



CESE Wallonie

Pôle Aménagement  
du territoire

# AVIS

AT.19.15.AV

## Stratégie Régionale de Mobilité (Volet 1 – Mobilité des personnes)

Avis adopté le 11/02/2019

Rue du Vertbois, 13c  
B-4000 Liège  
T 04 232 98 97  
pole.at@cesewallonie.be  
[www.cesewallonie.be](http://www.cesewallonie.be)

## DONNEES INTRODUCTIVES

Demandeur : Ministre de la Mobilité, M. Carlo DI ANTONIO

Date d'approbation par le 13/12/2018

Gouvernement :

Date de réception de la demande : 3/01/2019

Délai de remise d'avis : 35 jours

Préparation de l'avis : Groupe de travail  
(Deux réunions : le 28/01/2019 et le 07/02/19)  
Le dossier a été présenté le 28 /01/2019 par Mme Nadia NEVEN,  
Cabinet du Ministre Carlo DI ANTONIO

Date d'approbation de l'avis : 11/02/2019

Brève description du dossier :

Sur proposition du Ministre de la Mobilité, M. Carlo Di Antonio, le Gouvernement wallon a adopté en octobre 2017 une vision de la mobilité wallonne à l'horizon 2030 : la vision FAST (Fluidité, Accessibilité, Sécurité, Santé et Transfert modal) ayant comme finalité la réduction de la congestion, l'accès aux biens et services pour tous, la réduction des accidents de la route et celle des nuisances environnementales. Elle les traduit également en objectifs de transfert modal.

« Fast 2030 » énonce le « *pour quoi* » en fixant une direction compréhensible et acceptée par tous qui peut servir de base à l'élaboration des étapes suivantes. « Fast 2030 » a énoncé les grandes pistes du « *comment* » jetant les bases de la Stratégie Régionale de Mobilité (SRM). Celle-ci devra ensuite être traduite dans l'ensemble des plans en termes d'opérationnalisation.

La SRM repose sur trois axes :

- I. La Gouvernance
- II. L'offre de mobilité
- III. La demande de mobilité.

Le présent avis porte sur le volet I de la Stratégie régionale de Mobilité qui traite de la mobilité des personnes. Les marchandises seront traitées dans le volet II.

## AVIS

### 1.1. Préambule

---

Le Pôle souligne que le présent avis se focalise essentiellement sur les aspects en lien avec l'aménagement du territoire dans le projet de la Stratégie régionale de la Mobilité (SRM).

### 1.2. Contexte, structure et forme du document

---

Le Pôle salue l'approche générale de la mobilité, dans laquelle s'inscrit la SRM, organisée en trois niveaux (vision FAST, SRM, plans).

Il salue également l'approche innovante et positive de la SRM. Il apprécie la structuration du document divisé en trois grands axes (Gouvernance, Offre, Demande) et le fait que la gouvernance ait été définie en tant que premier axe de cette Stratégie. Le Pôle estime en effet qu'une bonne gouvernance est essentielle dans la mise en œuvre de toute politique en général et singulièrement en matière de mobilité où les compétences sont particulièrement cloisonnées entre niveaux de pouvoir et entre acteurs du transport.

Outre sa position en tant que premier axe, le Pôle soutient la politique de gouvernance annoncée visant à un pilotage unifié et une dynamique d'ouverture et de concertation.

### 1.3. Calendrier

---

Le Pôle s'inquiète de l'adoption d'un document de si grande importance en fin de législature. Il espère dès lors que le second volet de la SRM relatif aux marchandises sera finalisé avant le terme de ce mandat. Il serait souhaitable que les bases de cette Stratégie soient reprises lors de la prochaine législature afin que le volet opérationnel puisse débiter directement.

### 1.4. Statut du document

---

Le Pôle s'interroge sur le statut de ce document, vu les liens existants entre cette SRM et d'autres outils légaux tels que les Plans communaux de Mobilité (PCM) ou les Plans urbains de Mobilité (PUM) et en regard des liens forts avec le Schéma de Développement du Territoire (SDT) qui lui dispose d'un statut réel dans le CoDT.

Il considère que cette Stratégie devrait constituer le socle sur lequel s'inscrivent les documents de planification en matière de mobilité d'échelles inférieures tels que les PCM et PUM. Il estime dès lors que la SRM devrait être référencée dans les textes tel que le Décret relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales.

