



COMMUNICATION ET GOUVERNANCE

SESSAM

COMMUNICATION ET GOUVERNANCE

PRINCIPES GENERAUX

Communication

En matière de déplacements, les individus ont tendance à privilégier les choses qu'ils connaissent et remettent rarement en question leurs comportements. Un comportement automatique s'observe surtout chez l'individu confronté de manière régulière à une même prise de décision notamment lorsqu'il s'agit de choisir un moyen de transport pour se rendre au travail, à l'école ou pour faire ses achats. Au bout d'un certain temps, la personne s'habitue au transport choisi ainsi qu'à son parcours. Son comportement devient automatique et ne sera pas modifié, à moins qu'un bouleversement soudain ne survienne (changement de profession, mariage, divorce, naissance, décès, ...) ou que les contraintes n'évoluent de façon insupportable (coût du carburant, temps du déplacement, coût ou manque de parking...). Pour modifier les habitudes de mobilité des citoyens, il est nécessaire de les informer et de les sensibiliser sur les alternatives pour se déplacer autrement. Ce processus doit être permanent car la population évolue rapidement et l'offre de transport connaît des modifications régulières et s'enrichit de nouvelles formes de mobilité.

Gouvernance

La bonne gouvernance vise à rendre l'action publique plus efficace et proche du bien public et de l'intérêt général, et donc plus légitime. La gestion de la mobilité comme l'ensemble des

domaines de la gestion publique requiert la mise en place d'outils de bonne gouvernance visant à établir des priorités d'actions, assurer la mise en œuvre des mesures et en évaluer les résultats. Les questions de mobilité font l'objet de dynamiques qui s'inscrivent sur des territoires étendus. Sa gestion requiert dès lors une approche supra-communale qui fait encore souvent défaut, tant par méconnaissance du sujet que par absence de structures appropriées de concertation et de décision.

ACTION F1 – DEVELOPPER L'INFORMATION MULTIMODALE

Constat

Un individu qui souhaite utiliser tel ou tel moyen de transport doit être en mesure de trouver aisément les informations requises pour réaliser son déplacement. Faute d'information, l'individu se tournera plus facilement vers l'automobile qui permet une grande flexibilité et ne nécessite pas une réelle connaissance des réseaux dès lors que la démocratisation des systèmes GPS évite généralement la recherche fastidieuse du meilleur itinéraire. Bien que l'information sur les services de transport public se soit fortement améliorée au cours des dernières années notamment par la mise à disposition d'informations sur les sites de sociétés de transport public et par la création de « Maisons de la Mobilité » par le TEC, des progrès doivent être faits dans ce domaine, notamment par le recours aux nouvelles technologies de l'information.

Objectifs

- Influencer les comportements des citoyens en leur mettant une information claire à disposition;
- Faciliter les déplacements des usagers en les informant en temps réel sur les conditions de circulation et les éventuels problèmes.

Mise en œuvre

Améliorer la lisibilité des réseaux de bus

Héritées pour la plupart des anciennes lignes vicinales, les lignes de bus portent de numéros alambiqués qui rendent complexe l'appropriation par de nouveaux usagers ou des usagers occasionnels. Les lignes structurantes doivent être renommées par des noms simples et attractifs en vue d'en accroître la visibilité et de montrer aux citoyens qu'il s'agit de lignes offrant une meilleure qualité de service. Le concept du Rapidobus ou du Conforto ont fait leurs preuves sur le plan marketing et mériterait d'être mis en œuvre également sur le territoire SESSAM.

La multiplicité des variantes des lignes de bus pose également un problème de compréhension pour les usagers qui ne parviennent que difficilement à visualiser correctement l'itinéraire de leur ligne et éprouvent des difficultés à appréhender les horaires. Une simplification en profondeur des tracés des lignes et un cadencement des lignes structurantes est une condition primordiale pour accroître l'utilisation du transport public. Les variantes de certaines lignes doivent dorénavant être assurées par des services plus souples dans le cadre de la mise en place d'un système supra-communal de transport à la demande. (voir Volet Transport public)

L'exemple de la ligne 109a reliant Charleroi-Beaumont-Chimay est un cas d'école car cette ligne connaît de très multiples variantes rendant l'itinéraire et les horaires de la ligne particulièrement difficile à comprendre.



Film	109	109	109	109	109	109	109	109	136a	109	109
Numéros des voyages	37	209	35	41	39	43	45	45	47	49	51
Jours de circulation	**3**	12345	12345	12345	****6	12345	12*45	**3**	12345	**3**	**3**
Notes	(2)										
CHIMAY Gare			12:14	14:46		15:29			16:10	16:10	16:10
ROBECHIES Route vers la Gare				14:52		15:35				16:16	16:16
VIRELLES Centre			12:19						16:15		
FROIDCHAPELLE Place			12:29						16:25		
RANCE Gare	12:50		12:37								
RANCE Place François	12:52		12:39	15:00		15:43				16:24	16:24
RANCE Place Communale	12:53		12:40	15:01		15:44				16:25	16:25
SAUTIN Eglise											16:31
SAUTIN Café Relais	12:57		12:44	15:05		15:48					16:33
SIVRY Gare							15:50	15:50			16:35
SAUTIN La Pierre qui Tourne										16:30	
SIVRY Place							15:55	15:55		16:36	16:40
GRANDRIEU Centre							16:01	16:01			16:46
LEUGNIES Maison Communale							16:07	16:07			16:52
SIVRY Gare	12:59		12:46	15:07		15:50				16:41	
SOLRE-SAINT-GERY Gare			12:53								
BEAUMONT Athénée	13:08		12:58	15:16	15:10	16:08	16:13	16:13		16:50	16:58
STREE Centre	13:14		13:04	15:22		16:14	16:19			16:56	17:04
STREE Gare			13:07				16:22				
BARBENCON Centre					15:15			16:18			
BOUSSULEZ-WALCOURT Place					15:22			16:25			
CLERMONT Place			13:10		15:36		16:25	16:39			
STREE Gare			13:13		15:39		16:28	16:42			
DONSTIENNES GrandRoute	13:17		13:17	15:25	15:44	16:17	16:32	16:47		16:59	17:07
THUILLIES Bureau des Postes			13:21				16:36				
THUILLIES Gare	13:20	13:20								17:02	17:10
BIESME-SOUS-THUIN Monument		13:26									
LOBBES Gare		13:40									
MONTIGNY-LE-TILLEUL Vésale	13:27		13:30	15:35	15:54	16:27	16:45	16:57		17:09	17:17
MARCHIENNE-AU-PONT Zone S.N.C.B.	13:34		13:37	15:42	16:01	16:34	16:52	17:04		17:16	17:24
MARCHIENNE-AU-PONT Est	13:39		13:42	15:47	16:06	16:39	16:57	17:09		17:21	17:29
CHARLEROI Sud	13:44		13:47	15:52	16:11	16:44	17:02	17:14		17:26	17:34

(2) - Prolongé à Cerfontaine Place, ligne 136a, arrivée à 16:35

Figure 1 : Extrait de l'horaire de la ligne 109a Charleroi-Beaumont-Chimay du TEC Charleroi



Figure 2 : Itinéraires de la ligne 109a Charleroi-Beaumont-Chimay du TEC Charleroi

Développer des plans des réseaux

Transport public

Le réseau du TEC Namur et du TEC Charleroi accusent un certain retard en matière de mise à disposition de plans globaux du réseau de transport public. En effet, aucune carte globale du réseau n'est disponible et seuls les tracés ligne par ligne peuvent être consultés sans beaucoup de précision.

Il paraît urgent de mettre à disposition des citoyens des plans des réseaux de transport public qui intègrent non seulement les itinéraires des différentes lignes et des différents opérateurs mais qui renseignent également sur les différentes facettes de l'intermodalité :

- offre en stationnement automobile
- offre en stationnement vélo
- accessibilité PMR
- possibilités d'acheter un titre de transport (guichets, automates de vente)
- possibilités de louer un vélo (vélociste, Bluebike, etc.)

Idéalement ces plans devraient couvrir l'entièreté du territoire SESSAM et ne faire aucune différence entre les différents exploitants afin d'offrir aux usagers une information complète sur ses possibilités de déplacement et les correspondances entre lignes et modes de transport. L'acquisition récente par la SRWT de nouveaux outils cartographiques doit permettre d'accélérer ce processus et de diffuser dans les meilleurs délais des cartes du réseau de bus desservant les communes du territoire SESSAM.



Figure 3 : Plan général des lignes du TEC Brabant wallon

Vélo

A mesure que les aménagements cyclables seront développés sur le territoire SESSAM, il est important d'éditer des cartes d'itinéraires cyclables. Ces cartes pourraient être éditées par les provinces et mises à disposition des citoyens dans les administrations communales, les gares, les maisons du tourisme, chez les vélocistes, etc... Ces cartes devront également être disponibles en téléchargement sur les sites Web de ces différentes institutions. Des cartes spécifiques à l'échelle des communes et spécifiant les routes conseillées pour les scolaires devraient être éditées et distribuées dans les écoles afin d'encourager les élèves à rejoindre leur établissement scolaire à vélo.



Figure 4 : Carte interactive des aménagements cyclables d'Ottignies-Louvain-la-Neuve

Transport public

¹ Selon les dernières informations, la version 3.0 du site InfoTec devrait être lancée durant l'été 2013.

Les nouvelles technologies permettent également de développer des systèmes de calcul d'itinéraires vélo via une interface Web ou une application mobile. Une mission de centralisation des données sur les aménagements cyclables existants et sur les itinéraires proposés pourrait être confiée à la centrale de mobilité. Celle-ci pourrait se doter d'un calcul d'itinéraire cyclable et veiller à ce que la base de données soit régulièrement mise à jour. Plusieurs sociétés ont développé des interfaces utiles pour aider les cyclistes à identifier leur itinéraire. De plus, elles permettent généralement aux utilisateurs d'apporter leur pierre à l'édifice en interagissant avec le logiciel et en informant sur la cyclabilité des itinéraires générés voire en proposant des itinéraires alternatifs. Ce système participatif permet de disposer d'informations réellement utiles pour les cyclistes et en constante évolution par le biais de la création d'une communauté de cyclistes.

L'ouverture des données publiques est une thématique qui interpelle beaucoup les autorités publiques et les techniciens, souvent par méconnaissance du phénomène. Le développement d'applications mobiles et de systèmes perfectionnés de visualisation a montré tout l'intérêt d'avoir accès aux données et les potentialités offertes par leur traitement. Ceci est particulièrement vrai dans le domaine des transports qui a d'ailleurs largement bénéficié de l'ouverture progressive de certaines données par la création de nombreuses applications.

- La mise à disposition dans un format technique le plus ouvert possible, qui facilite la réutilisation et n'impose pas l'utilisation d'un logiciel propriétaire ;
- L'utilisation de licences juridiques ouvertes qui ne restreignent pas ou peu les utilisations possibles des données ;

- La limitation des redevances susceptibles de constituer des freins économiques pour les acteurs réutilisant les données (S. Chignard, 2012).

La question de l'ouverture des données n'est pas tellement technique mais plutôt d'ordre politique voire philosophique car celle-ci pose de nombreuses questions sur le bien fondé et sur les risques encourus. Le mouvement « open data » est pourtant en marche et n'est certainement pas une mode passagère que les communes peuvent ignorer.

Le thème de la mobilité occupe une place particulière dans le paysage de l'open data. Sa singularité tient notamment au fait que :

- La demande s'avère très forte : les jeux de données concernant les transports sont plébiscités par les développeurs ;
- La réutilisation est importante : la majorité des applications réalisées dans le cadre de concours présente un rapport avec cette thématique ;
- Les tensions entre les détenteurs de données et les développeurs préexistaient à l'open data et se sont renforcées avec le mouvement ;
- Le cadre institutionnel et juridique du secteur est relativement complexe (S. Chignard, 2012).

Cette évolution dans le paysage de la mobilité est une révolution digitale qu'il ne faut pas sous-estimer car elle participera sans aucun doute à relever en partie les défis liés aux déplacements des personnes et des biens sur le territoire wallon. Il est important d'en percevoir les enjeux dès à présent et d'encadrer ce mouvement de manière coordonnée et de s'affranchir des craintes propres aux domaines méconnus.

Le recours aux médias sociaux de type Facebook et Twitter offre également des opportunités à ne pas négliger. Partant du constat que des informations pertinentes peuvent provenir des usagers eux-mêmes, il faut renforcer les systèmes leur permettant d'annoncer des problèmes sur les réseaux de transport et les

intégrer afin de transmettre cette information à tous les usagers. L'esprit « wiki »² a envahi la sphère des transports. L'exemple du « coyote » a démontré par exemple que les automobilistes ont su mettre de côté leur individualisme dès lors qu'ils ont perçu les avantages de rejoindre une communauté d'échanges d'information sur les contrôles de vitesse dans un premier temps et ensuite plus globalement sur l'état des conditions de circulation.

