

**Plate-forme intersectorielle
du sud de l'entre Sambre et Meuse**

Compte-rendu de la matinée de rencontres

« *La mobilité au sud de l'entre Sambre et Meuse: analyse
de la question et recherche de solutions* »

22 septembre 2009



Octobre 2009

Avec le soutien de la Communauté française
Direction Générale de la Santé

Table des matières

Introduction	3
Présentation de la plate-forme intersectorielle du sud de l'entre Sambre et Meuse	4
Portrait de l'accessibilité du territoire	6
La mobilité : qu'en pensent les citoyens ?	15
Présentation du projet www.luxcovoiturage.be	19
Mobilité, emploi et insertion : quels constats, quels freins et quelques clés pour agir	22
Quels projets et quels opérateurs pour le sud de l'entre Sambre et Meuse	28
Liste des participants	29
Liste des organisateurs	31

Introduction

La mobilité: d'un constat vers une recherche de solution

A destination des acteurs locaux (élus, professionnels, ...) travaillant dans les secteurs de l'environnement, du social, de la culture et de l'économie, cette matinée a pour objectif de porter un regard sur la question de la mobilité au sud de l'entre Sambre et Meuse (plus précisément sur les communes de Beaumont, Chimay, Couvin, Doische, Froidchapelle, Mommignies, Sivry-Rance et Viroinval), et d'initier des offres de solutions (renforcement d'initiatives existantes, mise en œuvre de nouveaux projets)

Les objectifs de cette rencontre étaient de permettre aux participants :

- De découvrir une analyse de la situation et des pistes de solutions
- De bénéficier d'un regard sociologique sur la question de la mobilité
- De participer à la recherche et à la mise en œuvre de solutions pertinentes et cohérentes pour le sud de l'entre Sambre et Meuse

Programme de la matinée

9h00 Accueil

9h30

« **Présentation de la plate-forme intersectorielle du sud de l'entre Sambre et Meuse** »

9h45

« **Portrait de l'accessibilité du territoire** »

Par Thomas Puissant, chargé de projets (*GAL de la botte du Hainaut*) et Richard Remisz (*Hainaut Développement - Cellule Statistiques*)

10h15

« **La mobilité : qu'en pensent les citoyens ?** »

Présentation d'une enquête locale réalisée par les partenaires de la plate-forme intersectorielle du sud de l'entre Sambre et Meuse

10h40 Pause

11h00

« **Présentation du projet www.luxcovoiturage.be** »

Par Olivier Jadoul (*échevin de la Commune de Neufchâteau*) et Raphaël Tiemard (*société Vivao.be*)

11h30

« **Mobilité, emploi et insertion : quels constats, quels freins et quelques clés pour agir** »

Par Olivier Marchal (*sociologue - Comité Subrégional de l'Emploi et de la Formation de Charleroi*)

11h50

« **Quels projets et quels opérateurs pour le sud de l'entre Sambre et Meuse ?** »

Discussion et débat sur les actions prioritaires

Cette rencontre a été organisée à l'initiative de la plate-forme intersectorielle du Sud de l'entre Sambre et Meuse

Plus particulièrement par les organismes suivants

- Aide à Domicile en Milieu Rural
- Aide et Soins à Domicile Hainaut Oriental - Croix Jaune et Blanche
- Centre de Guidance de Chimay - Antenne du Centre de Guidance de Jolimont
- Coordination Aide et Soins à Domicile - Thudinie
- Commission subrégionale de Thuin - AWIPH
- Centre Local de Promotion de la Santé de Charleroi-Thuin
- Déclic
- Fondation Chimay Wartoise
- Fondation Rurale de Wallonie - Antenne de l'Entre Sambre et Meuse
- GECO (Groupement Economique Sud entre Sambre et Meuse)
- Hainaut Développement
- Institut L'Accueil de Froidchapelle
- Miresem (Mission Régionale pour l'Emploi et l'Insertion du Sud de l'entre Sambre et Meuse)
- Observatoire de la Santé du Hainaut
- AMO Oxyjeune
- Plan de Cohésion sociale de Chimay
- Planning familial La Bulle - Chimay
- Vie Féminine - Thuin

Présentation de la plate forme intersectorielle du sud de l'entre Sambre et Meuse

Plate-forme intersectorielle du sud de l'entre Sambre et Meuse : une initiative au service de la qualité de vie

Qui sommes nous ?

Les membres de la plate-forme ont défini celle-ci comme un lieu privilégié de rencontres et d'échanges pour les institutions et organismes issus de différents secteurs (économique, culturel, social et environnemental, ...), qui désirent travailler sur le développement local et sur l'amélioration de la santé et du bien-être de la population du sud de l'entre Sambre et Meuse.

Les membres de cette plate-forme se reconnaissent mutuellement des compétences et une capacité d'influence. La plate-forme fait ainsi apparaître les complémentarités entre ses membres et favorise la communication et leur aptitude à agir ensemble. Elle devient ainsi un outil pouvant générer réflexions et actions pour le développement et la revitalisation du territoire couvert.

Constats partagés

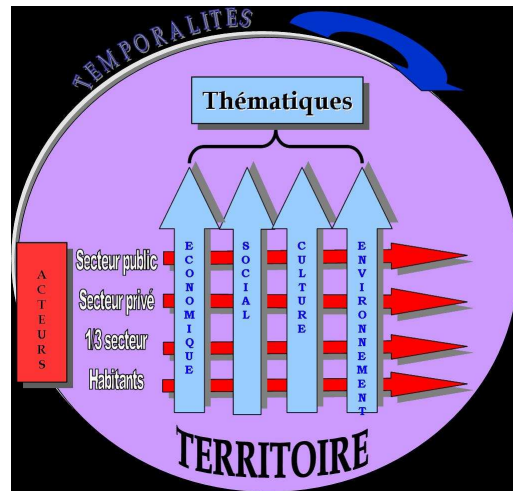
Plusieurs éléments sont communs à l'ensemble des membres de la plate-forme :

Tout d'abord, ils partagent une même vision globale de la santé : la santé est une ressource qui permet aux personnes d'atteindre un bien-être, de satisfaire leurs ambitions et d'agir sur leur environnement physique et social. Il faut ainsi la considérer de manière globale et prendre en compte l'ensemble des facteurs (déterminants de la santé) qui l'influence :

- les facteurs biologiques et génétiques,
- les habitudes de vie : consommation, activité physique, sommeil, alimentation, gestion du stress, ...
- l'environnement physique et social : air, eau, bruit, sécurité, habitat, revenus, emploi, vie sociale et culturelle, ...
- l'accessibilité aux structures de santé

Ensuite, ils souhaitent travailler leur démarche intersectorielle selon l'approche du développement local qui se définit comme un « processus collectif d'innovation territoriale inscrit dans la durabilité. Ce processus s'enracine dans un territoire pertinent, il y fédère et organise en réseau les acteurs économiques, sociaux, environnementaux et culturels pétris d'une

culture commune de projet dont la finalité est le bien-être collectif et la centralité : l'être humain » (D.-P. Decoster) et qui peut se représenter au travers de la matrice suivante :



Enfin, les membres de la plate forme ont comme objectifs communs, de contribuer à l'amélioration de la santé et de la qualité de vie de la population du sud de l'entre Sambre et Meuse

Cadre de travail

Dans un premier temps, les membres de la plate-forme ont déterminé le territoire sur lequel ils souhaitaient ancrer leurs actions. Ce territoire, zone d'influence partagée par les membres, couvre ainsi les cinq communes de la botte du Hainaut et Couvin, Viroinval et Doische.

Ensuite, la définition des objectifs à poursuivre a été définie de manière collégiale, à savoir être un lieu de vigilance (quelles sont les problématiques prioritaires), d'interpellation (des élus, du tissu associatif mais également des citoyens) et d'émergence de projets à l'échelle du territoire défini.

Plus précisément, la plate forme s'est donné les objectifs suivants :

- identifier des acteurs locaux issus de différents secteurs.
- donner une plus grande visibilité et accessibilité à l'information et aux ressources existantes.
- fédérer des acteurs locaux dont les actions ont un impact sur la santé et sur la qualité de vie des citoyens de leur territoire.

- développer un effet « caisse de résonance » pour les activités organisées par les différents secteurs : visibilité et reconnaissance à plus grande échelle, meilleure diffusion de l'information, association positive à une démarche symbolisant le dynamisme, la collaboration et la mobilisation d'une région
- réaliser des économies d'échelle par la mutualisation des ressources et des compétences.

Pour atteindre ces objectifs, les membres se réunissent à deux niveaux :

- réunions plénières : regroupant l'ensemble des membres, ce sont des lieux d'orientation et d'urgence des axes de travail.
- groupes de travail : constitués d'une partie des membres de la plate-forme, ces groupes se donnent comme missions d'opérationnaliser les activités portées par la plate-forme.

Réalisation d'événements

Depuis le début de son travail, la plate-forme a choisi d'organiser des moments de rencontres qui permettent de partager le résultat de ses réflexions :

Juin 2006 « *quel lien entre la qualité de vie et le développement économique, social, culturel et environnemental* ». Cet événement a été le point de démarrage de la mise en place de la plate-forme intersectorielle.

Septembre 2008 « *panorama socio-démographique du sud de l'entre Sambre et Meuse : des chiffres pour l'action* ». Rencontre qui a permis d'avoir un regard statistique sur les réalités du territoire.

Septembre 2009 « *La mobilité : d'un constat vers une recherche de solutions pour le sud de l'entre Sambre et Meuse* ». Première action sur une thématique considérée par les membres de la plate-forme comme une problématique prioritaire et éminemment intersectorielle (les problèmes de mobilité ont en effet des conséquences sur la perte de liens sociaux, sur l'accès aux activités culturelles, sur la capacité à trouver un emploi, ...)



Intervention de Philippe Mouyart
 Centre Local de Promotion de la Santé de Charleroi-Thuin (membre de la plate-forme intersectorielle)
 Avenue Général Michel, 1b
 6000 - Charleroi
 Tél : 071/33.02.29
 Fax : 071/31.82.11
 Courriel : philippe.mouyart@clpsct.org
 Site web : www.clpsct.org

Portrait de l'accessibilité du territoire

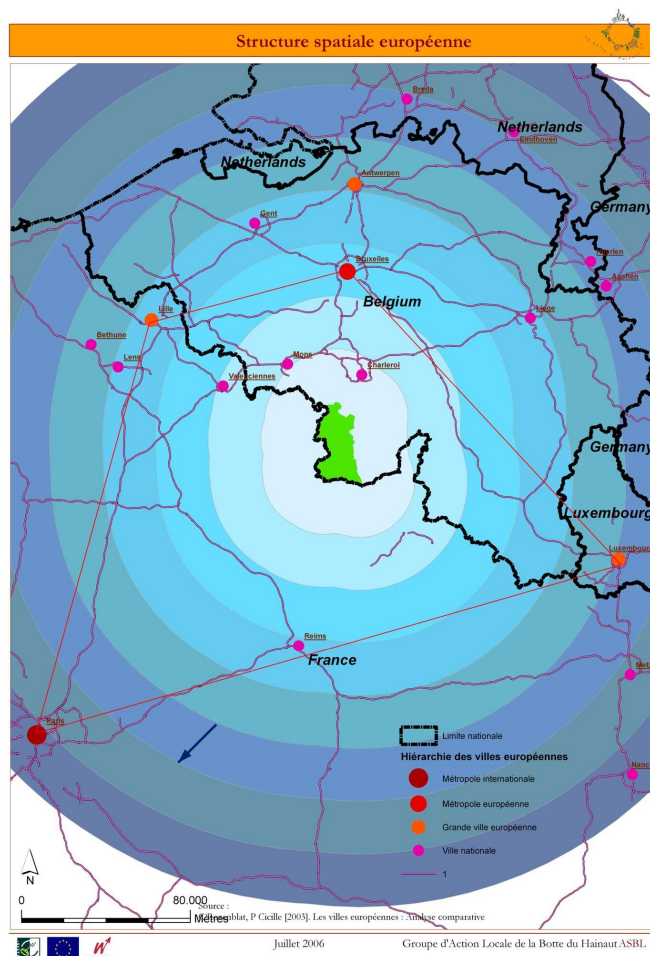
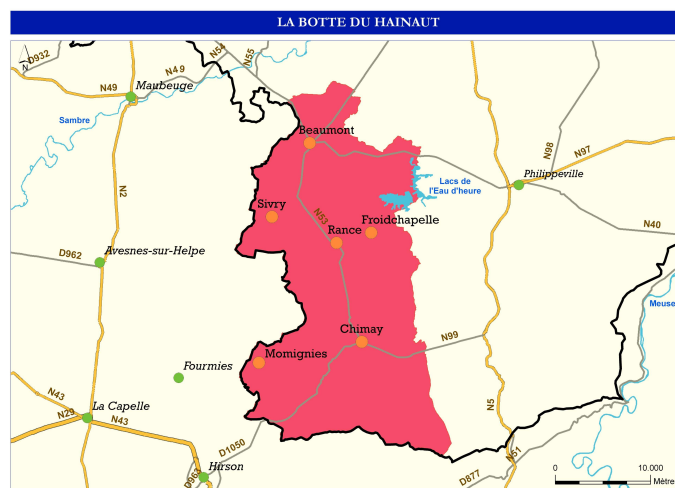
Le tableau de bord du territoire de la Botte du Hainaut

