

SESSAM

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

INTRODUCTION

Le Schéma d'accessibilité et de mobilité du Sud de l'Entre Sambre et Meuse (SESSAM) constitue un outil de diagnostic et de prospective qui s'appuie sur une vision globale et intersectorielle de la mobilité. Ce schéma offre un espace et une dynamique à la concertation et à la coordination entre acteurs. Il se veut un outil d'information et de sensibilisation mais doit également, sans être pour autant contraignant, servir de support à la planification et à la mise en œuvre.

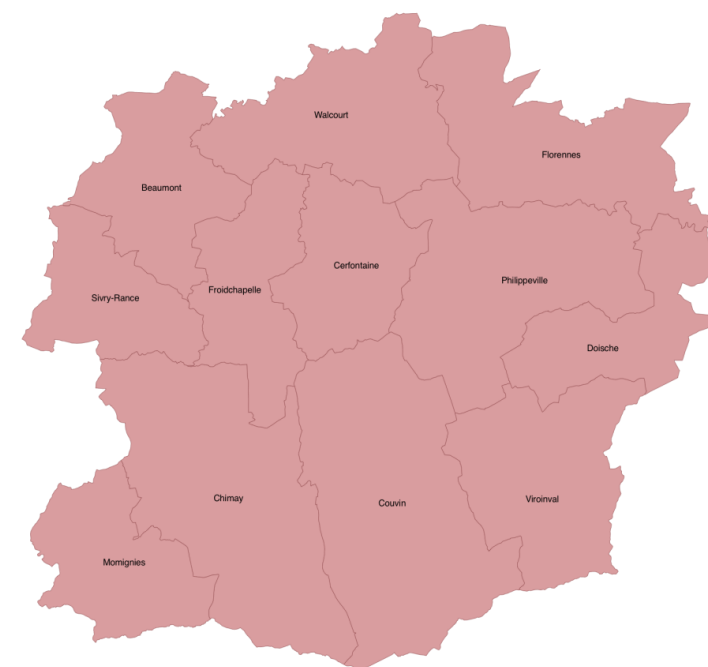
Un territoire cohérent

La zone SESSAM est assez atypique car elle regroupe des communes de la Province du Hainaut et de la Province de Namur. Les partenaires associés au sein de la plateforme intersectorielle du Sud de l'Entre Sambre et Meuse pour la réalisation de cette étude ont défini le territoire du sud de l'Entre Sambre et Meuse comme un territoire pertinent, un ensemble d'études montrant l'existence d'une cohérence et d'une cohésion territoriale propres à cette zone : déplacements scolaires, bassin de navettes, collaboration et partenariat des acteurs du secteur de l'insertion socioprofessionnelle, collaboration et partenariat entre Centres Culturels, concertation entre les « Plans de Cohésion Sociale » ou les « Maisons du tourisme ».

Ce territoire regroupe 12 communes :

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

- Walcourt



Mais, la mobilité ne connaît pas de frontières. Le schéma a dès lors pris en compte les axes de transport et les pôles urbains extérieurs au territoire considéré (comme Charleroi, Namur, Mons, Dinant, Givet, Maubeuge, Charleville-Mézières, ...) mais déterminants pour comprendre la demande en déplacements.

Consortium d'étude

Le bureau ESPACES-MOBILITES s'est adjoint la collaboration des bureaux TECHNUM pour le volet transport public et réseau routier, Aménagement pour le volet développement territorial et le bureau français GEPHYRES pour les problématiques transfrontalières.

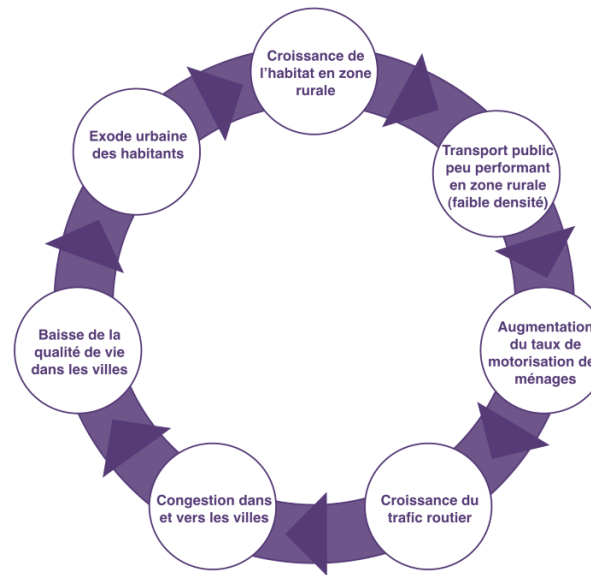
Le groupement ainsi constitué rassemble toutes les compétences requises pour l'élaboration d'un Schéma d'accessibilité et de mobilité du sud de l'Entre Sambre et Meuse. Les partenaires jouissent chacun d'une grande expérience dans les domaines de la mobilité et de l'aménagement du territoire. Ils ont collaboré dans le cadre de plusieurs missions de planification de la mobilité tant en Région wallonne qu'en Région de Bruxelles-capitale.

Ils se sont engagés dans un travail multidisciplinaire, jalonné de réunions internes régulières d'échanges et de réflexion afin d'apporter leur concours au développement d'une vision stratégique du développement du territoire et de la mobilité.