Les réseaux sociaux offrent ainsi des fonctionnalités collaboratives qui permettent d'avertir instantanément l'ensemble d'une communauté. Une participation renforcée entre les opérateurs de transport et les usagers doit être mise en place et valorisée afin de rendre le système efficace et éviter les dérives. En effet, l'utilisation des médias sociaux permet aussi des comportements moins vertueux qui doivent être canalisés pour éviter des développements opposés aux politiques mises en œuvre (avertissement sur les contrôles des tickets par exemple). La maîtrise des médias sociaux ne s'improvise pas et requière l'engagement par les opérateurs de transport de « community managers », véritables professionnels de la communication via ces nouveaux médias. Ceux-ci seront en charge d'une partie du réseau et veilleront à canaliser et relayer l'information auprès des usagers.

Des outils de reporting des espaces publics via Internet ou application mobile sont en développement et permettent aux autorités compétentes d'être tenues informées par les usagers eux-mêmes de dégradations survenant dans les lieux publics, les pôles d'échange et les véhicules. Ceci permet aux services techniques de réagir plus rapidement sur le terrain et de limiter les dysfonctionnements.

Organiser des événements sur la mobilité

Une manière conviviale et collective de faire découvrir aux citoyens d'autres manières de se déplacer consiste à organiser dans les communes des événements sur la thématique de la mobilité. Ces événements peuvent s'articuler autour notamment de balades invitant la population à découvrir les aménagements cyclables (cfr

² En référence à l'encyclopédie communautaire Wikipedia



Beau vélo de RAVeL) mais aussi par la création d'un village de la mobilité rassemblant l'ensemble des acteurs de la mobilité et présentant les réseaux et les projets en cours. Cet événement pourrait être chapeauté par la centrale de mobilité en mutualisant les moyens humains et financiers entre plusieurs communes, l'évènement étant organisé tour à tour dans une commune différente.

Acteurs

- Communes
- Opérateurs de transports
- Maisons de tourisme
- Associations (dont mobilESEM)

Bonnes pratiques

L'application ProchainBus

Depuis octobre 2012, Le site internet ProchainBus ainsi que des applications iOS et Android permettent de disposer des heures de passage des bus du TEC Liège à proximité d'un arrêt déterminé. Ces applications sont le résultat d'une initiative citoyenne de deux liégeois qui n'ont aucun lien avec les TEC. Elles permettent de consulter dynamiquement et selon sa localisation l'horaire des prochains bus de l'arrêt à proximité. Sur l'application mobile, il est possible de calculer le temps de parcours à pied vers cet arrêt afin de déterminer s'il est possible de prendre le prochain bus. Si oui, la couleur de fond reste verte. Dans le cas contraire, elle devient rouge.

Plus d'infos : <http://prochainbus.be>

Google Transit et Google Bike Directions

La société américaine Google indexe depuis de nombreuses années le contenu des sites Internet et a très largement développé

ses outils cartographiques liés à Google Maps. De nombreux réseaux de transport public collaborent avec Google en mettant leurs données de trafic (horaires statiques et temps réel) à disposition. Ceci permet aux internautes de rapidement calculer un itinéraire de porte à porte et d'éventuellement le mettre à jour en cours de parcours via leur Smartphone. L'ouverture des données à cet avantage que des entreprises et des particuliers peuvent les exploiter utilement au profit par exemple des utilisateurs du transport public. L'intérêt pour les usagers est d'utiliser un portail unique peu importe leur mode de déplacement et de bénéficier d'une interface très rapide que seule un grand groupe comme Google est en mesure d'offrir.

Plus d'infos: <https://maps.google.com/>

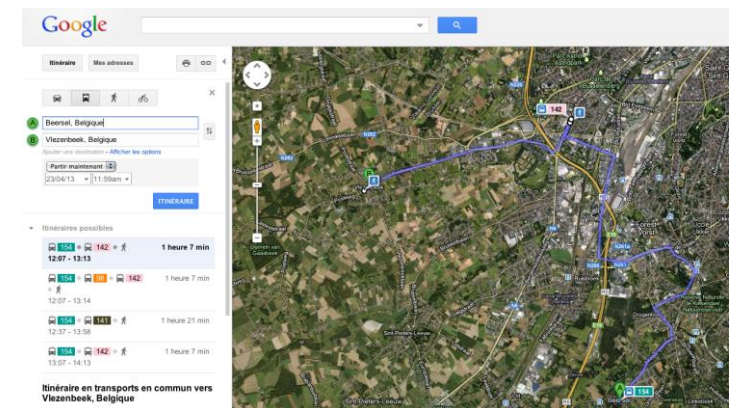


Figure 5 : Itinéraire en bus entre Beersel et Vlezenbeek calculé au moyen de Google Transit

Google développe également un système de calcul d'itinéraires pour les déplacements à vélo qui recense les aménagements cyclables sur le territoire.

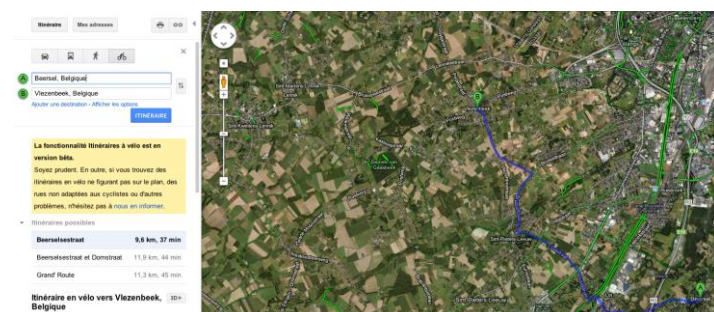


Figure 6 : Itinéraire à vélo entre Beersel et Vlezenbeek calculé au moyen de Google Bike Directions

Le calcul d'itinéraire Géovélo

Géovélo est une interface très performante pour calculer des itinéraires vélo partant du constat qu'il y avait une réelle carence au niveau de l'information pour les cyclistes. Le site indique clairement les itinéraires conseillés et les portions d'itinéraires qui disposent d'une bande cyclable ou d'un aménagement sécurisé. Ce moteur de calcul d'itinéraire s'appuie intégralement sur des données libres, gratuites et constituées par tout ceux qui souhaitent les améliorer.

Plus d'infos : www.geovelo.fr

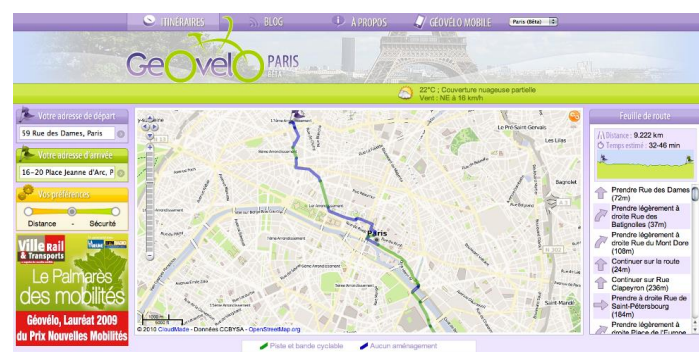


Figure 7 : Portail GéoVélo de Paris

La journée MobiCité de la Commune de Nivelles

La Ville de Nivelles organise pour la deuxième année consécutive en avril un événement festif autour des questions de mobilité. Le centre de Nivelles est à cette occasion fermé à la circulation automobile de 08h00 à 19h00 et de multiples activités en lien avec les déplacements et les activités locales sont organisées pour les citoyens. Un parking dédié spécialement aux personnes handicapées également prévu. Cette journée associe tous les acteurs de la mobilité afin de leur faire découvrir toutes les facettes de la mobilité.

Plus d'infos :

http://www.nivelles.be/files/1292_SUPPLEMENT_JourneeMobilit_e13.pdf



Figure 8 : Affiche de promotion de l'événement MobiliCité, Ville de Nivelles

L'application mobile de la Ville de Nivelles

La Ville de Nivelles a développé une application mobile gratuite qui permet de s'informer sur la ville, de se géolocaliser par rapport aux bâtiments et parkings publics mais aussi de transmettre des commentaires et/ou des photos de problèmes observés par les citoyens sur l'espace public afin de faciliter la prise en charge par les autorités communales. L'application diffuse également les dernières informations sur la commune et est un bon moyen d'alerter les usagers en cas de travaux, déviations de lignes de bus, création d'itinéraires cyclables, etc.



Le projet HandiMap à Rennes, France

En 2010, à Rennes, deux développeurs en informatique ont utilisé les données ouvertes par la collectivité, soit un fichier recensant l'emplacement des 80.000 trottoirs surbaissés avec leur localisation précise, base de données utilisée dans le cadre des travaux d'aménagement et de maintenance. En combinant différentes sources de données ouvertes, les deux développeurs ont construit le service HandiMap qui propose un calculateur d'itinéraires pour les personnes à mobilité réduite. Cette application qui est acces-

sible en ligne et sur terminal mobile répond à des besoins auxquels aucun autre service (Google Maps, Mappy, Viamichelin) n'avait jusqu'ici jamais répondu.

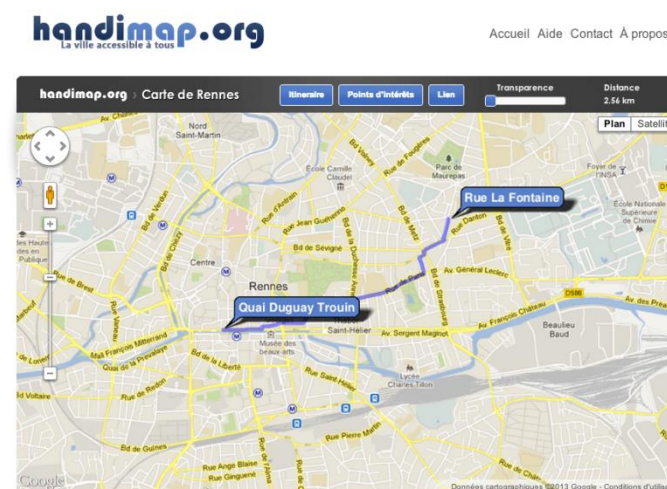


Figure 9 : Calcul d'itinéraire à Rennes, HandiMap

L'application Reisplanner Extra de Nederlandse Spoorwegen

La société des chemins de fer néerlandais a lancé fin 2012 une application mobile destinée à permettre aux usagers de renseigner des problèmes sur le réseau ferroviaire via Twitter par l'utilisation de hashtags (#) qui permettent de traiter automatiquement d'une thématique, par exemple : #Utrtd se référera à la ligne ferroviaire reliant Utrecht à Amsterdam (codes officiels des gares). La société teste également une fonctionnalité informant des passagers de l'état de saturation des véhicules afin d'orienter les passagers vers les wagons moins remplis avant leur embarquement. Une phase pilote est en cours sur la ligne entre Zwolle et Breda dont les trains sont équipés de capteurs infrarouges qui détectent la disponibilité de places assises.

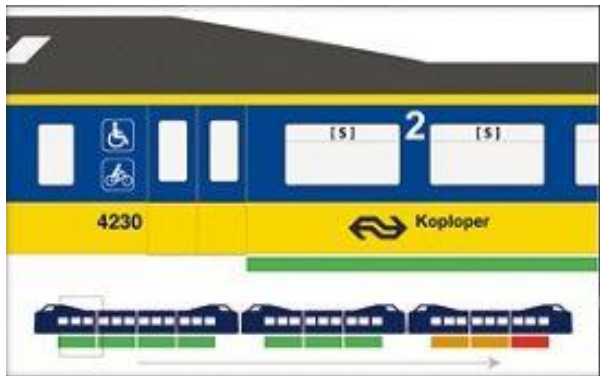


Figure 10 : Information sur la disponibilité de places assises dans les trains, Reispanner Xtra de NS

Le système de reporting Fixmytransport

Fixmytransport est une plateforme collaborative qui a été développée au Royaume-Uni et qui permet à tout usager de signaler un problème lors de son déplacement tel qu'un arrêt de bus vandalisé, un automate défectueux ou un problème d'horaire. Grâce à cet outil, l'information remonte beaucoup plus rapidement auprès des opérateurs au bénéfice de tous. De plus, d'autres usagers peuvent réagir aux commentaires afin de les valider ou de les corriger. Une version bruxelloise nommée FixMyStreet a été lancée en mai 2013 et est en cours d'évaluation.