La structure spatiale et l'accessibilité au territoire de la Botte du Hainaut

Quelques données sur le territoire ... en très bref :

- 534,7 km²
- 29.970 habitants
- 56 habitants au km² (pour la Région wallonne, la densité est de 201 habitants au km²)
- 19.700 ha de forêt - 0,66 ha par habitants (0,16 ha par habitants pour la région wallonne)
- 11.200 ha sous Natura 2000 - 21% du territoire (13% pour la région wallonne)

Nous sommes donc dans une zone à faible densité de population et avec beaucoup de forêt - ce qui est un élément qui va influencer les possibilités de déplacements



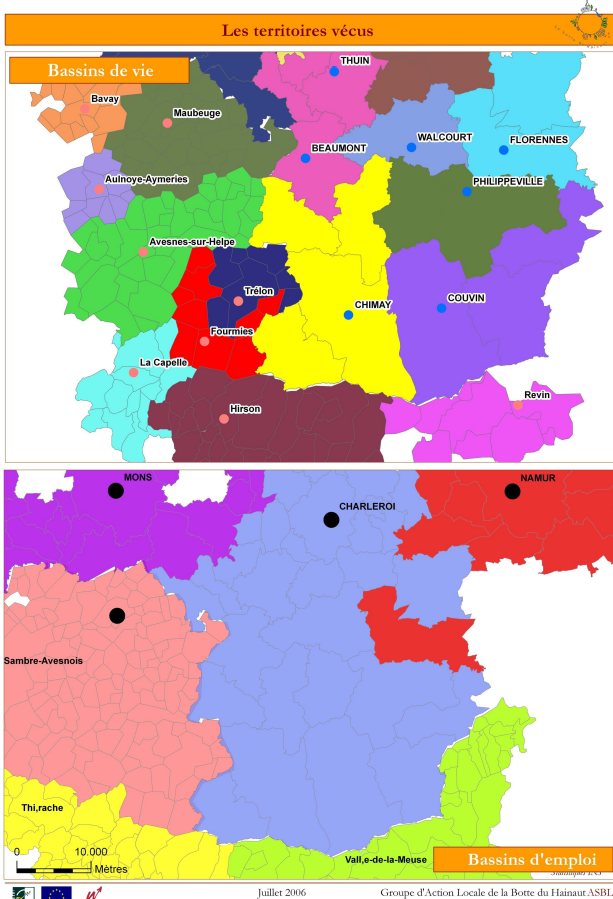
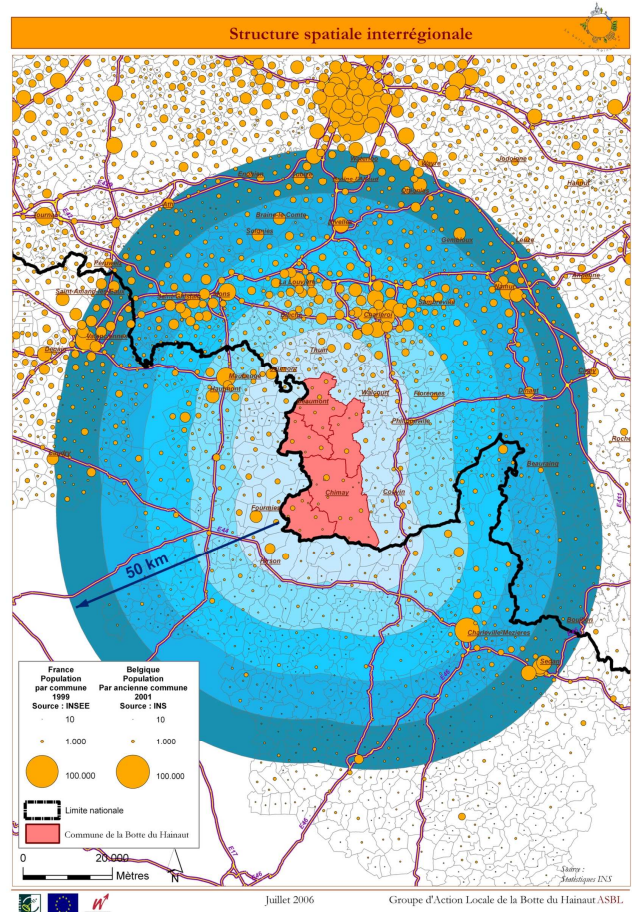
La structure spatiale européenne

Le territoire se situe au centre de 4 zones urbaines : Paris (230 km), Lille (125 km), Bruxelles (100km) et Luxembourg (190 km). Comme le montre la carte ci-contre, elle est éloignée des eurocorridors ce qui revient à dire qu'elle est entourée, mais pas concernée par ces grands axes européens.

La structure spatiale interrégionale

Le territoire est situé dans les zones d'influence de plusieurs pôles urbains (Charleroi, La Louvière, Mons pour la Belgique et Maubeuge, Fourmies, Charleville-Mézière pour la France) et de plusieurs pôles ruraux (Chimay, Couvin, Philippeville, Binche pour la Belgique et Avesnes, Hirson, Revin, Fumay pour la France)

Pôles urbains	Distance	Population (1999 - FR et 2001 - BE)
Charleroi	40 km	276.697
Maubeuge	35 km	99.900
La Louvière	45 km	122.981
Mons	49 km	155.865
Charleville-M	72 km	65727
Fourmies	31 km	17.151
Pôles ruraux		
Chimay	12 km	3.945
Hirson	36 km	11.229
Couvin	26 km	3.891
Philippeville	36 km	2.513
Avesnes-sur-Helpe	38 km	8.294



Les territoires vécus

L'étude de l'organisation territoriale des services (bassins de vie) et des déplacements domicile-lieu de travail (bassins d'emploi) permet de définir ce que l'on appelle les territoires vécus. L'appartenance à un bassin de vie ou d'emploi exprime une certaine affinité de comportement des résidents du territoire vis-à-vis des pôles de services ou d'emploi.

Sur le territoire de la botte du Hainaut, il y a une polarisation du bassin de vie vers la ville de Chimay et une polarisation du bassin d'emploi vers Charleroi

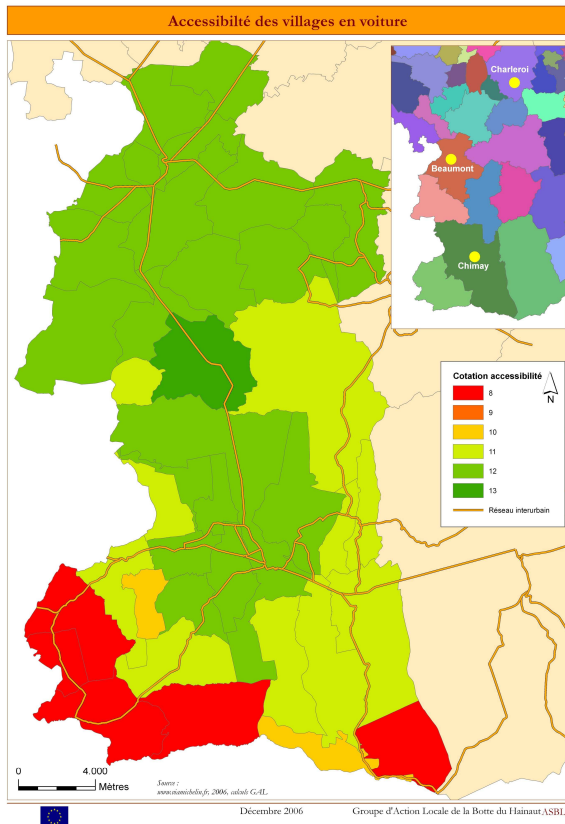
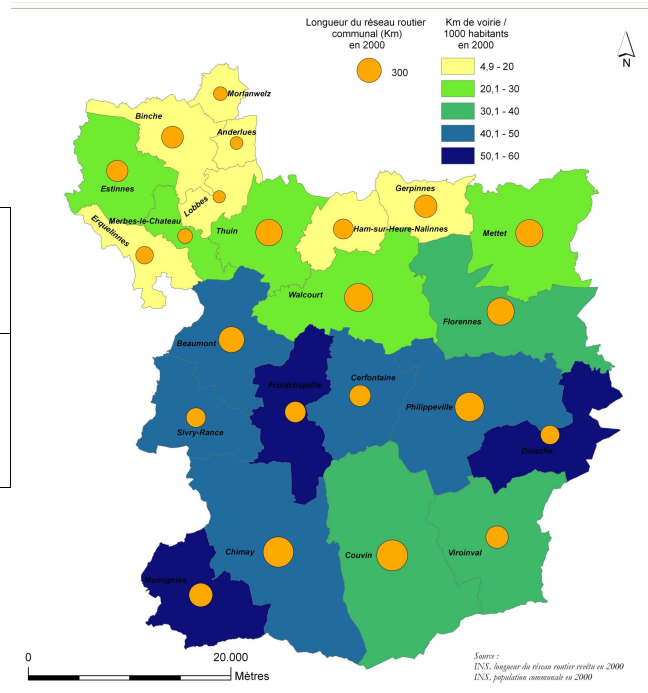
Pôles urbains	Bassin de vie	Bassin d'emplois
Beaumont	Thuin-Beaumont	Charleroi
Chimay	Chimay	Charleroi-Chimay
Froidchapelle	Chimay	Charleroi
Momignies	Chimay	Charleroi-Chimay
Sivry-Rance	Chimay	Charleroi

L'accessibilité du territoire : en voiture ...

Le territoire est parcouru par un important réseau routier communal, ce qui représente un coût important au niveau de son entretien (aménagement, sécurité, ...).

	Réseau Région wallonne	Réseau communal	Km de voirie communale pour 1000 hab.
Beaumont	34 km	306 km	45,8
Chimay	60 km	410 km	42,0
Froidchapelle	27 km	196 km	59,1
Momignies	23 km	259 km	50,5
Sivry-Rance	12 km	183 km	40,6

L'indice « longueur du réseau routier pour 1000 habitants » permet d'avoir une idée de la difficulté pour une commune d'entretenir son réseau dès lors que ses revenus sont généralement liés au nombre d'habitants. A titre de comparaison, en Région wallonne, le rapport est de 23,47 km/1000 habitants.



L'analyse de l'accessibilité effectuée sur base des temps de parcours permet d'évaluer l'accessibilité de chaque village.

Une évaluation des temps de parcours en voiture depuis chaque village vers 3 pôles (Beaumont, Chimay, Charleroi) a permis de définir 6 classes de temps de parcours :

Classe de temps de parcours en minute	Cote
0 – 15 minutes	5
15 – 30 minutes	4
30 – 45 minutes	3
45 – 60 minutes	2
Plus de 60 minutes	1
Impossible	0

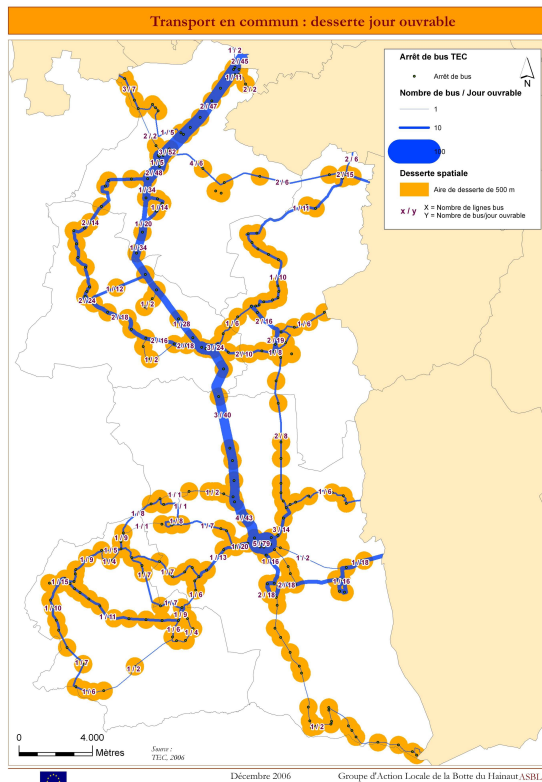
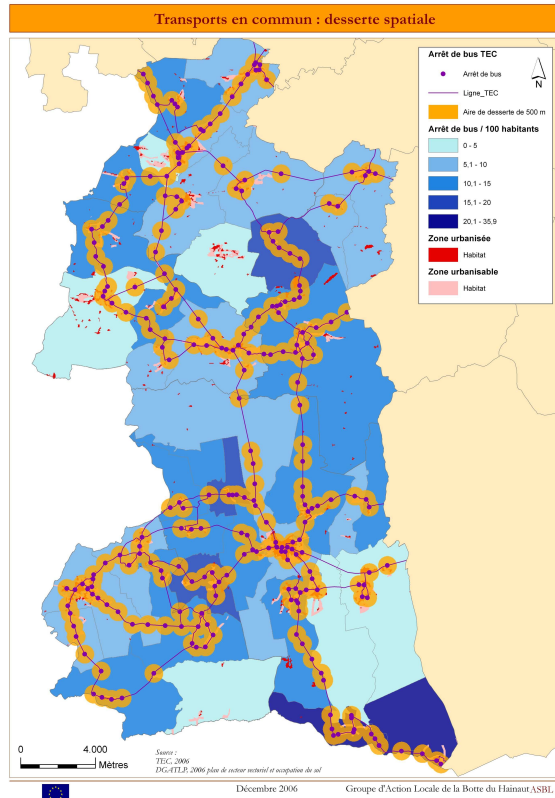
L'addition des 3 résultats a été réalisée pour fournir un indice d'accessibilité en 15 points (cfr illustration ci-contre). Au plus la cote est élevée, au plus le village est accessible depuis les 3 pôles choisis.

