



**Avis A.1205**

**SUR LE PROJET DE PLAN RÉGIONAL DE MOBILITÉ DURABLE POUR LA  
WALLONIE (PRMD)**

**ADOPTÉ PAR LE BUREAU DU CESW LE 10 DÉCEMBRE 2014**

PhC/Cri  
2014/A.1205

## **A. SAISINE**

---

Le 17 octobre 2014, le Directeur général de la Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques du SPW, Monsieur Yvon Loyaerts, a sollicité l'avis de différents acteurs dont le CESW sur le projet de Plan Régional de Mobilité Durable pour la Wallonie (PRMD), élaboré à l'initiative du Ministre Philippe Henry sous la précédente législature.

Dans le cadre de la procédure de consultation sur ce document, une réunion d'information à l'intention des organismes consultés s'est tenue le 17 novembre 2014 au SPW en présence des bureaux d'études chargés d'élaborer le projet de PRMD. Les commentaires des différents organismes doivent être transmis pour le 15 décembre 2014 au plus tard via une procédure de consultation électronique.

## **B. AVIS**

---

L'avis prend la forme d'un tableau reprenant les commentaires du CESW qui devront être transférés dans un formulaire accessible en ligne en respectant les contraintes imposées, à savoir 1.200 ou 300 caractères maximum selon la rubrique. La 2<sup>ème</sup> colonne du tableau reprend le nombre de caractères autorisés en regard du titre, et le nombre de caractères consommés en regard du commentaire du CESW.

<b>Rapport phase I: Diagnostic et enjeux</b>		
<b>Commentaire généraux et transversaux</b>		<b>1200</b>
Le PRMD est consistant, de qualité et fondé sur une vision cohérente. Il suscite des attentes quant à sa mise en œuvre, qui devra se faire dans sa globalité et en s'intégrant dans les grands axes de la politique régionale. Il est impératif de revoir la gouvernance, actuellement dispersée entre une multitude d'acteurs, pour concrétiser le PRMD sur le plan opérationnel. S'il se veut durable, le PRMD reste trop centré sur la mobilité visée comme une fin en soi et néglige ses dimensions sociale et économique. Or, la mobilité doit être vue comme un levier au service du développement social et économique, sur le plan individuel et collectif. Si la volonté affichée par le PRMD de soutenir activement un report modal pour diminuer la part du transport routier est positive, les choix effectués doivent être ciblés et ne pas pénaliser les acteurs captifs de la route. Le PRMD doit aussi prévoir d'exploiter le potentiel d'activités et d'emplois liés à la mobilité (attractivité du secteur, formation aux métiers de la mobilité, R&D, innovation) et être attentif aux impacts de certaines mesures sur l'organisation sociale (comme une tarification variable selon l'heure).	1169	
<b>I.4 Enjeux environnementaux</b>		
<b>4.1 Introduction</b>		<b>300</b>
<b>4.2 Climat et réduction des consommations</b>		<b>300</b>
4.2.2 Le PRMD fait référence au paquet Energie-Climat européen (3x20) fixant des objectifs à l'horizon 2020 sans tenir compte de l'actualisation à l'horizon 2030 opérée entretemps. Ce point doit faire l'objet d'une actualisation pour intégrer la nouvelle donne en matière d'objectifs énergétiques.		297
<b>4.3 Conséquences pour la mobilité</b>		<b>300</b>
Ce point contient une synthèse de divers plans mis ou non en œuvre, mais n'en fait pas ressortir les conséquences pour la mobilité contrairement à ce que le titre laisse entendre. Il convient de mettre le contenu en accord avec le titre et dégager les implications de ces plans en termes de mobilité.		300
<b>4.4 Le bruit</b>		<b>300</b>
<b>I.5 Diagnostic et enjeux des réseaux de transport en Wallonie</b>		
<b>5.1 Le réseau ferroviaire</b>		<b>1200</b>
Le point I.5 doit reprendre des données de base relatives aux différents réseaux de transport (longueur, trafic, répartition modale, ...) pour cadrer le propos. Le point I.5 dissocie les réseaux pour les voyageurs et les marchandises dans une approche théorique et segmentée des réseaux. La réflexion devrait être refondue en intégrant les différents usages des réseaux. 5.1.4 Même si le ferroviaire est une compétence fédérale, ce point doit stipuler que la Région doit s'impliquer plus activement dans le processus décisionnel et davantage exploiter les leviers dont elle dispose dans sa sphère de compétences. Elle doit dépasser la logique actuelle de planification liée aux contingences du groupe SNCB (en matière de personnel, matériel roulant, équilibre financier,...) et optimiser de manière transparente les choix qu'elle effectue, dans l'optique d'une politique centrée sur le maintien et le développement du ferroviaire à l'échelle de la Région. Les études complémentaires relatives aux 18 projets ferroviaires prioritaires issus de l'étude Tritel devront s'inscrire dans cette logique.	1089	
<b>5.2 Les trams et bus des TEC</b>		<b>1200</b>
5.2.3 Sans vouloir s'opposer par principe aux mesures proposées, on regrette que la question de l'organisation sociale soit totalement éludée du propos. 5.2.4 Ce point se focalise sur l'offre classique proposée par le TEC sans ouvrir la réflexion à la variété possible des services de transport en commun (services innovants, taille variable des véhicules, partenariat avec les sociétés de taxis, ...). Il convient d'intégrer la notion de diversification des services de transport en commun dans une logique d'efficacité. 5.2.5 Les résultats de l'attribution de contrats de service public pour le transport de voyageurs au		957

