

AVIS n° 1504

Avis d'initiative sur les Plans de mobilité à l'échelon local

Avis adopté le 12 septembre 2022

Le CESE s'est saisi d'initiative de la question des plans de mobilité à l'échelon local, dont les résultats sur le terrain lui paraissent dans l'ensemble mitigés en regard des moyens que la Région leur consacre.

Pour en avoir une vision globale et alimenter ses réflexions, le CESE a entendu des représentants du SPW Mobilité-Infrastructures qui lui ont présenté un bilan des plans communaux et supra-communaux en termes de réalisations et de projets, de gouvernance et de suivi, ou encore de bénéfices et de freins.

En s'appuyant sur ces informations ainsi que sur l'expérience multiple de ses composantes, le CESE est en mesure à ce stade d'apporter les réflexions suivantes pour initier avec le Gouvernement un débat sur la mobilité locale et son imbrication dans la politique régionale en matière de mobilité.

La toute première recommandation que le CESE tient à formuler porte sur la nécessité de prévoir un **engagement formel de différents acteurs** (Région, commune(s), TEC) à mettre en œuvre le plan local de mobilité sur toute sa durée. Il s'agit d'une condition nécessaire pour mieux valoriser les importants moyens directs et indirects affectés à la mobilité locale, et pour limiter le risque de voir les plans conclus sous une législature remis en cause par de nouvelles majorités politiques locales.

Pour la clarté du propos, la suite de l'avis est structurée en différentes parties, mais il peut arriver que certaines recommandations touchent à plusieurs dimensions.

Concernant les plans communaux

Le CESE recommande de :

- renforcer le rôle d'appui de la Région pour la mise au point du diagnostic du PCM ;
- baser le PCM sur une évaluation purement objective, pour éviter dans la mesure du possible de voir le PCM détourné pour légitimer des projets préexistants ;
- organiser systématiquement une concertation préalable avec les acteurs potentiellement impactés par le plan de mobilité (entreprises, commerçants, riverains, agriculteurs,...), en y associant les associations locales et supra-communales concernées par la mobilité et en accordant une attention particulière aux agriculteurs, qui sont des acteurs fortement impactés par les décisions prises en matière de mobilité locale – cette proposition s'applique également aux plans conclus au niveau supra-communal ;
- améliorer la formation des élus locaux en matière de mobilité, au bénéfice des politiques menées au niveau communal mais aussi au niveau supra-communal ;
- garantir un suivi régulier et un rapportage des PCM en prévoyant les moyens nécessaires à une actualisation selon une périodicité et une échelle justifiées – cette proposition s'applique également aux plans conclus au niveau supra-communal ;
- coordonner par une analyse conjointe les approches menées au travers de différents plans ou schémas (PCM, PCDR, SDC, et SDP en cas de démarche supra-communale) ;
- veiller, dans les communes où la mobilité a une dimension transfrontalière, à garantir la collaboration transfrontalière pour interconnecter au mieux les réseaux de transport en commun ou cyclables.

Concernant les plans supra-communaux

Le CESE juge nécessaire de :

- définir un outil de mobilité à un échelon intermédiaire pertinent entre la région et la commune, comme le bassin de mobilité, pour :
 - organiser au mieux la mobilité à l'échelle supra-communale ;
 - servir de référent aux plans à plus petite échelle (communale ou sectorielle) ;
 - harmoniser les différentes initiatives supra-communales formelles ou informelles existantes (SAM, plan provincial, PUM, PiCM,...) ;
 - rationaliser et clarifier la politique de mobilité ;
 - permettre la mise en œuvre d'outils comme le contrat d'axe ferroviaire (en trouvant par ailleurs le moyen de s'assurer de politiques cohérentes de développement territorial à proximité des gares) ;
- privilégier une approche supra-communale stratégique avec des filtres successifs pour favoriser la maturation du projet et la convergence des différents points de vue ;
- désigner un acteur de l'organigramme en tant qu'observateur et gardien de la manière dont les lignes de force des PUM sont respectées (par exemple l'équipe PUM, mais dans quelles limites ?) ;
- initier une réflexion sur la meilleure manière de gérer cet outil (par exemple en confiant la gestion à la Région tout en s'appuyant sur les communes).

