



COMMISSION RÉGIONALE
D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Avis relatif au Plan Régional de Mobilité Durable

15 décembre 2014

*Nos réf. : CRAT/14/AV.620
JH*

1. INTRODUCTION

- Dans son courrier du 20 octobre 2014, le Service Public de Wallonie (SPW) invite la CRAT à remettre son avis concernant le Plan Régional de Mobilité Durable (PRMD) pour le 15 décembre 2014.
- Etant donné le caractère transversal du PRMD et sa globalité, le Bureau de la CRAT du 23 octobre 2014 a décidé de mettre en place un groupe de travail, impliquant ses trois sections, sur base d'un appel à candidatures.
- Le SPW a organisé une séance d'information le 17 novembre 2014 à destination des membres de différents organismes dont la CRAT.
- Le GT PRMD s'est réuni à 3 reprises pour élaborer un projet d'avis : 21 novembre, 28 novembre et 5 décembre.
- Le projet d'avis a été approuvé électroniquement par le Bureau le 12 décembre 2014.

2. REMARQUE PRELIMINAIRE

Le SPW utilise une méthode de remise d'avis via un formulaire en ligne pour recueillir les commentaires des organismes consultés. La structure du formulaire est calquée sur celle du document, puis selon une structure arborescente au sein de chacune de ces parties.

Près de 180 champs permettent d'introduire des commentaires. Les commentaires généraux et transversaux permettent d'encoder 1200 caractères tandis que les items très développés limitent le nombre de caractères à 300.

Dans ce contexte particulier de remise d'avis, la CRAT se permet de scinder son avis en 2 parties :

- Un courrier reprenant des considérations générales ne pouvant pas s'inscrire dans le formulaire en ligne ;
- Les considérations particulières en suivant la structure du formulaire en ligne en 3 grandes parties :
 - Rapport phase I – Diagnostic et enjeux ;
 - Rapport phase II – Vision 2030 ;
 - Rapport phase III – Plan d'actions.

3. CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Dans ce contexte particulier de remise d'avis, la CRAT se permet de rédiger un courrier reprenant des considérations générales ne pouvant pas s'inscrire dans le formulaire en ligne. Ces considérations générales sont les suivantes :

- Concernant la portée du PRMD, la CRAT estime qu'il s'agit d'un tableau de bord non contraignant reprenant toute une série d'actions à mettre en œuvre. Elle estime que le PRMD doit trouver un écho favorable des acteurs de la mobilité et

leur adhésion par sa qualité intrinsèque et celle des fiches actions (proposées, modifiées mais aussi à venir dans le cadre de l'évolutivité souhaitable du document). A ce titre, la CRAT estime que le statut de Plan n'est pas pertinent et qu'une autre appellation doit être proposée, plus en phase avec le contenu réel du PRMD et la manière avec laquelle il sera utilisé.

- Le PRMD fait souvent référence au projet de SDER. Ce document n'a pas été approuvé par le Gouvernement sous la précédente législature et le Ministre Di Antonio souhaite le revoir pour lui donner une portée plus stratégique et moins détaillée. La référence au SDER dans l'ensemble des rapports doit donc être revue sur base de ces éléments.
- Ceci étant, la CRAT insiste sur le lien fort qui doit exister entre le SDER et le PRMD. Il est fondamental pour la Wallonie de se déterminer un projet de territoire intégrant les 3 piliers du développement durable et d'organiser ses réseaux de transport et leur exploitation en fonction de ce projet.
- La CRAT recommande donc d'envisager davantage la mobilité comme un moyen au service du développement socio-économique de notre région. Une évocation forte du lien entre la performance d'un système de transport et le développement économique et social d'une région aurait dû faire l'objet d'un chapitre à part entière. Il aurait à ce titre constitué un angle d'approche majeur, nouveau et pertinent d'un plan stratégique de mobilité.
- Les enjeux énergétiques sont exclusivement orientés du point de vue environnemental. La CRAT demande qu'on envisage également ces enjeux en termes économiques et sociaux.
- Le PRMD examine trop peu notre territoire dans un contexte international pourtant très important en termes de mobilité.
- Le PRMD n'aborde pas suffisamment l'innovation en matière de mobilité et de transport à l'horizon 2030.
- Certains choix ont été posés depuis que le document a été rédigé. Il faudra nécessairement adapter le PRMD en fonction de ces choix.
- Le PRMD a tendance à proposer la création d'autres plans relatifs à certaines spécificités de la mobilité ou des modes de déplacement. La CRAT estime qu'il n'est pas recommandable que le PRMD engendre d'autres outils de mobilité mais qu'il soit lui-même le réceptacle évolutif et régulièrement évalué des mesures régionales en matière de mobilité.
- La CRAT s'interroge sur la manière dont les mesures vont être diffusées et communiquées aux citoyens. Elle estime que cette information est importante et insiste dès lors pour que le PRMD aborde ce sujet.
- La CRAT constate que nombre d'actions consiste à réaliser des études. Elle considère que la réalisation d'une étude ne constitue pas un projet opérationnel et qu'il n'est pas toujours nécessaire de passer par cette phase pour être efficace et concret.