<p>groupe TEC doivent être évalués sous l'angle économique et social. Dans une logique d'efficacité, il conviendrait de rationaliser le groupe TEC sous la forme d'une entité administrative unique, au lieu des six entités actuelles, tout en maintenant des directions décentralisées pour garantir une exploitation adaptée aux différentes zones.</p>	
<b>5.3 Le réseau routier</b>	<b>1200</b>
<p>Ce point se limite au réseau routier régional alors qu'un plan de mobilité doit prendre en compte le réseau communal, élément fondamental vu sa taille, son rôle, son coût, ...</p>	173
<b>5.4 Les modes actifs</b>	<b>1200</b>
<p>Ce point a beau stipuler que l'enjeu principal réside dans le développement du vélo utilitaire, il doit encore renforcer cette dimension et focaliser l'usage du vélo sur les distances pour lesquelles il constitue une alternative utilitaire crédible. La mise en œuvre d'itinéraires cyclables ne doit pas pénaliser l'activité économique, notamment les entreprises situées le long de la voie d'eau. C'est à la Région d'assumer financièrement les aménagements nécessaires pour permettre la cohabitation entre vélos et activités économiques. La politique menée au niveau du Ravel doit se faire en conservant la possibilité de remettre en service certaines lignes ferroviaires désaffectées.</p>	683
<b>5.5 Les réseaux de transport de marchandises</b>	<b>1200</b>
<p>5.5.1 p.52 puce 1 La menace pesant sur le trafic diffus du fait du désinvestissement du groupe SNCB doit être prise en compte. p.52 puce 2 La plateforme Vaulx est dorénavant opérationnelle. p.53 puce 1 Le propos sur la disparition des flottes de comptes propres doit être nuancé car des entreprises conserveront la gestion de leur flotte de camions, même si cette option va en s'amenuisant. Il n'est pas acquis que Viapass va générer une meilleure régulation. Il faut mettre l'accent sur le soutien au transport intermodal en général et pas uniquement sur la stimulation du ferroutage. 5.5.2 La fermeture des points frontières ferroviaires constitue aussi une menace pesant sur l'ouverture de la Wallonie aux flux internationaux. 5.5.3 Ce point évoque les phases de préparation et de concertation en vue d'améliorer la gouvernance, mais omet le processus décisionnel appelé à concrétiser les phases préliminaires. Le point doit être complété en ce sens, en insistant sur le besoin de transparence, d'objectivation et d'argumentation des choix posés. p.54 puce 3 Ce point soutient que le transport routier doit se professionnaliser, une affirmation étonnante et qui n'a pas sa place à ce niveau.</p>	1187
<b>I.6 Les enjeux multi- et intermodaux</b>	
<b>6.1 Une concurrence biaisée</b>	<b>300</b>
<p>Le titre pose une affirmation caricaturale. Les 2 arguments invoqués négligent d'autres motifs intervenant dans le choix modal, notamment le fait d'être captif. La distinction entre captifs ou non captifs est fondamentale dans la recherche de solutions pour fluidifier le trafic.</p>	279
<b>6.2 Des articulations entre modes à créer / à renforcer</b>	<b>300</b>
<p>Il faut prendre en considération le fait que le choix modal posé par les personnes dépend aussi de facteurs culturels et de l'attractivité des transports publics.</p>	162

