour d'un même pôle. C'est le bon sens et le bon vouloir des communes qui déterminent le plus souvent les périmètres de travail.

## Alors, PCM ou PICM ?

Tout dépend des contextes géographique, socio-économique et politique. Le PICM, s'il a été initié sur la base de problématiques communes et d'opportunités clairement énoncées au départ, offre des marges de manœuvre, de propositions et d'actions plus importantes par rapport à ces enjeux. Toutefois, l'implication des différentes communes concernées n'est pas toujours identique et la réussite du PICM nécessite une volonté forte de collaboration des différentes parties.

Pour un territoire précis, la réalisation d'un PICM est a priori moins coûteuse que la somme des PCM. Cependant, chaque commune impliquée dans un PICM est en droit d'attendre que l'étude lui apporte également des réponses aux questions qui ne concernent que son territoire, et ce avec autant de détails que dans un PCM. Force est de constater que cette attente n'a pas toujours été rencontrée.

Fin 2011, plus de 90 plans communaux ou intercommunaux de mobilité étaient approuvés, réalisés, ou en cours de réalisation<sup>7</sup>. Ils concernent environ 150 communes.

## Le plan urbain de mobilité (PUM)

Ce cas de figure, présenté dans le décret sur la mobilité et l'accessibilité locales, prévoit la possibilité de travailler à l'échelle d'une agglomération urbaine. Le décret identifie sept bassins cohérents en termes de déplacements : ils entourent les Villes de Charleroi, La Louvière, Liège, Mons, Namur, Tournai et Verviers.

Le cahier des charges du PUM reprend à peu près le même schéma que celui du PCM, en mettant en outre l'accent sur la définition des profils d'accessibilité en fonction de chaque mode de transport pour l'ensemble du territoire et sur une vision cartographiée de la situation projetée à moyen et à long termes. Il a une portée aménagement du territoire beaucoup plus importante que le PCM.

D'initiative régionale, le premier PUM a toutefois été initié par les communes de l'agglomération liégeoise et est actuellement en cours d'approbation. L'étude commence par faire la synthèse des schémas

de mobilité des différentes communes qui possèdent un PCM. Elle détermine les infrastructures nécessaires à un développement harmonieux en termes sociaux, économiques et environnementaux : nouvelles lignes de chemin de fer, chaînons routiers manquants, transport en commun structurant ... Elle présente encore l'intérêt de débattre de la localisation de quelques grands équipements générateurs de trafic : centre hospitalier, stade...

Bien que non prévues par le décret, d'autres échelles de travail sont apparues, et des plans de mobilité supracommunaux



Quel est l'usage  
et l'utilité  
du PCM ?

ont été initiés. Ainsi, la Wallonie picarde, constituée d'un bassin de vie de 23 communes, caractérisée par son caractère frontalier et ses relations avec les régions voisines, s'est impliquée dans ce type d'études. D'autres démarches de ce type vont prochainement démarrer. L'une concerne le Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse, l'autre le Pays de Famenne. Ces initiatives posent clairement la question de l'échelle d'intervention adéquate pour ce qui concerne les problèmes de mobilité, et démontrent la nécessité d'une approche plus globale de certaines thématiques.

## Le micro-plan communal de mobilité (micro-PCM)

En complément à des PCM existants apparaît dans certains cas la nécessité de réaliser des études complémentaires sur un plus petit périmètre (ancienne commune, quartier, zone d'activité...). Cela permet d'approfondir une problématique spécifique qui n'aurait pas pu être étudiée avec suffisamment de détails dans le cadre du PCM.

## Mise en œuvre du PCM : quelles actions ?

La concrétisation des grands objectifs du PCM concerne les interventions préconisées : modification du plan de circulation, création de bandes bus, d'aménagements redistribuant l'espace public ou modérant la vitesse du trafic, de cheminements piétons et/ou cyclables, application d'une nouvelle politique du stationnement, adaptation d'itinéraires de bus ...

En outre, afin de garantir une cohérence globale, la commune accordera une attention quotidienne aux conséquences de tel ou tel projet en matière de mobilité, et ce, dans le cadre de toutes sortes de décisions, en particulier de projets urbanistiques et d'aménagement du territoire : documents de planification et demandes de permis.

Les aménagements visent différents objectifs : une redistribution de l'espace plus équilibrée entre les différents usagers, une perception adéquate du rôle de la voirie, la modération de la vitesse, la sécurisation d'un tronçon ou d'un carrefour, la modification de la capacité de la voirie, ... Etablir de nouveaux sens de circulation permet notamment de corriger des dysfonctionnements dans l'utilisation des voiries, par exemple d'encourager ou de dissuader le trafic de transit dans telle ou telle rue, en modifiant sa capacité, son statut réglementaire, ...