L'accessibilité du territoire : en bus ...

Le territoire de la botte du Hainaut est parcouru par 11 lignes de bus :

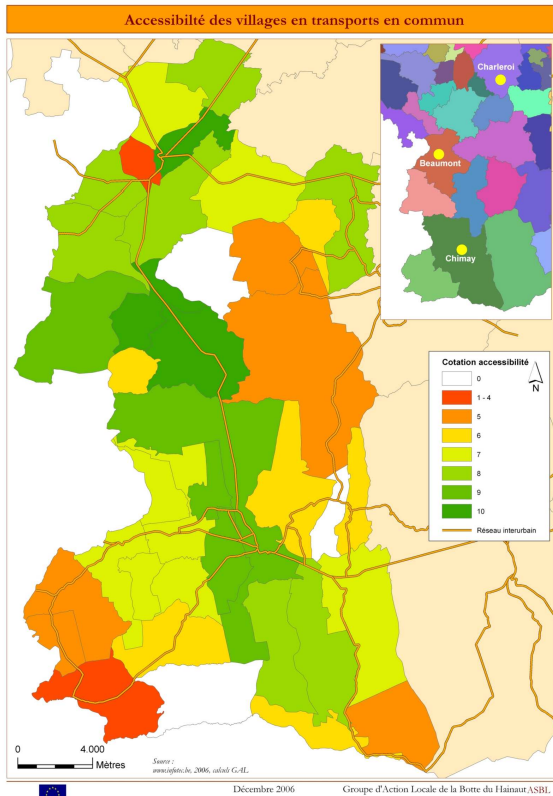
L59	Chimay/Rièzes/Couvin
L60/1	Chimay/Gonrioux/Couvin
L99	Biesmes-sous-Thuin/Beaumont/Erquelines
L109	Charleroi/Beaumont/Chimay
L119	Biercée/Ragnies/Beaumont
L129	Chimay/Mons
L132c	Walcourt/froidchapelle/Chimay
L134/	Mons/Beaumont
L136d	Florennes/Philippeville/Rance
L156a	Chimay/Momignies
L156c	Chimay/Mariembourg

	Nombre d'arrêts de bus	Nombre d'arrêts de bus/100 hab	Densité d'hab/km ²
Beaumont	44	0,65	72
Chimay	94	0,96	50
Froidchapelle	36	0,99	42
Momignies	43	0,84	60
Sivry-Rance	33	0,71	63



L'élément déterminant dans le choix d'un mode de transport reste la fréquence de passage

L'accessibilité en transport en commun a été calculée sur base de la même méthode que pour l'accessibilité en voiture (évaluation des temps de parcours depuis chaque village vers les 3 pôles Beaumont, Chimay, Charleroi avec définition de 6 classes de temps de parcours), ce qui donne les cotations suivantes :



L'accessibilité du territoire : conclusions

La voiture :

- Réseau = charge importante pour les communes
- Pôles sans contournement routier
- Quid des chaînons manquants: E420, N54,

Les transports en commun:

- Pas de train
- Desserte spatiale satisfaisante
- Desserte fréquentielle insuffisante dans la quasi-totalité des villages
- 1 axe important: ligne 109a

Les informations présentées le 22 septembre sont extraites du dossier « Le tableau de bord de la Botte du Hainaut »



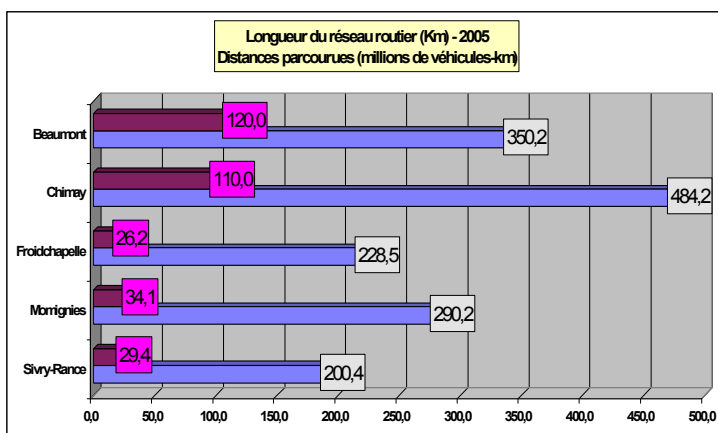
Intervention de Thomas Puissant
 Groupe d'Action Locale de la Botte du Hainaut asbl
 Place Albert Ier, 38
 6440 - Froidchapelle
 Tél : 060/41.14.07
 Fax : 060/41.24.35
 Courriel : info@galdelabotte.be
 Site web : www.galdelabotte.be

Accessibilité du territoire ... des données de la cellule statistiques de Hainaut Développement

Réseau routier et distances parcourues

C'est dans l'entité de Chimay que le réseau routier est le plus étendu avec plus de 480 km de voiries. A l'opposé, Sivry-Rance ne compte que 200 km de routes. Si le territoire de la Botte représente 14,1 % de la superficie hainuyère, ses routes elles n'en représentent que 10,9 %.

120 millions de km annuels sont parcourus sur les routes de Beaumont alors que les voiries de Froidchapelle ne recensent que 26 millions de km parcourus en 2006.

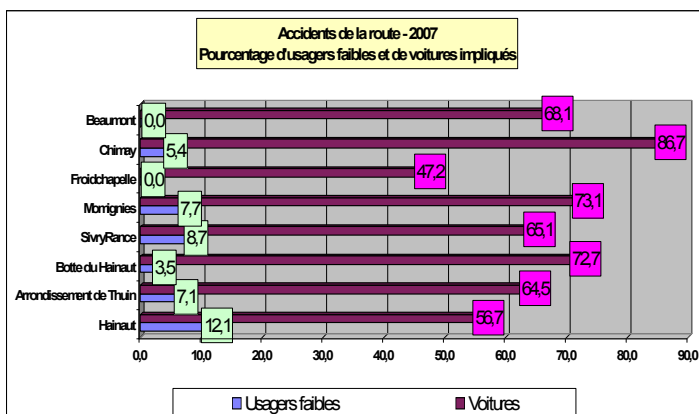


Source : SPF Economie – Direction Statistiques
Traitement : Hainaut Développement

Accidents

Près de 87 % des accidents de la route avec victime (s) survenus en 2007 à Chimay ont impliqués des voitures. Ce pourcentage est supérieur de 30 points à celui de la province de Hainaut et de 16 points à celui de la Botte. A Froidchapelle par contre moins d'un accident sur deux implique une voiture particulière. En terme d'usagers faibles (piétons, cyclistes et vélomotoristes) la situation dans la botte est nettement plus favorable qu'en Hainaut ou même que dans l'arrondissement de Thuin avec deux communes sans un seul accident.

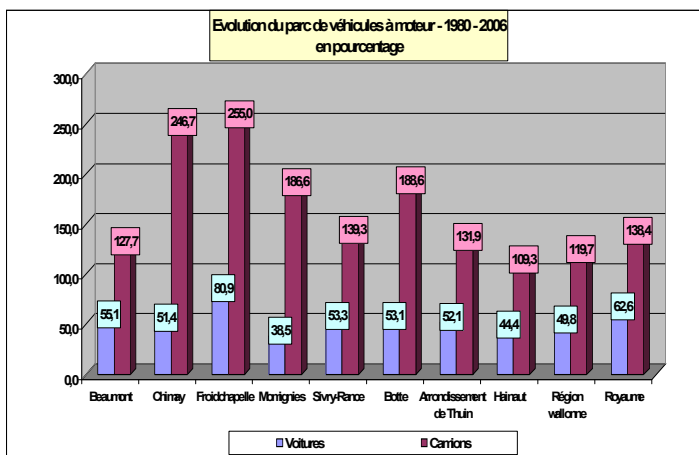
Si l'on compare avec les km parcourus on arrive à un ratio de 0,76 victime par million de km parcouru dans la botte, 0,85 dans l'arrondissement de Thuin et seulement 0,59 victime en Hainaut.



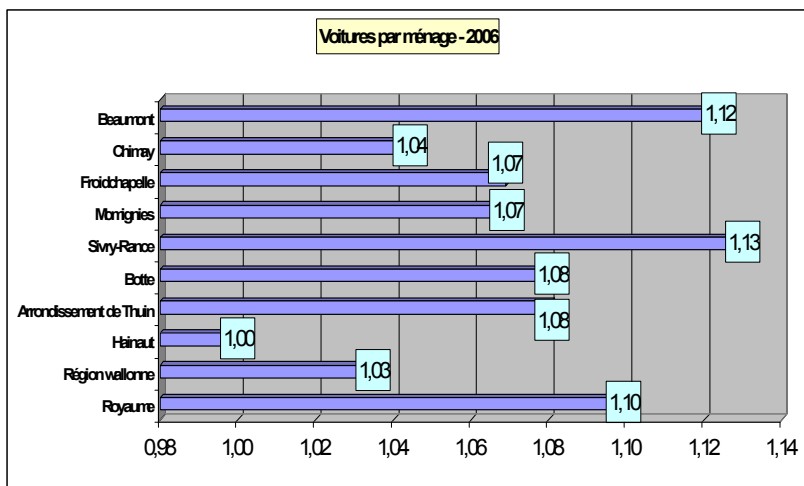
Source : SPF Economie – Direction Statistiques
Traitement : Hainaut Développement

Parcs de véhicules à moteur

Le parc de véhicules à moteur s'est sensiblement accru ces 25 dernières années. Le bond des voitures particulières présente des taux similaires bien que légèrement supérieurs dans la Botte qu'en Hainaut. L'évolution est beaucoup plus préoccupante en ce qui concerne les poids lourds dont le pourcentage d'augmentation explose dans les cinq communes de la Botte et est largement supérieur à celui du Hainaut. Soit près de 20.000 véhicules à moteur dans la Botte dont 13651 voitures et 2263 camions (plus de 2000 tracteurs agricoles)



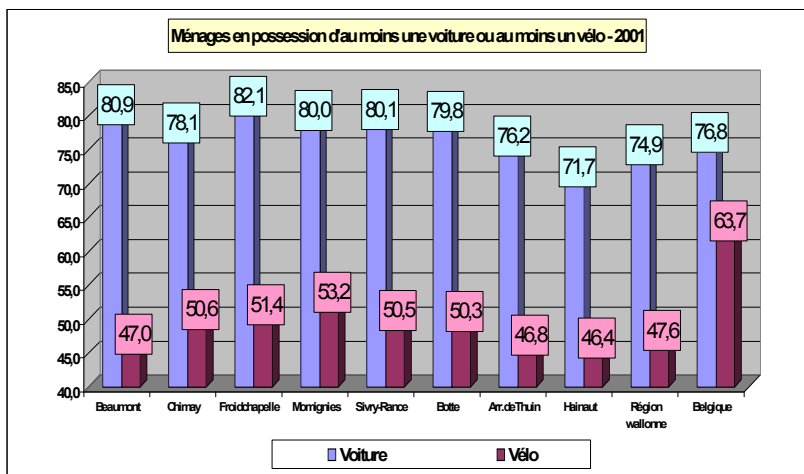
Source : SPF Economie – Direction Statistiques
Traitement : Hainaut Développement



Source : SPF Economie – Direction Statistiques
 Traitement : Hainaut Développement

Voitures par ménage

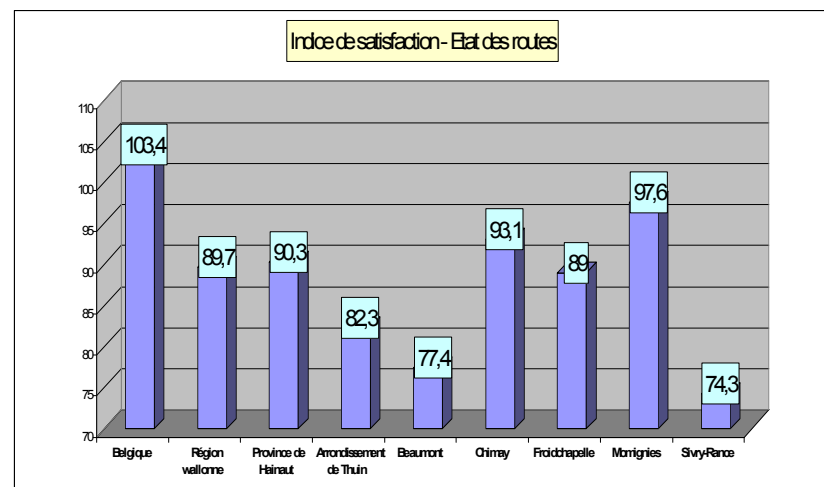
La Botte du Hainaut compte plus de voitures par ménage que le Hainaut ou même que la Région wallonne. La nécessité de posséder une voiture pour ses déplacements n'est certainement pas étrangère à cet état de fait.