- Le PRMD ne fait pas suffisamment mention du transport des matières agricoles et du charroi lourd et lent.

4. RAPPORT PHASE I – DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Commentaires généraux et transversaux (1190/1200 caractères)

Le PRMD place le critère du développement durable comme prioritaire pour la mobilité future en Wallonie. La CRAT constate toutefois que les piliers économique et social du développement durable ne sont pas suffisamment traités et recommande dès lors de les aborder.

En effet, la mobilité est un élément essentiel d'une société et de ses composantes collectives et individuelles. Toute action sur celle-ci doit être vue sous l'angle des 3 composantes du développement durable.

La Commission regrette que les marchandises soient traitées à part dans le diagnostic et les enjeux. Certains modes semblent dès lors amputés d'une de leurs composantes essentielles. La CRAT recommande donc que le transport de marchandises soit également abordé sous l'angle de sa coexistence avec le transport de personnes (réseaux routier et ferroviaire).

La CRAT regrette que ce rapport ne traite pas spécifiquement des points frontières du territoire wallon alors que la mobilité est de plus en plus internationale.

La Commission préconise que le PRMD fournisse quelques chiffres de base sur les infrastructures (longueur des réseaux, densité des réseaux...) et leur exploitation (chiffres de trafic, de tonnages...).

1.4. Enjeux environnementaux

4.3. Conséquences pour la mobilité (168/300 caractères)

Le titre de ce chapitre est incorrect. Cette partie reprend une liste de mesures évoquées dans d'autres plans et non pas les conséquences de ces plans pour la mobilité.

1.5. Diagnostic et enjeux des réseaux de transport en Wallonie

5.1. Le réseau ferroviaire (476/1200 caractères)

Le document devrait présenter une cartographie précise du réseau ferroviaire. Au stade actuel, les documents cartographiques sont faibles et imprécis. Par ailleurs, le constat de faible investissement sur le réseau semble exagéré. Le plan pluriannuel d'investissement de la SNCB représente un montant important malgré les contraintes budgétaires. La CRAT insiste davantage sur le bon usage de ce montant et sur les vraies priorités à soutenir, singulièrement au niveau wallon.

5.2. Les trams et les bus des TEC (570/1200 caractères)

Le PRMD devrait aborder la diversification des moyens de transport public. Les bus locaux, les partenariats avec les sociétés de taxi, les bus de

nuit...représentent des solutions à certaines réponses spécifiques mais pouvant libérer les bus classiques de dessertes qui leur sont inappropriées.

La CRAT rappelle l'enjeu fondamental du transport scolaire et de son organisation. Actuellement, 84% des clients des TEC sont des étudiants. Le transport scolaire est aujourd'hui organisé en fonction du réseau des TEC. Il aurait dès lors mérité une véritable place dans le PRMD.

5.3. Le réseau routier (539/1200 caractères)

La CRAT préconise que le réseau communal soit diagnostiqué également car il représente des coûts et des enjeux très importants. Par ailleurs, le réseau régional à Comines-Warneton n'est pas repris.

La problématique du « seuil des 44 tonnes » dans le transport des marchandises n'est pas évoquée ainsi que l'horaire de circulation du transport des marchandises. Ce dernier élément comporte des impacts sur les aménagements routiers.

Le rapport devrait également analyser la question de l'entretien de l'ensemble du réseau routier, y compris communal, pour assurer une accessibilité de qualité aux différentes fonctions du territoire.

5.4. Les modes actifs (775/1200 caractères)

Le vélo présente une dimension multiple : loisir, travail, scolaire, petites courses, sport... Le PRMD devrait clairement cibler l'aspect utilitaire du vélo, à savoir le déplacement pour le travail et pour les petites courses. Il faudrait en outre insister sur la combinaison de ce mode de déplacement avec les autres modes de transport (bus, tram, train, voiture...).

