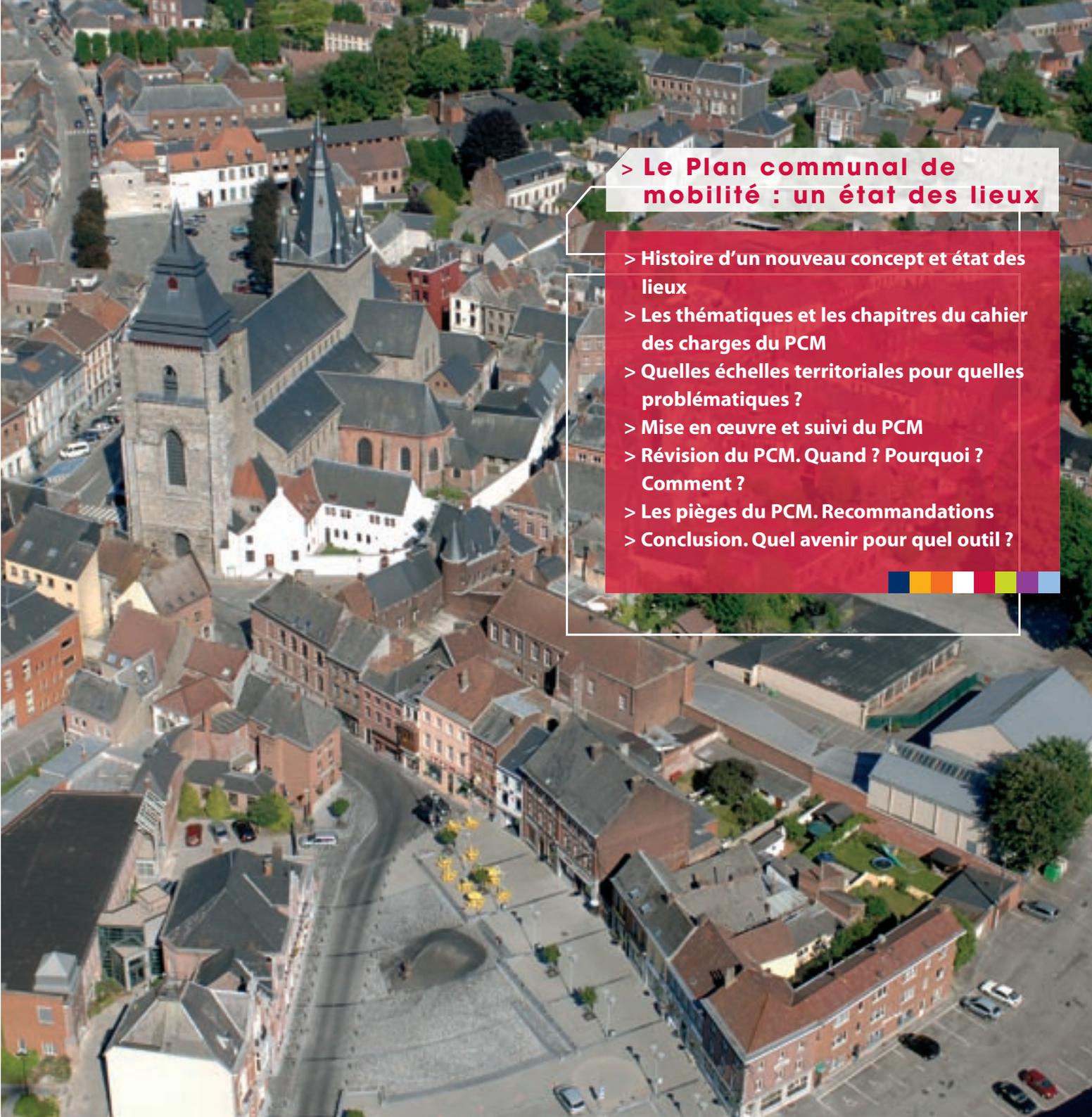




la CeMathèque

dossier thématique



> Le Plan communal de mobilité : un état des lieux

- > Histoire d'un nouveau concept et état des lieux
 - > Les thématiques et les chapitres du cahier des charges du PCM
 - > Quelles échelles territoriales pour quelles problématiques ?
 - > Mise en œuvre et suivi du PCM
 - > Révision du PCM. Quand ? Pourquoi ? Comment ?
 - > Les pièges du PCM. Recommandations
 - > Conclusion. Quel avenir pour quel outil ?
- 



P+R. Source : ICEDD.

> Préambule

Une quinzaine d'années se sont écoulées depuis la conception des premiers Plans de circulation et de stationnement et une bonne dizaine pour les Plans communaux de mobilité. Aujourd'hui, environ 50% des communes wallonnes disposent de cet outil ou sont occupées à en élaborer un. Et de nouvelles communes font encore acte de candidature.

Un bilan était indispensable, puisqu'un recul suffisant est aujourd'hui possible, que de nouvelles échelles de travail apparaissent, qu'une évaluation et un suivi périodiques doivent être mis en place, que la révision de certains plans est à l'ordre du jour et enfin que de nombreuses communes pourraient encore entreprendre la démarche.

Un programme ambitieux ? Certainement, mais à considérer en regard de l'enjeu d'une Cemathèque, qui consiste à faire un état des lieux général et circonstancié, avec l'objectif d'apporter des éléments d'éclairage sur différents aspects, d'esquisser quelques pistes, mais laissant le soin à d'autres, si cela s'avère nécessaire, d'approfondir certaines questions ou d'élaborer des outils dans le cadre d'études spécifiques.

TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction	4
2. Histoire d'un nouveau concept et état des lieux	6
3. Les thématiques et les chapitres du cahier des charges du PCM	10
4. Quelles échelles territoriales pour quelles problématiques ?	16
5. Mise en œuvre et suivi du PCM	25
6. Révision du PCM. Quand ? Pourquoi ? Comment ?	36
7. Les pièges du PCM. Recommandations	38
8. Conclusion. Quel avenir pour quel outil ?	41
9. Bibliographie	42



Sources : SPW, Direction de l'Édition, ICEDD.



> 1. Introduction

L'évolution croissante des déplacements et leurs conséquences appellent aujourd'hui des moyens de gestion appropriés. Tant du point de vue de l'utilisation de l'espace, que de la saturation générée à l'approche et à l'intérieur des villes, de la dégradation de la qualité de vie et de la qualité des lieux, d'un partage non équilibré de la voirie entre les différents modes de transport, de la consommation d'énergie et de la pollution de l'air, ... la mobilité apporte son cortège de problèmes.

La liste est longue et montre la diversité des problématiques concernées et des liens tissés entre elles.

Pour répondre à ces nouveaux défis, trop longtemps ignorés, il a fallu se doter d'outils et créer de nouveaux métiers. Le Plan communal de mobilité constitue l'outil par excellence pour aborder cette problématique à l'échelon local. Le Conseiller en mobilité en est une cheville ouvrière essentielle¹.

Les chapitres qui composent cette Cemathèque développent successivement les thèmes suivants.

En préalable, l'historique et le développement de ce nouveau concept sont présentés. Le PCM doit s'inscrire en cohérence avec les autres outils de planification et de stratégie d'actions sur le territoire wallon, et fait

appel à de nombreux acteurs. Un bref état des lieux, en chiffres, permet de visualiser la situation.

Un chapitre est ensuite consacré aux étapes de réalisation d'un Plan communal de mobilité et aux différents thèmes traités, à leur évolution et au niveau d'approfondissement de chacun. Parmi ceux-ci la problématique scolaire connaît aujourd'hui un développement plus important, en préalable éventuel à un Plan de déplacement scolaire. Le lien entre aménagement du territoire et mobilité y apparaît également de plus en plus comme un des enjeux incontournables de la maîtrise de la mobilité.

Plan communal ou intercommunal de mobilité ? Quels sont les éléments qui déterminent la cohérence d'un territoire d'analyse et de projection d'objectifs et d'actions ? Chaque échelle de travail possède ses avantages et ses inconvénients, à mesurer en regard du contexte local. Il faut donc confronter ceux-ci pour déterminer le périmètre d'étude le plus adéquat.

Disposer d'un Plan communal de mobilité, c'est bien, mais c'est sa concrétisation sur le terrain qui importe. Différents types de réalisations découlent de l'outil. Les recommandations du PCM sont mises en œuvre avec plus ou moins de succès : la régulation des feux

¹ Cfr. à cet égard la Cemathèque n°28 consacrée au métier, au rôle et aux missions du Conseiller en mobilité (à paraître).



Saint-Léger : aménagement de voirie. Source : SPW, Direction de l'Édition.



Philippeville : Place d'Armes. Source : Guy Focant © SPW, DGO4.

tricolores, la réalisation de bandes bus, d'infrastructures cyclables, de cheminements piétons, l'application de la politique de stationnement, mais aussi la prise en compte au quotidien des objectifs du PCM en regard de la délivrance des permis d'urbanisme, de lotir, socio-économiques, ...

La mise en œuvre du PCM doit, en toute logique, s'accompagner d'une évaluation des résultats atteints. Il s'agit d'une démarche essentielle, mais encore très peu pratiquée à ce jour par manque d'outils et de moyens. Un tableau de bord est en cours de conception et de test auprès de quelques communes pilotes. Comment les autres communes effectuent-elles un suivi de leurs actions à ce jour ? Vers quelle démarche, quels réflexes, quelle collecte de données et quels indicateurs faut-il se diriger ?

Réunir chaque année le comité de suivi de la mise en œuvre du PCM constitue une obligation légale eu égard au décret du Gouvernement wallon sur l'accessibilité locale. Quel est l'objectif de cette démarche ?

Comment fonctionnent les communes à ce jour et quel est le lien existant ou à créer avec le suivi au jour le jour des actions entreprises ? Le bureau d'études a-t-il un rôle à y jouer ?

En règle générale, on estime qu'après une dizaine d'années, la révision du PCM est nécessaire, quoi que ce délai puisse être variable et doive d'abord être fonction des circonstances et d'évènements de nature à modifier significativement les hypothèses de travail. Comment, pratiquement, entreprendre cette mise à jour ? Il s'agit d'une démarche encore tout à fait marginale actuellement. Cette question pourrait amener dans certains cas à reconsidérer l'échelle de l'étude et à s'orienter vers de plus petits ou de plus grands périmètres, en fonction des enjeux et de la nature de leur impact.

L'élaboration et la mise en œuvre du PCM ne sont pas à l'abri de pièges, susceptibles de se tendre à différents moments. L'expérience et le recul aidant, des recommandations pour éviter ces pièges se dégagent, nécessaires afin de garantir la réussite de la démarche.



> 2. Histoire d'un nouveau concept et état des lieux

Gérer la mobilité à l'échelon local ou supralocal appelle de nouveaux métiers et de nouveaux outils qui développent une approche globale et transversale. Ils doivent intégrer la complexité croissante de cette problématique et faire appel à des domaines multiples et innovants.

Du Plan de circulation et de stationnement au Plan communal de mobilité

Au niveau local, le Plan communal de mobilité constitue aujourd'hui l'outil par excellence d'une gestion intégrée des déplacements. Il poursuit des objectifs d'amélioration de l'accessibilité et de la mobilité, de la sécurité routière et du cadre de vie sur le territoire concerné. Ce document a un caractère planologique et dynamique. Il définit des objectifs et un programme d'actions constitué de mesures physiques (aménagement, signalisation, ...) ou non physiques (amélioration de l'offre en transport public, communication, ...).

La démarche « PCM » a été initiée en 1995 par la Région wallonne, dans le cadre d'expériences pilotes de « Plans de mobilité » lancés dans une dizaine de communes rurales et de « Plans de déplacement et de stationnement » initiés dans les grandes villes. Si elle s'est orientée vers un travail à l'échelle communale et non vers la réalisation d'un plan de mobilité régional, c'est d'abord avec le souci d'apporter des réponses aux problèmes locaux relevés par les mandataires.

La nécessité d'une approche globale et concertée a été traduite en 1998 dans une « Charte de mobilité », que les communes ont été invitées à signer, avec le TEC et le MET. Plusieurs villes ou communes ont signé ce document, citons : Namur, Charleroi, Hottot, Sambreville.

Il s'agissait d'un premier pas vers une prise de conscience des enjeux et des objectifs à poursuivre en matière de mobilité communale. Elle présente notamment comme grande nouveauté de rassembler autour de la table tous les intervenants concernés : les communes bien sûr, mais aussi les administrations régionales et fédérales, la SNCB, la SRWT-TEC. Planification, optimisation, actions durables, sont ainsi au programme, comme le résultat attendu suite à l'engagement des différents signataires autour d'un certain nombre de valeurs.

A partir de 1999, le concept de « Plan communal de mobilité » a été unifié au travers d'une appellation, d'une procédure et d'un contenu-type.

En 2004, le décret relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales¹ a fixé les grandes lignes des outils de planification relatifs à cette problématique, y compris de la mise en œuvre des mesures qui en découlent, ainsi que de leur suivi. Ainsi, il définit le Plan communal de mobilité (PCM) à l'échelle locale et le Plan urbain de mobilité (PUM) relevant de l'échelle de l'agglomération urbaine. Ceux-ci sont destinés à « organiser et à améliorer l'accessibilité aux lieux de vie et d'activités, tant pour les personnes que pour les marchandises, dans un souci de développement durable »².

Le décret détermine également les objectifs à atteindre via ces deux outils. Le Plan communal de mobilité vise en particulier :

- « l'organisation des éléments structurants des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité aux lieux de vie et d'activités à l'échelle de la commune ;
- la réalisation d'un développement territorial cohérent en matière de mobilité, notamment par la recherche d'une adéquation entre les profils d'accessibilité des sites disponibles et les profils de mobilité des activités et services en développement³. »

Se lancer dans un PCM, pourquoi ?

Les raisons sont multiples et variées. De nombreux cas de figure existent. Ils peuvent être ramenés aux trois situations présentées ci-après.

Des communes souhaitent d'abord disposer de cette vision globale qui, en dehors de ce type d'outil, fait défaut, pour ne pas se laisser surprendre ensuite par une évolution non contrôlée des charges de trafic et du tout à la voiture. On peut parler dans ce cas d'un PCM du type « tableau de bord ».

D'autres communes y voient plutôt une opportunité d'anticiper, par rapport aux mutations importantes qu'elles connaissent déjà sur le plan touristique, industriel, commercial par exemple et aux projets se pointant à l'horizon.



« Pacte pour la mobilité ». Source : MET, Direction générale des Transports et MRW, Direction générale des Pouvoirs locaux.

¹ 1er avril 2004 – Décret du Gouvernement wallon relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales (Moniteur belge du 13 mai 2004).

² Article 1er, 1° du décret.

³ Article 12 du décret.



Le PCM : un outil « opérationnel » fondé sur le principe du partenariat. Source : Claude Robin.

Enfin, certaines communes sont aussi dans l'attente de solutions rapides par rapport aux problèmes aigus qu'elles connaissent et à des grands choix stratégiques, ceux-ci nécessitant l'élaboration de scénarios plus pointus, faisant ensuite l'objet de vastes débats techniques et politiques.

Ces raisons peuvent se cumuler pour conduire à la décision de réaliser un PCM.

Les Spécificités de l'outil

Le PCM est un outil prospectif de planification de la mobilité des personnes et des marchandises qui se base sur la prise en compte de tous les modes de déplacement.

Par rapport à d'autres outils de planification, comme le schéma de structure communal par exemple, le PCM possède un caractère opérationnel dans la mesure où il propose un plan d'actions, une hiérarchie des interventions et un planning plus ou moins précis de mise en œuvre. En fonction des objectifs et desideratas des communes ainsi que des méthodologies des bureaux d'études, ce volet est décliné avec plus ou moins de détail dans chaque PCM. Bon nombre de PCM comportent un ensemble de fiches actions ou fiches projets facilitant davantage encore la mise en œuvre.

Le PCM rassemble tous les acteurs concernés autour d'un même projet, afin d'obtenir un consensus et que les réalisations concrètes sur le terrain soient plus aisées. Offrant une vision globale de la mobilité sur l'ensemble du territoire concerné, il constitue un outil efficace pour faciliter la décision communale. Il permet une programmation des investissements, tant sur les voiries communales que sur d'autres voiries, et donc de planifier au mieux les travaux à entreprendre, par exemple dans le cadre du plan triennal.

Le PCM peut déboucher sur des situations spécifiques, nécessitant des compléments d'études particuliers, comme explicité au chapitre suivant.