Source : SPF Economie – Direction Statistiques
 Traitement : Hainaut Développement

Moyens de transport possédés par les ménages

8 ménages sur 10 de la Botte possèdent au moins une voiture alors qu'en Hainaut seuls 7 ménages sur 10 en possèdent au moins une. Ce taux est même supérieur à celui de la Belgique. 1 ménage sur deux possède au moins un vélo, ici aussi ce taux est supérieur au taux hainuyer mais pas au taux belge qui, Région flamande oblige, atteint un taux de possession de vélo de 63,7 %.



Source : SPF Economie – Direction Statistiques –
 Enquête socio-économique de 2001
 Traitement : Hainaut Développement

Enquêtes socio-économique 2001

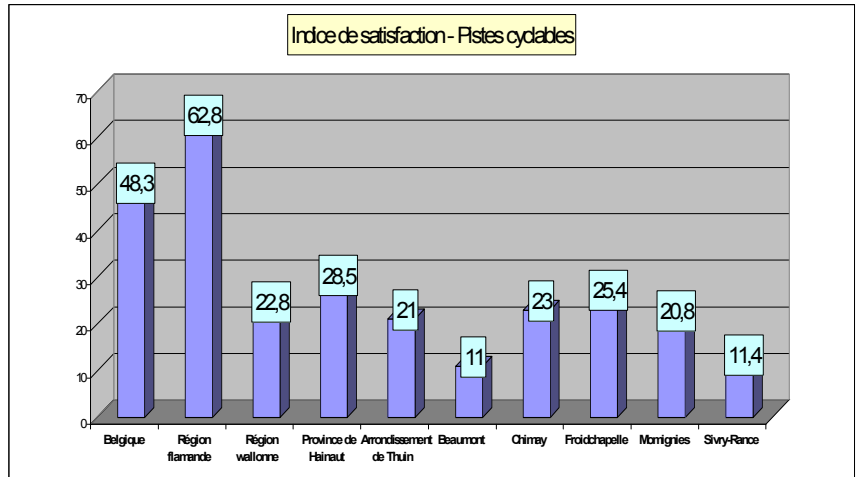
Un indice global de satisfaction de 100 signifie qu'il y a exactement autant de satisfaits que d'insatisfaits. Lorsque l'indice est supérieur à 100, il y a plus de ménages satisfaits qu'insatisfaits. Un indice en dessous de 100 signifie qu'il y a moins de ménages satisfaits qu'insatisfaits.

Etat des routes

Les habitants du Sud Hainaut sont relativement satisfaits de celui-ci sauf à Beaumont et à Sivry-Rance où le taux est inférieur à celui de l'arrondissement de Thuin

Pistes cyclables

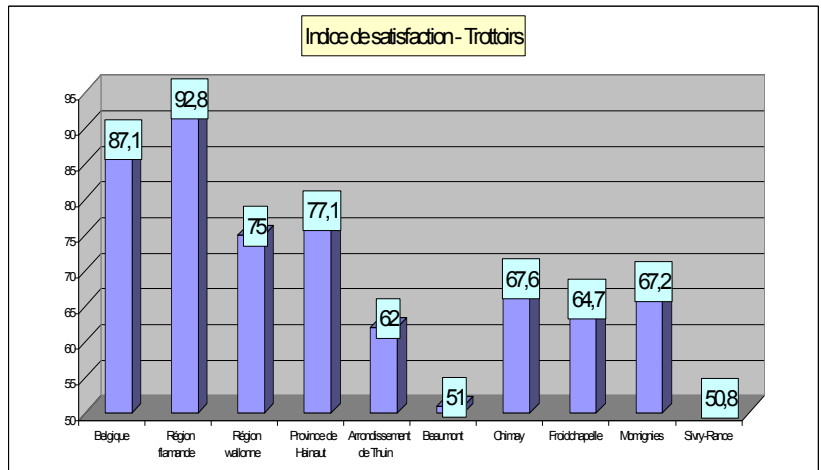
Le manque de pistes cyclables est pointé dans toute la Région wallonne. A comparer avec la région flamande.



Source : SPF Economie – Direction Statistiques – Enquête socio-économique de 2001
 Traitement : Hainaut Développement

Trottoirs

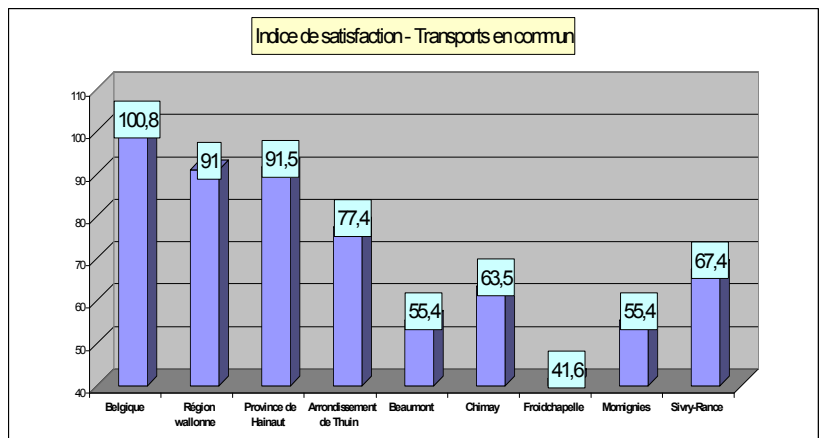
Également une nette insatisfaction exprimée.



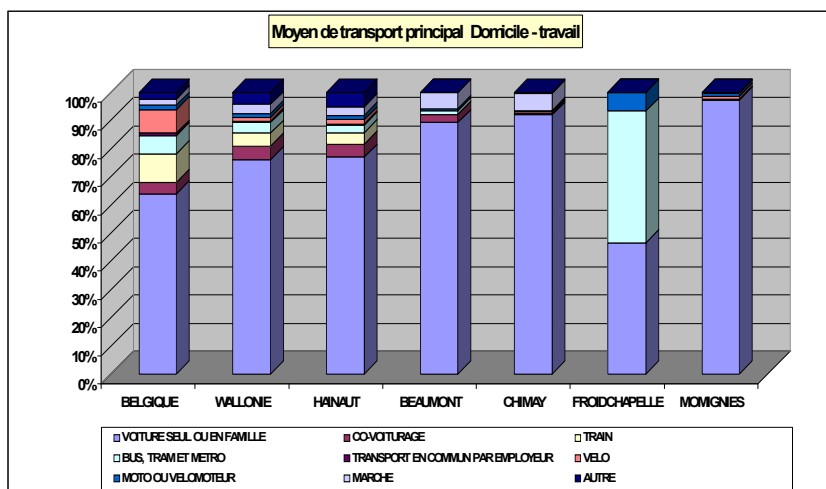
Source : SPF Economie – Direction Statistiques – Enquête socio-économique de 2001
 Traitement : Hainaut Développement

Transports en commun

Le besoin en transports en commun est fortement exprimé dans la Botte.



Source : SPF Economie – Direction Statistiques – Enquête socio-économique de 2001
 Traitement : Hainaut Développement



Source : SPF Mobilité
 Traitement : Hainaut Développement

Déplacement domicile/travail

90 % des déplacements domicile/travail se font en voiture dans la Botte sauf pour Sivry où ce déplacement est partagé à égalité entre la voiture et les transports en commun. La distance domicile/travail moyenne est de 14,1 Km en Hainaut alors qu'elle n'est que de 12,8 Km dans la Botte. Remarquons que la marche représente plus de 5 % des déplacements à Beaumont et à Chimay alors que le vélo lui n'atteint pas 1 %

Diagnostic de mobilité domicile – travail

Mesures existantes vélo et transports en commun

Vélo :

- Indemnité de déplacement complémentaire
- Indemnité de déplacement pour déplacements de service.
- Pas de mesures en vigueur.

Transports en commun :

- (mini)bus organisé par l'employeur
- Indemnités supplémentaires
- Utilisation des transports publics pour déplacement de service.
- Pas de mesures en vigueur.

Diagnostic de mobilité domicile – travail

Problématiques vélo et transports en commun

Vélo :

- Trafic dangereux
- Pas d'emplacements sécurisés
- Pas de douches

Transports en commun :

- Absence de desserte ou desserte insuffisante
- Organisation du TEC pas adaptée aux horaires de travail
- Temps de déplacement en transport en commun.

Diagnostic de mobilité domicile – travail

Mesures potentielles vélo et transports en commun

Vélo :

- Abris couverts pour vélos
- Espace pour se changer, douches
- Améliorer l'infrastructure cyclable
- Emplacements sécurisés sur site

Transports en commun :

- Diffusion d'informations
- Utilisation des transports publics pour déplacement de service.

Source : SPF Mobilité
 Traitement : Hainaut Développement

Intervention de Richard Remisz
 Hainaut Développement - service statistiques - Banques de données
 Boulevard Initialis, 22
 7000 - Mons
 Tél : 065/34.25.91
 Fax : 065/34.25.97
 Courriel : richard.remisz@hainaut-developpement.be
 Direction : Lionel Bonjean - Présidence : Gérald Moortgat, Député Provincial

La mobilité : qu'en pensent les citoyens ?

Présentation d'une enquête locale réalisée par les partenaires de la plate-forme intersectorielle du sud de l'entre Sambre et Meuse

Les partenaires de la plate-forme intersectorielle du sud de l'entre Sambre et Meuse, dans le cadre de cette rencontre sur la mobilité, et pour coller au plus près des réalités de terrain, ont souhaité que la réflexion soit accompagnée d'une enquête auprès des citoyens du territoire concerné.

Objectifs de la démarche

Aller chercher la parole des citoyens :

- pour identifier les représentations, les problèmes rencontrés et les pistes de solutions
- pour leur permettre d'exprimer leurs points de vue sur la problématique
- pour enrichir la réflexion au départ de leurs expériences

Méthode

En fonction des publics, différentes méthodes ont été employées pour recueillir la parole des citoyens, à savoir :

- des entretiens avec des groupes constitués (sur base de la technique des *groupes focalisés*)
- des rencontres individuelles
- la diffusion d'une enquête par mail (auprès des entreprises de la région)

Les éléments d'informations recueillis ont été traités de manière anonyme.



Publics touchés

La volonté des partenaires de la plate-forme était d'aller à la rencontre de différents « profils » pouvant apporter des visions complémentaires sur la problématique de la mobilité.

La prétention de cette démarche n'était pas d'avoir un échantillon représentatif du territoire (ce travail aurait demandé un investissement en temps que nous n'avions pas), mais bien de bénéficier d'un « coup de sonde » permettant de mieux sentir les réalités vécues et d'appréhender les solutions acceptables par les citoyens.

Les groupes suivants ont ainsi été rencontrés :

Femmes	Vie féminine (2 groupes) Groupe de parole Déclic (entretiens individuels)	12 4
Jeunes	Plan de cohésion sociale de Mommignies Plan de cohésion sociale de Chimay (rencontres individuelles)	12 4
Résidents des campings	Rencontres individuelles (via l'asbl Echange)	25
Personnes âgées	UCP (2 groupes) Maison communautaire de Chimay	24 7
Personnes handicapées	Altéo (2 groupes)	18
Secteur économique, entreprises	GECO (entretien individuel) Questionnaires (mail)	1 2
Personnes en recherche d'emploi	Asbl Carrefour de Chimay Miresem	12 12
		136

Présentation synthétique de l'enquête

Définir la mobilité

Pour moi, la mobilité, c'est ...

Les personnes interrogées se sont exprimées :

- En définissant le concept de mobilité comme le **fait de se déplacer** mais en y associant aussi des valeurs positives (liberté améliorée, contact, qualité de vie, indépendance, ...) mais parfois aussi en soulevant les difficultés rencontrées
- En donnant les raisons pour lesquelles elles se déplacent : soins de santé, activités sociales et culturelles, ...

