

AVIS

Mob.26.02.AV

Avis d'initiative sur la révision annoncée du décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité durable et à l'accessibilité, et notamment sur la réorganisation de la concertation avec les parties prenantes locales

Avis adopté le 1/09/2026

Rue du Vertbois, 13c
B-4000 Liège
T 04 232 98 19
pole.mobilite@cesewallonie.be
www.cesewallonie.be

Préambule

En date du 12 juin 2026, le Pôle Mobilité a entendu Mme Daphné Wouters et M. Niels Antoine, collaborateurs du Ministre François Desquesnes, à propos des intentions politiques quant à la révision du décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité durable et à l'accessibilité, notamment en ce qui concerne la réorganisation de la concertation avec les parties prenantes locales.

Dans ce cadre, le Pôle a été informé du fait que la révision du décret du 1^{er} avril 2004 apportera également des adaptations relativement à la Vision FAST et à la SRM, aux PUM pour en faire des Plans de Mobilité Urbaine Durable (PMUD) conformément à la directive européenne RTE-T, et aux PCM pour simplifier l'outil.

Le Cabinet du Ministre Desquesnes a invité le Pôle à se prononcer sur les éléments de réflexions et les propositions qui lui ont été présentés en séance. Le Pôle tient avant tout à manifester sa reconnaissance quant au fait d'être associé à la révision du décret du 1^{er} avril 2004 en amont du processus législatif.

A ce stade, le Pôle a de multiples recommandations à formuler pour garantir la mise en place d'une politique de mobilité qui recueille l'adhésion des acteurs de terrain et permette la concrétisation des orientations stratégiques définies par les autorités régionales.

Les recommandations sont ici formulées pour s'aligner dans la mesure du possible sur la structure de la présentation faite par les représentants du Ministre.

Considérations sur les OCBM

Le Pôle accueille favorablement la volonté de transférer, du décret du 21 décembre 1989 relatif au transport public de personnes vers le décret du 1^{er} avril 2004, les modalités prévues en matière de consultation des parties prenantes locales. Il juge en effet plus cohérent de les intégrer dans un texte couvrant l'ensemble de la mobilité durable plutôt que de les confiner dans les dispositions portant sur le transport public, où ne subsiste dès lors plus qu'un article stipulant que l'OTW doit consulter les acteurs locaux. Le Pôle insiste dès lors pour que le nouveau décret fasse clairement apparaître la volonté d'organiser un processus de consultation axé sur la multimodalité, et non plus autour du réseau TEC.

Sur les écueils rencontrés dans le fonctionnement des OCBM

La nécessité de revoir le fonctionnement des OCBM recueille l'adhésion des membres du Pôle, qui partagent les constats relevés par le Cabinet sur base des remontées du terrain. Le Pôle pointe lui aussi de nombreuses lacunes dans le fonctionnement de ces organes, et vient ici préciser ou compléter la liste dressée par le Cabinet :

- concernant l'ordre du jour : ordre du jour parfois transmis tardivement, ordre du jour trop théorique et éloigné des réalités locales, orientation excessive des travaux sur les transports publics ;
- concernant les réunions : réunions assez similaires dans les différents bassins avec des présentations identiques, réunions limitées dans certains cas à des grandes séances d'information, niveau de discussion parfois trop détaillé ;
- concernant la participation des membres : absence de représentants communaux par manque de temps ou d'intérêt ;
- concernant le suivi : suivi parfois insuffisant des avis des communes, relance de questions déjà préalablement réglées ;

- concernant les délais : délai souvent insuffisant pour permettre aux représentants communaux de solliciter leur collège et aux représentants des usagers de consulter leurs antennes locales.

Pour le Pôle, ces dysfonctionnements ne remettent aucunement en cause la nécessité de maintenir un organe de concertation à l'échelon sous-régional. Ils exigent en revanche de revoir les modalités d'organisation de la concertation avec les acteurs locaux à l'échelle de bassins de mobilité qui sont également à redéfinir.