Les mesures en faveur des transports en commun concernent, le cas échéant, l'adaptation des dessertes existantes, des horaires et des correspondances, la création de bandes bus ou de sites spéciaux franchissables, de nouvelles dessertes par bus, voire la mise sur pied d'un Proxibus. Une localisation cohérente des activités constitue un objectif à mettre en œuvre au quotidien, plutôt qu'une mesure

phare du PCM. Ainsi, une demande de permis d'urbanisme peut être refusée lorsque l'implantation proposée est en contradiction avec le PCM. Celui-ci peut servir de point d'appui dans le cadre d'une négociation des charges d'urbanisme avec un promoteur. Une prise en compte des aspects mobilité semble à ce titre indispensable dans le cadre de la délivrance de certains permis.

## Comment assurer le suivi du PCM ?

Le décret prévoit l'obligation pour la commune d'effectuer une évaluation annuelle de la mise en œuvre du PCM et en fixe un minimum de modalités.

Ainsi : *«Le collège des bourgmestre et échevins<sup>8</sup> transmet annuellement au conseil communal, à la commission de suivi et à la commission consultative (d'aménagement du territoire et de la mobilité le plus souvent) un rapport d'évaluation destiné à apprécier l'avancement du plan communal de mobilité et les modifications éventuelles à apporter au plan communal de mobilité. La commission consultative et la commission de suivi peuvent formuler au conseil communal toute suggestion qu'elles jugent utile à la lecture du rapport. Le rapport d'évaluation analyse la situation de chaque mode de déplacement, du stationnement et de la sécurité routière au moins une fois sur*

*l'espace de trois ans* »<sup>9</sup>. La mise en œuvre de ce suivi, dont la pertinence est évidente, semble toutefois difficile à mettre en œuvre sur le terrain.

L'objectif est de s'assurer du respect des principes et la mise en œuvre des actions du PCM, de mesurer l'impact des mesures prises et d'actualiser le plan si nécessaire, en inscrivant cette démarche dans la poursuite du dialogue instauré avec son comité d'accompagnement lors de l'élaboration du PCM.

Si un rapport annuel d'activités est nécessaire afin de disposer d'un document qui présente une vision d'ensemble des projets et des actions menées et permette ainsi de garder un fil conducteur, les outils et le fonctionnement du processus d'évaluation ne sont aujourd'hui pas clairement

## L'UVCW esquisse quelques pistes d'évolution de l'outil PCM



déterminés. Des initiatives existent çà et là, qui collationnent et organisent les informations et les données en relation avec la mise en œuvre de leur PCM.

## Révision du PCM : quand ? pourquoi ? comment ?

En règle générale, on estime qu'après une dizaine d'années, la révision du PCM peut être nécessaire, mais ce délai est variable et doit d'abord être fonction des circonstances et d'événements de nature à modifier significativement les hypothèses de travail. Un suivi annuel, tel que précisé précédemment, peut suffire et permettre une mise à jour permanente.

Cette démarche est encore marginale actuellement. La révision du PCM est prévue dans le décret sur l'accessibilité et la mobilité locales. Celui-ci indique en son article 26 que : *«Le conseil communal peut décider la révision du plan communal de mobilité, notamment lorsqu'un plan urbain de mobilité le prévoit, lorsque le rapport d'évaluation le préconise ou sur avis de la commission de suivi. A cette fin, le Conseil communal prend l'avis de la commission consultative, de la commission de suivi sur le projet de plan révisé* ».

Les communes qui sollicitent une révision de leur PCM demandent soit une révision pure et simple suite à de nouveaux projets, soit une analyse plus détaillée d'une facette spécifique de celui-ci (plan cyclable, politique de stationnement, ...). Dans ce cas, la limite entre la révision du PCM ou le complément d'étude est plus difficile à établir.

## Plan communal de mobilité ET aménagement du territoire : quelles articulations ?

Les outils qui permettent d'organiser ou de réglementer le territoire à l'échelon communal, en particulier le schéma de structure communal (SSC), doivent être conçus en cohérence avec le plan communal de mobilité et vice versa. En pratique, ce n'est pas nécessairement simple.