Pour moi, le moyen de transport idéal, c'est ...

De nombreux moyens de transports sont évoqués, mais la **voiture** est toutefois citée comme le moyen de transport idéal, quels que soient les groupes interrogés.

Les autres modes de transport cités sont la marche, le

bus, le vélo, la moto/scooter et également des moyens plus spécifiques cités par les personnes âgées et/ou à mobilité réduite (taxi social, Croix-Rouge, mobilité sud hainaut, bus handicap mobilité)

Pour moi aller loin tous les jours, c'est ...

Les réponses sont ici très variables, mais en moyenne les réponses situent le *fait d'aller loin* autour des **50 kilomètres**.

Quelques personnes citent des distances plus courtes (« *à pied déjà le bout de la rue c'est loin* ») ou plus longues (100, 200 et même 500 km) mais ce sont plutôt des exceptions.

Cette question permet d'identifier que les déplacements se font au sein de la zone « sud entre Sambre et Meuse » et qu'il est donc important que sur ce territoire, on y trouve les ressources et les infrastructures sociales, économiques, culturelles, soins de santé, ...

Décrire la mobilité

Durant la semaine, je me déplace ...

Les réponses sont ici très variables en fonction des personnes interrogées :

- Femmes : courses, poste, banque, activités des enfants, activités sociales et culturelles (réunions, spectacles), soins de santé
- Jeunes : école (en bus), loisirs (à pied)
- Résidants des campings : courses, enfants, soins de santé, démarches administratives
- Personnes âgées : courses, banque, mutuelle, soins de santé (*remarque : les activités sont planifiées jour par jour, ce qui est sans doute lié à des besoins de planification de covoiturage*)
- Personnes en recherche d'emploi : formations, courses, activités des enfants, démarches administratives, activités sociales
- Personnes handicapées : travail (entreprises de travail adapté), courses, activités sociales (3x20, Altéo, ...), soins de santé

Durant le WE, je me déplace ...

Les réponses sont également très variables en fonction des personnes interrogées :

- Femmes : familles, loisirs, activités sportives et culturelles
- Jeunes : familles, promenades avec les ami(e)s
- Résidants des campings : famille, courses, travail, activités de loisirs (pêche)
- Personnes âgées : messe, famille, activités des petits enfants, visites dans les homes (bénévolat)
- Personnes en recherche d'emploi : activités culturelles, sociales et de loisirs
- Personnes handicapées : courses (dans le village – déplacement à pied)

Parler de mes problèmes de mobilité

En fonction des groupes interrogés, les freins soulevés sont en liens directs avec le mode de transport le plus souvent utilisé :

Femmes :

- problèmes par rapport à l'utilisation des transports en commun (Bus) : coût, durée des trajets, inadéquation des horaires proposés avec leurs activités
- autres freins : raisons de santé qui empêchent les déplacements

« Pour les activités culturelles, les transports en communs ce n'est pas possible en soirée »

« Si le prix du carburant devait augmenter, on roulerait moins et on penserait au co-voiturage »

« Quand ma voiture est au garage, je suis bien ennuyée ! »

« Parfois, pour 1 à 2h de visite à Charleroi, il faut mobiliser une journée entière »

Jeunes :

- problèmes par rapport à l'utilisation des transports en commun (Bus) : pas assez de bus, inadéquation des horaires proposés avec leurs activités, distance

« Il n'y a pas assez de bus, alors on reste dans le village et on se déplace à pied »

« Les horaires de bus ne correspondent pas avec mes activités (même pour l'école) »

Résidants des campings :

- problèmes par rapport à l'utilisation des transports en commun (Bus) : coût, inadéquation des horaires proposés avec leurs activités, durée des trajets, distance

« Je suis d'accord pour le co-voiturage si c'est avec une personne que je connais »

« J'utiliserais plus le bus si c'était moins cher et si il n'y avait pas d'agression »

Personnes âgées :

- problèmes évoqués : coût (voiture et transports en commun), raisons de santé qui empêchent les déplacements, inadéquation des horaires proposés (pas de bus le soir et peu de bus en journée en dehors des horaires scolaires, taxi social qui arrête à 16h et qui propose des déplacements sur des distances limitées), insécurité par rapport à la météo, qualité des transports en commun (chauffeur de bus qui n'a pas le temps d'attendre que la personne âgée soit assise avant de démarrer)

« J'ai dû parfois renoncer à des activités culturelles parce que le transport n'était pas organisé »

« Le soir ou le week-end, il n'y a pas de bus pour se rendre à un concert ou à une pièce de théâtre »

« Il y a peu de bus sur la journée, surtout dans les petits villages »

« J'utilise le taxi social mais il faut le réserver 48h à l'avance et il ne roule plus après 16h »

« Ce qui serait bien, c'est un ramassage organisé, à des heures bien définies »

« Je dois parfois renoncer à me déplacer pour des raisons économiques ou pour des raisons de santé »

« Pour aller à la messe, on organise un co-voiturage »

Personnes en recherche d'emploi :

- problèmes par rapport à l'utilisation des transports en commun (Bus) : coût, inadéquation des horaires avec leurs activités

- problèmes par rapport à la voiture : coût, covoiturage qui n'est possible que pour certaines activités mais qui engendre une forme de dépendance parfois mal vécue.

« Je dois parfois renoncer aux transports en commun parce que le coût est trop élevé et les horaires ne sont pas toujours adaptés »

« J'ai dû réduire les longs déplacements pour raisons financières »

« Si les horaires des rdv médicaux correspondent aux horaires de bus ça va, si pas on dépend des autres »

« Le problème quand on cherche un emploi, c'est qu'il faut une voiture »

« J'arrive à 7h45 à la formation et les cours commencent à 9h - je n'ai pas le choix, il n'y a qu'un bus - et l'après-midi, le bus est à 16h alors que la formation fini aussi à 16h et donc je dois partir plus tôt »

« Je suis d'accord pour le co-voiturage si ce n'est pas toujours le même qui conduit et si les frais sont partagés »

Personnes handicapées :

- problèmes par rapport à l'utilisation des transports en commun (Bus) : pas assez de transports adaptés, pas de bus certains jours

- problèmes par rapport à la voiture : difficulté d'organiser le covoiturage, coût élevé du taxi social, manque de parkings réservés et adaptés

- problèmes par rapport au train : nécessite une organisation préalable importante (prévenir les services de la gare)

- autres problèmes évoqués : pour les personnes handicapées, il ne suffit pas de se déplacer d'un endroit à un autre, mais une fois sur place, d'autres problèmes surviennent (dangerosité des trottoirs, des rues pavées,

problèmes d'accessibilité aux bâtiments et à des services comme les bancontact, ...)

« Dans mon village, nous sommes exclus, il n'y a pas de bus adaptés »

« Je compte sur le co-voiturage pour me rendre à mes cours d'informatique »

« Pour le train, il est toujours possible qu'ils soient adaptés aux personnes à mobilité réduite, mais pour cela, il faut prévenir le personnel – ce qui n'est pas toujours fait ! »

« Pour accéder à la commune, à la poste, à certains magasins, il y a des marches et c'est donc impossible d'y accéder en chaise roulante »

Entreprises :

- voiries en mauvais état

- pénurie de mécaniciens compétents pour l'entretien de la flotte de véhicules de l'entreprise

- coût de la mobilité des produits (chauffeur, carburant, amortissements, ...)

Décrire la mobilité dans ma région

Quels sont les moyens de transport disponibles dans ma commune

De nombreux moyens de transport sont cités : bus, voiture, mobylette/scooter, vélo, covoiturage, marche, taxi, train, auto-stop (mais pas rassurant), Croix-Rouge, ALE, ADMR, Mobilité sud Hainaut, l'âge d'or (service qui n'existe plus), taxi claude, les Eaux Vives.

Dans le cadre d'un recensement effectué par le comité subrégional de l'AWIPH et complété par le groupe de travail, d'autres offres de transport existent et on peut peut-être faire l'hypothèse qu'ils sont mal connus.

Changer ma mobilité

Suis-je prêt à changer de mobilité

Les réponses varient à nouveau en fonction des groupes interrogés :

- Femmes : la voiture reste le moyen idéal et si demain le prix du carburant augmente, on ne changera pas de mode de transport mais on limitera le nombre de déplacements. Ce sont donc les moyens de transports individuels qui sont privilégiés.

- Jeunes : le bus reste le moyen idéal mais en tenant compte des remarques formulées. Les jeunes citent aussi la moto.

- Résidents des campings : l'idéal est le bus si le coût est moins élevé et que c'est plus sécurisé (crainte des agressions)

- Personnes âgées : différentes possibilités sont exprimées : covoiturage (parfois, en fonction de l'âge, cer-

taines personnes doivent renoncer à conduire elles-mêmes un véhicule), transports en commun si l'offre est adaptée aux besoins, utiliser des bus scolaires inutilisés à certains moments de la journée, organiser des déplacements pour des activités locales spécifiques (marchés, ...), mise en place de système de partage de voitures électriques

- Personnes en recherche d'emploi : le co-voiturage est une bonne solution si on met en place un système de frais partagés (évite le sentiment d'être dépendant ou redevable)

- Personnes âgées : la voiture et/ou le covoiturage reste le moyen de transport idéal

Synthèse : éléments forts des rencontres

De cette enquête « citoyenne », il ressort les éléments suivants :

- Confirmation de la question de la mobilité comme étant une thématique transversale et intersectorielle. Au travers des réponses recueillies, on s'aperçoit que plusieurs secteurs sont concernés (culturel, social, économique) et il semble donc logique que, dans le

cadre du développement territorial, les questions en lien avec la mobilité nécessite de mobiliser les acteurs de l'ensemble de ces secteurs.

- Mise en avant du choix de la voiture comme principal mode de déplacement. En second lieu, on retrouve les transports en commun (essentiellement le bus) avec des remarques sur le coût et sur l'inadéquation des horaires avec de multiples activités (formations, loisirs, ...)

- Mise en avant des limites territoriales au-delà desquelles une majorité des personnes estiment avoir des difficultés à se déplacer. Ces limites se situent dans un rayon d'environ 50 km et questionnent donc l'importance d'avoir sur ce territoire l'accès à un certain nombre de ressources (soins, relations sociales, activités culturelles et sportives, infrastructures de services : banques, mutualités, commerces, ...)

- Mise en avant de la méconnaissance d'un certain nombre d'offres de services spécifiques (notamment pour les personnes à mobilité réduite), proposées par des opérateurs publics ou privés

- La solution du covoiturage est évoquée comme une piste possible à explorer, moyennant la prise en compte de certaines remarques.

Intervention de Virginie Devergnies
Plan de cohésion sociale de Chimay (membre de la plate-forme intersectorielle)
Rue de l'Athénée, 14
6460 - Chimay
Tél : 060/51.18.53
Courriel : pcschimay@gmail.com

Et

Adèle Bracaval
Observatoire de la Santé du Hainaut (membre de la plate-forme intersectorielle)
Rue Saint Antoine, 1
7021 - Havré
Tél : 065/87.96.47
Fax : 065/87.96.79
Courriel : observatoire.spps@hainaut.be
Site web : www.hainaut.be/sante/osh

Présentation du projet www.luxcovoiturage.be



Service web de covoiturage géré par la Province de Luxembourg, à l'initiative de la commune de Neufchâteau.

Dans le cadre de la Semaine de la mobilité 2004, la commune de Neufchâteau met en place une action de promotion du covoiturage en partenariat avec l'association Taxistop (action faisant partie d'un panel d'initiatives proposées par la Région Wallonne aux opérateurs de la Semaine).

L'objectif de cette action est de proposer aux usagers une alternative à la voiture là où les transports en commun ne peuvent assurer une offre suffisante (c'est-à-dire, hors transports scolaires, dans l'ensemble des zones rurales de la province !). Le besoin et l'opportunité se font particulièrement sentir sur l'axe autoroutier vers le Grand-Duché de Luxembourg, première destination des navetteurs luxembourgeois. Cet axe est quotidiennement saturé matin et soir. Des initiatives privées de covoiturage ont du reste déjà cours, comme en témoignent les parcs sauvages de véhicules aux entrées d'autoroute.

Très vite, les limites de la collaboration avec Taxistop apparaissent : le service, bien implanté sur l'ensemble du réseau national, ne dispose pas de données sur le Grand-Duché de Luxembourg. Or un service qui n'intégrerait pas cette destination essentielle pour les travailleurs locaux n'aurait pas de sens. S'impose dès lors la nécessité de créer un outil spécifique : le premier service de covoiturage propre à la commune de Neufchâteau est donc mis en ligne à cette occasion au départ du site web communal, avec les moyens du bord.

