

la Cemathèque

un nouvel éclairage
sur la mobilité



Mobilité en zone rurale

Quelques définitions et points de repère

Les outils communaux d'orientation et de gestion

Le transport en milieu rural.
Quelles alternatives ? Quels partenariats ?

Les centrales de mobilité : solution en milieu rural ?

À pied ou à vélo... ou le retour de la mobilité douce à la campagne

Chemins et sentiers : un précieux potentiel

Aménager l'espace public des villages





Préambule

Nos villages ont été, comme les villes, profondément recomposés par l'arrivée de l'automobile et leurs espaces, quoique ruraux par leur environnement et la densité d'habitat, sont désormais, dans une certaine mesure, devenus urbains dans leur fonctionnalité.

Le contexte y est particulièrement favorable au tout à la voiture et l'absence de celle-ci est souvent, plus encore qu'ailleurs, ressentie et vécue comme un facteur d'isolement social. La desserte en transport en commun est généralement faible, voire inexistante dans certains villages. La sécurité routière est plus délicate car on y roule vite, il y a peu d'infrastructures cyclables, rarement des trottoirs. La qualité du cadre de vie est menacée et la demande de déplacements en relation avec

l'offre de transport est au cœur de la problématique. Cette situation touche particulièrement les catégories de personnes plus captives, à savoir : les personnes âgées, les jeunes, les personnes à mobilité réduite ou plus fragiles socialement et économiquement. Or, les moyens financiers des petites communes sont généralement assez limités.

Le sujet est vaste ! L'objectif de cette Cemathèque est de faire le point, brièvement, sur les multiples facettes de la mobilité en milieu rural, de rappeler les spécificités du contexte de travail, de présenter les outils disponibles, d'évoquer des pistes de solutions aux problèmes rencontrés et de proposer quelques recommandations.



La CeMathèque est une collection de dossiers thématiques publiés par le réseau des Conseillers en mobilité.

L'objectif de cette collection est d'apporter un éclairage nouveau sur la mobilité des personnes et des biens. Pour ce faire, un nouveau sujet est abordé régulièrement dans le respect des valeurs de la fonction de conseiller en mobilité à savoir la transversalité, le pragmatisme et l'intermodalité.

TABLE DES MATIERES

1. INTRODUCTION	4
2. QUELQUES DÉFINITIONS ET POINTS DE REPÈRE	6
3. LES OUTILS COMMUNAUX D'ORIENTATION ET DE GESTION	9
4. LE TRANSPORT EN MILIEU RURAL. QUELLES ALTERNATIVES ? QUELS PARTENARIATS ?	14
5. LES CENTRALES DE MOBILITÉ : SOLUTION EN MILIEU RURAL ?	20
6. À PIED OU À VÉLO... OU LE RETOUR DE LÀ MOBILITÉ DOUCE À LÀ CAMPAGNE	22
7. CHEMINS ET SENTIERS : UN PRÉCIEUX POTENTIEL	27
8. AMÉNAGER L'ESPACE PUBLIC DES VILLAGES	30
9. CONCLUSION	37
10. BIBLIOGRAPHIE	38
11. ADRESSE UTILE	38



Vue panoramique du village de Chardonneux

Source : © Ministère de l'Équipement et des Transports - Direction des Editions et de la Documentation (D434) – n° 5_03475

1. Introduction

La multimotorisation des individus est significative du désir de se déplacer librement. Ces dernières décennies, l'aménagement du territoire s'est trop bien adapté à ces nouveaux modes de vie, fixant peu de balises, autorisant un allongement des déplacements du à la délocalisation de l'habitat à l'extérieur des centres, en bordure de villages ou le long des routes de liaison, la création de centres commerciaux dans des espaces vierges et de zonings industriels et d'affaires en rase campagne.

Satisfaire les besoins d'accessibilité est devenu coûteux à beaucoup d'égards : espace consommé, énergie dépensée, et il est difficile aujourd'hui d'offrir un service de transport en commun efficace, capable de concurrencer la voiture particulière : toujours disponible et permettant à tout instant d'aller précisément là où on le souhaite.

Par ailleurs, la rationalisation des services et l'évo-

lution des modes de vie comme de la fonction commerciale ont conduit à la disparition de certains pôles d'intérêt essentiels dans les villages : services communaux, poste, école, commerces, ...

Cette situation est lourde de conséquences pour les zones rurales en particulier. Nous n'en retracerons pas l'historique, mais nous attarderons seulement sur les outils permettant de faire face au mieux, c'est-à-dire ceux permettant de rencontrer les besoins de la population en termes d'accessibilité et de qualité du cadre de vie tout en s'inscrivant dans une perspective à la fois de développement économique de la région concernée et en ayant également comme préoccupation une gestion parcimonieuse du sol ... Une fois de plus, le SDER et le CWATUP sont donc d'actualité.

Accessibilité : le terme nous semble souvent plus approprié pour caractériser la situation en milieu rural que celui de mobilité qui définit bien la situation en zone urbaine où les problèmes se traduisent essentiellement par de la congestion et une pénurie de stationnement. Néanmoins, les

deux termes ont leur place dans cette problématique.

Quelques définitions et quelques chiffres permettent d'appréhender le sujet et de préciser de quoi on parle. Toutefois, il existe peu de données quantifiées pour établir une distinction entre zones urbaines et rurales.

Une bonne **vision d'ensemble du territoire de la commune**, des objectifs clairs ainsi qu'une stratégie d'action constituent un support précieux pour orienter les choix, les décisions, les projets. À cet égard, le plan communal de mobilité permet, aussi dans un contexte rural, de disposer d'un outil de gestion. Le programme communal de développement rural et le schéma de structure sont de nature à apporter également des éléments d'orientation et de gestion.

Besoins de déplacement et zones à faible densité d'habitat sont peu, voire pas, compatibles avec une **desserte efficiente de ces territoires en transport en commun** par les lignes régulières. Voici quelques années que cette question est posée. Des solutions innovantes sont testées, qui doivent permettre de rencontrer les besoins avec le plus d'efficacité possible et un coût acceptable pour la collectivité.

Faciliter l'accessibilité pour tous, encourager au transfert modal, cela passe aussi par la mise sur pied de services, telles **les centrales de mobilité** : une initiative encore pilote et peu répandue en Région wallonne. Elle commence à apparaître également dans les pays voisins.

La marche et le vélo ont encore un avenir dans nos villages, pour autant que leur soient offerts des conditions de pratique correctes : sûres, directes, confortables et agréables vers des activités du type école, services communaux, ... situées à des distances acceptables. À cet égard, la définition d'itinéraires pour les piétons et pour les cyclistes est de nature à encourager les usagers à retrouver leurs jambes et à orienter les communes dans le choix des tronçons à réaménager.

Dans cet ordre d'idées, **chemins et sentiers** sont appelés à un bel avenir. Portés par de nombreux habitants qui oeuvrent à des niveaux divers en vue de leur réhabilitation, ils peuvent constituer

des chaînons manquants à un vaste réseau de voies lentes, en cours de constitution à l'échelle de la Région wallonne mais aussi de l'Europe, comme offrir des liaisons utilitaires à l'intérieur des villages ou inter-villages.

L'espace public des villages constitue également une problématique spécifique. En effet, les comportements de déplacement, le type de charroi, la manière de traiter la voirie sont très différents des espaces urbains. Or, les habitudes en la matière ont souvent consisté à réserver des capacités excessives de stationnement, qui sont la plupart du temps largement sous-utilisées.

Et pour couronner cet ensemble, rappelons l'importance de la **solidarité dans les villages**. En matière de déplacement, c'est la première solution car elle est porteuse de liens sociaux. Par ailleurs, participation, implication et dynamisme des habitants semblent, comme on le verra dans la suite du texte, une réalité qui permet de monter ou d'orienter des projets pour une réponse plus adéquate et circonscrite aux attentes des uns et des autres, probablement plus concrète en milieu rural qu'en ville.

Nous n'aborderons pas la problématique des gares en milieu rural. Elles constituent un pôle d'échange privilégié à maintenir, voire à dynamiser, lorsqu'elles existent encore ! Cet aspect sera évoqué dans une prochaine Cemathèque consacrée au thème de l'intermodalité, à paraître cette année.



*Le charme « désuet » du service de proximité de la poste ...
Source : © MET, photo Michel Brent*



2. Quelques définitions et points de repère

Qu'entend-on par commune rurale

La Fondation rurale de Wallonie (FRW) propose trois critères permettant de définir les communes rurales :

- une densité de population inférieure ou égale à 150 habitants/km² ;
- un espace non bâti supérieur à 80% ;
- une population inférieure ou égale à 10 000 habitants.

Ainsi, parmi les 262 communes wallonnes, 110 répondent à ces critères⁽¹⁾. À noter que le seuil de 10 000 habitants constitue actuellement la priorité de travail de la FRW, mais que celui-ci va prochainement passer à 15 000. Il ne s'agit pas d'un critère officiel, au contraire des deux premiers. En retenant le seul critère de la densité de population, tel que le propose l'Organisation de Coopération et de Développement Economique (OCDE), 124 communes sont concernées, soit près de la moitié. Ainsi, pour caractériser quelque peu la région wallonne, retenons que :

- 47% du territoire wallon est rural ;
- 21% des Wallons habitent à la campagne ;
- les trois-quarts du territoire sont occupés par des forêts ou des terres agricoles.

La définition d'une commune rurale est intéressante en raison du type de critères qu'elle propose : nombre d'habitants, densité de population et espace non bâti. Mais, outre les 110 communes répertoriées, d'autres sont directement concernées par la ruralité et rencontrent aussi des problèmes d'accessibilité, d'une offre limitée et peu diversifiée en matière de déplacements.

En résumé, on considérera qu'une commune rurale est directement caractérisée par des activités de nature agricole (culture, élevage et/ou sylviculture), par une densité de population faible, regroupée en noyaux d'habitat de dimension petite à moyenne (hameau, village), à forte vocation résidentielle, ce qui ne signifie pas que celle-ci ne soit parfois concurrencée par la vocation touristique.

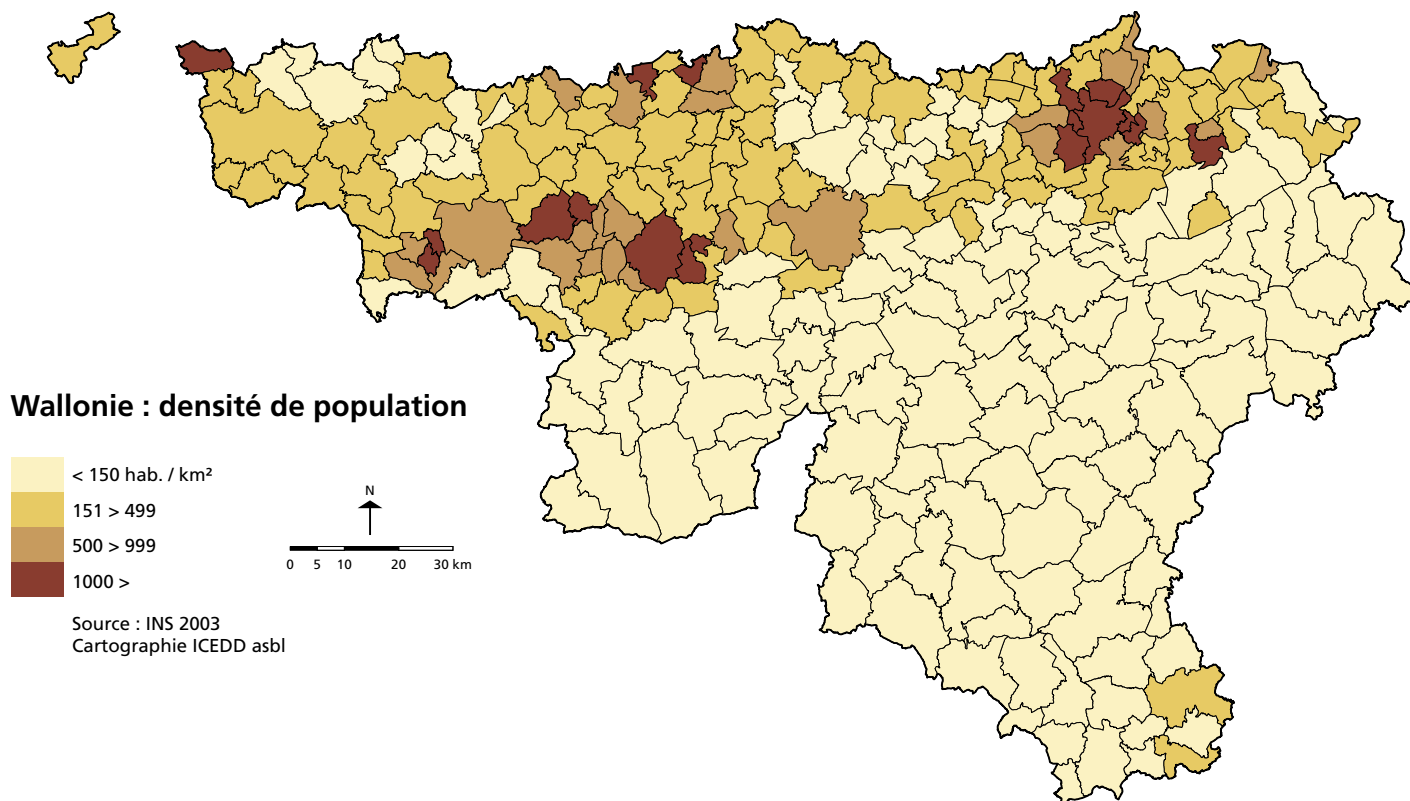
Cette tentative de définition étant, subsiste toutefois une certaine variété de configurations. Le milieu rural wallon n'est pas homogène et il n'évolue pas de la même manière selon les régions. Il varie en particulier en fonction de la proximité des villages par rapport à des pôles d'emplois importants, ceux-ci générant des migrations de population vers ces villages, engendrant de la richesse mais aussi une perte d'identité. La ruralité et les villages du Brabant wallon ne connaissent pas les mêmes caractéristiques, la même attractivité ni les mêmes problèmes que ceux de la province du Luxembourg par exemple. Le niveau d'équipement et de services et les moyens financiers diffèrent d'une commune à l'autre. Néanmoins, ils comportent suffisamment de points communs pour que soit tentée la description d'un ensemble de problématiques les concernant de plus ou moins près. À chacun des lecteurs de faire la part des choses ..., la catégorisation pure et simple n'étant pas de mise.