Cette SRM, en tant que Stratégie, est présentée comme n'étant ni un plan ni un schéma qui nécessiterait la réalisation d'une enquête publique et d'un Rapport sur les Incidences environnementales (RIE). Le Pôle considère toutefois que l'argumentaire repris en page 4 de cette Stratégie mériterait d'être développé plus en profondeur pour asseoir la sécurité juridique de ce document.

### **1.5. Liens avec d'autres outils existants**

---

Le Pôle salue l'articulation et la cohérence entre le SRM et le SDT. Le Pôle insiste sur cette articulation forte entre les deux outils, la mobilité étant en grande partie une conséquence des choix territoriaux.

Selon le Pôle, ce lien entre la mobilité et les objectifs territoriaux est également indispensable au niveau local dans le cadre notamment de l'élaboration des Schémas de Développement communaux (SDC) et des PCM. Un parallélisme entre les SDC et PCM établis sur un même territoire communal serait nécessaire. Il y aurait dès lors lieu de renforcer le volet relatif à la mobilité au sein de l'élaboration d'un SDC en tenant compte de la SRM. Il serait également judicieux que les PCM puissent mieux prendre en considération la vision de l'aménagement du territoire communal. Une majoration des subsides lors de la réalisation, idéalement conjointe, de ces deux outils par une commune est une mesure intéressante pour assurer ce parallélisme.

Comme mentionné dans la SRM, la mobilité ne peut pas s'envisager de manière isolée. Dès lors, le Pôle soutient également une transversalité et une articulation forte entre la mobilité et d'autres outils communaux tels que le Programme stratégique transversal (PST), les Programmes communaux de Développement Rural (PCDR) ou les Schémas communaux de Développement commercial (SCDC) afin d'obtenir une cohérence territoriale.

Le Pôle soutient également la prise en considération d'articulations avec des plans de nature plus économique.

### **1.6. Plan communal de mobilité**

---

L'outil même de PCM nécessiterait, selon le Pôle, une réflexion de fond afin qu'il soit plus engageant, plus partagé par l'ensemble des acteurs, plus efficace, qu'il ne se limite pas à la mise en place de mesures ponctuelles sur le terrain ou à la gestion de flux et dont les liens sont renforcés avec l'aménagement territorial communal.

### **1.7. Politique de la Ville**

---

Selon le Pôle, la gestion de la mobilité ne peut être réellement efficace que si elle est associée à une réelle politique de la ville. Des mesures telles que la densification, la centralisation des besoins, la mixité ou la réutilisation des friches sont indispensables pour permettre de limiter voire diminuer les déplacements.

Les procédures liées à l'aménagement opérationnel tels que les outils de rénovation urbaine ou de revitalisation urbaine et les sites à réaménager doivent être pris en considération au sein de la réflexion menée sur la mobilité.

### **1.8. Liens interfédéral et régional**

---

Le Pôle partage le point de vue défini dans la SRM sur la nécessité de connecter la Région wallonne aux Régions et Etats voisins et de renforcer la collaboration avec eux.

Il considère toutefois que cette Stratégie ne met pas assez en évidence les liens entre la Région wallonne, la Flandre et Bruxelles Capitale. Vu les liens forts entre ces trois Régions, leur collaboration doit être renforcée.

Le Pôle estime en outre que la Région wallonne devrait être plus proactive dans ses échanges notamment avec le Fédéral. Bien que la SRM soit un document régional, celui-ci doit s'intégrer dans une vision interfédérale en particulier en ce qui concerne la politique ferroviaire ou encore la métropole bruxelloise.

En ce qui concerne plus spécifiquement le troisième paragraphe du point « *II.E.11. Connecter la Wallonie aux réseaux socio-économiques européen, transfrontaliers et transrégionaux* », le Pôle ne partage pas le point de vue de la Stratégie sur le renforcement de six axes. Il estime en effet que le choix de ces axes se base essentiellement sur le réseau européen et ne prend pas assez en considération l'ensemble des axes structurants qui relient les grandes villes wallonnes à Bruxelles ou aux autres villes de pays limitrophes (exemple : axes Mons-Bruxelles ; Liège-Bruxelles ; Bruxelles-Luxembourg). Il demande dès lors que ce paragraphe soit complété de l'ensemble des axes structurants wallons.

