

# SESSAM

Schéma d'accessibilité et de mobilité  
du Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse



## SOMMAIRE

- 3** La mobilité dans le Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse
- 4** Des enjeux préoccupants
- 6** Axe 1 : repenser le développement territorial
- 9** Axe 2 : améliorer le transport routier
- 13** Axe 3 : renforcer le transport public
- 19** Axe 4 : encourager les déplacements piétons et cyclistes
- 22** Axe 5 : optimiser le transport de marchandises
- 25** Axe 6 : améliorer la communication et la gouvernance
- 29** Conclusion

### **SPW** | *Éditions*

Bilans et perspectives

septembre 2013

Numéro vert : 0800 11 901

[www.wallonie.be](http://www.wallonie.be)

Editeur responsable : Y. Loyaerts - Directeur général - Service public de Wallonie

Direction générale Mobilité & Voies hydrauliques

Boulevard du Nord, 8 – 5000 Namur

# LA MOBILITÉ DANS LE SUD DE L'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE

Outil de diagnostic et de prospective, le Schéma d'accessibilité et de mobilité du Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse (SESSAM) s'appuie sur une vision globale et intersectorielle de la mobilité. Outil d'information et de sensibilisation, il constitue un véritable espace de concertation et de coordination entre tous les acteurs de la mobilité. Mais c'est aussi un outil opérationnel : il doit servir de support à la planification et à la mise en œuvre d'une politique concertée à l'échelle du territoire, pour répondre aux grands défis auxquels le territoire SESSAM doit faire face en matière de mobilité.

## Un territoire atypique mais cohérent

Le territoire du Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse est assez atypique puisqu'il regroupe des communes de la Province du Hainaut et de la Province de Namur. La zone SESSAM a en effet été définie par les partenaires associés au sein de la plateforme intersectorielle du Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse<sup>1</sup> sur base d'un ensemble d'études montrant l'existence d'une cohérence et d'une cohésion territoriale propres à cette zone : qu'il s'agisse de déplacements scolaires, de bassin de navettes, de collaboration et de partenariat des acteurs du secteur de l'insertion socioprofessionnelle ou entre Centres culturels, de concertation entre les « Plans de Cohésion Sociale » ou les « Maisons du tourisme »... Au-delà de la distinction provinciale, le territoire SESSAM est cohérent.

Ce territoire regroupe douze communes :

- Beaumont
- Cerfontaine
- Chimay
- Couvin
- Doische
- Florennes
- Froidchapelle
- Momignies
- Philippeville
- Sivry-Rance
- Viroinval
- Walcourt

## Une mobilité centrée sur l'automobile

La zone est caractérisée par un taux de motorisation supérieur à la moyenne régionale et le nombre d'immatriculations (voitures neuves et d'occasion) y est toujours en croissance. Les employés de la zone utilisent principalement la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail et très peu le transport public, malgré la ligne ferroviaire Charleroi-Couvin. Le train et le bus sont un peu plus utilisés pour les travailleurs qui se rendent à Charleroi

et Namur. En matière de mobilité scolaire<sup>2</sup>, le recours à la voiture en tant que passager est important, devant le bus et le train. La part du vélo est tout à fait anecdotique. Cette mobilité centrée sur l'automobile pèse sur la qualité de vie, la pollution de l'air, le budget des ménages et la sécurité routière. Entre 2008 et 2010, on a recensé près de 1.400 accidents avec dégâts corporels : 73 personnes y ont perdu la vie et 358 ont été gravement blessées.

## L'impératif d'une vision à long terme

Compte tenu des prévisions d'évolution de la mobilité, le grand défi pour les territoires ruraux est, non seulement, d'optimiser les déplacements actuels, mais aussi de mettre en place une politique volontariste d'aménagement du territoire : son développement doit, en effet, idéalement mieux prendre en compte l'usage et le développement des transports publics. Ce changement de perspective s'apparente à une véritable révolution culturelle nécessitant un courage politique fort et une vision à long terme. Tous les niveaux de pouvoir doivent être impliqués et collaborer, y compris, parfois, au détriment d'intérêts locaux.

## Six axes de développement

Pour faciliter la compréhension des différentes facettes de la gestion de la mobilité sur le territoire du Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse, le schéma de mobilité est divisé en six axes de développement :

1. Le développement territorial
2. Le transport routier
3. Le transport public
4. Les piétons et cyclistes
5. Le transport de marchandises
6. La communication et la gouvernance

## Pour en savoir plus

Pour obtenir des informations détaillées sur le diagnostic du territoire et sur les propositions d'actions concrètes élaborées dans le cadre du présent schéma, les rapports d'étude sont disponibles en téléchargement sur : <http://sessam.platforme-esem.be/>

1. [www.platforme-esem.be](http://www.platforme-esem.be)

2. Seules des données pour les écoles de Chimay sont disponibles.

# DES ENJEUX PRÉOCCUPANTS

Comment évoluera la mobilité dans le Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse d'ici vingt ans ? Compte tenu des prévisions démographiques, territoriales et énergétiques, les enjeux sont préoccupants. Comme dans la plupart des zones rurales de Wallonie, le territoire SESSAM accueille en effet une population assez importante mais en faible densité. Les difficultés se cumulent en termes d'accès aux services de la vie quotidienne : éloignement des pôles d'emploi et commerciaux, faible disponibilité des services de proximité, limites d'efficacité des transports collectifs... Disposer d'un véhicule est donc souvent une nécessité. D'ici vingt ans, les politiques d'aménagement du territoire, même volontaristes, ne modifieront que partiellement cette organisation territoriale : la voiture restera sans doute le moyen le mieux adapté à la vie quotidienne, même si son usage connaîtra des changements significatifs. Mais il appartient aux pouvoirs publics de prendre aujourd'hui les décisions qui garantiront l'accessibilité et la mobilité de demain sur le territoire.

## Un enjeu démographique

L'évolution de la population pour l'ensemble du territoire SESSAM a été de  $\pm 11\%$  entre 1990 et 2011, soit un gain de 9.400 habitants sur un total de 96.000. L'évolution la plus marquée a été observée à Walcourt, Cerfontaine, Philippeville et Beaumont, les communes les plus proches du pôle de Charleroi. Au cours des vingt prochaines années, la population devrait connaître une évolution similaire à celle observée entre 1990 et 2011 pour atteindre 108.000 habitants en 2030, soit 12.000 résidents de plus. Il s'agira probablement, en grande partie, de néo-ruraux travaillant dans les pôles d'emplois externes, attirés par un foncier à bas prix et par la qualité de vie. En termes de mobilité, ils renforceront donc probablement encore les flux vers le nord (Charleroi, Brabant wallon, Bruxelles, Namur).

Le vieillissement de la population est également une évolution préoccupante : d'ici 2030, la classe d'âge qui connaîtra l'évolution la plus forte sera celle des plus de 65 ans (avec +60 % d'augmentation). On peut s'attendre à une croissance soutenue du nombre de personnes âgées dépendantes, pour des raisons financières ou d'état de santé, et par manque de services collectifs de transport (transport public classique ou services de transport à la demande). Car à l'heure actuelle, l'offre en la matière est insuffisante : à

situation inchangée, une partie de la population risque de se trouver isolée ou forcée à déménager dans des lieux plus accessibles et dotés de services de proximité.

## Un enjeu territorial

Le « mitage » du territoire est encore en pleine expansion en Wallonie et la coordination entre aménagement du territoire et mobilité relève trop souvent du vœu pieux. Sur les 73.000 logements construits entre 2001 et 2008, 32 % seulement ont pris place au sein d'un noyau d'habitat offrant des services de proximité et 51 % ont pris place à proximité d'un accès à un transport public<sup>3</sup>. La zone SESSAM n'a pas échappé à cette évolution. Et comme les réserves foncières sont encore disponibles en suffisance sur le territoire, la dispersion de l'habitat risque de perdurer. Avec une faible densité, le risque est ainsi réel de ne pas pouvoir justifier des investissements dans des projets en faveur d'une mobilité alternative, par manque de clients potentiels. La dépendance à l'usage de la voiture n'en sera que plus forte.

En termes d'accueil de nouvelles entreprises sur son territoire, le Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse est moins compétitif que d'autres régions voisines (Luxembourg, Liège, Brabant wallon, Wallonie picarde). La création d'emploi dépendra en grande partie du secteur tertiaire non marchand et du développement des pôles externes (Charleroi, Namur, Valenciennes, Dinant...) vers lesquels la demande en transport devrait s'accroître.

## Un enjeu énergétique et climatique

C'est peu dire que la dépendance du secteur des transports vis-à-vis du pétrole est forte puisqu'il représente 97,5 % de l'énergie utilisée en Wallonie pour les transports de personnes et de marchandises. A court ou moyen terme, aucune alternative (hybride, électricité, hydrogène, gaz naturel, etc.) ne semble pouvoir permettre de remplacer tous les véhicules actuels en conservant les mêmes caractéristiques d'autonomie, de vitesse ou de coût.

Avec un modèle de mobilité du territoire qui repose essentiellement sur l'utilisation, souvent exclusive, de l'automobile, ce sont les populations aux revenus modestes qui vont particulièrement souffrir de la hausse attendue

3. Autrement dit dans un rayon de 3.500 mètres autour des gares ferroviaires passagers IC-IR ou dans un rayon de 1.000 mètres des autres gares ou des arrêts de bus bien desservis (cf. IWEPS, 2011).

du prix des carburants. Un scénario noir est plausible et aurait des répercussions graves sur la zone SESSAM, compte tenu de son éloignement par rapport aux pôles d'emploi et de services et de son bâti ancien, mal isolé. Suite à une crise énergétique sévère, les ménages rencontreraient des difficultés à payer leur factures énergétiques (chauffage, transport) et verraient leur bien immobilier se dévaloriser, au point que certains d'entre eux ne seraient plus en mesure de déménager à proximité des stations de transports collectifs.<sup>4</sup>

L'acuité des problèmes liés au changement climatique va également se renforcer au cours des prochaines décennies. Poussés par l'Europe, les Etats seront obligés de prendre des mesures de plus en plus contraignantes pour limiter les émissions de gaz à effet de serre, en particulier dans le domaine du transport. Non seulement les déplacements automobiles devront être réduits, mais certains services de transport public peu efficaces sur le plan énergétique seront même remis en cause.

### Un enjeu financier

Que ce soit pour le financement du transport public ou pour investir dans le réseau routier, la situation du Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse est préoccupante.

L'organisation et l'exploitation de services de transport collectif requièrent en effet des moyens publics importants. Mais la faible densité de population, combinée à un éparpillement de l'habitat et des activités, laisse peu de marges de manœuvre aux opérateurs de transport public pour assurer une desserte fine du territoire et des fréquences élevées. Dans un contexte de fortes pressions sur les dépenses publiques, il est difficile d'envisager la mobilisation de moyens plus importants pour un déploiement massif du transport public en Wallonie. C'est d'autant plus le cas en milieu rural où sa viabilité économique, voire environnementale, est faible. Une optimisation des services (fréquences, correspondances intermodales) sur les lignes à fort potentiel semble pratiquement la seule solution possible pour permettre le développement d'une offre plus attractive, quitte à offrir parfois une couverture territoriale restreinte. Le défi sera d'attirer suffisamment de clientèle et de mettre au point une organisation tirant le meilleur parti des moyens de production (chauffeurs, véhicules,...).



Le réseau routier wallon est, quant à lui, très dense en regard de la population qu'il dessert, ce qui entraîne des coûts d'entretien élevés. Les communes du territoire SESSAM, en particulier, doivent gérer un réseau routier communal par habitant bien supérieur à la moyenne régionale, ce qui implique des dépenses d'entretien importantes et/ou une dégradation progressive des voiries, faute de moyens. Par ailleurs, après déduction de quelques gros investissements (contournement de Couvin et sécurisation de la RN5), les budgets régionaux<sup>5</sup> permettent peu d'investissements pour améliorer le réseau routier et aménager des infrastructures cyclables de qualité.

4. Wiel, 2011

5. En dix ans, la part des investissements consacrés au réseau routier dans le budget régional a fortement diminué, passant de 53% en 2000 à 36% en 2007. Le développement de la SOFICO a également comme impact de consacrer une part de plus en plus importante des budgets pour le réseau structurant, au détriment des investissements et de la maintenance du reste du réseau routier, en particulier du réseau communal.