Par ailleurs, la CRAT relève la question de la coexistence du RAVeL avec des activités industrielles et celle de la réutilisation, certes très éventuelle, d'une assiette RAVeL à des fins ferroviaires. Le RAVeL (ou tout autre infrastructure de cette nature) ne peut mettre en difficulté ni la pérennité, le développement ou l'accueil d'activités économiques ni la ré-exploitation optimale du réseau de transport.

5.5. Les réseaux de transport de marchandises (509/1200 caractères)

Au niveau du transport fluvial, les références à la plateforme de Vaulx doivent être revues puisqu'il s'agit d'une réalité et non plus d'un potentiel.

Au niveau du transport routier, l'évolution ne sera sans doute pas à la disparition du compte propre mais à la poursuite de la réduction de sa part. Les points frontières sont par ailleurs peu abordés or ils présentent de grosses opportunités pour la Wallonie au vu de son positionnement géographique. Il faudrait dès lors favoriser la porosité de ces points.

I.6. Les enjeux multi- et intermodaux

6.1. Une concurrence biaisée (309/300 caractères)

La CRAT ne peut pas valider le constat d'une concurrence biaisée entre les modes et les arguments avancés pour justifier la prédominance du routier. Il

restera prédominant là où aucune alternative n'est possible. L'internalisation des coûts du transport devrait par ailleurs être réfléchi au niveau européen.

5. RAPPORT PHASE II – VISION 2030

Commentaires généraux et transversaux (654/1200 caractères)

Le rapport reprend des données de prospective qui, par nature, reposent sur de nombreuses incertitudes et qui ont été formulées il y a de nombreux mois. Il semble aujourd'hui nécessaire de revoir certains commentaires, certaines hypothèses voire une partie de la vision à la lumière de l'actualité économique et budgétaire et des décisions des acteurs publics et privés qui en découlent.

Par ailleurs, la CRAT regrette que cette partie n'envisage pas la notion d'espace-temps dans le cadre d'une activité consommatrice de temps.

La Commission apprécie enfin que la mobilité s'organise dans un cadre cohérent et efficace d'un point de vue de sa gouvernance.

II.2. Objectifs généraux du PRMD

2.1. Objectifs opérationnels (499/1200 caractères)

La CRAT s'interroge sur le caractère opérationnel des actions dans la mesure où une incertitude règne quant à la portée juridique du PRMD. Pour que ces mesures soient opérationnelles, elles devraient notamment présenter des indicateurs mesurables.

Concernant l'étalement des pointes de circulation, la CRAT souligne que si cette mesure peut s'avérer efficace pour la mobilité, elle pourrait ne pas l'être d'un point de vue social ou économique (organisation familiale ou des entreprises par exemple).

II.4. Demande de transport tous modes pressentie en 2030

4.2. Hypothèses d'évolution (177/300 caractères)

Une réforme de la localisation et de la desserte des arrêts de bus et de trams permettrait d'améliorer sensiblement la vitesse commerciale de ces modes et la gestion du réseau.

4.3. Synthèse des perspectives de mobilité (280/300 caractères)

Au niveau des transports en commun, les chiffres précis de fréquentation, amenés par la billettique intégrée et électronique en 2015, devraient permettre de recalibrer les chiffres actuels, très empiriques, et dès lors donner une base plus solide à la gestion et à la prospective.

4.4. Hypothèses d'évolution du transport de marchandises (294/300 caractères)

Les projections du Bureau du Plan pour le rail semblent ambitieuses au regard de la situation d'aujourd'hui. Pour être atteints, ces chiffres supposent non seulement une amélioration de l'infrastructure mais aussi de nombreuses autres évolutions dont une partie seulement relève de la Wallonie.

II.5. Vision 2030 – Transport de personnes

5.1. Vision suprarégionales et métropolitaine (74/300 caractères)

L'axe Liège-Luxembourg est manquant alors qu'il s'agit d'un axe important.

II.6. Vision 2030 – Transport de marchandises

6.1. Corridors stratégiques (292/300 caractères)

La CRAT s'interroge sur l'absence de corridor fluvial entre Liège et le Hainaut sur les figures 19 et 20 de même que sur l'absence d'une connexion avec Dunkerque alors que des trafics existent aujourd'hui. Certains axes ferroviaires sont également manquants (Liège-Luxembourg, Liège-Anvers...).

6. RAPPORT PHASE III – PLAN D' ACTIONS

Commentaires généraux et transversaux (821/1200 caractères)

La CRAT apprécie la structuration du rapport en fiches permettant une bonne lisibilité et une appropriation plus aisée du document.