Le village d'Olloy

Source : © Ministère de l'Équipement et des Transports - Direction des Editions e de la Documentation (D 434) n°05_03393

⁽¹⁾ Pour consulter ces listes, cf. le site Internet de la FRW : <http://www.frw.be>



Carte de la densité de population en Wallonie : le critère de densité de population inférieure à 150 habitants par km² contribue à l'identification des communes dites rurales

Source : INS, 2003, cartographie ICEDD asbl

Les comportements de mobilité en zone rurale

Les résultats publiés à partir de l'enquête nationale sur la mobilité des ménages MOBEL de 1999⁽¹⁾ ne distinguent pas les milieux dans lesquels se déroulaient les déplacements : ville ou campagne. Cependant, la base de données

construite à cette occasion a permis au GRT d'effectuer des investigations à partir d'indicateurs statistiques et donc de s'intéresser d'un peu plus près au nombre moyen de déplacements par jour, à la distance moyenne parcourue, au temps passé en transport, au partage modal, en distinguant des zones caractéristiques : campagne, marge urbaine et noyau urbain⁽²⁾.

⁽¹⁾ L'enquête fournit des statistiques générales sur la mobilité au niveau national. Elle comporte un grand nombre de variables descriptives comme les choix modaux, les chaînes d'activités, l'organisation temporelle des déplacements, leurs motifs, les distances et temps de trajets, ...

⁽²⁾ C. Cirillo, J.-P. Hubert, « Les déplacements structurants et les chaînes d'activité en fonction du type d'habitat », GRT, communication au colloque « Mobilité spatiale – Fluidité spatiale », Strasbourg, 2003, téléchargeable sur le site Internet : <http://www.grt.be>.



Indicateurs de mobilité des habitants	Campagne	Marge urbaine	Noyau urbain
Personnes immobiles	25%	24%	24%
Nombre de déplacements/jour ouvrable scolaire	3,8	4,0	4,0
Temps de transport/jour ouvrable scolaire (minutes)	73,7	73,9	71,6
Distance quotidienneljour ouvrable scolaire (kilomètres)	53,1	42,0	35,5

Valeur moyenne des indicateurs de mobilité des habitants un jour ouvrable scolaire selon l'urbanisation morphologique en Belgique

Source : FUNDP – GRT : Données Mobel 1999

C'est surtout en terme de distances parcourues qu'apparaissent des différences significatives. Pour le reste, les comportements sont proches, et le temps consacré aux déplacements est pratiquement identique entre les trois catégories.

On constate ainsi une certaine homogénéité des modes de vie.

Changer de milieu bâti n'implique donc pas de réorganiser sa façon de vivre, même à l'occasion d'un départ vers des zones de densités différentes, concluent les auteurs de l'article.

Mode de déplacement employé pour aller travailler ou étudier	Campagne	Marge urbaine	Noyau urbain
Marche	5%	7%	11%
Deux-roues	11%	16%	10%
Train	2%	6%	2%
Bus	6%	5%	8%
Tram/métro	0%	0%	5%
Voiture passager	22%	16%	20%
Voiture conducteur	53%	48%	43%

Mode de déplacement utilisé pour aller travailler ou étudier selon le type d'urbanisation en Belgique

Source : FUNDP – GRT : Données Mobel 1999

La sécurité routière

Nous ne disposons pas de chiffres permettant d'évaluer l'insécurité routière objective en milieu rural. Les statistiques d'accidents distinguent les cas « hors agglomération » et « en agglomération ». Il faudrait donc réaliser un traitement assez fastidieux pour distinguer, sur base du listing des localités où se sont produits les accidents, ceux qui ont eu lieu en ville ou dans un village, ce qui n'est pas possible dans les limites de ce dossier. Par ailleurs, pour avoir un sens, ces chiffres devraient être ramenés à la fréquentation de piétons et de vélos, et au nombre de véhicules/kilomètre.

Mais une chose est certaine : en milieu rural plus qu'en zone urbaine, le sentiment d'insécurité, c'est-à-dire l'insécurité subjective, est fort. Les routes moins chargées, l'absence de trottoirs, ... encouragent des vitesses plus élevées.

Les insécurités subjective et objective sont partiellement responsables de la quasi-disparition des piétons et des cyclistes dans les campagnes. Par ailleurs, l'existence de tronçons réellement dangereux ou seulement perçus comme tels par les automobilistes conduit ceux-ci à rechercher d'autres itinéraires, empruntant des rues à vocation résidentielle ou des chemins de remembrement.

3. Les outils communaux d'orientation et de gestion

Différents outils sont disponibles pour aider les communes à élaborer des objectifs de développement s'appuyant sur une connaissance approfondie de leur territoire et de ses spécificités et à planifier leurs projets.

Parmi ceux-ci, on citera le plan communal de mobilité (PCM), applicable à toute commune et portant spécifiquement sur la problématique des déplacements, le programme communal de développement rural (PCDR), spécialement dédié, comme son nom l'indique, au milieu rural, et le schéma de structure communal (SSC). Nous ne nous attarderons pas sur le SSC dans ce dossier, mais davantage sur le PCM et sur le PCDR, et nous insisterons en particulier sur les nécessaires cohérence et coordination entre les différents outils.

Le Plan communal de mobilité

Des initiatives pilotes de plans communaux de mobilité furent menées, pour la plupart dans des communes rurales, dès 1995 par la Direction générale des Pouvoirs Locaux de la Région wal-

lonne, alors qu'en parallèle se développaient des plans de circulation et de stationnement dans quelques villes à l'initiative du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports.

L'impulsion était donnée. Le concept montrait tout l'intérêt d'une démarche globale et concertée à l'échelle du territoire communal ou supra communal. Le plan communal de mobilité ou « PCM » allait se répandre à plus grande échelle, porté par la Direction générale des Transports du MET. Il concerne 85 communes à ce jour⁽¹⁾. S'il touche davantage les villes, des études ont toutefois été menées dans plusieurs communes rurales. À titre d'information, parmi l'ensemble des communes impliquées, une vingtaine⁽²⁾ répondent au critère de commune rurale fixé par la FRW, tel que proposé au point 2 de ce dossier, et 26 ont une population inférieure à 15 000 habitants. Nous ne reviendrons pas sur les détails des phases et du contenu du PCM⁽³⁾, celui-ci devant s'adapter au contexte local et traiter les questions s'y rapportant. Ainsi l'ampleur et la complexité du PCM sont directement liées au territoire concerné et chaque commune peut disposer utilement de cet outil pourvu qu'il ait été conçu en cohérence avec les autres outils d'aménagement et de développement existants.



Source : PORTAL

⁽¹⁾ Source : MET : mai 2005. Pour accéder à la liste des PCM, consulter le site Internet : <http://mobilite.wallonie.be>.

⁽²⁾ Il s'agit d'Anthisnes, Burg-Reuland, Braives, Clavier, Gesves, Hamoir, Honnelles, Hotton, Incourt, La Roche, Libramont, Nandrin, Ouffet, Philippeville, Saint-Vith, Tinlot, Viroinval, Walhain, Yvoir.

⁽³⁾ Pour en savoir plus, cf. le site Internet du portail mobilité de la Région wallonne : <http://mobilite.wallonie.be> et le « Guide de l'élaboration d'un PCM », en préparation, version provisoire téléchargeable sur le site.



Les problématiques à traiter en milieu rural diffèrent de celles qui concernent le milieu urbain. En effet, les problèmes de congestion et de stationnement y sont moins aigus, voire inexistants, sauf localement aux sorties d'écoles par exemple et en saison dans les régions touristiques. Mais le milieu rural est encore et toujours en mutation. Il importe donc de maîtriser le devenir de la commune, en particulier en matière d'aménagement du territoire. D'autres questions s'y posent encore qui méritent autant que les premières que soit développée sur le territoire communal une approche large et intégrée et que soient dégagés des objectifs ainsi qu'une stratégie d'action. Elles concernent en particulier :

- **la hiérarchisation du réseau**, en vue de pouvoir définir ensuite le rôle de chaque voirie, d'en déduire une modulation des vitesses et le caractère de l'aménagement qui rendra la fonction de la route ou de la rue lisible pour tous les usagers ;



Le PCM doit, pour préserver toutes les chances d'un devenir en milieu rural, prêter une attention particulière à l'accessibilité pour tous et à la convivialité des espaces publics

Source : © MET, photo Michel Brent

- **les aspects qualitatifs et quantitatifs de l'offre de transport alternative à la voiture.** Transport en commun, marche et vélo ont souvent la vie dure à la campagne. Les distances sont plus lon-

gues, il s'agit donc de faciliter l'accès, de manière aussi équitable que possible, aux services, à l'emploi, aux loisirs, ... La dimension sociale de la mobilité est ici centrale ;

- **l'insécurité routière objective et subjective.** En effet la vitesse, souvent plus élevée dans les zones peu denses, ainsi que l'absence de trottoirs, sont défavorables à la sécurité routière, voire induisent un sentiment d'insécurité subjectif qui n'est pas toujours confirmé par des données objectives : accidents, ... ;
- **le partage et la convivialité de l'espace public.**

Les solutions, souvent dépendantes des budgets communaux, sont limitées. Néanmoins, agir en bonne connaissance de cause, en sachant quel objectif on veut atteindre, est de nature à permettre d'optimiser une situation, de prévoir et de se fixer un cap.

Dans ce contexte, la mise sur pied d'un bus local constitue une solution qui permet de désenclaver certains villages et de rendre bien des services à une population de plus en plus isolée. La définition de réseaux cyclables et de plans piétons, redonnant à ces usagers la place qu'ils méritent sur la voirie, offre une autre voie de travail. La création d'une centrale de mobilité constitue encore une option possible pour valoriser et dynamiser l'offre de transport et rencontrer au mieux la demande de déplacements. Ces solutions sont abordées plus loin dans ce dossier thématique.

En outre, des problèmes spécifiques peuvent apparaître dans certains villages et générer un trafic, des nuisances et de l'insécurité routière importants. Il s'agit par exemple de :

- la traversée des villages par des poids lourds en transit ou liée à la présence d'un site industriel, de grosses entreprises induisant un trafic important aux heures de pointe ;
- la gestion difficile des chemins de remembrement qui sont l'objet d'un trafic d'évitement des grands axes ;
- l'impact d'un projet de contournement sur la mobilité communale ;
- ...

La liste n'est pas exhaustive. Les situations et les solutions sont multiples et variées.

Un plan communal ou intercommunal ?