## AXE 1 : REPENSER LE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

*L'équilibre urbain de nos villes et villages était autrefois garanti par une mobilité restreinte intégrant la marche, le vélo et des lignes de train qui irriguaient le territoire. Denses, les villes étaient multifonctionnelles (habitat, emploi, commerces, etc.) et formaient une unité territoriale permettant aux citoyens de tout faire, ou presque, dans un périmètre limité. Bien qu'imparfaite à de nombreux égards, la ville «à l'ancienne» remplissait son rôle premier de rendre possible les interactions sociales spécifiques à la vie urbaine. L'explosion de la mobilité a engendré un profond relâchement des contraintes et favorisé l'étalement urbain. Le retour à la ville multifonctionnelle semble pourtant une piste crédible pour répondre aux défis de l'urbanisation de nos territoires et relever les enjeux énergétiques et climatiques de demain. Concevoir des villes sur base de courtes distances ne consiste donc pas seulement à réduire la place de la voiture : elle implique de réintégrer en ville toutes les fonctions utiles au citoyen.*

6. Sur l'ensemble du territoire, 41 entités (villes et villages) ont été identifiées comme pertinentes pour la comparaison car elles cumulaient au moins deux des éléments suivants : un centre administratif de la commune, la présence d'une école, la localisation sur un axe important et/ou la présence d'un équipement important.

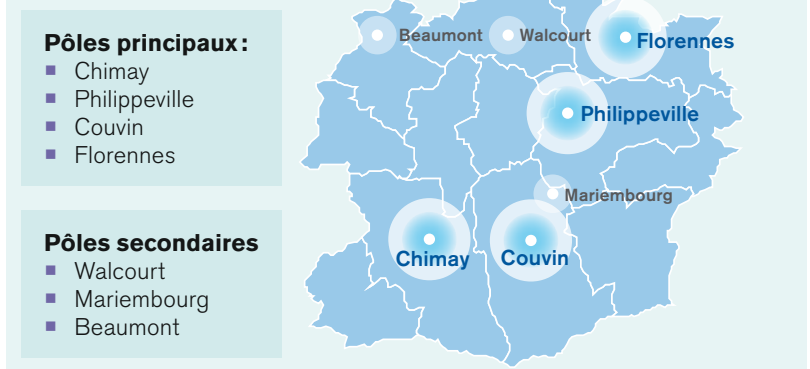
### DENSIFIER L'HABITAT

#### Sept pôles à développer en priorité

Lorsque les conditions le permettent, une urbanisation plus dense permet de réduire globalement la consommation d'énergie : pour l'habitat, pour les activités économiques et pour les déplacements, grâce notamment à la réduction des distances parcourues et à un report modal de la voiture individuelle vers des moyens de transport moins consommateurs d'énergie et d'espace. Compte tenu des réserves foncières disponibles dans le Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse, la densification des pôles existants permettrait de faire face à l'augmentation de la population, tout en améliorant la durabilité du développement territorial et en préservant au mieux le caractère rural, là où il subsiste.

Le Schéma de mobilité définit donc sept pôles à développer en priorité. Ils ont été déterminés en comparant les villes et les villages, sur base de leur densité en matière de population, de surfaces commerciales, d'équipements, d'attractions touristiques, de bassins d'emplois et de places scolaires.<sup>6</sup> Pour hiérarchiser les pôles, ils ont été classés selon leur position pour chaque thématique. Quatre pôles ressortent ainsi comme pôles principaux et trois autres comme pôles secondaires.

Fig. 1 : Pôles principaux et secondaires





### Optimiser les réserves foncières disponibles

Les quatre gares de Couvin, Philippeville, Walcourt et Mariembourg disposent encore, dans un rayon de 800 m, d'une réserve foncière cumulée de 114 ha en zones urbanisables. Utiliser ces réserves foncières et valoriser des quartiers de gares, offrant une mixité des fonctions et un accès privilégié aux transports publics, permettraient de répondre à une partie importante de la demande en nouveaux logements, tout en axant le développement territorial autour des systèmes de transport existants. Les centres de Chimay, Florennes et Beaumont ne sont pas desservis par le train, mais disposent, dans un rayon de 800 m autour de leur centre, d'une réserve foncière cumulée de 66 ha en zones urbanisables. L'utilisation de ces réserves permettrait également de répondre à une partie de la demande en nouveaux logements, tout en maîtrisant l'éparpillement urbain. Une telle politique volontariste de densification autour des centres villageois permettra de limiter la dispersion de l'habitat et de réduire la dépendance à l'usage de la voiture.

### ACCOMPAGNER LES ÉVOLUTIONS DU TRAVAIL

#### Promouvoir les lieux d'emplois offrant une accessibilité multimodale

Lors de la conception des plans de secteur en Région wallonne, le choix a été fait de déterminer la localisation des zones d'activités économiques (ZAE) de manière décentralisée par rapport aux centres urbains, pour optimiser l'accessibilité des entreprises aux axes de communication (autoroutes, voies fluviales) tout en réduisant les nuisances éventuelles de proximité. Mais la localisation d'entreprises dans les parcs d'activités influence les choix de mobilité des travailleurs.

Avec une seule ligne ferroviaire et peu de lignes de bus structurantes, le territoire SESSAM dispose de peu de sites pour les entreprises proposant une véritable multimodalité. Le report modal pour le transport de personnes peut cependant être favorisé en développant des zones d'activités sur les réserves foncières existantes à proximité des lignes de transport public à condition que la nature des activités soit compatible avec une telle localisation. Autour des gares en particulier, il serait judicieux de favoriser la mixité des fonctions en accueillant des entreprises, des services et des équipements à forte densité d'emplois, compatibles avec une fonction d'habitat (productions immatérielles,

Tab. 1 : Population supplémentaire 2030 et réserves foncières dans les pôles.

Source: Aménagement sc

Pôle	Croissance de population d'ici 2030	Réserves foncières à 800 m autour de la gare/du centre	Population qui peut être captée dans un périmètre de 800 m*
Couvin	798	28ha	1034
Mariembourg		31ha	
Philippeville	1971	29ha	535
Walcourt	2578	25,5ha	471
Chimay	449	28,5ha	526
Florennes	583	22ha	406
Beaumont	1510	15,5ha	286
<b>TOTAL</b>	<b>7889</b>	<b>179,5ha</b>	<b>3358</b>

\* En tenant compte d'une taille moyenne des ménages de 2,4 habitants et d'une superficie moyenne des terrains vendus de 13 ares (Source: StaTBEL)

services administratifs, équipements publics).<sup>7</sup> En seconde couronne, mais à une distance pertinente des lignes de transport public, seraient développées des activités secondaires, moins facilement compatibles avec du logement.

Certains sites jouissent dès à présent d'un vrai potentiel :

- **Couvin et Mariembourg** : avec des réserves foncières dans des zones d'activité économique de type industriel à moins de 800 m d'une gare et desservies par des lignes de bus structurantes ;
- **Philippeville** : le projet de ZAE des Quatre-vents est situé à proximité immédiate de la gare de Philippeville et desservi par des lignes de bus structurantes ;
- **Walcourt et Florennes** : ces deux communes offrent des potentialités dans des ZACC à proximité des gares ferroviaires et routières.

7. Il est à noter que dans certaines cas les terrains à proximité de gare sont peu évidents à valoriser car coûteux à l'acquisition, résiduels et enclavés.

### DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

## COUP D'ŒIL

Situé en plein cœur de Luttre (Pont-à-Celles), un ancien site ferroviaire de la SNCB acquis par la Commune en 2003 fait l'objet d'un vaste projet de réaffectation mené par les autorités locales assistées techniquement par IGRETEC. Une première phase de réalisation a mené à la construction d'un nouveau quartier de 150 logements privés et à l'implantation d'une école de promotion sociale.

Fig. 2: Projet de réaffectation d'une friche ferroviaire à Luttre, site de l'Arsenal



Les opérateurs qui assurent actuellement l'accueil et l'installation des activités économiques en Entre-Sambre-et-Meuse devraient parallèlement jouir d'une meilleure visibilité, afin d'encourager l'implantation d'entreprises dans les centres urbains. Mais ce développement économique devra sans doute se faire en investissant sur les ressources internes plutôt que d'espérer attirer de nombreuses entreprises externes.

### Faciliter le télétravail et développer des télécentres

De plus en plus de métiers peuvent être pratiqués avec un simple ordinateur portable, un téléphone et une connexion Internet. Depuis quelques années se sont donc développées des formes originales d'organisation du travail qui permettent d'éviter le déplacement massif et quotidien des travailleurs, cinq jours par semaine, pour se rendre sur leur lieu de travail,

souvent éloigné de leur domicile. Ces solutions plus flexibles permettent d'éviter certains déplacements, de les décaler dans le temps, de travailler dans différents lieux ou en cours de déplacement. Ce travail à distance de l'entreprise (à la maison, dans un télécentre ou en déplacement) doit être encouragé car il permet d'agir sur les trois piliers du développement durable :

- **Social** : diminuer les temps perdus en déplacement, le stress et l'absentéisme ;
- **Economique** : limiter les dépenses des employés en déplacement et optimiser les surfaces de bureaux des entreprises ;
- **Ecologique** : réduire la consommation énergétique liée aux déplacements et aux bureaux.

Ces évolutions de l'organisation du travail doivent donc être intégrées à la réflexion, notamment dans le cadre de la rénovation des quartiers de gare où pourraient être implantés des « télécentres » de petite taille offrant une accessibilité multimodale. Ces bureaux satellites, équipés d'outils informatiques, sont mis à la disposition de travailleurs indépendants ou d'employés pour réaliser leurs tâches à distance, tout en restant en liaison avec leur organisation. Mis en place par des structures privées ou publiques, les télécentres peuvent également offrir aux travailleurs des services complémentaires directement liés à leur activité professionnelle (secrétariat, comptabilité) ou qui améliorent leur confort de vie (autopartage, crèche, restaurant, organisation de séminaires, centre de remise en forme...). Ce sont de véritables centres d'innovation sociale et technologique où se côtoient des professionnels issus de secteurs variés. On y observe une grande émulation favorisée par les échanges d'expérience et la motivation à travailler ensemble.





## AXE 2 : AMÉLIORER LE TRANSPORT ROUTIER

*Les habitants du Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse effectuent quotidiennement plusieurs centaines de milliers de déplacements dont la plupart s'effectuent en voiture. Car beaucoup d'entre eux n'ont pas d'autre choix. Même la recherche d'une «mobilité durable» ne peut donc pas négliger d'intégrer des réflexions propres à l'évolution du réseau routier, notamment pour encourager d'autres modes d'utilisation de la voiture, comme l'autopartage ou le covoiturage.*

### MODIFIER DES POINTS CLÉS

#### Tenir compte des projets sur la N5-E420

Etant donné les décisions politiques prises en 2009 pour l'axe de la N5-E420<sup>8</sup>, la «hiérarchie» du réseau routier devra évoluer de manière concomitante.

- Au sud, la mise en service du contournement de Couvin permettra de «déclasser» l'itinéraire existant de la N5, entre la frontière française et Frasnes. Ce tronçon ne devra en effet plus recevoir de trafic de transit sauf, dans une moindre mesure, entre le carrefour avec la N99 (Chimay – Couvin) et Frasnes. L'actuelle N5 pourra être réaménagée, en particulier dans la traversée de Couvin et de Bruly, en faveur de l'espace public, des modes de déplacements actifs, des bus et du trafic local.
- Entre Frasnes et Somzée, la Sofico prévoit de sécuriser progressivement et de mettre au gabarit autoroutier l'actuelle N5-E420. Le rôle de cette section dans le réseau sera accru. Transformer la N5-E420 en autoroute implique de prévoir des mesures d'accompagnement pour les convois agricoles, les accès riverains et les transports en commun.

- Au nord, le tronçon entre Somzée et le rond-point Ma Campagne continuera à accueillir différents types de trafics (transit, trafics locaux, etc.). L'enjeu sur ce tronçon est de permettre une meilleure cohabitation des différentes fonctions. Une trémie est envisagée par le SPW sous le rond-point actuel du Bultia.
- Entre le rond-point Ma Campagne et l'échangeur de la Blanche-Borne sur le R3, une nouvelle voirie de liaison devrait voir le jour au gabarit 2x1 bande (projet du SPW). Dans le mesure où cette nouvelle liaison doit accueillir le trafic de transit, le tronçon de la N5 compris entre le rond-point Ma Campagne et Charleroi peut être réaménagé dans une optique résolument multimodale (voir ci-après, axe 3: «Renforcer le transport public»).