Les acteurs des PCM

L'élaboration d'un Plan communal de mobilité requiert, au préalable, la création d'un Comité de suivi chargé d'accompagner la commune tout au long du processus de conception du PCM, en donnant son avis sur les différentes phases de réalisation. Outre les représentants de la commune (différents services concernés), il est composé de membres de :

- l'administration ayant en charge les autoroutes et les routes ;
- l'administration ayant en charge les transports ;
- l'administration ayant en charge les pouvoirs locaux ;
- l'administration ayant en charge l'aménagement du territoire ;
- la ou les sociétés de transport en commun couvrant la commune » (SNCB et SRWT/TEC, voire le cas échéant STIB ou De Lijn).

La multiplicité des acteurs concernés, autrefois un frein voire un obstacle à la conception et à la mise en œuvre de projets, devient dans ce cadre un élément essentiel de leur développement.

Cette commission de suivi peut être complétée par d'autres acteurs de la société dont notamment :

- les représentants des cyclistes ;
- les experts en matière d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ;
- les experts de la sécurité routière ;
- des représentants de sociétés privées génératrices de trafic jugé majeur ;
- ...



Le Plan de déplacement urbain (PDU) en France

... a été formalisé en 1982 dans la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI). Il a pris un caractère obligatoire avec la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) en 1996 pour toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

L'objectif du PDU est d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité des habitants et la protection de leur environnement et de leur santé. Il prend en compte les déplacements des personnes et des biens et tous les modes de transport et est établi pour une durée de 5 à 10 ans. Les plans locaux d'urbanisme (PLU) doivent être compatibles avec les PDU, qui eux-mêmes doivent être compatibles avec les schémas de cohérence territoriale (SCOT) lorsque ceux-ci existent¹.

Plusieurs communes de moins de 100 000 habitants ont entrepris cette démarche sur base volontaire.



Douai (France) : aménagement en faveur d'une meilleure accessibilité au transport public. Source : Transports du douaisis (SMTD).



Status Mobiliteitsplannen, 1/03/2008.
Source : Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid

Le Mobiliteitsplan en Flandre

Le point de départ de la démarche est une volonté de s'inscrire dans une politique de déplacements multimodale. Pour atteindre ses objectifs, la Flandre a d'abord traduit ceux-ci dans le « Mobiliteitsplan Vlaanderen ».

Une politique intégrée de la mobilité est conçue et mise en œuvre via des conventions de mobilité (mobiliteitsconvenant). La convention de mobilité vise plus directement des enjeux intéressant les diverses compétences : commune, régions et sociétés de transport en commun. Créée en 1996, elle a fait l'objet d'un décret en 2001. La convention de mobilité consiste donc en

un accord entre les partenaires concernés, conclu en vue d'atteindre un résultat préalablement défini.

Avant de pouvoir s'inscrire dans la dynamique de la mobiliteitsconvenant, la commune doit disposer d'un Plan communal de mobilité approuvé par la Région flamande. Le Plan communal de mobilité permet à la commune de mettre en place une politique de mobilité dans tous les domaines où elle est compétente. Apparu en 1998, il comporte quatre phases : une phase d'orientation, une phase d'établissement du plan (scénarios), une phase d'élaboration du plan de politique (mesures et programme d'actions) et une phase de mise en œuvre.

¹ Le Plan local d'urbanisme (PLU) est le principal document d'urbanisme de planification au niveau communal ou éventuellement intercommunal. Il peut être comparé à notre Schéma de structure communal. Quant au Schéma de cohérence territoriale (SCOT), il s'agit d'un document d'urbanisme qui fixe à l'échelle de plusieurs communes ou d'un groupement de communes les orientations fondamentales de l'organisation du territoire et de l'évolution des zones urbaines afin de préserver un équilibre entre les zones.



Plans communaux de mobilité et Plans de déplacements scolaires

La problématique des déplacements scolaires, constituant l'une des préoccupations majeures en termes de sécurité routière et de transfert modal, a conduit au développement d'un nouveau concept et outil : le « Plan de déplacements scolaires » (PDS). Avec des périmètres plus limités et une implication des acteurs concernés beaucoup plus importante : élèves, enseignants, direction d'écoles, parents, celui-ci permet de travailler sur des problèmes très concrets. Toutefois, les volets infrastructure et charges de trafic y sont moins développés.

Dans un premier temps, des expériences pilotes ont été menées dans une dizaine de communes. D'autres projets ont suivi et aujourd'hui une vingtaine de PDS sont terminés et quatre sont en cours d'élaboration.

Actuellement, chaque nouveau PCM propose un volet spécifique consacré à la mobilité scolaire et notamment à l'amélioration de la sécurité des enfants sur le chemin et aux abords de l'école. Des enquêtes sont réalisées dans les écoles, si celles-ci manifestent un intérêt et une volonté de collaborer à cette démarche. Un PDS pourra toujours être réalisé a posteriori, si les conclusions du PCM devaient y conduire ou si la commune et des écoles souhaitent entreprendre la démarche.

Etat des lieux

Début 2009, 91 Plans communaux de mobilité étaient réalisés, une quarantaine en cours d'élaboration et une vingtaine en préparation (réalisation du cahier de charges, appel d'offres, ...).

Parmi les PCM, environ la moitié résultent d'une association de communes en vue de la réalisation d'un projet commun : il est alors question de Plan intercommunal de mobilité (PICM).

Ainsi, plus de la moitié des communes wallonnes disposent ou disposeront bientôt de cet outil et 77 % de la population est concernée.

En outre, l'élaboration du premier Plan urbain de mobilité a démarré début 2008 et le premier Plan provincial de mobilité est aujourd'hui sur les rails. La réalisation d'un Schéma d'accessibilité et de mobilité de la Wallonie picarde a débuté en 2007. La problématique de ces différentes échelles de travail fait l'objet du chapitre 4.

¹ Chiffres : SPW - mai 2009 (<http://mobilite.wallonie.be>).

PCM EN CHIFFRES¹

Communes en Région wallonne	262
Communes disposant d'un PCM terminé	91
Communes dont le PCM terminé s'inscrit dans un PICM	46
Communes dont le PCM est en cours	39
Communes dont le PCM est en cours et s'inscrit dans un PICM	20
Communes dont l'étude du PCM va démarrer prochainement	24
Communes dont le PCM va démarrer prochainement et s'inscrit dans un PICM	18
Communes dont la population est supérieure à 50 000 habitants	9
Communes dont la population est supérieure à 50 000 habitants et concernées par un PCM terminé, en cours ou qui va démarrer	9
Communes dont la population se situe entre 50 000 et 20 000 habitants	31
Communes dont la population se situe entre 50 000 et 20 000 habitants et concernées par un PCM terminé, en cours ou qui va démarrer	26
Communes dont la population se situe entre 20 000 et 10 000 habitants	65
Communes dont la population se situe entre 20 000 et 10 000 habitants et concernées par un PCM terminé, en cours ou qui va démarrer	48
Communes dont la population est inférieure à 10 000 habitants	157
Communes dont la population est inférieure à 10 000 habitants et concernées par un PCM terminé, en cours ou qui va démarrer	71
Population totale en Région wallonne	3456775
Population totale concernée par un PCM terminé, en cours ou qui va démarrer	2671732
Part de la population wallonne concernée par un PCM terminé, en cours ou qui va démarrer	77.3%



> 3. Les thématiques et les chapitres du cahier des charges du PCM

Les différentes thématiques à traiter dans le PCM sont décrites dans les grandes lignes dans le décret¹ et sont intégrées dans un cahier des charges-type.

Les phases de l'étude

Phase 1 – Diagnostic

Celui-ci a pour objectif de comprendre et de mettre en évidence les enjeux et les dysfonctionnements majeurs existants. Il nécessite la collecte de diverses données. Il commence par rassembler les données disponibles et complète celles-ci par la réalisation d'enquêtes et de comptages et par l'observation des comportements sur le terrain.

Le diagnostic porte sur une série de thématiques :

- Les données socio-économiques : évolution de la commune, population, emploi, générateurs de trafic ;
- Les infrastructures : réseau existant, trafic mesuré, dysfonctionnements ;
- L'insécurité routière objective (les accidents) et subjective (le « sentiment » d'insécurité) ;
- Le transport en commun : qualité de la desserte existante (train et bus) en regard des besoins, lignes existantes et fréquence, régularité, vitesse commerciale, ...
- Les déplacements à vélo : infrastructures existantes, sécurité, pratique du vélo, ...
- Les déplacements piétons et l'accessibilité pour les PMR : qualité des cheminements, ...
- Le stationnement : offre et demande, analyse des comportements ;
- La mobilité scolaire : zoom sur la population scolaire,

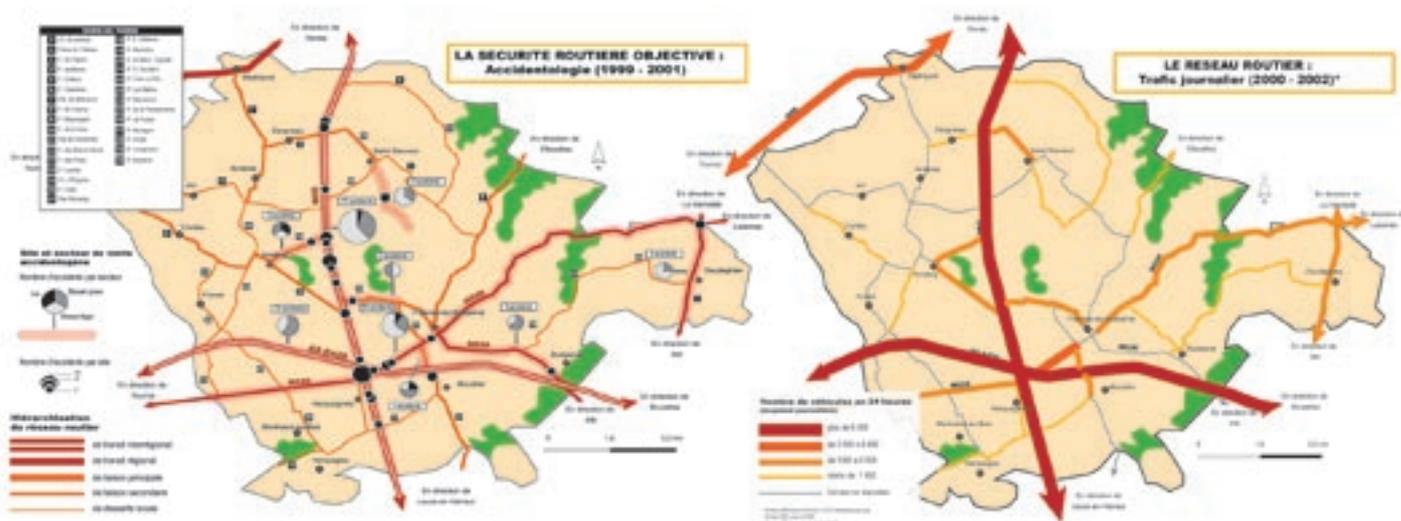
la répartition modale, la sécurité routière, la gestion du stationnement aux abords des écoles ;

- Le transport de marchandises : le trafic de poids lourds à travers la commune et les livraisons dans les centres ;
- Les projets d'infrastructures et d'aménagement du territoire : les « coups partis » et les autres.

Depuis peu, un volet mobilité scolaire plus approfondi est donc prévu au Cahier des charges². Ainsi, les écoles des communes concernées sont invitées à participer à une enquête sur les comportements en matière de déplacements des élèves et des enseignants. Cet outil, mis au point et géré par la Direction de la Planification de la Mobilité du SPWV, permet de générer rapidement des résultats sous forme de rapports, utiles au bureau d'études, à la commune et aux écoles. Les conclusions peuvent conduire à une demande de Plan de déplacements scolaires.

Rassembler des données de plus en plus précises est bien tentant, quoique souvent coûteux, et « l'inventorite » guette chaque PCM. C'est l'un des pièges des PCM dans lequel il est très facile de tomber. Le bureau d'études d'abord, la commission de suivi ensuite, doivent bien faire la part des choses et distinguer rapidement données utiles et inutiles.

Dans le même ordre d'idées, les différentes thématiques traitées dans le diagnostic doivent être considérées avec discernement ! En effet, chaque contexte possède ses spécificités et, pour donner un simple exemple, il est inutile de faire des enquêtes de rotation de stationnement par exemple, là où cette problématique ne pose pas de problème. Il est préférable d'approfondir davantage les points qui sont réellement préoccupants ou des propositions d'actions qui seront directement utiles à la commune lorsqu'elle voudra mettre en œuvre son PCM.



Phase 1, Etat des lieux et diagnostic : pratiques de déplacement (extraits). Source : PCM de Frasnès-Lez-Anvaing, rapport final 2003, Survey & Aménagement.

¹ Article 12 du décret.

² Rappelons que la question des déplacements scolaires est difficile à régler en Belgique (une spécificité à l'échelle européenne), en raison d'un mode d'organisation qui découle directement du pacte scolaire et qui garantit aux parents la liberté du choix de l'école indépendamment de tout critère de localisation par rapport au domicile.

■ La délicate question des objectifs ...

Il arrive qu'un PCM coince sur l'approbation des variantes à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs. Le cas du PCM de Spa est symptomatique à cet égard. En effet, les contraintes rencontrées lors de l'élaboration de celui-ci ont conduit à laisser ce dernier, inachevé, au frigo pendant plusieurs années. Le trafic de poids lourds, la modification de circulation en centre-ville ou encore la volonté de piétoniser une partie de celui-ci ou le souhait de certains de construire un contournement ont, finalement, abouti à une impasse.

Quelques années plus tard, la Ville a lancé un concours pour l'aménagement des espaces publics de son centre-ville. Le choix de la population s'étant porté sur une proposition visant à développer un « espace partagé », le PCM a été réamorcé, actualisé et pourra être approuvé prochainement, en ayant intégré des initiatives concertées avec Spa-Monopole, pour limiter le trafic poids lourds.



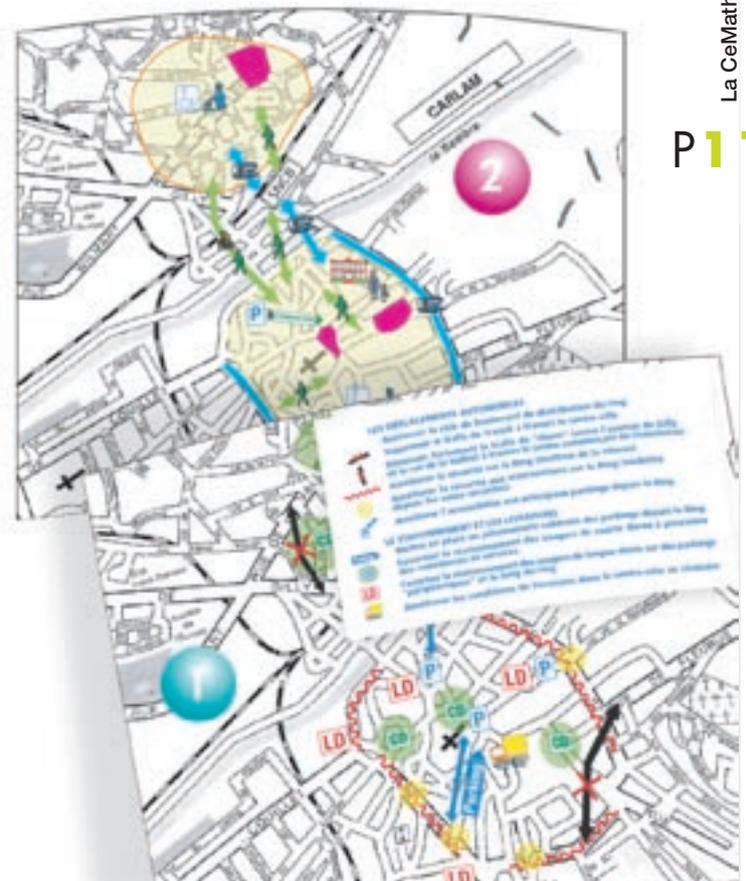
Espace partagé à Spa. Source : Transitec, octobre 2008.

Phase 2 – Objectifs

Il s'agit des objectifs à atteindre en matière de déplacements des personnes et des marchandises et en matière d'accessibilité pour chacun des modes de déplacement, ainsi que des priorités à assurer dans leur traduction concrète, sur le terrain. Quelle gestion de la mobilité la commune veut-elle ?

Les objectifs se déclinent en objectifs généraux ou globaux et en objectifs particuliers. Les objectifs globaux se rapportent à des thèmes et constituent des lignes directrices de travail, en regard de l'organisation des déplacements et de la gestion du territoire. Par exemple : définir et mettre en valeur les entrées d'agglomérations, améliorer les conditions de déplacement des piétons, maîtriser l'urbanisation en ruban le long des grands axes de communication, ...