<b>Rapport phase II : Vision 2030</b>	
<b>Commentaires généraux et transversaux</b>	<b>1200</b>
<p>Pour rappel, le PRMD doit davantage intégrer les dimensions sociale et économique pour se vouloir durable. De même, il importe d'être d'avantage concret : le PRMD a tendance à rester à un niveau trop théorique fondé sur des études, des schémas, ... Les actions concrètes à entreprendre sont trop peu précisées et non hiérarchisées.</p> <p>Dans ses multiples références à des plans ou études, le PRMD doit être attentif à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- éviter de se référer au projet de SDER qui n'a pas été adopté et pourrait voir sa forme fondamentalement revue ;</li> <li>- présenter les informations et données issues des dernières versions actualisées de ces documents ;</li> <li>- faire référence au schéma régional de développement commercial, appelé à organiser les pôles commerciaux en Wallonie ;</li> <li>- nuancer la référence systématique aux PCM à la lumière de leur concrétisation opérationnelle et de leur taux de réussite, le système actuel n'exigeant de la part des acteurs concernés aucun engagement de mise en œuvre ;</li> <li>- prôner une évaluation des plans pour éviter de les multiplier et renforcer la sélectivité pour dégager des moyens en vue de leur concrétisation.</li> </ul>	1115
<b>II.2 Objectifs généraux du PRMD</b>	
<b>2.1 Objectifs opérationnels</b>	<b>1200</b>
Il est à nouveau ici proposé d'internaliser les coûts externes, comme dans le point I.6.1. La gestion des externalités explique effectivement pour partie la préférence des non captifs pour la route. Si la Région doit veiller à utiliser les leviers dont elle dispose, l'internalisation des coûts doit absolument faire l'objet de réflexions à un niveau national, voire européen.	376
<b>II.4 Demande de transport tous modes pressentie en 2030</b>	
<b>4.1 Évolution générale</b>	<b>300</b>
Le PRMD se réfère aux perspectives du Bureau fédéral du Plan qui datent de 2012. Or, un décalage se fait progressivement sentir par rapport à la réalité et les rythmes supposés de croissance de la mobilité paraissent excessifs en regard des tendances observées.	261
<b>4.2 Hypothèses d'évolution</b>	<b>300</b>
4.2.2 Les données de fréquentation issues de la nouvelle gestion billettique devront servir de base plus solide pour améliorer la gestion des transports en commun et mieux calibrer les lignes, les arrêts et le matériel.	219
<b>4.3 Synthèse des perspectives de mobilité</b>	<b>300</b>
<b>4.4 Hypothèses d'évolution du transport de marchandises</b>	<b>300</b>
Les hypothèses de croissance du trafic pour la voie d'eau (+64%) et le train (+72%) sont en porte à faux par rapport à la réalité. Même si un plan se doit d'être ambitieux et envisager des scénarios souhaitables, il doit avant tout reposer sur des hypothèses réalistes à politique inchangée.	291
<b>4.5 État des lieux 2030 par mode de transport</b>	<b>1200</b>
4.5.3 Ce point fait un raccourci direct entre des budgets serrés et une nécessaire réallocation des ressources aux liaisons structurantes. Si le transport en commun a bien une vocation structurante, il convient aussi de mettre en œuvre des solutions innovantes et diversifiées pour rabattre les usagers sur les axes structurants. Et les enveloppes budgétaires cumulées de la SNCB et des TEC doivent autoriser un système de transport plus complet et plus efficient, moyennant des choix politiques pertinents d'allocation des ressources. Pour rappel, le manque de moyens affectés à la maintenance des équipements et du matériel est source significative de surcoûts au final.	671
<b>II.5 : Vision 2030 - Transport de personnes</b>	
<b>5.1 Vision supra régionale et métropolitaine</b>	<b>300</b>
<b>5.2 Vision pour les zones urbaines et denses</b>	<b>1200</b>

<b>5.3 Vision pour les zones interurbaines et rurales</b>	<b>300</b>
<b>5.4 Vision en termes d'intermodalité</b>	<b>300</b>
<b>II.6 : vision 2030 - Transport de marchandises</b>	
<b>6.1 Corridors stratégiques</b>	<b>300</b>
La figure 19 oublie le corridor fluvial entre Liège et le Hainaut et la connexion fluviale avec Dunkerque.	106
<b>6.2 Vision territoriale</b>	<b>300</b>
<b>6.3 Vision par zones stratégiques</b>	<b>300</b>
Même remarque pour la figure 20 que pour la figure 19.	54