Ces projets en cours aboutiront à une discontinuité dans les gabarits routiers, car la future autoroute débouchera à Somzée sur la route nationale existante. La question de la sortie sud de Charleroi continuera donc vraisemblablement à agiter la région dans les années à venir, d'autant que les problèmes de congestion sur l'axe de la N5-E420 risquent de devenir plus aigus.

8. Pour rappel: autoroute en France, contournement de Couvin au gabarit autoroutier, sécurisation et mise au gabarit autoroutier de Frasnes-lez-Couvin à Somzée, tunnel 2x1 bande au Bultia et liaison 2x1 bande Ma Campagne – Blanche Borne.

## COUP D'ŒIL

*La ville de Marche-en-Famenne a reconfiguré en «boulevard urbain» la N4 qui traverse l'agglomération. La voirie a été réduite à 2x1 bandes, des pistes cyclables ont été aménagées ainsi qu'une large promenade centrale bordée de plantations.*

**Figure 3 : Création d'un boulevard urbain sur la N4 à Marche-en-Famenne**

Source: <http://boulevard.marche.be/>



Par ailleurs, si la transformation progressive de la N5-E420 en autoroute (au moins jusqu'à Somzée) favorisera le développement économique, elle risque d'accentuer la pression immobilière dans les communes les plus éloignées de Charleroi (Couvin, Chimay, Viroinval, etc.), qui sont aujourd'hui quelque peu protégées du phénomène du fait de leur éloignement. Sans une politique cohérente d'aménagement du territoire et des mesures d'accompagnement fortes, le phénomène de périurbanisation qui a marqué l'axe de la N5 ces trente dernières années pourrait s'étendre vers le sud: il conduirait à un éparpillement de nouvelles zones d'habitat et des développements commerciaux désordonnés le long des routes principales.

Le Schéma de mobilité entend permettre une résilience maximale du territoire par rapport à l'issue éventuelle du dossier de la sortie sud de Charleroi. La pleine valorisation des transports en commun (train, bus), la mise en place

de parkings de délestage aux abords des nœuds de transport en commun et la création de parkings de covoiturage doivent permettre de diminuer la dépendance du territoire à l'axe de la N5-E420.

### Réaménager les traversées d'agglomération et certains carrefours

- **Couvin**: la création du contournement permet donc de revoir entièrement l'aménagement de la traversée de la ville;
- **Florennes**: la réalisation d'une voirie dédiée au trafic de la carrière Berthe doit permettre de réduire considérablement le trafic de poids lourds dans le centre-ville. C'est une opportunité pour revoir l'aménagement des voiries du centre, notamment la N98 (rue de Mettet);
- **Chimay**: il existe de véritables possibilités de valorisation des espaces publics et de simplification de la circulation routière, autour de la Place Léopold notamment;
- **Philippeville**: il est souhaitable de réviser le carrefour entre le contournement (N40) et la N5-E420 et de permettre un accès à la rue de Charleroi pour les usagers venant de Dinant;
- **Beaumont**: un réaménagement du carrefour N40-N53 face à l'Athénée est recommandé.

Différents enjeux plus locaux existent également dans d'autres traversées de petites agglomérations.

### Supprimer les passages à niveau les plus problématiques

Le contournement de Couvin rejoindra l'actuelle N5-E420 à proximité du passage à niveau dangereux de **Frasnes** qu'il faudrait supprimer. Limiter la ligne de train à la gare de Mariembourg permettrait certes d'éviter cet investissement, mais cette option ne permettrait plus une desserte performante de Couvin, ni des correspondances efficaces vers les bus. Le passage à niveau de **Walcourt** (rue de la Station) est également problématique

car il impose des temps d'attente parfois importants, notamment pour les usagers se rendant à la gare. La réalisation d'un ouvrage d'art est coûteuse et difficile dans le contexte bâti. La création d'un accès par la route des Barrages permettrait de réduire le trafic sur la rue de la Station et de rendre l'accès à la gare indépendant de la fermeture éventuelle du passage à niveau. Ceci implique la création d'un passage sous voie pour rejoindre l'autre côté de la gare.

## DÉVELOPPER LES PARKINGS DE COVOITURAGE

Le covoiturage est le deuxième mode de transport en Région wallonne pour les déplacements domicile-travail. Malheureusement, le recours au covoiturage semble en diminution depuis 2008. La Région et les communes du territoire SESSAM ont clairement un rôle à jouer dans la promotion et la facilitation de ce mode de transport. L'aménagement de parkings de covoiturage est l'un des meilleurs vecteurs de communication pour en assurer la promotion car ces parkings sont très visibles et en légitiment la pratique.

### Valoriser et créer des parkings

Avant de penser à créer de nouveaux parkings, il est important d'évaluer si des parkings existants ou certaines parcelles (parcs à conteneurs, anciennes zones occupées par des services techniques, ...) ne peuvent pas être aménagés à moindre frais comme parkings de covoiturage.

Une réflexion particulière doit être menée dans le cadre de la réalisation du contournement de Couvin. Une part minime du budget pourrait être utilement consacrée à la création d'un ou de plusieurs parkings de covoiturage lors de la réalisation des travaux au nord, à proximité de Frasnes, et au sud, à proximité de la frontière afin de valoriser le covoiturage pour les déplacements transfrontaliers.

### Mener des partenariats avec des acteurs privés

Certains covoitureurs utilisent les parkings des grandes surfaces comme parking de covoiturage. Ces parkings sont très appréciés parce qu'ils

bénéficient d'une infrastructure de qualité et d'un contrôle social élevé. De nombreuses entreprises disposent par ailleurs d'une capacité importante de stationnement, généralement sous-utilisée la semaine et qui pourrait être mutualisée pour offrir des espaces de stationnement à des covoitureurs.

C'est le cas en particulier des parkings de :

- **Supermarchés**, dimensionnés pour la pointe du samedi et rarement pleinement utilisés les jours de semaine ;
- **Stations-services**, idéalement localisées par rapport au réseau routier ;
- **Parcs d'attraction, lieux touristiques ou centres sportifs et culturels** dont les besoins en stationnement se manifestent surtout en soirée ou pendant les congés scolaires ;
- **Des entreprises et parcs d'activités** qui disposent d'un excédent de places de stationnement.

Un projet pilote est d'ailleurs en cours en Région wallonne pour développer de tels partenariats avec des acteurs privés.<sup>9</sup>

## ENCOURAGER L'AUTOPARTAGE

L'autopartage (*carsharing* en anglais) est un système qui permet à une société, une association ou un groupe d'individus de mettre à la disposition de membres du service un ou plusieurs véhicules. Plutôt que de disposer d'une voiture personnelle qui reste l'essentiel de son temps au garage ou en stationnement, l'utilisateur d'un service d'autopartage dispose d'une voiture qu'il ne finance que pour la durée de son besoin réel. Le reste du temps, la voiture est utilisée par d'autres membres. En Belgique, c'est la société Cambio qui exploite un réseau de voitures partagées ([www.cambio.be](http://www.cambio.be)).

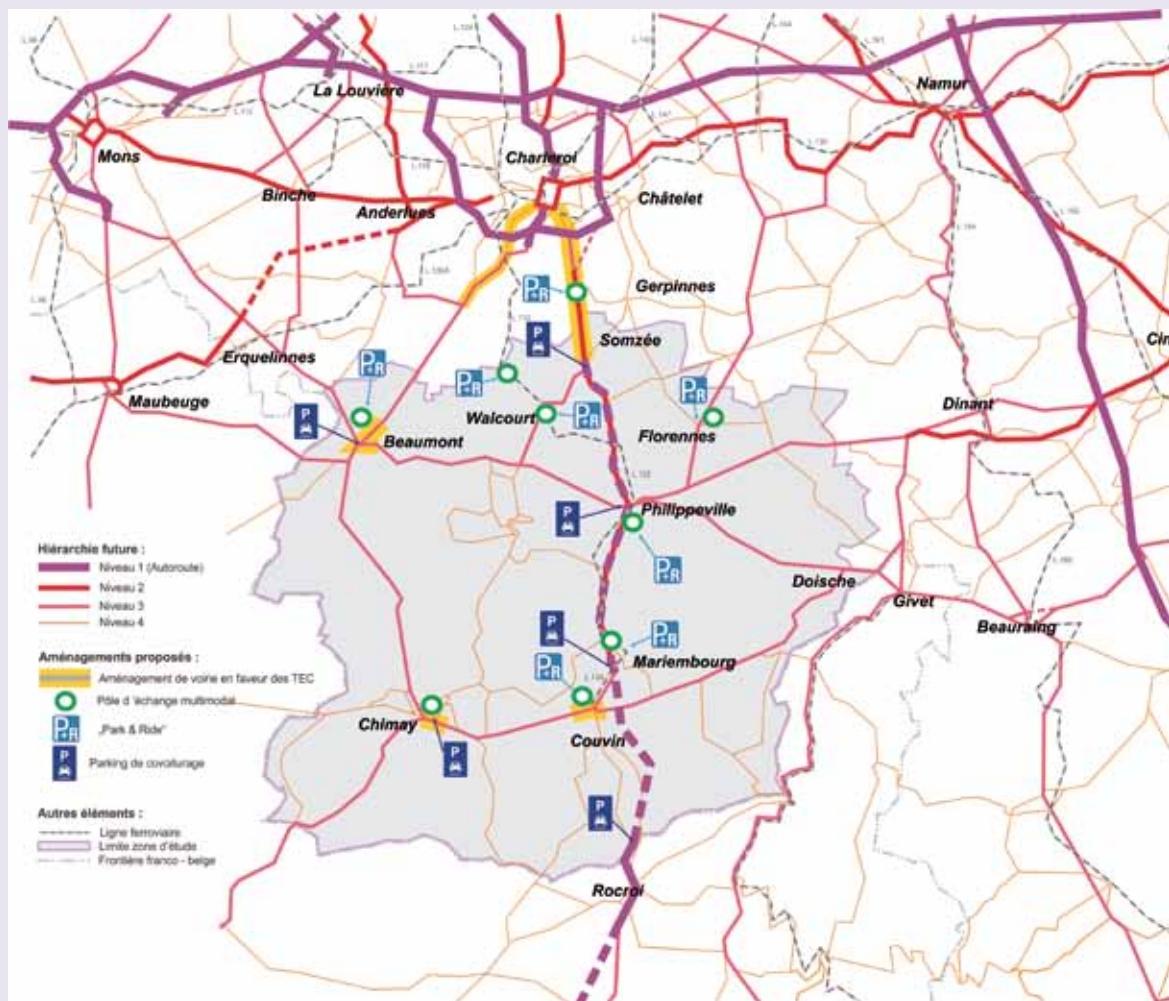
### Mener des projets pilotes dans les communes

Même si l'autopartage est surtout adapté en milieu urbain, il peut aussi se développer dans les territoires moins denses en valorisant les flottes de véhicules d'entreprise et des collectivités locales. La stratégie consiste à lancer des projets pilotes dans un nombre restreint de communes pour tester l'intérêt de la population pour le service. Au moment du renouvellement de

## TRANSPORT ROUTIER

9. Plus d'infos sur le projet: <http://parking.carpool.be/>

Figure 4 : Propositions d'amélioration du transport routier et de la multimodalité



la flotte de véhicules de services d'une commune, par exemple, une ou plusieurs voitures sont proposées en autopartage. Les employés communaux sont encouragés, pour leurs déplacements professionnels, à utiliser les véhicules partagés qui peuvent également être mis à disposition des citoyens de la commune. Les communes devraient également prévoir de collaborer avec Cambio et le groupe SNCB pour implanter des stations d'autopartage à proximité des gares principales, dès que la clientèle sera plus importante grâce à la réorganisation de l'offre en transport public: le trajet principal pourrait ainsi être réalisé en train ou en bus, complété par la voiture sur le dernier segment, si la destination finale est peu accessible en transport public.

### Faire connaître et encadrer l'autopartage entre particuliers

L'autopartage organisé dans la sphère privée consiste à partager l'utilisation d'une voiture entre connaissances ou voisins. Une personne acquiert le véhicule et le met à disposition d'autres personnes moyennant contribution financière fixée entre les parties. Ce type d'autopartage s'organise généralement de manière informelle, mais comporte des risques liés à la responsabilité des utilisateurs et à la gestion de l'utilisation du véhicule. Autopia ([www.autopartage.be](http://www.autopartage.be)) est la première plateforme belge d'autopartage entre particuliers: elle met à disposition des personnes intéressées un support législatif et organisationnel afin d'éviter les écueils liés à la mise en commun d'un bien. Améliorer la notoriété de ce type de services permettrait sans doute de multiplier le nombre de candidats à l'autopartage.