Le Pôle demande que le décret consacre explicitement un avis formel des communes concernées avant toute modification substantielle touchant leur territoire (généralisation du mécanisme introduit en 2024 pour le redéploiement TEC, où les conseils communaux rendaient un avis sur l'avant-projet de plan de réseau), et une obligation de motivation en cas d'écart entre l'avis rendu et la décision finale afin que l'avis des communes puisse effectivement être pris en considération et que les remarques faites en OCBM et par les communes soient mieux suivies d'effet.

En outre, un délai minimal doit être prévu afin que les représentants communaux puissent effectivement consulter leur collège. La transmission de la convocation et des documents aux pouvoirs locaux au moins 6 semaines avant la séance est requise.

De manière générale, il y a lieu d'avoir dans ces organes une approche élargie tournée vers la multimodalité et non excessivement ciblée sur les transports publics, mais aussi d'y mener des discussions au bon niveau territorial et de donner des délais suffisants pour pouvoir faire remonter les réalités de terrain, garantir la représentativité des acteurs locaux et permettre la validation des projets par les parties prenantes. La procédure de validation devra être soigneusement réfléchie en recherchant la meilleure efficacité, entre les contraintes auxquelles sont soumis les acteurs (notamment les communes) et la nécessité de se prononcer sur les projets avec une certaine réactivité, potentiellement en dehors de l'OCBM.

Sur le rôle et l'organisation des OCBM

Le Pôle a été informé du fait que le Ministre entend confier aux OCBM un rôle relevant de la coordination, plutôt qu'une mission de consultation ou de concertation. Il adhère à cette approche, qui traduit la volonté de travailler de concert avec les parties prenantes dans une même direction et de rechercher des intérêts convergents entre acteurs, condition indispensable pour pouvoir décliner sur le terrain les lignes de force de la SRM et converger vers les objectifs inscrits dans la Vision à long terme de la mobilité durable.

Le Pôle relève que les propositions de missions confiées aux OCBM (coordination sur les enjeux de mobilité, remise d'avis d'initiative ou à la demande du GW, suivi des process de planification de la mobilité) se situent plutôt à un niveau macro et que le traitement des éléments concrets se fera en revanche à une échelle plus fine, au niveau de sous-bassins. Il attire l'attention sur le fait que la mise en œuvre des projets retenus requerra l'appui de l'ensemble des acteurs concernés (voir les commentaires *infra* sur la composition des OCBM) et la prise en compte de la programmation de leurs investissements.

Il soulève également le fait que tous les acteurs ne sont pas nécessairement subsidiés à la hauteur des attentes à leur égard, alors qu'il faudrait idéalement leur octroyer les moyens nécessaires pour garantir leur participation active dans le cadre d'une programmation annuelle.

Par ailleurs, le Pôle accueille favorablement le fait de pouvoir traiter des sujets « à la carte » et organiser des réunions par « sous-bassins », et d'ainsi ouvrir la procédure pour pouvoir traiter les priorités des territoires en fonction de leurs spécificités et à l'échelon le plus adéquat. Le Pôle y voit une structure de

la coordination qui peut schématiquement se résumer comme suit : un rôle de coordination supra-communale dévolu à l'OCBM, une mission plus fine et plus réactive de coordination et de validation des projets de terrain à l'échelle des sous-bassins.

Enfin, le Pôle préconise la désignation systématique d'un acteur local chargé de l'organisation et de la coordination des travaux menés à l'échelle du bassin de mobilité, et notamment de les répartir selon qu'ils relèvent des séances plénières de l'OCBM ou de sujets à traiter à plus petite échelle au sein de sous-bassins ou d'ateliers (infrastructures routières, TEC, liaisons douces ou structurantes, ...). Actuellement, ce sont des acteurs variables (ADT, Province, Liège Métropole, ...) qui s'emparent spontanément de la coordination supra-communale à l'échelle des bassins de mobilité. De son côté, la coordination au niveau des sous-bassins est plutôt appelée à émerger naturellement entre les acteurs concernés.