<b>Rapport phase III : Plan d'actions</b>	
<b>Commentaires généraux et transversaux</b>	<b>1200</b>
La structuration du plan d'actions en fiches est très claire et très constructive, mais : <ul style="list-style-type: none"> <li>- le plan conserve un côté trop théorique, parfois en décalage avec la réalité du terrain ;</li> <li>- le plan fait référence à de multiples outils, schémas et observations sur lesquels s'appuyer, mais il convient maintenant de les exploiter sur le plan opérationnel, là où le bât blesse actuellement.</li> </ul> Le plan d'actions omet en outre totalement la place du charroi lent (en particulier agricole), qui doit pouvoir s'insérer au mieux dans le trafic sur les axes de circulation malgré son caractère perturbateur.	588
<b>III. A : La gouvernance</b>	
<b>A.1 : Assurer un pilotage stratégique</b>	<b>300</b>
<b>A.1.1 Mettre en place un Conseil consultatif régional</b>	<b>300</b>
Le Conseil Consultatif Régional Transport et Mobilité doit viser un fonctionnement sobre et efficace et s'intégrer dans la logique de rationalisation des conseils existants qui est poursuivie par la réforme de la fonction consultative actuellement en cours de réflexion.	270
<b>A.1.2 Mettre en place un sous-groupe thématique « Marchandises »</b>	<b>300</b>
Les syndicats doivent figurer au rang des partenaires du sous-groupe « Marchandises ».	86
<b>A.1.3 Suivi de la mise en œuvre et de l'actualisation du PRMD</b>	<b>300</b>
Il est fait mention par erreur du pilotage stratégique par les Conseils Régionaux Consultatifs alors qu'il n'y a qu'un Conseil.	127
<b>A.1.4 Réaliser un plan opérationnel marchandises</b>	<b>300</b>
<b>A.1.5 Définir un Schéma wallon de développement des infrastructures</b>	<b>300</b>
Il faut instaurer une Agence wallonne des infrastructures de transport dans une logique de coopération et de rationalisation des acteurs. Cette Agence serait un lieu centralisé unique doté d'un budget global mutualisant les moyens pour garantir une gestion cohérente et objectivée des infrastructures.	301
<b>A.1.6 Préparer la libéralisation du transport de personnes</b>	<b>300</b>
<b>A.2 : Renforcer la concertation et les partenariats</b>	<b>300</b>
<b>A.2.1 : Renforcer la concertation transrégionale et transfrontalière</b>	<b>300</b>
La concertation entre le fédéral et la Région doit aussi figurer au rang des actions à suivre.	94
<b>A.2.2 : Suivre et coordonner les Plans de mobilité sous-régionaux</b>	<b>300</b>
L'élaboration de Schémas d'Accessibilité Multimodale à l'échelle des bassins de vie ne se justifie pas, du fait qu'il est superflu de multiplier les outils et que l'échelle des bassins de vie n'est pas	300

pertinente pour les choix stratégiques multimodaux en segmentant le territoire wallon en 25 zones.	
<b>A.2.3 : Appuyer une démarche « Quartiers de vie»</b>	<b>300</b>
<b>A.2.4 : Rendre obligatoire les Plans de déplacements d'entreprises,...</b>	<b>300</b>
Les organisations représentées au CESW n'ont pas de position consensuelle par rapport à cette mesure et font part de leur position respective dans leur propre avis.	164
<b>A.2.5 : Suivre et promouvoir les plans de déplacements scolaires</b>	<b>300</b>
<b>A.2.6 : Insérer les structures wallonnes dans les projets européens</b>	<b>300</b>
La création d'une cellule « mobilité Europe » est une mesure positive, mais ses ambitions sont tributaires en partie des connexions entre la Wallonie et les réseaux voisins (voir I.5.5.2).	188
<b>A.3 : Mettre en place un monitoring de la mobilité</b>	<b>300</b>
<b>A.3.1 : Un recensement de la population avec un volet mobilité</b>	<b>300</b>
Il convient d'éviter de sombrer dans un excès de diagnostic à une échelle territoriale fine. Il vaut mieux se concentrer sur la collecte des données de base disponibles auprès de certains acteurs et en tirer le meilleur parti pour définir les mesures à prendre.	261
<b>A.3.2 : Des indicateurs et le suivi de leur évolution</b>	<b>300</b>
<b>A.3.3 : Des enquêtes ménages globales dans les pôles majeurs</b>	<b>300</b>
<b>A.3.4 : Un observatoire multimodal du transport de marchandises</b>	<b>300</b>
Il est superflu de créer un Observatoire multimodal des transports de marchandises vu qu'un Observatoire de la mobilité est déjà institué au sein de l'IWEPS.	157
<b>A.3.5 : Des modèles multimodaux des transports ...</b>	<b>300</b>
Il vaut mieux éviter de mettre en place des modèles de transport, fort coûteux, lourds à actualiser et à valeur ajoutée faible, et se concentrer sur la mise en œuvre de mesures concrètes basées sur les données et outils existants.	230
<b>A.3.6 : Publier et diffuser un rapport régulier</b>	<b>300</b>
<b>A.4 : Recherche et évaluation</b>	<b>300</b>
La mise en place d'un tel pôle n'est pas nécessaire, cette mission pouvant rentrer dans les compétences du pôle Logistics in Wallonia, qui n'est étonnamment repris qu'en tant que partenaire de la mesure.	203
<b>A.4.1 : Suivre les innovations techniques et d'infrastructure</b>	<b>300</b>
<b>A.4.2 : Suivre les innovations de services et d'exploitation</b>	<b>300</b>
<b>A.5: Gérer les ressources humaines</b>	<b>300</b>
<b>A.5.1 : Initier une culture multi- et intermodale</b>	<b>300</b>
<b>A.5.2 : Un cadre suffisant pour la mise en place et le suivi du PRMD</b>	<b>300</b>
<b>A.5.3 : Encourager les échanges internationaux</b>	<b>300</b>
<b>A.6 : Trouver et gérer les ressources financières</b>	<b>300</b>
<b>A.6.1 : Coordonner les budgets publics liés à la mobilité</b>	<b>300</b>
Cette proposition rejoint l'idée de créer une Agence wallonne des infrastructures du transport (voir III.A.1.5). Un processus décisionnel garantissant l'efficacité est essentiel, pour viser une allocation optimale des ressources et éviter une segmentation contre-productive des enveloppes budgétaires.	301
<b>A.6.2 : S'inscrire dans les cadres des subsides européens</b>	<b>300</b>