Certaines problématiques étant parfois intercommunales, l'intérêt de travailler sur un territoire plus large est rapidement apparu, afin de permettre une véritable maîtrise du thème concerné. Ensuite, cela donne un plus grand poids à une demande de financement de projets transcommunaux ou peut conduire plus aisément à des partenariats dans le cadre de nouveaux services à mettre sur pied, en matière de transport collectif par exemple. Il importe donc, préalablement au démarrage d'une étude de ce genre, de définir des périmètres cohérents. Les communes concernées par un projet de plan intercommunal de mobilité devront développer des relations de travail de façon aussi constructives que possible. De plus, l'étude ne négligera pas d'analyser et de traiter également chaque commune à travers ses spécificités. Ainsi, l'approche sera réalisée à deux niveaux : elle sera supra communale d'une part, communale d'autre part.

Un outil à ne pas négliger dans les études

La signalisation directionnelle constitue encore un outil indispensable pour la sécurité des usagers, mais également pour diriger ceux-ci sur les voiries de liaison, identifiées comme telles dans la hiérarchisation du réseau. Certaines études de plans communaux de mobilité intègrent cette problématique. Elles réalisent un diagnostic et proposent les grandes lignes d'un nouveau schéma de signalisation directionnelle. Si cette problématique semble avant tout urbaine, elle a aussi tout son intérêt en milieu rural. C'est particulièrement vrai lorsqu'il s'agit des itinéraires de poids lourds : afin d'éviter que ceux-ci se retrouvent sur des voiries non prévues pour cet usage ou traversent les cœurs de villages. Ce thème a fait l'objet d'une Cemathèque spécifique dans laquelle sont présentées les grandes lignes d'une méthodologie de travail.⁽²⁾

Un bon exemple de nuisance traitée dans le cadre d'un plan intercommunal de mobilité (PICM) ...



... concerne le PICM de l'Ourthe-Amblève-Condroz, réunissant dix petites communes, dont la moitié sont rurales au sens de la définition donnée au point précédent. Elles totalisent 67 000 habitants et ont notamment en commun le passage d'un charroi lourd important lié à l'exploitation des nombreuses carrières situées dans le périmètre d'étude. Le PICM a débouché entre autres sur l'élaboration d'une charte pour le charroi des carrières, établie en concertation et avec le partenariat de tous les acteurs concernés : les carriers, la SNCB, le MET, les communes et des représentants des transporteurs. Les engagements portent sur les surcharges, les vitesses en agglomération, les itinéraires, la propreté des voiries, les heures de chargement, mais également sur une série de points tels que l'étude et le financement d'un nouvel accès à la carrière du Bois d'Anthisnes.⁽¹⁾



Signalisation directionnelle à Saint-Vith

Source : Claude Lejeune

⁽¹⁾ Pour en savoir plus : <http://mobilité.wallonie.be/pcm/chartecarrieres/index.html>.

⁽²⁾ Cf. la « Cemathèque 8 : La signalisation, aussi une question de bon sens ... », point 6 : Une méthodologie pour guider les communes dans l'élaboration d'un plan de jalonnement.



Opération de développement rural et programme communal de développement rural

Pourquoi parler du Programme communal de développement rural dans ce dossier ? Parce que cet outil pourrait très naturellement prendre mieux en compte la mobilité qu'il ne le fait aujourd'hui.

C'est en 1975 que sont lancées les premières opérations pilotes de rénovation rurale, débouchant en 1987 puis en 1991 sur un cadre réglementaire. En 2003, environ 115 communes sont impliquées dans une opération de développement rural, soit 43% des communes wallonnes.

Une opération de développement rural (ODR)⁽¹⁾ consiste en « un ensemble coordonné d'actions de développement, d'aménagement et de réaménagement entreprises ou conduites en milieu rural par une commune, dans le but de sa revitalisation et de sa restauration, dans le respect de ses caractères propres et de manière à améliorer les conditions de vie de ses habitants au point de vue économique, social et culturel »⁽²⁾. Il comporte un état des lieux de la situation de la commune, définit des objectifs de développement et les projets à mettre en œuvre. Il comporte toujours un volet spécifique mobilité.

Le programme communal de développement rural (PCDR) est le document de synthèse de l'opération pour chaque commune. Le PCDR est un outil local d'intégration et de management des différentes politiques s'appliquant au territoire.

Trois particularités d'une ODR

- La participation citoyenne : réunions de village et commission locale permettent à chaque citoyen qui le désire de s'impliquer dans la démarche. Cette « démocratie directe » est tempérée par le fait que la décision finale reste au Conseil communal.
- Un programme global : c'est une réflexion sur l'ensemble des aspects qui font la vie d'une



Source : PORTAL

commune rurale : agriculture, économie, emploi, aménagement du territoire, urbanisme, environnement, mobilité, action culturelle, ... Ce sont ensuite des projets qui combinent souvent plusieurs de ces éléments.

- Une réflexion stratégique à long terme, clairement encouragée. Les objectifs orienteront la politique locale pour plusieurs années. Les projets se réalisent par conventions annuelles entre la Commune et la Région. L'aide de cette dernière peut aller jusqu'à 80% du coût des projets⁽³⁾.

Dans le cadre de ce type de démarche sont traitées également des problématiques liées à l'accessibilité et à la mobilité au sein de la commune ou à une échelle supra communale, en fonction de l'acuité des problèmes vécus par la population. En effet, c'est parfois à l'occasion de l'élaboration de PCDR qu'ont été exprimées des attentes en matière de desserte en transports en commun et mis sur pied des bus locaux. Le PCDR aborde encore des problématiques telles que la revalorisation de l'espace public des villages et nombre de projets proposés par les communes concernant des réaménagements de voiries et de places de villages.

⁽¹⁾ Le Décret du 6 juin 1991 de la Région wallonne et son arrêté d'application organisent les opérations de développement rural.

⁽²⁾ Article 1 du décret du 6 juin 1991.

⁽³⁾ Ainsi, la réalisation de projets d'aménagement prévus dans le cadre du PCDR peut bénéficier d'une aide de la Région.

Mobilité et aménagement du territoire

Les deux principaux outils d'aménagement du territoire à l'échelon communal sont le schéma de structure communal (SSC) et le plan communal d'aménagement (PCA) pour de plus petits périmètres : quartier, ilot, ...

Le SSC, document d'orientation et de développement de l'ensemble du territoire communal, prend en compte et intègre à la réflexion, à des degrés divers, la problématique du réseau de voiries : gestion des vitesses, desserte en transport en commun, qualité des déplacements des modes doux, ...

Le PCA, qui étudie quant à lui de manière détaillée une partie du territoire communal, reprend de façon assez précise le tracé des infrastructures de communication et s'intéresse à l'évolution des flux, au stationnement, à l'accessibilité des bâtiments, ... Si plusieurs communes rurales se sont dotées d'un SSC, les démarches de PCA sont quant à elles beaucoup plus rares et souvent liées à des contextes particuliers : site classé, touristique, ...

Parmi les documents d'aménagement du territoire, de nature à influencer l'aménagement de l'espace public, il faut citer le Règlement général sur les bâtisses en site rural (RGBSR), qui fait entre autres quelques recommandations en matière d'implantation de bâtiments, qui auront un impact sur la manière dont l'espace public et la voirie seront perçus par l'automobiliste par exemple. Cet aspect est repris au point 8 de ce dossier.

Enfin, on ne peut qu'insister sur la nécessité pour les communes d'avoir une vision globale de la mobilité sur leur territoire et des objectifs à atteindre avant d'examiner chaque demande d'implantation nouvelle d'une activité : surface commerciale, école, entreprise, ... ou la construction de nouveaux logements. La localisation est-elle judicieuse par rapport :

- à la desserte en transport en commun (distance aux arrêts de bus, à la gare, fréquence de desserte, ...) ;
- au statut de la voirie bordant le terrain concerné (voirie principale ou secondaire, zone 70, 50, 30, ...) ;
- au réseau de voies lentes qui desservent le territoire ;
- à la présence d'autres activités dans un périmètre proche, ... redensifiant et concentrant les activités sur le territoire plutôt que le dispersant ;
- ...

Mais, une fois encore dans ce type de décision, les intérêts sont multiples et parfois contradictoires : entre impact économique et qualité de vie, les choix sont souvent difficiles.



Le règlement général sur les bâtisses en site rural (RGBSR) édicte une série de règles et de contraintes visant à préserver l'intégrité paysagère et fonctionnelle propre à l'espace rural

Source : DGATLP

4. Le transport en milieu rural. Quelles alternatives ? Quels partenariats ?

Comment répondre aux besoins de transport dans les zones peu denses ? Les services réguliers du TEC effectuent une desserte mais souvent limitée, tant d'un point de vue couverture du territoire que de la fréquence de passage. Cette situation résulte d'une évolution historique qui a vu la fréquentation des bus diminuer régulièrement au cours des décennies. Cependant, cette situation pose des problèmes à la population captive : les personnes âgées, celles qui ne disposent pas de véhicules, enfin les jeunes qui dépendent ainsi de leurs parents.

Des services spécifiques, tels le bus local ou le bus à la demande par exemple, ont été mis en place dans certaines communes. Des initiatives sont également développées du côté des TEC. Certaines sont déjà bien ancrées, d'autres sont en cours d'expérimentation.

Parmi les services rendus, on n'oubliera pas le transport scolaire, ainsi que le transport des personnes handicapées (bus 105).

Les lignes régulières du TEC en milieu rural : quelle politique ?

Le réseau du TEC, tel que nous le connaissons aujourd'hui, découle de son histoire. Sans rentrer dans les détails de celle-ci, au gré des restructurations successives, liées entre autres à l'expansion de l'automobile, les lignes moins fréquentées ont été supprimées dans les zones rurales, le réseau de lignes régulières du TEC se maintenant pour la desserte des écoles et là où subsiste un peu de travailleurs.

C'est ainsi que la desserte aux heures creuses est devenue squelettique en zone rurale et que le réseau a perdu, petit à petit, de plus en plus de son attractivité. Et c'est alors le cercle vicieux : dès le moment où la desserte diminue, les usagers s'organisent autrement, se motorisent ou covoiturent pour les trajets scolaires par exemple, précipitant encore la diminution de la fréquenta-

tion des lignes du TEC. La communication sur les services du TEC, là où ils existent encore, constitue un axe de travail important dans une perspective de redéveloppement de la demande.



Itinéraire de la nouvelle liaison « Chimay-Mons » du TEC Hainaut : l'objectif principal est de délivrer un service aux étudiants
Source : TEC Hainaut



Une nouvelle ligne rapide (n°88) assure la liaison entre Bastogne et Namur
Source : TEC Namur-Luxembourg

Des lignes rapides pour atteindre les grands pôles

Depuis quelques années se développent des lignes rapides permettant de joindre des grands pôles d'attraction. Elles remplacent en quelque sorte des lignes ferrées, puisqu'elles effectuent des liaisons d'une certaine longueur, en empruntant des voies rapides et en effectuant un minimum d'arrêts. Parmi celles-ci, certaines ont une vocation de desserte plus rurale.

Par exemple, un bus express effectue la liaison Athus-Liège. C'est la plus ancienne ligne de ce genre en Région wallonne. Il faut citer également la liaison Couvin-Namur. Depuis 2004, un autre bus express relie Bastogne à Namur, avec six arrêts entre son point de départ et son point d'arrivée. Un long trajet nécessitant des conditions de transport particulières. Sur ces lignes circulent donc des véhicules dont le confort est proche de l'autocar : air conditionné, sièges ergonomiques, ambiance musicale, soute à bagages.

Une autre initiative, pour désenclaver la « botte du Hainaut », vise spécifiquement les étudiants en proposant une liaison Chimay-Mons le dimanche soir avec un retour dans l'autre sens le vendredi soir.

Le transport à la demande : la solution ?

Le transport à la demande est un service de transport public ne fonctionnant que sur appel préalable d'un ou de plusieurs clients. Un rapport français, qui dresse un état des lieux en France et à l'étranger⁽¹⁾, distingue trois catégories de services :

- des horaires libres : les plus souples mais les plus chers : apparenté à un service subventionné ;
- des horaires imposés avec prise en charge à domicile : une formule intermédiaire répondant bien aux besoins des personnes âgées ;
- des horaires et des lignes prédéfinis circulant sur base d'un appel téléphonique préalable : une solution en droite ligne du transport public classique.

Appel Bus, Pti'bus, Allo'bus, Taxitub, ... L'utilisateur déclenche le passage du bus à partir d'un simple appel téléphonique depuis son domicile ou d'une borne spécifique. Le service est assuré par des minibus ou des sociétés de taxis avec lesquelles sont signés des protocoles d'accords.