Sur les sujets abordés par les OCBM

La proposition avancée par le Cabinet distingue les sujets à traiter selon qu'ils trouvent leur source dans la descente ou dans la remontée de l'information. Au niveau de l'information descendante, le Pôle relève une tendance à concevoir certaines réunions des OCBM comme des séances d'information qui se répètent à l'identique auprès de chaque organe. Dans ce cas de figure, le Pôle juge plus judicieux d'organiser en amont un unique webinaire transversal à l'intention de l'ensemble des OCBM, qui permette de mettre les parties prenantes à niveau pour ce qui est des informations générales. La mise à disposition du replay de ce webinaire permettra d'atteindre le plus de participants possible, compte tenu des agendas contraints. La diffusion du support et du replay doit intervenir suffisamment à l'avance de la réunion de l'OCBM elle-même, pour que les parties prenantes, et notamment les représentants communaux, puissent effectivement s'y référer. Forts de cette information, les acteurs locaux pourront ensuite tenir leurs débats spécifiques à l'échelle de leur propre bassin de mobilité.

Le Pôle insiste en outre sur l'importance d'élargir au maximum l'information descendante au champ de la multimodalité, sans plus la cibler uniquement sur le redéploiement du réseau de bus, et de s'assurer que tous les acteurs concernés (en ce compris les centrales de mobilité) auront bien accès à l'information diffusée au sein des séances plénières des OCBM (en les y invitant ou en leur donnant l'accès à cette information).

Sur le plan pratique, le Pôle suggère de prévoir, dans le décret ou dans tout autre texte légal connexe qui serait plus approprié, un accès à cette information pour les acteurs potentiellement intéressés, en la rendant par exemple disponible sur une plate-forme digitale.

Sur la composition des OCBM

Les participants proposés par le Cabinet pour les OCBM sont des représentants du SPW MI (max. 3) émanant de la Direction de la Planification de la Mobilité (DPM) / de l'AOT / de la Direction des Routes, des représentants des communes du bassin de mobilité (max. 2/commune - mandataire et/ou agent communal), un représentant de la Business Unit concernée de l'OTW, toute personne ou association cooptée, un représentant des modes actifs et le Ministre régional de la Mobilité ou son représentant. Selon les sujets, d'autres acteurs sont invités : SPW Territoire, Logement, Patrimoine, Energie (TLPE), SNCB/INFRABEL, intercommunale ou toute autre structure pertinente. La DPM du SPW MI et un représentant des parties prenantes locales mandaté assurent la co-présidence de l'OCBM.

La proposition de composition avancée par le Cabinet vise à éviter une sur-représentation de l'administration régionale et à permettre la participation de toute organisation jugée pertinente, qui pourra être variable selon le bassin (comme une intercommunale, un groupement supra-communal, la Province, ...). Le principe retenu à ce stade d'un nombre limité de participants, pour des raisons

d'efficacité, est assoupli par la possibilité pour un membre de se faire accompagner par un expert sans pour autant démultiplier les représentations. La volonté est de conserver ainsi un groupe de base qui reste constant pour le suivi des dossiers.

Le Pôle peut comprendre le souhait de limiter pour des raisons d'efficacité la taille des OCBM à un noyau restreint de participants, tout en prévoyant une certaine souplesse via la possibilité de désigner une personne ou une association cooptée et de recourir à l'expertise d'invités ponctuels selon le sujet traité. Il émet toutefois des doutes sur l'effectivité et l'efficacité de cette limitation de taille si le découpage territorial prévoit des bassins englobant un nombre élevé de communes. A partir du moment où le nombre de personnes réunies au sein d'un OCBM dépend de la taille du bassin de mobilité, le Pôle ne peut se prononcer de manière tranchée sur cette proposition tant que le découpage territorial envisagé n'est pas disponible.