<b>A.6.3 : Capter la plus-value foncière</b>	<b>300</b>
La question de la captation de la plus-value foncière est hors de propos dans le cadre d'un plan de mobilité. Le titre doit être reformulé dans le sens de la recherche d'une valorisation des terrains et infrastructures (par des concessions ou des partenariats).	261
<b>A.6.4 : Rechercher des PPP lorsqu'ils sont pertinents</b>	<b>300</b>
<b>A.6.5 : Encourager le cofinancement de l'accessibilité des pôles excentrés</b>	<b>300</b>
Cette mesure ne doit pas être systématique d'autant que la localisation des ZA dépend du GW. Le TEC ne peut être dispensé de sa mission lorsque son intervention est justifiée, et l'initiative doit émaner des entreprises dans les autres cas. La meilleure option doit être recherchée au cas par cas.	297
<b>A.6.6 : Adapter les outils (fiscalité, ...) en faveur de la mobilité durable</b>	<b>300</b>
Le prélèvement kilométrique doit faire l'objet d'une étude d'impact portant sur les secteurs concernés, et d'une étude sur son application aux véhicules légers modulée en fonction de critères sociaux. Seule une application à tous les usagers de la route peut avoir un impact sur la fluidité du trafic.	301
<b>III.B : La demande maîtrisée</b>	
<b>B1 : Aménager le territoire: mise en œuvre du SDER</b>	<b>300</b>
Voir la remarque relative au SDER dans les commentaires généraux du rapport phase II.	85
<b>B1.1 : Maîtriser la demande en s'appuyant sur les territoires centraux</b>	<b>300</b>
<b>B.1.2 : Valoriser le foncier autour des gares, ....</b>	<b>300</b>
<b>B.2 : Gérer les terrains stratégiques</b>	
<b>B.2.1 : Créer un cadastre des embranchements ferroviaires, fluviaux, ...</b>	<b>300</b>
<b>B.2.2: Une grille d'analyse multicritères selon les types d'activités</b>	<b>300</b>
L'établissement d'une grille d'analyse multicritères et d'une stratégie territoriale constitue une procédure planificatrice théorique, mais qui risque de s'avérer irréalisable sur le plan pratique, voire contreproductive.	221
<b>B.2.3 : Définir des zones d'intérêt régional</b>	<b>300</b>
<b>B.3 : Étudier et planifier la demande</b>	<b>300</b>
<b>B.3.1 : Supprimer une partie des déplacements</b>	<b>300</b>
<b>B.3.2 : Orienter vers le mode le plus efficace</b>	<b>300</b>
<b>B.3.3 : Éviter la surconcentration aux heures de pointe</b>	<b>300</b>
Si une réorganisation des horaires de travail est envisagée pour éviter la surconcentration des déplacements aux heures de pointe, elle devra impérativement se faire en concertation avec les entreprises et les travailleurs.	223
<b>B.3.4 : Lutter contre les nuisances sonores et atmosphériques</b>	<b>300</b>
<b>III.C : Mobilité transversale et multimodale</b>	
<b>C.1 : Créer et spécialiser l'intermodalité</b>	<b>300</b>
<b>C.1.1 : Une politique pour la réalisation et la gestion des P+R</b>	<b>300</b>
La stratégie repose notamment sur le report du coût des P+R plus largement sur les usagers. Cette proposition doit être clarifiée, vu que la tarification des P+R doit être attractive pour les favoriser.	202
<b>C.1.2 : Un maillage d'accès piéton et vélo aux nœuds d'échange</b>	<b>300</b>