Les objectifs particuliers concernent déjà des actions concrètes à mettre en œuvre, sans toutefois indiquer comment il faudra procéder. Par exemple, ils déterminent précisément quel axe il va falloir sécuriser, quelles lignes de bus devront faire l'objet d'adaptations (sites propres, itinéraire, qualité des arrêts, horaires et correspondances, ...), sur quelle liaison il va falloir travailler (confortabilisation pour les modes doux, gestion des flux), ...



PCM Chatelet : objectifs à l'échelle du centre-ville : (1) déplacements automobiles, stationnement, (2) transports collectifs et modes doux, espace public. Source : Transitec.





PCM Marche-en-Famenne : Propositions de liaison et d'aménagement cyclables (extraits).
Source : Espaces-Mobilités + AGUA, PCM de Marche-en-Famenne, Rapport final 18/09/2002

Phase 3 - Mesures

D'après le décret, les mesures et recommandations visent notamment :

- « la hiérarchisation et la catégorisation du réseau routier, la signalisation directionnelle correspondante, la complémentarité entre les modes de déplacement, ceci tant pour le déplacement des personnes que pour le déplacement des marchandises ;
- le développement des modes de déplacement les moins polluants : piéton, cycliste et transports en commun ;
- la réduction du nombre et de la gravité des accidents de la route ;
- l'amélioration des déplacements des personnes à mobilité réduite ;
- l'amélioration de la qualité du cadre de vie, notamment par une amélioration de la convivialité des espaces publics et par une diminution des nuisances liées à la mobilité ;
- la planification optimale et coordonnée des investissements ;
- l'aménagement du territoire considéré afin de limiter le volume global de déplacements. »

Ces différents points sont ceux qui ont fait l'objet du diagnostic préliminaire.

Ainsi, chaque PCM doit comporter différents chapitres et planches synthétiques proposant des solutions rencontrant les objectifs en regard de ces problématiques.

Ensuite, un ensemble de fiches-actions permettent d'identifier les interventions à mettre en œuvre concrètement sur le terrain pour répondre aux objectifs généraux et aux objectifs opérationnels qui découlent du PCM. Elles se rapportent à certaines thématiques précitées mais pas nécessairement à toutes.

Ces fiches-actions sont diversement approfondies selon les études. Il s'agit d'un volet très précieux pour les communes. Car, partant de celles-ci, elles vont alors préparer leurs projets d'investissements et de mesures coordonnées, leurs demandes de subvention et d'autres sources de financements possibles. Au plus ces fiches sont précises (esquisses d'aménagement, estimation des frais, ...), au plus les communes semblent satisfaites ! La budgétisation des projets rend également des services aux partenaires du PCM tels les TEC-SRWT lorsqu'elles visent des interventions les concernant. Toutefois, si elles doivent être aussi pratiques que possible, elles ne remplaceront pas une étude de projet.

Enfin, des priorités ainsi qu'un ordre logique d'intervention sont déterminés et traduits dans un planning de mise en œuvre à court, à moyen et à long termes.



Présentation de projet d'agglomération.

PCM et participation citoyenne

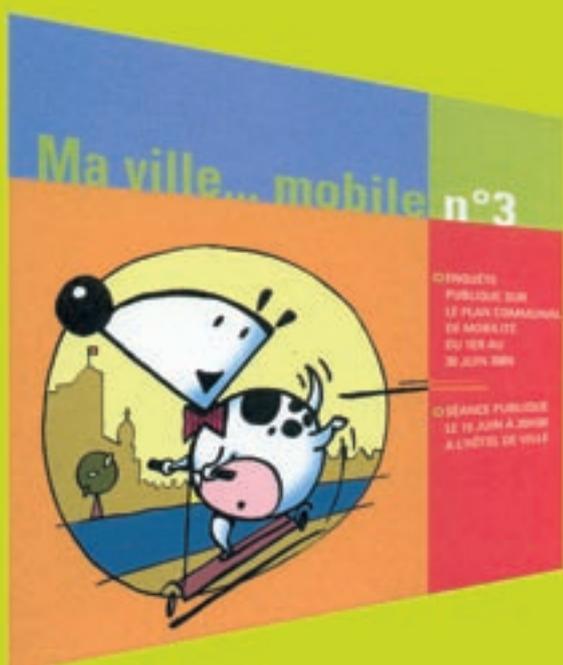
Le cahier des charges du PCM prévoit une consultation de la population à différentes phases de l'étude : au terme de la phase diagnostic et proposition d'objectifs ainsi qu'au terme de l'élaboration du Plan. Dans le premier cas, une information doit être transmise via le journal communal ou un toute-boîte par exemple, le rapport provisoire est consultable dans les administrations communales ainsi que sur les sites internet des communes et de la région et une séance d'information animée par le bureau d'études est organisée dans chaque commune. La seconde période officielle de

consultation publique se tient obligatoirement au terme de l'étude où le rapport final est soumis à l'avis de la population avant approbation par le conseil communal. Les remarques émises par les citoyens lors de ces périodes de communication sont intégrées dans le rapport final de l'étude.

Ces volets de communication visent l'appropriation par les habitants et par l'administration communale du Plan de mobilité comme un outil fédérateur, intégrant la considération générale du cadre et de la qualité de vie et de l'impact que peut avoir la mobilité sur ceux-ci au quotidien. En effet, une adhésion de la population aux objectifs et aux mesures envisagées est indispensable à la réussite du Plan.

A cet égard, des initiatives particulièrement inventives ont été développées. L'objectif est que tout document relatif à la mobilité communale puisse immédiatement être reconnu comme tel et véhicule l'image des objectifs d'intégration des différents modes de déplacement et de partage équitable de l'espace public. Plusieurs communes ont aussi créé un logo mobilité permettant de signer ainsi leurs initiatives et leurs actions.

Des initiatives plus élaborées de communication ont été développées dans quelques PCM, avec des projets impliquant davantage la population, les écoles, ... Aujourd'hui ces démarches ne semblent plus d'actualité, quoique les expériences menées se soient révélées très intéressantes et convaincantes, mais elles sont coûteuses et il est difficile d'en mesurer l'impact réel.



■ À Dinant, Coper : porte-parole du PCM chez les enfants

Ce personnage mascotte, baptisé « Coper » en hommage à la cité des Copères a été créé dans le cadre de l'élaboration du PCM. Un journal des enfants, conçu pour être amusant à lire et éducatif, fut l'occasion de faire réfléchir les élèves, avec leurs professeurs, sur quelques grands thèmes liés à la mobilité : la protection de l'environnement, la sécurité routière, la convivialité de l'espace public et la liberté de bouger, en leur proposant des jeux de réflexion, des astuces et des conseils pratiques.



PCM et aménagement du territoire

Les outils qui permettent d'organiser ou de réglementer le territoire à l'échelon communal, en particulier le Schéma de structure communal (SSC), doivent être conçus en cohérence avec le Plan communal de mobilité et vice versa. Les bureaux d'études de PCM qui travaillent en association avec des experts en aménagement du territoire et urbanisme l'ont bien compris.

En pratique ce n'est pas si simple. Toutes les communes ne souhaitent pas nécessairement se doter d'un SSC ou d'un PCM ou des deux. Par ailleurs, la décision de se lancer dans l'une, l'autre, ou les deux démarches peut être dépendante de facteurs divers et s'échelonne dans le temps.

Dans le cadre de l'élaboration d'un PCM, les interactions réciproques entre ces deux problématiques peuvent être très importantes et les effets secondaires d'un point de vue social ou économique (foncier) non négligeables.

Le PCM souhaite de plus en plus inscrire sa démarche en cohérence avec le développement territorial. Mais le PCM n'est pas et ne sera jamais un document d'aménagement du territoire. Le Plan communal de mobilité et

plus encore le Plan intercommunal de mobilité (PICM) mettent l'accent quasi exclusivement sur les déplacements en les abordant à une échelle plus vaste que le territoire communal et ce en prenant en compte la localisation des grands générateurs de trafic, situés dans, voire dans certains cas hors, du périmètre de l'étude.

Plus ciblés, les PCM vont également davantage dans le détail par rapport à la problématique qui les concerne.

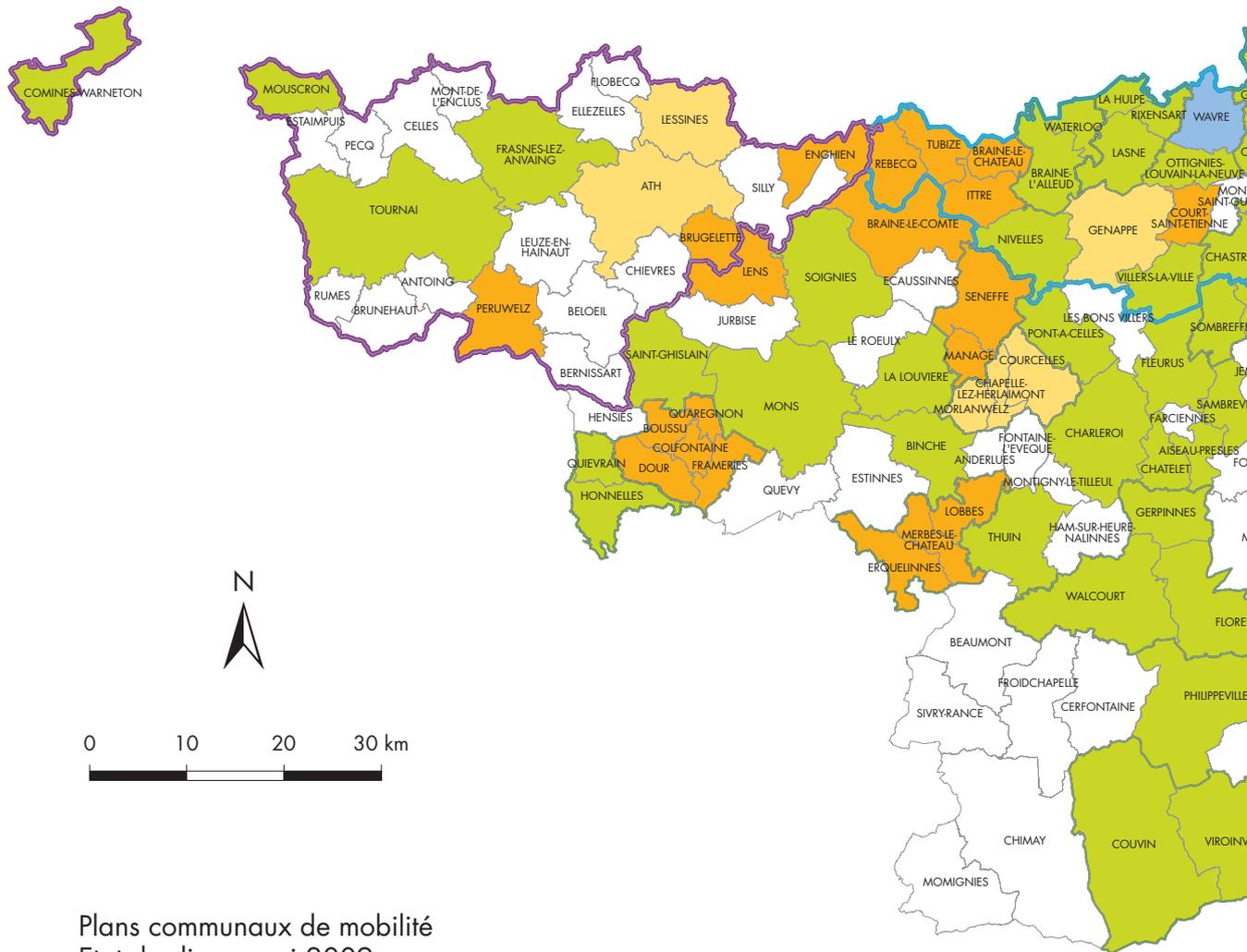
La gestion de la situation actuelle est déjà assez complexe, le PCM tente en outre d'intégrer aussi systématiquement les projets (lotissements, centres commerciaux, zonings, ...) mais anticipe parfois difficilement les futurs développements urbanistiques, les communes n'ayant pas nécessairement une vision à long terme de leur développement, d'où l'intérêt de disposer d'un outil tel qu'un schéma de structure. Ces développements peuvent conduire à la nécessité de réviser le PCM comme ce fut le cas à Verviers. Néanmoins, l'élaboration du PCM peut être l'occasion d'attirer l'attention des partenaires sur l'implication en matière de mobilité de tel ou tel choix en matière d'aménagement du territoire ou d'urbanisme.



Les implantations commerciales à la périphérie d'agglomération génèrent une demande supplémentaire de mobilité. Source : Guy Focant © SPW, DG04.

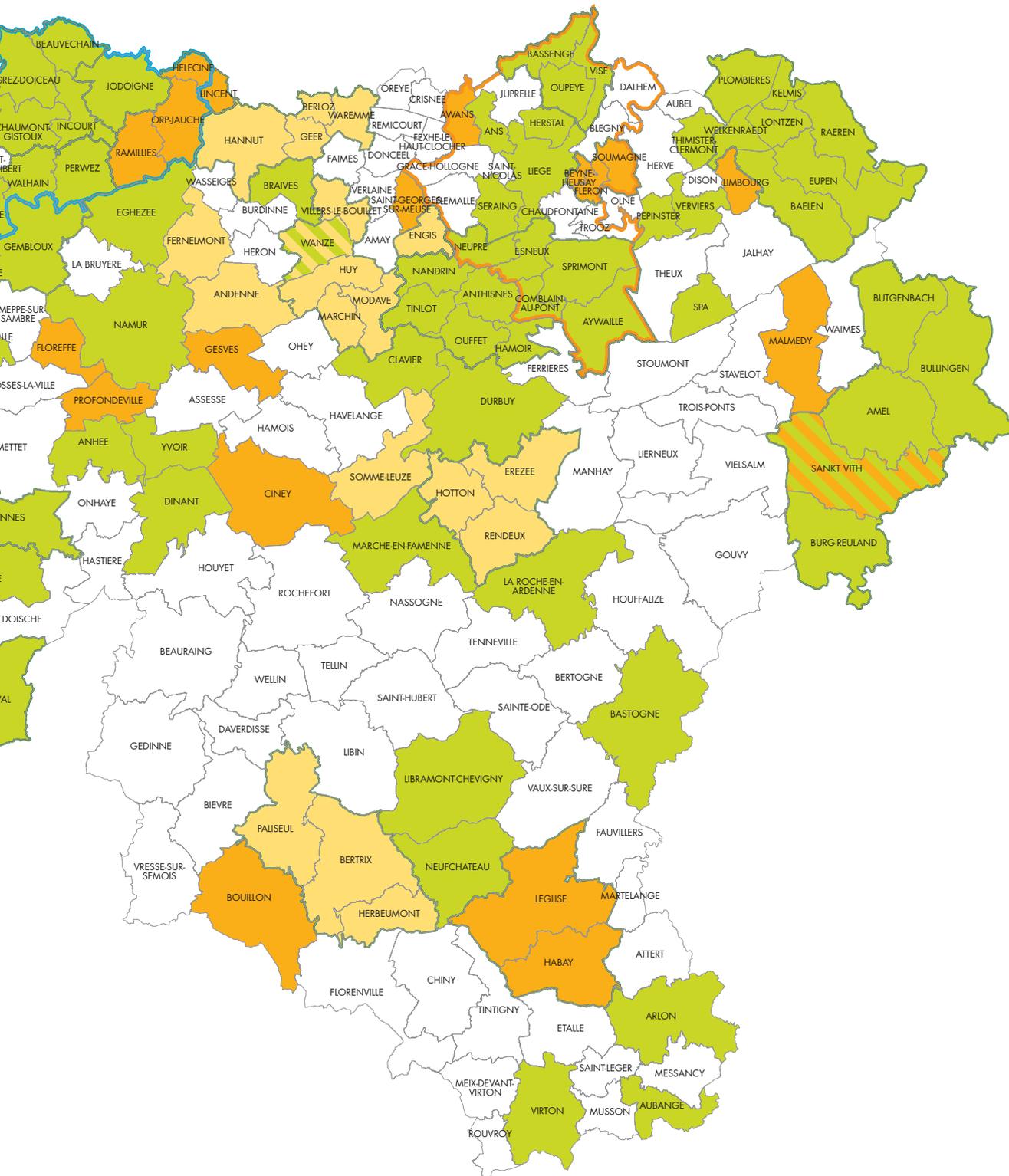


> 4. Quelles échelles territoriales pour quelles problématiques ?