Le PCM vise de plus en plus à inscrire sa démarche en cohérence avec le développement territorial. Mais le PCM n'est pas et n'a pas vocation d'être un document d'aménagement du territoire. Il porte sur les déplacements en les abordant à une échelle qui dépasse le territoire communal, en prenant en compte la



essentielle à la réflexion et à la décision, pouvant être complétée, le cas échéant, dans le cadre d'une étude d'incidences sur l'environnement. Le PCM n'étant pas un document contraignant, c'est sa pertinence d'abord et son appropriation par un maximum d'acteurs ensuite qui en détermineront l'utilité et la force.

## Quel avenir pour l'outil PCM ?

Le plan communal de mobilité constitue un outil qui jouit aujourd'hui d'une légitimité certaine. Avoir pris conscience des difficultés existantes et être enfin sensibilisé à la nécessité de viser un rééquilibrage des différents modes de déplacement et un transfert modal, une amélioration de la sécurité routière et du cadre de vie, constitue une approche nouvelle pour la plupart des communes. Avoir rassemblé autour de la table et amorcé un dialogue avec tous les acteurs institutionnels représente un deuxième bénéfice. Disposer enfin d'une vision globale de la mobilité sur son territoire est un troisième atout du PCM.

localisation des grands générateurs de trafic, situés dans ou hors du périmètre de l'étude. Il tente en outre d'intégrer aussi systématiquement les projets (lotissements, centres commerciaux, zonings, ...) mais anticipe parfois difficilement les futurs développements urbanistiques, les communes n'ayant pas nécessairement une vision à long terme de leur développement, d'où l'intérêt de disposer d'un outil tel qu'un schéma de structure. Néanmoins, l'élaboration du PCM peut être l'occasion d'attirer l'attention des partenaires sur l'implication en matière de mobilité de tel ou tel choix en matière d'aménagement du territoire ou d'urbanisme.

### Quelles relations entre les PCM et les projets structurants en matière de mobilité ?

Si les communes sont au cœur des PCM, des PICM, PUM ... qu'en est-il des projets, travaux, actions indispensables à la concrétisation des études de mobilité mais qui ne relèvent pas de la compétence communale ? En l'absence d'un plan régional de mobilité qui fixerait des lignes directrices pour une hiérarchisation des réseaux routiers, du transport en commun (train et bus), les grands projets

d'infrastructures et d'équipements et contribuerait à dégager les priorités d'intervention sur l'ensemble du territoire wallon, il n'est pas toujours aisé de savoir quand certains projets vont se concrétiser. Par rapport à différents niveaux de pouvoir (fédéral mais surtout régional), le PCM joue d'abord le rôle d'un révélateur, effectue une mise à plat, donne des éléments objectifs, quantitatifs ou qualitatifs éclairant et hiérarchisant les problèmes, à l'échelle où ils ont été étudiés, proposant des solutions réalistes. C'est alors aux différents membres des comités de suivi : commune, mais également SPW, TEC, SRWT, SNCB le cas échéant, à porter le PCM aux différents stades de sa mise en œuvre. Selon les cas, les différents acteurs non communaux jouent très bien leur rôle et le PCM constitue alors une référence, un guide dans les actions entreprises et les investissements consentis.

En termes d'affectation du sol et de localisation des activités, le PCM offre l'intérêt d'apporter une contribution

## Quel avenir pour le PCM ?

Les résultats concrets sont engrangés petit à petit, lorsque les mesures et les projets sont mis en œuvre mais également dès le moment où le

réflexe s'est installé dans la commune et se manifeste face à tout dossier qui, de près ou de loin, touche à la mobilité et en particulier à une accessibilité multimodale des activités.

Toutefois, les contextes de travail sont très diversifiés : les problèmes rencontrés dans les grandes villes, les moyennes, les petites agglomérations, les communes rurales sont bien différents. Si les premières semblent préoccupantes pour un plus grand nombre de citoyens, les dernières méritent également d'être prises en considération. Faut-il prévoir un outil plus souple, plus adaptable, notamment sur certaines thématiques particulières, tout en conservant un tronc commun ?

Armé de l'expérience de l'élaboration et des conclusions de l'étude PCM, il n'y a plus qu'à passer à l'acte. C'est à ce moment que le parcours se sème d'embûches, ... d'où l'intérêt d'une budgétisation



## La réforme du décret relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales : les revendications de l'Union des Villes et Communes de Wallonie

L'Union des Villes et Communes de Wallonie fait valoir, dans le cadre de l'étude actuellement en cours pour ce qui concerne l'évaluation du dispositif de gestion de la mobilité au niveau local, un certain nombre de revendications.