<b>C.2 : Une information multimodale</b>	<b>300</b>
<b>C.2.1 : Développer les outils d'information multimodale</b>	<b>300</b>
<b>C.3 : Proposer une tarification multimodale</b>	<b>300</b>
<b>C.3.1 : développer des paiements multi opérateurs et multi modes</b>	<b>300</b>
<b>C.4 : Créer un Guide de partage de la voirie</b>	<b>300</b>
<b>C.4.1 : Définir des principes et des normes de partage de l'espace</b>	<b>300</b>
<b>C.5 : Découpler usage et possession de la voiture</b>	<b>300</b>
<b>C.5.1 : Une stratégie de développement des véhicules partagés</b>	<b>300</b>
<b>C.5.2 : Une stratégie de développement du covoiturage</b>	<b>300</b>
L'organisation d'un système de covoiturage pour les entreprises de plus de 100 employés doit bien s'entendre comme un soutien à l'organisation d'un tel système et non à l'obligation de l'organiser.	197
<b>C.6 : Promouvoir les alternatives à l'autosolisme</b>	<b>300</b>
<b>C.6.1 : Une stratégie de promotion et de sensibilisation</b>	<b>300</b>
<b>C.7 : Améliorer la sécurité routière</b>	<b>300</b>
<b>C.7.1 : Renforcer le Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière</b>	<b>300</b>
<b>C.7.2 : Appliquer le Plan wallon de SR / zéro victime</b>	<b>300</b>
<b>C.7.3 : Renforcer la sensibilisation et le contrôle</b>	<b>300</b>
<b>C.7.4 : Sécuriser l'espace public / « La route qui pardonne»</b>	<b>300</b>
<b>III.D : Captation de la demande par les modes alternatifs</b>	
<b>D.1 : la Marche</b>	<b>300</b>
<b>D.1.1 : Exploiter les impacts socio-économiques de la marche</b>	<b>300</b>
<b>D.1.2: Encourager l'élaboration de Plans piétons locaux</b>	<b>300</b>
<b>D.1.3 : Rendre les abords de pôles sûrs et attractifs pour les piétons</b>	<b>300</b>
<b>D.1.4 : Une accessibilité universelle des espaces et lieux publics</b>	<b>300</b>
<b>D.2: Le vélo</b>	
<b>D.2.1: Étudier l'impact socio-économique du vélo</b>	<b>300</b>
<b>D.2.2 : Élaborer et réaliser le Plan Wallonie Cyclable 2.0</b>	<b>300</b>
<b>D.2.2.1 : Pérenniser et renforcer les moyens</b>	<b>300</b>
<b>D.2.2.2 : Mettre en œuvre de programmes d'action</b>	<b>300</b>

<b>D.2.3 : Soutenir les communes pilotes Wallonie Cyclable</b>	<b>300</b>
<b>D.2.4 : Réaliser des itinéraires cyclables accessibles et de qualité</b>	<b>300</b>
<b>D.2.4.1 : Planifier et réaliser les réseaux</b>	<b>300</b>
<b>D.2.4.2 : Assurer la qualité des réseaux et itinéraires</b>	<b>300</b>
<b>D.2.4.3 : Des itinéraires cyclables touristiques</b>	<b>300</b>
<b>D.3 : Les transports collectifs</b>	
<b>D.3.1 : Hiérarchiser le réseau du TEC (Contrat de service public)</b>	<b>300</b>
Il convient d'insister à ce niveau sur le rôle que les TEC doivent jouer dans la desserte des zones d'emplois qui s'y prêtent.	126
<b>D.3.1.1 : Affiner les liaisons structurantes</b>	<b>300</b>
<b>D.3.1.2: Réorganiser le réseau</b>	<b>300</b>
<b>D.3.1.3 : Assurer et suivre le niveau de service des lignes</b>	<b>300</b>
<b>D.3.1.4 : Renforcer les lignes structurantes (train, bus)</b>	<b>300</b>
<b>D.3.1.5 : Généraliser les nœuds d'échange intermodaux</b>	<b>300</b>
<b>D.3.2 : Renforcer les liaisons ferroviaires du « Triangle wallon »</b>	<b>300</b>
Les liaisons à améliorer dans le triangle Bruxelles-Mons-Namur se limitent aux frontières régionales sans évoquer les prolongements vers Bruxelles ni le RER, qui est seulement cité dans les constats. De par son importance, le RER doit être intégré au plan et faire l'objet d'une fiche spécifique.	296
<b>D.3.3 : Renforcer la Dorsale ferroviaire wallonne</b>	<b>300</b>
Les tendances du plan de transport 2014 de la SNCB vont à l'encontre de l'objectif de renforcement de la dorsale ferroviaire wallonne. Le PRMD ne peut ignorer les décisions validées par la SNCB même si elles sont contraires aux objectifs visés.	244
<b>D.3.3.1: Identifier les pistes d'amélioration</b>	<b>300</b>
<b>D.3.3.2 : Mettre en œuvre les solutions</b>	<b>300</b>
<b>D.3.4 : Renforcer les TC structurants en agglomération</b>	<b>300</b>
<b>D.3.4.1 : Réorganiser et renforcer les réseaux urbains</b>	<b>300</b>
<b>D.3.4.2 : Mettre en place le Réseau Express Liégeois</b>	<b>300</b>
<b>D.3.4.3 : Renforcer les liaisons interurbaines vers Charleroi</b>	<b>300</b>
<b>D.3.5 : Maintenir des solutions complémentaires aux lignes régulières</b>	<b>300</b>
Le cofinancement de navettes reliant des pôles excentrés aux nœuds de transport en commun ne doit pas être systématisé mais doit être analysé au cas par cas, le TEC ayant tendance à se limiter à son métier de base sans se montrer proactif dans la mise en œuvre de solutions complémentaires.	290
<b>D.3.6 : Développer l'accès à la mobilité en milieu rural</b>	<b>300</b>
La gestion de la mobilité en milieu rural se caractérise par une multitude d'initiatives spécifiques et de services dispersés relevant de budgets divers. Il faut rationaliser et coordonner ces initiatives, rendre l'offre plus lisible et proposer à tout usager une solution adaptée à ses besoins.	295
<b>D.3.6.1 : Maintenir les lignes régulières</b>	<b>300</b>