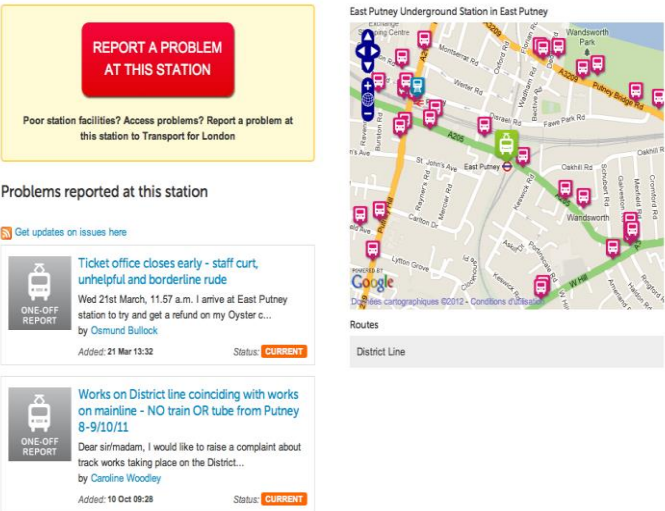


Figure 11 : Application Fixmytransport, Royaume-Uni

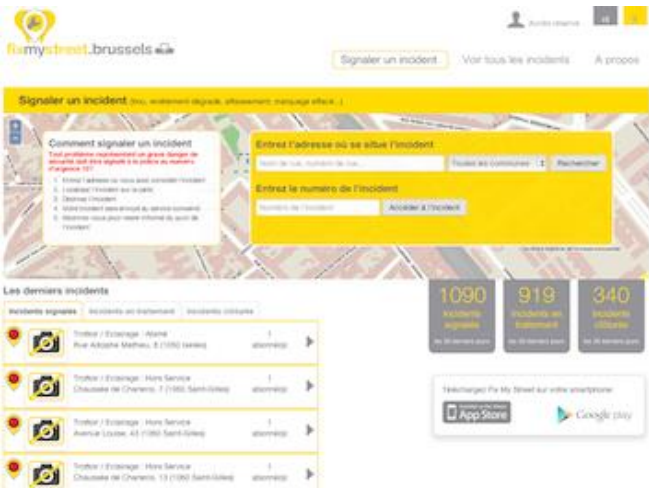


Figure 12 : Portail FixMyStreet, Région de Bruxelles-Capitale

ACTION F2 – DEVELOPPER LES PORTAILS DE COVOITURAGE

Constat

L'évolution de la société et la périurbanisation ont eu comme effet que le taux d'occupation par voiture a chuté depuis les années 90 même si une stagnation est observée depuis 2007. Les voitures en circulation représentent pourtant une offre considérable de transport qui est tout à fait sous-utilisée à l'heure actuelle, ce qui s'explique en partie par l'individualisme des citoyens et la complexification des chaînes de déplacement.

Les enquêtes sur la pratique du covoiturage indiquent qu'en moyenne 4% des travailleurs pratiquent le covoiturage en Belgique, les résultats étant similaires en Flandre (4,4%) et en Wallonie (4,8%) et plus faibles à Bruxelles (1,9%), ceci étant notamment dû à la meilleure accessibilité en transport public et à la longueur réduite des déplacements (SPF Mobilité & Transports, 2008).

Le covoiturage comporte de nombreux avantages :

- Augmenter l'efficacité énergétique des déplacements ;
- Diminuer le nombre de voitures en circulation ;
- Réduire le parc automobile à disposition des ménages et des entreprises ;
- Offrir des alternatives à l'autosolisme dans des zones périphériques peu ou moins accessible en transport public.

Le covoiturage est « l'utilisation conjointe et préméditée (à la différence de l'auto-stop) d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un ou des passagers, dans le but d'effectuer un trajet commun ».

Contrairement aux idées reçues, le covoiturage est actuellement le deuxième mode de transport en Région wallonne dans le cadre des déplacements domicile-travail. Il s'avère malheureusement que le recours au covoiturage semble en diminution depuis 2008.

WALLONIE	2011	2008	2005
VOITURE (SEUL OU AVEC FAMILLE)	82,4%	79,3%	80,3%
COVOITURAGE	4,1%	5,0%	5,2%
BUS, TRAM, METRO	3,7%	3,9%	3,6%
TRAIN	3,7%	4,8%	4,4%
A PIED	3,2%	3,3%	3,2%
VELO	1,3%	1,5%	1,3%
CYCLOMOTEUR, MOTO	1,1%	1,4%	1,5%
TRANSPORT COLLECTIF PAR L'EMPLOYEUR	0,4%	0,5%	0,5%

Tableau 1 : Parts modales des déplacements domicile-travail en Wallonie (Source : SPF Mobilité & Transports, Enquête Domicile-Travail 2011)

Les communes de la zone SESSAM ont un rôle clair à jouer dans la promotion et la facilitation de ce mode de transport. La motorisation croissante des ménages a progressivement réduit le taux d'occupation des véhicules comme l'indique le graphique ci-dessous et il est impératif d'agir en vue de renverser cette tendance.

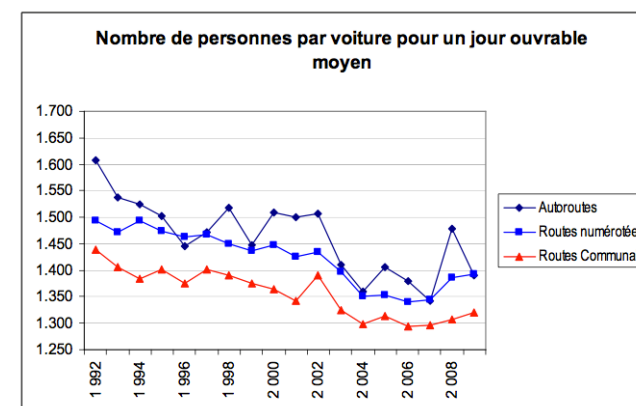


Figure 13 : Evolution du taux d'occupation des voitures en Région wallonne entre 1992 et 2010 (Source : SPF Economie)

Objectifs

- Diminuer le nombre de véhicules en circulation
- Améliorer l'efficacité énergétique des déplacements et réduire l'émission de polluants et de gaz à effet de serre
- Venir en complémentarité du transport public dans les zones moins bien desservies
- Agir comme vecteur de cohésion sociale

Mise en œuvre

Malgré le potentiel considérable du covoiturage, ce mode de transport peine à se développer et à s'institutionnaliser. Dans certains contextes, la pratique du covoiturage s'est répandue de manière assez significative car celle-ci était accompagnée de mesures complémentaires à la seule mise en relation des covoiturs. Il ne faut pas perdre de vue non plus que le covoiturage comporte des intérêts pour de nombreux motifs de déplacements autres que le domicile-travail, en particulier pour les événements.

Le secteur du covoiturage est en pleine mutation et il y a lieu d'accompagner cette évolution. Alors que les premières initiatives étaient le plus souvent le fruit d'associations ou collectivités qui agissaient à un niveau assez local, de nouveaux opérateurs du covoiturage apparaissent progressivement et tentent de professionnaliser le métier de l'appariement de passagers et à y associer des services complémentaires. L'avènement des nouvelles technologies permet de s'affranchir de la planification du covoiturage par la mise en place de systèmes dynamiques très flexibles. Dans le domaine des infrastructures, on observe également que de nombreuses régions investissent dans des aires de covoiturage ou mettent en place des partenariats avec des propriétaires d'importants espaces de stationnement (supermarchés, entreprises diverses, centres culturels ou sportifs).

Une multitude de portails visant à faciliter le covoiturage ont vu le jour ces dernières années en Région wallonne. Il existe en effet des plateformes pour chaque type de déplacement :

- Domicile-travail :
 - Carpoolplaza : www.carpool.be
 - Djengo : www.djengo.be
- Domicile-école :
 - Schoolpool : www.schoolpool.be
 - Kidspooling : www.kidspooling.be
- Événements :
 - Eventpool : www.eventpool.be
- International:
 - Eurostop : www.eurostop.be
 - BlaBlaCar : www.blablacar.com
 - Carpooling : www.carpooling.fr
- Autostop organisé :
 - Voiture à plusieurs (VAP) : www.vap-vap.be

Les communes de l'Entre Sambre et Meuse doivent assurer la promotion de ces portails auprès des citoyens en les faisant connaître sur leur site Internet, dans les journaux communaux et en menant des actions de sensibilisation auprès des écoles, des zones d'activités économiques, des lieux touristiques et des organisateurs d'événements.

Un système clé sur porte a été développé par Carpoolplaza et est désormais disponible pour toutes les communes wallonnes qui le désirent mais aussi pour toutes les associations ou groupes citoyens qui désirent mettre à l'honneur le covoiturage. L'outil est convivial et peut s'intégrer sans contrainte directement sur le site internet de la commune ou de l'initiative. Grâce à ce portail, les habitants d'une commune visualisent immédiatement les concitoyens qui désirent covoiturer. Afin d'augmenter les chances d'appariement entre deux covoitureurs, le portail communal n'est pas indépendant mais est lié à la banque de données générale de Carpoolplaza qui compte plus de 50.000 utilisateurs. Ainsi, si un citoyen était déjà inscrit sur Carpoolplaza avant la création du

portail communal, il rentrera automatiquement en compte dans la recherche.

Plusieurs communes du territoire SESSAM sont déjà inscrites dans cette dynamique. Il est important dans ce domaine également de mutualiser les efforts entre plusieurs communes pour créer une masse critique, condition sine qua non du succès du covoiturage.

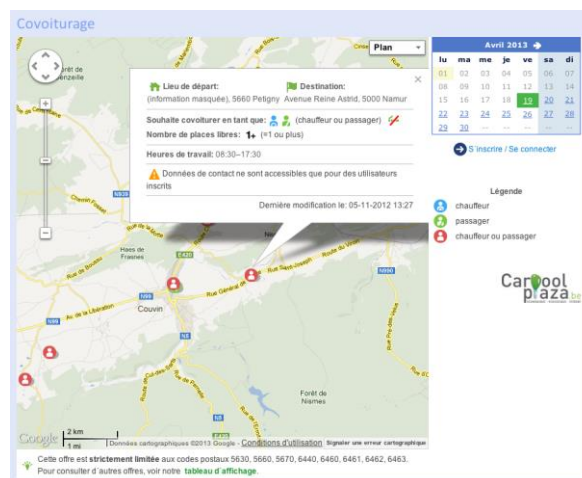


Figure 14 : Portail de covoiturage Carpoolplaza sur le site la commune de Couvin

La création d'un projet de covoiturage transfrontalier avec les départements français pourrait également faire l'objet d'un projet dans le cadre des appels INTERREG (voir ci-dessous).

Acteurs

- Acteurs du covoiturage
- SPW-DGO2
- Communes
- Intercommunales de développement économique
- Associations (dont mobilESEM)

Bonnes pratiques

Projet de covoiturage transfrontalier dans l'arc Jurassien

Chaque jour 39.000 frontaliers quittent la Franche-Comté pour venir travailler en Suisse. 98% d'entre eux viennent travailler en voiture et 9 sur 10 sont seuls dans leur voiture. Ces flux génèrent de la congestion aux heures de pointe sur les principaux axes, de l'insécurité dans les traversées de village, des besoins importants et croissants d'espaces de stationnement dans des secteurs déjà contraints. Dans ce contexte, le covoiturage apparaît clairement comme une solution complémentaire aux transports publics, particulièrement adaptée aux secteurs diffus, avec une marge de progression importante. Dans cette optique, 8 partenaires de l'Arc Jurassien français et suisses ont monté et co-financé un projet INTERREG de développement du covoiturage transfrontalier, pour populariser la pratique du covoiturage parmi les frontaliers et plus généralement dans les entreprises suisses des territoires concernés. Ce projet comprend une plateforme téléphonique de renseignements, d'inscription et de mise en relation, la mise en œuvre d'un site internet de covoiturage, l'aménagement de parkings de covoiturage et une large campagne d'animation au sein des entreprises de l'Arc Jurassien.

Plus d'infos : www.covoiturage-arcjurassien.com



Figure 15 : Portail de covoiturage transfrontalier de l'Arc Jurassien

ACTION F3 – CREER UNE CENTRALE DE MOBILITE

Constat

Pour utiliser les transports en commun, encore faut-il les comprendre. La difficulté à utiliser les documents d'information constitue, en effet, un frein parfois rédhibitoire à l'utilisation des transports. La plupart des citoyens sont démunis face à la complexité des réseaux de transport et ont besoin d'un accompagnement humain pour les rassurer sur leur déplacement et leur indiquer les différentes étapes d'un déplacement.