La première concerne la nécessité, pour la Région wallonne, de se doter d'une véritable stratégie de mobilité durable à l'échelle de la Région wallonne. Cette stratégie, transversale, devrait être transposée en plan d'actions au niveau de chacun des acteurs et dotée de moyens budgétaires adéquats.

En outre, l'Union plaide pour une initiation rapide des plans urbains de mobilité, prévus à l'échelle des sept grandes villes wallonnes par le décret du 1<sup>er</sup> avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales, ainsi que pour une réflexion approfondie sur la manière d'appréhender les enjeux supra-locaux de mobilité, en impliquant activement les autorités locales. Une collaboration structurée et renforcée doit à ce titre être formalisée afin que les questions relatives à la hiérarchisation du réseau routier régional et à ses conséquences locales, et les questions relatives à l'organisation des transports en commun, trouvent une réponse proportionnée dans le cadre des outils existants.

La seconde revendication de l'Union concerne l'amélioration et le renforcement du plan communal de mobilité et de sa mise en œuvre. A ce titre, les moyens nécessaires à la mise en œuvre des plans communaux de mobilité doivent être dégagés. Les actions issues des plans communaux de mobilité doivent en outre être considérées comme prioritaires, notamment en matière de travaux publics sur les voiries régionales, ainsi que dans les contrats de gestion avec les TEC pour les actions visant à renforcer le transport public. Une participation effective à la réalisation du plan communal de mobilité et une responsabilisation des directions territoriales des autoroutes et des routes et des TEC aux plans communaux de mobilité doivent être assurées.

Enfin, l'Union plaide activement pour que le métier de conseiller en mobilité soit soutenu par la Région wallonne, notamment en soutenant financièrement l'engagement ou le maintien de l'engagement de conseillers en mobilité. Toutes les communes ayant élaboré ou élaborant un plan communal de mobilité devraient pouvoir prétendre à un soutien régional en la matière.

préalable des actions lors de la phase finale du PCM, lorsque celles-ci s'y prêtent. Des subventions sont proposées aux communes pour des travaux sur leur domaine, mais cela ne permet pas de faire face aux problèmes constatés sur les routes régionales, au souhait d'augmenter l'offre en transports en commun ...

Certains enjeux des PCM sont communaux et d'autres sont supracommunaux. En conséquence, l'intérêt et la marge de manœuvre des différentes parties rassemblées autour de la table ne sont pas identiques. L'aspect transrégional ou transfrontalier doit aussi être mis en évidence car la vie socio-économique se développe tout naturellement au-delà des frontières. Dans cette perspective, la question de l'échelle de travail est essentielle. Elle démontre, si besoin en est, l'intérêt de ne pas s'enfermer dans un cadre trop rigide, mais au contraire la nécessité d'une démarche qui s'adapte aux questions posées et à la configuration des lieux.

L'étude portant sur l'évaluation des PCM, actuellement en cours de finalisation, permettra de tirer des conclusions quant aux forces et aux faiblesses de l'outil, aux résultats engrangés, à savoir l'ensemble des acteurs de la mobilité, et contribuera, le cas échéant, à faire évoluer les pratiques de manière à rencontrer, au mieux, les attentes des différentes parties concernées, au premier chef, les communes.

<sup>1</sup> A ce sujet, cf. la Cemathèque n°28, *Conseiller en mobilité: une formation, une fonction, un métier*, ICEDD pour le compte du SPW, Namur, 2/2010.

<sup>2</sup> Décr. 1.4.2004 rel. à la mobilité et à l'accessibilité locales, M.B. 13.5.2004.

<sup>3</sup> Op. cit. art. 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>.

<sup>4</sup> Op. cit. art. 12.

<sup>5</sup> Ibidem.

<sup>6</sup> Rappelons que la question des déplacements scolaires est particulière en Belgique (une spécificité à l'échelle européenne) en raison d'un mode d'organisation qui découle directement du pacte scolaire et qui garantit aux parents la liberté du choix de l'école indépendamment de tout critère de localisation par rapport au domicile.

<sup>7</sup> <http://mobilité.wallonie.be>: site du Département de la Stratégie de la mobilité du SPW. La liste des PCM réalisés, en cours de réalisation ou en projet y est régulièrement mise à jour. La plupart des rapports des PCM et autres études complémentaires peuvent y être consultés et téléchargés.

<sup>8</sup> Aujourd'hui appelé « Collège communal ».

<sup>9</sup> Op. cit. art. 24.