Le transport à la demande, constate encore le rapport précité, est un service surtout développé

en Europe du Nord, contrairement aux pays du Sud où subsiste, semble-t-il, une solidarité familiale compensant la faible desserte locale. Il est utilisé lorsque l'utilisateur n'a pas d'autre choix : covoiturage de solidarité ou autre, vélo, marche.

L'étude a répertorié 354 services de transport à la demande sur le territoire français. Les statistiques et comptages indiquent que le public-cible est d'abord constitué de personnes âgées, donc de retraités (en France, les personnes âgées représentent 85 à 90% de la clientèle du transport à la demande en milieu rural), puis de personnes en situation de précarité, d'enfants et d'adolescents, et de personnes handicapées. Ils concernent 20 000 à 30 000 personnes et représentent environ un million de voyages par an. L'utilisation de logiciels de réservation est peu répandue.

Le rapport met encore évidence que le transport à la demande doit évoluer et améliorer les modalités de fonctionnement, l'information, le développement d'une tarification adéquate et développer davantage de synergies avec les autorités organisatrices des transports.



Source : http://www.semtao.fr/les_services/transport_demande/tad.htm; http://www.ademe.fr/bretagne/actions_phares

⁽¹⁾ Cf. le rapport d'études réalisé par Adetec, « Services à la demande et transports innovants en milieu rural : de l'inventaire à la valorisation des expériences », pour le compte de Datar, DTT et Ademe, novembre 2004, téléchargeable sur Internet. La lecture de ce document, particulièrement détaillé, est de nature à aider les communes qui envisagent l'organisation de systèmes de transport alternatif aux lignes régulières de transport en commun ou l'organisation de services d'information (cf. point suivant de ce dossier).



*Le TelBus offre une possibilité de déplacement à la demande dans certaines régions de la province du Luxembourg
Source : TEC Namur-Luxembourg*

Depuis septembre 2004, le TEC Namur-Luxembourg a mis en place un service de transport à la demande dans des zones à faible densité de population. Le Telbus couvre les communes du Parc Naturel de la Haute-Sûre et de la Forêt d'Anlier (Bastogne, Fauvillers, Habay, Léglise, Martelange et Vaux-sur-Sûre), ainsi que Bertogne, Sainte-Ode, Libramont et accessoirement Neufchâteau : soit 215 villages. Celui-ci succède au transport à la demande qui existait déjà autour de Bastogne. Il est organisé sur base de diverses zones de ramassage et permet des déplacements souples et personnalisés. Les voyageurs du Telbus doivent adhérer au système et, avant chaque déplacement, réserver par téléphone. L'inscription est gratuite. Le bus vient prendre l'usager dans son hameau, son village ou quartier. Son horaire et son itinéraire sont organisés en regroupant les demandes individuelles de transport. Au fur et à mesure des appels, l'opérateur qui gère les réservations au central téléphonique du TEC compose le trajet et prend arrangement avec les clients.

Les trajets s'effectuent dans des minibus de 32 places. Ces petits bus offrent une vue panoramique et un espace intérieur convivial. Leur plancher surbaissé garantit une accessibilité maximale.

Dans certaines régions, le taxi peut coûter moins cher à la collectivité qu'un bus. La réflexion mérite d'être poursuivie à la recherche d'un système flexible mais moins coûteux. Plusieurs expériences de ce type ont été développées en France.

TAXiTUB à Saint-Brieuc

À Saint-Brieuc (France – Finistère) a été créé TAXiTUB, un service de transport public à la demande qui ne fonctionne que sur réservation selon des horaires et des itinéraires prédéfinis, décrits dans un guide bus spécifique. Il est développé en partenariat avec les sociétés de taxis de l'agglomération. Ainsi, plus de cinquante lignes virtuelles desservent un habitat peu dense ou des secteurs d'emplois excentrés. Le système gère et optimise les réservations des clients et le voyage en TAXiTUB s'effectue pour le prix d'un billet de bus.



Bus local à Durbuy
Source : Ville de Durbuy

Le bus local

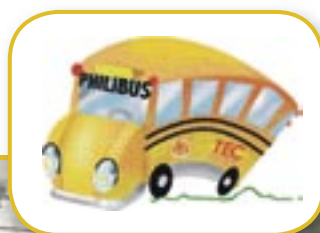
Le bus local est généralement mis en place sur base d'un partenariat entre la commune et le TEC. La plupart du temps, la commune met à disposition un chauffeur, qui est un employé communal. Le bus est fourni par le TEC, mais il arrive qu'il appartienne à la commune.

Le bus local ne vise pas le remplacement des lignes régulières du TEC mais son renforcement en proposant un service de proximité qui n'est pas rendu par le TEC.

Des bus locaux ont ainsi été mis sur pied à Froidchapelle, à Durbuy, ...

Aujourd'hui, le lien entre la création d'un bus local et l'élaboration d'un PCM ou d'un PCDR apparaît de plus en plus clairement. En effet, c'est dans le cadre de ce type de démarche que sont identifiés et quantifiés les points faibles en matière de transport public, exprimés les besoins et les attentes, et déterminés les premiers éléments qui permettront de concevoir un projet ensuite. C'est le cas du Philibus de Philippeville, du minibus de la Basse-Meuse. Une démarche similaire est actuellement en cours d'étude à Frasnes-lez-Anvaing, faisant suite à l'approbation du PCM. Dans le même contexte, Honnelles et Quiévrain vont lancer une petite étude complémentaire afin de pouvoir réorganiser l'offre de transport existante aux heures creuses. Thuin envisage également un projet de petit bus à la demande par un système de chèque-service, via une ASBL de la commune qui propose déjà divers services aux habitants.

Si ces projets enthousiasment la population en attente de ce service, c'est au niveau du financement qu'apparaît le principal obstacle. La mise sur pied d'un bus local nécessitant un partenariat avec la commune, celui-ci pèse lourdement dans son budget.



Le Philibus permet de desservir les différents villages de l'entité de Philippeville à la plus grande satisfaction de ses habitants
Source : Commune de Philippeville



Le mini-bus au service des communes de Froidchapelle et Fourbechies

Seules deux lignes de bus desservaient, avec une faible fréquence, les villages de Froidchapelle et de Fourbechies, tandis que les autres villages (Boussu-lez-Walcourt, Erpion et Vergnies), soit plus de 1 000 habitants, n'étaient pas desservis. En 1980, dans le cadre des opérations de rénovation rurale, la population de la commune (3 573 habitants) a exprimé le désir que soit améliorée la desserte en transport en commun dans l'entité. En 1984, une enquête a permis de déterminer les différents pôles d'attraction et les motifs des déplacements.

Le bus de la commune de Froidchapelle circula dès 1987. Le TEC fournit le véhicule, élabore les horaires et les circuits locaux en collaboration avec les responsables communaux. La commune, quant à elle, met à disposition le chauffeur et assure la maintenance du véhicule.

Le mini-bus transporte les navetteurs vers Walcourt, gare en correspondance pour Charleroi, les écoliers et étudiants soit à l'intérieur de l'entité, soit à Walcourt, vers Charleroi, Florennes, Philippeville ou Chimay, ainsi que les ménagères aux heures creuses (achats, marché).

Forts des bons résultats engrangés par le bus local, la Région wallonne et le TEC Charleroi ont prolongé cette action au profit des usagers. C'est ainsi qu'un nouveau bus local circule depuis décembre 1998, du lundi au vendredi, même pendant les congés et vacances scolaires, sauf les samedis, dimanches et jours fériés.

<http://www.froidchapelle.belfrancais/156.html>

Un bus local à Durbuy

À Durbuy (10 030 habitants), le bus public local sillonne, depuis 1993, la commune. Il permet de relier les différents villages de l'entité à Barvaux et à Durbuy (commerces et services). La clientèle est surtout constituée de personnes âgées (70%). Le bus circule en trois circuits et dessert environ 35 arrêts. Il est surtout utilisé pour faire des achats (65%) puis pour des démarches administratives, les loisirs, ... Ce service est assuré les mardis, mercredis et vendredis de septembre à juin inclus. En juillet et août, le bus circule tous les jours, y compris les dimanches et jours fériés. En outre, en période touristique, la commune fait fonctionner un bus entre un parking de délestage et le centre du village. Le nombre de personnes transportées en moyenne pour le circuit des villages est de 30.

Il s'agit d'un partenariat entre le TEC (mise à disposition du véhicule) et la commune (prise en charge du paiement des chauffeurs, le carburant et les petits frais) ... Le tarif est le tarif TEC, soit le minimum (2 zones) pour tous les villages de l'entité. Les recettes vont au TEC. Le coût annuel pour la commune est de 75 000 euros (3 chauffeurs).

<http://www.durbuy.be/administration/Durbuy.html>



Le taxi social

Une autre mesure de nature à améliorer l'accessibilité en milieu rural est la mise sur pied d'un service appelé «taxi social». Celui-ci a fréquemment été organisé par le biais d'une initiative d'économie sociale de la Région wallonne («économie solidaire»). Toutefois, le public visé par ce service ne touche pas toujours spécifiquement le public en insertion, si ce n'est par les éventuelles mises à l'emploi qu'il implique. En effet, la plupart du temps, ces «taxis sociaux» s'adressent plutôt aux personnes à mobilité réduite, isolées ou âgées. Ils ne remplacent en aucun cas les taxis classiques. Le taxi social est organisé par les CPAS ou par des asbl.

A Beaumont, Sivry-Rance, Pecq, Chastre, ... un service de taxi social est également organisé à l'intention des personnes qui, faute de moyen de transport personnel ou d'une autre possibilité de transport qui leur soit accessible, rencontrent des difficultés réelles de déplacement pour se déplacer. Les formules (organisation, tarification,...) sont multiples.

Le CPAS de la commune de Tinlot

... a mis sur pied le « Tinlot-bus » (8 places disponibles) à l'intention des habitants qui souhaitent se rendre chez le médecin, sont à la recherche d'un emploi, suivent une formation, ou tout simplement souhaitent faire des courses ou participer à des activités culturelles. La réservation doit être prise 48 heures avant le départ et les trajets sont facturés à 0,2 euros/kilomètre et calculés sur base d'un aller-retour. Le Tinot-bus passe prendre ses passagers devant chez eux.

Parmi les expériences de ce type de service, citons encore l'exemple de Vresse-sur-Semois, où la mise sur pied d'un minibus local, dont le chauffeur est payé par le CPAS, permet d'offrir un service d'accompagnement qui répond aux besoins de déplacements médicaux, aux visites familiales, aux déplacements de loisirs et d'achats de personnes âgées ou en réinsertion (en priorité) et à d'autres personnes de la commune. A Quévry, Estinnes et Merbes-le-Château, un projet d'insertion en économie sociale permet de véhiculer les PMR vers des sites d'intérêt communaux ou vers les hôpitaux de la région. Il s'agit d'un partenariat TEC-CPAS.



Notons encore que des formules originales voient le jour dans diverses communes. Un peu d'imagination permet de résoudre pas mal de difficultés. Ainsi à Durbuy, une camionnette de l'administration communale se rend dans les villages. Somme-Leuze a son « funambus », sorte de maison des jeunes ambulante. Et à Philippeville, le « Philinoctambus » organisé par la centrale de mobilité, effectue un ramassage des jeunes qui participent aux soirées villageoises de l'entité.



5. Les centrales de mobilité : solution en milieu rural ?

Par définition, la centrale de mobilité constitue un lieu d'information, de sensibilisation et de services sur les différents modes de déplacement permettant de circuler dans la commune ou d'atteindre des pôles voisins. Elle a pour objet de faciliter ou d'encourager les alternatives à la voiture.

Ce type de démarche est encore rare : en milieu rural davantage encore, car les alternatives sont limitées, et la voiture reste dans bon nombre de cas, comme on l'a déjà indiqué, presque incontournable. Ensuite, vu la faible densité de population et le nombre limité de demandes, le coût du service rendu par habitant est particulièrement élevé.

Cependant, il faut souligner le caractère social très important de ce type de service qui touche une population spécifique : les personnes âgées surtout, les publics en insertion, les enfants et les adolescents. Situées en milieu rural, les centrales de mobilité sont souvent associées à un bus local ou à un système de transport à la demande.

L'exemple français ...

L'étude française, déjà présentée au point précédent, fait le point sur la situation en France où différents systèmes ont été mis en place. Dix centrales de mobilité ont été identifiées. Elles s'adressent à tous les publics dans trois cas, sont destinées et réservées à des personnes en insertion dans sept cas. Les formules sont très variées, que ce soit en termes de gestion ou de services rendus : information multimodale, transport à la demande, ... Cela va jusqu'au prêt/location de véhicules, ce service s'adressant essentiellement aux publics en insertion. Ces centrales sont assez jeunes : elles ont en moyenne quatre ans.

