ÉTIENNE WILLAME

DIRECTEUR GÉNÉRAL DU SPW MOBILITÉ ET INFRASTRUCTURES

« L'INVESTISSEMENT WALLON EST MASSIF, TANT DANS LES INFRASTRUCTURES RÉGIONALES QUE DANS LES SUBSIDES À L'ATTENTION DES POUVOIRS LOCAUX »

Alain DEPRET,
Secrétaire de rédaction

Notre invité de ce mois est Étienne Willame, Directeur général du département Mobilité et Infrastructures du SPW. Bien qu'Étienne Willame ait déjà été l'invité du *Mouvement communal* en avril 2016, il était intéressant de le rencontrer à nouveau puisqu'une fusion entre l'ex-DGO 1 Routes et Bâtiments et l'ex-DGO 2 Mobilité et Voies hydrauliques s'est mise en place au sein du SPW depuis avril 2019. Désormais, le SPW Mobilité et Infrastructures initie et coordonne ainsi la politique à suivre en matière à la fois de transport et de mobilité. L'occasion était donc trop belle pour échanger avec notre invité sur ce que ces nouveautés impliquent pour les villes et communes.

Monsieur Willame, quels ont été les récents remaniements au sein du SPW vous concernant ?

À la fin de la précédente législature, le Gouvernement a souhaité entreprendre une grande réforme du SPW et de la SRWT, qui est devenue l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW). En quelques mois, nous avons donc engagé un processus de fusion entre l'ex-DGO 1 Routes et Bâtiments et l'ex-DGO 2 Mobilité et Voies hydrauliques et nous avons travaillé d'arrache-pied pour concevoir une nouvelle organisation. Celle-ci fait sens parce qu'elle permet, en termes d'objectifs, de regrouper en une seule et même entité des dimensions complémentaires, qui vont de la planification de la mobilité à la gestion d'actifs, que ce soit d'infrastructures routières, de voies navigables, de télécommunications, de barrages, en passant par la réglementation en matière de mobilité et de sécurité routière. Cela permet une plus grande capacité d'interaction avec les pouvoirs locaux au travers de conseils et d'expertises, de lignes de subsides. La nouvelle entité, qui s'appelle SPW Mobilité et Infrastructures, a démarré le 1er avril 2019.

Quel est votre premier bilan après cette année d'existence ?

Il y a encore énormément de choses à faire pour concrétiser cette fusion, mais nous exploitons au mieux tout le potentiel de celle-ci pour rendre le meilleur service possible à nos usagers. Les pouvoirs locaux sont, bien entendu, l'un de nos publics cibles. En cette année 2020, nous sommes partenaires, avec les villes et communes, dans la mise en œuvre de politiques publiques, dans les matières qui relèvent des compétences du SPW Mobilité et Infrastructures. On ne peut que travailler sur la complémentarité des réseaux d'infrastructure et de l'offre de services, sur la qualité de ces services à l'attention de l'ensemble de nos usagers.

Cela passe également par une réflexion sur vos services en interne…

Nous devons en effet travailler sur la lisibilité et la prévisibilité des projets lorsqu'il y a des projets subsidiés. On a aujourd'hui un sujet de débat, tant dans une logique de programmation budgétaire que dans une logique de capacité à appréhender la charge de travail vis-à-vis de nos collaborateurs. Les plans d'investissement communaux, par exemple, génèrent des pics de travail en fin de programmation. Ceux-ci sont extrêmement importants et intenses. Nous faisons aussi offre de services pour accompagner les pouvoirs locaux qui ne sont pas nécessairement dotés de l'ensemble des services techniques ou de typologie de marchés à passer avec des auteurs de projets. Et ce, pour fluidifier l'ensemble de ces processus et accompagner au mieux les pouvoirs locaux dans la confection de leurs projets. Tout cela passe par davantage de fluidité et d'informations.

Vous pensez que ces remaniements au sein du SPW vont fluidifier la communication avec les communes ?

La communication est bonne déjà, je pense. Les pouvoirs locaux sont, je le répète, un de nos publics cibles et nous sommes donc attentifs à ce que nous puissions offrir le meilleur service. Cela se fait de différentes manières, mais notamment par de la dématérialisation de processus. Nous collaborons ainsi de longue date avec le SPW Intérieur et Action sociale au déploiement et à la multiplication des services du Guichet unique. Cela a commencé par quelques petites initiatives mais, maintenant, les villes et communes peuvent introduire leurs projets de manière dématérialisée et en suivre l'évolution facilement. De plus, en début de chaque législature, nous tenons, avec les communes, des séances d'information afin de les informer des services que l'on rend, et en particulier sur les dynamiques de subsides qui sont les nôtres. Nous avons aussi très largement collaboré sur la refonte très récente du décret du Fonds régional des investissements communaux.