### **1.9. Bassins de mobilité**

---

Le Pôle valide l'approche de la Stratégie par Bassins de mobilité. Pour le Pôle, il est toutefois indispensable que cette approche se base en partie sur des études de mobilité à l'échelle de l'ensemble de ces Bassins.

Il estime également que ces Bassins doivent être cohérents et définis en concertation avec l'ensemble des acteurs locaux et en lien avec les projets de territoire existants qui rassemblent déjà les communes sur base volontaire. Ils doivent aussi prendre en compte les Bassins qui existent déjà tels que les Bassins de soins ou les Bassins EFE (Enseignement qualifiant – Formation- Emploi).

L'étude de la mobilité à cette échelle pourrait ensuite permettre la réalisation de mesures à une échelle plus locale.

### **1.10. Contrat d'axe**

---

Sur ce lien entre aménagement et mobilité à une échelle plus opérationnelle, le Pôle soutient l'idée de contrat d'axe. Il souhaite que la Wallonie approfondisse davantage la réflexion sur cet outil, notamment en lien avec les mobipôles.

### **1.11. Mobipôles**

---

Bien qu'il salue la réalisation de ce type de projet et la structuration globale des déplacements, le Pôle ne partage pas le concept d'uniformité des mobipôles mis en valeur par la SRM. Il estime en effet que ceux-ci doivent être adaptés aux caractéristiques intrinsèques du territoire au sein duquel ils s'implanteront.

Ainsi, la localisation et les services qu'ils offriront devront être les plus pertinents possibles. C'est pourquoi il serait judicieux que l'implantation de ces mobipôles soit réfléchi en fonction d'une vision prospective de l'aménagement territorial communal et supracommunal et de déterminer préalablement quels services pourront y être implantés afin d'éviter que ces mobipôles ne fassent concurrence aux pôles urbains.

Le Pôle estime que le nombre de mobipôle par commune doit être assoupli en fonction d'une logique de Bassins de mobilité. Les limites communales ne doivent pas être un frein dans leur implantation.

Leur implantation doit également prendre en considération la mobilité des travailleurs en zones d'activité économique. Certains mobipôles pourraient dès lors, selon le Pôle, être localisés au sein de parcs d'activités économiques.

Le Pôle demande en outre qu'une hiérarchisation entre les mobipôles et mobipoints soit définie correctement.

### **1.12. Transition numérique**

---

Le Pôle salue l'approche du document notamment en ce qui concerne le numérique. Il insiste toutefois sur l'importance d'intégrer une vision plus prospective dans la SRM afin de prendre en compte les évolutions et révolutions qu'entraîne et va entraîner le numérique et afin d'être le plus proactif possible.

Le Pôle considère que le partenariat avec le secteur privé doit être développé afin de prendre en considération les évolutions qui en sont dépendantes.

Il insiste également sur l'importance d'obtenir des données de qualité. Celles-ci doivent être harmonisées et croisées entre elles (données des secteurs publics et du secteur privé).

Le Pôle soutient la réalisation d'un monitoring des données qui serait indispensable dans la réalisation d'études.

### **1.13. Réseau routier**

---

Le Pôle constate que le document aborde peu le réseau routier. Son entretien et son adaptation ne sont pas à négliger.

Les travaux et projets du SPW Mobilité et Infrastructures doivent davantage être mis en avant dans le document. Parallèlement, le SPW Mobilité et Infrastructures devra intégrer les orientations de la SRM en concertation avec les autres acteurs.

#### **1.14. Stationnement**

---

Le Pôle considère qu'il y aurait lieu de définir au sein de cette Stratégie les grandes options relatives au stationnement en vue de déterminer une gestion plus claire et globale de la problématique.

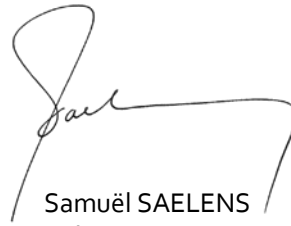
Le Pôle estime toutefois que dans de nombreux cas, la fixation des règles en matière de stationnement relève de situations spécifiques.

De manière globale, la politique de stationnement devrait faire l'objet d'une réflexion plus approfondie pour faire du parcage un outil de transfert modal.

#### **1.15. Budget**

---

Le Pôle salue la volonté d'évaluation des budgets alloués à cette Stratégie.

  
Samuël SAELENS  
Président