D'après une enquête menée par le groupe Keolis, exploitant de nombreux réseaux de transport public en France et à l'international, 75 % des sondés trouvent les documents et les sites internet agréables et faciles à utiliser mais seul un tiers des utilisateurs trouve l'information recherchée sans difficulté lorsqu'ils sont mis en situation :

- ils ne réussissent pas à trouver les horaires ou les parcours recherchés et ne parviennent pas à se positionner eux-mêmes sur la carte du réseau
- lorsque le trajet nécessite une correspondance, la moitié des clients éprouvent des difficultés à s'orienter.

La méconnaissance des territoires peu fréquentés peut constituer un véritable frein à l'utilisation des transports publics et du vélo.

Objectifs

L'objectif d'une centrale de mobilité est de faciliter la multimodalité en renseignant sur les interfaces et les correspondances entre modes et réseaux de transports.

Mise en œuvre

Une centrale de mobilité est une structure dont la fonction est de faciliter la mobilité de ses usagers (les citoyens d'un territoire par exemple). Si la centrale de mobilité fournit de l'information et prend les réservations, elle travaille aussi avec les transporteurs, les entreprises, les administrations, les centres commerciaux... pour améliorer le système de transport local par l'animation et la concertation. Elle recense les initiatives en matière de mobilité, les évalue et tente de les "essaimer" sur d'autres parties du territoire.

Une centrale de mobilité doit permettre aux usagers de bénéficier d'une information globale et cohérente sur toute l'offre de transports à leur disposition. En effet, lors d'un trajet, un voyageur doit souvent emprunter plusieurs modes de transports (train, bus, tram, covoiturage, autopartage) gérés par différentes autorités organisatrices et exploités par plusieurs transporteurs.

Une centrale de mobilité doit au minimum offrir les services suivants :

- Calcul d'itinéraires en transports collectifs
- Consultation des fiches horaires et des réseaux de transport
- Mise à disposition d'informations circonstanciées (actualités, perturbations, etc.).

Elle peut selon les besoins et les moyens disponibles apporter des services complémentaires :

- Réservation et vente de titres de transport
- Conseil personnalisé portant sur tout mode de transports
- conseil en mobilité (transports collectifs, marche, vélo, voiture, transport à la demande, covoiturage, autopartage, etc.).

A l'heure actuelle, une centrale de mobilité s'appuie le plus souvent sur Internet mais doit aussi être accessible via un centre d'appels. Il est important de ne pas sous-estimer le côté humain lié à l'information sur les déplacements et il est même préconisé,

dans la mesure des moyens disponibles, de disposer d'un guichet d'information dans un lieu central très accessible en transport public et en vélo. Dans le cas de l'Entre Sambre et Meuse, la gare de Couvin semble un lieu idéal. Un local pourrait par exemple être mis à disposition dans les locaux du FOREM ou dans les anciens guichets de la SNCB. Selon le succès de ce premier guichet, d'autres antennes pourraient être créées sur le territoire à proximité des pôles multimodaux (gares ferroviaires et de bus).

Plus d'infos :

http://www.epomm.eu/newsletter/electronic/0512_EPOMM_ene_ws_FR.php

Il est important de noter que la Région wallonne (SPW-DG02) a lancé une mission d'assistance visant à développer une coordination régionale des très nombreuses initiatives locales en matière de mobilité alternative. Ce projet de deux ans ambitionne de développer une vision commune de la manière d'améliorer les services existants notamment par une mutualisation des moyens financiers, techniques et humains et le développement d'outils standardisés et d'indicateurs d'évaluation. Un appel à projets sera lancé fin 2013 pour soutenir les initiatives locales sélectionnées et les aider à améliorer leurs processus de fonctionnement et développer des méthodes de répliquabilité dans d'autres territoires.

Budget et financement

Le budget d'exploitation d'une centrale de mobilité varie en fonction des services rendus et des horaires d'ouverture. Il faut considérer qu'une personne doit être engagée à minimum mi-temps et qu'un local bien accessible et équipé sur le plan informatique doit être mis à disposition ou loué. Il semble qu'un budget annuel de 100.000€ à 150.000€³ soit suffisant dans une première phase (hors promotion du système et financement d'un service de TAD).

³ Le budget annuel de la centrale de mobilité de Philippeville pour un coordinateur et deux animateurs était de l'ordre de 130.000€

Le SPW-DG02 mène à présent une étude sur la mise en place de structures de coordination supra-locale au niveau wallon. Cette étude doit notamment permettre d'identifier les structures bien en place et de lancer un appel à projets pour pérenniser leur financement. Des programmes européens tels que Life+ ou Intelligent Energy Europe permettent également d'obtenir des subsides pour le lancement de ce type d'initiative.

Acteurs

- Associations (dont mobilESEM)
- Communes
- Opérateurs de transports
- Maisons de tourisme
- Associations cyclistes
- Acteurs du covoiturage

Bonnes pratiques

La plateforme DAMIER en Province du Luxembourg

DAMIER a réalisé une base de données dynamique reprenant de manière exhaustive pour plus de 1.200 localités luxembourgeoises, namuroises et liégeoises toute l'information utile sur les différents modes de transport. Le site est régulièrement mis à jour et se fait l'écho de toute initiative locale apportant un plus à la mobilité locale. Le site est un outil pertinent pour des personnes peu mobiles et pour des opérateurs de l'insertion et du développement local.

La plateforme MeerMobiel en Flandre

La Région flamande a lancé une plateforme d'information, MeerMobiel, qui recense l'ensemble de l'offre existante en matière de transport adapté à des publics spécifiques : personnes âgées,



COMMUNICATION ET GOUVERNANCE

malades, PMR, etc. La multitude des initiatives locales avait montré ses limites car les usagers rencontraient des difficultés pour obtenir l'information les concernant et identifier les conditions d'éligibilité et les tarifs. Un site Web et un centre d'appels permettent désormais à tout citoyen d'obtenir une information sur mesure et de faire appel au service adéquat. Outre ses missions d'information, MeerMobiel va travailler à faire évoluer le cadre législatif pour une meilleure prise en compte du transport adapté et va mener un monitoring annuel sur base d'une série d'indicateurs pour suivre l'évolution de la problématique et influencer les politiques mises en œuvre.

Plus d'infos (en Néerlandais) : www.meermobiel.be

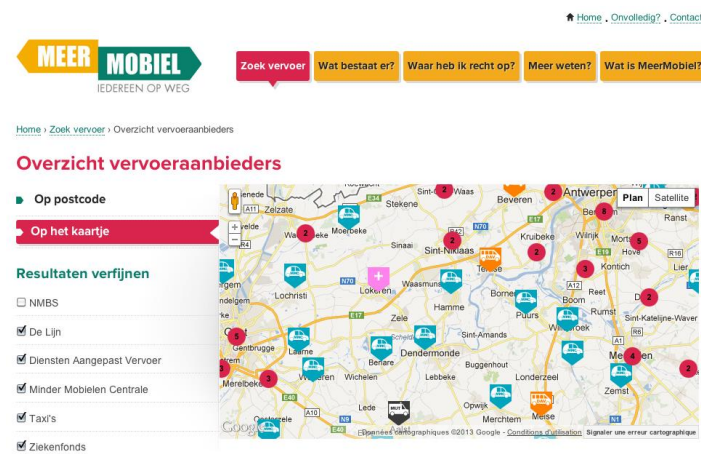


Figure 16 : Site Web de la plateforme MeerMobiel en Flandre (Source : MeerMobiel)

Mobidesk de la Province de Flandre occidentale

La Province de Flandre occidentale met à la disposition des citoyens et des entreprises sur son site Internet toutes les informa-

tions utiles pour leurs déplacements sous forme de fiches didactiques. L'information y est très régulièrement mise à jour et permet aisément de retrouver l'information recherchée. La Province dispose également d'un Mobidesk, guichet d'information où des agents répondent aux questions en matière de mobilité. Enfin, une newsletter est publiée trimestriellement.

Plus d'infos : www.mobidesklimburg.be

La Centrale de Mobilité du Luxembourg

La Mobilitétszentral est le vecteur de communication auprès des utilisateurs des transports publics luxembourgeois. Elle propose des offres concrètes destinées à améliorer la qualité du service et le confort des voyageurs. Grâce à un système de recherche sur le site Internet, l'horaire intégré permet de choisir le trajet le mieux adapté à ses besoins, par le bus et par le train, d'une destination vers une autre. Toutes les informations sur les réseaux, les nouveautés, les travaux et les perturbations sont reprises sur ce portail de même que l'ensemble des offres de covoiturage. Un centre d'appel renseigne les utilisateurs par téléphone sur les différentes possibilités de trajets entre deux destinations. Il traite toutes leurs questions et leurs suggestions et les conseille sur la mobilité. Un guichet situé en plein cœur de la Gare centrale permet également aux citoyens d'accéder à l'information sur la mobilité.

Plus d'infos : www.mobiliteit.lu

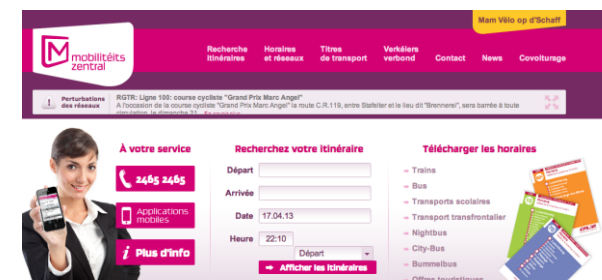


Figure 17 : Site Web de la plateforme Mobilitétszentral au Grand-Duché du Luxembourg (Source : Mobilitétszentral)



ACTION F4 – ELABORER DES PLANS DE MOBILITE DE ZONES D'ACTIVITES (PMZA)

Constat

La localisation de la majeure partie des zones d'activités économiques date d'une époque où les concepts de mobilité durable étaient moins prégnants si bien que beaucoup d'entreprises se sont installées (et s'installent encore) dans des lieux parfaitement situés par rapport aux réseaux routiers mais rarement idéalement accessibles par des alternatives à la voiture. La dispersion des activités sur le territoire et la complexification des chaînes de déplacements des employés sont propices à l'utilisation massive de la voiture ce qui engendre une série de problèmes synthétisés dans le tableau ci-dessous.

		RÉPERCUSSIONS AU NIVEAU		
		ENVIRONNEMENTAL	ECONOMIQUE	SOCIAL
PROBLÈMES	- forte utilisation individuelle des voitures - ralentissements sur la zone - stationnement anarchique - transports collectifs absents ou peu performants...	- pollution atmosphérique - consommation de ressources naturelles - nuisances sonores...	- difficultés / retards pour le transport des marchandises - retards des travailleurs - coûts du parking en foncier - stationnement anarchique - contraintes à l'embauche (avoir un véhicule)	- nécessité de posséder une voiture pour trouver un travail sur la zone - augmentation du risque d'accidents en se rendant sur le lieu de travail - augmentation du stress des travailleurs
SOLUTIONS	- transports collectifs performants - promotion et soutien aux modes de transports alternatifs (vélo, covoiturage, auto-partage...)	- diminution de la pollution atmosphérique - limitation de la consommation de ressources naturelles - réduction du bruit	- fluidité sur la zone - ponctualité des travailleurs - diminution de la taille des parkings - avantages pour le recrutement	- faciliter l'accès au travail pour tous - diminuer les risques d'accidents et le stress des travailleurs - améliorer la qualité de vie sur la zone d'activités

Tableau 2 : Analyse des problèmes et solutions liés à la mobilité dans les zones d'activités économiques (Source : La gestion durable des zones d'activités, CGSLB & Eco-Conseil, 2007)

L'exemple de la ZAE de Mariembourg

Dans le cadre du plan de mobilité 12 zones d'activité de la Province de Namur réalisées en 2006, il ressort que l'étalement des lieux de domicile des travailleurs est relativement important et que tous les travailleurs ont recours à la voiture pour leurs déplacements domicile-travail, certains (de l'ordre de 10%) en tant que passager dans le cadre du covoiturage⁴.

Le parc d'activité de Mariembourg n'est pas directement desservi par une ligne de bus. Les lignes de bus 451 (Charleroi-Couvin) et 56 (Namur- Couvin) s'arrêtent chaussée de Philippeville au niveau du croisement avec la N5. L'arrêt (Route de Philippeville) est à 1100m de l'entrée du site.