Comment cette communication avec les communes se concrétise-t-elle sur le terrain ?

Nous avons développé, au sein du SPW Mobilité et Infrastructures, un service à l'usager. Ce n'est pas un service après-vente, c'est un service en première ligne, en *front office*, pour accueillir et entendre les demandes, et notamment celles des villes et communes. Mon ambition, dans cette nouvelle mandature, est de faire en sorte que chaque collaborateur du SPW Mobilité et Infrastructures puisse être l'ambassadeur de l'ensemble de nos offres. Cela nécessite de la formation et de l'information entre nos équipes qui, quelque part, vivaient dans des mondes différents, mais également une structuration de l'information en interne, pour faire en sorte que nous puissions très rapidement identifier, commune par commune, quels sont les dossiers en portefeuille. Afin d'atteindre cet objectif, nous sommes en train de travailler, avec le SPW Intérieur et Action sociale, à une codification interne des différents dossiers. Plus on avancera ensemble sur ces échanges d'informations de base, mieux nous pourrons répondre aux attentes, tant des équipes du SPW Mobilité et Infrastructures, que des pouvoirs locaux.

Venons-en maintenant aux questions qui concernent plus spécifiquement le quotidien des villes et communes. Concernant les voiries régionales, quelles interactions sont désormais prévues entre la Région et les communes en cas de travaux ?

Je pense que les interactions sont déjà fort nombreuses, tant en termes d'investissements, d'entretien, de gestion domaniale, mais aussi pour tout ce qui concerne les autorisations à intervenir sur le réseau régional et ses dépendances. En matière d'investissement, nous avons concrétisé la mise en œuvre du « Plan infrastructures et mobilité pour tous », le PIMPT, qui a été décidé à la mi-juillet 2020. Ce plan intervient tant dans les choix de projets que dans les différentes enveloppes à mobiliser. L'enjeu est que ces investissements puissent répondre à différentes dimensions en matière de structuration de l'espace public. On doit concevoir l'espace public en fonction des objectifs à atteindre en termes de mobilité, de convivialité et de sécurité routière. Ces objectifs sont évidemment supracommunaux et régionaux en matière de mobilité, pour les déplacements à grande capacité et à moyenne ou longue distance, mais ils sont aussi des enjeux de proximité afin d'offrir des espaces publics qui puissent répondre à des objectifs de desserte et de mobilité active. Il y est également question d'insérer, de manière efficace, le transport en commun.

Comment voyez-vous cela ?

Cela se fait dans une approche multipartite et à 360 degrés, et en interaction directe avec les pouvoirs locaux puisque, pour une bonne partie de ces projets, il y a des permis d'urbanisme qui doivent être obtenus. Il y a dès lors des phases très importantes d'échanges entre les équipes du SPW Mobilité et Infrastructures et les pouvoirs locaux, mais également avec toute une série de parties prenantes telles que l'AOT[1], l'OTW, des associations, des commerçants et des citoyens. La question de la participation citoyenne dans le dimensionnement des espaces publics est quelque chose de plus en plus important et donc, ensemble avec les villes et communes, nous avons à concevoir les espaces publics dans une logique de mobilité et de sécurité routière, de transfert modal. Ces lieux et ces moments de rendez-vous sont très nombreux : nos directions territoriales, les districts et les chefs de projets rencontrent très fréquemment

[1] AOT : Autorité organisatrice du transport

les bourgmestres, les échevins de la mobilité, les échevins des travaux, afin de porter les meilleurs projets.

Quel partenariat envisagez-vous avec les communes en matière d'entretien ?

