

Les plans de mobilité de zones d'activités (PMZA)

I. Evolution de la question

1. Contrat d'Avenir - Charte de partenariat

17 juin 2002 : dans le cadre du Contrat d'avenir pour la Wallonie, le Gouvernement et les interlocuteurs sociaux réaffirment leurs objectifs communs dans une charte de partenariat. 5 domaines d'actions prioritaires ont été établis :

1. formation
2. mobilité
3. développement des entreprises
4. simplification administrative
5. qualité

Axe 2 « Mobilité »

Le partenariat visera à favoriser la mise au point de plans de transport d'entreprise ou de zoning, l'organisation du transport collectif, de formes alternatives de transport, de solutions propres ou externes à l'entreprise ou au zoning permettant de résoudre et d'anticiper les problèmes de mobilité.

Pour les entreprises, le dialogue social mené dans les conseils d'entreprise constituera le cadre de concrétisation du partenariat avec le Gouvernement. Pour les zonings, la concrétisation du partenariat avec le Gouvernement s'appuiera sur une concertation à organiser entre représentant des entreprises et des travailleurs.

Ces plans de transport pourront s'appuyer sur une coordination avec les opérateurs publics et privés de transport, ainsi qu'avec les communes le cas échéant.

Un groupe de travail tri-partite (GW, syndicats, patrons) coordonnera les analyses et bonnes pratiques identifiées par les partenaires et reposera notamment sur les travaux des « cellules mobilité » tant de l'UWE que des syndicats, et sur l'expérience des plans de transport dans les administrations. Il abordera tant les questions de transport de personnes que l'incidence sur celles-ci du transport de marchandises.

L'ambition finale de ce partenariat sera d'initier la réalisation de plans de transport dans 25 % des zones d'activité économique d'ici la fin de l'année 2004.

La réflexion sur les plans de transport dans les zones d'activité économique, dans les entreprises et les administrations est l'un des éléments clés d'une réflexion globale sur la mobilité (plan régional de mobilité, plans communaux de mobilité, ...).



2. Gouvernement wallon : adoption du cahier des charges et état d'avancement

29 avril 2004 : un état d'avancement des travaux est présenté au GW de même qu'un cahier des charges type destiné à servir de base pour la réalisation des « PMZA ».

Etat d'avancement au 29 avril 2004

Le cahier des charges soumis au GW a fait l'objet d'un accord au sein du groupe de travail. Il sera mis en œuvre par le MET, en partenariat avec l'intercommunale concernée.

Sont concernés les parcs d'activités suivants :

BEPN

1. Sauvenière
2. Créalys
3. Sombreffe
4. Naninne
5. Rhisnes
6. Malonne/Floreffe
7. Fernelmont
8. Rochefort
9. Ciney
10. Mariembourg
11. *Seilles*
12. *Achène*

IGRETEC

1. Gosselies 1
2. Gosselies 2
3. Heppignies
4. Martinrou
5. Jumet
6. Aéroport et aérogare

IBW

1. Nivelles-Sud

SPI+

1. Sart Tilman

IDETA-IEG-IDEA

Négociations en cours

AUTRES

Plan de mobilité du CHNDRF Charleroi

Plan de mobilité du CHR La Citadelle Liège



Décision : le Gouvernement prend acte de l'état d'avancement, approuve le cahier des charges type et charge le Ministre de la Mobilité de finaliser le partenariat avec le CESRW, de mettre en œuvre 31 expériences sur ZAE et de poursuivre la collaboration avec les cellules de mobilité de l'UWE, du CEPAG et de la FEC.

3. Avis du CESRW

24 mai 2004 : avis A 739 du Bureau du CESRW : le CESRW approuve le cahier des charges type. Le rôle du CESRW sera d'accompagner et d'évaluer la démarche dans la continuité. Le CESRW marque son accord relativement à la méthodologie adoptée et au programme de travail établi.