Le covoiturage constitue un des terrains de travail des centrales de mobilité. Cependant, il reste rare et complexe à organiser en milieu rural et les résultats obtenus sont peu encourageants. L'offre et la demande sont limitées et les appariements difficiles. Cependant, il est parfois possible de rendre ponctuellement des services et par exemple de dépanner une personne qui souhaite se rendre dans un hôpital éloigné en trouvant parmi les conducteurs inscrits celui qui se rend régulièrement à proximité du pôle à atteindre. Le covoiturage joue donc un rôle social tout à fait bienvenu ! Signalons à cet égard l'initiative toute récente (mars 2005) dans le Hainaut des communes de Honnelles et Quiévrain. Engagées dans un plan intercommunal de mobilité, elles lancent une centrale de covoiturage qui sera coordonnée par l'Agence de développement local, afin de compenser la faible desserte en transport en commun de ce territoire.

Quant aux autres alternatives de modes de déplacement, tels les modes doux, un travail de fond reste à réaliser, qui demande encore de nombreuses années afin de garantir le confort et la sécurité attendus et suppose une grande proximité avec les communes pour relayer l'information. Les centrales de mobilité ont un rôle important à jouer en matière d'information et de promotion du vélo, notamment en participant à l'organisation d'événements, de balades, ...

Deux centrales de mobilité ont été récemment mises sur pied en Région wallonne : celle de Philippeville et celle de la Basse-Meuse. Il s'agit de projets pilotes, qui ont reçu un soutien financier européen et/ou régional, mais qui devraient à terme devenir autonomes financièrement, sinon ces centrales risquent bien de disparaître.

Si l'intérêt de ce type de service ne fait pas de doute, il faut toutefois s'interroger sur ses conditions de viabilité. Plusieurs critères semblent devoir être rencontrés pour s'assurer de leur pertinence et de leur succès :

- idéalement, la centrale doit proposer une grande variété de services, touchant à l'information et/ou à l'organisation du transport. Il s'agit par exemple de la mise en place de lignes de bus ou de solutions alternatives au transport en com-

mun : bus local ou transport à la demande, prêt ou location de véhicules (voitures, mobylettes, vélos), covoiturage, taxi social, réseaux de voies lentes, ... en sensibilisant et en éduquant les uns et les autres, en participant avec d'autres organismes ou associations à des activités de promotion ;

- la notion de partenariat constitue un autre ingrédient nécessaire à la réussite de ce type de projet. La centrale, à l'écoute de la demande des usagers, peut répercuter celle-ci auprès des organes chargés de l'offre de transport et constituer un relais tout à fait privilégié ;
- il y a par ailleurs une réflexion à mener pour définir des territoires de desserte pertinents : une centrale supracommunale de mobilité ? par bassin de vie ? Ce type de démarche est encore très marginal et expérimental en Région wallonne. Sa mise en œuvre suppose donc une étude approfondie au préalable pour bien cerner le contexte et les besoins, sans oublier le financement qui constitue un frein non négligeable pour ce type de service, non rentable directement. Pourtant son utilité ne fait pas de doute !

Un nouveau service donc, qui cherche encore des moyens, mais devra encore s'ajuster aux besoins pour atteindre une efficacité et une rentabilité maximum.

La centrale de mobilité de la Basse-Meuse

... résulte de l'association de trois communes : Bassenge, Oupeye et Visé qui, suite à l'élaboration de leur PCM, ont décidé de mettre en place ce type de service. La Centrale a un rôle d'information sur tous les modes de transport. Elle a tenté de développer le covoiturage, ce qui s'est avéré très peu porteur jusqu'à présent, et a développé un service de transport aux PMR : le bus 105. Surtout, elle fait circuler un minibus à la demande dans les trois communes, cinq jours par semaine, afin de relier les villages aux commerces et aux services communaux. Les réservations sont enregistrées par téléphone la veille par le téléphoniste de la centrale qui transmet alors sa feuille de route au chauffeur. Il s'agit d'un service coûteux, mais celui-ci permet de sortir les personnes âgées de leur isolement. Bon nombre d'entre elles, « revivent » ainsi grâce au minibus.



La centrale de mobilité de Philippeville

... est une expérience pilote en Wallonie. Partie intégrante du PCM, elle a été créée en 2003 et sera subventionnée jusqu'en 2007 par le FEDER⁽¹⁾ afin de promouvoir et de mettre en œuvre des alternatives à la circulation en voiture individuelle. Aisément accessible via son numéro vert, ses missions sont variées : renseigner sur les transports en commun, organiser le covoiturage et son service de bénévoles, promouvoir les modes de déplacement doux et le Philibus : bus local qui dessert les villages de l'entité. En outre, la centrale organise des sessions de formation des écoliers et des étudiants à la sécurité routière. Pour ce faire, des partenariats ont été établis avec le TEC, la police, Taxistop, Pro Vélo, la maison du Tourisme, ... On constate que des appels émanent aussi de personnes résidant en dehors de l'entité de Philippeville, ce qui signifie que l'impact de la centrale devient supracommunal et une ouverture de la centrale vers les communes voisines n'est pas à exclure. De nombreux projets sont à l'étude, la centrale étant à l'écoute des demandes et des opportunités et intervenant aussi souvent que nécessaire.

À noter que le guichet de la gare de Philippeville étant malheureusement promis à la fermeture, les bureaux de la centrale de mobilité vont prendre place dans l'ancienne gare : un signe ?

⁽¹⁾ Le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) sert principalement à cofinancer : les transports, les technologies de communication, l'énergie, l'environnement, la recherche et l'innovation, les infrastructures sociales, la formation, la réhabilitation urbaine et la reconversion industrielle, le développement rural, la pêche ou encore le tourisme et la culture.



6. À pied ou à vélo ... ou le retour de la mobilité douce à la campagne

Les déplacements à pied ou à vélo sont en général peu considérés en milieu rural, s'appuyant sur les hypothèses que les distances sont trop longues, que l'état des trottoirs (ou leur absence ou leur encombrement) permet encore moins qu'ailleurs l'utilisation de la marche pour se déplacer et que la vitesse des usagers motorisés rend la circulation des vélos en particulier bien trop dangereuse. Ces hypothèses sont lourdes de conséquences, et ce, à beaucoup d'égards : convivialité, sociabilité, santé, ...

Si certaines sont fondées, cela ne signifie pas pour autant qu'il n'y a pas de solution. La création et la valorisation d'itinéraires piétons ou cyclables pour se rendre à l'école par exemple⁽¹⁾ ou vers des lieux d'activités à caractère communautaire (centre sportif, académie de musique, club de tennis de table, local 3X20), voire au travail ... ont autant d'intérêt à la campagne qu'en ville, pourvu qu'ils soient adaptés aux besoins : fonctionnalité, confort, sécurité, distances raisonnables, ...

Et une réflexion sur ces modes de déplacement, en relation avec un PCM s'il existe, un PCDR, ou via une démarche de hiérarchisation du réseau pour chaque catégorie d'usagers, a tout son sens.

Cette démarche suppose de prendre en compte les trottoirs (existants, à améliorer ou à créer) en bordure de chaussée, les sites propres réservés aux modes doux (chemins et sentiers réservés aux piétons et parfois accessibles aux cyclistes), ainsi qu'éventuellement les chemins de remembrement, s'ils existent et s'y prêtent. À cet égard, les récentes modifications au code de la route, avec la création du signal F99c, offrent de nouvelles possibilités au gestionnaire de voiries afin d'imposer des restrictions d'accès⁽²⁾.

Si l'usage de la marche reste accessible à un grand nombre de personnes, les distances raisonnables à parcourir à pied ne doivent guère dépasser le kilomètre. À cet égard, le vélo, un peu moins accessible à tous, couvre cependant des distances plus longues : 3 à 5 kilomètres, ce qui permet souvent d'atteindre le village voisin.



De haut en bas : signal conventionnel F99c ; le retour à la mobilité douce à la campagne passe par la mise en oeuvre d'aménagements spécifiques permettant l'identification claire du statut de la voirie (facteur important de sécurisation)

Sources : ICEDD et © Ministère de l'Équipement et des Transports - Direction des Editions et de la Documentation (D434) – n° 05_03297

⁽¹⁾ Cette problématique est décrite dans la « Cemathèque 13 : Mobilité scolaire ».

⁽²⁾ Au sujet des chemins de remembrement, on se référera au point 6 de la « Cemathèque 10 : Le charroi agricole ».



Les chemins de remembrement constituent souvent un élément important dans l'élaboration d'un réseau cyclable

Des réseaux cyclables pour relier les villages

Le retour à l'usage du vélo est directement dépendant de l'existence de réseaux cyclables confortables, sûrs, fonctionnels, continus et attractifs.

Consciente de la nécessité de faire de gros efforts de ce côté, la Direction générale des Pouvoirs Locaux a initié en 1997 des projets d'itinéraires cyclables communaux⁽¹⁾. Parmi les neuf communes pilotes, cinq sont des petites communes. L'objectif est essentiellement de concevoir des réseaux utilitaires, de définir une stratégie d'action et une programmation d'interventions à réaliser pour obtenir des conditions de déplacement correctes.

Dans le cadre de l'élaboration des PCM, un volet « mode doux » doit être développé et déboucher également sur des propositions de réseaux et d'aménagements. Il est plus ou moins développé selon les cas, en fonction du contexte local, des problèmes rencontrés et des objectifs que se fixe la commune.

De son côté, dans un souci de cohérence et de bonne planification, le MET planche sur l'élaboration d'un schéma régional de déplacements cyclables. Celui-ci vise essentiellement le réseau régional, auquel il faut ajouter le RAVeL et, là où les conditions de déplacement sur les routes régionales s'avèrent peu sûres, les alternatives sur le réseau communal. Ainsi, des schémas directeurs sont élaborés ou sont en cours d'élaboration dans

les sept directions territoriales du MET. Ce projet s'appuie bien sûr sur les autres outils existants tels le PCM ou les réseaux d'itinéraires cyclables existants au niveau des communes. Ces études intègrent évidemment tout le territoire et prennent donc en compte l'accessibilité des villages à vélo.



Les abords de l'administration communale d'Eghezée font aujourd'hui la part belle aux modes doux

Retrouver le plaisir de la marche

Il existe à ce jour peu d'initiatives communales en matière de promotion et de développement de la marche, en particulier dans les villages. À part les plans piétons de Genève, et plus récemment de Liège, les références sont limitées.

De nouveau, les PCM intègrent, mais à des niveaux divers, la problématique de la marche, dans l'état des lieux d'abord, dans la détermination des axes prioritaires d'intervention ensuite. Il est parfois question d'un réseau piéton. Mais, en dehors d'un ensemble de recommandations ou de bonnes pratiques pour aborder les dimensions des trottoirs, les caractéristiques des traversées, ... les exemples qui montrent une étude plus fine et détaillée sont rares. Dans le cadre des crédits d'impulsion, des projets qui visent la création ou la sécurisation d'itinéraires piétons sont réalisés. Ils concernent bon nombre de communes rurales.

À Pepinster

... le PCM a défini les itinéraires cyclables mais aussi piétons pour différents villages de l'entité : Pepinster centre, Wegnez, Cornesse, Soiron.

⁽¹⁾ Cf. la publication réalisée par l'IBSR pour le compte de la DGPL : « Communes cyclistes ? Ca existe ! ... Quelques pistes pour promouvoir l'usage du vélo dans votre commune », Namur : IBSR-MRW, 1999.



Quelle stratégie, quelles recommandations ?

La question est souvent de savoir comment et par quel bout commencer. Une fois de plus, il n'y a pas de recette, mais quelques recommandations peuvent être formulées :

- **définir les pôles d'attraction** : dans un village, cela commence souvent avec l'école, l'administration communale, les services (poste, banque, mutuelle, ...), les commerces, la gare si elle existe ;
- **identifier les voiries qui pourraient être qualifiées de « collectrices » de piétons ou de cyclistes**, c'est-à-dire en retenant que l'un et l'autre n'aiment pas les détours, à moins que ceux-ci soient largement compensés par l'intérêt de l'itinéraire proposé : itinéraire en site propre par exemple (sentier, RAVeL, ...) ou particulièrement attractif ;
- **examiner ces collectrices à la lumière d'un ensemble de critères** : sécurité (attention aux carrefours !), confort (aspects géométriques, état du revêtement, ...).

On l'aura compris, cette démarche nécessite un travail sur carte mais aussi sur le terrain, et ensuite ... plus que probablement quelque budget d'amélioration des infrastructures existantes.