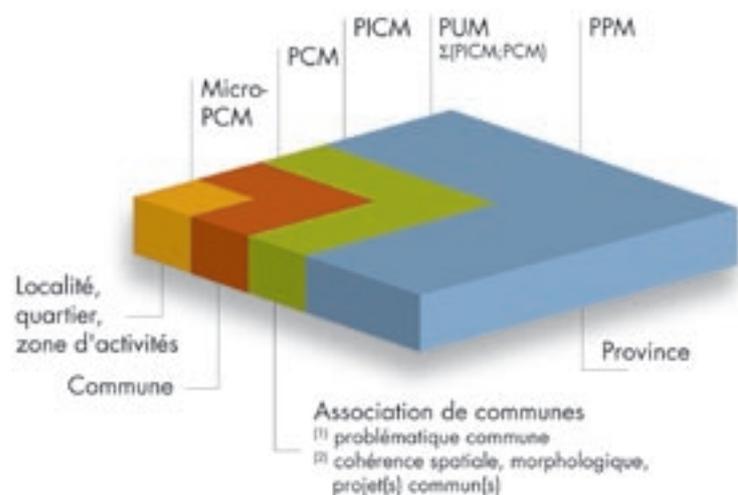
Plans communaux de mobilité
Etat des lieux, mai 2009

-  SAMWAPI - Schéma d'accessibilité et de mobilité de la Wallonie picarde
-  PUM de Liège
-  PPM du Brabant wallon
-  Limite des PICM
-  PCM dont l'étude est en préparation
-  PCM dont l'étude est en cours
-  PCM dont l'étude est terminée
-  PSR - Plan sécurité routière



Source : SPW, DGO2. Cartographie ICEDD asbl





« Hiérarchie spatiale » des Plans de mobilité.

Quels sont les éléments qui déterminent la cohérence d'un territoire d'analyse et de la projection d'objectifs et d'actions ? Chaque échelle de travail possède ses avantages et ses inconvénients, qui doivent être appréciés en regard du contexte local. Il faut donc confronter ceux-ci pour déterminer le périmètre d'étude le plus adéquat. Au départ, l'échelle de la commune s'est imposée d'elle-même. Ensuite, sur base des problèmes relevés, des contextes observés, des échelles variables de territoire se sont plus ou moins imposées. Les cas de figures et exemples présentés ci-après concernent davantage les Plans qui ont été étudiés dans le cadre d'un périmètre différent de l'échelle communale, l'objectif étant de montrer ainsi l'intérêt de ne pas figer la démarche dans un périmètre prédéterminé.

Le Plan communal de mobilité (PCM)

L'échelle communale est l'échelle de travail la plus communément admise, et ce pour des raisons simples. A priori, une cohérence territoriale et une seule gouvernance autorisent une définition des objectifs plus aisée.

Cela concerne la moitié des études de mobilité puis-que sur 131 PCM terminés ou en cours, 60 communes sont impliquées dans un PCM.

Toutes les villes d'une certaine taille ont entrepris une démarche de PCM, mais de très petites communes rurales se sont aussi engagées, seules, dans la démarche.

Cependant, force est de constater qu'un certain nombre de problématiques dépassent l'échelle communale et nécessitent une approche à un autre niveau.

Le Plan intercommunal de mobilité (PICM)

Cette forme de plan de mobilité est apparue peu de temps après les premiers PCM, avec le Plan de mobilité d'Ourthe-Ambève-Condruz, initié en 2001 et approuvé en 2003. Il englobe dix communes, représentant ensemble 70 000 habitants, globalement concernées par la problématique du charroi lié à l'exploitation des carrières de Sprimont et pour lesquelles une solution harmonieuse, cohérente et dans la continuité devait être apportée.

Les PICM associent généralement des communes de petite taille ou de taille moyenne, qui sont confrontées à une même problématique, liée par exemple à une route régionale qui les traverse et génère des nuisances diverses, à une gare de chemin de fer qui joue un rôle structurant du trafic ou organisées autour d'un même pôle... C'est le bon sens et le bon vouloir des communes qui déterminent le plus souvent les périmètres de travail. Le PICM présente l'intérêt de permettre une vision supracommunale sur les aspects qui nécessitent cette échelle de réflexion, tout en développant une analyse et des propositions à l'échelle locale pour chaque commune concernée. Quelques exemples de PICM réalisés ou en cours sont évoqués ci-après.

Honnelles et Quiévrain sont deux communes frontalières, qui sont confrontées à des problématiques complémentaires. L'une est plus rurale, l'autre dispose d'un petit centre plus dense. Cette situation génère une dépendance en termes d'emplois, de tourisme et des flux de déplacements. Le PICM témoigne bien de l'intérêt d'avoir associé ces deux communes dans leur diagnostic mobilité comme dans les propositions qui en résultent.

Le cas du PICM de Boussu, Colfontaine, Dour, Frameries et Quaregnon, dit aussi PICM du Borinage, caractérisées par une conurbation continue, concerne un ensemble de communes qui forment une sorte de prolongation de l'agglomération de Mons et, à ce titre, sont confrontées à un certain nombre de problèmes identiques.

Le PICM de Gembloux, Chastre, Perwez, Sombreffe, Walhain concerne cinq communes qui, ayant introduit des demandes simultanées de PCM, ont été regroupées. Elles subissent toutes la polarisation de Bruxelles et sont aussi tournées vers Namur. Dans cet ensemble, Gembloux constitue un pôle et un point d'ancrage important pour les quatre autres communes, en particulier au niveau de l'enseignement secondaire.

Les communes de Beauvechain, Chaumont-Gistoux, Grez-Doiceau et Incourt ont notamment en commun le fait d'être concernées par les problèmes posés par la N25 qui traverse leur territoire.

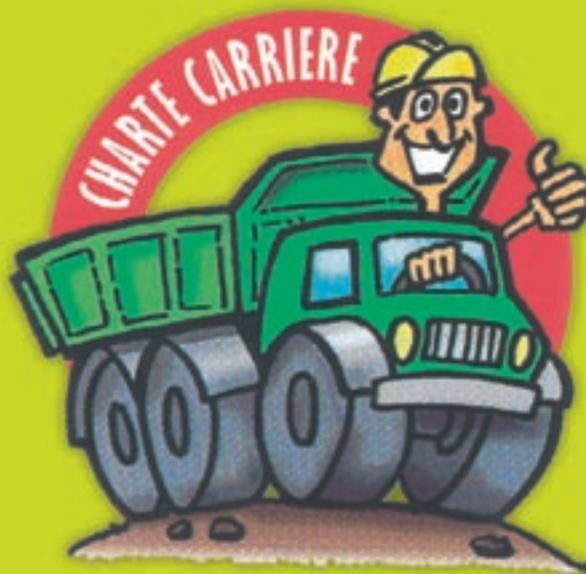


Source : SPW, Direction de l'Édition.

■ Le PICM d'Ourthe-Ambève-Condroz

... a débouché entre autres sur une initiative originale : l'élaboration d'une charte des Carrières. Le trafic des poids lourds généré par l'exploitation des carrières de Sprimont et les nuisances subies par les communes voisines ont en effet conduit à rédiger un document associant quatre partenaires : les carrières, les transporteurs, la commune et le MET, afin de tout mettre en œuvre pour trouver un équilibre entre les activités économiques et la qualité de vie. La charte prend en compte les éléments suivants: les itinéraires du charroi des carrières, y compris l'aménagement des voiries, les surcharges, la vitesse du charroi dans certaines zones sensibles, les heures d'ouverture et de chargement des carrières, la propreté des camions et des voiries.

Dans ce contexte, la zone de police a aussi réalisé des séances d'information dans les écoles avec les transporteurs. Une vidéo a été réalisée montrant les dangers de ce type de trafic. Des aménagements ont été réalisés ou sont en cours de réalisation.



Pictogramme « Charte du charroi des carrières ».
Source : Direction générale des Transports du Ministère de l'Équipement et des Transports, 21/05/2004



Le PICM de la Basse-Meuse (Bassenge, Oupeye et Visé) intéresse trois communes longiformes. L'ensemble témoigne d'une cohérence territoriale. C'est également le cas du PICM de Hélécinne, Lincet, Orp-Jauche et Ramillies : quatre communes qui présentent ici de nombreuses caractéristiques similaires, dont une dépendance énorme à la voiture !

La Hulpe, Lasne et Rixensart (en particulier La Hulpe et Rixensart) sont directement concernées par l'arrivée prochaine du RER.

Erquennes, Merbes-le-Château et Lobbes sont toutes trois traversées par la même ligne de chemin de fer, la Sambre et sont toutes concernées par la réalisation du tronçon manquant de la N54 entre Lobbes et Erquennes. Elles se sont associées pour réaliser le PICM dit de la Basse-Sambre.

Florennes, Gerpinnes, Walcourt sont situées au sud de Charleroi et reliées à cette ville par la N5. Elles subissent un trafic de transit important et sont concernées par le projet de dédoublement de la N5 (liaison autoroutière France-Belgique, en particulier le tronçon Charleroi - Somzée)

Deux PICM transfrontaliers ont été réalisés dans le cadre de crédits européens. Ils témoignent de la nécessité de dépasser les frontières nationales, en particulier pour aborder des problèmes de mobilité.

PCM OU PICM ?

Quels sont les avantages et les inconvénients de l'un par rapport à l'autre ? Tout dépend des contextes géographique, socio-économique et politique.

Toutefois, pour esquisser une réponse à cette question, il apparaît que le PICM, d'abord déterminé par des problématiques communes, un intérêt commun ou des opportunités clairement énoncés au départ, conduit à une vision plus circonscrite et offre des marges de manœuvre, de propositions et d'actions plus importantes par rapport à ces enjeux préliminaires. En outre, il permet souvent une forte dynamique, mais aussi de dépasser les clivages politiques et d'éviter certains débats majorité contre opposition. Il est susceptible de générer un effet d'entraînement entre les différentes communes et de prendre de la hauteur. Enfin, il permet des économies d'échelles. Pour un territoire précis, la réalisation d'un PICM sera moins coûteuse que la somme des PCM. Cependant, chaque commune impliquée dans un PICM est en droit d'attendre que l'étude lui apporte aussi des réponses aux questions qui ne concernent que son territoire, et ce avec autant de détails que dans un PCM.

Toutefois, si les communes adoptent des objectifs généraux trop différents, le PICM peut perdre sa dimension supracommunale et aboutir à la réalisation conjointe de plusieurs PCM répondant chacun aux priorités définies par chaque commune du périmètre concerné.

Le Plan urbain de mobilité (PUM)

Ce cas de figure, prévu dans le décret sur la mobilité et l'accessibilité locales, prévoit la possibilité de travailler à l'échelle d'une agglomération urbaine. Le décret identifie sept bassins cohérents en termes de déplacements : ils entourent les Villes de Charleroi, La Louvière, Liège, Mons, Namur, Tournai et Verviers.

Le cahier des charges du PUM reprend à peu près le même schéma que celui du PCM, en mettant en outre l'accent sur la définition des profils d'accessibilité en fonction de chaque mode de transport pour l'ensemble du territoire et sur une vision cartographiée de la situation projetée à moyen et à long termes. Il a une portée aménagement du territoire beaucoup plus importante que le PCM.

Le PUM de Liège concerne 24 communes et 596 000 habitants. Le périmètre est celui de l'arrondissement. Travailler à l'échelle du « grand Liège » : sorte de communauté urbaine à tout son sens et l'étude est d'abord portée par les communes inscrites dans le périmètre. Cela ne signifie pas que l'élaboration de l'étude est simple ! En effet, les enjeux précités sont aussi politiques.

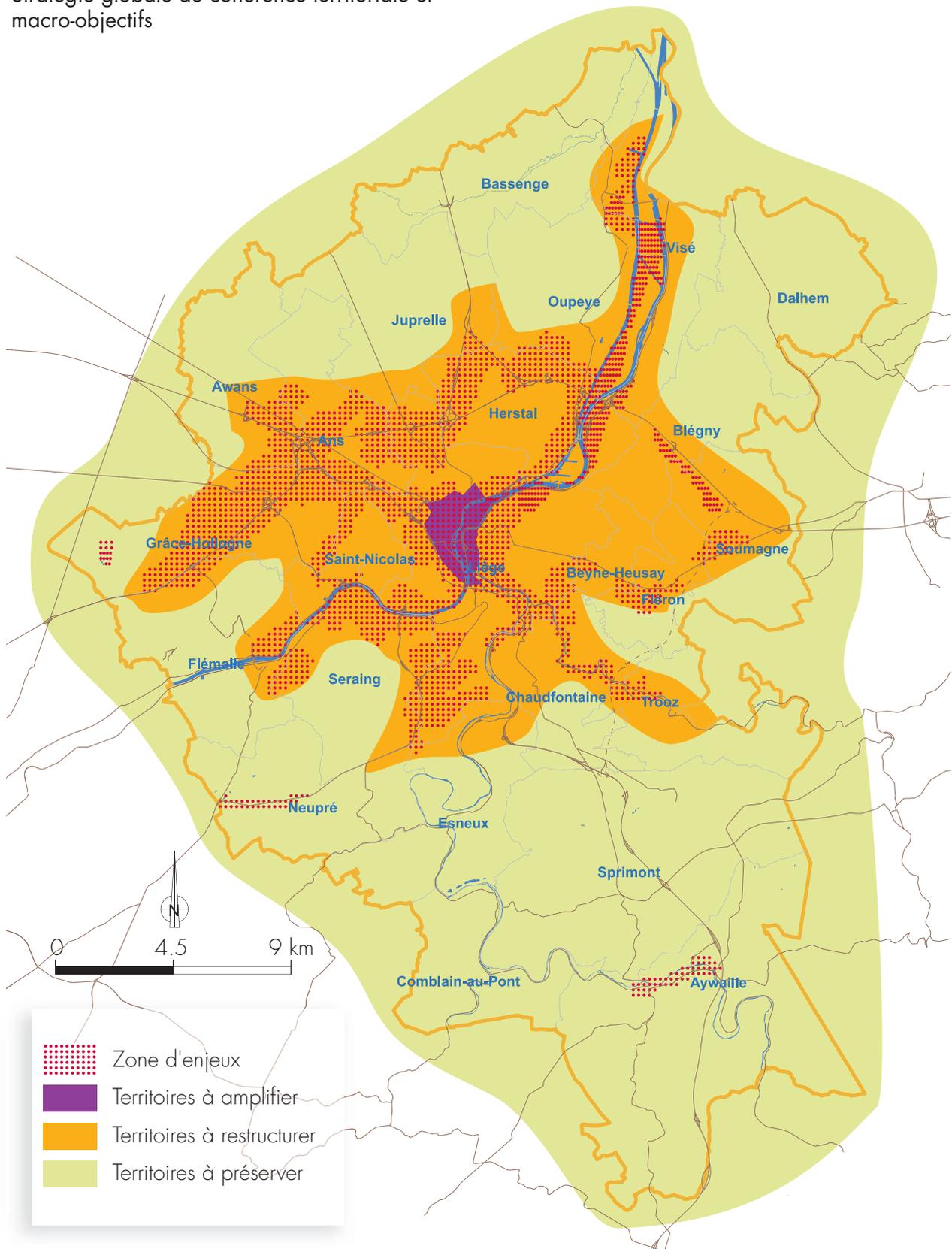
L'élaboration du PUM de Liège est actuellement en cours de finalisation. L'étude commence par faire la synthèse des schémas de mobilité des différentes communes qui possèdent un PCM. Elle doit déterminer quelles sont les infrastructures nécessaires à un développement harmonieux en termes sociaux, économiques et environnementaux. Ce sont les grands enjeux du PUM : nouvelles lignes de chemin de fer, chaînons routiers manquants, transport en commun structurant, ...