Une démarche progressive en trois étapes

La **première phase** de cette étude a dressé un diagnostic assez exhaustif du territoire sur le plan de l'évolution de la population, du développement territorial et des activités et de l'organisation actuelle des réseaux et services de transport. Bien que dotés de nombreux atouts, le Sud de l'Entre Sambre et Meuse est un territoire peu dense qui cumule certaines difficultés 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, etc. L'accessibilité du territoire SESSAM pourrait connaître des évolutions contrastées en fonction des futurs possibles pour les zones rurales de Wallonie. Les espaces ruraux accueillent une partie importante de la population et connaissent actuellement des mutations profondes. Si ceux-ci ne semblent certainement pas voués au déclin, leur avenir est suspendu à la résolution de nombreuses questions, tant sur le plan de l'évolution de la population que des défis énergétiques et climatiques.

La **seconde phase** a consisté précisément à décrire les enjeux auxquels le territoire SESSAM est (et sera) confronté et d'identifier les conséquences de plusieurs scénarios sur la mobilité dans la zone d'étude. Combinée au diagnostic, cette analyse a permis de synthétiser les forces et faiblesses du territoire ainsi que les opportunités et menaces liées à son environnement extérieur au travers d'une analyse SWOT. Pour tenter de désamorcer le cercle vicieux (voir schéma ci-dessous) lié à la progression des déplacements automobiles et à la quasi-nécessité de posséder un véhicule motorisé dans les zones périurbaines et rurales, une vision transversale de la mobilité et de la localisation des activités a été développée et des propositions d'objectifs ont été énoncées.



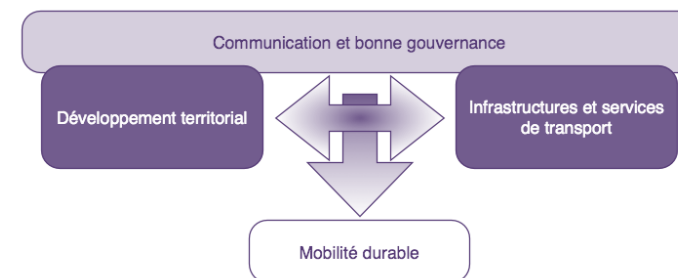
La **troisième phase** du Schéma d'accessibilité et de mobilité du Sud de l'Entre Sambre et Meuse entend doter les acteurs du territoire d'un plan d'action intégré et cohérent pour le développement et la gestion harmonieuse du développement territorial et des

transports. À l'horizon de vingt ans, les politiques, même volontaristes, d'aménagement du territoire ne modifieront que partiellement l'organisation de ces territoires de telle sorte que la voiture restera sans doute le moyen le plus plébiscité pour la vie quotidienne même si son usage, voire sa possession, connaîtront des changements singuliers. Néanmoins, il faut agir dès à présent pour renverser cet état de fait et ne pas compromettre la viabilité sociale, économique et environnementale du territoire SESSAM.

Une vision à partager

Les réflexions sur le développement durable menées dans le cadre de l'étude ont conduit à analyser conjointement le développement territorial et les systèmes de transport. Les infrastructures et services de transport nécessitant de longs délais de mise en œuvre (plusieurs années), on assiste souvent à un effort de rattrapage: on développe l'offre de mobilité (routes, lignes de transport publics,...) pour corriger des lacunes en matière d'aménagement du territoire. Dans une optique de développement durable, il convient de renverser la tendance: le développement territorial doit maintenant se poursuivre en tenant compte des infrastructures de transport existantes et des développements durables possibles de l'offre de transport, qu'il s'agisse de routes, de lignes de chemin de fer, de lignes de bus ou d'infrastructures cyclables.

Compte tenu des prévisions d'évolution de la mobilité, le grand défi pour les territoires ruraux est non seulement l'optimisation des déplacements actuels mais également la mise en place d'une politique très volontariste en matière d'aménagement du territoire afin d'assurer en amont que les systèmes de transport pourront répondre efficacement à la demande future. Ce processus nécessite une révolution culturelle de taille qui impliquera un courage politique fort et une vision sur le long terme. Tous les niveaux de pouvoir seront impliqués et devront collaborer, parfois au détriment d'intérêts locaux. Tant la vision que les actions proposées dans ce schéma doivent faire l'objet d'une concertation avec les acteurs régionaux et locaux en vue de leur appropriation.



Six axes de développement

Le leitmotiv du plan d'actions est aménagement du territoire et multimodalité. 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 est divisé en 6 axes de développement :

1. Développement territorial
2. Transport routier
3. Transport public
4. Modes actifs
5. Transport de marchandises
6. Communication et gouvernance

Chaque axe fait l'objet d'un cahier thématique composé de plusieurs actions élaborées sous forme de fiche. Chacune de celles-ci met en évidence les principaux constats, définit les objectifs poursuivis et détaille les étapes de sa mise en œuvre. Elles comportent chacune des actions à mettre en œuvre à court, moyen et long terme avec l'intervention coordonnée de différents acteurs. Des exemples de bonnes pratiques illustrent les propos et montrent la voie pour la réalisation de projets.