RAVeL et pré-RAVeL

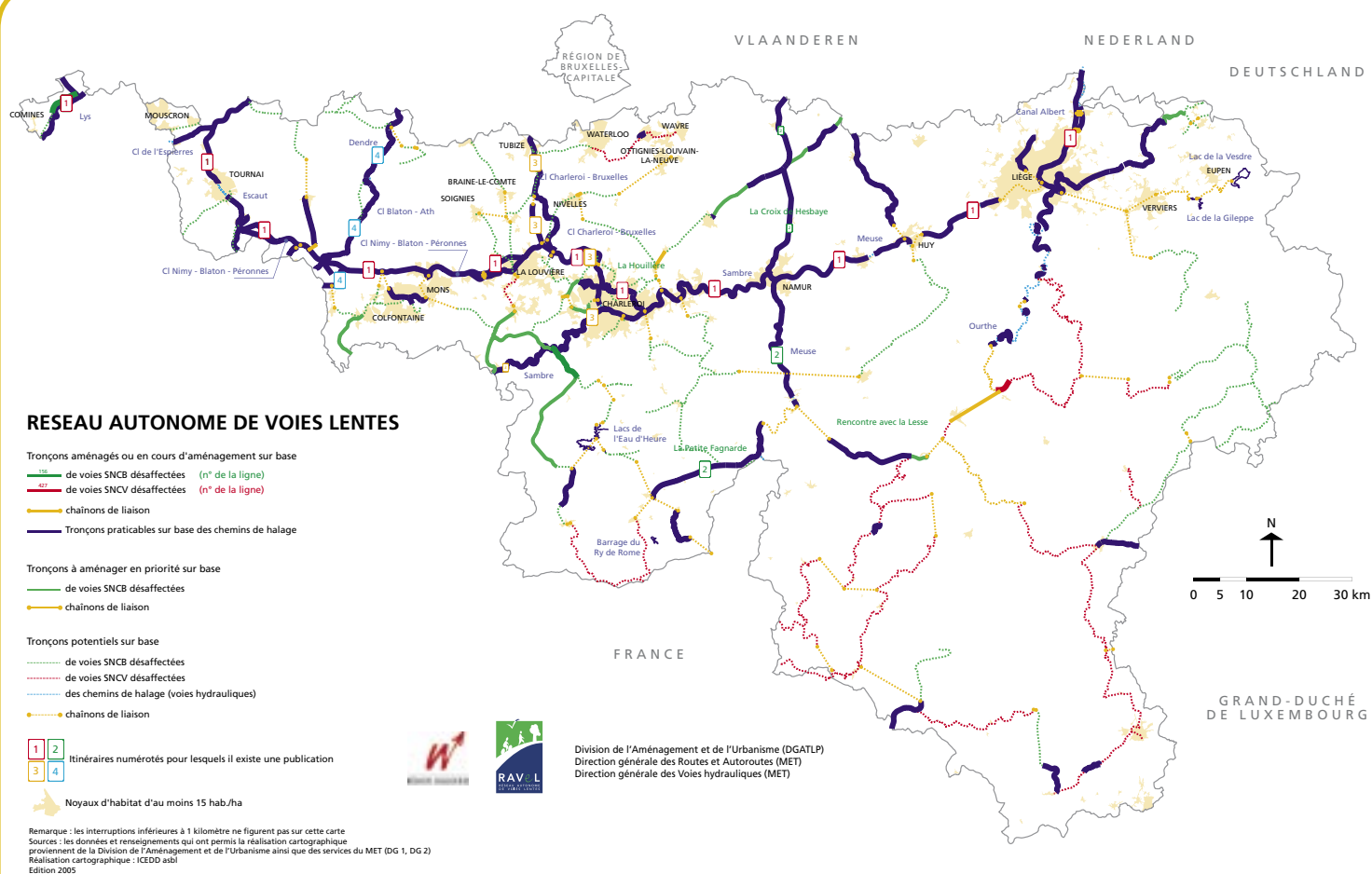
Le RAVeL, Réseau Autonome des Voies Lentes, a été créé en 1995. Son objectif est de réaliser un réseau d'itinéraires réservés aux usagers faibles : piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite et cavaliers là où la situation le permet.

Ce réseau emprunte essentiellement les chemins de halage et les lignes de chemin de fer désaffectées, les anciennes voies de chemin de fer vicinales. Là où c'est nécessaire, des itinéraires de liaisons sont à créer afin de constituer un véritable réseau. Une carte du programme RAVeL en Wallonie a été établie par la cellule RAVeL de la DAU. Celle-ci est régulièrement mise à jour.

Le réseau RAVeL constitue l'épine dorsale des plans de mobilité qui sont établis au niveau local ou régional pour ce qui concerne le déplacement des usagers non motorisés. Au niveau régional, les pistes cyclables situées le long des voiries régionales devraient, à terme, se connecter au RAVeL. Il en est de même au niveau local où un réseau de voiries spécifiques est à développer afin de permettre un accès sécurisé au RAVeL. En milieu rural, il permet et permettra de relier de nombreux villages comme ceux-ci à des petits centres ou à des villes.



De haut en bas : signalisation RAVeL conventionnelle et aperçu d'un tronçon du RAVeL2 en Hesbaye



Source : MET, cartographie ICEDD asbl

De gauche à droite : pause en bordure du RAVeL2 et le RAVeL1 centre à l'approche d'un ascenseur sur l'ancien canal du Centre

Sources : © MET, photos Michel Brent

L'objectif du réseau est de couvrir les déplacements quotidiens comme les déplacements de loisirs. Ceci a des répercussions immédiates sur les caractéristiques techniques du RAVeL, notamment via la nature du revêtement, le dimensionnement de la voie, l'éclairage de certains tronçons, la signalétique. À terme, le réseau RAVeL s'étendra sur 2 à 3 mille kilomètres.

Le RAVeL est géré par deux départements ministériels : d'une part le Ministère de l'Équipement et des Transports avec la Direction générale des Routes et Autoroutes et la Direction générale des

Voies Hydrauliques, d'autre part la Division de l'Aménagement et de l'Urbanisme de la Direction générale de l'Aménagement du territoire, du Logement et du Patrimoine du Ministère de la Région wallonne.

Ce projet rencontre un succès énorme auprès de la population et chacun est impatient de pouvoir profiter de ce réseau. Cependant, les budgets étant limités, et malgré une croissance de ceux-ci, il faudra encore de nombreuses années avant que soit terminée la réalisation complète de ce réseau.



C'est pourquoi, pour permettre la conservation et l'utilisation d'anciennes lignes de chemin de fer qui ne seront pas converties de sitôt en RAVeL, les communes peuvent entreprendre, en accord avec la Région wallonne, un pré-RAVeL c'est-à-dire effectuer un défrichage minimum, rétablir les écoulements et améliorer, si nécessaire l'assiette. Parmi les critères qui pèseront sur l'accord de la Région wallonne, on peut citer l'appartenance de la ligne au réseau tel que défini par les deux Administrations, l'intérêt particulier pour sa fonction utilitaire,....

Plusieurs expériences de pré-RAVeL existent déjà. On peut citer la ligne 87 Flobecq-Ellezelles, la ligne 48 Waimes-Saint-Vith et la ligne 141 Nivelles- Seneffe.



Source : <http://www.aevv-egwa.org/>

Un réseau européen de voies vertes comme colonne vertébrale

Dans le cadre du programme européen INTERREG IIC Aire métropolitaine de l'Europe de Nord-Ouest (AMNO), à l'initiative de l'Association européenne des voies vertes, fut mis en œuvre le projet REVER pour Réseau Vert Européen.

Le réseau vert européen est constitué en majorité de voies vertes, là où c'est possible, et de routes à faible trafic, pour permettre des cheminements de liaison entre les voies vertes ou encore relier ces voies à des pôles d'intérêt tels que villes, sites historiques ou naturels, zones résidentielles ou commerciales. Si les voies vertes sont utilisées pour le loisir et le tourisme, elles servent également aux déplacements quotidiens.

Les voies vertes de ce réseau sont définies comme « voie de communication autonome réservée aux déplacements non-motorisés, développée dans un souci d'aménagement intégré valorisant l'environnement et la qualité de vie, et réunissant des conditions suffisantes de largeur, de déclivité et de revêtement pour garantir une utilisation conviviale et sécurisée de tous les usagers de toute capacité. » À cet égard, l'utilisation des chemins de halage et des voies ferrées désaffectées constitue un support privilégié de développement des voies vertes.

Si l'enjeu de cette initiative dépasse largement l'intérêt local, elle concerne toutefois de nombreuses villes et communes rurales qui sont traversées ou proches de ce réseau dont elles sont susceptibles de profiter directement et probablement de s'y raccorder.



Source : © MET, photo Michel Brent

7. Chemins et sentiers : un précieux potentiel

La problématique des sentiers constitue aujourd'hui un enjeu important dans de nombreuses communes. Ils représentent un potentiel vraiment intéressant en matière de mobilité douce. Par ailleurs, la population en prend de plus en plus conscience et se présente parfois comme porteur ou cheville ouvrière de projets de revalorisation.

L'objectif est le plus souvent de définir un réseau de loisirs. Néanmoins aujourd'hui apparaît de plus en plus une volonté de développer aussi un réseau utilitaire. L'un et l'autre sont a priori complémentaires, le premier intervenant pour des liaisons plus longues, reliant deux villages par exemple, le second pour des liaisons plus courtes, à l'intérieur du village.

Quelques définitions

Le 10 avril 1841 est créée la loi sur la voirie vicinale. C'est le point de départ de l'établissement de notre réseau de chemins et sentiers. Cette loi a ordonné la délimitation et le recensement des chemins ainsi que leur inscription dans un atlas. Elle va mettre en place des procédures précises pour la création, la suppression et le déplacement des chemins et des sentiers. Elle va également astreindre les communes à veiller à l'entretien de la petite voirie et à prévoir l'octroi de subsides pour l'entretien et la conservation de celle-ci. Les effets de cette loi furent immédiats et des kilomètres de voiries vicinales furent construits.

Qu'est-ce qu'un chemin ou un sentier vicinal ? Il s'agit d'un chemin ou d'un sentier public inscrit à l'atlas des chemins vicinaux. Le réseau de communications vicinales est constitué par les chemins et sentiers publics communaux qui sont nécessaires pour assurer les communications publiques, soit à l'intérieur d'une même commune, soit avec les communes voisines, et qui est soumis au régime de la loi du 10 avril 1841.



Planche de détail de l'atlas vicinal de Thy-le-château (extrait)

Source : Service Technique de la Province de Namur

Cependant, l'actualisation de l'atlas des chemins a posé de nombreux problèmes et les modifications, qu'elles soient légales ou non, ont rarement été transcrites sur le document original. Remédier aux inexactitudes, imprécisions et lacunes de l'atlas suppose la réalisation d'un travail non négligeable, coûteux, long et délicat ! Pourtant, ce document présente, aujourd'hui encore, un grand intérêt et la question de sa mise à jour est régulièrement mise sur la table.

Il existe aussi des chemins ou sentiers non vicinaux. Un chemin ou un sentier dit «innomé» ou «communal non-vicinal» est un chemin ou un sentier non inscrit à l'atlas des voiries vicinales. Il s'agit donc d'un chemin plus récent que l'atlas (1841) et dont le statut n'est pas régi par la loi du 10 avril 1841, mais bien par le Code Wallon de l'Aménagement du Territoire (CWATUP).



Des initiatives à des niveaux divers

Plusieurs communes se lancent donc dans la rude tâche de repérage et d'identification des chemins et sentiers. C'est particulièrement le cas en Brabant wallon par exemple, où plusieurs projets sont soutenus, voire portés, par des habitants bénévoles.

Comment réhabiliter ?

Faut-il conserver les chemins de terre en l'état, moyennant le minimum d'entretien nécessaire, sachant que leur accessibilité restera limitée aux marcheurs, bien chaussés par mauvais temps, ou bien les rendre accessibles à davantage d'usagers : personnes à mobilité réduite, cyclistes, rollers, ... ?

Tout dépend de l'usage que l'on souhaite développer, du rôle du sentier en question dans le maillage, de l'environnement, des budgets disponibles, ... Ainsi, une fois de plus, au préalable, une bonne vision d'ensemble du réseau communal, de la fonction de chaque sentier (utilitaire ou de loisirs), de ses caractéristiques géométriques (largeur, topographie), de sa probable fréquentation, est indispensable. Ensuite l'élaboration du planing de mise en œuvre s'appuiera sur les priorités de travail se dégageant de l'étude préliminaire.