## AXE 3 : RENFORCER LE TRANSPORT PUBLIC

*La mobilité du Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse repose essentiellement sur l'utilisation de la voiture individuelle. Et les projections montrent que, sans intervention à court terme, on évoluera sur ce territoire vers une société fonctionnant encore plus au «tout automobile». Dans ce contexte, l'importance à accorder au transport public va bien au-delà des seuls enjeux d'accessibilité ou d'environnement : c'est un enjeu social majeur. En effet, une part croissante des ménages risque de ne plus pouvoir assumer la charge financière que représente la possession d'une voiture : c'est pourtant aujourd'hui une condition souvent nécessaire pour trouver un emploi, particulièrement en zone rurale. Tous les indicateurs plaident donc pour un renforcement des alternatives à la voiture individuelle, dont l'offre des transports en commun est le fer de lance.*

### REORGANISER LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC

Si l'offre actuelle (SNCB + TEC) couvre relativement bien le territoire, le niveau de service est cependant dans l'ensemble assez faible. La desserte n'est pas suffisamment attractive pour convaincre d'autres publics que les scolaires ou une population « captive » qui ne dispose pas d'alternative de déplacement. La configuration du réseau sur le territoire de l'Entre-Sambre-et-Meuse reste très influencée par l'histoire, par la « frontière » administrative des deux TEC et par des contraintes organisationnelles ou d'influence politique. Les offres du TEC et de la SNCB sont peu articulées et se superposent partiellement dans le corridor nord-sud. Enfin, l'offre est peu « lisible » pour l'utilisateur qui doit composer avec les très nombreuses variantes qui parsèment certaines lignes.

En termes de fréquentation, on dénombre environ 3.000 abonnés, ce qui représente 3,4 % de la population (moyenne régionale : 5,6%). Quatre lignes ont des fréquentations soutenues (supérieures à 1.800 usagers par jour) : la 109a/156a, la 56, la 138b et la 451. La fréquentation des

autres lignes est modérée voire très faible et la clientèle y est en grande majorité scolaire.

Ces dernières années, des initiatives ont néanmoins été prises par les exploitants pour restructurer le réseau et développer deux relations structurantes : la mise en service de trains IR Couvin – Charleroi et la création de la ligne de bus express 56 qui relie Couvin à Namur.

### Hiérarchiser le réseau de transport public

La vision d'avenir pour les transports en commun proposée dans ce Schéma a été élaborée sur base de la localisation des pôles principaux du territoire SESSAM.<sup>10</sup> Hiérarchiser le réseau de transport public permettrait de mieux répondre aux différents besoins de la clientèle et de renforcer l'attractivité du service, tout en améliorant l'équilibre économique de l'exploitation. Elle s'inspire des démarches menées en Flandre, dans une zone pilote de Wallonie et en Suisse, et propose de s'approprier pleinement le dicton suisse : « un réseau, un horaire, un tarif ». En clair, les frontières administratives et d'exploitation doivent devenir imperceptibles pour les usagers.

10. Voir axe 1 : « Réorganiser le développement territorial ».

Figure 5 : Principe des nœuds de correspondance pour une gare IC

Source: Technum

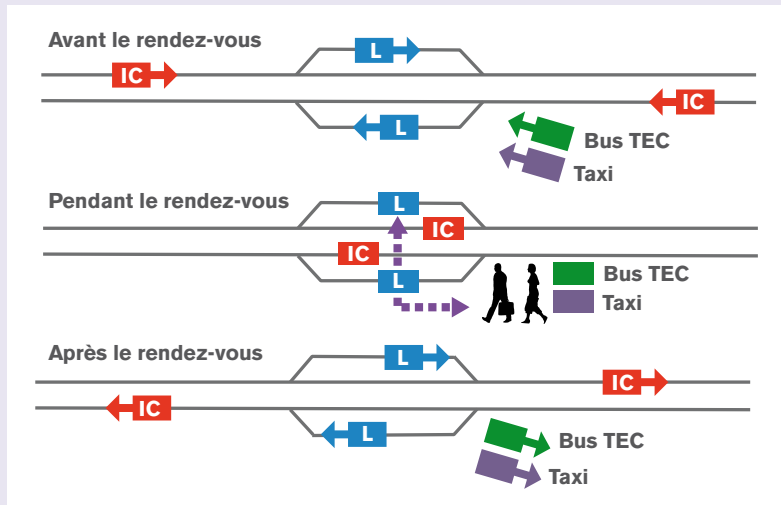


Figure 6 : Principe des nœuds de correspondance pour une gare locale

Source: Technum

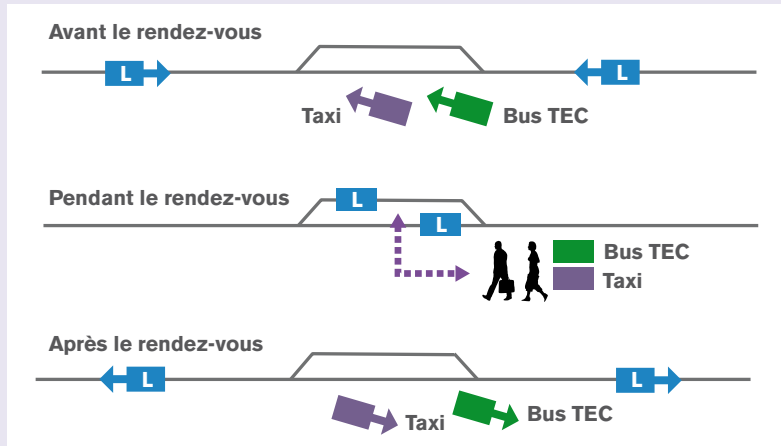
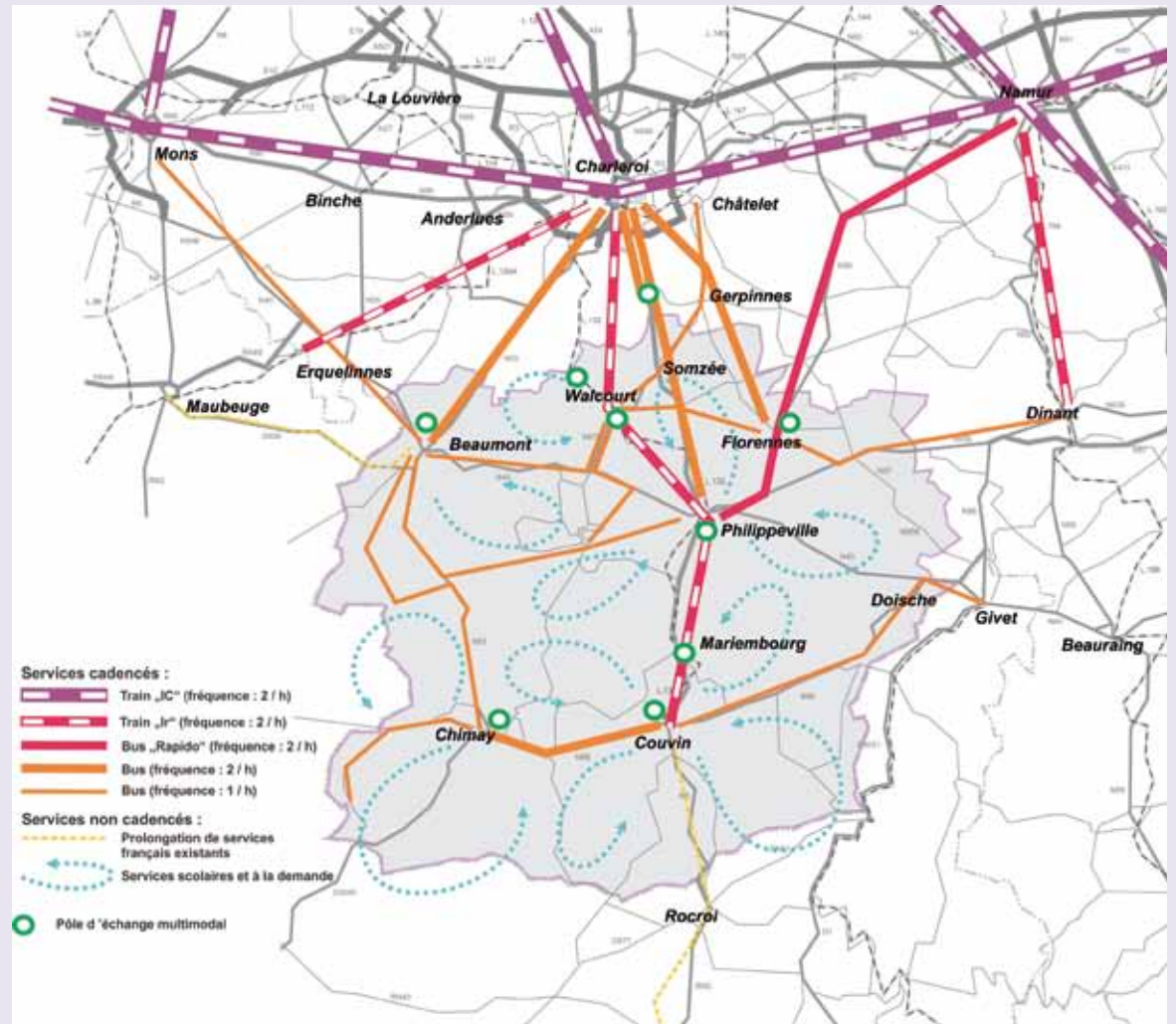


Figure 7 : Schéma de principe d'une nouvelle hiérarchie des réseaux de transport public

Source: Technum





Le réseau proposé est composé de trois niveaux de liaisons :

- **Des liaisons structurantes :** elles relient les pôles du territoire entre, eux ainsi que vers les pôles extérieurs au territoire (Charleroi, Namur, etc.). Ce niveau est cadencé à la demi-heure, relativement rapide (avec l'objectif d'une vitesse commerciale supérieure à 50 km/h) et n'effectue que quelques arrêts intermédiaires. Il est assuré par des trains (type IR) ou par des bus express ;
- **Des liaisons locales :** elles relient toutes les communes de la zone aux pôles voisins. Ce niveau correspond aux trains omnibus (L) et aux bus « classiques » du TEC qui seraient cadencés et « calés » sur la trame des liaisons structurantes ;
- **Des services particuliers :** pas cadencés, ils s'adaptent aux besoins locaux, souvent au départ des pôles desservis par les liaisons structurantes et locales. Ils sont assurés par des véhicules adaptés aux besoins : bus à la demande, Proxibus, bus scolaires, bus spécifiques, etc.

Compte tenu des contraintes spécifiques à la circulation ferroviaire, il importe de trouver un principe de fonctionnement adéquat pour les trains, avant d'étendre l'application du principe aux bus. Ainsi, les horaires des trains provenant de Couvin doivent permettre d'assurer efficacement les correspondances à Charleroi-Sud avec les services IC vers Bruxelles, Mons, Namur, etc. Ils doivent donc arriver quelques minutes avant le rendez-vous pour la correspondance et repartir quelques minutes après.

Avec ce principe, il s'agit d'obtenir :

- un horaire cadencé sur la ligne Charleroi-Couvin,
- l'amélioration de la qualité des correspondances à Charleroi-Sud,
- et le croisement systématique des trains dans les pôles de Walcourt, Philippeville, Mariembourg et Couvin, afin d'obtenir des correspondances efficaces avec les bus du TEC.

Cette nouvelle organisation ferroviaire ne nécessite pas de travaux d'infrastructure importants et peut permettre de réduire le nombre de trains nécessaires pour assurer le service (cinq trains, contre huit dans l'horaire existant). Dès que la trame ferroviaire est fixée, le principe peut être étendu au réseau de bus et il est possible de déterminer des horaires assurant systématiquement les correspondances dans les gares.