Il estime néanmoins que la réflexion mérite d'être approfondie à ce stade pour éviter de contourner des acteurs essentiels à l'organisation de la mobilité à l'échelon sous-régional, et apporte à cette fin les premiers éléments de réflexion suivants.

- La composition de l'OCBM doit impérativement refléter la volonté de couvrir tous les modes en accord avec l'approche multimodale visée. Cela pourrait conduire à réévaluer potentiellement à la hausse le nombre de participants ou d'invités repris dans la proposition les listant.
- Le fait de ne prévoir qu'un seul représentant des modes actifs pour des modes pluriels (piétons, cyclistes, PMR) est excessivement restrictif. Des associations telles que Tous à pied, Avello et le CAWAB ne pourraient dorénavant, selon la proposition et contrairement à la pratique actuelle, plus déléguer qu'un seul participant alors qu'elles représentent chacune des réalités et des publics différents. Il est à noter que le CAWAB est garant du fait que les contraintes des PMR sont systématiquement prises en compte par les porteurs de projet, et pas uniquement dans les cas de figure où le projet identifie une contrainte spécifique. Ces associations devraient toujours pouvoir être chacune représentées au sein des OCBM et pouvoir désigner le membre le plus indiqué pour prendre part aux réunions des sous-bassins.
- La question de la participation de représentants des usagers des transports en commun mérite d'être soulevée. Bien que la concertation en matière de transport public ne rentre pas à ce stade dans le cadre des OCBM mais dans celui de l'OTW, le sujet doit pouvoir être intégré au périmètre de coordination des OCBM afin de répondre et contribuer aux ambitions en matière d'intermodalité et de transfert modal, le transport public étant un maillon essentiel de la chaîne de déplacement.
- Il en va de même pour la question de l'intégration d'un représentant de la sécurité routière, tout en gardant à l'esprit que les États généraux de la sécurité routière remplissent leur fonction notamment à l'égard des pouvoirs locaux.
- La mobilité des travailleurs doit faire partie intégrante de la démarche menée au travers des OCBM, en donnant aux entreprises la possibilité de participer aux réunions et de juger de la pertinence de leur présence pour autant que l'ordre du jour leur soit transmis suffisamment à l'avance.
- Parmi les acteurs qui peuvent être invités, il y a lieu d'ouvrir cette possibilité à « tout acteur pertinent » et non uniquement à « toute structure pertinente » comme cela est libellé dans la présentation du Cabinet.
- L'administration régionale devrait pouvoir déléguer, plutôt que des représentants fixes, des agents variables selon les thématiques traitées (mobilité partagée, co-voiturage, modes actifs,...). Ses représentants doivent en effet couvrir tous les modes de transport au sein d'organes appelés à traiter les questions de mobilité sous l'angle de la multimodalité.
- La présence d'acteurs du transport de marchandises est souhaitable lorsque les projets envisagés portent sur des infrastructures en lien avec leurs activités.

De manière générale, le Pôle considère qu'il serait pertinent de distinguer les règles en matière de participants selon qu'elles s'imposent aux OCBM pléniers ou aux sous-bassins.

Les premiers doivent voir leur étendue circonscrite en tenant notamment compte des considérations précédentes, les seconds pouvoir compter sur la présence de tout acteur concerné par les sujets et projets qui y seront traités, que ce soit comme participant ou comme invité. Il peut ainsi s'avérer pertinent d'associer ponctuellement à ce niveau des acteurs du transport de marchandises si le projet traité le justifie, ce même si la coordination organisée par le futur décret porte sur la mobilité des personnes.