À Welkenraedt, consécutivement à l'élaboration du plan communal de mobilité, les habitants ont développé un projet « Quartier de vie » soutenu par la Fondation Roi Baudouin pour sécuriser un itinéraire cyclable permettant de collecter des enfants habitant dans l'est de l'entité et de les conduire vers l'école. Celui-ci a intégré des sentiers existants. Plusieurs d'entre eux ont fait l'objet de quelques travaux d'amélioration : élargissement de l'assiette et revêtement perméable de celle-ci (dolomie).



Le projet Transwal

Initié et soutenu par la commune de Walcourt, le projet Transwal est un projet participatif. En mai 2001, un groupe de citoyens bénévoles a commencé à travailler avec l'aide de l'Agence de Développement Local. Le groupe Transwal étudie et propose des itinéraires reliant les différents villages de l'entité par les chemins et les sentiers, la révision des anciennes promenades thématiques et la création de boucles VTT et VTC. Un partenariat plus large s'est établi entre les bénévoles du groupe, l'Agence de Développement Local, l'association Sentiers.be, la commune de Walcourt et de manière ponctuelle, le service Voyer de la Province de Namur ainsi que les gestionnaires forestiers. Le réseau de liaisons inter-villages (LIV) Transwal offre la possibilité de rejoindre le village voisin en toute quiétude et dans des conditions de sécurité optimales. Il est destiné aux promeneurs, sportifs, écoliers et cavaliers.

En 2004, sur un potentiel de 41 liaisons inter-villages, 18 étaient déjà balisées. Des panneaux d'accueil sont installés au centre des villages et vont bientôt accueillir une carte récapitulative de l'ensemble des liaisons.

Ce projet s'inscrit actuellement dans le cadre du programme européen LEADER+⁽¹⁾ et concerne, en plus de Walcourt, les communes de Cerfontaine, Florennes et Gerpinnes, membres du Groupe d'Action Local (GAL) de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

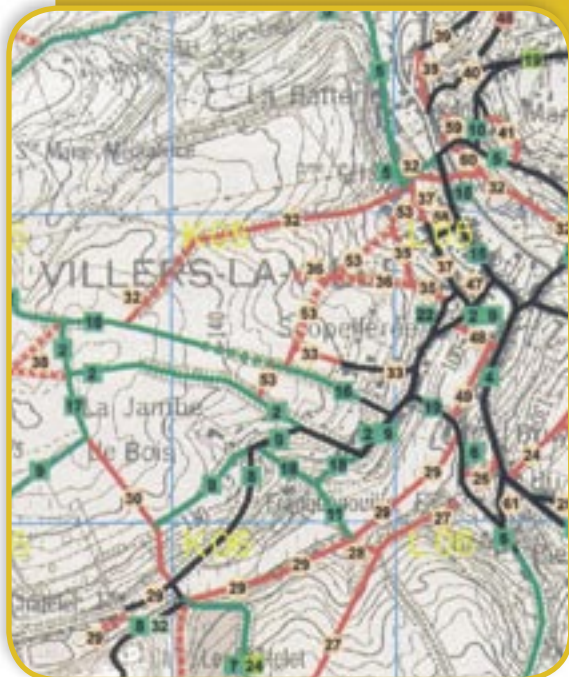


Source : <http://www.sentiers.be>

⁽¹⁾ Dans le cadre de Leader +, un projet est également développé à Jodoigne. Il s'agit de cofinancements de l'Union européenne et de la Région wallonne.

Villers-la-Ville met à jour son Atlas des chemins vicinaux

À Villers-la-Ville, c'est la commission Chemins et Sentiers, active depuis 2001 et constituée d'une quinzaine de bénévoles qui a remis à jour la carte de l'Atlas des voiries vicinales. Pour ce faire, elle a établi une méthodologie impliquant rigueur et systématisme et s'est fixé des objectifs précis s'appuyant sur la question : des sentiers où, comment et pour quoi faire ? Ce travail a débouché sur la réalisation de fiches descriptives pour chaque sentier. Sur 169 chemins recensés, 124 sont devenus des routes en tout ou en partie et 31 ont disparu en tout ou en partie. Parmi les 182 sentiers recensés, 39 sont devenus des routes, en totalité ou en partie. Quant aux autres, certains ont été supprimés partiellement et 103 ont disparu en partie. La valorisation des sentiers s'appuie sur trois types de projets : sentiers éco-pédagogiques, balades mais aussi retour à la mobilité douce par la remise en état des itinéraires permettant d'atteindre les pôles d'intérêt collectif : administration communale, écoles, églises, commerces, ...



Carte des sentiers de Villers-la-Ville



Sentiers à Eghezée et à Leuze

Le Centre culturel du Brabant wallon

... a mené un premier travail avec les associations bénévoles intéressées afin de cerner l'état de santé de la petite voirie, sentiers et chemins, et d'uniformiser une méthode de travail. Il a ensuite reçu mission d'établir un réseau local de voies vertes dans l'ensemble de la province, destiné à aider les communes dans le cadre de l'exercice de leurs tâches : cartographie des schémas de structure, réseaux de circulation pour usagers lents, ...



8. Aménager l'espace public des villages

Si une approche globale est particulièrement recommandée, portant sur l'ensemble du réseau de voiries, définissant une hiérarchisation de celui-ci, un réseau d'itinéraires pour les piétons et les vélos, ... c'est au niveau de mesures d'aménagement que bon nombre des objectifs que s'est fixé la commune vont se concrétiser. Dans la plupart des cas, les projets vont devoir faire face aux spécificités des espaces publics en milieu rural.



Vue du village de Chardonneux

Source : © Ministère de l'Équipement et des Transports - Direction des Editions et de la Documentation (D434) – n° 05_03483



Un exemple de rétrécissement visuel de la voirie

Source : © Ministère de l'Équipement et des Transports - Direction des Editions et de la Documentation (D434) – n° 05_03513

Il faut donc recréer « l'espace-rue »⁽¹⁾, un concept redécouvert dans le courant des années quatre-vingt⁽²⁾ et qui a pour enjeu de recréer des espaces initiateurs de vie sociale et d'échange, à l'inverse de l'urbanisation en ruban : sans âme et sans vie. L'espace-rue est un lieu de circulation, d'expression et de sociabilité. Il faut donc aussi en préserver la multifonctionnalité. L'histoire le rappelle : c'est au croisement ou le long des grandes voies de communication que sont nées les premières agglomérations : points de rencontre, de contact, pour le commerce, la fête, la vie de tous les jours, ...



Commune de Chatillon

Source : © Ministère de l'Équipement et des Transports - Direction des Editions et de la Documentation (D434) – n° 05_03302

⁽¹⁾ Le « Guide d'urbanisme pour la Wallonie », Namur : DGATLP, 2004, donne de l'espace-rue la définition suivante : « espace contenu entre les façades à rue des constructions situées le long de la voirie et le plan formé par celle-ci et les zones de recul qui la bordent ».

⁽²⁾ Cf. l'ouvrage « Espace-rue : espace de vie ? », Louvain-la-Neuve : Habitat et participation, 1987.

Les « points noirs » de la voirie en milieu rural

Des trottoirs qui n'en sont pas ou qui n'en sont plus

À la campagne, les trottoirs sont souvent en faible saillie ou de niveau avec la chaussée et il est fréquent de voir l'utilisateur stationner sur celui-ci, voire contre les façades des bâtiments, afin de dégager et de protéger son véhicule de la circulation. C'est une attitude assez habituelle, comme si la fonction du trottoir perdait son sens en milieu rural !

Par ailleurs, la largeur de l'espace public ne permet pas toujours de réaliser des trottoirs de largeur suffisante de part et d'autre de la chaussée.

Pour rappel, le code de la route⁽¹⁾, est très clair à cet égard. Celui-ci prévoit qu'en agglomération le stationnement est autorisé sur l'accotement uniquement si celui-ci est de plain-pied et à condition de laisser une largeur d'1,5 m disponible pour les piétons. Hors agglomération, le stationnement est autorisé sur l'accotement en saillie, comme de plain-pied. La règle d'1,5 m reste d'application s'il s'agit d'un accotement que les piétons doivent emprunter. Rappelons également que le stationnement est interdit sur la chaussée si celle-ci est divisée en bandes de circulation.

En pratique, il en est souvent autrement. Pour contrer ces habitudes, les moyens sont limités mais méritent toutefois d'être explorés. Leur mise en œuvre ne peut faire l'économie d'une étude approfondie afin de s'assurer qu'ils sont parfaitement appropriés à la nature des lieux et au type de trafic :

- des trottoirs en saillie, protégés si nécessaire, constituent dans certains cas une mesure efficace, encore faut-il qu'ils aient une largeur suffisante et que la configuration des lieux s'y prête : type et tracé de la voirie, implantation des bâtiments, ... Le trottoir en saillie est un concept plutôt urbain, néanmoins il convient de trouver une solution qui allie intégration au caractère du lieu et efficacité d'usage. Il est plus indiqué le long de voiries régionales que de voi-



La voirie étroite, au centre de toutes les convoitises

Source : © Ministère de l'Équipement et des Transports - Direction des Éditions et de la Documentation (D434) – n° 05_03380, 05_03385

ries communales. Enfin, le type de revêtement de ces accotements encourage ou dissuade la marche à pied. Ainsi un accotement herbeux est particulièrement dissuasif, il est rarement entretenu et le piéton, lorsqu'il existe encore, lui préfère encore l'asphalte ou le béton de la chaussée malgré ses dangers ;

- la création de déviements ou de chicanes encadrées de plantations par exemple conduit souvent les automobilistes à stationner leur véhicule sur la route et non plus sur le trottoir, et donc à dégager l'espace affecté aux piétons ;
- les mises en zone 30, en zone résidentielle ou de rencontre ne nécessitent plus d'espaces spécifiquement dédiés aux piétons et sont donc favorables à ceux-ci.

⁽¹⁾ Article 23 du code de la route.



Des vitesses trop élevées

C'est, encore plus qu'en ville, une situation qui caractérise les traversées de nombreux villages. Celle-ci est en partie due à l'absence de trottoirs et d'espaces différenciés. Nous ne détaillerons pas ici les différentes mesures permettant de réduire la vitesse. Rappelons cependant que la démarche doit être globale et ne peut intervenir au coup par coup. En conséquence, il faudra :

- au préalable, déterminer le rôle de la voirie en confrontant sa fonction à la nature des activités qui la bordent ;
- effectuer un découpage de la traversée en différentes séquences caractérisées chacune par le type d'espaces rencontrés ;
- identifier les éléments existants susceptibles de servir de support à l'aménagement : implantation des bâtiments, murets, plantations ;
- proposer enfin des interventions aussi efficaces, durables et intégrées que possible. Il est évident que la qualité de l'espace traversé, donc aussi de son aménagement, encourage, involontairement, une vitesse mieux adaptée et donc plus de sécurité et de convivialité. Les enjeux sont multiples !



Gesves : recréer un équilibre entre les fonctions motorisées permet de préserver les lieux d'activités à caractère communautaire

Source : © Ministère de l'Équipement et des Transports - Direction des Éditions et de la Documentation (D434) – n° 05_03414



Vue de l'entité de Chatillon : la qualité de l'espace traversé influence sans aucun doute le comportement du conducteur.

Source : © Ministère de l'Équipement et des Transports - Direction des Éditions et de la Documentation (D434) – n° 05_03287

Un espace public qui fait la part trop belle à la voiture

Le réseau routier qui traverse les villages a souvent pris possession de tout l'espace disponible, de façade à façade. Alors, comment intégrer l'infrastructure au cadre de vie ?

De nombreuses places de villages ont ainsi été complètement asphaltées et réduites à de vastes parkings, déserts en dehors des événements. Petit à petit, ces espaces, qui regroupent les derniers lieux d'activités à caractère communautaire (église, école, café, local communautaire,...), retrouvent une âme après avoir fait l'objet d'une requalification complète, gagnant un nouvel équilibre entre les fonctions de circulation motorisée et les autres : circulation lente et de séjour. Divers projets de réaménagement ont ainsi vu le jour, d'initiative communale, inscrits ou non au plan triennal, ou menés par la DGPL dans le cadre des opérations visant la création « d'espaces de convivialité » par exemple.



Le charroi agricole : des véhicules encombrants qui doivent néanmoins trouver leur place sur la voirie



Charroi agricole et aménagements

Pour chaque aménagement, il faudra faire le point sur ce qui est admissible pour ces véhicules, encombrants mais maniables, et sur ce qui ne l'est pas. Il faudra donc s'interroger au préalable sur la nécessité de passage de véhicules agricoles dans la zone concernée, prendre en compte celui des transports en commun (transports réguliers et scolaires), en s'inscrivant bien entendu dans une vision globale.