Elle estime que l'approche générale n'est pas constante, tantôt théorique, parfois idéalisée ou encore planificatrice. Certaines actions sont ainsi en décalage avec la réalité et donc peu opérationnelle.

Le document se réfère trop systématiquement à une série d'outils, de structures, d'enquêtes, de schémas... Il apparaît que quantité d'actions consistent à réaliser des études alors qu'il serait plus opportun de mettre en œuvre des mesures concrètes.

La CRAT s'interroge sur le coût global du PRMD et de toutes ces actions. Une hiérarchisation des mesures est à tout le moins nécessaire.

Enfin, la CRAT encourage la promotion d'une logique de contractualisation des actions à mettre en œuvre.

III.A. La gouvernance

A.1. Assurer un pilotage stratégique (195/300 caractères)

Ce chapitre devrait comporter une 7^{ème} fiche relative à l'intérêt d'étudier l'installation d'une autorité organisatrice des transports en Wallonie, tant pour les transports par bus que par train.

A.1.1. Mettre en place un Conseil Consultatif Régional Transport et Mobilité (297/300 caractères)

La CRAT relève que la création de ce conseil se ferait dans le contexte d'une réforme de la fonction consultative. Elle estime donc qu'il faut éviter les redondances et viser la sobriété de fonctionnement. L'« aménagement du territoire » doit faire partie des composantes du développement durable.

A.1.2. Mettre en place un sous-groupe « Marchandises » du Conseil Consultatif Régional Transport et Mobilité (147/300 caractères)

La CRAT regrette que le charroi lent, dont le charroi agricole et le transport des matières premières agricoles, ne soit pas pris en considération.

A.1.3. Instaurer un suivi de la mise en œuvre et l'actualisation du PRMD (166/300 caractères)

Plutôt que de citer « les » conseils consultatifs comme partenaire, il y a lieu de rester cohérent avec la fiche A.1.1. envisageant la création d'un seul Conseil.

A.1.4. Réaliser un plan opérationnel pour les transports de marchandises (286/300 caractères)

Il convient de ne pas multiplier les outils. Le PRMD est un outil comprenant déjà un volet « marchandises » même si ce dernier doit être complété. Le PRMD doit également veiller à la cohérence de l'ensemble des usagers du transport de marchandises, la majorité du transport étant local.

A.1.5. Définir un schéma wallon de développement des infrastructures de transports (275/300 caractères)

La CRAT est favorable à la création d'une agence wallonne des infrastructures de transport qui concentrerait les missions des différents organismes publics existants et permettrait un pilotage unique dans une logique de mutualisation des budgets afin de mieux les coordonner.

A.1.6. Préparer la libéralisation du transport de personnes en Wallonie (287/300 caractères)

La CRAT réécrit le titre de cette fiche comme suit « Préparer la libéralisation du transport ferroviaire de personnes en Wallonie ». Elle réitère également sa remarque au point A.1. L'accès libre aux infrastructures risque d'encourager la concentration sur les lignes les plus rentables.

A.2. Renforcer la concertation et les partenariats

A.2.1. Renforcer la concertation transrégionale et transfrontalière (284/300 caractères)

Des indicateurs sont à prévoir.

La concertation transfrontalière ne concerne pas les seules aires métropolitaines, Mons-Valenciennes par exemple.

La concertation doit aussi se faire avec le niveau fédéral.

Les actions doivent être structurelles et non limitées aux débuts de législature.

A.2.2. Suivre et coordonner les plans de mobilité sous-régionaux (209/300 caractères)

L'échelle des bassins de vie pour l'élaboration des SAM n'est pas pertinente. Il convient d'envisager une échelle plus régionale pour ces questions. La CRAT doute dès lors de la pertinence de l'outil lui-même.

A.2.3. Appuyer une démarche « Quartier de vie » (167/300 caractères)

La CRAT est favorable au principe pour autant que les exploitations agricoles ne soient pas enclavées.

La DGO4 devrait également figurer parmi les pilotes de la fiche.

A.2.4. Rendre obligatoires les plans de déplacement d'entreprises, de ZAE et d'évènements (293/300 caractères)

La CRAT est opposée à rendre obligatoire ces plans. Il est plus pertinent d'encourager et soutenir, par la concertation, les plans dans les ZAE et les entreprises qui le souhaitent.

La puce relative aux plans de déplacement pour des événements devrait faire l'objet d'une fiche à part entière.

A.2.5. Suivre et promouvoir les plans de déplacements scolaires (154/300 caractères)

La CRAT s'étonne du caractère incitatif pour les écoles à réaliser des PDS alors qu'il apparaît obligatoire pour les entreprises dans la fiche précédente.