Les membres du bassin doivent ainsi avoir la possibilité de désigner des représentants par sous-bassin ou groupe de travail spécifique, et l'envoi de la convocation aux réunions des sous-bassins doit se faire dans un délai raisonnable pour permettre aux parties prenantes, en particulier les différentes associations, les acteurs économiques et les communes, de s'organiser et de désigner le(s) représentant(s) le(s) plus pertinent(s). Ce délai pourrait par exemple être fixé à 6 semaines par défaut, tout en conservant une certaine souplesse pour convoquer des réunions plus urgentes.

Sur les bassins de mobilité

Le Pôle soutient la possibilité de définir des bassins de mobilité « à la carte » en plus des 9 bassins proposés ou des bassins qui seront définis, ouvrant ainsi la porte à la création de sous-bassins qui pourraient mieux refléter la réalité territoriale.

A ce stade, sans avoir connaissance du projet de découpage territorial toujours en cours d'élaboration, le Pôle ne peut qu'insister sur la nécessité de veiller, lors de la définition de ces bassins de mobilité, à :

- restreindre la taille des bassins existants pour éviter de créer des assemblées trop grandes avec des enjeux divergents entre participants, et pouvoir traiter les dossiers à une échelle géographique pertinente sous l'angle de l'intermodalité et en lien avec la cohérence territoriale ;
- se concentrer sur les flux de déplacements, sans être influencé par des délimitations administratives ou politiques (et sans exclure par la suite la possibilité pour les communes limitrophes impactées de se prononcer sur des projets discutés dans le bassin voisin) ;
- tenir compte des centralités et points d'intérêts définis dans le SDT et les SDC dans une approche faisant le lien avec l'aménagement du territoire et faisant correspondre les bassins de mobilité aux bassins de vie ;
- s'affranchir des anciens découpages territoriaux calqués sur ceux du TEC, qui n'étaient pas toujours pertinents ;
- tenir compte des bassins urbains de mobilité dans le cas de villes comme Liège ou Charleroi.

Sur la dénomination des OCBM

En marge des thèmes traités précédemment, le Cabinet a appelé le Pôle à faire des suggestions pour renommer les OCBM. En voici quelques-unes, la première s'inspirant de la dénomination de l'organe de conseil de Charleroi Métropole, les suivantes visant à faire ressortir explicitement la volonté politique d'en faire des organes de coordination ou de renforcer le lien avec le développement territorial :

- Conseil de Bassin de Mobilité (CBM) ;
- Organe de Coordination du Bassin de Mobilité (OCBM) ;
- Conseil Territorial de la Mobilité (CTM) ;
- Forum Mobilité (FM) ou Forum Territorial de la Mobilité (FTM) ;
- Conseil de l'Accessibilité Territoriale (CAT) ;
- Plate-forme de Coordination Mobilité (PFCM) ;
- Comité de Coordination du Bassin de Mobilité (CCBM).

Considérations sur les PCM et les PUM

La volonté du Ministre est de conserver le PCM, qui est à ce jour le seul outil permettant d'atteindre le niveau local, mais en le simplifiant et en le recentrant sur les enjeux locaux. Les PCM auraient alors pour vocation de décliner la vision politique globale à l'échelle locale pour contribuer à l'atteinte des objectifs fixés dans les documents stratégiques régionaux.

Le Pôle juge louable l'initiative d'alléger cet outil vu qu'il est actuellement assez lourd et peu flexible. En effet, une stratégie globale doit s'accompagner de solutions flexibles permettant de s'aligner sur les évolutions de terrain. Il conviendra aussi d'articuler la démarche d'un PCM avec d'autres plans comme le plan stratégique transversal des communes (PST), vu que ces dernières peuvent s'emparer de questions de mobilité à d'autres niveaux que dans leur PCM. Il est à noter que les communes jouent un rôle important en matière de mobilité, notamment du fait qu'elles sont actives au niveau des connexions au réseau cyclable structurant et prennent des initiatives en matière de mobilité partagée, et qu'il y a dès lors lieu de leur donner une certaine prévisibilité dans leur dynamique d'investissements.