## Définir une vision à long terme

Sur cette base, le réseau permettra, à l'horizon 2025 :

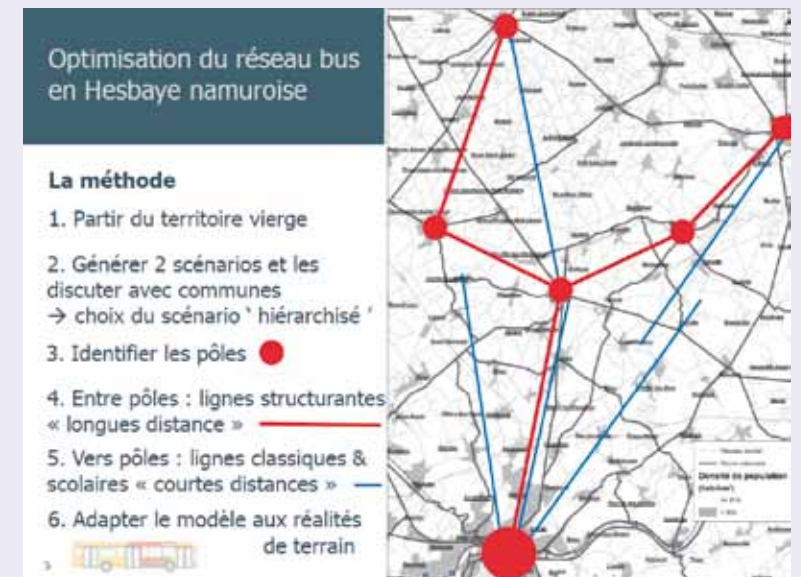
- d'offrir un unique réseau (SNCB+TEC) très lisible ;
- de garantir un cadencement et des objectifs globaux de deux passages par heure sur les lignes structurantes et d'un passage par heure sur les lignes locales ;
- de supprimer tout « doublon » entre l'offre des TEC et l'offre de la SNCB : les économies ainsi générées peuvent être injectées à d'autres endroits du réseau ;
- d'offrir des solutions plus flexibles et moins coûteuses que des lignes régulières de bus pour la desserte des zones les moins densément peuplées (transport à la demande).

TRANSPORT PUBLIC

## COUP D'ŒIL

*Le TEC Namur-Luxembourg a récemment mis en œuvre une expérience pilote de réorganisation de son réseau. Après deux ans de réflexions et d'échanges, un nouveau réseau a été mis en service en septembre 2012. L'objectif était, à enveloppe constante, de proposer un réseau plus lisible et plus efficace. Les premiers « retours » des usagers semblent positifs.*

Figure 8 : Optimisation du réseau en Hesbaye namuroise Source: TEC Namur – Luxembourg



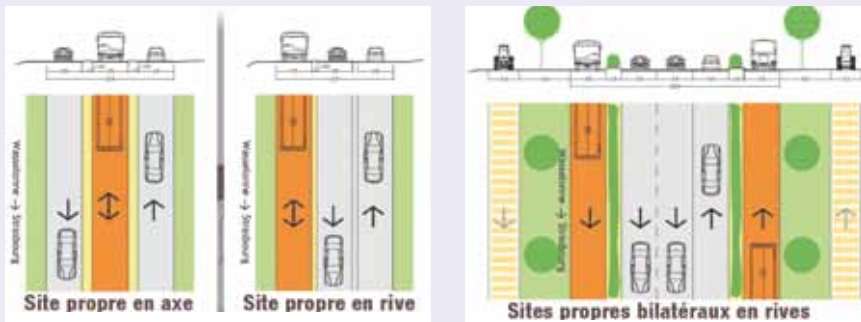
## COUP D'ŒIL

Le TSPO est un projet de car interurbain qui est destiné à améliorer les conditions de déplacements sur les axes congestionnés à l'ouest de Strasbourg et à proposer une alternative crédible à la voiture en termes de confort, de temps de trajet et de régularité, sans réduire la capacité routière actuelle. Il se développe dans un environnement périurbain relativement similaire à la N5-E420. Le principe d'aménagement prévoit des voies réservées aux bus et une priorité aux feux.

Figure 9 : Localisation du projet (Source: Conseil Général du Bas-Rhin)



Figure 10 : principe d'aménagement du TSPO : deux variantes possibles entre Waselonne et Marlenheim (Source: Conseil Général du Bas-Rhin)



La réorganisation du réseau devra être implantée progressivement, tant pour des raisons techniques que budgétaires. Les trajets et les mesures d'exploitation pourront ainsi être affinés et précisés. Cela implique aussi, bien entendu, une étroite collaboration entre les différents opérateurs (TEC, SNCB et leurs autorités de tutelle respectives) de même qu'une coopération active des communes.

Le réseau proposé (et détaillé dans les rapports d'étude) constitue un saut qualitatif et quantitatif considérable. Par rapport à l'offre existante, relativement faible, dispersée et centrée essentiellement sur les besoins de la population scolaire et sur les captifs, le réseau 2025 propose une offre performante organisée autour de lignes structurantes fortes et des nœuds de correspondance efficaces (pôles d'échange multimodaux).

### Améliorer les performances du réseau de bus

Les lignes de bus rencontrent des difficultés de circulation, en particulier dans des zones situées en dehors de la zone SESSAM mais également dans certains centres urbains aux heures d'affluence scolaire. Ces ralentissements nuisent à la régularité des lignes de bus, donc pèsent sur l'attractivité du service pour les usagers. Elles impactent également l'équilibre économique de l'exploitation, puisque, à fréquence égale, il faut mobiliser plus de véhicules et plus de chauffeurs pour compenser la diminution de la vitesse commerciale (hausse des charges d'exploitation), alors que le service est moins attractif pour les usagers (baisse des recettes).

Les principales difficultés se trouvent à hauteur de :

- La N5-E420 entre Somzée et Charleroi ;
- La N53, principalement depuis Gozée vers Charleroi ;
- Le centre de Couvin, Chimay et Beaumont.

Améliorer les performances du transport public impose donc de prendre des mesures locales d'organisation de la circulation, d'aménager des sites propres et d'adapter des feux de circulation (avec un système de détection des bus).

Conformément à la Déclaration de politique régionale 2009-2014 et aux décisions du Gouvernement wallon d'avril 2011, le Schéma de mobilité préconise l'aménagement d'un transport en commun à haut niveau de service sur la

N5-E420. Bien que ce projet nécessite une réflexion à part entière, une première esquisse peut être dressée à partir de sept points d'attention :

1. **Un service attractif**, avec une fréquence de quatre passages par heure en zone urbaine et de deux passages par heure en zone périurbaine (jour ouvrable), avec de larges amplitudes horaires (6h-22h par exemple). Des correspondances efficaces doivent être planifiées, notamment au Bultia vers les lignes locales vers Nalinnes et Gerpennes ;
2. **Une amélioration de l'architecture du réseau**, avec un service Charleroi-Sud – Somzée, avec terminus partiel au Bultia (4 services par heure jusqu'au Bultia, 2 au-delà). Au nord de la ligne, entre les « 4 bras » de Couillet et la gare de Charleroi-Sud, se superposeraient également d'autres lignes du TEC (18, 138, etc.), renforçant ainsi la pertinence d'un aménagement volontariste de la N5 sur ce tronçon. Au sud de Somzée, l'axe de la N5-E420 devient très proche de l'axe ferroviaire, de telle sorte que le train doit être privilégié pour desservir Couvin, Mariembourg et Philippeville ;
3. **De meilleures correspondances** : pour être efficaces et acceptables par les usagers, le nombre de correspondances doit être limité (un au plus vers les pôles) et les horaires parfaitement coordonnés entre les différents opérateurs ;
4. **Un renforcement de la multimodalité** : pour encourager le report modal vers ces lignes, il faut envisager la création de pôles multimodaux de qualité qui combineront différentes fonctions (parkings relais, parking vélo sécurisé, parking de covoiturage et éventuellement quelques emplacements pour poids lourds) ;
5. **Une bonne visibilité** : le nouveau service doit offrir une grande visibilité pour les usagers potentiels (véhicules dédiés, fréquence attractive, marketing et communication, etc.) ;
6. **Des infrastructures** : entre Somzée et la gare de Charleroi-Sud, particulièrement à partir du rond-point Ma Campagne, un site propre dédié et une priorité aux feux sont recommandés.<sup>11</sup>
7. **Un coût** : un aménagement de ce type coûte de 5 à 10 millions d'euros au kilomètre, en fonction des aménagements réalisés.

La N53 entre Beaumont et Charleroi pourrait faire l'objet d'une réflexion similaire, bien que le contexte permette sans doute d'imaginer une solution plus « légère » en termes d'aménagement.<sup>12</sup>

## TRANSFORMER LES GARES EN PÔLES D'ÉCHANGES

La plupart des gares se fondent sur un modèle du XIX<sup>e</sup> siècle. Peu ouvertes sur la ville, elles créent une rupture avec les quartiers avoisinants. Les transferts d'un mode de déplacement à l'autre sont parfois rendus difficiles par des cheminements non adaptés et une place limitée accordée aux piétons et aux cyclistes. Pour atténuer l'effet des ruptures de charge, il est indispensable de repenser les gares comme des pôles d'échanges efficaces et confortables pour la clientèle. La vision développée pour le transport public prévoit des synergies beaucoup plus fortes qu'aujourd'hui entre les réseaux TEC et SNCB, appelés à former un unique réseau aux yeux de l'utilisateur : le nombre d'usagers en correspondance devrait ainsi croître de manière significative.

Tableau 2 : Recommandations pour les pôles d'échange de l'Entre-Sambre-et-Meuse

Source : Technum

	Etat	Actions à envisager
Walcourt	Satisfaisant	A déplacer côté route des barrages à moyen-terme
Philippeville	Inexistant	Aménager une gare train-bus
Couvin	Satisfaisant	Améliorer l'accès routier (aménagement en faveur des bus du TEC)
Chimay	Peu satisfaisant	Améliorer l'aménagement de la gare bus existante Améliorer l'accès routier (aménagement en faveur des bus du TEC)
Beaumont	Inexistant	Aménager une gare bus (derrière le parc de l'Esplanade ou à côté de l'Athénée)
Florennes	Peu satisfaisant	Abandonner la gare bus existante et privilégier une localisation plus centrale et plus animée

### TRANSPORT PUBLIC

11. Certaines sections ne pourront pas accepter un site propre dans les deux directions (la direction en approche du carrefour devant alors être privilégiée). La réussite du projet impose cependant de réaliser un choix clair afin de ne pas faire perdurer la situation existante où aucun mode de transport ne profite de bonnes conditions de déplacement.
12. En matière d'offre, le TEC Charleroi prévoit une réorganisation des différentes lignes circulant sur la N53, ce qui permettra une fréquence cumulée très attractive.



Aménager les alentours de la gare permettrait d'y accueillir aussi bien les piétons, les vélos, les bus que les voitures. Conçue comme un lieu ouvert pour les usagers du rail et ceux de la ville, la gare peut devenir une passerelle entre les quartiers situés de part et d'autre des voies ferrées. Faire de la gare un lieu convivial, offrant des services et des activités commerciales, permettrait par ailleurs de transformer le temps d'attente en temps utile. Enfin, il faut, bien entendu, veiller à améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

## DÉVELOPPER LE TRANSPORT À LA DEMANDE

Les services de transport à la demande ont connu une évolution forte ces dernières années, grâce notamment à l'émergence des nouvelles technologies qui facilitent les relations avec les usagers et permettent d'optimiser les trajets à effectuer. Le transport à la demande est une solution novatrice pour des zones ou des moments de la journée/semaine où la demande, trop faible, ne permet pas d'organiser un transport public

classique, trop onéreux. Or le territoire SESSAM présente des fortes disparités en matière de densité de population : certaines zones ont peu de centralité avec un habitat et des activités très dispersés sur le territoire. Tandis que pour être performant, un service classique de transport public doit nécessairement relier des noyaux urbains en empruntant des voies assez directes. Le Schéma de mobilité propose de modifier sensiblement les services de transport public afin de lui assurer une meilleure efficacité et attirer une clientèle plus importante. Compte tenu des contraintes budgétaires qui pèsent sur les TEC, ces modifications impliquent de réduire la desserte, souvent peu efficace, de certains villages ou hameaux (un ou deux bus par jour). Pour offrir une alternative à la voiture, une offre spécifique doit donc être développée qui ne peut se concevoir que sous forme de transport à la demande (TAD).

La réservation préalable constitue la clé du succès du TAD pour permettre d'adapter l'itinéraire et le véhicule en fonction des demandes. Plusieurs communes et organismes proposent déjà des formes de transport à la demande, le plus souvent pour des publics spécifiques : personnes âgées, PMR, personnes médicalisées... Sans remettre en cause les bénéfices de ce type de services, une meilleure collaboration et une plus grande coordination entre ces acteurs permettrait, en mutualisant les ressources (personnel, véhicules, systèmes de gestion, financement), de concevoir un système plus global et plus efficace. Un système particulier de taxis peut ainsi constituer une solution intéressante<sup>13</sup> en particulier lorsque les volumes de fréquentation sont faibles. Ce service de TAD devrait, bien entendu, être très visible et bien connu des citoyens, afin d'encourager son utilisation.