<b>D.3.6.2 : Offrir une gamme de services de mobilité rurale</b>	<b>300</b>
<b>D.3.7 : Accompagner les Contrats de services public Train et Bus</b>	<b>300</b>
Le contrat de service public du groupe TEC devra faire l'objet d'une évaluation. Le contrat de gestion de la SNCB devra faire l'objet d'une attention soutenue lors de son actualisation en fonction du plan de transport 2017, pour éviter qu'il compromette la réalisation de projets prioritaires.	292
<b>D.3.8 : Améliorer les équipements des gares et points d'arrêt</b>	<b>300</b>
Concernant le financement des gares et de leurs aménagements périphériques, les éléments excédentaires au transport ferroviaire ne doivent en aucun cas faire l'objet d'un financement prélevé sur l'enveloppe ferroviaire attribuée à la Région.	241
<b>D.3.9 : Acquérir des données de fréquentation (Train, tram, bus)</b>	<b>300</b>
Il est inconcevable de proposer des campagnes de comptages propres à la Région pour le transport ferroviaire. La Région doit exiger de la SNCB qu'elle communique les données dont elle dispose.	192
<b>D.4 La circulation routière</b>	
<b>D.4.1 Hiérarchiser le réseau routier régional et local</b>	
<b>D4.1.1 Affiner les principes de hiérarchisation des voiries</b>	<b>300</b>
<b>D4.1.2 Définir les principes d'aménagements correspondants au type de voirie</b>	<b>300</b>
Les actions à mener au niveau des voiries doivent aussi intégrer la dimension de l'entretien du réseau routier.	111
<b>D.4.2 Mettre en place une gestion dynamique du trafic sur le principe de la « route intelligente »</b>	
<b>D4.2.1 Déterminer les indicateurs de niveau de service du réseau régional et mettre en place les procédures de suivi</b>	<b>300</b>
<b>D4.2.2 Définir une stratégie de gestion du réseau autoroutier et régional primaire, valorisant les outils ITS</b>	<b>300</b>
<b>D.4.3 Maîtriser l'offre de stationnement dans les secteurs stratégiques</b>	<b>300</b>
<b>D4.3.1 Dimensionner l'offre privative de stationnement (guide wallon du stationnement)</b>	<b>300</b>
S'il faut dissuader les employés de se rendre à leur travail en voiture dès que des alternatives existent, les en empêcher est excessif. Le trafic lié aux commerces ne pourra être géré que via une politique globale garantissant l'attractivité des villes et une bonne desserte par transport collectif.	300
<b>D4.3.2 Gérer de manière volontariste l'offre publique en stationnement en zones urbaines denses</b>	<b>300</b>
<b>D.4.4 Assainir et optimiser les contournements d'agglomérations</b>	<b>300</b>
<b>D4.4.1 Assainir l'échangeur de Marquain et optimiser le Ring Nord de Tournai.</b>	<b>300</b>
<b>D4.4.2 Optimiser le contournement de Mons - E42</b>	<b>300</b>
<b>D4.4.3 Assainir l'échangeur de Familleureux</b>	<b>300</b>
<b>D4.4.4 Optimiser le contournement Nord de Charleroi - E42</b>	<b>300</b>
<b>D4.4.5 Optimiser le ring Nord de Liège</b>	<b>300</b>
<b>D4.4.6 Assainir l'échangeur de Cheratte</b>	<b>300</b>