Vu les délais et le coût nécessaires pour revoir un PCM, le Pôle se demande toutefois s'il est bien l'outil le plus pertinent pour faire converger les actions locales vers les objectifs de la Vision FAST à atteindre d'ici la fin de la législature. Pour offrir une réponse à si court terme, il vaudrait peut-être mieux instaurer une procédure dynamique d'adaptation des PST, en exploitant aux fins des objectifs de mobilité ces documents qui déclinent les projets communaux sur la mandature.

Le Pôle pointe en tous les cas la nécessité de traduire la politique de mobilité locale dans un plan d'actions qui soit clair, concret et praticable pour les usagers.

Plus ponctuellement, le Pôle estime opportun de mener parallèlement une réflexion sur l'organisation des mobipôles et des mobipoints, de sorte à renforcer leur impact sur l'intermodalité à l'échelle locale, qu'elle soit ou non en lien avec les transports publics.

Renvoi à l'avis d'initiative n° 1504 du CESE Wallonie sur les Plans de mobilité à l'échelon local

Pour alimenter la réflexion sur les PCM / PUM (PMUD), le Pôle invite le Ministre à s'inspirer de l'avis d'initiative n° 1504 sur les Plans de mobilité à l'échelon local que le CESE Wallonie avait rendu le 12 septembre 2022, et qui contient nombre de recommandations qui sont toujours d'actualité.

Le CESE s'était à l'époque saisi d'initiative de la question des plans de mobilité à l'échelon local dans la mesure où les résultats sur le terrain lui paraissaient dans l'ensemble mitigés en regard des moyens qui leur étaient consacrés. L'objectif était d'initier avec le Gouvernement un débat sur la mobilité locale et son imbrication dans la politique régionale en matière de mobilité.

Le Pôle propose ici une synthèse de cet avis en reprenant les éléments qui lui semblent les plus pertinents dans le cadre des débats en cours et à venir et en précisant quelque peu certains.

La toute première recommandation portait sur la nécessité de prévoir un engagement formel de différents acteurs (Région, commune(s), OTW) à mettre en œuvre le plan local de mobilité sur toute sa durée, pour mieux valoriser les moyens directs et indirects affectés à la mobilité locale.

Le CESE a exprimé ensuite des recommandations portant plus particulièrement :

- **sur les plans communaux**
 - 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

- 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 actives en matière de mobilité
 - améliorer la formation des élus locaux en matière de mobilité
 - garantir un suivi régulier et un rapportage des PCM en s'appuyant sur des indicateurs chiffrés
 - coordonner par une analyse conjointe les approches menées au travers de différents plans ou schémas (PCM, PCDR, SDC)
 - assurer une collaboration transfrontalière dans les communes concernées pour interconnecter au mieux les réseaux des différents modes de déplacement
- **sur les plans supra-communaux**
 - définir un outil de mobilité à un échelon intermédiaire pertinent entre la région et la commune (comme le bassin de mobilité)
 - 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 comme garant du respect des lignes de force du PUM
 - prévoir les moyens nécessaires pour pouvoir concrétiser sur le terrain les actions reprises dans les plans
- **sur les moyens humains dédiés à la mobilité locale**
 - renforcer le statut et l'importance des Conseillers en Mobilité (CeM) dans leur service administratif
 - prévoir une forme de mutualisation de la fonction de CeM à l'échelle des bassins de mobilité, en offrant la possibilité aux communes de partager les services d'une personne spécialisée
 - permettre à toutes les communes de faire appel aux compétences d'un CeM (soit en en disposant au sein de son administration, soit par le biais d'un conseiller partagé), tout en leur laissant la possibilité de désigner un agent en charge de la mobilité qui ne soit pas nécessairement CeM
 - 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
- **sur le rôle des autorités régionales**
 - faire une évaluation des moyens engagés au regard des bénéfices récoltés et 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
 - s'assurer de l'adhésion des Ministres compétents successifs à l'esprit du décret du 1er avril 2004
- **sur le plan stratégique**
 - mener en amont du processus une évaluation permettant de recourir à l'outil le plus adéquat
 - mieux définir en amont les contours et le niveau de précision des mesures que doivent respecter les plans de mobilité
 - garantir la mise en conformité automatique des PCM préexistants avec un nouveau PUM ou plan de bassin

- s’inspirer des PMUD préconisés par l’UE, en sachant que cinq zones en Wallonie (dont une transfrontalière) devront obligatoirement avoir un PMUD d’ici le 31 décembre 2027.