13. Actuellement en France, 34% des opérateurs de transport à la demande dans les zones peu denses sont des taxis ou des groupements de taxi.





## AXE 4 : ENCOURAGER LES DÉPLACEMENTS PIÉTONS ET CYCLISTES

*Il est temps de rompre avec l'image de la ville, créée dans la seconde moitié du XXe siècle, structurée autour d'axes routiers, souvent au détriment de la convivialité et de la sécurité. La ville de demain est une ville de courtes distances, où le citoyen trouve les différents services dont il a besoin au quotidien (logement, activités professionnelles, activités sociales, loisirs, etc.) auxquels il accède facilement, idéalement à pied ou en vélo. C'est une ville qui propose un espace public urbain qui favorise un cadre de vie de qualité, convivial, pour tous.*

### ASSURER LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

L'espace public est au cœur de la mobilité quotidienne et du développement de la ville. La définition de cet espace urbain est un enjeu majeur pour toute stratégie de mobilité durable : c'est sur ce point que se feront les grands arbitrages et que les autorités devront faire preuve de volontarisme et de détermination.

Ces dernières années, la majorité des villes et villages du Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse ont entrepris des programmes de rénovation de leur centre urbain, souvent avec des résultats très satisfaisants. Ces démarches ont permis de remettre le citoyen au centre des espaces publics, de renforcer le commerce local et de proposer une image attractive aux touristes. Toutefois, nombre de voiries aux alentours des cœurs urbains sont encore peu confortables et peu propices aux déplacements à pied et en vélo. Et peu d'entre elles permettent une réelle autonomie des personnes à mobilité réduite. Répondre aux besoins du piéton doit donc devenir un réflexe pour tous les acteurs du territoire, sans qu'il soit nécessaire d'investir dans de grands travaux d'infrastructure. Quant à la promotion du vélo, elle passe avant tout par une diminution de la vitesse dans les centres urbains, afin de faciliter la cohabitation du transport motorisé et du vélo.

### Faire de l'accessibilité universelle une priorité

L'enjeu du déplacement ne réside pas dans le mouvement en lui-même, mais dans l'accessibilité aux ressources du territoire. On considère que 35 à 40% des Européens rencontrent des difficultés pour se déplacer<sup>14</sup> et le vieillissement de la population va encore renforcer cette situation. Plutôt que de traiter l'accessibilité de manière spécifique, en greffant des aménagements propres à faciliter les déplacements des PMR (bordures abaissées, dalles podotactiles), le concept d'accessibilité intégrée s'appuie sur une vision sociale et environnementale du handicap en vue d'assurer l'autonomie de tous sans restriction.

Dans ce cadre, une attention particulière doit être accordée à l'accessibilité des pôles multimodaux et à l'aménagement des arrêts. Le groupe TEC s'équipe ainsi progressivement de véhicules accessibles aux PMR mais, dans bien des cas, les chauffeurs ne sont pas en mesure de les accueillir par absence de conformité des arrêts. En ce qui concerne les gares et malgré les contraintes techniques et budgétaires, il faut veiller à les équiper de rampes d'accès et autres aménagements spécifiques. C'est tout l'itinéraire, depuis le centre de l'entité ou l'arrêt de bus, qui doit être pensé et traité pour permettre une progression aisée des PMR.

14. Au delà des facultés motrices, un grand nombre d'aptitudes sont mobilisées dans les déplacements : vision, ouïe, capacités cognitives,...

## Réduire les ruptures provoquées par les infrastructures de transport

Les effets de coupure induits par les infrastructures de transport perturbent les relations entre les populations aux alentours et sont peu traitées dans les politiques urbaines. Sans aménagements adaptés, le projet de contournement de Couvin, comme celui de la sécurisation et de la mise au gabarit autoroutier de la N5-E420 risquent, par exemple, de renforcer l'effet de « coupure » provoqué par cette large infrastructure. A court terme, ces barrières génèrent des détours ou des temps d'attente plus longs que les habitants supportent tant bien que mal. Mais, à plus long terme, les relations de voisinage peuvent en être profondément perturbées, voire disparaître. La vitesse joue évidemment un rôle fondamental en pénalisant la mobilité de proximité, en particulier des modes actifs. Autrement dit, la vitesse accroît l'accessibilité éloignée au détriment de l'accessibilité rapprochée.

## AMELIORER LES INFRASTRUCTURES CYCLABLES

### Permettre des déplacements cyclistes fonctionnels vers les pôles

Comparée à d'autres régions où climat et relief ne sont pas forcément plus cléments, la pratique du vélo en Wallonie est peu développée. Pour motiver les citoyens à utiliser plus régulièrement le vélo, le territoire doit être doté d'infrastructures cyclables de qualité qui propose un réseau maillé. Concrètement, les liaisons proposées dans ce Schéma visent à améliorer l'accessibilité des pôles majeurs, en les reliant aux pôles d'habitat ou d'activités situés à une distance inférieure à 5 km (20 à 30 min en vélo)<sup>15</sup> et à permettre un rabattement vers les gares et les arrêts principaux de transport public.

Ce réseau peut notamment s'appuyer sur le RAVeL qui serait l'épine dorsale de certains déplacements. Les liaisons principales, directes et utiles au quotidien, ont été définies en tenant compte de la sécurité qu'elles procurent et du coût des travaux nécessaires. Le but est, dans la majorité des cas, de pouvoir les mettre en place facilement, sans grands travaux, afin de promouvoir rapidement le vélo.

## Développer le stationnement pour les vélos

Un stationnement adapté de qualité est un outil indispensable pour la promotion du vélo. La présence de stationnements pour les vélos à proximité des arrêts du TEC et dans les gares est un donc levier important, non seulement pour encourager l'utilisation du transport public, mais aussi pour éviter la saturation du stationnement dans les gares et les nuisances liées au trafic pour y accéder.

Même si la faible demande actuelle s'explique par une absence de culture cyclable liée au manque d'infrastructures et services dédiés aux cyclistes, il faut cependant, dans une vision à long terme, persévérer dans l'aménagement de parkings pour vélos. Le type d'équipement à privilégier dépend de la durée de stationnement, mais il revêt une grande importance pour éviter les vols et le vandalisme.

## PROPOSER DES SERVICES ET DU CYCLOTOURISME

### Disposer de services pour les cyclistes

La pratique régulière du vélo nécessite de disposer d'un vélo, en bon état de fonctionnement et correctement équipé, notamment contre le vol. Des services de location, d'entretien et de réparation des vélos sont donc à développer progressivement sur le territoire SESSAM. Des points vélos pourraient être confiés, par exemple, à des entreprises d'économie sociale. A plus long terme, certains quartiers de gare pourraient également accueillir des points vélos.<sup>16</sup> Les acteurs du territoire ont tout intérêt à coopérer pour développer les possibilités de location de vélos.<sup>17</sup>

Le tourisme cycliste constitue d'ailleurs un axe intéressant. Or, une des conditions de succès du cyclotourisme consiste à proposer, le long des itinéraires, un hébergement adapté aux cyclistes (notamment un garage à vélo sécurisé). Une attention particulière doit être apportée à la possibilité pour les cyclotouristes de rejoindre leur logement de départ, depuis les gares, par la mise en place de navettes et/ou la promotion des services de transport à la demande en ayant recours aux services d'une centrale de mobilité. D'autres services pourraient également être proposés comme le transport des bagages et des personnes entre les étapes.

15. Cette distance est la distance maximale généralement acceptée pour les trajets quotidiens à vélo.

16. Les points vélo ont pour but de promouvoir la combinaison de l'usage du vélo avec celui des transports en commun. Ils offrent des services vélo à proximité des nœuds de mobilité les plus fréquentés. Les collaborateurs surveillent et entretiennent les parkings vélo et les cyclistes peuvent faire appel au point vélo pour la location d'un deux-roues ou pour de petites réparations.

17. La SNCB-Holding a lancé en 2011 un service de vélos en libre service, notamment électriques, appelé Blue-bike. Celui-ci est encore peu disponible en Wallonie mais se développe progressivement. Ce service offre une réelle complémentarité avec le transport public car il permet à un usager du train de rejoindre sa destination finale en vélo depuis une gare.



### Mettre en place des itinéraires touristiques

Le territoire SESSAM dispose de tous les atouts pour développer une véritable politique cyclable, aussi bien pour les déplacements fonctionnels que de loisirs. Le cyclotourisme pourrait d'ailleurs renforcer la compétitivité du territoire en matière de tourisme. On recense au total quelque 80 kilomètres de RAVeL ayant été aménagés dans la zone. Des parcours de durée et de complexité différentes devraient être élaborés pour permettre aux cyclotouristes de circuler entre les différents pôles touristiques et d'organiser facilement leur itinéraire, en fonction de la durée de leur séjour. La mise en place d'un réseau de « points nœuds » est particulièrement adaptée aux déplacements de loisirs : ils permettent de définir un itinéraire reliant plusieurs lieux d'intérêt. Chaque point de repère est ainsi numéroté et des panneaux indiquent, à chaque intersection, la direction des « points nœuds » les plus proches.

### Développer l'information touristique

Le cyclotourisme peut devenir un axe majeur de la politique de développement touristique de la région. Les acteurs du tourisme auraient donc tout intérêt à créer ensemble une plateforme d'information spécifique sur le cyclotourisme dans le Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse pour spécialiser l'accueil et l'information touristique. Tous les services décrits précédemment doivent y être répertoriés : le cyclotouriste doit être en mesure d'établir son itinéraire complet, y compris son déplacement à l'arrivée et au départ, son logement et les possibilités de transfert de ses bagages. L'information doit être disponible dans plusieurs langues et un important travail de promotion doit être effectué auprès des organismes touristiques des régions voisines pour faire connaître les atouts du territoire en la matière.

PIÉTONS ET CYCLISTES

## COUP D'ŒIL

*Le Pays de Famenne a développé un réseau de 350 kilomètres de balades à vélo sur les provinces de Namur et du Luxembourg afin de valoriser le patrimoine naturel et culturel de ce territoire. Une stratégie de communication comportant la mise à disposition de nombreux outils numériques (Site Web, applications Smartphones, ...) permet la promotion efficace du cyclotourisme dans la région.*

**Figure 11 : Site Web de promotion du cyclotourisme dans le Pays de Famenne** Source : Famenne à vélo





© Cédric Valence

## AXE 5 : OPTIMISER LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

*Le transport de marchandises est une composante essentielle de notre économie qui garantit l'approvisionnement des entreprises et des commerces. Les mutations de l'économie mondiale ont conduit à un éclatement des structures de production et de distribution, nous faisant passer d'une économie de stocks à une économie de flux. Ces changements ont favorisé la suprématie du transport routier de marchandises au détriment du rail qui desservait autrefois très finement les industries de l'Entre-Sambre-et-Meuse. Compte tenu de la croissance démographique et de l'évolution du commerce, les flux de marchandises risquent d'augmenter considérablement dans les prochaines années.*

### ENCOURAGER LE REPORT MODAL POUR LA FILIÈRE EXTRACTIVE

#### Faciliter le report vers le rail

Le territoire SESSAM est irrigué par l'axe ferroviaire Charleroi - Couvin qui pourrait logiquement être utilisé pour le transport de marchandises. Mais le fret ferroviaire n'est cependant pertinent que dans des conditions bien précises :

- **Des volumes (tonnage x distance) de production élevés**, si possible avec des produits ayant une certaine valeur ajoutée ;
- **Un nombre de destination limitée et une stabilité dans la production**, qui permettent la mise sur pied d'une organisation systématique répétitive ;
- **Une infrastructure** permettant le chargement, l'insertion et la circulation de trains de marchandises sur la ligne Charleroi - Couvin ;
- **La présence de prestataires logistiques et d'opérateurs ferroviaires** capables d'exécuter le service (chargement des wagons, circulation des convois) dans des conditions compétitives par rapport aux autres modes de transport et avec suffisamment de flexibilité.