Nous avons procédé - dans le domaine routier - à une profonde réforme de nos pratiques. J'ai souhaité personnellement obtenir plus de lisibilité dans l'offre de services tant pour l'ensemble de nos usagers - qui voient l'état de nos réseaux en matière de fauchage, de marquage, de signalisation, de curage et d'entretien général - mais également à l'attention des pouvoirs locaux. Je rencontre très souvent des édiles communaux qui me disent que l'on ne nettoie pas assez, que l'on ne balise pas assez, que les marquages au sol ne sont pas en bon état, ... Ce que j'ai voulu, c'est de la transparence. Nous avons également reconcentré le travail de nos équipes, qui effectuent un certain nombre d'opérations à partir de nos régies routières. En fonction des budgets qui nous sont alloués, on peut travailler sur les niveaux de fréquences sur chacune des activités. C'est quelque chose qui, quelque part, est transparent et permet aux villes et communes de se rendre compte du service que l'on peut offrir. Il y avait aussi un objectif d'homogénéité de services à travers l'ensemble du territoire. Cette offre de services est maintenant disponible et nous la mettons en œuvre avec nos équipes, mais aussi au travers de marchés qui ont complètement été reconfigurés, avec des entreprises - en grande majorité wallonnes - qui travaillent pour nous dans le cadre des baux d'entretien.

Pour cette interview, vous sembliez vouloir attirer l'attention de nos lecteurs sur le vieillissement du patrimoine…

En effet. Les pouvoirs locaux et le SPW Mobilité et Infrastructures, ensemble, nous sommes des gestionnaires d'actifs patrimoniaux : nos routes, nos ouvrages d'art, nos systèmes d'égouttage, nos bâtiments… Ces réseaux d'infrastructure ont été construits, pour la plupart, il y a des décennies voire des siècles, et nous avons, face à nous, des défis qui sont majeurs en termes de gestion. Ces actifs doivent en effet répondre à des impératifs et des objectifs de mobilité et de sécurité. C'est là toute l'utilité de l'infrastructure mobilité. Ces actifs se déprécient avec le temps, avec les agressions du climat, avec le trafic. En matière d'ouvrages d'art, nous devons aussi mobiliser des montants très importants pour pallier la dépréciation. Mais, avant d'investir, nous devons absolument connaître notre parc. Ce n'est qu'à partir d'un inventaire quantitatif et qualitatif que nous pourrons planifier au mieux les interventions. C'est une situation à laquelle le SPW Mobilité et Infrastructures doit faire face. C'est quelque chose qui s'impose à l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures, et les pouvoirs locaux sont également concernés.

Comment le réseau RAVeL et Pré-RAVeL va-t-il évoluer à l'avenir ? Comment résoudre la question des chaînons manquants ?

La question du RAVeL est une question qui doit prendre une dimension beaucoup plus large, dans le cadre de l'atteinte de nos objectifs environnementaux et climatiques, mais aussi dans le cadre de la transformation de notre mobilité. Notre but est d'obtenir des infrastructures qui puissent accueillir de manière beaucoup plus forte et favorable la mobilité collective et active. Ce qu'on doit concevoir, avec les villes et communes, c'est une complémentarité de réseau cyclable qui permette, depuis un domicile, une école ou un centre d'activités, d'atteindre un autre pôle d'activités ou de revenir chez soi facilement. Donc, faire en sorte qu'il y ait une structuration par-delà les réseaux, qu'ils soient communaux ou régionaux, et d'offrir de la continuité et de la qualité d'itinéraires. Nous avons dès lors identifié des corridors vélos ainsi que des chaînons manquants pour que le RAVeL, qui a trop souvent une connotation « loisirs », puisse constituer un réseau structurant de mobilité active à même de se concentrer davantage sur les déplacements de service, les déplacements quotidiens pour aller à l'école, pour aller au travail, sur les déplacements utilitaires. Cela doit être réalisé en complémentarité avec certains investissements communaux. À ce titre, le Ministre Henry a lancé l'appel à projets « Wallonie cyclable ». Il y a donc 40 millions d'euros de subsides qui sont sur la table, les appels à projets sont en cours et ces projets doivent être rentrés pour fin 2020. L'esprit est de travailler sur le domaine communal, dans une logique de complémentarité avec le réseau structurant.

Par ailleurs les projets à introduire dans les Plans d'Investissements Communaux doivent eux aussi comporter des dimensions en lien avec la mobilité active.

Le Plan « Wallonie cyclable » fait donc partie de cette réflexion ?

Oui, tout à fait. Tant au niveau communal qu'au niveau de la Région, nous travaillons sur la complémentarité de l'ensemble des dynamiques. Il y a effectivement un enjeu à ce que les villes et communes et les services du SPW Mobilité et Infrastructures se parlent pour obtenir cette complémentarité.