Dans les jours qui suivent, deux communes limitrophes de Neufchâteau marquent leur intérêt pour l'initiative. Un accord est trouvé entre les trois communes pour donner une plus grande envergure au service : la société Vivao, qui avait créé bénévolement le premier outil, est sollicitée pour plancher sur la formule. Un moteur de recherche particulièrement efficace et ouvert à de futurs ajouts de données est testé et mis au point. Une ergonomie simplifiée au maximum et conviviale rend l'utilisation aisée pour

tous les usagers. A ce stade, le service est encore opérationnel depuis le site web communal de Neufchâteau.

Parallèlement à ce processus, le service Egalité des chances de la Province de Luxembourg achève une enquête concernant l'accessibilité à l'emploi. Les conclusions de cette enquête soulignent clairement le problème de la mobilité comme frein à la formation, à l'obtention d'un emploi et à l'émancipation. La création d'un service de covoiturage apparaît déjà texto dans les résolutions de l'étude.

Il suffit dès lors de faire se rencontrer les différentes parties. Rapidement, la reprise du projet sous l'égide directe de la Province apparaît comme la meilleure solution : elle offre en effet une centralisation pertinente du service et est surtout à même de mettre à disposition des moyens financiers autrement plus conséquents que ceux consentis par les communes. La société Vivao est à nouveau commanditée pour étendre le système à l'ensemble de la province de Luxembourg. Le service nouvelle mouture, de qualité hautement professionnelle, est cette fois hébergé par le serveur provincial.

Un comité d'accompagnement, constitué des représentants des trois communes initiatrices et de la province, est mis en place. Ce comité se réunira régulièrement au fil des ans. Aujourd'hui que le service vit sa vie, ce comité ne semble plus avoir de raison d'être et ne s'est d'ailleurs plus réuni depuis plusieurs mois.

Dans un premier temps, la réflexion du comité d'accompagnement a porté sur le service lui-même (ergonomie, moteur de recherche, ligne graphique), pour ensuite s'attacher à sa promotion (création de flyers, slogan, logo, affiches) et son accessibilité (manière de toucher un public qui n'a pas accès à l'ordinateur, via des partenaires publics comme les communes ou les CPAS : des conventions ont été élaborées en ce sens qui invitent les usagers à se rendre auprès des administrations partenaires pour effectuer leur demande de covoiturage).

Des partenariats ont également été mis en place avec différents médias, comme la radio Vivacité, où quelques offres sont quotidiennement proposées sur antenne, ou la télévision locale TVlux, qui a diffusé pendant un temps un spot dédié au service.

Aujourd'hui, le service luxcovoiturage.be est totalement pris en charge par la Province de Luxembourg, qui s'occupe de la gestion technique et de la promotion. La consultation du nombre d'utilisateurs inscrits ainsi que du nombre d'offres et de demandes en ligne indique une belle vitalité du site. Deux réserves restent cependant à formuler : la première concerne l'absence de vision sur les résultats effectifs des démarches ef-

fectuées par les usagers (pas de moyen pour comptabiliser les demandes rencontrées), et la seconde touche au peu d'utilisation du service par les usagers non informatisés (malgré la multiplication des partenariats avec les entreprises publiques et les services sociaux, ceux-ci restent rarement sollicités par le public en cette matière).

A signaler également que la société Vivao a réalisé récemment trois autres sites utilisant la même technologie que luxcovoiturage.be et dédiés au covoiturage en région germanophone (fahrmit.be), Assesse (cayac.be) et Verviers (vervierscovoiturage.be).



Comment s'inscrire ?

L'accès à la consultation des offres ne nécessite pas d'inscription préalable. C'est une manière d'inciter les visiteurs à la curiosité, sans mettre de barrières à la consultation.

Une fois cette visite effectuée, la concrétisation d'une offre de covoiturage se fait au moyen d'une inscription en ligne préalable, entièrement gratuite.

La consultation des offres se fait en tant que conducteur (je propose des places), en tant que passager (je recherche des places) ou en alternance (conducteur et passager).

Pour la recherche de places, le travail s'effectue, pas à pas, de manière ergonomique et conviviale au départ d'une carte de la province du Luxembourg :



Autres services

Le site propose aussi des offres de services spécifiques pour du covoiturage scolaire, pour les déplacements à des événements (culturels, loisirs, ...) et pour des entreprises (offres de déplacements vers des zonings industriels).

Pour que ce type d'initiatives soit viables, il est important d'avoir rapidement un grand nombre d'offres (un gros travail de médiatisation doit donc être fait) et de maintenir une masse critique minimum d'inscrits pour que le service garde toute son efficacité.



Intervention de Olivier Jadoul - Echevin
Administration communale de Neufchâteau
Grand Place, 1
6840 - Neufchâteau
Tél : 061/27.50.90 ou 0496/74.91.76
Courriel : o.jadoul@neufchateau.be

Et

Raphaël Tiemard
Société Vivao
Courriel : info@vivao.be
Site web : www.vivao.be

Mobilité, emploi et insertion : quels constats, quels freins et quelques clés pour agir

La mobilité, quelques données générales...

En Belgique aujourd'hui, 78% des belges effectuent au moins un déplacement par jour, occupant 71 minutes de son temps, pour effectuer en moyenne :

- 51 kilomètres pour la Wallonie
- 41 kilomètres pour la Flandre
- 30 kilomètres pour Bruxelles

Le travail est la première raison de la mobilité quotidienne, suivie par les loisirs, le trajet « taxi », les courses et puis l'école.

Les trajets résidence-travail représenteraient plus de la moitié des kilomètres effectués sur une journée (64%)

Pour aller travailler, les wallons sont :

- 26% à parcourir entre 3 et 10 kilomètres
- 31 % à parcourir entre 10 et 25 kilomètres
- 18% à parcourir entre 25 et 50 kilomètres
- 13% à parcourir plus de 50 kilomètres

Les hommes sont (amenés à être) plus mobiles que les femmes.

Il y a un lien fort entre mobilité et salaire.

Moyens de transport pour aller au travail

Quels sont les moyens de transports utilisés pour se rendre au travail :

Moyens de transport publics et privés utilisés pendant la journée	Wallonie (%)	Flandre (%)	Bruxelles (%)
Marche	5,1	2,8	9,8
Deux roues	2,1	13,4	1,6
Transport public	11,0	12,2	28,3
Voiture	81,0	70,1	60,1
Voiture personnelle comme conducteur	65,1	59,3	47,4
Voiture de société comme conducteur	6,1	7,0	8,5
Voiture comme passager	9,7	3,9	4,2
Autre	0,8	1,5	0,2
Total	100,0	100,0	100,0

Source : MOBEL 1999. Une première analyse des résultats [...] pour la Wallonie. Novembre 2000

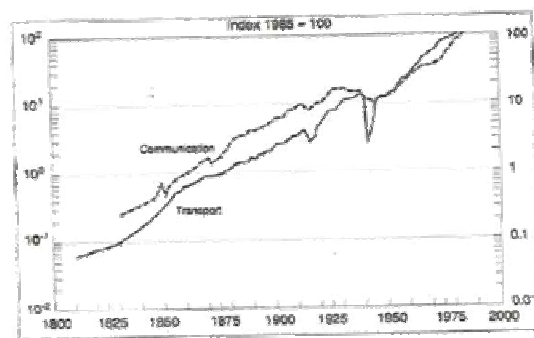
Cette mobilité n'est-elle pas polluante ?

Croissance de la mobilité : insoutenable. Les embouteillages en Europe font perdre 100 milliards d'euro/an

La voiture est à l'origine de 40% du CO2 et de 70% de l'émission d'autres polluants.



Et enfin, l'évolution des technologies de la communication ne réduit pas les mobilités :



Croissance des transports et des télécommunications en France. Arnaud Grubis, The Rise and Fall of Infrastructures, IASA, 1993.

Pouvons-nous puiser sans limites sur une planète limitée ?

- Nos ressources sont épuisables.
 - Le recyclage : un moindre mal.
- En effet il faudra toujours injecter une énergie nouvelle pour reconstituer la matière. Il y a dégradation de la matière initiale
- L'effet rebond, rend la théorie du développement durable bancal, presque à l'état d'oxymore
 - Les technologies de dématérialisation et de simplification des mobilités comportent des coûts invisibles :
- 5 à 10% de la consommation d'électricité est d'origine TIC.
 - Un PC consommerait : 240 kg d'énergie fossiles, 22 kg de produits chimiques et 1.500 litres d'eau.
 - L'activité internet est très consommatrice d'électricité et d'eau

Fragmentation des trajectoires : quels vivre-ensemble ?

- Transformation de la notion de territoire.
- Multi-réseaux et identité de groupe.
- Identité et territoire ? Quelles articulations ?
- Une société sans contact
- Mobilité et instrumentalisation du rapport à l'autre (la relation-ressource).
- Réseaux, identités et territoires : un défi pour quelle (s) démocratie(s) ?

Solutions et bricolages : diversités et résistances

Mobilité à toutes les sauces

La mobilité à toutes les sauces :

- la mobilité des marchandises
- la mobilité des opinions et des croyances
- la mobilité des supports du savoir et de la connaissance
- la mobilité relationnelle
- la mobilité des habitats (résidences, vacances etc.)
- la mobilité scolaire
- la mobilité professionnelle
- la mobilité dans la sphère des loisirs et du bien-être
- la mobilité dans les domaines de la santé

La mobilité, un concept global pour une nouvelle anthropologie

Ambiguïtés de la notion de mobilité : confusion entre réalité et mythologie – accélération du temps – Mythologies ?

Peu importe que dans les faits cette idée-force soit vérifiée et générale, toujours est-il qu'elle structure l'imaginaire, l'être ensemble, le devoir-être et les horizons. Elle devient un cadre de référence, pour l'action et les justifications des trajectoires, des désirs, etc

Mobilité : Fait social et Norme

Deux aspects :

- **Extérieur** : s'imposer à l'individu par le biais d'une nécessité impérieuse.

&

- **Coercitif** : le choix est illusoire. Aujourd'hui : « Il faut être mobile ! »

On retrouve l'injonction et la coercition du phénomène dans :

- la vision négative de la fixité des croyances, des savoirs, des idées, de l'immobilisme politique.
- la vision négative de la stagnation économique

→ la croissance économique comme nouvelle eschatologie planétaire.

→ le progrès technologique et scientifique comme vecteur de « forcément mieux ».

→ la perception négative du « temps long », du « long terme », de la réflexion, du principe de précaution.

→ la vitesse comme principe fondamental de toute performance (travail, sport, record, etc.)

Qui aboutissent et concourent à la métaphore de l'homme moderne où le rétrécissement géographique va de pair avec une accélération du temps :

Toujours en mouvement ; dans l'air du temps ; dans le rythme ; toujours en évolution ; qui va de l'avant ; en avance sur son temps ;

Ces injonctions répondent parfaitement aux besoins de l'économie de marché qui consiste en une disparition des frontières et des distances et une accélération du temps.

Du général de la société hyper-mobile au cas particulier des personnes en recherches d'emploi...

L'enquête « mobilité pour l'emploi »
Septembre 2008



Une réalité visible (mobilité) et invisible (immobilité)

L'immobilité

→ Les chiffres des inscriptions au Forem nous donnent une fourchette moyenne de **48%** des demandeurs d'emploi qui ne possèdent pas de permis de conduire. (année 2007)

→ L'enquête portant sur les 480 inscriptions chez Trace intérim (Tournai – Ath – Lessines au mois d'avril 2007) nous donne **47%** d'utilisateurs de transports en commun (ventilés en 15% de motos et 32% de transports en commun)

→ Chez les 1.037 inscriptions de chez Manpower (Tournai – au mois d'avril 2007) nous en retrouvons **30%** qui ne possèdent pas de permis de conduire, avec un pic pour les métiers dit « féminins » (70% sans permis de conduire).

→ Rajoutons aussi les personnes, nombreuses pour qui posséder le permis de conduire ne signifie pas « avoir un véhicule personnel à disposition ». Ceux qui ont déclaré avoir le permis pour augmenter leur

chance de sélection. Et les personnes qui ne sont pas ou plus inscrites au Forem (CPAS et autres services sociaux).

Les données sont fragiles et non représentatives mais nous permettent de dresser un portrait quantitatif alarmant de l'immobilité.

On pourrait alors dire sans crainte d'erreur que le nombre de personnes en recherche d'emploi sur deux en Wallonie seraient immobilisées car sans permis de conduire.

Peu d'outils, et quelques aides...

Un manque cruel d'outils. Un ciblage difficile
Mobilité : question individuelle ou collective ?

D'après les entretiens réalisés, on peut aisément déceler les caractéristiques suivantes :

- Public en manque de ressources financières (21 occurrences).
- Les jeunes (17 occurrences)
- Public infrascolarisé (16 occurrences)
- Demandeurs d'emploi (12 occurrences)
- Personnes de plus de 45 ans (5 occurrences)
- Femmes (5 occurrences)
- Divorcés (3 occurrences)

Quand les quelques aides appellent à l'aide !