Rencontrer ces différentes conditions n'est donc pas aisé, ce qui limite le champ d'application du fret ferroviaire. Elles sont pourtant actuellement réunies pour la carrière des Petons qui expédie chaque jour un à deux trains complets vers une usine du groupe Solvay en Allemagne. Pour les autres exploitations extractives de la zone, les conditions ne sont pas réunies pour envisager un raccordement ferroviaire dédié à une seule entreprise. En effet, les flux sont modérés, avec des destinations éclatées et certains sites sont relativement éloignés du réseau ferroviaire. Les réflexions doivent dès lors s'orienter vers une solution mutualisée, commune à plusieurs entreprises. Ce type de raisonnement est en plein essor dans différents secteurs industriels où des entreprises, même concurrentes, peuvent trouver un bénéfice réciproque à collaborer autour d'une problématique commune (comme, par exemple, les deux grandes carrières de Lessines). Concrètement, il s'agirait de créer un « Railport », autrement dit une plateforme de chargement ferroviaire commune aux différentes entreprises de la zone et de concentrer, en un lieu bien choisi, une installation de chargement, des zones de stockage et éventuellement d'autres activités logistiques contribuant à la création

de valeur ajoutée. La concentration des flux sur une seule infrastructure, le regroupement des trafics et la mutualisation des investissements et des équipements permettraient de rendre le transport ferroviaire pertinent.

### Encourager le report vers la voie d'eau

Les conditions d'utilisation du transport fluvial sont *a priori* moins restrictives que pour le transport ferroviaire, mais la zone pâtit de son éloignement avec le réseau des voies navigables. Plusieurs gros débouchés des carrières de l'Entre-Sambre-et-Meuse sont cependant situés en bordure de voies d'eau (à Gand, Terneuzen, etc.) et le transport fluvial est d'ailleurs utilisé par certaines carrières, moyennant un pré-acheminement routier, généralement via des ports situés sur la Sambre, comme Pont-de-Loup. Le transport fluvial est donc déjà pertinent et pourrait voir son rôle s'accroître à l'avenir.

Le recours à la voie d'eau implique de disposer de plateformes de transbordement performantes, dotées de capacité de stockage et de manutention. Étant donné l'éloignement de la voie d'eau par rapport aux gisements, les exploitants de carrière doivent pouvoir constituer progressivement un stock en bord d'eau qui soit périodiquement chargé dans une barge de grand gabarit. De telles installations existent, notamment à Pont-de-Loup et Auvélais sur la Sambre, ainsi qu'à Heer-Agimont et Givet sur la Haute-Meuse. Un usage plus important de ces ports est techniquement possible, mais dépend de négociations financières et opérationnelles entre exploitants de carrière, opérateurs portuaires et transporteurs.

### SUSCITER DES SYNERGIES INDUSTRIELLES

Le concept d'écologie industrielle vise à développer les synergies entre différentes entreprises voisines: une entreprise, par exemple, valorise les déchets d'une autre. Ce type de synergies permet non seulement de réaliser des bénéfices économiques et environnementaux, mais contribue également à «fixer» l'activité économique sur le territoire. En matière de transports, l'application de ce type de réflexion doit permettre de réduire les flux de transports ou de rendre pertinentes des solutions mutualisées de transport.

La création de telles synergies permettrait l'optimisation des tournées des véhicules<sup>18</sup>. Sachant la relative faible densité d'activités sur le territoire et

son éloignement du réseau autoroutier principal, il est probable que les offres de transport y soient moins attractives que dans d'autres localisations plus «centrales»: les transporteurs ont en effet probablement des difficultés à y trouver du «fret de retour». Les nouvelles technologies de suivi et de localisation permettent cependant d'optimiser facilement les tournées, si les entreprises sont prêtes à centraliser leurs besoins: sur le modèle d'un Groupe d'intérêt économique (GIE), une plateforme commune prendrait en charge le transport de leurs marchandises et travaillerait en partenariat avec des transporteurs. Un camion qui décharge dans l'entreprise A, par exemple, pourrait aller recharger dans l'entreprise B située à quelques kilomètres. Cette mutualisation, qui semble tellement logique, est pourtant aujourd'hui très peu pratiquée faute d'échange d'informations entre transporteurs et entreprises. Et les réticences sont nombreuses. Les vaincre implique de lancer la dynamique avec un noyau réduit d'entreprises «pionnières» et de se joindre les services d'un tiers qui puisse adopter une position de neutralité, étudier le meilleur système possible et s'inspirer d'expériences menées à l'étranger.

## COUP D'ŒIL

*A Lessines, les carrières voisines «de l'Ermitage» (Holcim) et «CUP» (CUP-Eurovia) ont décidé d'unir leurs ressources pour mettre sur pied une navette ferroviaire. Les deux entreprises contribuent au même train en fonction de leurs commandes respectives. Un opérateur ferroviaire a été sélectionné et un train circule trois fois par semaine vers des plateformes de regroupement de matériaux de construction en Picardie ou en Ile-de-France, des marchés auparavant non desservis par ces deux carrières belges. Cette organisation donne satisfaction aux entreprises, qui, bien que concurrentes, y trouvent chacune un intérêt propre.*

**Fig. 12 : zone de chargement d'Holcim à proximité de la gare de Lessines, desservie par une navette de camions depuis la carrière**

Source: Technum



## TRANSPORT DE MARCHANDISES

18. On estime qu'en Europe seuls 43% des poids lourds sont parfaitement remplis, 57% étant partiellement chargés ou vides.

## SÉCURISER LE TRAFIC DES POIDS LOURDS

Les poids lourds empruntent généralement le réseau routier à grand gabarit. Mais la congestion des axes principaux, en particulier de la N5-E420 entre Somzée et Charleroi, pousse certains transporteurs à privilégier d'autres voies qui traversent des agglomérations, avec leur lot de nuisances sonores et visuelles. Par ailleurs, le secteur du transport routier se distingue par un taux important d'entorses aux réglementations (surcharge des camions, non-respect des temps de conduite, non-respect des législations sociales, etc.).<sup>19</sup> Ces pratiques faussent la concurrence au sein du secteur, entre les modes de transport (rail, route, fer), impacte la sécurité routière et accélère l'usure du réseau routier.

Orienter le trafic lourd vers les axes routiers les plus adaptés implique de renforcer et d'uniformiser la signalisation des itinéraires prioritaires entre le réseau structurant et les pôles générateurs (entreprises, commerces, zones d'activités, carrières). Une collaboration avec les sociétés d'édition de systèmes de navigation permettrait également d'éviter, dans de nombreux cas, le passage de véhicules lourds dans les agglomérations. La sensibilisation des entreprises et la publication de brochures d'information à destination des transporteurs permettraient aussi de leur expliquer la démarche, leur indiquer les itinéraires à suivre et la signalisation mise en place.

En ce qui concerne la traversée des agglomérations, trois cas particuliers sont à distinguer :

- **Florennes** : le trafic émis notamment par la carrière Berthe transite actuellement par le centre-ville. La construction d'une voirie de liaison entre la carrière et la N98 est nécessaire pour résoudre ce problème, a fortiori si le projet d'extension de la carrière se concrétise.
- **Couvin** : le tracé du futur contournement ne permettra pas de capter les flux provenant de l'ouest (N99 depuis Chimay). L'enjeu porte ici sur l'aménagement physique de la voirie pour inciter à la réduction de vitesse et à une cohabitation apaisée entre les différents modes de transport.

- **Beaumont** : sur l'axe de la N53 Charleroi – Beaumont – Chimay, l'amélioration programmée des liaisons Maubeuge – Charleroi et Rocroi – Charleroi pourrait permettre de diminuer légèrement les trafics de poids lourds de transit, bien que la part de ces transits soit faible dans le trafic global.

Enfin, les contrôles et l'installation d'un équipement de pesée « haute vitesse », en particulier sur la N5-E420, joueraient un rôle dissuasif important.



19. La Cour des Comptes rapporte ainsi dans son audit sur la gestion du réseau routier en Wallonie que 52% des poids lourds ayant fait l'objet d'un pesage étaient en surcharge.





## AXE 6 : AMÉLIORER LA COMMUNICATION ET LA GOUVERNANCE

*Les individus privilégient les manières de se déplacer qu'ils connaissent et remettent rarement en question leur façon d'agir. Confrontés de manière régulière à une même prise de décision, comme choisir un moyen de transport pour se rendre au travail, ils adoptent un comportement automatique. Celui-ci ne sera pas modifié à moins d'un bouleversement soudain d'organisation (changement professionnel, déménagement, divorce,...) ou d'une évolution insupportable des contraintes (coût du carburant, temps du déplacement, problèmes de parking,...).*

### PROPOSER UNE INFORMATION MULTIMODALE DE QUALITÉ

Une personne qui souhaite utiliser tel ou tel moyen de transport doit être en mesure de trouver aisément les informations requises pour réaliser son déplacement. Faut-il dire que, faute d'information, l'individu renoncera au déplacement ou se tournera vers l'automobile qui permet une grande flexibilité et ne nécessite pas une réelle connaissance des réseaux grâce à la démocratisation des systèmes GPS. Bien que l'information sur les services de transport public se soit fortement améliorée au cours des dernières années, 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 encore être faits dans ce domaine, notamment par un recours plus grand aux nouvelles technologies de l'information.

#### Améliorer la lisibilité du réseau de transport public

A ce jour, aucune carte globale du réseau de transport public n'est disponible pour le territoire SESSAM. Les citoyens devraient pourtant pouvoir disposer de plans qui intègrent, non seulement les itinéraires des différentes lignes et des différents opérateurs, mais qui les informent de toutes les possibilités

d'intermodalité. Idéalement ces plans devraient couvrir l'entièreté du territoire SESSAM et ne faire aucune différence entre les exploitants, afin d'offrir aux usagers une information complète sur ses possibilités de déplacement et de correspondance entre lignes et modes de transport. Sur le plan des nouvelles technologies, la SRWT doit être encouragée à proposer des applications mobiles permettant aux usagers de calculer un itinéraire, mais également de trouver les horaires des différentes lignes et d'être informés en temps réel sur les problèmes éventuels rencontrés sur le réseau.

Héritées pour la plupart des anciennes lignes vicinales, les lignes de bus portent de numéros incompréhensibles qui rendent complexe leur appropriation par de nouveaux usagers ou par des usagers occasionnels. Les lignes structurantes doivent être renommées par des noms simples et attractifs pour accroître leur visibilité et montrer aux citoyens qu'il s'agit de lignes offrant une meilleure qualité de service.<sup>20</sup> La multiplicité des variantes des lignes de bus pose également un problème de compréhension pour les usagers qui parviennent difficilement à visualiser correctement l'itinéraire de leur ligne et à comprendre les horaires. Une simplification en profondeur des tracés des lignes et un cadencement des lignes structurantes sont des conditions primordiales pour faciliter l'utilisation du transport public.

<sup>20</sup> Le concept du Rapidobus ou du Conforto a fait ses preuves sur le plan marketing et mériterait d'être mis en œuvre également sur le territoire SESSAM.

### **Développer l'information sur les déplacements à vélo**

A mesure que les aménagements cyclables seront développés sur le territoire SESSAM, des cartes d'itinéraires cyclables devront être éditées et mises à disposition des citoyens et des touristes 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.

### **Promouvoir les plateformes de covoiturage**

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 significative parce qu'elle était accompagnée de mesures complémentaires à la seule mise en relation des covoitureurs. 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. Ces dernières années en Région wallonne, une multitude de portails visant à faciliter le covoiturage ont vu le jour et qu'il y a lieu de promouvoir. Des systèmes dynamiques très flexibles, utilisant au mieux les nouvelles technologies, permettent par ailleurs de s'affranchir des contraintes liées à la planification du covoiturage.

## **DÉVELOPPER LA SENSIBILISATION**

### **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 le thème de la mobilité. Ces événements peuvent facilement s'articuler autour de balades invitant la population à découvrir les aménagements cyclables (cf. « Beau vélo de RAVeL ») par exemple, mais aussi par la création d'un « village de la mobilité » rassemblant l'ensemble des acteurs de la mobilité pour présenter les réseaux et les projets en cours. Cet événement pourrait être chapeauté par la Centrale de mobilité (voir ci-après) en mutualisant les moyens humains et financiers entre plusieurs communes, l'évènement étant organisé à tour de rôle dans des communes différentes.

### **Créer une Centrale de mobilité**

Pour utiliser les transports en commun ou le vélo, de nombreux freins psychologiques doivent parfois être levés. La plupart des citoyens sont démunis face à la complexité des réseaux de transport : ils ont besoin d'un accompagnement humain pour les rassurer sur leur déplacement et leur indiquer les différentes étapes. 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. 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 notamment, 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.