La gare de Mariembourg est à 2,4 km de la ZAE soit 35 minutes à pied et 10 minutes en vélo. Dans le contexte actuel de desserte par le transport public, il semble difficile de promouvoir des alternatives à la voiture individuelle à l'exception du covoiturage. C'est d'ailleurs ce mode de transport qui a été plébiscité par la majeure partie des travailleurs des 12 zones d'activités analysées dans l'étude. Néanmoins, l'élaboration d'un plan de mobilité de zone d'activité permet une meilleure connaissance des comportements de mobilité et de fédérer les acteurs (entreprises, opérateurs de transport, autorités communales, etc.) en vue de dégager des pistes concrètes d'amélioration de l'accessibilité du site.

Objectifs

- optimiser les complémentarités et les collaborations entre les entreprises en vue de diminuer les besoins de mobilité de la zone d'activité économique (massification de certains flux, regroupement des besoins, rationalisation du stationnement et du parc de véhicules d'entreprises, ...)

⁴ Ces résultats sont à prendre avec beaucoup de précaution dès lors que seules 2 entreprises sur les 26 entreprises du site (soit 13% de l'ensemble des employés du site) ont répondu à l'enquête de mobilité.

- favoriser le développement des systèmes de transports moins polluants, tant pour les personnes que pour les marchandises,
- contribuer à mieux organiser spatialement les activités au sein de l'entreprise et/ou de la zone d'activités économiques pour améliorer la qualité de vie sur le site (travailleurs) et aux abords du site (riverains)

Mise en œuvre

Un plan de mobilité de zones d'activités (PMZA) est un outil prospectif et opérationnel destiné à optimiser l'organisation et la gestion des déplacements de personnes et de marchandises créés par les pôles générateurs de déplacements d'une zone d'activités.

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

De manière assez traditionnelle, un tel plan étudie, en parallèle mais de manière distincte, les aspects « transport des marchandises » et « mobilité des personnes » et comporte 3 phases :

- **Phase 1** : état des lieux et diagnostic de la situation (identification des principaux pôles générateurs de déplacement, analyse de l'offre de déplacement, analyse des problèmes de sécurité routière, bruit, pollution, ...) et la réalisation d'une enquête auprès des travailleurs et des employeurs.
- **Phase 2** : définition des objectifs du comité d'élaboration
- **Phase 3** : concrétisation des objectifs par la détermination de mesures spécifiques si possible à chacun des modes de déplacement.

Les sept zones d'activités du territoire SESSAM sont gérées respectivement par les intercommunales IGRETEC et BEP:

1. Baileux (Chimay)
2. Beaumont
3. Chimay
4. Momignies
5. Chastrès (Walcourt)
6. Frasnes (Couvin)
7. Mariembourg (Couvin)



Figure 18 : Localisation des ZAE gérées par IGRETEC sur le territoire SESSAM

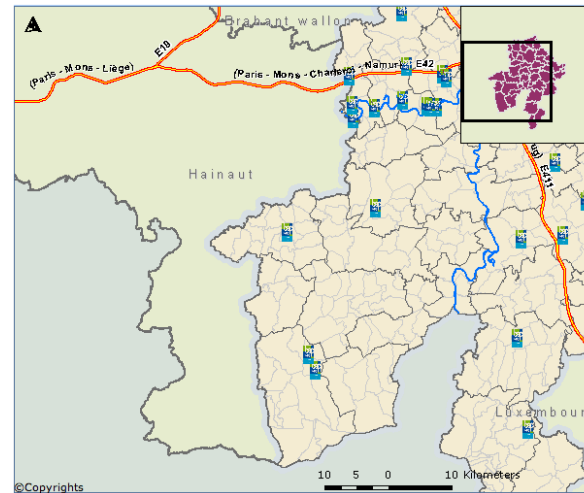


Figure 19 : Localisation des ZAE gérées par le BEP sur le territoire SESSAM

Un plan de mobilité spécifique à ces différentes zones d'activités pourrait être mené afin de mettre à jour les données sur les profils de mobilité de ces sites au travers d'enquêtes auprès des employés et définir une stratégie propre à chaque site pour améliorer leur accessibilité. Ce projet permettrait de fédérer un grand nombre d'entreprises et d'obtenir leur soutien pour la mise en œuvre de certaines actions du projet SESSAM (développement du covoiturage, réorganisation du réseau de transport public, réalisation d'itinéraires cyclables, etc.). C'est également une excellente opportunité pour informer les travailleurs sur les alternatives déjà en place et sur celles en devenir au travers d'une plateforme d'information mutualisée entre les différents sites (voir exemple de la Wallonie Picarde).

Budget et financement

La Direction de la Planification de la Mobilité (SPW-DGO2) participe financièrement à la réalisation de PMZA et met à disposition des auteurs de projet des ressources pour mener des enquêtes auprès du personnel des entreprises concernées et réaliser des cartes illustrant le profil de mobilité de ces entreprises.

Acteurs

- Clubs d'entreprise
- Intercommunales de développement économique
- SPW-DGO2
- Opérateurs de transport
- Acteurs du covoiturage
- Associations cyclistes

Bonnes pratiques

PMZA des parc d'activités Crealys et Ecolys

A la suite de la réalisation d'un plan de mobilité pour les zones d'activités économiques de Crealys (TIC et sciences du Vivant) à Gembloux et d'Ecolys (Ecoconstruction) à Rhisnes, une série d'actions ont été mises en œuvre pour favoriser la mobilité des travailleurs vers ces deux sites notamment la création d'une navette depuis la gare de Namur et la mise en place d'une plateforme de covoiturage. Depuis juillet 2011, les navettes taxi à destination de Crealys ont été remplacées par le bus Mobi-ParcS. Cette collaboration unique avec le TEC Namur-Luxembourg permet, au départ de la gare de Namur, de rejoindre, le matin, les parcs « Nouveau Saint-Servais », « Ecolys » à Rhisnes et « Crealys » à Isnes. Le retour est assuré en fin d'après-midi. Le Mobi-ParcS circule tous les jours ouvrables. Il est accessible aux travailleurs des entreprises desservies, sur simple demande auprès de leur employeur.



Figure 20 : Brochure de promotion de la navette Mobi-Parcs

Plus d'infos : www.crealys.be/mobilite

Plateforme Mobilideta en Wallonie Picarde

Au terme d'une étude de mobilité et d'accessibilité du parc d'activité de Ghislenghien, IDETA a entrepris la promotion des différents modes de transport permettant de rejoindre ses parcs d'activités, en particulier le covoiturage en collaboration avec Carpoolplaza. Une plateforme dédiée à la mobilité a ainsi été créée pour centraliser l'information et mutualiser les moyens.

Plus d'infos : <http://www.mobilideta.be>



Figure 21 : Site Web de Mobilideta (Source : IDETA)

ACTION F5 – ELABORER DES PLANS DE DEPLACEMENTS SCOLAIRES (PDS)

Constat

Aux heures de pointe, les déplacements scolaires représentent 30% des déplacements quotidiens. La mobilité scolaire est donc un enjeu majeur. Dès lors, pour mieux cibler les habitudes de déplacement vers l'école, la Direction de la Planification de la Mobilité (DO211) du SPW a mis sur pied un outil d'enquêtes sur la mobilité scolaire proposé aux écoles de Wallonie. L'objectif est d'établir un diagnostic des comportements de mobilité des élèves ainsi que les freins à l'utilisation de l'un ou l'autre moyen de déplacement. Depuis 2003, ce sont près de 78.000 élèves du fondamental (maternel et primaire) et du secondaire qui ont été interrogés sur leur mode de transport vers l'école.

Enseignement fondamental

Au niveau régional, la majorité des élèves (75%) sont conduits en voiture à l'école. La marche à pied (19.28%) vient en deuxième position. Pour les autres moyens de déplacement tels que le bus, le vélo, le transport scolaire et le train, leur taux d'utilisation reste minime.

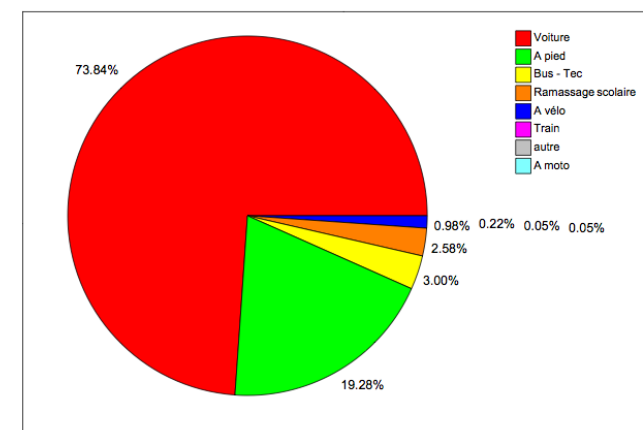


Figure 22 : Parts modales des élèves du fondamental en Région wallonne (2004-2009)

On constate également que, lorsque la taille de la commune diminue, la part modale de la voiture augmente.

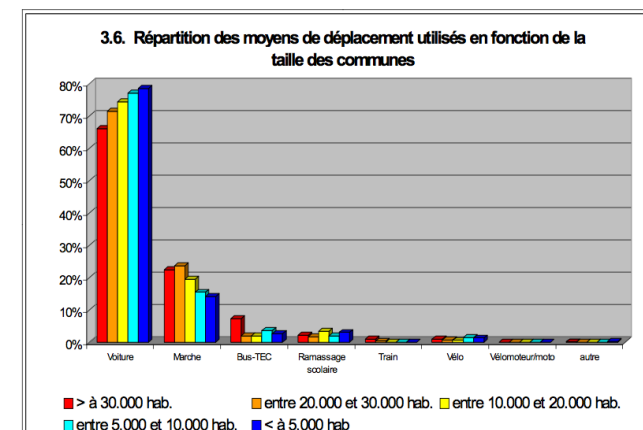


Figure 23 : Parts modales des scolaires du fondamental en fonction de la taille de la commune en Région wallonne (2004-2009)

Enseignement secondaire

En ce qui concerne les élèves du secondaire, la tendance régionale est à l'utilisation de différents modes alternatifs tels que le bus (30%), la marche à pied (14%) et le train (8%), avec une utilisation de la voiture certes majoritaire mais plus nuancée (de 42%). Effectivement, les élèves sont plus autonomes dans leurs déplacements quotidiens. Par contre, le vélo reste tout à fait marginal (1%).

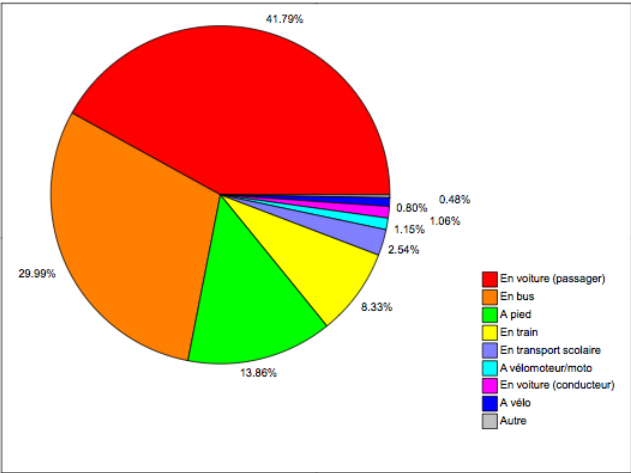


Figure 24 : Parts modales des élèves du secondaire en Région wallonne (2004-2009)

Malheureusement, très peu d'études sont disponibles sur la mobilité des scolaires dans la zone d'étude. A l'exception des écoles de Chimay, aucune autre n'a élaboré un plan de déplacements scolaires (PDS) et aucune enquête n'a été menée selon la méthodologie mise en place par le SPW.

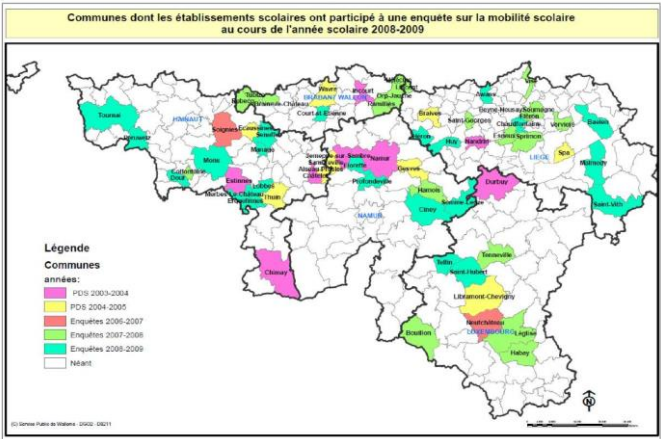


Figure 25 : Réalisation de PDS en Région wallonne entre 2003 et 2009

Le pôle scolaire de Chimay

Chimay est le plus important pôle scolaire du territoire SESSAM ce qui génère de très nombreux déplacements vers le centre de l'entité aux heures scolaires, générant des problèmes de circulation qui pénalisent fortement la circulation des lignes de bus et n'encouragent pas à la pratique du vélo dans des conditions de sécurité optimales.

