



Le plan communal de mobilité

Date : Mars 2012 - Supplément théorique à La Lettre des CCATM n°66

Mots clés : Plan communal de mobilité (PCM).

Auteur : Pierre Courbe

Institué par le décret « relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales » du 1^{er} avril 2004, le Plan communal de mobilité (PCM) est un outil de planification destiné à « organiser et à améliorer l'accessibilité aux lieux de vie et d'activités, tant pour les personnes que pour les marchandises ». Le même décret institue également les Plans urbains de mobilité (PUM) à l'échelle des sept agglomérations urbaines wallonnes. A ce jour, 180 des 262 communes wallonnes sont entrées dans la démarche PCM.

Définir des options d'aménagement d'un territoire, c'est peser fortement, pour ne pas dire imposer des contraintes, sur la mobilité et les moyens de transport. De même, planifier la mobilité, c'est privilégier certaines options et imposer certaines contraintes en termes d'aménagement du territoire. A titre illustratif, si l'on décide de maîtriser les flux de trafic automobile, il est préférable de ne pas en générer de nouveaux : il est donc nécessaire d'analyser tout projet de nouvelle implantation (logements, commerces,...) à travers ce prisme. L'intégration du lien intime entre mobilité et aménagement du territoire est l'une des caractéristiques des plans communaux de mobilité qui visent à planifier l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale.

L'échelle d'une commune est tout à fait pertinente pour mener une telle démarche de planification. D'une part, le pouvoir communal dispose de nombreuses compétences pouvant être mobilisées pour la mise en œuvre d'un plan de mobilité : permis d'urbanisme, aménagement des voi-

ries, règlements de circulation,... D'autre part, il est possible de mener, sur un territoire communal, une analyse fine des besoins, contraintes et opportunités et, partant, de développer des stratégies à dimension humaine.

Il est, par ailleurs, intéressant de développer une vision plus globale à l'échelle des grandes agglomérations urbaines, c'est-à-dire des sept ensembles de communes constituant un bassin cohérent en termes de déplacements urbains autour de Charleroi, La Louvière, Liège, Mons, Namur, Tournai et Verviers : c'est le rôle du plan urbain de mobilité (PUM).

De même, des communes peuvent entreprendre une démarche conjointe pour réaliser un plan intercommunal de mobilité (PICM).

Quelques mots d'histoire

L'outil PCM a été initié sous la législature 1994-1999 : à la fin des années 90, deux communes avaient adopté un PCM (Namur et Verviers) et une dizaine d'autres étaient engagées dans des études de mobilité. Sous la législature



1999-2004, une large concertation fut menée auprès des acteurs communaux et régionaux, des CCAT (sans M à l'époque), des opérateurs de transport et du secteur associatif. Ce processus se clôtura par le vote du décret du premier avril 2004 et par l'adoption de ses arrêtés d'exécution (notamment celui du 27 mai 2004 relatif au financement des PCM).

Cette politique volontariste de la Wallonie, inscrite dans une réflexion de long terme, a porté ses fruits. Actuellement, 180 communes wallonnes se sont lancées dans une démarche PCM. On compte en effet, en février 2011, 120 communes dont le PCM a été approuvé (il y en avait 42 en 2004), 25 pour lesquelles il est en cours, 6 qui ont entamé une mise à jour d'un PCM existant, 18 ayant introduit une demande d'élaboration et 11 qui ont demandé une mise à jour.

Objectifs et contenu

Selon l'article 12, §2 du décret du 1^{er} avril 2004, le PCM poursuit deux objectifs principaux :

- 1° 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 ;
- 2° 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 développement.

Le PCM se décline en trois volets. Il s'appuie sur un **diagnostic** de la mobilité à l'échelle communale, il identifie les **objectifs** à atteindre pour les différents modes de transport et il définit les **mesures et recommandations** qu'il sera nécessaire de mettre en œuvre pour rencontrer les objectifs.