A.2.6. Insérer les structures wallonnes dans les projets européens (90/300 caractères)

La CRAT estime en effet opportun que la Wallonie soit plus visible à l'échelle européenne.

A.3. Mettre en place un monitoring de la mobilité (269/300 caractères)

Comme déjà dit précédemment, la CRAT souhaite que les enquêtes, les études... ne soient pas multipliées inutilement. Il serait préférable d'utiliser les données déjà existantes pour améliorer concrètement la situation. Elle recommande une certaine sobriété en la matière.

A.3.4. Un observatoire multimodal du transport de marchandises (189/300 caractères)

Il serait préférable d'insérer cette fiche parmi les missions de l'Observatoire de la mobilité et du transport afin d'éviter un doublon et de tendre vers une certaine efficacité budgétaire.

A.3.5. Des modèles multimodaux régionaux de transports de personnes et de marchandises (168/300 caractères)

Il s'agit d'une approche très coûteuse et lourde à mettre en place et à jour. La CRAT recommande que les moyens soient ciblés sur des actions davantage opérationnelles.

A.4. Recherche et évaluation (294/300 caractères)

La CRAT considère que Logistics in Wallonia, pôle de compétitivité et donc par définition de recherche et d'innovation doit être ce pôle de recherche. Il n'est pas opportun d'en créer de nouveaux.

Elle insiste aussi sur la nécessité de mettre en œuvre des innovations technologiques existantes.

A.5. Gérer les ressources humaines

A.5.3. Encourager les échanges internationaux (58/300 caractères)

La CRAT apprécie l'objectif de cette fiche et l'encourage.

A.6. Trouver et gérer les ressources financières

A.6.1. Coordonner les budgets publics liés à la mobilité (228/300 caractères)

La CRAT réitère sa remarque émise à la fiche A.1.5. relative à la création d'une agence wallonne des infrastructures de transport.

Il est opportun de rajouter la Communauté Wallonie-Bruxelles parmi les partenaires de cette fiche.

A.6.2. S'inscrire dans les cadres des subsides européens (108/300 caractères)

La CRAT se réjouit de l'objectif poursuivi et encourage la mise en œuvre rapide et efficace de cette mesure.

A.6.3. Capter la plus-value foncière (205/300 caractères)

La captation de la plus-value foncière ne relève pas du PRMD. Cette mesure ne devrait pas figurer dans ce document. Il serait par contre opportun de valoriser les infrastructures et les nœuds de transport.

A.6.5. Encourager le cofinancement de l'accessibilité des pôles excentrés (255/300 caractères)

La CRAT est défavorable à la systématisation du cofinancement de l'accessibilité pour les pôles excentrés, dont les zones d'activités économiques. Cette desserte doit d'abord être étudiée dans le cadre du service public des TEC avant toute autre formule.

A.6.6. Adapter les outils en faveur de la mobilité durable (300/300 caractères)

La CRAT demande qu'une analyse d'impact socio-économique en fonction des différents secteurs d'activités industriels soit réalisée avant l'introduction de la taxe kilométrique pour l'adapter via d'éventuelles compensations. Il faudrait promouvoir les mesures fiscales favorables à la mobilité durable

III.B. La demande maîtrisée

B.1. Aménager le territoire : mise en œuvre du SDER (269/300 caractères)

La CRAT insiste sur le lien essentiel devant exister entre le SDER et le PRMD. Le SDER, en tant que projet régional de territoire, est une des bases sur lesquelles doit s'élaborer le PRMD. Le PRMD étant un moyen de mise en œuvre de ce projet et non une finalité en soi.

B.2. Gérer les terrains stratégiques

B.2.2. Une grille d'analyse multicritères selon les types d'activités (250/300 caractères)

La CRAT comprend l'objectif de la fiche mais estime que l'approche est trop théorique et pourrait s'avérer contraignante. Il faut par contre encourager l'accompagnement et la concertation entre les acteurs. Elle demande donc de supprimer cette fiche.

B.2.3. Définir des zones d'intérêt régional (116/300 caractères)

La définition de ces zones ne relève pas du PRMD mais du SDER. Cette mesure ne devrait pas figurer dans ce document.

B.3. Etudier et planifier la demande (126/300 caractères)

La CRAT comprend l'idée et l'objectif général de ce chapitre. Elle estime toutefois que la rédaction proposée est trop rigide.

B.3.1. Supprimer une partie des déplacements (129/300 caractères)

Avant d'envisager de supprimer une partie des déplacements, la CRAT préconise tout d'abord une meilleure organisation de ceux-ci.