Il est intéressant de comparer les résultats obtenus au niveau régional à ceux obtenus lors de l'enquête menée en 2002 dans les écoles de Chimay et qui a concerné plus de 2.000 élèves. En ce qui concerne les écoles fondamentales, Chimay obtient un taux plus faible pour la voiture (61%) mais un taux particulièrement élevé pour le transport en commun (23%). Pour les écoles secondaires, on observe un taux plus élevé que la moyenne régionale pour la voiture (54%) et proche de la moyenne régionale pour le transport en commun (35%).

Part modale des scolaires (fondamental) - Ecoles de Chimay (2002)

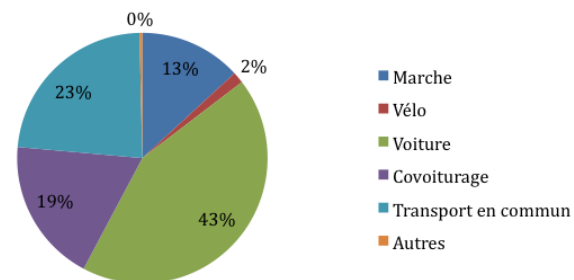


Figure 26: Part modale des scolaires, enseignement fondamental. Ecoles de Chimay (2002)

Part modale des scolaires (secondaire) - Ecoles de Chimay (2002)

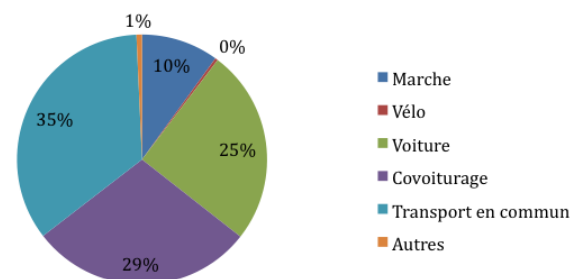


Figure 27: Part modale des scolaires, enseignement secondaire. Ecoles de Chimay (2002)

Mise en œuvre

Le Plan de Déplacements scolaires (PDS) est un ensemble de mesures concertées visant à améliorer l'accessibilité multimodale à l'école. Il doit contribuer à améliorer les conditions de sécurité sur le chemin et aux abords de l'école qui se lance dans la démarche, mais aussi à améliorer l'apprentissage des élèves à l'autonomie dans leurs déplacements.

Enquêtes scolaires

Le SPW met à la disposition des communes, dans le cadre de la réalisation d'un plan communal de mobilité ou d'un plan de déplacements scolaires, des outils permettant de mener efficacement des enquêtes en milieu scolaire. Les résultats sont présentés sous forme de graphiques et de cartes facilitant la visualisation du profil de mobilité d'un établissement scolaire. Cela permet également les comparaisons entre établissements et la sélection de mesures en phase avec les comportements de déplacements.

Etapes d'un PDS

La réalisation d'un PDS doit être un processus souple pour permettre aux écoles de l'adapter selon leur mode de fonctionnement. Il s'agit d'une démarche continue à long terme, le projet ne se clôturant pas à la fin d'une année académique. L'objectif est que l'école intègre ces apprentissages et la gestion de sa mobilité dans son projet d'école. Les étapes principales de la mise en œuvre d'un plan de déplacements scolaires sont synthétisées sur la figure ci-dessous.

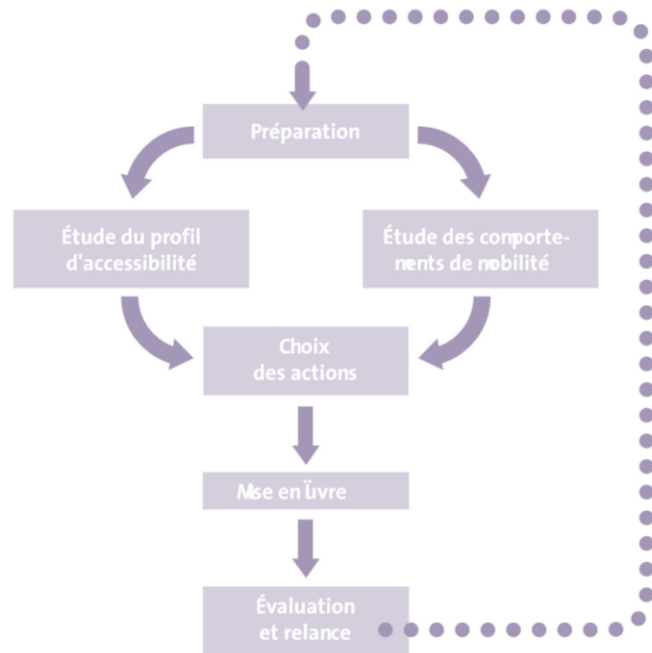


Figure 28: Etapes de la mise en œuvre d'un plan de déplacements scolaires (PDS)

Plus d'infos :

http://mobilite.wallonie.be/opencms/export/sites/be.wallonie.mobilite/fr/planification_realisations/pds/outils/cahier1.pdf

Acteurs

- Ecoles
- Communes
- SPW-DGO2
- Opérateurs de transport
- Associations cyclistes

- Acteurs du covoiturage

Bonnes pratiques

Printemps de la mobilité

Le concept du « Printemps de la Mobilité » porte sur la mise en place, dans les écoles, de projets clé sur porte menés par des groupes d'élèves pilotes sous l'impulsion d'associations actives dans le domaine de la mobilité. Chaque projet se compose d'animations spécifiques réparties par étape sur plusieurs mois. La concrétisation finale de ces projets donne lieu à l'organisation d'activités destinées à mobiliser l'ensemble des élèves des écoles participantes au cours d'un Printemps de la Mobilité.

Les projets "clé sur porte" ont été conçus par les associations Empreintes, Gamah, Pro Velo, Sentiers.be et Taxistop et sont les suivantes:

- **Ecole au bout des pieds** : Les enfants apprennent à se déplacer en rue en tenant compte des dangers de la circulation et définissent les itinéraires les plus adaptés pour rejoindre l'école à pied.
- **Construire son REVe** : Les enfants apprennent à se déplacer à vélo dans la circulation et définissent les itinéraires les plus adaptés pour rejoindre l'école. Le projet vise également à présenter les itinéraires aux autorités communales concernées ce qui favorise la réalisation des aménagements.
- **Schoolpool** : Un site Internet spécifique permet aux élèves et à leurs parents de trouver des covoitureurs afin de s'organiser plus facilement pour se rendre à l'école ensemble.

Plus d'infos : <http://printemps.mobilite.wallonie.be/>



Figure 29: Organisation d'un rang à vélo dans la commune d'Héron dans le cadre du Printemps de la Mobilité (Province de Liège)

ACTION F6 - HARMONISER LES POLITIQUES DE MOBILITE AVEC LES REGIONS VOISINES

Constat

La mobilité ne se limite pas aux frontières administratives voire même nationales. L'analyse des déplacements des travailleurs habitant la zone SESSAM montre que la majorité des travailleurs exerce un emploi dans la Province du Hainaut et la Province de Namur

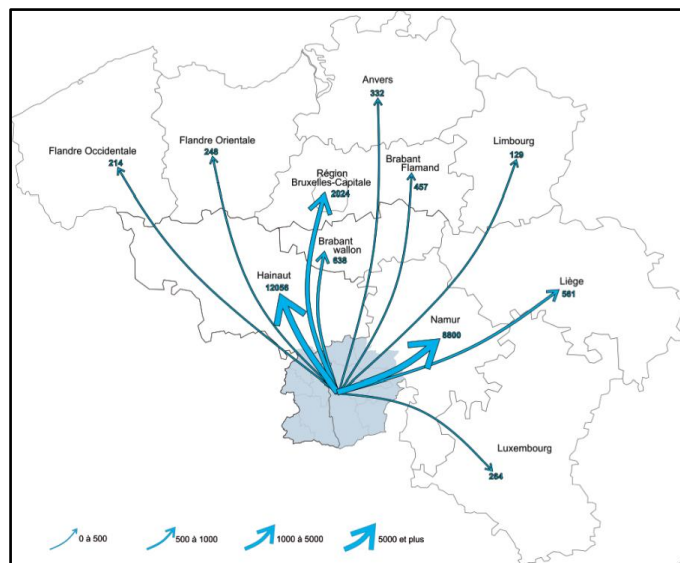


Figure 30: Flux de travailleurs habitant la zone d'étude, source : ONSS, 2007

Charleroi est de loin la commune qui attire le plus de travailleurs. Ensuite, ce sont principalement des communes de la zone d'étude à l'exception de Bruxelles-Ville et de Namur.

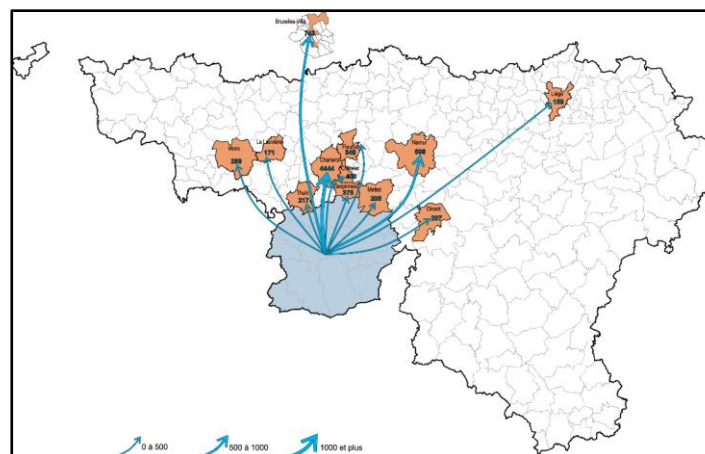


Figure 31: Destinations principales des travailleurs habitant la zone d'étude, source : ONSS, 2007

Si l'on s'intéresse à l'origine des travailleurs employés dans la zone d'étude, on observe que la majorité des travailleurs provient de la Province du Hainaut et de la Province de Namur.

COMMUNICATION ET GOUVERNANCE

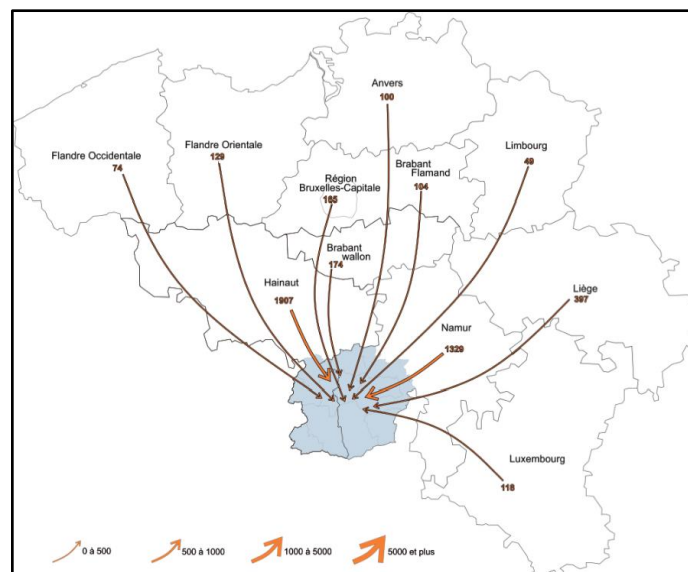


Figure 32: Flux des travailleurs travaillant la zone d'étude, source : ONSS, 2007

En matière de déplacements pour les achats, Charleroi, avec son offre commerciale importante et structurée en zones commerciales (Bultia, Couillet, ...) et centres commerciaux (Ville 2), attire la plupart des flux commerciaux, même pour les communes du sud de la zone (Chimay, Momignies).