Les acteurs sociaux les jugent :

	Nombre	%
Très efficaces	1	1,85
Assez efficaces	10	18,51
Peu efficaces	15	27,77
Pas efficaces du tout	4	7,40
Ne se prononce pas	7	12,96
Non réponse	17	31,48
Total	54	100

Et les trouvent :

	Nombre	%
Très utiles	8	16,69
Assez utiles	19	37,25
Peu utiles	18	35,29
Pas utiles	3	5,88
Ne se prononce pas	3	5,88
Total	51	100

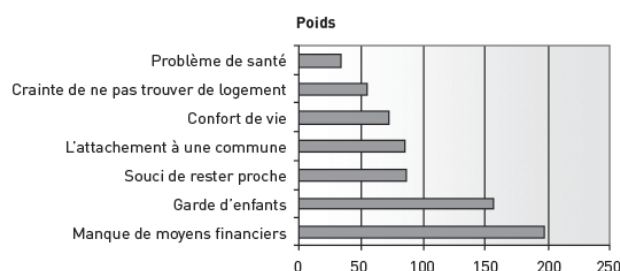
Et les demandeurs d'emploi d'en être :

	Nombre	%
Très informés	0	0,0
Assez informés	3	5,0
Peu informés	37	68,51
Pas informés du tout	12	22,22
Non réponse	2	3,70
Total	54	100

Les acteurs sociaux en font un usage :

	Nombre	%
Systématique	2	3,70
Fréquent	9	16,66
Occasionnel	16	29,62
Rare	0	0
Inexistant	0	0
Ne se prononce pas	23	42,59
Non réponse	4	7,40
Total	54	100

Ressources financières : le carburant de la mobilité

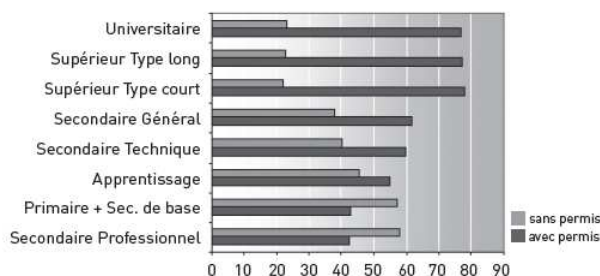


En situation inverse, la mobilité est d'autant plus grande que le salaire est élevé et que le noyau du foyer est basé sur un carriérisme affirmé.



*Développer au maximum les aides permettant de réduire le coût colossal que représente le permis de conduire pour des revenus modestes.
Prêt à taux 0% pour financement de cours d'auto-école et/ou d'achat d'un premier véhicule d'occasion.
Remboursement des frais de transport pour les personnes en formation et pour les demandeurs d'emploi.
Proposer une gratuité généralisée des transports en commun.*

Le niveau de diplôme



Le niveau de diplôme est un indicateur trompeur. Il exprime de manière statistiquement appréhendable un ensemble de modes de vie, de niveaux de salaire, de positions sociales, etc.



*Afin de réduire l'écart d'accès, il semblerait judicieux de promouvoir les projets existant sur le territoire. Il y aurait lieu de généraliser les cours de permis théorique et leur passage lors de l'année terminale d'études, quel que soit le type d'enseignement.
Permettre à tous demandeurs d'emploi de suivre une formation au permis de conduire adapté en ayant recours à des services d'organismes spécialisés.*

La mobilité au croisement de compétences cognitives

- Être mobile c'est l'être *dans sa tête*.
- Il n'y a pas de culture de l'immobilité : ambiguïté du concept de culture.

C'est plutôt contextes de mobilités ou d'immobilités

Il y a des contextes d'apprentissages, des modes de transmissions et des configurations sociales, économiques et psychologiques. (structures du réseau, du foyer, de la famille, accès à la mobilité, compétences scolaires, pratique de l'autonomie etc.)

- la mobilité comme un *habitus light*. C'est un héritage non-figé.
- Importance de la patience et du long travail de « libération cognitive ». (en contradiction avec le tempo actuel de l'action sociale)



Former les jeunes, mais également les personnes novices, à l'usage des transports en commun par des exercices pratiques, des mises en situation.
Former les personnes dans le besoin, à l'usage des outils de création d'itinéraires et de planification de parcours en transport collectif. Mettre en place la gratuité des transports en commun pour l'ensemble des demandeurs d'emploi et personnes en formation, voire mieux encore, pour l'ensemble de la population résidant sur le territoire belge.

Éclatement et étalement des sphères de vies.

- entre 1991 et 2001 : augmentation flagrante de la distance entre lieux d'habitation et lieux de travail.
- sur Tournai-Ath-Lessines, multiplication par dix du nombre de personnes déclarant travailler sur un lieu variable
- éclatement des sphères de vies (santé, éducation, loisirs, travail, famille, amis, administration, services de proximité)

Cet éclatement pose la mobilité comme à la fois plus nécessaire mais plus complexe et coûteuse !



Création d'une commission ayant compétences en la matière et pouvant, après analyse complète de la complexité du phénomène, impulser des réformes de fond, en matière d'emploi, d'aménagement du territoire, d'organisation du travail et d'environnement.



Améliorer la desserte des villages et villes de petites tailles et ce même pendant les congés scolaires en adaptant par exemple la taille des bus aux succès des lignes.
Maintenir de services de proximité, qu'ils soient sociaux, culturels ou consuméristes.
Promouvoir les systèmes de transport à la demande.



Dynamisation des initiatives de navettes, de taxi social, ou autres visant à promouvoir une meilleure connectivité entre les zones de vie, les zones de travail mais également les zones de culture, d'éducation, de loisirs, de service et d'approvisionnement.
Reconsidérer les politiques de centralisation menée par nombres d'institutions et d'entreprises afin de marquer l'importance montante des services de proximité.

Etre immobile c'est (être) anormal ?

- selon les acteurs de l'insertion les employeurs ont une vision extrêmement négative des mobilités non-automobiles.
- l'immense majorité des offres d'emploi pose le permis de conduire et la possession d'un véhicule personnel alors que la fonction et les missions ne le justifient pas toujours.

Au moment de la diffusion d'un profil de recrutement comme à la sélection, il y a confusion entre mobilité physique et qualité générale, mentale et valeur du candidat !

Mobilité et attractivité de l'offre d'emploi

- Type de contrat
- Pénibilité du travail
- Valorisation sociale de la fonction
- Durée du contrat
- Horaires
- Salaires

Un corps qui bouge !

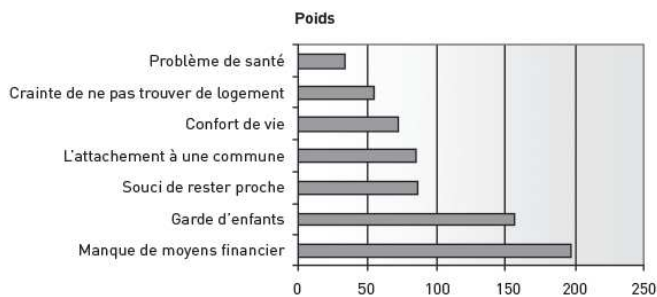


Prendre en compte la fatigue générée par l'usage de la marche, du vélo, ou des transports en commun dans l'approche du travail d'insertion. Cette même fatigue qui d'ailleurs pousse nombre de personnes à choisir le tout véhicule même et surtout pour les trajets de moins de 3 kilomètres.
Ne pas conceptuellement demander à quelqu'un qui est vélo-mobile de pouvoir se déplacer aussi loin et aussi vite qu'un automobiliste.
La mobilité n'est pas qu'une compétence mentale ou sociale. Elle est également une capacité physique. Il serait donc hasardeux de penser que toutes et tous sont égaux devant la mobilité.

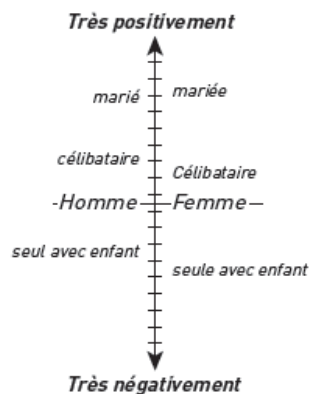
Réseaux relationnels et capital social

	Poids	%
Avoir un conjoint qui a le permis B	189	20,93%
Avoir des parents qui possèdent un véhicule	188	20,81%
Avoir des parents ou un conjoint à l'emploi	145	16,05%
Avoir des amis qui possèdent des véhicules	133	14,72%
Avoir des amis à l'emploi	120	13,28%
Avoir des amis-ressources pour coup de main et/ou argent	73	8,08%
Avoir vécu longtemps dans la même région	55	6,09%
Total	903	100%

Source : Questionnaire à destination des professionnels - Traitement CSEF Tournai - Ath - Lessines.



Source : Questionnaire à destination des professionnels - Traitement CSEF Tournai - Ath - Lessines.



Conclusions et clés

1. Les ressources financières disponibles et durables sont le carburant de la mobilité
2. Le niveau de formation joue un rôle prépondérant sur la mobilité des personnes
3. Le niveau de formation dépend encore fortement des conditions socioéconomiques des parents, ce qui à long terme renforce le poids de la clé n°1
4. L'aménagement du territoire et la dispersion des sphères de vie (familiale, résidentielle, culturelle, éducative, consumériste, administrative et professionnelle) rend la mobilité à la fois plus nécessaire mais également plus complexe et plus coûteuse
5. Pour savoir se déplacer physiquement dans l'espace réel, il faut savoir s'y déplacer mentalement
6. Cette compétence cognitive est en réalité une compétence sociale héritée d'un contexte socio-éducatif bien précis (ce qui recoupe forcément les clés n°1, 2, 3 et 4)
7. Ces compétences peuvent être acquises par une pratique répétée, patiente et encadrée
8. La qualité de l'offre d'emploi (le niveau de salaire, la spécificité des horaires, le type d'emploi et le type de contrat) joue également un rôle dans l'attractivité de la proposition de mise en mouvement
9. L'exclusion, la pauvreté et le chômage ont des effets attestés et dévastateurs sur la santé des indivi-

us. La mobilité étant avant toute chose un corps en mouvement, le lien entre santé et mobilité doit être pris en compte

10. Le réseau relationnel de la personne joue un rôle prépondérant sur la mobilité en ce qu'il est une réserve de possibilités, de modèles et de compétences

11. Le réseau relationnel de la personne en recherche d'emploi est aussi une structure réductrice d'incertitudes et donc également dans un sens une structure immobilisatrice

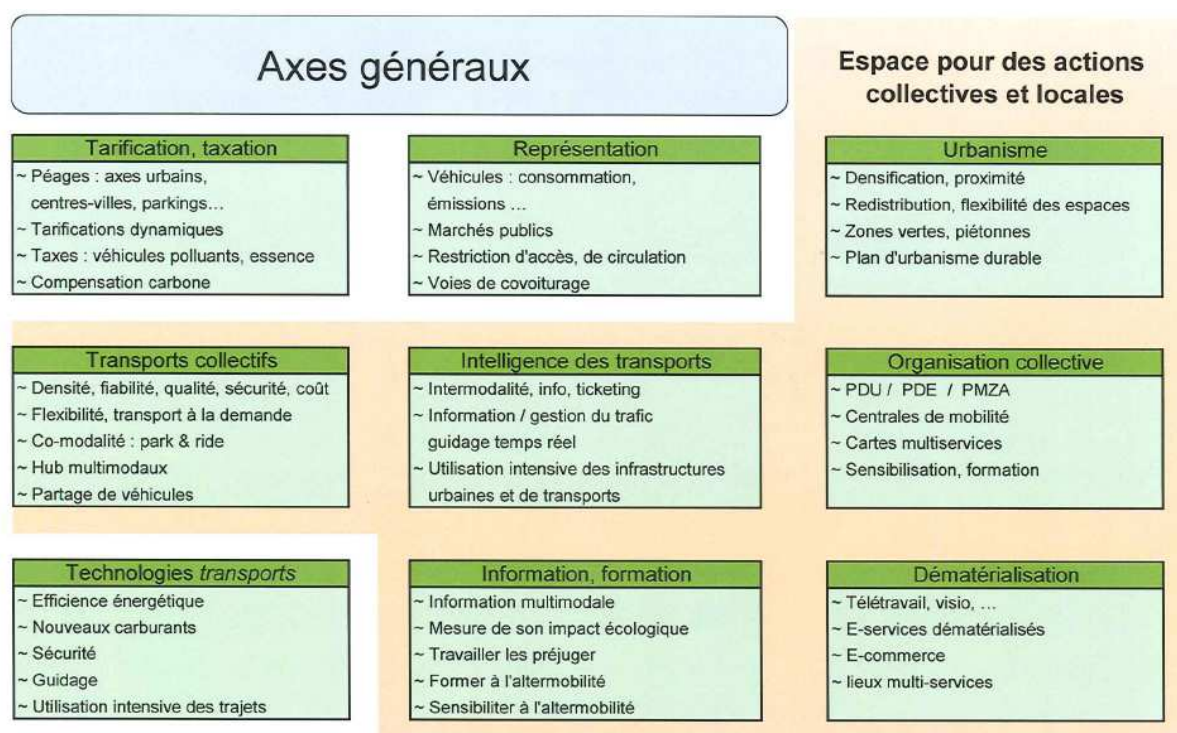
12. La mobilité résidentielle est une problématique très complexe dont les résultats en termes d'employabilité sont loin d'être prouvés

13. La structure familiale (couple, monoparentale) et la position socioprofessionnelle du conjoint ont également une influence sur la mobilité de la personne

14. La garde d'enfants, qu'il soient en bas âge ou plus grands, pose de nombreux problèmes. Surtout pour la femme seule. La faible quantité de structures d'accueil de la petite enfance, ainsi que leurs durées d'activation, et leurs prix, sont loin d'arranger le problème

15. La personne marquée du sceau de l'immobile est souvent disqualifiée d'avance sur le marché de l'emploi

Au final, n'oublions pas que le but ultime d'une société est le bonheur de ses membres. La mobilité n'est donc pas une fin en soi, mais un moyen de parvenir à un mieux-être personnel et collectif.



