

Mercredi 18 septembre 2013

SUD-ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE

Un schéma directeur pour la mobilité

Accessibilité, mobilité et aménagement du territoire sont au cœur du Schéma présenté hier devant les partenaires de la plateforme intersectorielle du sud-ESEM.

• **Nathalie BRUYR**

Depuis plus de 18 mois, un groupe de travail sur la mobilité s'est mis en place dans le sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse. Il émane de la « plateforme intersectorielle du sud-ESEM » créée pour rassembler les acteurs d'un bassin de vie cohérent : communes, membres du secteur de l'insertion socioprofessionnelle, PCS, Maison du tourisme, centres culturels... Ce territoire couvre 12 entités : Beaumont, Cerfontaine,

Chimay, Couvin, Doische, Florennes, Froidchapelle, Mornignies, Philippeville, Sivry-Rance, Viroinvall et Walcourt.



L'étude n'est pas une fin en soi, a rappelé son présentateur hier, mais un point de départ pour l'amélioration concrète de la mobilité.

Six axes, trente actions à développer

L'étude présentée hier détaille une trentaine d'actions articulées au travers de 6 axes de développement.

• **Nathalie BRUYR**

1. Développement territorial. L'étude préco- nise de recentrer et densifier l'habitat autour de 7 pôles urbains bénéficiant à la fois d'une offre de transports en commun et d'une réserve foncière potentiellement urbanisable, et d'y travailler sur la mixité des fonctions de services et d'habitat. Quatre pôles majeurs sont ciblés : Chimay, Couvin, Philippeville et Florennes; 3 pôles secondaires offrent un potentiel de développement : Marimbourg, Walcourt et Beaumont. En corollaire, il faudrait y promouvoir les lieux d'emplois offrant un accès multimodal. Certains sites jouissent déjà d'un réel potentiel sur ce plan, dit l'étude : les zonings de Couvin et Marimbourg, tout comme celui de Philippeville sont à proximité immédiate de

gares et de lignes de bus structurantes; les ZACC de Walcourt et Florennes sont également à proximité de gares ferroviaires et routières. Enfin, le développement territorial lié à la mobilité doit aussi se penser en relation avec de nouvelles formes d'activités comme le télétravail ou la création de télécentres évitant les longs et coûteux déplacements.

2. Transport routier. Au cœur des réflexions sur l'évolution du réseau routier, il y a bien sûr les aménagements de la N5-E420 entre Charleroi et la frontière française. Là aussi, aménagement du territoire et mobilité sont intimement liés et ne doivent pas sa- crifier au tout à la voiture. L'étude trace des pistes en s'ins- pirant de ce qui se fait ailleurs, comme à Strasbourg avec ses li- gnes de bus en sites propres. L'aménagement de parkings de covoiturage ou l'utilisation de véhicules partagés type Cam- bio, ou autopartagés entre voi- sins nécessite un changement de mentalité mais peuvent ap- paraître à terme comme une so- lution durable et économique.

pôles définis pour organiser une hiérarchisation des trans- ports publics, qui offrirait trois niveaux de liaisons : struc- turantes et rapides autour des pô- les majeurs, locales pour des- servir les autres communes aux pôles, et particulières, c'est-à-dire plus souples et adaptées aux demandes comme peuvent l'être les proxibus, bus scolaires, taxis sociaux... Surtout, pour rendre cela efficace, il est nécessaire de décloisonner les activités de transport entre bus et train, no- tamment en terme d'horaires. Et entre transports en commun et déplacement particulier, en travaillant sur le covoiturage, les parkings de déstasse et sur les cheminements piétons et cyclistes.

3. Transport public. Le Schéma se base sur les

hypothèses de travail définies pour l'améliorer à court, moyen et long terme.

4. Piétons et cyclistes. Si retiennent l'attention, il ne faut pas que ce soit au détri- ment de la sécurité et du cadre de vie. Cela passe par l'aména- ger des arrêts de bus ou des ga- rages pour les rendre plus convi- viaux, ainsi que par l'amélioration des infrastructu- res cyclables. Celles-ci peuvent dans notre région s'appuyer sur le réseau RAVeL pour en- courager une pratique encore

hypothèses de travail définies pour l'améliorer à court, moyen et long terme.