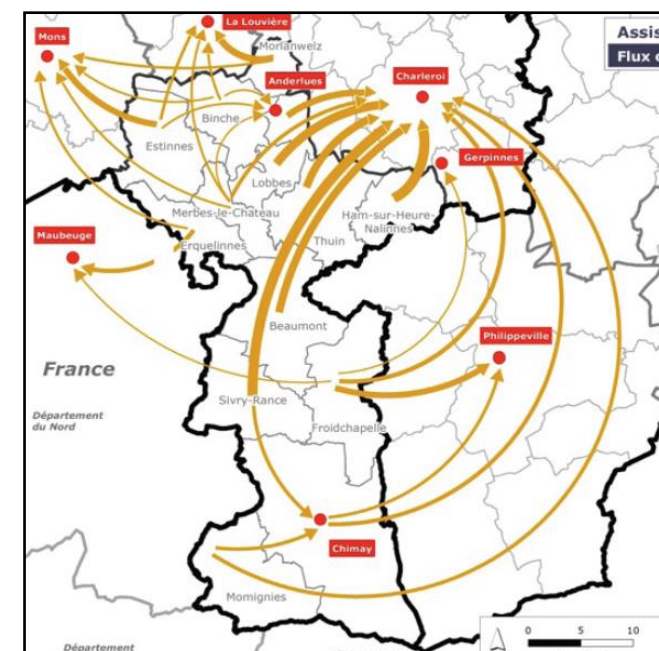


Figure 33: Analyse des flux commerciaux depuis l'arrondissement de Thuin, Source : SEGEFA, Université de Liège

Objectifs

- Assurer une cohérence entre les politiques des différentes régions et provinces
- S'informer sur les bonnes pratiques
- Servir de relais auprès des instances régionales

Mise en œuvre

Les actions menées doivent garantir une certaine cohérence avec celle des régions voisines et s'inscrire dans les politiques globales de mobilité édictées au niveau régional. Ceci doit se traduire par un dialogue régulier et une approche collective de la mobilité, condition indispensable pour éviter de reporter des problèmes sur d'autres territoires.

Des collaborations doivent être renforcées avec les communes voisines du territoire en particulier les communes suivantes :

- Thuin
- Ham-sur-Heure/Nalinnes
- Gerpinnes
- Charleroi

On notera d'ailleurs que la Ville de Charleroi est justement en train de réviser son plan communal de mobilité. Etant donné que Charleroi est de loin la destination extérieure principale des habitants du territoire SESSAM et agit comme la porte d'entrée vers d'autres destinations que ce soit par la route ou par le train, une concertation doit être mise en place afin d'être informé de l'évolution du dossier et anticiper d'éventuelles décisions qui mettraient en difficulté l'accessibilité du territoire SESSAM. Le rôle du Comité Stratégique de la région de Charleroi - Sud-Hainaut est décisif à cet égard.

Le forum mobilité (voir ci-dessous) doit se tenir informé des études de mobilité réalisées dans les territoires voisins et solliciter une présentation des résultats de ces études en vue d'identifier les synergies ou lever les problèmes éventuels.

Des contacts réguliers doivent également être établis avec les départements français limitrophes avec qui des collaborations intéressantes pourraient être menées dans les domaines suivants :

- Covoiturage (création de parkings, mise en place d'une plateforme transfrontalière, promotion)
- Transport à la demande transfrontalier
- Mise en place des réseaux cyclables transfrontaliers
- Promotion touristique

Les acteurs français principaux sont les suivants les Conseils Généraux et les Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) des différentes régions limitrophes au territoire SESSAM :

- Mission opérationnelle transfrontalière (MOT) : www.espaces-transfrontaliers.org
- DREAL Champagne Ardenne : www.champagne-ardenne.developpement-durable.gouv.fr
- Conseil régional Champagne Ardenne : www.cr-champagne-ardenne.fr
- DREAL Nord Pas de Calais : www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr
- Conseil régional Nord Pas de Calais : www.pasdecalais.fr
- DREAL Lorraine : www.lorraine.developpement-durable.gouv.fr
- Conseil régional Lorraine : www.lorraine.eu

Une rencontre annuelle entre le forum mobilité et les acteurs français doit être planifiée.

Acteurs

- Forum mobilité
- Communes
- Districts routiers
- Opérateurs de transport

ACTION F7 – AMELIORER LA FORMATION DANS LE DOMAINE DE LA MOBILITE

Constat

Trop peu de communes du territoire SESSAM dispose de personnel ayant les compétences pour une gestion harmonieuse des déplacements sur leur territoire. Etant donné que les élus changent au gré des élections communales, il est important qu'une certaine expertise « mobilité » perdure au sein des administrations communales

Objectifs

- Assurer la pérennité des projets en matière de mobilité
- Servir de personne ressource pour toutes les questions relatives aux déplacements
- Initier des projets innovants et diffuser des bonnes pratiques

Mise en œuvre

Le Conseiller en Mobilité est un relais, un lien entre les différents acteurs concernés par la problématique de la mobilité (responsables politiques, services techniques, associations, usagers,...) au sein d'une commune ou d'un autre organisme. Son rôle est d'identifier les dysfonctionnements, les éventuelles incohérences dans la gestion des déplacements, d'alerter les responsables, de favoriser les échanges entre interlocuteurs concernés et d'aider à aboutir à une solution satisfaisante pour le plus grand nombre.

La DG02 du SPW organise depuis plus de dix ans des formations de conseillers en mobilité. Ces cycles de formation permettent aux futurs conseillers en mobilité de développer leur sensibilité à tous

les aspects de la problématique des déplacements et à promouvoir un langage commun entre tous les acteurs de la mobilité. De ce fait, la formation rassemble des acteurs de la mobilité issus d'horizons très différents (communes, polices locales, administrations fédérales, régionales et provinciales, sociétés de transport en commun, associations spécialisées, etc.). Cette diversité constitue une richesse en suscitant des échanges intéressants et en alimentant le débat à partir d'expériences et de visions parfois très spécifiques de la problématique de la mobilité.

Plus d'infos :

http://mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/formation_informationsensibilisation/formation_base_cem/index.html

Acteurs

- Communes et intercommunales
- Districts routiers
- Opérateurs de transport

Budget et financement

La formation de conseiller en mobilité est gratuite pour les communes. De plus, le fait de disposer d'un CeM peut permettre aux communes d'accéder à certains subsides pour la réalisation de projets de mobilité.

ACTION F8 - DEVELOPPER LA PARTICIPATION CITOYENNE ET L'EMERGENCE DE PROJETS LOCAUX

Constat

Le schéma d'accessibilité et de mobilité définit le cadre d'actions à entreprendre par le Sud de l'Entre Sambre et Meuse au cours des dix prochaines années mais ne permet pas d'étudier en détails tous les projets et aménagements. Les Communes, les opérateurs de transport et la Région doivent s'engager dans des démarches citoyennes visant à mobiliser les habitants et/ou les associations locales pour faire émerger des idées nouvelles. Les enquêtes publiques peinent généralement à créer un réel débat sur les questions de gestion urbaine et se limitent dans la grande majorité des cas à une séance d'information où la co-construction du territoire est absente. Il est dès lors nécessaire d'innover pour renforcer la participation des citoyens, en particulier dans le domaine de l'aménagement des espaces publics et du transport.

Objectifs

- Co-construire les projets avec la population
- Sensibiliser aux enjeux de la mobilité durable et faire connaître les contraintes des acteurs
- Accélérer la prise de décision politique et l'acceptation publique face à certains projets

Mise en œuvre

Des approches novatrices ont été testées dans certaines villes avec des résultats encourageants. Dans la majorité des cas, ces projets comportaient des budgets conséquents en communication

afin tout d'abord de faire connaître les enjeux et les objectifs de la réalisation du projet, ensuite en vue de mobiliser différents types d'acteurs : citoyens, entreprises, écoles, ...

Le recours au numérique permet d'inciter les citoyens peu enclins à se déplacer, pour des raisons physiques, matérielles, familiales ou professionnelles, à prendre malgré tout part aux processus de décisions publiques. Le syndrome du « grand mâle blanc », intellectuel retraité, qui monopolise les débats publics nuit gravement à la démocratie participative et est la conséquence de l'utilisation de méthodes qui ne répondent pas aux aspirations d'une grande partie de la population. Les communes SESSAM pourraient tester des outils numériques afin de faire participer plus massivement les citoyens aux débats publics en général et en particulier dans le domaine du développement territorial et des transports. Cette approche est complémentaire des outils de participation classiques car dans la concertation, chaque outil a ses biais et le fait d'en associer plusieurs permet de les réduire. Ce type d'outil se veut complémentaire des rencontres physiques entre les services et les citoyens et ne doit pas s'y substituer, notamment dans le cadre des grands projets.

Acteurs

- Communes et intercommunales
- Districts routiers
- Opérateurs de transport
- Associations

Bonnes pratiques

Le portail « causes communes » de Rennes

Rennes a été la première ville française à ouvrir ses données publiques et travaille depuis longtemps sur la médiation urbaine. L'agglomération ne cesse de déployer des trésors d'inventivité,



notamment dans le domaine de la participation citoyenne à la vie de la cité : murs contributifs, espaces de discussion thématiques, enquêtes... L'objectif est de dépasser la notion de l'internaute qui pose sa question et de développer une communauté numérique de citoyens. La ville a notamment ouvert le site de débats « Causes Communes » qui a réuni près de 1.500 habitants, surtout des gens plus difficiles à mobiliser avec les outils plus classiques, comme les réunions publiques. L'objet de ce site est de pouvoir demander aux habitants leur avis sur des sujets d'actualité, sous forme d'enquêtes, de débats ou de discussions, pour « créer une dynamique sur des sujets importants.

Plus d'infos : <http://www.causes-communes.fr>

Consultation citoyenne numérique à Bordeaux

Les Bordelais sont invités depuis 2008 à donner leur avis sur les petits et grands chantiers de leur territoire via un site dédié. La Communauté Urbaine de Bordeaux a profité du lancement d'un grand projet, le franchissement Jean-Jacques Bosc au-dessus de la Garonne, pour initier cette plateforme innovante de consultation citoyenne. Le résultat est un site qui centralise l'ensemble des projets ouverts sur le territoire et qui a le mérite d'être ouvert en permanence pour permettre à chacun de participer en fonction de ses contraintes d'agenda. Les grands projets d'aménagement autant que les plus modestes sont ainsi référencés sur la plateforme. Le citoyen peut naviguer sur une carte afin de se repérer ou accéder directement aux consultations en cours. Les consultations qui sont fermées restent cependant toujours accessibles pour consultation. En interne, les agents des services techniques de la communauté urbaine alimentent le site en continu en fonction de l'évolution des projets. Lorsque les consultations sont clôturées, les commentaires sont remontés aux services concernés, qui les analysent et amendent les projets en fonction.

Plus d'infos : <http://jeparticipe.bordeaux.fr/>

La Toolbox Mobilité en Région de Bruxelles-Capitale

La Région de Bruxelles-Capitale a conçu une « Toolbox Mobilité » une véritable boîte à outils, destinée à encourager et accompagner les citoyens à chaque phase de l'élaboration d'un projet d'espace public. Facilement accessible depuis un site internet, la Toolbox contient différents matériels d'information et de communication, pour les aider à concevoir, développer, communiquer et mettre en œuvre leur projet de mobilité pour leur quartier. Lors du premier appel à projets en juin 2012, pas moins de 17 projets ont été déposés et six projets pilotes sont actuellement en cours de réalisation. Ceux-ci sont encadrés par un Mobility Coach qui joue le rôle d'intermédiaire entre les habitants et les autorités communales pour faire émerger des projets cohérents et acceptables par tous.

Plus d'infos : <https://toolboxmobilite.irisnet.be/>



Figure 34 Campagne de promotion de la Toolbox Mobilité, Bruxelles-Mobilité

ACTION F9 – ASSURER LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET SESSAM

Constat

Le projet SESSAM est une initiative de la plateforme intersectorielle du Sud de l'Entre Sambre et Meuse, soutenue par la Région wallonne, le Bureau économique de la Province de Namur et le Comité stratégique Charleroi Sud-Hainaut. Cette étude a associé au sein d'un comité de pilotage les différentes administrations régionales et provinciales, les opérateurs de transport. Celui-ci a suivi l'élaboration du plan et émis ses recommandations. A chaque phase de l'étude, les constats et propositions ont été présentés lors d'ateliers auxquels étaient conviés les représentants des communes et du monde associatif et économique.

Les différentes réunions et journées de travail organisées dans le cadre de l'élaboration du projet SESSAM ont permis la création d'une dynamique nouvelle et riche d'enseignements. Des échanges de point de vues aussi pertinents que variés ont permis la rédaction finale de cette étude qui doit se concevoir comme un schéma stratégique d'orientation qui nécessite des analyses complémentaires pour de nombreux volets mais dresse le plan général des actions à mener et identifie les acteurs et les sources de financement pour chacune de celles-ci.

La Conférence permanente pour le développement territorial a mené en 2011 un inventaire des dynamiques supra-communales en région wallonne. Il semble ressortir de la carte ci-contre que l'aire métropolitaine de Charleroi et les communes du Sud de l'Entre Sambre et Meuse ne se sont pas inscrites dans un projet visible de supracommunalité.