Quelques exemples de bonnes pratiques

Sos dépannage



Vélo en ville



Nokia covoiturage par affinités



Management de la mobilité



Centrale de covoiturage



Car-sharing



Centre multiservices



Bus



Train



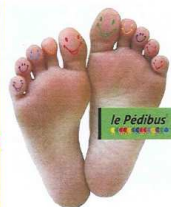
La navette Créalys



Initiatives Proxibus



Bus scolaire pédestre.



Intervention de Olivier Marchal
 Comité subrégional de l'Emploi et de la Formation
 Rue de l'Ecluse, 16
 6000 - Charleroi
 Tél : 071/79.79.05
 Courriel : olivier.marchal@forem.be
 Site web : www.csefcharleroi.be

Quels projets et quels opérateurs pour le sud de l'entre Sambre et Meuse

*Si demain je/mon institution doit mettre son énergie
sur la réalisation d'une action ou d'un projet ...*

Suite à l'ensemble des informations recueillies grâce aux différentes interventions de la matinée, les participants ont été invités à proposer des pistes d'actions prioritaires sur lesquelles ils pourraient s'investir à court terme.

Différents axes de travail se sont ainsi dégagés :

Diffusion de l'information

Le constat est fait qu'il existe déjà beaucoup d'initiatives et qu'il serait intéressant de pouvoir les mettre en valeur, mieux les faire connaître

Lobbying

Des offres de services existent mais elles sont perfectibles (au niveau du coût, de la fréquence, des zones desservies, de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, ...). Un travail vis-à-vis des opérateurs (TEC et autres) est à organiser.

La question de la nécessité des déplacements est également évoquée. Les services, publics et autres, s'éloignent (poste, ...) ou sont dispersés et un travail de lobbying pourrait également être fait pour la mise en place de structures de type « maison des services » au sein desquelles les citoyens pourraient trouver des permanences sur des questions comme l'emploi, les aides sociales, ...

Covoiturage

Cette idée intéressante mais qui demande à être affinée pour correspondre aux réalités du territoire, pour être complémentaire avec les transports en commun déjà existants, ...



Débat préparé et animé par Philippe Mouyart
Centre Local de Promotion de la Santé de Charleroi-Thuin
(coordonnées page 5)

Et

Alain Domer et Michaël Latour
Fondation Rurale de Wallonie - antenne entre Sambre et Meuse (membre de la plate forme intersectorielle)
Rue de France, 66
5600 - Philippeville
Tél : 071/66.01.90
Fax : 071/68.56.79
Courriel : sambre.meuse@frw.be
Site web : www.frw.be

Liste des participants

	Nom	Institution/organisme
1	ABEL Florence	Mutualité chrétienne du Hainaut oriental
2	AELGOET Noémie	Plan de Cohésion Sociale de Froidchapelle
3	BACHY Myriam	Fondation Rurale de Wallonie - antenne entre Sambre et Meuse
4	BAELE Céline	IGRETEC
5	BECLIN Grégory	AWIPH - Commission subrégionale de Thuin
6	BESSE Eric	Vital Service Mobilité
7	BLOCTEUR Claude	Croix Rouge de Belgique
8	BONMARIAGE Alexandra	IGRETEC
9	BOMBLET Robert	Echevin - commune de Froidchapelle
10	BORNIET Geoffrey	CPAS de Froidchapelle
11	BOUCHE Paul	CPAS de Froidchapelle
12	BRACAVAL Adèle	Observatoire de la Santé du Hainaut
13	BREDUN Laurent	Vie ESEM Asbl
14	BRIL Claudine	Asbl Carrefour
15	BROGNIEZ Isabelle	CPAS de Chimay
16	BUISSET Jean-Claude	SOS Médical Meuse
17	CHÂTEAU Gaston	Maison du Tourisme de la Botte du Hainaut
18	CONREUR Pierre	Miresem (Mission Régionale pour l'Emploi et l'Insertion du Sud de l'entre Sambre et Meuse)
19	COULONVAL Daniel	CCATM Viroinval (Commission Consultative Aménagement du Territoire et Mobilité)
20	COUTURE Véronique	AMO Oxyjeune
21	DARDENNE Martine	CCATM Viroinval
22	DAUBERCIES Maryse	Echevine - commune de Momignies
23	DECUIR Willy	Bourgmestre de Froidchapelle
24	DEFLORENNE Valérie	AMO Oxyjeune
25	DELAFONTAINE Diane	Vie Féminine - Thuin
26	DELAIRE Jacky	Handi Médi Bus
27	DELCOURT Armelle	AMO Oxyjeune
28	DELIRE Marie-Hélène	Hainaut Développement - antenne de Chimay
29	DEMARTEAU Michel	Observatoire de la Santé du Hainaut
30	DESGAIN François	CCATM Chimay (Commission Consultative Aménagement du Territoire et Mobilité)
31	DEVERGNIES Virginie	Plan de Cohésion Sociale de Chimay
32	DOMER Alain	Fondation Rurale de Wallonie - antenne entre Sambre et Meuse
33	DONNAY Céline	FOREM
34	DOSSOGNE Isabelle	Centre Local de Promotion de la Santé de Namur
35	DUPONT Marie-Laure	Aide à Domicile en Milieu rural - Chimay
36	DURANT Marc	Centre PME - Charleroi
37	FERULLO Angelica	Centre Régional d'Intégration de Charleroi
38	GRENIER Jean-Christophe	Hendriks S.A.
39	GUERRIAT Véronique	Fondation Rurale de Wallonie - antenne entre Sambre et Meuse
40	HELLIN Eric	Comité Subrégional de l'Emploi et de la Formation de Charleroi
41	HOLVOET Marcel	Comité Subrégional de l'Emploi et de la Formation de Charleroi
42	HOUTHOOFT Magda	FOREM Formation
43	JACQUET Alain	Institut l'Accueil
44	JADOT Véronique	Déclic
45	JADOUL Olivier	Echevin - commune de Neufchâteau
46	JOUNIAUX Robert	CCATM Rance (Commission Consultative Aménagement du Territoire et Mobilité)
47	HUYGHEBAERT Vincent	Centre Local de Promotion de la Santé de Namur
48	KAWECKI Sabine	Altéo / asbl Mobilité sud Hainaut
49	KISOSI Joseph	Institut l'Accueil

	Nom	Institution/organisme
50	LAPAIGE Francis	CCATM Chimay (Commission Consultative Aménagement du Territoire et Mobilité)
51	LATOIR Michaël	Fondation Rurale de Wallonie - antenne entre Sambre et Meuse
52	LAVENNE Barbara	Handicap Car
53	LELONG Laetitia	AMO Oxyjeune
54	LEPAGE Elise	Fondation Rurale de Wallonie - antenne entre Sambre et Meuse
55	MARCHAL Olivier	Comité Subrégional de l'Emploi et de la Formation de Charleroi
56	MEUTER Michel	CCATM Viroinval (Commission Consultative Aménagement du Territoire et Mobilité)
57	MICHEL Thérèse	SOS Médical Meuse
58	MOREAU François	Coordination Aide et Soins à Domicile Thudinie
59	MORUE André	Union Chrétienne des Pensionnés du Centre
60	MOUYART Philippe	Centre Local de Promotion de la Santé de Charleroi-Thuin
61	MULLENDER Ginette	
62	MULLENDER Gisèle	
63	NICOLAS Yvan	Centrale syndicat Chrétien Sambre et Meuse
64	PERLOT Nicolas	Survey & Aménagement
65	PESTIAUX Murielle	Fondation Rurale de Wallonie - antenne entre Sambre et Meuse
66	PIERRARD Christelle	EFT Charlemagne asbl
67	PONSELET Marie-Claire	Institut l'Accueil
68	PUISSANT Thomas	Groupe d'Action Locale de la Botte du Hainaut
69	QUINARD Catherine	Planning familial La Bulle - Chimay
70	RENAUX Thérèse	Union Chrétienne des Pensionnés
71	REMISZ Richard	Hainaut Développement - service statistiques
72	RUSSO Virginie	Coordination Aide et Soins à Domicile Thudinie
73	SEUTIN Marie-Jeanne	Union Chrétienne des Pensionnés
74	SINNAEVE Chantal	Hainaut Développement
75	SKA Valérie	Vie Féminine - Thuin
76	SLOS Yves	Administration communale de Momignies
77	TIEMARD Raphaël	Société Vivao
78	TORREKENS Carine	Aide et soins à domicile Hainaut oriental
79	TUBEZ Armand	AMEPS Erquelinnes (enseignement promotion sociale)
80	VAN MIGEM Myriam	CODEF - Centre d'Orientation et de Développement pour l'Emploi et la Formation
81	VANLERSBERGHE Delphine	Fondation Chimay Wartoise - Cap 2010
82	VERRECHT Olivier	FOREM Formation - Charleroi
83	VINCENT Julie	Administration communale Sivry-Rance
84	WERION Huguette	Aide et soins à domicile Hainaut oriental
85	ZECCA Sabine	Altéo Asbl

Liste des organisateurs

Organisme	Adresse	Téléphone	courriel
Aide à Domicile en Milieu Rural	Rue de Virelle, 71 6460, Chimay	060/21.21.18	chimay@admr.be
Aide et soins à domicile – Croix jaune et blanche	Rue de la Station, 17 6540, Lobbes	071/59.96.66	huguette.werion@fasd.be
Centre de Guidance de Chimay – antenne du centre de guidance de Jolimont	Chaussée du Trelon, 1 6460, Chimay	060/41.23.54	-
Coordination aide et soins à domicile - Thudinie	Rue Albert Ier, 28 6540, Lobbes	071/59.99.09	casd.thudinie@skynet.be
Commission subrégionale de Thuin - AWIPH	Rue de la Rivelaine, 21 6061,	071/20.57.11	g.beclin@awiph.be
Centre Local de Promotion de la Santé de Charleroi-Thuin	1b, avenue Général Michel 6000, Charleroi	071/33.02.29	philippe.mouyart@clpsct.org
Déclic	Grand Rue, 38, 6460, Chimay	0492/58.39.99	veronique.jadot.ledeclic@la-bulle.org
Fondation Chimay Wartoise	Rue Rogier, 10 6460, Chimay	060/21.49.35	info@wartoise.be
Fondation Rurale de Wallonie – antenne de l’entre Sambre et Meuse	66, rue de France 5600, Philippeville	071/66.01.90	sambre.meuse@frw.be
GECO (Groupement Economique Sud entre Sambre et Meuse)	Rue Rogier, 10 6460, Chimay	060/51.00.82	info@geco-asbl.be
Hainaut Développement	Rue Rogier, 10 6460, Chimay	060/21.41.35	sudhainaut@hainaut-developpement.be
Institut L’Accueil	Rue de la Station, 93 6440, Froidchapelle	060/41.19.89	mcpon@belgacom.net
Miresem (Mission Régionale pour l’Emploi et l’Insertion du Sud de l’entre Sambre et Meuse)	Place Marie de Hongrie, 22 5660, Mariembourg	060/37.01.00	contact@miresem.net
Observatoire de la Santé du Hainaut	Rue Saint Antoine, 1 7021, Havré	065/87.96.00	observatoire.sante@hainaut.be
Oxyjeune	Grand Rue, 116 6470, Rance	060/41/22.53	equipe@oxyjeune.be direction@oxyjeune.be
Plan de Cohésion Sociale de Chimay	14, rue de l’Athénée 6460, Chimay	060/51.18.53	pcschimay@gmail.com
Planning familial La Bulle	Grand Rue, 38, 6460, Chimay	060/41.40.22	chimay@la-bulle.org
Vie Féminine	Rue du Pont, 11 6530, Thuin	071/59.19.49	thuिन@viefeminine.be