<b>D4.4.7 Réaliser le contournement sud-est de Liège</b>	<b>300</b>
<b>D.4.5 Assainir et optimiser les points durs dans les secteurs en fort développement</b>	<b>300</b>
<b>D4.5.1 Assainir les raccordements de la N25 côté Nivelles (R24)</b>	<b>300</b>
<b>D4.5.2 Assainir le secteur N4 - N25 - E411 (Louvain- la- Neuve)</b>	<b>300</b>
<b>D4.5.3 Réaliser le contournement de Wavre N257</b>	<b>300</b>
<b>D4.5.4 Renforcer/Optimiser la liaison entre l'axe N5 et le R3</b>	<b>300</b>
<b>D.5. Les marchandises</b>	<b>300</b>
<b>D.5.1 Établir une gouvernance performante au niveau des marchandises</b>	<b>300</b>
<b>D5.1.1 Gouvernance - Organiser les connexions internationales - positionner la Wallonie dans les centres de décisions.</b>	<b>300</b>
Sensibiliser Infrabel au maintien d'un outil ferroviaire de qualité en Wallonie est d'autant plus indispensable qu'Infrabel a tendance à prendre des décisions en sens contraire. Des pistes nouvelles et complémentaires doivent en outre être creusées pour redynamiser l'activité du fret ferroviaire.	297
<b>D5.1.2 Accompagner et coordonner les gestionnaires de terrains industriels</b>	<b>300</b>
<b>D5.1.3 Reconnaître le transport par canalisation comme un mode à part entière</b>	<b>300</b>
Il est extrêmement positif qu'un plan de mobilité intègre enfin le transport par canalisation comme un mode de transport à part entière. Cette fiche n'est pas à jour car la loi gaz de 1965 a été modifiée cette année. Il faut donc adapter la fiche en conséquence et ajouter essenscia comme partenaire.	299
<b>D5.1.4 Définir des plans de formations (tous types de transport et différents niveaux, y inclus cursus universitaire)</b>	<b>300</b>
Il est extrêmement positif de voir que le PRMD intègre des dimensions connexes à la mobilité comme la nécessité de plans de formations en matière de transport.	159
<b>D.5.2 Optimiser le transport routier</b>	
<b>D5.2.1 Soutenir les initiatives visant à réduire les impacts environnementaux du transport routier</b>	<b>300</b>
Les mesures visant à réduire les impacts environnementaux du transport routier doivent se voir complétées d'un axe « recherche et développement » (portant sur les motorisations, les carburants, les véhicules, le design, ...).	223
<b>D5.2.2 Permettre la distribution urbaine dans des conditions satisfaisantes.</b>	<b>300</b>
<b>D5.2.3 Actualiser les itinéraires de convois exceptionnels - communiquer</b>	<b>300</b>
L'actualisation des itinéraires de convois exceptionnels doit s'accompagner de mesures cohérentes dans les communes traversées, pour éviter que certaines d'entre elles ne prennent des décisions en sens contraire compliquant, voire interdisant, le passage de ces convois.	270
<b>D.5.3 Développer les infrastructures fluviales</b>	
<b>D5.3.1 Poursuivre les efforts d'amélioration des voies d'eau</b>	<b>300</b>
<b>D5.3.2 Moderniser les équipements et adapter l'électromécanique - services associés (fluvial)</b>	<b>300</b>
<b>D.5.4 Moderniser et renforcer le réseau ferroviaire</b>	<b>300</b>
<b>D5.4.1 Garantir les fondamentaux, renforcer l'attractivité des services ferroviaires et en développer de nouveaux</b>	<b>300</b>

Parmi les mesures en faveur du trafic diffus, il convient d'ajouter le soutien aux entreprises pour leur permettre de mener des opérations ferroviaires sur leur propre site (favoriser la formation du personnel, acquérir le matériel nécessaire, obtenir les brevets requis, ...).	275
<b>D5.4.2 Favoriser l'émergence d'OFP - Opérateurs Ferroviaires de Proximité</b>	<b>300</b>
<b>D5.4.3 Plan ferroviaire WL - Mesure n° 35 - Connecter Liège Carex, adapter LGV existantes</b>	<b>300</b>
<b>D5.4.4 Moderniser les grandes gares de triage et gérer les matières dangereuses</b>	<b>300</b>
Les gares de triage et les activités traditionnelles de triage sont un concept dépassé. La modernisation doit plutôt viser à garantir le maintien de pôles de regroupement et d'activités ferroviaires sur ces sites. Le propos de la fiche doit être modifié en ce sens, en évitant la référence au triage.	300
<b>D5.4.5 Actualiser la stratégie ferroviaire wallonne, en coordination avec l'Etat fédéral et Infrabel</b>	<b>300</b>
<b>D5.4.6 Suivre la mise en oeuvre et actualiser la stratégie ferroviaire wallonne</b>	<b>300</b>
<b>D.5.5 Pérenniser un réseau de plates-formes multimodales coordonnées</b>	
<b>D5.5.1 Etablir une mise en réseau des plates-formes multimodales et un programme d'actions coordonnées</b>	<b>300</b>