Votre direction accueille désormais l'AOT, créée il y a maintenant deux ans. Comment voyez-vous son rôle et sa place dans l'administration ?

Comme je l'ai expliqué tout à l'heure, parallèlement à la création du SPW, le Gouvernement a souhaité restructurer et reconfigurer le groupe SRWT, qui est devenu l'OTW, Opérateur de transport de Wallonie. Il a été décidé de créer l'Autorité organisatrice du transport au sein du SPW Mobilité et Infrastructures, et donc, nous avons aujourd'hui la

capacité, en interaction et en bonne intelligence, dans le respect des rôles de chacun, de travailler sur la planification de l'offre de transport en commun à l'échelle de l'ensemble de la Wallonie. Cette planification se fait, là aussi, en interaction forte avec les villes et communes, puisque nous avons créé réglementairement les OCBM, les Organes de concertation des bassins de mobilité. Pour l'instant, ces Organes sont créés sur les périmètres historiques des anciennes structures du groupe TEC, mais nous réfléchissons à leur reconfiguration pour mieux s'adapter aux réalités des villes et communes et de leurs citoyens.

Quelles sont, dès lors, les grandes évolutions à attendre au niveau des transports en commun dans les prochaines années ?

Notre vision du transport en commun est basée sur un certain nombre de fondamentaux. Il faut, bien entendu, asseoir le réseau sur l'échelon ferroviaire, qui est le niveau le plus structurant, et permettre le mieux possible le concept de l'intermodalité et de la complémentarité des modes de transport. À cela vient se superposer, de manière complémentaire, un réseau express régional de transport en commun routier auquel va venir se greffer une nouvelle offre de services de transport en commun. Et ce, afin de structurer le tout de manière lisible et complémentaire. Il conviendra aussi de travailler sur le transport à la demande, au travers des centrales locales de mobilité et de la Centrale régionale de mobilité, depuis le *First smile* jusqu'au *Last smile*. Toutes ces réformes sont en cours aujourd'hui.

La Région ambitionne donc de créer des centrales de mobilité à l'échelle locale, afin de fournir des services de mobilité centrale qui seraient coordonnés à l'échelle régionale. Comment voyez-vous ce développement ?

La Centrale régionale est un projet extrêmement ambitieux puisqu'elle va fédérer et harmoniser les outils et identifier l'ensemble des offres de transport à la demande, en s'appuyant sur des centrales locales de mobilité. Aujourd'hui, force est de constater que l'ensemble du territoire de la Wallonie n'est pas desservi par une centrale locale de mobilité. L'ambition est qu'il y ait, pour chacun des citoyens, dans chacune des villes et des communes de Wallonie, un organe de référence qui puisse être harmonisé avec les bassins de mobilité. On aura, dès lors, la capacité d'organiser, avec les acteurs de terrain, l'ensemble de la chaîne de déplacements, depuis le transport à la demande jusqu'au ferroviaire, en passant par ce qu'on appelle les mobipôles, un autre ambitieux projet qui doit être déployé au cours de cette législature. Ce sont des centres de complémentarité entre les différents modes de transport, en ce compris la mobilité active, pour que le passage d'un mode de transport à un autre puisse être le plus fluide possible.

Quel futur allez-vous dès lors réserver à l'outil « Plan communal de mobilité », notamment en ce qui concerne les travaux du réseau régional ou structurant souhaités dans le cadre de ce PCM ?

Bien entendu, les organes de concertation de la mobilité ne supplanteront pas la capacité des villes et communes à planifier eux-mêmes leur mobilité. Notre souhait est que l'on planifie la mobilité de manière supracommunale. Ce qui n'empêche pas chacune des villes et communes, sur base de la connaissance de leur territoire, d'avoir des réflexions entre ces différents pôles d'attractivité et de services. Il faut, je pense, obtenir une certaine gradation dans la planification. Les villes et communes se fédèrent de plus en plus autour de planifications cohérentes parce qu'elles se rendent compte qu'elles sont traversées par du trafic supralocal. Nous devons dès lors avoir une réflexion qui soit la plus intégrée possible à l'échelle la plus pertinente.

Certaines dimensions pourront donc être plus rurales, d'autres plus urbaines ?