B.3.4. Lutter contre les nuisances sonores et atmosphériques (207/300 caractères)

L'ensemble des véhicules doit être ciblé par cette mesure et non pas les seuls transporteurs de marchandises. A titre d'exemple, une motocyclette génère parfois plus de nuisances sonores qu'un semi-remorque.

III.C. Mobilité transversale et multimodale

C.1. Créer et spécialiser l'intermodalité

C.1.1. Une politique pour la réalisation et la gestion des P+R (141/300 caractères)

La CRAT est défavorable au principe de reporter le coût des P+R sur les usagers. Cette mesure risquerait de ne pas rendre les P+R attractifs.

C.1.2. Un maillage d'accès piéton et vélo aux nœuds d'échange (251/300 caractères)

Le PRMD devrait clairement cibler l'aspect utilitaire du vélo, à savoir le déplacement pour le travail et pour les petites courses. Il faudrait clairement combiner ce mode de déplacement avec les autres modes de transport (bus, tram, train, voiture...).

C.2. Une information multimodale

C.2.1. Développer des outils d'information multimodale (148/300 caractères)

La CRAT préconise de ne pas oublier le support papier comme moyen d'information. La totalité du public ne dispose pas de smartphones, d'ordinateurs...

C.5. Découpler usage et possession de la voiture

C.5.2. Une stratégie de développement du covoiturage (87/300 caractères)

La CRAT comprend que cette fiche constitue une mesure de soutien et non une obligation.

III.D. Captation de la demande par les modes alternatifs

D.1. La marche (221/300 caractères)

La CRAT estime que l'utilisation du terme « réseau » pour ce mode de déplacement n'est pas appropriée. Elle insiste en outre pour la prise en compte des cheminements piétons le long des voiries régionales et dans les ZAE.

D.1.1. Exploiter les impacts socio-économiques de la marche (295/300 caractères)

La CRAT est défavorable à la mesure envisageant de réaliser une étude d'impact socio-économique de la marche. Elle considère que cette étude n'apportera pas une plus-value au PRMD. Cette considération est d'autant plus légitime que la fiche précise que les impacts de la marche sont déjà connus.

D.1.2. Encourager l'élaboration de Plans piétons locaux (268/300 caractères)

La CRAT est défavorable à la mesure proposée. Elle estime que le contenu de ce plan doit être repris dans un plan communal de mobilité. La fiche pourrait être revue dans le sens où le PRMD encouragerait les PCM à étudier les déplacements piétons à l'échelle communale.

D.1.3. Rendre les abords des pôles d'attraction accessibles, sûrs et attractifs pour les piétons (246/300 caractères)

Cette fiche devrait reprendre comme mesure la limitation des obstacles pour les piétons. Elle devrait également privilégier l'équilibre des usages entre les différents modes de déplacement et intégrer la prise en compte du contexte urbanistique.

D.1.4. Assurer l'accessibilité universelle des espaces et lieux publics (PRM) (248/300 caractères)

La CRAT recommande de moduler l'universalité de l'accessibilité envisagée en fonction des spécificités locales. Par ailleurs, plutôt que définir un cahier des charges des aménagements piétons, il conviendrait de parler de guide de bonnes pratiques.

D.2. Le vélo

D.2.1. Etudier l'impact socio-économique du vélo (263/300 caractères)

La CRAT est défavorable à la mesure envisageant de réaliser une étude d'impact socio-économique du vélo. Elle considère que cette étude n'apportera pas une plus-value au PRMD.

Il conviendrait d'utiliser les données sur les déplacements des vélos en libre-service.

D.2.2. Elaborer et réaliser le Plan Wallonie Cyclable 2.0. (226/300 caractères)

Le plan envisagé doit être un volet du PRMD et non pas un plan à part entière en parallèle du PRMD. La CRAT rappelle qu'il n'est pas recommandable que le PRMD engendre d'autres outils de mobilité mais plutôt qu'il les intègre.

D.2.3. Soutenir les communes pilotes Wallonie Cyclable (175/300 caractères)

La CRAT encourage le PRMD à viser une intégration progressive des politiques cyclables par les autorités locales et donc à sortir de la logique actuelle des communes pilotes.

D.2.4. Réaliser des itinéraires cyclables de qualité à l'usage de tous

D.2.4.1. Planifier et réaliser les réseaux (183/300 caractères)

La CRAT relève une nouvelle fois que cette fiche ne concerne pas la réalisation mais seulement de la planification des réseaux. Plus d'opérationnalité semble nécessaire dans le PRMD.