Il est à noter que certaines de ces recommandations rejoignent les considérations exprimées dans le cadre du présent avis ou viennent apporter des éléments les précisant.

Considérations sur la Vision FAST / la SRM

Sur la Vision FAST

Le CESE n’avait pas été sollicité pour se prononcer sur la Vision FAST, dont l’adoption en 2017 a précédé la constitution du Pôle Mobilité. Ce dernier espère pouvoir faire part de ses considérations sur la Vision à long terme de la mobilité durable à l’occasion de sa première actualisation prévue en 2027, conformément à l’article 2/1 de l’actuel décret du 1^{er} avril 2004.

Le Pôle adhère à l’idée d’une meilleure intégration entre mobilité et aménagement du territoire, qui se traduirait par l’intégration de la notion d’accessibilité du territoire en lien avec le SDT telle qu’annoncée par le Cabinet. Il est à noter que cette approche territoriale est également primordiale pour la gestion du transport de marchandises.

Sur la SRM

Le Pôle entend le constat selon lequel la tendance au niveau des émissions de CO₂ produites par le transport ne va pas dans le sens des objectifs poursuivis par la Vision FAST. De ce fait, il ne peut que soutenir la volonté affichée de faire de la SRM un plan d’actions pragmatique, et non plus une liste de multiples actions de tous niveaux sans distinction entre mesures structurantes et mesures ponctuelles.

Pour s’assurer de l’adéquation de la Stratégie avec l’évolution du terrain et des indicateurs, une actualisation à un délai de 5 ans au lieu de 10 est également justifiée, tout comme le fait de prévoir un suivi plus pointu.

Différents éléments repris dans cet avis étaient déjà relevés dans l’avis du Pôle Mob.19.2.AV du 22 février 2019, qui préconisait entre autres de :

- mieux expliciter le fait que la politique de mobilité régionale s’organise autour de trois étapes : les choix politiques posés dans la Vision FAST, leur traduction dans la vision stratégique proposée par la SRM et enfin, leur concrétisation dans des plans d’actions ;
- concentrer dans cette logique la SRM sur les aspects stratégiques en réservant les mesures opérationnelles aux plans d’actions, alors que certaines dispositions exposées dans le projet de SRM présentaient un caractère très précis les destinant plutôt à figurer dans un plan d’actions ;
- ne plus reporter la prise de mesures fortes appuyées politiquement vu le coût extrêmement lourd de l’inaction tant par rapport aux enjeux climatiques que par rapport à la congestion routière croissante ;
- définir dans les meilleurs délais les priorités à suivre, les moyens budgétaires dédiés, les indicateurs de suivi permettant de confirmer, renforcer ou réorienter les actions, ainsi qu’un agenda planifiant cette politique ;
- veiller à articuler la SRM avec l’ensemble des plans et schémas wallons relatifs à des politiques connexes.

Enfin, le Pôle s'interrogeait sur la manière dont la SRM allait être traduite dans les plans urbains de mobilité (PUM), les plans intercommunaux de mobilité (PICM) et les plans communaux de mobilité (PCM). Il jugeait souhaitable que le décret du 1^{er} avril 2004 organise la hiérarchie de l'ensemble de ces documents, tout en laissant à la commune la latitude de traiter du volet de la mobilité dans le document le plus pertinent à son sens (plan de mobilité, SDC, PST, ...).