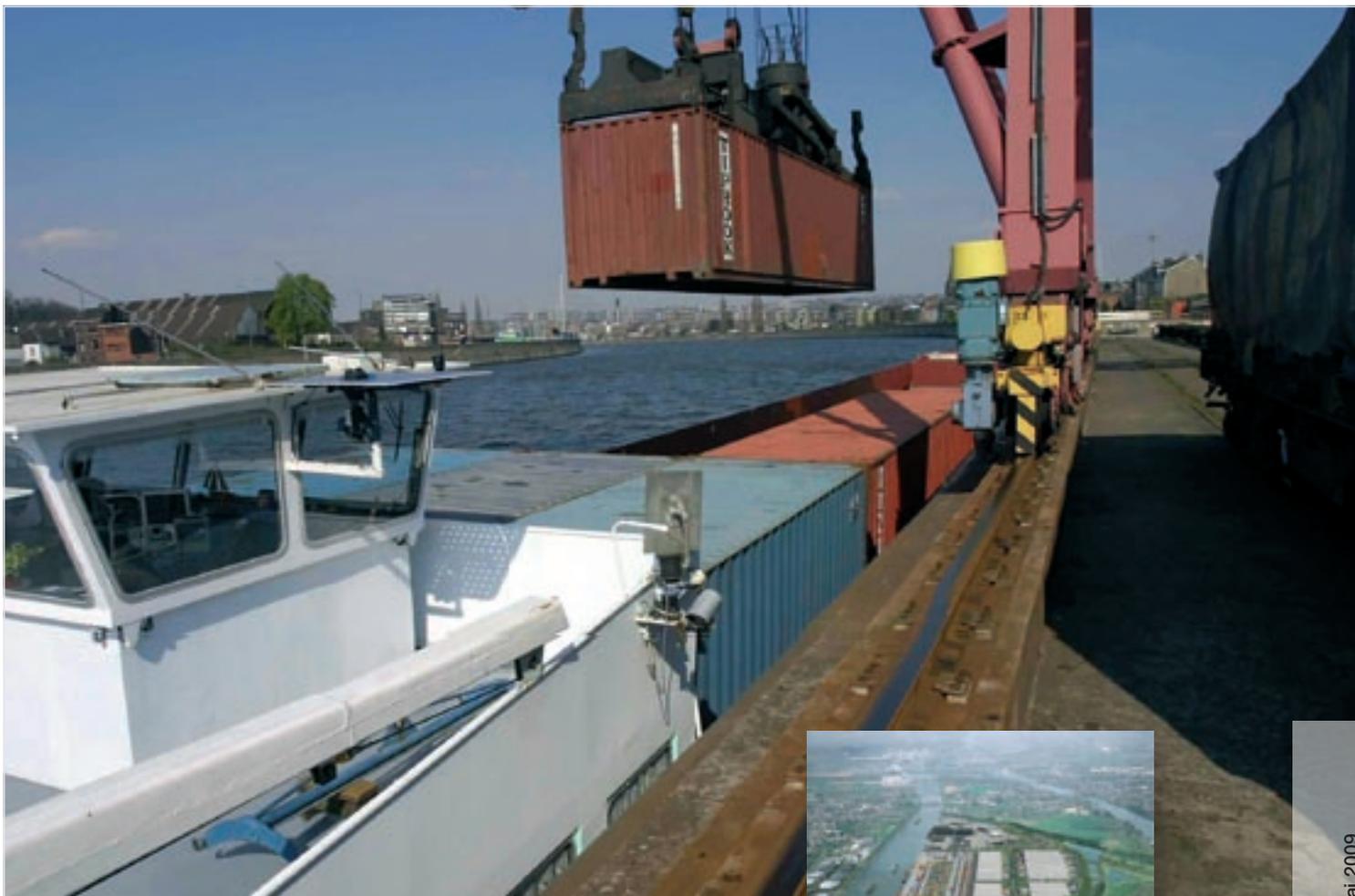
Outre ceux-ci, l'étude a aussi le mérite de délimiter des zones d'enjeux territoriaux. Celles-ci se situent notamment aux périphéries des différentes communes du périmètre et donc chevauchent deux ou plusieurs communes, justifiant ainsi une approche supracommunale (et donc aussi le PUM), nécessaire pour travailler sur l'avenir et le devenir de zones d'activités dont le développement dépasse les frontières locales. Ces zones d'enjeux ont ensuite été classées dans des groupes de zones d'enjeux. Elles sont notamment analysées en regard de leur capacité d'accessibilité multimodale et du potentiel de développement du réseau de transports en commun.

Le PUM présente encore l'intérêt de débattre de la localisation de quelques grands équipements générateurs de trafic : centre hospitalier, stade, ...

PUM de Liège

Stratégie globale de cohérence territoriale et macro-objectifs





Transfert modal et simulation 3D du projet d'implantation de la plate-forme multimodale Trilopiport à Hermalle-sous-Argenteau. Sources : HSA.be, Port Autonome de Liège.

Le schéma directeur d'accessibilité et de mobilité

Le schéma d'accessibilité et de mobilité pour la Wallonie picarde concerne un bassin de vie constitué de 23 communes et couverte par deux intercommunales, parties prenantes de l'étude. Ce périmètre possède une situation géographique particulière, due notamment à son caractère frontalier et à ses relations avec les régions voisines.

Les différentes actions de ce Schéma peuvent être regroupées en cinq grands axes de propositions: favoriser le développement territorial et renforcer le maillage des infrastructures, améliorer la complémentarité entre l'ensemble des modes de transport afin de répondre aux enjeux de mobilité et d'équité sociale, répondre aux enjeux de développement durable tout en maintenant des opportunités de développement économique pour la Wallonie picarde, répondre aux enjeux touristiques de la région et améliorer l'accessibilité générale des zones d'activités économiques.

Ces cinq axes doivent également être envisagés sur plusieurs échelles géographiques : au niveau de la Wallonie picarde, mais aussi dans ses relations avec les régions voisines et le reste de l'Europe, afin de renforcer la vocation de territoire charnière.

Le micro-Plan (communal de mobilité) (micro-PCM)

En complément à des PCM existants apparaît dans certains cas la nécessité de réaliser des études complémentaires sur un plus petit périmètre (ancienne commune, quartier, zone d'activité,...). Cela permet d'approfondir une problématique spécifique se révélant délicate, et qui n'aurait pas pu être étudiée avec suffisamment de détails dans le cadre du PCM.

Le cas de l'étude d'accessibilité au site de la plate-forme multimodale d'Hermalle-sous-Argenteau constitue une suite du PICM de la Basse-Meuse. Cette zone est stratégique parce que le terrain est disponible à court terme et qu'il peut disposer d'une desserte multimodale car il est situé à proximité des infrastructures fluviales, autoroutières et ferroviaires. Ce secteur est ainsi susceptible de voir le développement de multiples activités. Des concepts d'accessibilité routière ont été élaborés dans le but de minimiser l'impact de la mise en valeur du site sur la traversée du bourg d'Hermalle-sous-Argenteau.





Jambes : zones d'activités le long de la N4 à Erpent. Source : SPW, Direction de l'Édition.

L'étude d'accessibilité d'Ans-Rocourt a été conçue suite aux Plans communaux de mobilité de Liège et d'Ans. Ceux-ci mettaient en évidence des difficultés conséquentes en termes d'accessibilité et d'encombrement dans le secteur d'Ans-Rocourt. Compte tenu des enjeux, notamment liés à des projets, la Région, les communes concernées et les pôles commerciaux du secteur se sont associés pour commander une étude permettant in fine d'élaborer un concept d'accessibilité multimodal et de définir les mesures à mettre en œuvre pour la mise en place du concept.

Le Plan de mobilité de Jambes fait suite au PCM de Namur, commencé en 1998 et terminé en 2001. La proposition phare de cette étude, à savoir la création d'une voirie de dédoublement traversant Jambes du sud au nord et captant les flux de transit est/ouest avec création d'un troisième pont sur la Meuse n'avait pas permis de déboucher, après investigations plus approfondies sur le terrain, sur des solutions. Le problème restant entier, une étude complémentaire a donc été initiée, accompagnée d'un volet faisabilité plus développé. Actuellement en cours, elle devrait conduire à des propositions plus réalistes concernant le dédoublement de la traversée de Jambes, à un approfondissement du volet transport en commun et du volet stationnement, tout en intégrant les développements futurs prévus au plateau d'Erpent.

> 5. Mise en œuvre et suivi du PCM

Mise en œuvre des Plans communaux de mobilité : Quelles actions ?

La concrétisation des grands objectifs du PCM concerne en particulier les interventions préconisées. Celles-ci portent sur diverses problématiques. En outre, afin de garantir une cohérence globale, la commune accordera une attention quotidienne aux conséquences de tel ou tel projet en matière de mobilité, dans le cadre de toutes sortes de décisions.

Ainsi, différents types de réalisations découlent des PCM : modification du plan de circulation, création de bandes bus, d'aménagements redistribuant l'espace public ou modérant la vitesse du trafic, de cheminements piétons et/ou cyclables, application d'une nouvelle politique du stationnement, adaptation d'itinéraires de bus, aménagements de voiries, ...

Outre ces réalisations spécifiques, il y a aussi la prise en compte des objectifs du PCM dans le cadre de projets urbanistiques et d'aménagement du territoire : documents de planification et demandes de permis.

L'enquête menée en 2008 auprès des communes qui disposent d'un PCM indique que celles-ci ont réalisé de nombreux projets. Toutefois, les réalisations de grande envergure, nécessitant des budgets importants, sont plus rares, en ces temps de conjoncture défavorable aux investissements coûteux.

Aménagements de voiries

Il s'agit d'une mesure classique de mise en œuvre des PCM. Les aménagements visent différents objectifs : la redistribution de l'espace plus équilibrée entre les

différents usagers, une perception adéquate du rôle de la voirie, la modération de la vitesse, la sécurisation d'un tronçon ou d'un carrefour, la modification de la capacité de la voirie, ...

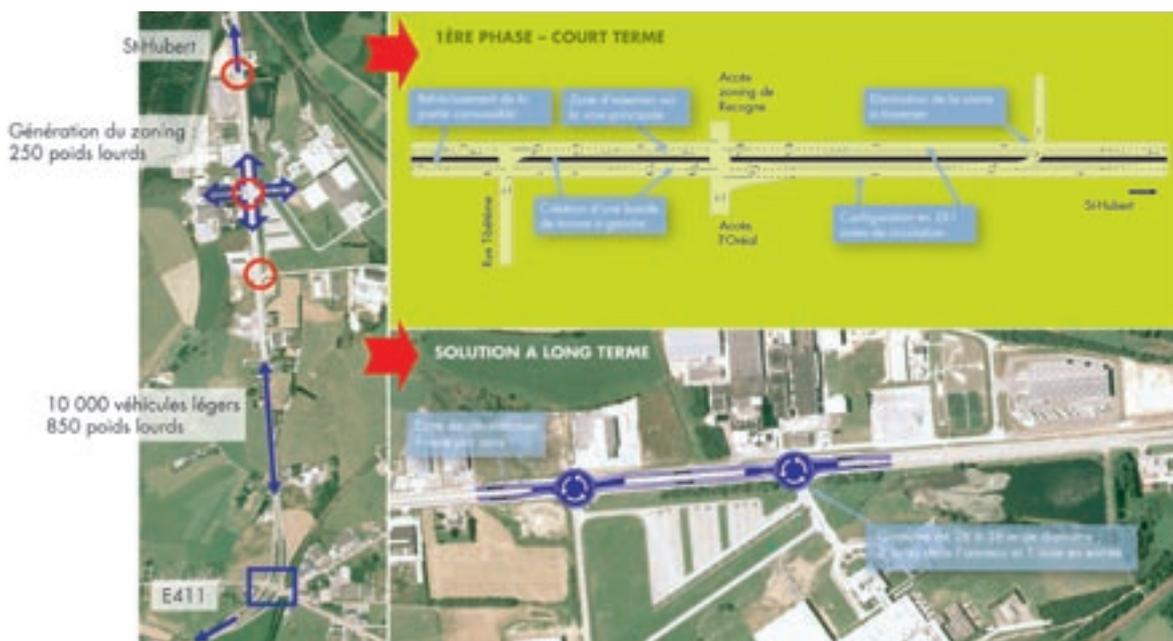
A Ans, la N3 a fait l'objet d'un lifting complet avec régulation des feux, priorités bus et redistribution de l'espace.

La N63, route du Condroz, reliant Liège à Marche-en-Famenne, axe de transit pour les déplacements domicile-travail mais également de commerces-loisirs, est un point noir régional. La nécessité de sa sécurisation a été mise en évidence dans le PICM Ourthe-Ambève, où elle a fait l'objet d'une analyse et de propositions pour les différents tronçons qui la constituent. Elle a nécessité divers travaux. A Nandrin, l'aménagement de la N63 a impliqué la réalisation d'un giratoire au carrefour de la N696.

Afin de minimiser l'impact du trafic des carrières pour les riverains de Sprimont, des travaux ont été réalisés le long de la N 678, consistant à déplacer l'axe de la chaussée, à placer le stationnement et le cheminement piéton du côté des habitations et non plus du côté des carrières.

À Libramont, la direction territoriale des routes et autoroutes a procédé à la réalisation de marquages et à l'installation de ronds-points provisoires le long de la N89.

De nombreux aménagements ont été réalisés sur voiries communales dans le cadre des Crédits d'impulsion, auxquels a succédé le Plan Escargot,¹ : sécurisation de cheminements piétons, création de liaisons cyclables, aménagements de sécurité,



PCM de Libramont-Chevigny : extraits de « mesures de sécurisation de la N89 ». Source : ISIS, Agora, PCM Libramont-Chevigny, rapport final octobre 2005.

¹ Cfr. Pour toute information à ce sujet, la Cemathèque 25. Le Plan escargot : Un soutien financier aux communes pour favoriser les modes alternatifs de déplacement.



Modification du plan de circulation

Etablir de nouveaux sens de circulation permet notamment de corriger des dysfonctionnements dans l'utilisation des voiries, par exemple d'encourager ou de dissuader le trafic de transit dans telle ou telle rue, en modifiant sa capacité, son statut réglementaire, ...

Modification des sens de circulation recommandée à court terme



Aménagements proposés à moyen/long terme



PCM de Châtelet, phase 3.6 synthèse des propositions : ring de Châtelet, planning de mise en oeuvre des mesures préconisées (extraits).
Source : Transitec, juillet 2003.

À Châtelet par exemple, la mise à double sens d'une portion du Ring constitue une des conséquences immédiates de l'approbation du PCM. En effet, dans son évaluation du rôle des voiries principales, celui-ci avait mis en évidence des faiblesses au niveau du fonctionnement du Ring, dont l'allongement des parcours et des comportements du type « court-circuit » des usagers générant un trafic de transit non désiré à travers le centre-ville. C'est également le cas de Virton, dont le plan de circulation a aussi été fondamentalement modifié suite au PCM.



Comines : signalisation. Source : SPW, Direction de l'Édition.

Hiérarchisation du réseau routier

La définition de la hiérarchisation du réseau routier, voire tout simplement le respect de celle-ci par les usagers, passe notamment par des aménagements de voiries cohérents, ainsi qu'une signalisation directionnelle pertinente. Déclasser une voirie et prendre les mesures permettant de reporter le trafic sur une autre voirie est une mesure classique de mise en œuvre de PCM, adoptée par plusieurs communes.

Comines a ainsi développé un projet de signalisation, qui a par ailleurs fait l'objet d'un financement complémentaire de son PCM, avec en outre la mise au point d'un outil de suivi de l'évolution de celui-ci.

La modification de la signalisation directionnelle au niveau des échangeurs d'accès à Fleurus, a permis de limiter le trafic de transit dans la traversée de la commune (N29) et ainsi de diminuer les engorgements et le nombre de poids lourds. Il s'agit d'une mesure prévue dans le PCM, peu coûteuse à mettre en œuvre. Les usagers sont invités à rester plus longtemps sur l'autoroute ou à emprunter celle-ci plus tôt.

Citons encore l'exemple de l'accès à Namur depuis l'autoroute, dont le jalonnement a été modifié de manière à favoriser l'utilisation d'une entrée (route de Hannut) encore sous utilisée et à libérer l'autre (chaussée de Louvain) qui traverse un quartier d'habitat et commercial fort dense.

Accessibilité et aménagement du territoire

Une localisation cohérente des activités constitue a priori une mesure à mettre en œuvre au quotidien, plutôt qu'une mesure phare du PCM. Ainsi, il arrive que certains projets se voient refuser le permis d'urbanisme, l'implantation proposée étant en contradiction avec le PCM. Dans ce cas, le PCM peut aussi se révéler être un outil utile pour la négociation des charges d'urbanisme s'adressant au promoteur. Un avis « mobilité » est ainsi indispensable dans le cadre de la délivrance de nombreux permis. La présence du CeM dans le cadre des CCATM constitue un autre préalable.

À Villers-la-Ville par exemple, la question du choix du site d'implantation du nouvel Hôtel de Ville s'est posée pendant l'élaboration du PCM. Cela lui a permis de bénéficier de la réflexion en cours et a initié une approche intégrant le paramètre mobilité ou plutôt accessibilité. Deux sites ont ainsi été analysés par rapport à quatre critères : proximité par rapport aux bassins de population de la commune, accessibilité automobile, modes doux et transports collectifs.