Sur base d'un état des lieux, le diagnostic est destiné à mettre en évidence les points forts, les dysfonctionnements et les potentialités de la commune en matière de mobilité, de sécurité routière et de cadre de vie (en relation avec la mobilité). Il est constitué d'un examen des éléments qui composent le « système » de mobilité communal : les pôles générateurs de déplacements de personnes et de marchandises, les points noirs de sécurité routière, la structure et la qualité de chaque réseau de déplacements (transports publics, véhicules particuliers,

piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite), le stationnement, la répartition modale, etc. Une cartographie détaillée accompagne le diagnostic.

Les objectifs généraux (quantitatifs et/ou qualitatifs) sont élaborés et décrivent « l'image » souhaitée à long terme pour la commune en matière de mobilité et d'accessibilité, de sécurité routière et de qualité du cadre de vie.

Le plan de mobilité contient au moins :

- des mesures visant à hiérarchiser et à catégoriser le réseau routier, à apposer une signalisation directionnelle appropriée et à rechercher une complémentarité entre les modes de déplacement, ceci tant pour le déplacement des personnes que pour le déplacement des marchandises ;
- des mesures destinées à développer les modes de déplacement les moins polluants ;
- des mesures destinées à réduire le nombre et la gravité des accidents de la route ;
- des mesures visant à faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite ;
- des mesures visant à améliorer 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 ;
- des mesures destinées à assurer la planification optimale et coordonnée des investissements ;
- des recommandations sur l'aménagement du territoire considéré visant à limiter le volume global de déplacements.

Ainsi donc - chose trop rare pour ne pas être soulignée trois fois en gras - certaines recommandations viseront spécifiquement à limiter le volume global de déplacements. Il s'agit donc clairement d'activer ce que la Fédération Inter-Environnement Wallonie (mais pas rien qu'elle, bien heureusement !) considère devoir être l'axe n°1 de toute politique de mobilité : la réduction de la demande.

Le PCM dépasse très largement la simple régulation du trafic automobile qui a guidé les politiques de mobilité des pays occidentaux durant des décennies. Il constitue un outil nécessaire et complémentaire à d'autres documents de planification tel le schéma de structure communal.



En pratique

Une commune qui désire entamer un PCM réalise un pré-diagnostic sur base duquel le Ministre de la Mobilité marque ou non son accord pour la réalisation du PCM. L'administration régionale ayant en charge la Mobilité (en pratique la Direction de la Planification de la Mobilité de la DGO2 du SPW) et la commune rédigent alors ensemble un cahier des charges, sur base du pré-diagnostic. L'administration régionale lance ensuite la procédure de marché. Le bureau d'études qui réalisera le PCM est choisi conjointement par la Direction de la Planification de la Mobilité et par la commune. Celle-ci est accompagnée au cours de l'étude par un comité de suivi créé spécifiquement à cette fin et composé, outre des membres des services communaux, de représentants des administrations suivantes : mobilité, autoroutes et routes, aménagement du territoire, et d'un représentant de la ou des sociétés de transport en commun couvrant la commune considérée. Le comité accueille aussi, lorsque cela est possible, des représentants de comités ou d'associations, notamment de mobilité douce (GRACQ par exemple). Le secrétariat du comité est assuré par la Direction de la Planification de la Mobilité, laquelle direction centralise le suivi de tous les PCM wallons.

La CCATM est associée étroitement à l'élaboration du PCM. Elle est informée des études préalables et peut à tout moment formuler les suggestions qu'elle juge utiles. La CCATM est également consultée dans le cadre de l'enquête publique à laquelle est soumis le projet de PCM. Notons que le décret laisse également au Collège des Bourgmestres et Echevins la latitude de soumettre le projet de PCM à l'avis des personnes et instances qu'il juge utile de consulter - Inter-Environnement Wallonie, par exemple...

C'est le Conseil communal qui adopte le PCM sur avis du comité de suivi.