En a découlé un « schéma d'acces- sibilité et de mobilité du sud de l'En- tre-Sambre-et-Meuse », présenté hier aux différents partenaires réunis à l'Institut Technique de Rance.

Ce Schéma constitue un outil de diagnostic et de prospective qui s'appuie sur une vision globale et intersectorielle de la mobilité. Il concerne les 12 communes répar- ties sur les provinces du Hainaut et de Namur.

Il a bénéficié du soutien finan- cier du SPW, du Bureau économi- que de la Province de Namur et du comité de développement straté- gique de Charleroi-Sud Hainaut. Cet instrument pratique doit dé- boucher sur la mise en œuvre coordonnée de mesures visant une gestion plus harmonieuse des déplacements dans la zone. A ce ti- tre, il intègre réflexions et pistes

trop peu courante. Parallèle- ment, confort et sécurité néces- sitent l'aménagement d'autres de stationnement pour les vé- los. Le développement de servi- ces de location de vélos pour- rait également servir à la fois la mobilité et le développement touristique.

5. Transport de mar- chandises. La problé- matique est compliquée. « On est passé d'une économie de stocks à une économie de flux » dit l'étude. Le retour au rail ou à la voie d'eau ne peut donc s'im- aginer qu'en encourageant la mutualisation des moyens et une dynamique de coordina- tion entre entreprises.

6. Communication et gouvernance. Pour se déplacer au mieux, il faut être informé. Cette évidence a néan- moins besoin d'être rappelée et traduite dans la réalité. L'un des points à améliorer est la lisibi- lité du réseau de transport pu- blic. Il est actuellement tou- jours impossible d'avoir une vue d'ensemble des trajets four- nis par les différents opéra- teurs sur l'entité du terri- toire. Le flou est le même lorsqu'on aborde le covoi- tu-

d'actions liées à l'aménagement du territoire.

Repenser et optimiser le trans- port public, le concevoir en lien avec des initiatives locales visant à un déplacement plus en phase avec les besoins de la population en zone rurale, ne peut en effet être pensé sans appréhender l'im- plantation des équipements et des infrastructures liées au dévelop- pement socio-économique d'une part, et la préservation de la qua- lité paysagère et du cadre de vie d'autre part.

Ce schéma est une base de travail pour les acteurs de la mobilité et du développement territorial. Il s'agit d'un outil d'information et de sensibilisation, mais il doit éga- lement servir de support à la pla- nification et à la mise en œuvre. Aux communes et aux citoyens de s'en saisir pour que les pistes d'action se transforment en amé- lioration de la mobilité et de la qualité de vie en sud ESEM. ■

rage : des réseaux existent mais peinent à se faire un nom hors événements ou trajets ponc- tuels. La bonne gouvernance que préconise le Schéma vise en premier lieu à harmoniser les politiques de mobilité avec les territoires voisins, histoire d'éviter de reporter les problé- mes sur le voisin. La présence d'un employé formé à la mobi- lité dans chaque commune pourrait aussi permettre de pé- renniser une expertise au-delà des échéances électorales.

Enfin, pour assurer une suite à ce schéma stratégique, ses pro- moteurs suggèrent d'installer une Conférence des bourgmes- tres de la zone, qui assurerait le suivi des pistes et projets ici amorcés. Mais l'action doit aussi se jouer au niveau des ci- toyens. Raison pour laquelle la plateforme intersectorielle de- vrait se muer en « Forum Mobi- lité », au sein duquel l'ensem- ble des partenaires pourrait évaluer le suivi des projets, aiguiller la Conférence des bourgmes- tres dans ses options stratégiques, mais aussi relayer ces informations auprès d'un large public. ■

► L'ensemble de l'étude peut être consulté sur <http://sessam.plateforme- esembel/>