Valorisation du transport en commun

Il s'agit d'un axe de travail essentiel pour la mise en œuvre d'une mobilité durable et d'une offre de déplacements multimodale attractive. Les mesures préconisées dans les PCM concernent l'adaptation des dessertes existantes, des horaires et des correspondances, la création de bandes bus ou d'un site spécial franchissable, de nouvelles dessertes par bus, voire la mise sur pied d'un Proxibus.

La création de bande bus et de site spécial franchissable à Namur, à Ottignies Louvain-la-Neuve, à Liège, à Mons, La Louvière, ... est développée dans les PCM. Il s'agit de mesures essentielles pour rendre les transports en commun plus concurrentiels vis-à-vis de la voiture,

et donc pour désengorger les centres villes. Cette initiative suppose une politique volontariste, car elle a généralement comme conséquence la suppression d'une bande de circulation et/ou de places de stationnement. Elle nécessite une collaboration étroite entre les SRW/TEC, la commune et souvent la direction des routes du SPW.

De nouvelles dessertes bus voient aussi ponctuellement le jour. Cependant, des priorités sont établies car les demandes sont bien plus importantes que ce que les investissements permettent pour augmenter l'offre. Elles tiennent compte du potentiel de population concernée. Là où celui-ci est particulièrement faible, d'autres solutions sont envisagées comme la création d'un bus local, par exemple.

La création de lignes de bus « express » (rapidobus, conforto) a tout son sens, notamment pour suppléer à l'absence de lignes de chemin de fer pour des liaisons de moyenne distance (supérieures à 30 km) et rentre dans une réflexion à l'échelle provinciale, régionale voire interrégionale. Le rabattement vers ces lignes doit être facilité : par bus, en vélo ou en voiture avec l'organisation de parkings de délestage et de parkings vélos.



Namur : bande bus. Source : ICEDD.





Namur : régulation des feux. Source : ICEDD.

Régulation des feux

Cette mesure permet, comme son nom l'indique, de réguler les flux de trafic via les feux tricolores, voire de favoriser un mode de transport, ce que le giratoire, quoique possédant de nombreuses qualités, n'autorise pas.

À Verviers, les principaux axes du projet de régulation des feux visent à améliorer la fluidité du trafic dans le centre en y supprimant toute régulation, à faire jouer aux feux tricolores de la première couronne un rôle de distribution des mouvements de circulation, à réguler les carrefours du ring (pour fluidifier les mouvements est-ouest) et à intégrer les besoins des transports en commun (onde verte).

Pour réduire le trafic de transit dans le centre de Tamines, le PCM de Sambreville a prévu le placement de feux tricolores intelligents en trois endroits. Ils seront équipés de radars de détection des bus et de boutons poussoirs pour les piétons. Quatre effets bénéfiques ont été observés dès l'aménagement du premier carrefour : la réduction significative des vitesses pratiquées sur l'axe principal (N988), une meilleure perméabilité de celui-ci pour les usagers des rues perpendiculaires, un début de report du trafic de transit vers le contour-

nement existant et la suppression du trafic de transit à travers un quartier adjacent grâce à la mise en place d'un nouveau plan de circulation (sens uniques en opposition) rendue possible par l'installation du nouveau carrefour à feux tricolores.



Luttre : arrêt TEC et parking à la gare de Luttre. Sources : t-e-commun charle-roi.skynetblogs.be, Wikimedia.org.

Favoriser le transfert modal

La commune de Pont-à-Celles a procédé à des aménagements de parkings aux abords de la gare de Luttre. Cette mesure est également prévue dans tous les PCM concernés par le futur RER (Enghien, Baine-le-Comte).

Des études complémentaires

L'élaboration de PCM a donné lieu dans plusieurs cas à la réalisation d'études complémentaires prises en charge, à frais partagés, par la commune et la Région wallonne.

Citons par exemple le projet de mise en place d'une stratégie de la communication de la Ville de Mouscron. Celui-ci va déboucher sur la publication d'une Vademecum.

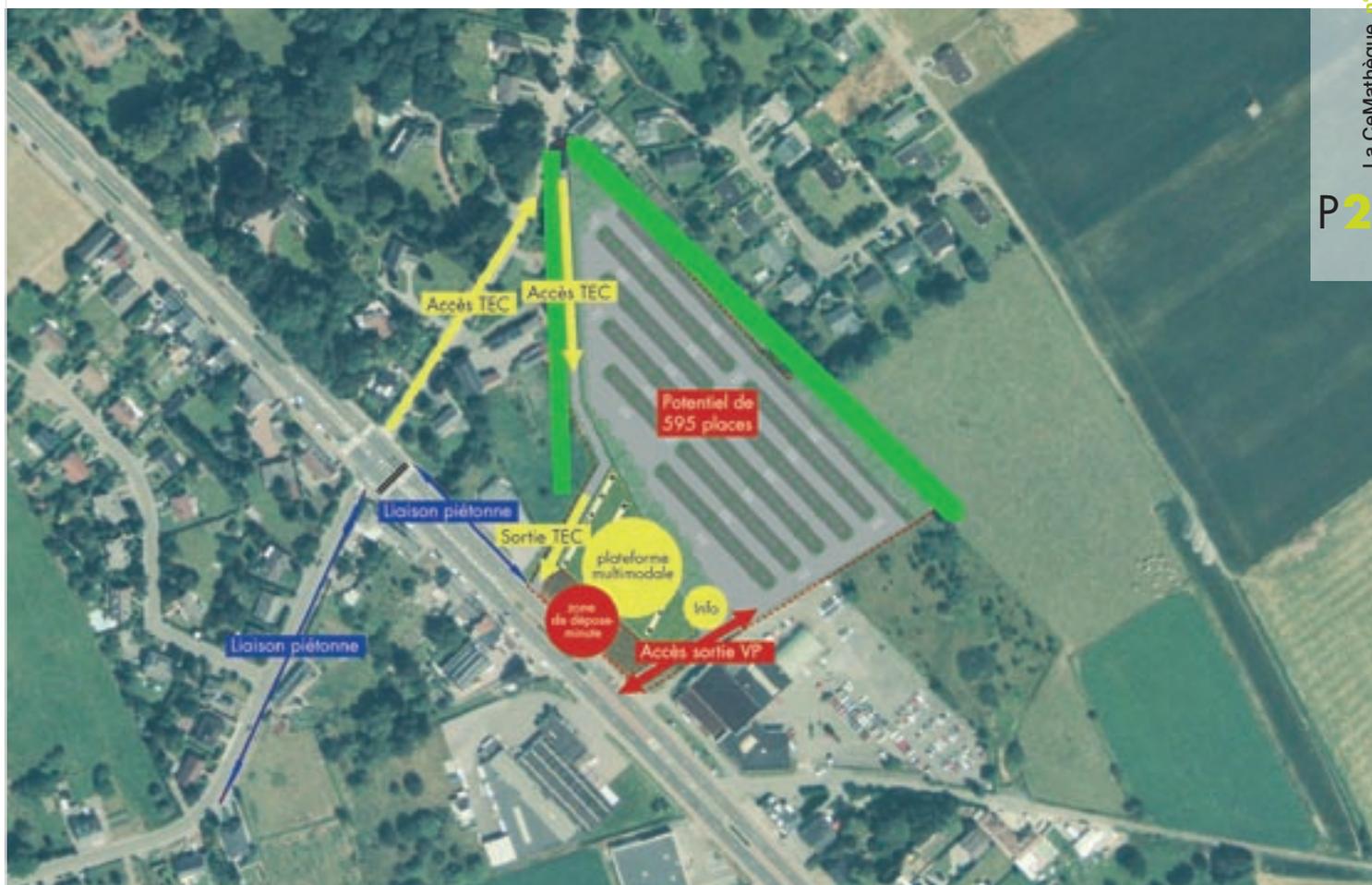
Comines a bénéficié d'un complément au PCM sous la forme d'une étude de signalisation liée à la création d'un outil de suivi pour la commune.

Une autre suite de l'élaboration du PCM de Namur concerne une étude de localisation et de faisabilité pour la création de parcs-relais aux entrées de la Ville. Il s'agissait d'identifier trois sites propices, en liaison avec des axes de transports en commun performants, et ensuite de définir les principes d'aménagement.

L'étude d'aménagement de l'avenue des Combattants (N237) à Ottignies est également une suite directe des conclusions de son PCM. L'état de saturation de ce périmètre nécessitait d'approfondir les propositions d'actions faites afin d'optimiser les carrefours existants par une régulation des feux adaptée, de valoriser le réseau bus en créant une priorisation de celui-ci aux différents carrefours et de redessiner le boulevard.



Extraits des campagnes d'information (2006 à 2008) pour le suivi des mesures préconisées dans le cadre du PCM. Source : Ville de Mouscron.



Etude de faisabilité de parc-relais autour de Namur : site d'Erpent, proposition d'aménagement. Source : association momentanée ICEDD-TRANSITEC-IN SITU, pour le compte de la Ville de Namur et du SPW.



Quel suivi du Plan communal de mobilité ?

Le décret prévoit l'obligation pour la commune d'effectuer une évaluation annuelle de la mise en œuvre du PCM et en fixe un minimum de modalités.

Ainsi : « le collège des bourgmestre et échevins¹ transmet annuellement au conseil communal, à la commission de suivi et à la commission consultative (d'aménagement du territoire et de la mobilité le plus souvent) un rapport d'évaluation destiné à apprécier l'avancement du plan communal de mobilité et les modifications éventuelles à apporter au plan communal de mobilité. La commission consultative et la commission de suivi peuvent formuler au conseil communal toute suggestion qu'elles jugent utile à la lecture du rapport. Le rapport d'évaluation analyse la situation de chaque mode de déplacement, du stationnement et de la sécurité routière au moins une fois sur l'espace de trois ans.² »

En dehors de quelques exceptions, cette obligation a, jusqu'à présent, été relativement peu suivie d'effet.

Les comités de suivi sont petit à petit remis sur pied, à l'initiative de la Direction de la Planification de la Mobilité. En effet, celle-ci a rappelé aux communes qui souhaitent rentrer un dossier dans le cadre du Plan escargot la nécessité de le réunir au moins une fois par an.

¹ Aujourd'hui appelé « Collège communal ».

² Article 24 du décret.

³ Il s'agit des Villes de Namur, Liège, Verviers, Charleroi, Tournai, Mouscron, La Louvière et Mons.

L'objectif est de vérifier le respect des principes et des actions mises en œuvre ou à réaliser, de mesurer l'impact des mesures prises et d'actualiser le Plan si nécessaire, en inscrivant cette démarche dans la poursuite du dialogue instauré avec son comité d'accompagnement lors de l'élaboration du PCM.

L'évaluation des mesures de mise en œuvre du PCM

Un rapport d'activités annuel est nécessaire afin de disposer d'un document qui présente une vision d'ensemble des projets et des actions menées et permette ainsi de garder un fil conducteur.

Des initiatives existent çà et là, qui collationnent et organisent les informations et les données en relation avec la mise en œuvre de leur PCM. Les communes impliquées dans ce type de processus ont chacune mis au point leur mode de fonctionnement, leurs outils.

Les grandes villes (plus de 50.000 habitants) reçoivent une subvention de la Région pour l'engagement d'un CeM³ et ont à cet égard des obligations à remplir. Le conseiller en mobilité doit notamment réaliser un rapport annuel d'activités. Toutefois ce dernier n'est pas fixé dans un cadre qui déterminerait les diverses informations relatives à la mise en œuvre du PCM.

Une réflexion est en cours au sein de la Direction de la Planification de la Mobilité pour uniformiser et améliorer ces rapports. Il est envisagé d'homogénéiser la structure et le type d'informations consignées.





■ La Ville de Marche-en-Famenne

... organise déjà ce type de rencontre trimestriellement. A cette occasion, elle dresse l'état d'avancement des projets et des travaux et de la recherche de subsides et présente les nouveaux problèmes relevés. Elle réunit tous les interlocuteurs du PCM : commune, SPW, TEC, SNCB, ... Chaque réunion constitue en quelque sorte une nouvelle annexe au PCM et participe ainsi directement à son actualisation.

Les réalisations et projets de mise en œuvre du PCM sont multiples et variés. Outre les interventions dans le cadre du Plan Escargot, citons les projets de rénovation du boulevard urbain, de création d'une plateforme multimodale, ... Il y a donc matière à suivre et à concertation.

L'aménagement dans le cadre du plan Escargot d'un cheminement cyclo-piéton (liaison entre le village de Waha et le centre de Marche) constitue la mise en œuvre d'une des mesures préconisées dans le PCM. Source : SPW, Direction de l'Édition.

Il y aura lieu, dans un avenir proche, de définir plus spécifiquement, pour chaque commune, le rôle et les missions du comité de suivi du PCM. Sur quoi doit-il déboucher ? Quel est son pouvoir de décision ? Comment est-il relayé auprès du Collège et du Conseil communal ? A priori il rassemble les mêmes interlocuteurs que lors de l'élaboration du PCM. Certaines communes ont décidé de continuer à y associer le bureau d'études. C'est le cas de Mouscron par exemple.



Le volet stationnement du PCM de Namur

... constitue un élément essentiel de celui-ci. Des mesures ont été mises en œuvre : définition des périmètres de plusieurs zones horodateur, de zones bleues, carte riverain, création de parkings de longue durée dans la corbeille et de parcs-relais en périphérie, mesures d'accompagnement, contrôles renforcés.

Pour suivre l'évolution et les résultats des mesures prises, les données sont collationnées et traitées dans des fichiers Excel. Elles ont débouché sur un observatoire du stationnement, qui n'est plus opérationnel aujourd'hui, le mode actuel de gestion des redevances ne permettant plus un suivi par la « cellule mobilité » de la Ville.



Namur : P+R de la « Plaine Saint-Nicolas ». Source : ICEDD.

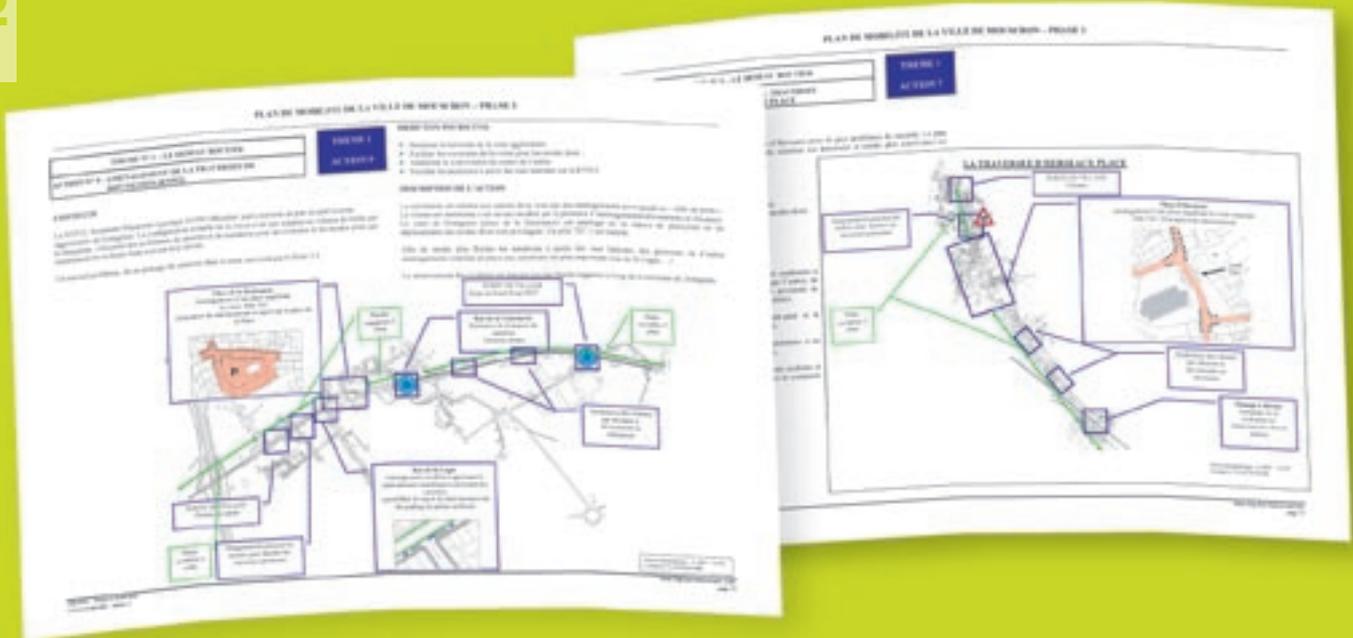
La Ville de Mouscron

... est exemplaire à cet égard. Son PCM étant assorti d'un ensemble de fiches-actions très concrètes, sa mise en œuvre s'appuie directement sur cet outil pratique et opérationnel. Engagée par la Ville à temps plein, la Conseillère en mobilité s'est attelée à réaliser systématiquement, chaque année, un rapport qui établit l'état d'avancement de la mise en œuvre du PCM. En outre, la commission de suivi est invitée à une réunion sur place et à visiter les réalisations.