4. Groupe de travail sous la nouvelle législature

17 novembre 2004 : compte-rendu du groupe de travail réuni au Cabinet du Ministre du Logement, des Transports et du développement territorial :

Le partenariat initié doit être maintenu et développé afin de concrétiser les actions ébauchées. Une des missions devant être prise en charge dans le cadre du partenariat doit consister à mieux définir les critères de sélection des projets. Ces critères porteraient sur :

- la motivation de l'intercommunale ;
- les difficultés rencontrées en termes d'accessibilité et de mobilité par les entreprises dans le zoning (transport de marchandises et de personnes) ;
- le manque d'alternatives à la voiture ;
- les zonings dans lesquels une extension est prévue (car il est souvent constaté qu'un changement de comportement est plus difficile à infléchir une fois que les habitudes sont prises) ;
- l'intégration dans une démarche alliant mobilité et développement économique.

Un lien devrait être fait avec la politique d'aménagement du territoire (surtout pour les nouveaux zonings et les extensions de zonings).



II . Eléments du cahier des charges type

1. Définition du PMZA

Outil prospectif et opérationnel destiné à optimiser l'organisation et la gestion des déplacements de personnes et de marchandises créés par les pôles générateurs de déplacements d'une ou des zones d'activités.

Le PMZA trouve son origine dans la motivation de l'intercommunale partenaire : volonté d'une part de se saisir des problématiques liées à la mobilité de zones d'activités ciblées et volonté d'autre part d'œuvrer, en concertation avec la Région et tous les acteurs concernés de la zone, à l'émergence de propositions concrètes pour améliorer cette mobilité.

2. Objectifs généraux du PMZA

- favoriser le développement des systèmes de transports les moins polluants, tant pour les personnes que pour les marchandises, et contribuer à réduire le nombre et la gravité des accidents de la route ;
- optimiser les complémentarités et les collaborations entre les entreprises en vue de diminuer les besoins de mobilité de la zone d'activité économique (massification de certains flux, regroupement des besoins, rationalisation du stationnement et du parc de véhicules d'entreprises, ...) ;
- contribuer à mieux organiser spatialement les activités au sein de l'entreprise et/ou de la zone d'activités économiques en vue d'améliorer l'adéquation entre le profil d'accessibilité du site et les besoins de mobilité de l'entreprise et des travailleurs et de qualité de vie, tant d'un point de vue des riverains que des travailleurs.

3. Contenu du PMZA

Le plan étudiera, en parallèle mais de manière distincte, les aspects « transport des marchandises » et « mobilité des personnes ». Il comportera 3 phases :

- Phase 1 : état des lieux et diagnostic de la situation (identification des principaux pôles générateurs de déplacement, analyse de l'offre de déplacement, analyse des problèmes de sécurité routière, bruit, pollution, ...) – réalisation d'une enquête auprès des travailleurs et des employeurs.
- Phase 2 : définition des objectifs du comité d'élaboration
- Phase 3 : concrétisation des objectifs par la détermination de mesures spécifiques si possible à chacun des modes de déplacement. Ce plan de mobilité comporte deux parties :
 - un schéma directeur des déplacements, du stationnement et des aires de stockage ;
 - un programme d'actions regroupées en mesure



4. Rôle des principaux organes et acteurs

Le comité d'élaboration, sous pilotage conjoint du MET (Direction générale des Transports) et de l'Intercommunale, assure la bonne exécution de la mission conformément au présent marché.

Le Comité d'élaboration est composé notamment de :

- un représentant du Ministre ayant dans ses attributions la Mobilité et les Transports,
- un représentant de la Direction des Etudes et de la Programmation (D.311) du MET,
- un représentant de la Direction des Routes du MET,
- un représentant de la DGATLP
- un représentant des TEC et SNCB,
- La DGEE – service en charge de l'équipement des ZAE ;
- deux représentants de l'intercommunale,
- un ou deux représentants de l'auteur de projet,
- un représentant de la cellule mobilité de l'UWE,
- un représentant de chaque cellule syndicale de mobilité

5. Objectifs et modalités de communication et de participation

- L'information et la sensibilisation sur les moments forts du PMZA (lancement de l'étude, identification des enjeux, définition des objectifs, ...)
- La consultation qui permet de recueillir les attentes, doléances, remarques, suggestions de la population et d'acteurs clés de la mobilité. Elle porte en tout cas sur le diagnostic d'une part et sur les objectifs et options du PMZA d'autre part.
- La concertation qui vise le cas échéant à élaborer des actions avec les acteurs clés et les citoyens.