Quelques recommandations peuvent être faites afin de faciliter le passage des véhicules agricoles, là où c'est utile, pour éviter des dommages aux équipements et aux infrastructures, tout en atteignant les objectifs poursuivis. Cela concerne en particulier la largeur de la voirie, la réalisation de ralentisseurs de vitesse, la création d'îlots, de giratoires, ... pour lesquels des recommandations sont définies. Pour plus de détails à ce sujet, le lecteur consultera la Cemathèque 10 : Le charroi agricole⁽¹⁾.

Ainsi, dans tous les cas, outre la réflexion qui va porter sur le projet d'aménagement proprement dit, un soin tout particulier sera attaché à la conception, mais également au dimensionnement, sans oublier l'exécution !

Allier qualité et efficacité

La démarche est identique à celle des autres études. Elle suppose comme préalable l'établissement d'un diagnostic approfondi de la situation existante en y associant tous les acteurs concernés. La participation citoyenne a tout son sens dans ces projets.

Une fois de plus, il n'y a pas de recette, pas de solution toute faite ! En cette matière, s'il est possible d'éviter les « dispositifs » de réduction de la vitesse tels que plateaux, ralentisseurs, chicanes, ... l'aménagement sera beaucoup mieux intégré. Si l'on recourt à ces techniques, il faudra les traiter de manière aussi harmonieuse que possible.

⁽¹⁾ Cf. le point 6 de ce dossier : Le charroi agricole et les aménagements.



À cet égard, rappelons l'intérêt d'une réflexion sur l'implantation des bâtiments à construire (recul par rapport à la voirie, orientation, jeu de volumes, ...), celle-ci déterminant la perception de la rue qu'en aura le conducteur. Cet aspect des choses est trop peu pris en considération. Or il a un impact non négligeable sur le comportement des usagers, motorisés en particulier, sur leur attention et sur la vitesse qui sera pratiquée. Ainsi, dans certains villages, la configuration des lieux est telle que ceux-ci sont naturellement traversés à des vitesses très faibles : ce sont parfois des zones 30 effectives, alors qu'elles n'ont fait l'objet d'aucun aménagement. C'est l'implantation du bâti qui fixe cet état de choses.

Le Règlement général sur les bâtisses en site rural (RGBSR)⁽¹⁾ s'intéresse de près à cette problématique puisque ses recommandations en matière d'alignement et de volumétrie sont établies notamment pour assurer la qualité d'un espace-rue qui s'accompagne d'une circulation ralentie, d'un sentiment de sécurité pour les riverains et d'une plus grande convivialité de l'espace public. Cette perspective doit être prise en compte lors de l'élaboration des dossiers de permis d'urbanisme.

Par ailleurs, le Guide d'urbanisme pour la Wallonie⁽²⁾ distingue dix aires différenciées. Parmi celles-ci, « l'aire des villages » et « l'aire rurale ». Des recommandations sont proposées à propos des zones de recul, des voiries, du stationnement, ...



Chardonneux : l'intégration (qualité, disposition, recul, etc) du bâti existant s'avère souvent déterminante dans la façon dont le conducteur appréhende la voirie

Source : © Ministère de l'Équipement et des Transports - Direction des Editions et de la Documentation (D434) – n° 05_03483

(1) Le RGBSR a été adopté par arrêté de l'Exécutif régional wallon du 10 juillet 1985 (publié au Moniteur belge du 7 mars 1986) et est repris aux articles 322/12 à 322/25 du CWATUP.

(2) « Guide d'urbanisme pour la Wallonie », Namur : DGATLP, 2004.

Les programmes de subventions

La commune est donc confrontée à la réfection et à la revalorisation de son réseau de voiries, afin d'atteindre les différents objectifs définis dans les pages qui précèdent : sécurité, fonctionnalité, partage équitable de l'espace, qualité du cadre de vie.

Sans entrer dans le détail des différents subsides permettant d'aider les communes à entreprendre des travaux (plan triennal et modes de subventions spéciaux pour certains types de projets, concrétisation de projets émanant du PCDR, crédits d'impulsion, ... sans oublier les crédits de la SRWT pour l'aménagement de zones d'arrêts, le placement d'abribus, ...), il importe de rappeler tout l'intérêt d'établir une planification à court, à moyen et à long termes des aménagements à réaliser.

Source : © Ministère de l'Équipement et des Transports - Direction des Éditions et de la Documentation (D434) – n° 05_03310



Le vélo à Esneux, plus qu'une question de RAVeL

À Esneux, quel cycliste ne connaît pas le RAVeL, ce réseau très agréable et utile aux cyclistes qui veulent se promener dans des endroits accueillants ? Mais si l'on se penche sur un autre usage du vélo, un usage quotidien, à l'écart des voiries trop fréquentées et en même temps proche de lieux tels que magasins, écoles, centre administratif... c'était d'un autre type de piste cyclable dont avaient besoin les habitants. C'est la réflexion qui a été menée à Esneux, là où ce n'est plus tout à fait la ville mais où ce n'est pas non plus complètement la campagne...sauf en ce qui concerne les transports en commun.

Dans le cadre des « crédits d'impulsion », ceux-ci ayant pour objet de « soutenir financièrement les investissements communaux destinés à concrétiser les résultats d'études de mobilité », a été proposée la création d'une

piste cyclable longue de 4 km en rive droite de l'Ourthe (le RAVeL étant en rive gauche) afin de relier la passerelle des Prés de Tilff au parc du Monceau à Méry. Un deuxième projet, subside en 2001, a permis de prolonger ce tracé d'environ 700 mètres jusqu'au pont de Méry.

La piste ainsi tracée permet l'accès à l'antenne administrative de Tilff, aux commerces de détail, aux moyennes surfaces, aux établissements scolaires proches, aux cités de logements sociaux, aux parcs résidentiels de Méry, aux plaines de jeux.... Bref, elle encourage le déplacement à vélo, en milieu semi-rural, à l'écart du trafic de la route nationale 633 mais sans trop s'éloigner des facilités situées le long de celle-ci.



Source : Commune d'Esneux



9. Conclusion

Comment apporter une offre de transport diversifiée, se traduisant par des solutions alternatives aux solutions traditionnelles dans nos villages ? Comment recréer un espace public de qualité, équitablement partagé entre tous les usagers ? Est-ce pensable ? Est-ce réaliste ? L'automobile pourra-t-elle un jour perdre sa suprématie ? Et bien sûr, comment gérer mieux son territoire, afin de limiter les besoins de déplacement ?

Les différents articles qui composent ce dossier montrent bien les spécificités des déplacements en milieu rural. Les villages sont peu sujets à des problèmes de congestion et de stationnement, sauf très localement, aux abords des écoles en particulier, mais souffrent davantage d'une offre de transport très limitée et d'un espace public pauvre et peu sécurisant. De leur côté, les chiffres des enquêtes de comportements de mobilité indiquent que tout tend à des modes de vies proches, en ville et à la campagne.

Quelle est la marge de manœuvre ? La voiture particulière : unique mode de déplacement des ménages en zones rurales ? À cet égard, on dispose de peu d'arguments concrets en faveur

d'une modification radicale des comportements. Par ailleurs, la corrélation entre une offre faible de transport en commun et une motorisation plus élevée des individus est évidente et vice versa. Bref, encore le cercle vicieux.

Qu'attendre de l'avenir ? Les politiques et les exemples décrits sont significatifs d'une volonté de corriger la situation, de redonner à la marche, au vélo et au transport en commun, la place qu'ils méritent pour plus d'équité, pour une meilleure qualité de vie. Le chemin est long à parcourir, mais des petits pas sont franchis. Il subsiste cependant le problème des moyens financiers nécessaires. Il reste aussi à inscrire l'aménagement du territoire dans une perspective de développement durable et de gestion parcimonieuse du sol.

Deux objectifs fondamentaux nous semblent bien d'actualité : œuvrer en faveur du transfert modal lorsque c'est possible, ne fut-ce que pour quelques déplacements, mais aussi rencontrer les besoins de mobilité d'une population qui ne dispose pas de voiture. Et ne pas oublier que le développement des zones rurales doit aussi s'appréhender dans une approche plus large, qui tienne mieux compte de la relation ville-campagne, la première conservant, indubitablement, son caractère polarisant.



De gauche à droite : aménagements à Heinstert, Treignes et Loverval

Source : © Ministère de l'Équipement et des Transports - Direction des Editions et de la Documentation (D434) – n° 05_03517, n° 05_03360, n° 05_03677



10. Bibliographie

PUBLICATIONS

Adetec, **Services à la demande et transports innovants en milieu rural : de l'inventaire à la valorisation des expériences – Rapport final** Datar, DTT et Ademe, novembre 2004. Ce rapport est téléchargeable sur le site Internet : <http://lesrapports.ladocumentationfrancaise.fr/BRP/054000165/0000.pdf>.

De la route à la rue en milieu rural : mobilité et sécurité routière, outils du développement rural, Bruxelles : FRW-IBSR, 1996.

Coup d'œil sur les voiries wallonnes : aperçu des aménagements des voiries en Région wallonne, Bruxelles : IBSR, 2000.

Le plan communal de mobilité. Evaluation de projets-pilotes wallons – Méthode de conception, Namur : IBSR-MRW, 1997.

Communes cyclistes ? Ca existe ! Quelques pistes pour promouvoir l'usage du vélo dans votre commune, Namur : IBSR-MRW, 1999.

Guide d'urbanisme pour la Wallonie, Namur : DGATLP, 2004.

Espace-rue : espace de vie ?, Louvain-la-Neuve : Habitat et participation, 1987.

SITES INTERNET

<http://www.sentiers.be> : pour tout savoir sur le projet et sur les chemins et sentiers : histoire, législation, ...

<http://www.transport-on-demand.com> : Transport Optimisé à la Demande (tod) : avant tout du transport sur mesure

<http://www.infotec.be> : itinéraires, horaires, tarifs, services spécifiques.

<http://mobilite.wallonie.be> : PCM et autres actions « mobilité » en Région wallonne

11. Adresse utile

Fondation rurale de Wallonie (FRW)

Avenue Reine Astrid, 14, B-5000 Namur

Tél. : 081 26 18 82

direction@frw.be

<http://www.frw.be>

(Antennes décentralisées sur tout le territoire wallon)

RÉALISATION

Dossier préparé et mis en forme par
ICEDD asbl
Boulevard Frère Orban, 4
B-5000 Namur



- **Coordination et rédaction**

Françoise BRADFER, ICEDD asbl

- **Comité de lecture**

Tom DE SCHUTTER, UVCW
Bernadette GANY, MET-D311
Philippe LORENT, MET-D311
Murielle MAGIN, Philippeville
Marc MASY, SRWT
Jean-Christophe SIMON, FRW
Michel VAN DER MEERSCHEN, DGATLP
Dominique VAN DUYSE, MET-D311

- **Éditeur responsable**

Georges DEREAU
Ministère wallon de l'Équipement et des
Transports
Boulevard du Nord, 8
B-5000 Namur

- **Impression**

MET – D.434
Tél. : 081 72 39 40





Déjà parus dans cette collection

1. Le conseiller en mobilité : contexte, rôle et outils
2. Les pièges de la mise en œuvre des plans communaux de mobilité
3. La gestion de la demande de mobilité
4. La mobilité et l'aménagement du territoire
5. Mobilité, consommation d'énergie et pollution de l'air : quels enjeux pour demain ?
6. Tous en piste pour le vélo !
7. Une réunion ? Et si on en parlait ...
8. La signalisation, aussi une question de bon sens ...
9. Les CeM à la découverte de La Rochelle
10. Le Charroi agricole
11. Le stationnement : encore et toujours au coeur de la mobilité – 1. Problématique générale
12. Le stationnement : encore et toujours au coeur de la mobilité – 2. Applications et effets
13. Mobilité scolaire

Réseau des CeM

Bernadette GANY – Coordinatrice
D.311 - Direction des Etudes et de la Programmation
Boulevard du Nord, 8
B-5000 NAMUR
Tél. : 081 77 30 99 – Fax : 081 77 38 22
Courriel : reseau-cem@met.wallonie.be
Site : <http://cem.mobilite.wallonie.be>

Centre de documentation et de diffusion en mobilité

Delphine ROSSOMME et Brigitte ERNON – Gestionnaires
D.311 - Direction des Etudes et de la Programmation
Boulevard du Nord, 8
B-5000 NAMUR
Tél. : 081 77 31 32 – Fax : 081 77 38 22
Courriel : centre-doc-mobilite@met.wallonie.be
Site : <http://documentation.mobilite.wallonie.be>