Celle-ci passe en revue les 5 points suivants :

- les études pilotes ;
- les chaînons manquants et projets du SPW ;
- les projets SRWT/TEC Hainaut ;
- les projets communaux ;
- diverses informations générales.

Enfin elle communique annuellement vers la population, via un fascicule dédié au PCM, sur les mesures prises.





Liège : zone piétonne dans le quartier dit « le carré ». Source : www.liege.be.

■ Dix indicateurs pour la Ville de Liège

La démarche s'inscrit dans le projet de Ville, dont la première version date de 2003. La seconde couvre la période 2007-2015. Celui-ci définit des objectifs stratégiques et des actions prioritaires. Il propose un « tableau de bord stratégique » concernant dix thématiques, dont la mobilité.

Dix indicateurs de suivi permettent d'évaluer l'évolution de paramètres des déplacements dans la Ville, année après année, et ce depuis 2000 : nombre de véhicules entrants, accidentologie, SUL, nombre de stationnements riverains, itinéraires cyclables, ...

MOBILITÉ	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Nombre de véhicules entrants (S1)	200 000	204 000	208 000	212 000	216 000	223 000	227 000	232 000	235 000
Nombre d'accidents de roulage avec blessés (S2)			926	918	889	817	799	772	
Nombre de blessés dans les accidents de roulage (S2)			1 105	1 066	1 032	953	967		
Nombre de tués dans les accidents de roulage (S2)			7	12	20	6	7	10	
Nombre d'usagers ferroviaire (S3)		15 100	17 900	17 500	16 900	21 100	20 600	18 500	
Nombre moyen de déplacements d'usagers TEC par jour sur le réseau urbain liégeois (S4)	133 000	148 000	152 000	168 000	172 000	181 000	216 000	224 000	246 000
Places de stationnement réservées aux riverains (S5)	0	0	0	0	0	1 000	1 150	1 330	1 350
Sens uniques limités réservés aux cyclistes (SUL) (S6)	0	0	2	8	299	322	330	330	330
Longueur des itinéraires cyclables sécurisés (km) (S7)				20	28	34	42	47	48
Nombre d'usagers du vélo au centre-ville (S8)					305	472			487
Nombre de traversées piétonnes adaptées aux PMR (S9)			30	60	195	250	300	330	345

Indicateurs de mobilité 2008.

Sources : S1 = analyses MET et Ville de Liège / S2 = service prévention - analyse stratégique de la Police de Liège / S3 = SNCB / S4 = TEC - Ville de Liège / S5 et S6 = Police - service signalisation / S7 et S9 = service des Travaux - Ville de Liège / S8 = Ville de Liège - Gracq



Quelle relation entre les PCM et les projets structurants en matière de mobilité ?

Si les communes sont au cœur des PCM, des PICM, PUM, ... qu'en est-il des projets, travaux, actions indispensables à la concrétisation des études de mobilité mais qui ne relèvent pas de la compétence communale ? En l'absence d'un plan régional de mobilité qui donnerait des éléments pour une hiérarchisation des réseaux routiers, du transport en commun (train et bus), les grands projets d'infrastructures et d'équipements et contribuerait à dégager les priorités d'intervention sur l'ensemble du territoire wallon, il n'est pas toujours aisé de savoir par quoi commencer, les budgets étant aujourd'hui particulièrement limités.

Par rapport à ces niveaux de pouvoir (fédéral mais surtout régional ou provincial), le PCM joue d'abord le rôle d'un révélateur, effectue une mise à plat, donne des éléments objectifs, quantitatifs ou qualitatifs éclairant et hiérarchisant les problèmes, à l'échelle où ils ont été étudiés, proposant des solutions réalistes. C'est alors aux différents membres des Comités de suivi : commune, mais également SPW, TEC, SRWT, SNCB le cas échéant, à porter le PCM aux différents stades de sa mise en œuvre. Le rendez-vous annuel, prévu dans le décret, devrait y contribuer. Selon les cas, les différents acteurs non communaux jouent très bien leur rôle et le PCM constitue alors une référence, un guide dans les actions entreprises et les investissements consentis.

En termes d'affectation du sol et de localisation des activités, le PCM offre l'intérêt d'apporter une contribution essentielle à la réflexion et à la décision, pouvant être complétée, le cas échéant, dans le cadre d'une étude d'incidences sur l'environnement.

Le PCM n'étant pas un document contraignant, c'est sa pertinence d'abord et son appropriation par un maximum d'acteurs ensuite qui en constitueront l'utilité et la force.

Une étude pilote pour déterminer des indicateurs et un tableau de bord

Un outil, un guide semblent donc bien nécessaires pour établir un tableau de bord du suivi du PCM. C'est pourquoi, une étude a été confiée à un bureau d'études par la Direction de la Planification de la Mobilité afin de définir des indicateurs et de mettre au point une méthode. Confiée à l'association EGIS-CRR, elle a pour objectif de concevoir un outil de suivi standardisé à l'intention des communes, d'abord pour aider celles-ci, ensuite pour permettre une évaluation par la Région des mesures mises en œuvre et des résultats atteints ainsi que des comparaisons.

Dans un premier temps, les bureaux d'études travaillent avec des communes pilotes, afin d'identifier les moyens disponibles et les besoins et d'initier une collaboration débouchant in fine sur un outil que les communes s'approprieraient facilement. Celui-ci ne devra pas être trop lourd, sinon par manque de temps il ne sera pas utilisé, ni trop léger, auquel cas les résultats obtenus seront trop peu précis, pertinents et pratiques, et non exploitables.

Quelques lignes de conduite se dégagent à ce jour, pour un outil de suivi qui comporterait trois volets : un bilan – un suivi des indicateurs – un programme.





Comptage routier. Bruxelles (rue de la Loi) : rééquilibrage de voirie valorisant les « modes doux » et favorisant le transfert modal. Sources : SPW, Direction de l'Édition et imagesdebelgique.skynetblogs.be.

Le **bilan** s'intéresserait aux :

- Etudes menées ou en cours, projets, mesures, en relation avec la mobilité : articulation avec le PCM, rôle du CeM dans le suivi ;
- Actions réalisées et reprises dans le PCM : études, réalisations, suivi, ...
- Communication sur les actions et autres événements ;
- Rôle du CeM et organisation du travail (équipe de CeM, cellule mobilité, ...) ;
- Comité de suivi du PCM : rôle, participants, décisions.

Les **indicateurs** devraient permettre d'obtenir et donc de comparer des données récoltées sur plusieurs années et de dresser une image de la situation à un moment donné. Huit thèmes sont déclinés.

- Un cadrage de la commune par année, avec quelques chiffres-clés en matière de données socio-économiques : population, emploi, scolaires, taux de motorisation, ... qui influencent la mobilité ;
- Les comptages de trafic en quelques points considérés comme « clés » dans le PCM ;
- Les infrastructures : dépenses communales en voiries - à pondérer par la population, dépenses sur budgets régionaux (investissements et subsides), nombre de km de zones 30, de zones de rencontre, de zones piétonnes (tous les 3 ans) ;

- Transports en commun : montées/descentes dans les gares, nombre de voyages - nombre d'abonnés/population, kilomètres parcourus annuel par le TEC/population, nombre de km de sites propres, nombre de carrefours priorités ;
- Modes doux : longueur du réseau cyclable, comptages en trois points, nombre de stationnements vélo, taux d'occupation ;
- Sécurité routière : nombre d'accidents avec lésions corporelles, nombre d'accidents impliquant des piétons et des cyclistes (base de données Mostar) ;
- Pollution : véhicules « propres » dans la flotte communale (%) (électriques, norme Euro5...) ;
- Stationnement : recettes places payantes / nombre de places payantes, nombre de PV (tous les ans), nombre de places en zone bleue, payantes - en ouvrage / population + emploi (tous les 3 ans).

La **programmation** du travail de l'année suivante comporte : l'organisation du recueil de données, le lancement d'études complémentaires éventuelles, la définition d'un thème de travail pour l'année, des budgets, des projets, des actions de communication, la date de dépôt du rapport d'activités, de convocation de la commission de suivi, ...

Des pistes de travail

Par ailleurs, il serait utile de standardiser davantage la présentation de la synthèse des études, d'adopter un langage, une présentation et des légendes communs, afin de permettre des comparaisons plus aisées et par la suite une évaluation des résultats atteints.



> 6. Révision du PCM. Quand ? Pourquoi ? Comment ?



Source : ICEDD asbl.

La révision du PCM est prévue dans le décret sur l'accessibilité et la mobilité locales. Celui-ci indique en son article 26 que : « Le conseil communal peut décider la révision du Plan communal de mobilité, notamment lorsqu'un Plan urbain de mobilité le prévoit, lorsque le rapport d'évaluation le préconise ou sur avis de la

commission de suivi. A cette fin, le Conseil communal prend l'avis de la commission consultative, de la commission de suivi sur le projet de plan révisé. »

On estime, en règle générale, qu'après dix années, la révision du PCM est nécessaire. Ce délai est d'application en France avec le PDU. Toutefois, il peut varier d'une commune à l'autre en fonction des projets, et dans un certain nombre de cas, un suivi et une évaluation annuels, tel que précisé dans le chapitre précédent, pourront suffire et permettre une mise à jour permanente.

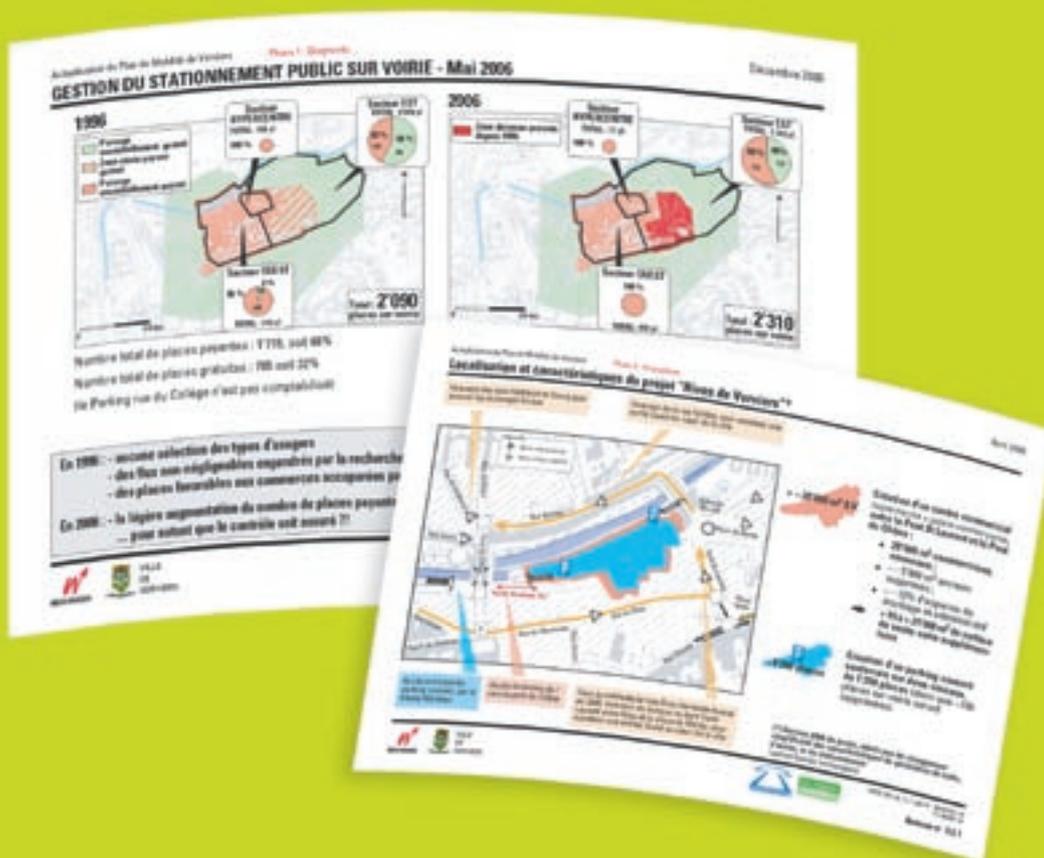
A ce jour, seule la Ville de Verviers est impliquée dans un processus de révision du PCM. Elle fut par ailleurs la première à se lancer dans la démarche, selon le canevas à peu près actuel, dès 1996.

L'enquête menée en 2008 auprès des communes qui se sont engagées dans une démarche PCM révèle que plusieurs d'entre elles estiment nécessaire une mise à jour de leur étude, le plus souvent dans le but de développer une réflexion sur une partie du territoire de la commune, sur le centre-ville par exemple, s'orientant d'une certaine manière vers un micro-PCM.

Ainsi, les communes qui sollicitent une révision de leur PCM demandent soit une plus petite zone à étudier, soit une révision pure et simple suite à de nouveaux projets, soit une analyse plus détaillée d'une facette spécifique de celui-ci (plan cyclable, politique de stationnement, ...). Dans ce cas, la limite entre la révision du PCM ou le complément d'étude est plus difficile à établir.

	AMÉLIORATION DE :			
	FLUIDITÉ	SÉCURITÉ	CONVIVALITÉ	SÉCURITÉ
Population verviétoise	70 %	80 %	81 %	77 %
Personnes interceptées	78 %	88 %	85 %	83 %
TOTAL	77 %	86 %	85 %	80 %
Piétons interceptés le samedi	76 %	84 %	86 %	76 %

Pourcentages de répondants estimant que le Plan de mobilité a amélioré la circulation (ou certains aspects de celle-ci). Source : Rapport final de l'Enquête d'évaluation du PCM de la Ville de Verviers, GRT, Namur, 2005.



■ La révision du PCM de Verviers

Soutenu par un bourgmestre volontariste, le PCM de Verviers, réalisé en 1995-1996, a été suivi d'effets : 15 chantiers de modifications importantes de l'infrastructure, mise en place d'un système de régulation des feux avec détection des bus, jalonement, ...

Une enquête de satisfaction réalisée en 2005 auprès des habitants de la commune, mais également des personnes se déplaçant dans Verviers qu'elles y résident ou non : automobilistes, usagers des bus et des trains et piétons. L'enquête indique que suite à la mise en œuvre du PCM la perception des interventions est assez positive sauf... en ce qui concerne le stationnement ! Les aménagements cyclables ne font pas non plus l'unanimité.

L'une des difficultés de ce type d'enquête réside dans le fait que les souvenirs s'estompent, et qu'en dix ans, les modes de vie et les comportements résultants ont changé pour certaines catégories d'âge. En effet une personne qui avait 20 ans et était étudiant, est sans doute entrée dans la vie active, et une personne de 60 ans qui en a alors 70 est probablement à la retraite ...

Ces informations doivent pouvoir être confrontées à des données chiffrées : accidentologie, flux de trafic, desserte en transport en commun, ce que devraient permettre, à terme, les outils d'évaluation du PCM en cours de conception.

L'actualisation du PCM a été réalisée en 2006-2007 sur un schéma classique : diagnostic – contraintes et objectifs – propositions. Elle a permis d'effectuer des comparaisons avec les chiffres du PCM initial pour tous les thèmes traités : données socio-économiques et de mobilité, ce qui constitue en soi une évaluation quantitative à dix ans.

La deuxième phase a examiné quels objectifs initiaux ont été ou non atteints, avec un zoom sur le centre-ville, soumis à des projets urbanistiques de grande ampleur, de nature à modifier considérablement les paramètres de la mobilité dans la ville.



> 7. Les pièges du PCM. Recommandations

L'élaboration et la mise en œuvre du PCM ne sont pas à l'abri de pièges susceptibles d'apparaître à différents moments, en divers endroits. La Cemathèque n°2, parue en novembre 2001, était consacrée en particulier à ceux-ci. L'expérience et le recul aidant, des recommandations pour éviter ces pièges se dégagent ; elles sont utiles pour garantir la réussite de la démarche.

RECOMMANDATIONS GENERALES

Cohérence avec les autres outils

Il faut être extrêmement attentif à conserver une vision globale et à intégrer l'ensemble des problématiques gérées par les différents outils communaux : Schéma de structure communal, Programme communal de développement rural, Schéma de développement commercial, ...

Travailler en équipe

Garder chacun pour soi la gestion de ses compétences propres ira à l'encontre des objectifs fixés. Services mobilité, travaux, aménagement du territoire, environnement, police, ... doivent travailler de concert. Certaines communes ont ainsi formé un CeM dans plusieurs de ces services, facilitant ainsi le travail en équipe. D'autres ont mis en place une commission « mobilité » communale qui réunit tous ces acteurs.