Tous les renseignements pratiques sur les PCM sont disponibles sur le site www.mobilite.wallonie.be (onglet planification / réalisation) géré par la Direction de la Planification de la Mobilité : décret, arrêtés d'application, cartes des communes, outil de recherche d'un PCM,... On y trouvera également un dossier spécifique consacré à la prise en compte du transport de marchandises lors de l'élaboration et la mise en œuvre d'un PCM.

Des subsides

Dans la limite des crédits budgétaires, toute commune qui élabore un plan communal de mobilité bénéficie de la part du Ministre de la Mobilité – et pour autant que certaines conditions soient remplies - d'une subvention représentant 75 % des honoraires de l'auteur de projet. De même, une étude complémentaire ou un processus de consultation ou de concertation avec la société civile peuvent faire l'objet d'une subvention de 75%, ceci sous les mêmes conditions, à savoir l'existence d'une CCATM (ou, à défaut, d'une CLDR : Commission locale de développement rural) et la présence, au sein de l'administration communale, d'un conseiller en mobilité (CeM).

Les crédits d'impulsion sont des subsides octroyés aux communes pour la mise en œuvre de mesures préconisées dans les PCM, principalement dans les volets « cyclable » et « piéton ». Les montants de ces crédits varient en fonction de la taille de la commune. Ils sont octroyés par le Ministre de la Mobilité, dans les limites des budgets disponibles et sur base de critères objectifs définis par la Direction de la Planification de la Mobilité.



Un très bon outil... à bien utiliser !

Pour que l'outil PCM exprime toute sa potentialité, il convient d'éviter deux écueils principaux, l'un en amont, l'autre en aval de son élaboration.

En amont, le PCM est vu, par certains, comme une opportunité de faire cautionner tel ou tel projet sujet à controverses. L'exemple type est celui de la commune voulant avoir « son » contournement et qui impose à l'auteur de considérer ce projet comme un fait acquis, comme un préalable. L'auteur n'aura dès lors pas le loisir d'explorer d'autres solutions pour répondre aux problèmes de mobilité identifiés (alors que cette recherche de solutions est au cœur de son travail) et sera coincé dans un scénario « avec contournement »... dont les incidences en termes de trafic, apparaîtront peut-être pire que les maux censés être soignés.

En aval, l'un des pièges classiques de la mise en œuvre de toute étude de planification réside dans une attention trop forte portée sur certains modes de déplacement, lesquels bénéficient en conséquence de priorités et de budgets disproportionnés. A contrario, il est courant que les communes hésitent à activer le volet gestion du stationnement, réputé très impopulaire. Or, la principale clé de réussite de la mise en œuvre réside précisément dans la réalisation en parallèle des diverses mesures proposées pour chaque mode...

Le Comité de suivi a un rôle central à jouer pour aider la commune à éviter ces deux écueils.

En conclusion

Le Plan communal de Mobilité (PCM) est un outil de planification, au service d'une mobilité durable des personnes et des marchandises, au sein d'une commune ou d'un ensemble de communes. Par ailleurs, le PCM insufflé une dynamique et donne un cadre à la concertation et à la coordination des acteurs locaux (différents services communaux, police, TEC, SNCB, différentes directions de l'administration régionale,...) qui se prolonge au-delà de l'adoption du PCM par le conseil communal. Il constitue en cela l'outil par excellence d'une politique intégrée de la gestion des déplacements au niveau local, véritable pièce maîtresse des outils d'analyse et de planification de la mobilité mis en place au niveau local grâce à la Wallonie. ■

Pierre Courbe

Pour aller plus loin

L'administration responsable des PCM est :

Service public de Wallonie (SPW)

Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques (DGO2)

Département de la Stratégie de la mobilité

Direction de la Planification de la mobilité
Boulevard du Nord, 8 - 5000 Namur

Tél. 081 / 77 31 21

<http://mobilite.wallonie.be>

Personne de contact : Philippe Lorent : 081/77 30 96