Concernant les moyens humains dédiés à la mobilité locale

Pour le CESE, les moyens humains doivent être à la hauteur des objectifs poursuivis, ce qui implique de :

- renforcer le statut et l'importance des Conseillers en Mobilité (CeM) dans leur service administratif, tout en revoyant en parallèle la manière dont la formation est organisée. Le CESE constate en effet que cette formation a été ouverte à de très nombreux candidats d'horizons divers, davantage dans une optique de sensibilisation aux enjeux de mobilité que dans une logique orientée vers la pratique du métier. Il en résulte que la Wallonie compte plus d'un millier de CeM alors que toutes les communes n'en disposent pas. Le CESE plaide dès lors pour l'instauration d'un lien plus formel entre le suivi de la formation et son exploitation sur le terrain ;
- prévoir une forme de mutualisation de la fonction de CeM à l'échelle des bassins de mobilité, avec le partage des services d'une personne spécialisée entre les communes concernées. Dans ce cas de figure, il sera nécessaire de définir le lien hiérarchique entre les différentes autorités communales et ce conseiller unique pour le bassin ;
- permettre à toutes les communes de faire appel aux compétences d'un CeM (soit en disposant au sein de son administration, soit par le biais d'un conseiller partagé) pour leur permettre de mener une politique de mobilité cohérente et répondre aux appels à projet lancés en la matière, notamment dans le cadre du plan de relance ;
- poursuivre le renforcement des équipes au sein de l'administration régionale pour lui donner les moyens de s'impliquer plus activement dans la politique de mobilité locale.

Au niveau des autorités régionales

Pour instaurer un cadre propice à l'atteinte des objectifs en matière de mobilité, le CESE appelle les autorités régionales, politiques et/ou administratives selon la mesure préconisée, à :

- faire une évaluation des moyens engagés au regard des bénéfices récoltés au niveau de la politique menée en matière de mobilité locale et, à partir de là, réorienter si nécessaire ces moyens ;
- renforcer la transversalité des politiques régionales en lien avec la mobilité ;
- mettre en place des synergies structurantes entre les politiques territoriales ;
- défendre auprès des instances fédérales une politique ferroviaire en accord avec les objectifs poursuivis au niveau de la mobilité locale ou au sein des agglomérations ;
- ancrer réglementairement le principe STOP dans l'organisation des plans locaux de mobilité, tout en imposant un volet par moyen de déplacement (en séparant les modes actifs) et en précisant davantage ce qu'on entend par « volet piéton » ;
- s'assurer de l'adhésion des Ministres compétents à l'esprit du décret du 1^{er} avril 2004 (organisant notamment la mobilité locale) au fil des législatures ;
- se porter garant des engagements pris par les communes via leur plan au-delà des législatures ;
- coordonner les décrets du 1^{er} avril 2004 et du 29 mars 2018 (réformant la gouvernance au sein de la SRWT), notamment sur le plan des définitions.

Au niveau stratégique

Le CESE avance à ce niveau une série de suggestions visant à adapter au mieux les outils au contexte et à les articuler entre eux, ce qui demande entre autres de :

- mener en amont du processus une évaluation permettant de recourir à l'outil le plus adéquat et le moins lourd pour répondre à des besoins identifiés (tant pour les personnes que pour les marchandises) ;
- mieux définir en amont les contours et le niveau de précision des mesures que doivent respecter les plans de mobilité pour éviter les déceptions, notamment chez les usagers et leurs représentants, si les plans ne répondent pas à des attentes dépassant en fait leur champ d'actions ;
- prévoir les moyens budgétaires et la procédure réglementaire afin de garantir la mise en conformité automatique des PCM préexistants avec un nouveau PUM ou plan de bassin qui viendrait couvrir leur territoire ;
- analyser dans quelle mesure les Plans de mobilité urbaine durable (SUMPs) à l'échelle d'aires urbaines fonctionnelles (FUAs) préconisés par l'UE sont transposables au contexte wallon et s'en inspirer dans la mesure du possible.