D.2.4.3. Réaliser des itinéraires cyclables touristiques (292/300 caractères)

La CRAT rappelle la question de la coexistence du RAVeL avec d'autres modes de transport (piétons) mais aussi des activités industrielles et celle de la réutilisation d'une assiette RAVeL à des fins ferroviaires. Le RAVeL ne peut mettre en difficulté le développement d'activités économiques.

D.3. Les transports collectifs

D.3.1. Hiérarchiser le réseau du TEC (273/300 caractères)

La CRAT s'interroge sur le caractère opérationnel de ce volet et sur la prise en considération des facteurs socio-économiques et des spécificités locales.

Elle se demande également si les rôles de manager des transports collectifs et d'opérateur sont réellement compatibles.

D.3.1.1. Affiner les liaisons structurantes (300/300 caractères)

La vision reprise est strictement environnementale alors que le transport collectif a une dimension de cohésion sociale et économique.

Le tableau propose une approche trop théorique et utilise des concepts non définis

Le PRMD devrait reprendre les liaisons structurantes plutôt que d'écrire de le faire

D.3.1.3. Assurer et suivre le niveau de service des lignes (141/300 caractères)

La CRAT est défavorable à l'étude envisagée. Elle estime qu'il est nécessaire que la mesure soit plus directement opérationnelle et concrète.

D.3.2. Renforcer les liaisons ferroviaires du « Triangle wallon » (274/300 caractères)

La terminologie « Triangle wallon » est surprenante. La CRAT s'étonne aussi que les relations avec Bruxelles ne soient pas abordées. Il en est de même pour le RER, seulement cité dans les constats. La CRAT suggère que le PRMD envisage le développement d'un volet sur le RER.

D.3.3. Renforcer la Dorsale ferroviaire wallonne (203/300 caractères)

La CRAT est défavorable à la création d'un comité de suivi des deux démarches. Elle estime en outre que le PRMD devrait insister sur la défense des intérêts wallons au sein du plan transport de la SNCB.

D.3.4. Renforcer les transports collectifs structurant en agglomération

D.3.4.1. Réorganiser et renforcer les réseaux urbains (78/300 caractères)

Cette fiche ne met pas suffisamment en évidence les transports urbains ferrés.

D.3.4.2. Mettre en place le Réseau Express Liégeois (268/300 caractères)

Malgré la volonté louable de tendre à une cohérence avec les régions voisines (Maastricht et Aachen) en matière d'intégration tarifaire, la CRAT considère que l'accent doit être placé sur les déplacements s'effectuant au quotidien au sein de l'agglomération liégeoise.

D.3.5. Maintenir des solutions complémentaires aux lignes régulières (255/300 caractères)

La CRAT est défavorable à la systématisation du cofinancement de l'accessibilité pour les pôles excentrés, dont les zones d'activités économiques. Cette desserte

doit d'abord être étudiée dans le cadre du service public des TEC avant toute autre formule.

D.3.6. Développer l'accès à la mobilité en milieu rural

D.3.6.1. Maintenir les lignes régulières de transport public (160/300 caractères)

La CRAT interprète le terme « maintenir » dans le sens « assurer rationnellement mais qualitativement et quantitativement le transport public en milieu rural ».

D.3.6.2. Offrir une gamme de services de mobilité rurale (300/300 caractères)

La CRAT recommande de rationaliser et centraliser l'ensemble des initiatives locales pour tendre vers d'avantage d'efficacité. Les bus locaux, les taxis, les bus de nuit...représentent des solutions à certaines réponses spécifiques libérant les bus classiques de dessertes qui leur sont inappropriées.

D.3.7. Accompagner les contrats de services publics train et bus (295/300 caractères)

La CRAT préconise de scinder cette fiche en deux : l'une pour le train et l'autre pour le bus. Ces deux modes de transports différents sont dirigés par des pouvoirs organisateurs différents. Il serait souhaitable de disposer d'une autorité supérieure unique qui chapeaute ces modes de transport.

D.3.8. Améliorer les équipements des gares et point d'arrêt (255/300 caractères)

La CRAT partage l'idée d'équipements standards dans les gares selon leur catégorie. Toute demande dépassant ces équipements de base devrait faire l'objet de cofinancements locaux.
Il faut ajouter les parkings et l'accessibilité en voiture dans le tableau.

D.3.9. Acquérir des données de fréquentation (207/300 caractères)

La transparence des données devrait être l'objectif de cette fiche ! Il n'est pas normal de ne pouvoir disposer de données de qualité venant notamment de la SNCB alors qu'il s'agit d'une entreprise publique.