Echanger, partager

Que ce soit au sein de la commune ou dans un cadre plus large comme celui du réseau des CeM, partager ses questions, échanger son expérience, ses réussites et ses échecs, permet de donner des arguments, de ne pas travailler uniquement dans la théorie, ...

Observer, observer, observer ... tant et plus !

De nombreuses données nécessaires à la réalisation des différentes étapes du PCM (depuis sa conception jusqu'à sa mise en œuvre), passent par un travail de terrain important qui est l'affaire de tous ! Bureaux d'études mais aussi techniciens communaux, régionaux, des sociétés de transport en commun ont chacun une contribution à apporter, à cet égard aussi.

Compter

À ces observations de terrain, il faut ajouter des données quantitatives (malheureusement très – trop – peu nombreuses), permettant d'objectiver et de comparer plus facilement des situations, de nouveau à toutes les étapes du PCM : élaboration et suivi. Idéalement, des indicateurs devraient être définis et déjà utilisés dès

l'élaboration du PCM, constituant déjà le tableau de bord.

Concertier

De nombreuses informations ne sont pas disponibles immédiatement, de visu. A cet égard, le vécu des riverains et des usagers est essentiel.

Informier

Le PCM s'inscrit directement dans une démarche participative. C'est une approche indispensable pour s'assurer de l'appropriation de l'outil par la population, immédiatement concernée par l'organisation des déplacements sur le territoire de sa commune.

Optimiser

C'est une règle élémentaire, qui résulte d'une bonne gestion. Il faut d'abord exploiter mieux ce que l'on a, avant de se lancer dans de nouveaux travaux d'infrastructures.

Etre prospectif

La capacité d'un PCM et plus globalement notre capacité collective à diminuer la dépendance à la voiture et donc les modes de déplacement énergivores est un objectif souvent avancé, mais ce n'est manifestement pas gagné ! En conséquence, aux différents niveaux du PCM, depuis la décision de se lancer dans ce processus jusqu'à sa mise en œuvre et son évaluation, il importe d'être prospectif et de chercher à innover pour trouver les solutions adaptées aux défis d'une société en évolution permanente.

ELABORATION DU PCM

Souplesse de l'outil

En effet, si le PCM est a priori organisé à partir d'un cahier des charges-type, celui-ci doit s'adapter au contexte et aux besoins de chaque périmètre de travail : commune rurale, commune urbaine, regroupement de communes, ... afin de garantir la pertinence de l'étude et l'exploitabilité des résultats.

Prêt pour agir ...

Le PCM est d'abord un outil de planification, mais c'est aussi un instrument qui débouche sur un plan d'actions. C'est pourquoi l'étude devra comporter un ensemble de fiches décrivant concrètement les mesures à mettre en œuvre, d'une synthèse et d'une hiérarchie des interventions projetées. Toutefois, il s'agit d'esquisses, celles-ci ne remplaceront pas la nécessaire étude de projet.

MISE EN ŒUVRE DU PCM

Appropriation de l'outil

Développer le « réflexe PCM », c'est la première règle à intégrer. Pour chaque projet, chaque décision, qui peut avoir des conséquences en matière de mobilité, il faut se référer à l'outil. Et si celui-ci ne comporte pas directement la réponse à la question posée, celle-ci doit pouvoir se dégager des lignes directrices ou objectifs du PCM. Le CeM a un rôle essentiel à jouer à cet égard, comme garant de la cohérence des mesures, actions et projets entrepris avec le PCM.

Mesures d'accompagnement

Il ne faut jamais oublier les nombreuses mesures d'accompagnement nécessaires au succès de la concrétisation de la plupart des actions prévues. A priori, elles forment un tout. Dès lors, en supprimer l'une ou l'autre peut remettre en cause la réussite de l'action mise en œuvre.

Intervenir de manière logique et hiérarchisée

En effet, le plan d'actions proposé dans le PCM prend en compte une logique dans l'ordre de mise en œuvre des projets et des priorités. S'en écarter nécessite d'avoir mesuré au préalable les conséquences et éventuels effets pervers.

Respecter un équilibre géographique dans les interventions

Evidemment beaucoup d'efforts seront généralement portés sur l'hypercentre, mais il faut aussi songer à concrétiser des mesures prévues sur d'autres quartiers, ou plus petits centres, plus périphériques. Attention toutefois à éviter un saupoudrage généralisé et à coller ou à rester proche du plan d'action.

Viser un équilibre « modal »

Ne pas tout axer sur un seul mode de déplacement, mais veiller à apporter des solutions à chaque mode en cohérence avec les objectifs du PCM, qui sont cependant généralement axés sur le développement de la mobilité douce et des transports en commun.

Résister aux pressions

Le plus grand scepticisme accompagne généralement les perspectives de changement. Il s'agit probablement d'un des risques majeurs : ne rien faire, par crainte des mécontentements, ou se contenter d'une demi-mesure, ce qui peut se révéler tout aussi nuisible. Il faudra bien garder son cap, au risque de détricoter le PCM, à moins que l'opposition au projet ne révèle une facette inattendue de la mesure. Courage et persévérance de la part des responsables politiques et des services techniques seront nécessaires.

Bien coordonner les travaux

Les travaux de voirie apportent leur lot de contraintes aux usagers et aux riverains. Leur gestion requiert d'être également attentif à leur durée, à regrouper les interventions pour éviter les ouvertures-fermetures des voiries, à bien choisir la période et bien sûr... à respecter les délais. L'information est essentielle : via un toute-boîte, le site Internet, le journal communal, des réunions d'information,...

Continuer d'informer

L'élaboration de l'outil a un intérêt limité en soi, en particulier pour les riverains. Sa crédibilité aux yeux de tous repose d'abord sur les actions qui en découlent et qui doivent être communiquées régulièrement sous quelque forme que ce soit, avec ce rappel du lien au PCM, par exemple en ces termes-ci : « Dans le cadre de la mise en œuvre de son PCM... la commune vient d'approuver un nouveau plan de stationnement... » Il s'agit d'expliquer ce qui va changer, pourquoi cela va changer, quels bénéfices chacun va en retirer, d'être dynamique et créatif et d'associer les partenaires utiles (commerçants, police, tourisme, ...) en utilisant les médias les mieux adaptés.

Mettre en valeur les actions

Au delà de l'information minimum, il faut, plus encore, mettre en valeur les mesures prises, par des campagnes de communication, en s'exprimant sur le projet, avec si possible un suivi et une information sur les résultats obtenus, lorsque cela peut se justifier. Ne s'agissant pas d'une science exacte, les effets estimés peuvent être biaisés. Les comportements attendus sont parfois surprenants et les effets pervers des mesures prises ne sont pas rares. Les corrections, adaptations et évolutions souhaitables doivent être mises en œuvre, car la réalité sur le terrain peut se révéler, voire évoluer, de manière sensiblement différente que celle prévue sur plan, appelant ainsi de nouveaux ajustements.

Effectuer un suivi du PCM

La problématique de la réalisation du suivi du PCM n'est pas encore clarifiée, l'outil qui devrait aider les communes dans cette tâche n'étant pas encore opérationnel. D'ici là, un minimum de bilan annuel peut être effectué sur base de quelques thématiques qui se dégagent des objectifs du PCM. La tenue d'une réunion du comité de suivi, obligatoire par décret, prendra appui sur ce rapport d'évaluation, même sommaire.





> 8. Conclusion. Quel avenir pour quel outil ?

Le Plan communal de mobilité constitue un outil qui jouit aujourd'hui d'une légitimité certaine. Au niveau de sa conception, les bénéficiaires suivants doivent être épinglés. Avoir pris conscience des difficultés existantes, être enfin sensibilisé à la nécessité de viser un rééquilibrage des différents modes de déplacement et un transfert modal, une amélioration de la sécurité routière et du cadre de vie constituent, dans la plupart des cas, une approche nouvelle pour les communes. Avoir rassemblé autour de la table et amorcé un dialogue avec tous les acteurs institutionnels représente un deuxième bénéfice. Disposer enfin d'une vision globale de la mobilité sur son territoire est un troisième atout du PCM.

Les résultats concrets sont engrangés petit à petit, lorsque mesures et projets sont mis en œuvre mais également dès le moment où le réflexe s'est installé dans la commune et se manifeste face à tout dossier qui de près ou de loin touche à la mobilité et en particulier à une accessibilité multimodale des activités. Cela doit commencer dès le moment où une commune fait acte de candidature auprès de la Région pour la réalisation d'un PCM et qu'elle effectue un bilan préliminaire.

Toutefois, les contextes de travail sont très diversifiés : les problématiques des grandes villes, des moyennes, des petites agglomérations, des communes rurales sont bien différentes. Si les premières semblent plus préoccupantes, les dernières méritent aussi d'être prises en considération. Faut-il prévoir un outil plus souple, plus adaptable, avec un tronc commun, en fonction de chaque situation ?

Certains enjeux des PCM sont communaux, d'autres sont supracommunaux, voire se discutent à l'échelle de la province ou même de la Région. En conséquence, l'intérêt et la marge de manœuvre des différentes parties rassemblées autour de la table ne sont pas identiques. L'aspect transrégional ou transfrontalier doit aussi être mis en évidence car la vie socio-économique se développe tout naturellement au-delà des frontières. Dans cette perspective, la question de l'échelle de travail a tout son sens comme l'ont bien montré les cas de figures et exemples présentés dans cette publication. Elle démontre, si besoin en est, l'intérêt de ne pas s'enfermer dans un cadre trop rigide, mais au contraire la nécessité d'une démarche qui s'adapte aux questions posées et à la configuration des lieux. L'approche a procédé par tâtonnement, un peu au coup par coup, d'abord dictée par les nécessités, voire par les opportunités.

Armé de l'expérience de l'élaboration et des conclusions de l'étude PCM, il n'y a plus qu'à passer à l'acte. C'est à ce moment que, comme souvent, le parcours se sème d'embûches ... d'où l'intérêt d'une budgétisation préalable des actions lors de la phase finale du PCM, lorsque celles-ci s'y prêtent.

Le volontarisme, politique d'abord, à la recherche du bien commun, d'un développement durable de la commune, c'est-à-dire rencontrant un mieux-être social, le développement économique et le respect de l'environnement, constitue le premier ingrédient pour la réussite du projet.

Il faut dégager ensuite des budgets qui permettent d'apporter des solutions aux problèmes relevés. L'heure n'est pas à la richesse. Des subventions sont proposées aux communes pour des travaux sur leur domaine, mais cela ne suffit pas nécessairement à faire face aux problèmes constatés sur les routes régionales, à un souci d'augmenter l'offre en transports en commun, ...

Professionnalisme, ordre et méthode sont enfin au menu pour assurer le suivi des dossiers, éviter que certains projets aient tout simplement « oublié » de raisonner aussi en termes de mobilité ou d'accessibilité et effectuer un suivi régulier de la mise en œuvre du plan et communiquer.

Des pistes de réflexion ? Faut-il mettre en œuvre un système (plan de mobilité régional et mode opératoire pour les décisions d'investissements) qui lie davantage les investissements régionaux aux objectifs et priorités communaux ?

Par ailleurs, la présentation de la synthèse des études pourrait, utilement, être davantage unifiée, adopter un langage, une présentation, des légendes communes afin de permettre plus aisément des comparaisons, et par la suite des évaluations des résultats atteints. Souplesse et harmonisation : des objectifs contradictoires ?

Un outil doit vivre et évoluer : celui-ci est vieux (!) d'une dizaine d'années. Il a mûri, doit être capable de remises en question et permettre de répondre de manière circonstanciée au contexte. Vue d'hélicoptère ou zoom ? Parfois l'une, parfois l'autre, voire les deux, ... et des allers-retours de l'une à l'autre sont également nécessaires : des approches finalement très complémentaires ! Cette Cemathèque, dont l'objectif est de dresser un bilan, une sorte d'état des lieux de la question, devrait tout simplement apporter une première contribution au débat.



Textes réglementaires

Décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales (Moniteur belge du 13 mai 2004).

Arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2004 relatif au financement de l'élaboration de plans communaux de mobilité et de la mise en œuvre de plans communaux de mobilité et de déplacements scolaires (Moniteur belge du 30 juin 2004).

Site Internet

<http://mobilite.wallonie.be>: site du Département de la Stratégie de la mobilité du SPW. La liste des PCM réalisés, en cours de réalisation ou en projet y est régulièrement mise à jour. La plupart des rapports des PCM et autres études complémentaires peuvent y être consultés et téléchargés.

Ouvrages / Articles

Formation des Conseillers en mobilité, Synthèse commentée, Transitec pour le compte du SPW, DGO2 et du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, 2008.

PLU et déplacements, Certu, Lyon, 2007.

Plans de déplacements urbains, Certu, Lyon, 2006 (réédition CD-rom de l'ouvrage de 1996).

Tom De Schutter, Sylvie Smoos, Eric Caelen et Erwin Debruyne, **Les Plans communaux de mobilité et les mobilitésconvenant : le point de vue des communes**, Congrès belge de la route, Bruxelles, 2005.

La concertation dans les PDU, Certu, Lyon, 2003.

Les pièges de la mise en œuvre des Plans communaux de mobilité – PCM, Cemathèque n°2, Namur, Novembre 2001.

Elaboration d'un outil de suivi de la mise en œuvre des Plans communaux de mobilité, ISIS pour le compte du SPW, DGO2, étude en cours - non publiée.

Réalisation

Dossier préparé et mis en forme par
ICEDD asbl
Boulevard Frère Orban 4, B-5000 Namur



Coordination et rédaction

Françoise BRADFER, ICEDD asbl

Comité de lecture

Bernadette GANY – SPW – DGO211

Philippe LORENT – SPW – DGO211

Marc GIANGRECO – TEC Hainaut

Diana DORYS – Commune d'Hotton

Valérie HEYVAERT – Ville de Nivelles

Frédéric LETROYE – SPW – DGO143

Pierre PETIT – Commune de Sambreville

Dominique VAN DUYSE – SPW – DGO211

Crédits Photographiques

Photo de couverture : vue aérienne de Soignies.
Guy Focant © SPW, DGO4

Éditeur responsable

Ir Yvon LOYAERTS
SPW – Direction générale opérationnelle Mobilité et
Voies hydrauliques
Boulevard du Nord 8, B-5000 Namur

Impression

SPW – Direction de l'Édition
Tél. : 081 71 58 49

Réseau des CeM

Bernadette GANY – Coordinatrice
SPW – Direction de la Planification de la Mobilité
Boulevard du Nord 8, B-5000 NAMUR
Tél. : 081 77 30 99 – Fax : 081 77 38 22
reseau-cem@spw.wallonie.be
<http://cem.mobilite.wallonie.be>

Centre de documentation et de diffusion en mobilité

Brigitte ERNON – Gestionnaire
SPW – Direction de la Planification de la Mobilité
Boulevard du Nord 8, B-5000 NAMUR
Tél. : 081 77 31 32 – Fax : 081 77 38 22
centre-doc-mobilite@spw.wallonie.be
<http://documentation.mobilite.wallonie.be>





■ DÉJÀ PARUS DANS CETTE COLLECTION

1. Le conseiller en mobilité : contexte, rôle et outils
2. Les pièges de la mise en œuvre des plans communaux de mobilité
3. La gestion de la demande de mobilité
4. La mobilité et l'aménagement du territoire
5. Mobilité, consommation d'énergie et pollution de l'air : quels enjeux pour demain ?
6. Tous en piste pour le vélo !
7. Une réunion ? Et si on en parlait ...
8. La signalisation, aussi une question de bon sens ...
9. Les CeM à la découverte de La Rochelle
10. Le charroi agricole
11. Le stationnement : encore et toujours au coeur de la mobilité – 1. Problématique générale
12. Le stationnement : encore et toujours au coeur de la mobilité – 2. Applications et effets
13. Mobilité scolaire
14. Mobilité en zone rurale
15. L'intermodalité dans le transport des personnes
16. Mobilité en Suisse romande
17. Le transport en commun
18. Nouvelles implantations commerciales et mobilité
19. Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre
20. L'aménagement du territoire et l'urbanisme face à la mobilité
21. Le stationnement – 3. Besoins spécifiques
22. Mobilité douce et déplacements quotidiens
23. Des comptages. Pourquoi ? Comment ?
24. Mobilité et environnement
25. Le Plan Escargot. Un soutien financier aux communes pour favoriser les modes alternatifs de déplacement
26. Les systèmes de transport collectif structurants