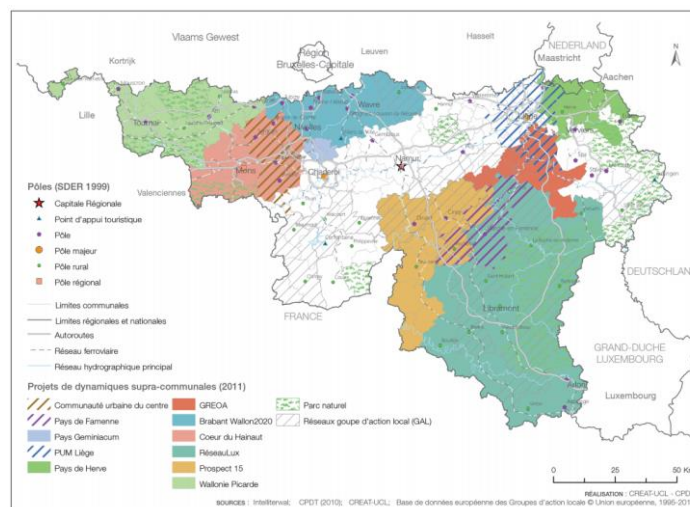


Figure 35 Carte des dynamiques supra-communales en Région wallonne en 2011 (Source : CPDT)

Ce constat doit être nuancé dès lors que les forces vives (représentants du monde économique, syndical et politique) de la région de Charleroi et du Sud Hainaut sont déjà réunies au sein du Comité de développement stratégique de la région de Charleroi et du Sud-Hainaut (CDS) qui se réunit une fois par mois. Créé en 2007, le CDS est un lieu d'échange d'informations, de réflexion, d'action et de promotion en lien avec le développement stratégique au sens large de la région de Charleroi et du Sud-Hainaut. Il a pour objet principal de jouer un rôle moteur de développement au niveau supra-communal.

En outre, au niveau de cette zone, un projet de création d'une conférence des bourgmestres est actuellement à l'étude à l'initiative du Comité et du Ministre des Pouvoirs locaux.

Cependant, cette dynamique supra-communale ne concerne qu'une partie du territoire SESSAM. Dès lors des synergies doivent être trouvées pour mener des réflexions stratégiques coordonnées sur l'ensemble du territoire.

Objectifs

- Disposer d'un lieu d'échanges pour entretenir le débat sur les enjeux en matière de mobilité et d'aménagement du territoire ;
- Assurer le suivi effectif de l'étude et la concrétisation d'un maximum d'actions ;
- Faciliter la prise de décision au niveau supra-communal en apportant une vision éclairée et partagée.

Mise en œuvre

Conférence des Bourgmestres

Il est primordial de pérenniser la démarche en instituant un organe de suivi du schéma d'accessibilité et de mobilité. Une piste intéressante consiste à créer une conférence des bourgmestres du Sud de l'Entre Sambre et Meuse qui aura pour mission d'assurer le suivi des actions, de prendre des décisions sur les grandes orientations et d'effectuer périodiquement le bilan des actions menées. La Conférence des Bourgmestres est un lieu politique informel permettant l'expression des maïeurs du territoire du Sud de l'Entre Sambre et Meuse. Elle offre, aux dirigeants des communes concernées par ce schéma, l'occasion de confronter leurs opinions, de débattre des stratégies à adopter et surtout, d'affirmer une volonté et une ambition communes pour la région. Les sujets abordés relèvent de la supracommunalité et peuvent aborder de nombreuses thématiques. Une première étape consisterait à organiser une rencontre semestrielle des 12 bourgmestres en vue de définir les actions prioritaires à mener en matière de mobilité. La création d'une centrale de mobilité et la mise en place d'un système de transport à la demande sont des cas d'école très intéressants car leur mise en œuvre requiert l'adhésion des différentes communes.

Cette conférence doit disposer d'un coordinateur permanent qui se chargera d'organiser les réunions et d'établir les comptes-rendus. Etant donné sa dimension politique et l'existence de structures déjà bien établies au sein des intercommunales, celle-ci

pourrait sans doute être confiée, dans un premier temps du moins, conjointement à IGRETEC et au BEP et présidée par un bourgmestre (mandat tournant) d'une des communes. La création d'une ASBL en charge du suivi du projet de territoire pourrait s'envisager par la suite⁵.

Charte d'engagement

La mise en place d'une conférence des bourgmestres pourrait donner naissance à la signature d'une charte d'engagement affirmant la volonté des différentes communes de mettre en place des organes de suivi à l'échelle supra-communale dans le domaine de la mobilité et du développement territorial.

Formaliser dans une charte les grands principes dont la mise en œuvre serait de nature à garantir une gestion optimale de la mobilité et de l'aménagement du territoire apparaît comme un mode d'expression de la conviction commune qu'il convient d'agir de façon collective afin de mieux coordonner les initiatives locales. Cette charte constituerait un acte d'engagement politique et moral volontaire et un document de référence pour une politique ambitieuse de gestion des déplacements. La signature de la charte ou l'approbation de ses principes par délibération auront valeur d'engagement à respecter son contenu et à promouvoir les actions contribuant à sa mise en œuvre.

Un suivi annuel de cette charte serait mis en place et ferait l'objet d'échanges, soit dans le cadre de la conférence des bourgmestres (voir ci-dessus), soit dans le cadre d'un colloque annuel organisé sur les questions de la mobilité (voir ci-dessous).

Forum mobilité

La plateforme intersectorielle du Sud de l'Entre Sambre et Meuse, à l'initiative du projet SESSAM, doit maintenir son action de rassemblement des acteurs du territoire et de diffusion des bonnes

⁵ Il est à noter qu'au niveau de la région de Charleroi et du Sud-Hainaut, le Comité de développement stratégique et le Ministre des Pouvoirs locaux portent déjà un projet de création d'une Conférence des Bourgmestres.

pratiques notamment en matière de mobilité. Une piste consisterait à faire évoluer cette plateforme vers un « forum mobilité » qui regrouperait les personnes actives dans le domaine de la mobilité tant au niveau des communes qu'au niveau des intercommunales et des associations et des représentants des sociétés de transport public et des districts routiers. Ce forum mobilité organiserait des rencontres trimestrielles pour évaluer le suivi des projets et alimenter les options stratégiques à définir par la conférence des bourgmestres. Selon les ressources humaines et financières disponibles, ce forum mobilité pourrait être coordonné par l'ASBL Mobil ESEM en charge de mettre en place une centrale de mobilité et de fédérer les initiatives locales en matière de mobilité sur le territoire SESSAM.

Un colloque annuel pourrait être organisé pour faire le point sur l'avancée des projets et assurer la dissémination des informations auprès des acteurs du territoire et des citoyens au travers notamment de la presse régionale et locale.

Tableau de bord

Le tableau de bord (à produire ultérieurement) résume les différentes actions réparties en 6 volets et précise à quel horizon ces actions doivent être réalisées (ce qui ne signifie pas qu'il ne faut pas y travailler dès à présent), quels sont les acteurs compétents pour y parvenir et lequel d'entre eux doit coordonner l'action.

Bonnes pratiques

La stratégie de gouvernance du Cœur du Hainaut

Le territoire Cœur du Hainaut, Centre d'énergies, est un bassin de vie wallon qui regroupe les régions du Centre et de Mons-Borinage, soit 25 villes et communes regroupant près de 500.000 habitants et couvrant une superficie de 1.000 km². Rapidement, le besoin de définir une appellation commune à ce territoire à la fois homogène et hybride s'est fait sentir. Ainsi, depuis mars 2010, une

nouvelle appellation a vu le jour : Cœur du Hainaut, Centre d'énergies.



Figure 36 Carte du territoire Cœur du Hainaut, Centre d'énergies

Au cours de l'année 2010, à l'issue de 6 ateliers prospectifs, 7 axes stratégiques ont été définis en vue d'assurer le redéploiement économique et social du territoire à l'horizon 2025 :

- Gouvernance
- Innovation économique
- Image positive
- Qualité de vie
- **Mobilité**
- Energie
- Horizon européen

En matière de mobilité, l'enjeu stratégique consiste à repenser la mobilité au sein du territoire par la mise en place d'infrastructures qui assurent une meilleure répartition des différents modes de

COMMUNICATION ET GOUVERNANCE

transport, tout en veillant à développer des connexions vers l'extérieur. Cet axe se décline en un portefeuille d'actions :

- Développer une offre de qualité en matière de transports des personnes et de marchandises se positionner comme le bras « Est » du canal Seine-Nord Europe.
- Stimuler la mise en place de solutions créatives de déplacement économes en énergie et de désenclavement des populations.
- Créer un système de transport permettant :
 - une desserte interne entre les pôles (tram urbain, Rapidobus),
 - de rapprocher Mons et La Louvière par un bouclage du RER (via Braine-le-Comte et Nivelles),
 - d'assurer la connexion du territoire à Bruxelles et Valenciennes.
- Repenser l'aménagement du territoire en densifiant les pôles urbains et en garantissant la localisation des zones d'activités près des nœuds de transports afin d'optimiser les logiques de mobilité.

Toutes les forces vives locales se sont engagées dans ce projet de territoire ambitieux à l'horizon 2025 : entreprises, universités, syndicats, centres de recherche, personnalités politiques, etc. Leur engagement se manifeste de plusieurs manières :

- par leur adhésion au projet via la signature d'une charte d'engagement
- par la participation à de nombreux ateliers et forums de réflexion organisés depuis 2008 (plus de 700 personnes associées !),
- par les nombreuses idées de projets à mettre en œuvre pour la reconversion du Cœur du Hainaut,
- par leur engagement dans le cadre d'un Partenariat stratégique local, structure bénévole d'environ 30 personnes mise en place pour l'élaboration et le suivi du plan de redéploiement.

Plus d'infos : <http://www.coeurduhainaut.be/>

La Conférence des Bourgmestres de Wallonie picarde

La Conférence des Bourgmestres est un lieu politique informel permettant l'expression des 23 maières de la Wallonie picarde. Elle offre, aux dirigeants des communes concernées par le Projet de Territoire, l'occasion de confronter leurs opinions, de débattre des stratégies à adopter et surtout, d'affirmer une volonté et une ambition communes pour leur région. Les sujets abordés relèvent de la supracommunalité en matière, notamment, de sécurité, de mobilité, d'énergie éolienne, ... A ce jour, la Conférence des Bourgmestres de Wallonie picarde s'est réunie à sept reprises dans des lieux différents.

Ces rencontres ont permis aux communes de définir une stratégie commune et sont parvenues à fédérer les forces vives autour des ses atouts et des défis à relever sur le plan économique, culturel et social. Le territoire s'est ainsi doté d'un nouveau nom : la Wallonie picarde. Cette nouvelle appellation témoigne du fait qu'il s'agit d'une région à part entière, avec ses spécificités, ses atouts et qui mérite de rayonner au travers de sa propre identité. Loin de se cantonner au seul changement de dénomination, la Wallonie picarde s'affirme et se projette avec cohérence, cohésion et ambition au travers d'un Projet de territoire Wallonie Picarde 2025. Celui-ci exprime et planifie ce qui a été identifié comme essentiel au développement harmonieux du territoire au travers de projets concrets à mener dans les 15 années à venir. L'ASBL Wallonie Picarde a été créée en vue d'assurer le suivi de cet ambitieux projet.

Plus d'infos : <http://www.wapi2025.be/>

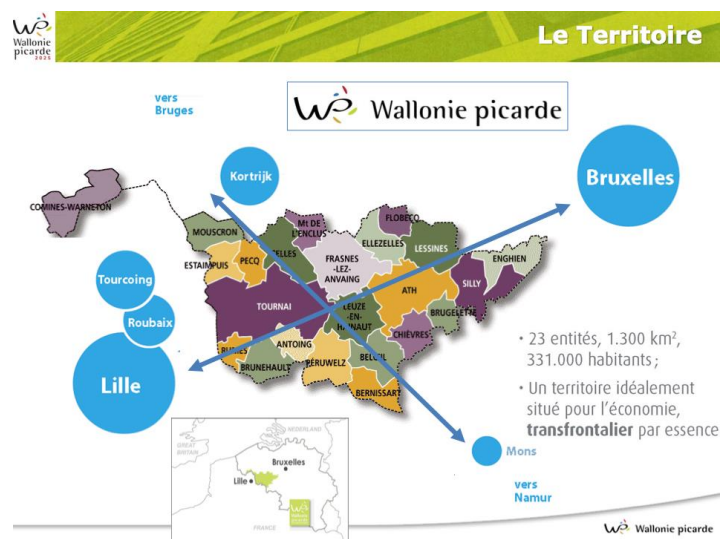


Figure 37 Le territoire de Wallonie Picarde (Source : T. Da Costa, ABSL Wallonie Picarde)



Figure 38 Identité visuelle du projet de territoire Wallonie Picarde 2025