En effet. On peut notamment citer un exemple : le PUM - Plan Urbain de Mobilité - de Liège. Cela fut un exercice de très long cours, mais qui porte vraiment ses fruits en termes de dynamique et de structuration de l'ensemble d'une série de dimensions. Nous sommes également occupés à lancer un plan urbain de mobilité à l'échelle de l'agglomération de Charleroi, au travers de *Charleroi Métropole*. On sent donc que ces dynamiques permettent de répondre de manière la plus fine possible aux dynamiques de territoire. Et cette logique de planification doit effectivement atteindre un certain nombre d'objectifs en fonction de la maille et de l'horizon de mobilité, mais également permettre à chacune des villes et communes, au sein d'une planification intercommunale, de pouvoir répondre à ses propres enjeux de mobilité, sur son propre réseau, en fonction de sa configuration et de sa dynamique.

La voie d'eau est, elle aussi, porteuse pour l'avenir…

Effectivement, le report modal en matière de mobilité des marchandises passera assurément par une utilisation accrue de nos voies navigables. Nous investissons largement afin de rendre notre réseau plus capacitaire et robuste. Là aussi, nous avons des enjeux majeurs avec les pouvoirs locaux. Tout d'abord au niveau du foncier, on doit prêter une attention toute particulière à la préservation des terrains situés en bord de voie d'eau qui disposent d'un potentiel de développement en faveur de l'intermodalité. Trop souvent ces terrains sont captés pour d'autres fonctions que la logistique - habitat, fonction économique sans rapport à la voie d'eau - ce qui limite le potentiel de développement du report modal. Il s'agit là d'un réel point d'attention. Par ailleurs, la question de la desserte urbaine par la voie d'eau ou encore

son utilisation lors de la réalisation de projets d'infrastructures pour l'amenée et l'évacuation de matériaux sont des enjeux au cœur de l'actualité.

Enfin, n'oublions pas le potentiel de développement d'activités touristiques et de loisirs associé à la voie d'eau et ses abords pour lequel les échanges avec les pouvoirs locaux sont indispensables.

Tous ces projets que vous venez d'évoquer demandent des investissements et des moyens financiers conséquents. Ce que n'améliore malheureusement pas la situation actuelle de crise sanitaire. Pensez-vous qu'aujourd'hui, les moyens financiers soient suffisants ?

La crise « Covid-19 » aura, certes, un impact sur les politiques publiques. On sait qu'il y aura un examen de l'utilité de chaque euro dépensé par la Wallonie. Mais le Gouvernement a clairement témoigné, ces dernières semaines, de sa volonté d'aller de l'avant en matière d'infrastructures et de mobilité. Je citerai, entre autres, les décisions récentes quant au Plan infrastructures et mobilité pour tous (PIMPT) et à l'appel à projets *Wallonie cyclable*, assortis de montants très importants. Mais aussi les moyens qui sont alloués à l'OTW pour restructurer son offre de transport. On sent donc que des possibilités financières sont mises à notre disposition.

Concernant le Fonds régional des investissements communaux, il a également été décidé d'augmenter les budgets par rapport aux premières programmations. Et là aussi, le Gouvernement a maintenu ses enveloppes budgétaires. Sans parler des moyens alloués en termes de transition énergétique, au travers des infrastructures sportives et la qualité énergétique qu'elles doivent atteindre. Des moyens, évidemment, on aime toujours en avoir plus, mais je pense que l'investissement wallon est massif, tant de manière directe, dans les infrastructures régionales, que de manière indirecte, vis-à-vis des subsides à l'attention des pouvoirs locaux.

Quel serait, en conclusion, pour vous, le message le plus important à faire passer auprès des communes ?

En guise de conclusion, je souhaiterais insister sur l'importance de la poursuite de la collaboration entre nos services et les pouvoirs locaux. Je terminerais par une phrase qui est notre vision et qui résume parfaitement l'objectif que nous poursuivons au quotidien : « des réseaux routiers et des infrastructures de qualité au service du développement économique et social de la Wallonie ». Nous mettons dans cette perspective toutes nos expertises métiers à l'attention des porteurs de projets, parmi lesquels les pouvoirs locaux figurent en très bonne place.

Optimisez la gestion de votre patrimoine grâce à la cartographie

Stock

Plannings

Interventions

CIVIS
Service Technique
et Patrimoine

Travaux

Patrimoine

Signalements

Découvrez la vidéo CIVIS STP sur notre chaîne Youtube ou contactez-nous pour plus d'infos : commercial@civadis.be

CIVADIS 1969-2019 50
SOLUTIONS IT POUR LES AUTORITÉS LOCALES