D.4. La circulation routière

D.4.1. Hiérarchiser les réseaux régional et communaux (243/300 caractères)

Pour les routes régionales traversant des villages, la CRAT recommande de développer une politique piétonne claire permettant aux communes de disposer de moyens d'actions afin d'aménager en termes de sécurité les abords de ces infrastructures.

D.4.1.1. Affiner les principes de hiérarchisation (184/300 caractères)

L'encart dans la carte relatif à Huy, Gembloux et Soignies n'est pas pertinent. Par ailleurs, il serait utile de prévoir une fiche relative à l'entretien du réseau, notamment communal.

D.4.1.2. Définir les aménagements selon la hiérarchisation (160/300 caractères)

Le tableau est très théorique et peu opérationnel. La CRAT insiste par ailleurs sur l'importance de ne pas oublier le charroi lourd et lent, notamment agricole.

D.4.2. Une gestion dynamique du trafic (182/300 caractères)

Des innovations étant déjà disponibles en la matière, la CRAT insiste sur l'importance des marchés publics innovants et sur le fait de ne pas limiter ces mesures au réseau régional.

D.4.3. Maîtriser la voiture par l'offre en stationnement (167/300 caractères)

La CRAT préconise d'inciter les usagers à emprunter des alternatives à la voiture pour autant qu'elles existent avant d'empêcher les personnes à utiliser leur voiture.

D.4.4. Assainir/optimaliser les contournements d'agglomérations (193/300 caractères)

La CRAT se réjouit de la présence de fiches présentant des projets concrets dans le PRMD. Elle relève toutefois que chacun de ces projets devra encore faire l'objet d'une évaluation spécifique.

D.4.5. Assainir les points durs dans les secteurs en développement (193/300 caractères)

La CRAT se réjouit de la présence de fiches présentant des projets concrets dans le PRMD. Elle relève toutefois que chacun de ces projets devra encore faire l'objet d'une évaluation spécifique.

D.5. Les marchandises

D.5.1. Une gouvernance performante

D.5.1.3. Reconnaître le transport par canalisation (296/300 caractères)

La CRAT se réjouit que ce mode de transport soit reconnu et prévu. Il faudrait toutefois adapter la fiche suite à la réforme de la loi gaz en 2014. La

CRAT demande une clarification via l'AGW du CoDT de ce qui doit être inscrit ou non au plan de secteur en matière d'infrastructures de transport.

D.5.2. Optimiser le transport routier

D.5.2.1. Réduire les impacts environnementaux (100/300 caractères)

La CRAT est favorable à cette fiche. Il lui semble utile de rajouter un axe recherche à cette fiche.

D.5.2.3. Actualiser les itinéraires de convois exceptionnels (149/300 caractères)

La CRAT souhaite qu'une exemption pour les convois exceptionnels agricoles soit prévue afin de ne pas pénaliser l'activité courante des agriculteurs.

D.5.3. Développer les infrastructures fluviales

D.5.3.1. Poursuivre l'amélioration des voies d'eau (227/300 caractères)

Cette fiche ne doit pas oublier la manœuvre des ouvrages ainsi que les horaires de manœuvre. En effet, en plus de l'équipement, il est nécessaire d'assurer les moyens humains pour le fonctionnement optimal des voies navigables.

D.5.4. Moderniser et renforcer le réseau ferroviaire de marchandises

D.5.4.4. Moderniser les gares de triage et gérer les matières dangereuses (273/300 caractères)

Plutôt que la remise à niveau des gares de triage dans leur fonction de triage, il faut viser leur utilisation comme hub de regroupement ou pour de grands acteurs du transport ou de la logistique. Une fiche pourrait évoquer la recherche de tels partenariats pour ces zones.

D.5.4.5. Actualiser la stratégie ferroviaire wallonne (185/300 caractères)

La CRAT préconise de préciser la périodicité de cette actualisation. Pour être efficace, cette actualisation devrait au minimum précéder le plan pluriannuel d'investissement de la SNCB.

D.5.5. Pérenniser un réseau de plateformes multimodales

D.5.5.1. Mettre en réseau les plateformes (274/300 caractères)

La CRAT préconise de créer une fiche complémentaire relative au concept de Railport, plus flexible qu'une plateforme. De plus, elle insiste de manière globale sur l'importance à accorder aux points d'accès aux réseaux de transport sans qu'ils soient pour autant multimodaux.

Pour la CRAT,



Pierre GOVAERTS,
Président.