Le Schéma de mobilité recommande la création d'une Centrale de mobilité dans le Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse et invite les communes et les autres acteurs du territoire à adhérer au projet porté par l'ASBL MobilESEM : <http://mobilesem.be/>

### **Mettre en place des plans de mobilité dans les parcs d'activités et les écoles**

La localisation de la majeure partie des zones d'activités économiques date d'une époque où les concepts de mobilité durable étaient moins prégnants, voire inexistantes. Si bien que beaucoup d'entreprises se sont installées dans des lieux parfaitement situés par rapport aux réseaux routiers, mais rarement accessibles autrement qu'en voiture. 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 des personnes et des marchandises d'une zone d'activités. Ce type de plan permettrait de mettre à jour les données sur les comportements de mobilité de chaque zone d'activités au travers d'enquêtes auprès des employés et de définir une stratégie propre à chaque site pour améliorer son accessibilité.

Aux heures de pointe, les déplacements scolaires représentent, quant à eux, 30% des déplacements. La mobilité scolaire est donc un enjeu majeur. Pour mieux cibler les habitudes de déplacement des élèves, le SPW a mis sur pied un outil d'enquêtes sur la mobilité scolaire. L'objectif est d'établir un



diagnostic des comportements de mobilité des élèves et d'identifier les freins à l'utilisation de l'un ou l'autre moyen de déplacement. Un plan de déplacements scolaires (PDS) peut ensuite être engagé par l'établissement. Il intègre un ensemble de mesures concertées visant à renforcer l'accessibilité multimodale de l'école. Il doit contribuer à améliorer les conditions de sécurité sur le chemin et aux abords de l'école, mais aussi à initier l'apprentissage par les élèves de l'autonomie dans leurs déplacements. L'élaboration de tels plans doit être encouragée par les communes et les intercommunales.

## ADOPTER UNE BONNE GOUVERNANCE

### Harmoniser les politiques de mobilité avec les territoires voisins

La mise en œuvre du Schéma de mobilité doit s'inscrire dans les politiques globales de mobilité édictées au niveau régional et garantir une cohérence avec celles des zones voisines. Cela implique un dialogue régulier et une approche collective de la mobilité pour éviter de reporter des problèmes sur d'autres territoires. Des collaborations doivent donc être renforcées avec les communes voisines du territoire, en particulier Thuin, Ham-sur-Heure/Nalinnes, Gerpinnes et Charleroi.<sup>21</sup> Le rôle du Comité de développement stratégique de la région de Charleroi et du Sud-Hainaut est décisif à cet égard.

Des contacts réguliers doivent également être établis avec les départements français limitrophes, avec qui des collaborations intéressantes pourraient être menées en matière de :

- 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 commune.

### Améliorer la formation dans le domaine de la mobilité

Peu de communes du Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse disposent de personnel ayant les compétences nécessaires pour une gestion harmonieuse des déplacements sur leur territoire. Assurer la pérennité d'une certaine

*Le **Comité de développement stratégique de la région de Charleroi et du Sud-Hainaut** a adopté le 29 juin 2012 son **Plan d'actions**, document de référence qui reflète de manière très concrète et détaillée les ambitions de ce territoire à l'horizon 2020. Le plan synthétise des centaines de projets, tous secteurs (développement économique, recherche, environnement, politiques urbaines et rurales, tourisme, enseignement, formation, culture, mobilité, inclusion sociale,...) et tous opérateurs confondus (communes, centres de recherche, intercommunales, asbl, etc.)*

expertise « mobilité » au sein des administrations communales, au-delà des échéances électorales, nécessite pourtant de former un ou plusieurs conseillers en mobilité au sein des communes<sup>22</sup>. Le Conseiller en Mobilité (CeM), par exemple, est un relais au sein d'une commune entre les différents acteurs concernés par la problématique de la mobilité (responsables politiques, services techniques, associations, usagers,...). 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. Le SPW organise depuis plus de dix ans des formations gratuites qui 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 les acteurs de la mobilité<sup>23</sup>.

### Développer la participation citoyenne et l'émergence de projets locaux

Le Schéma de mobilité propose un cadre d'actions à entreprendre par le Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse au cours des prochaines années. Mais il ne permet pas d'étudier en détails tous les projets et tous les aménagements. Les communes, les opérateurs de transport et la Région auraient intérêt à 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

## COMMUNICATION ET GOUVERNANCE

21. La Ville de Charleroi est justement en train de réviser son Plan communal de mobilité. Charleroi étant de loin la destination extérieure principale des habitants du territoire SESSAM, qui agit également comme porte d'accès à d'autres destinations (par la route ou par le train), une concertation doit impérativement être mise en place pour être informé de l'évolution du dossier et anticiper d'éventuelles décisions qui mettraient en difficulté l'accessibilité du territoire SESSAM.
22. Il est possible d'imaginer qu'un conseiller en mobilité soit actif pour le compte de plusieurs petites communes afin de limiter l'impact budgétaire.
23. Plus d'infos : [http://mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/formation\\_information\\_sensibilisation/formation\\_base\\_cem/index.html](http://mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/formation_information_sensibilisation/formation_base_cem/index.html)
24. Cette approche est complémentaire aux outils de participation classiques car dans la concertation, chaque outil a ses biais et le fait d'en associer plusieurs permet de les réduire. Des outils numériques sont complémentaires aux rencontres physiques entre les services et les citoyens et ne doivent pas s'y substituer, notamment dans le cadre des grands projets.



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. Le recours au numérique permet d'inciter les citoyens peu enclins à se déplacer à prendre malgré tout part aux processus de décisions publiques.<sup>24</sup>

### Assurer la mise en œuvre des actions proposées par le Schéma de mobilité

L'élaboration d'un schéma de mobilité 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 de développement stratégique de la région de Charleroi et du Sud-Hainaut. Cette étude a associé, au sein d'un comité de pilotage, les différentes administrations régionales ainsi que les opérateurs de transport. Les réunions et les journées de travail organisées dans le cadre de l'élaboration du projet ont permis la création d'une dynamique nouvelle et riche d'enseignements. Or si ce schéma stratégique d'orientation dresse le plan général des actions à mener, identifie les acteurs et les sources de financement pour chacune d'entre elles, il nécessite aussi des analyses complémentaires pour de nombreux volets.

Un projet ambitieux de supracommunalité est inévitable pour mener à bien une réorganisation de la mobilité dans la zone. 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).<sup>25</sup> Cependant, cette dynamique supra-communale ne concerne qu'une partie du territoire SESSAM. D'autres synergies doivent donc être trouvées pour mener des

réflexions stratégiques coordonnées sur l'ensemble du territoire. Le Schéma de mobilité propose les actions suivantes :

- **La Conférence des bourgmestres** : pour assurer le suivi du Schéma de mobilité, une piste consiste à créer une conférence des bourgmestres du Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse<sup>26</sup> qui aura pour mission d'assurer le suivi des projets, de prendre des décisions sur les grandes orientations et d'effectuer périodiquement le bilan des actions menées. La Conférence des bourgmestres serait un lieu politique informel permettant l'expression des maïeurs des douze communes. Elle offrirait 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 le territoire.
- **Une Charte d'engagement** : la mise en place de la Conférence des bourgmestres pourrait donner lieu 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. La signature de la Charte ou l'approbation de ses principes par délibération aura valeur d'engagement à respecter son contenu et à promouvoir les actions contribuant à sa mise en œuvre.
- **Un Forum mobilité** : La plateforme intersectorielle du Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse doit maintenir son action de rassemblement des acteurs du territoire et de diffusion des bonnes 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, au sein des communes, des intercommunales et des associations, mais aussi des représentants des sociétés de transport public et des districts routiers. Ce Forum mobilité organiserait des rencontres régulières pour évaluer le suivi des projets et alimenter les options stratégiques à définir par la Conférence des bourgmestres. 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.

25. 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.

26. A l'échelle 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.

## CONCLUSION

Le groupe de travail « mobilité »<sup>27</sup> est issu d'une réflexion menée par les membres de la plateforme intersectorielle du Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse. (<http://www.plateforme-esem.be>).

### **Pourquoi nous sommes nous mobilisés sur la question de la mobilité ?**

Les membres de la plateforme ont comme objectif commun de contribuer à l'amélioration de la santé et de la qualité de vie des habitants du Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

Dans ce cadre, ils partagent une même vision globale de la santé, en tant que 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'influencent.

Dans ce cadre, les questions liées à la mobilité sont ainsi apparues assez rapidement 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 des personnes à trouver un emploi,...). Ainsi, des actions amenant des pistes de solutions aux problèmes de mobilité auront indirectement un impact positif sur la qualité de vie des habitants.

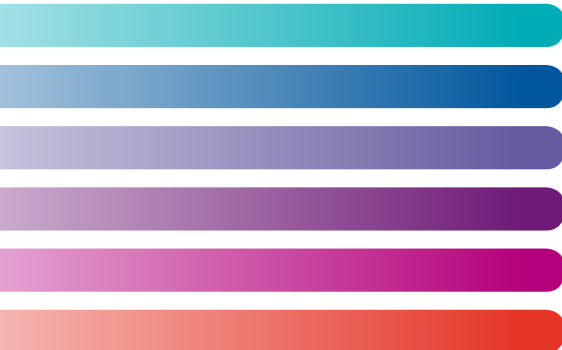
### **Construire des actions cohérentes et pertinentes**

Pour poser le cadre de la problématique de la mobilité sur le territoire du sud Entre-Sambre-et-Meuse, différentes rencontres ont été organisées depuis 2009. Pour aller plus loin, le groupe a toutefois souhaité disposer d'une étude permettant de mettre en avant les spécificités du territoire, afin de pouvoir stimuler la mise en place de projets locaux en cohérence avec les besoins réels.

Aujourd'hui, vous tenez entre les mains la synthèse de ce travail, réalisé par le bureau d'étude Espaces-Mobilités, qui s'est adjoint la collaboration des bureaux Technum, Aménagement et Géphyres. Cette étude a été rendue possible par le soutien, notamment financier, du Service public de Wallonie - Direction de la planification de la Mobilité, du Bureau Economique de la Province de Namur et du Comité de Développement Stratégique de la région de Charleroi et du Sud Hainaut.

Nous remercions évidemment ces institutions et nous souhaitons également associer à ces remerciements l'ensemble des personnes qui se sont investies dans les différentes rencontres et ateliers de concertations

27. Ce groupe est actuellement constitué des institutions suivantes : asbl Carrefour, BEP, Centre de Formation de Treignes, Centre Local de Promotion de la Santé de Charleroi-Thuin, Centre Local de Promotion de la Santé en Province de Namur, Commission subrégionale de Dinant-Philippeville - AWIPH, Comité de Développement Stratégique Charleroi-Sud Hainaut, Communes de Chimay, Couvin, Florennes, Froidchapelle, Philippeville, Viroinval et Walcourt, Fondation Rurale de Wallonie – antenne Entre-Sambre-et-Meuse, GAL Entre-Sambre-et-Meuse, Miresem (Mission Régionale pour l'emploi et l'Insertion du Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse), Mobilesem, Observatoire de la Santé du Hainaut, Service Public Wallonie - Direction Générale de la mobilité et des voies hydrauliques et l'Union Chrétienne des Pensionnés Thudinie



organisés durant cette étude. C'est cette mobilisation citoyenne qui donne aux recommandations formulées une dimension supplémentaire, ainsi qu'une articulation réelle avec les réalités du terrain.

Parallèlement à la réalisation de cette étude, la mobilisation de certains partenaires du groupe mobilité a abouti à la création de l'asbl Mobilesem ([www.mobilesem.be](http://www.mobilesem.be)), qui propose déjà un ensemble de services pour la population. Nous ne pouvons que nous réjouir de la présence de ce nouvel organisme, première réponse aux questions de mobilité sur le Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

### **Et maintenant**

L'étude SESSAM (schéma d'accessibilité et de mobilité du Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse), maintenant réalisée, le groupe mobilité souhaite, d'une part, partager les résultats de cette étude avec les acteurs locaux, en particulier les Communes et les CPAS et, d'autre part, soutenir la réalisation de projets inspirés par les recommandations formulées.

Cette étude n'est donc pas à considérer comme une fin en soi, mais bien comme un point de départ pour l'amélioration de la mobilité, au service de la qualité de vie des habitants du Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

*Le groupe de travail mobilité de la plateforme intersectorielle  
du Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse*





Les rapports complets du schéma  
d'accessibilité et de mobilité du Sud de  
l'Entre-Sambre-et-Meuse (SESSAM)  
peuvent être téléchargés sur le portail  
<http://sessam.plateforme-esem.be/>

BUREAUX D'ÉTUDES



AVEC LE SOUTIEN FINANCIER DE

