

la CeMathèque

dossier thématique

> Déplacements en milieu rural. Quelles alternatives ?

- > Quelques définitions et points de repère
- > Le transport en commun en milieu rural.
Quelles alternatives ? Quels partenariats ?
- > Un service en expansion : le taxi social
- > Initiatives de covoiturage et de voitures partagées
- > Passé et avenir du concept de « centrale de mobilité »
- > A pied ou à vélo ... quels réseaux de mobilité douce ?
- > Dynamiques supracommunales.
L'Union fait la force !





> Préambule

La Cemathèque n°14, consacrée à la mobilité en zone rurale et réalisée en 2005, est aujourd'hui épuisée. Or, cette thématique est régulièrement mise en avant par les Conseillers en mobilité, qui rappellent, à juste titre, que les problématiques urbaines sont loin de couvrir tout le territoire wallon !

Qu'est-ce qui a changé en cinq ans ? Le discours est-il différent ? Le mythe de la maison au milieu des bois a-t-il vécu ? Et celui des zones d'activités économiques ou commerciales en pleine nature a-t-il encore sa place ?

Il ne s'agit pas d'annoncer la fin des zones rurales au profit des centres urbains, mais de se pencher sur l'évolution de ces territoires, d'abord dévolus à l'exploitation du sol, jusqu'à devenir attractifs pour l'implantation de lotissements, de zones d'activités économiques, commerciales et de services.

Le contexte y est particulièrement favorable au tout à la voiture, et l'absence de celle-ci est, plus qu'ailleurs, ressentie et vécue comme un facteur d'isolement social. Cette situation touche particulièrement les catégories de personnes plus captives, à savoir : les jeunes, les personnes fragiles socialement et économiquement, et les personnes âgées.

L'objectif de cette Cemathèque est de proposer un état des lieux sur les projets et les initiatives développés afin de bien prendre en compte les besoins d'une mobilité durable et d'une accessibilité pour tous. Car le manque de mobilité est un frein à l'accès à la formation, à l'emploi, à la santé, et aux activités de loisirs, sportives, culturelles, sociales. À cet égard, des expériences diverses sont menées afin de mettre en place une offre de transport qui permette de se déplacer sur ces territoires peu denses et inégalement desservis par les transports en commun. Pour mener à bien ces projets, des collaborations supracommunales, voire provinciales, se mettent en place, à la recherche d'une échelle de travail pertinente.

Les questions du territoire et de la localisation des activités d'une part, des aménagements de l'espace public d'autre part, feront, quant à elles, l'objet d'une autre Cemathèque, à paraître également en 2011.

Table des matières

1. Introduction	4
2. Quelques définitions et points de repère	6
3. Le transport en commun en milieu rural. Alternatives ? Partenariats ?	10
4. Un service en expansion : le taxi social	18
5. Initiatives de covoiturage et de voitures partagées	22
6. Passé et avenir du concept de « centrale de mobilité »	26
7. À pied ou à vélo ... des réseaux de mobilité douce	28
8. Dynamiques supracommunales. L'Union fait la force !	33
9. Conclusion	37
10. Bibliographie	38



Sources : Brent, fasd.be, technosavysolutions.



> 1. Introduction

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

Aujourd'hui, force est de constater que satisfaire les besoins d'accessibilité est coûteux à beaucoup d'égards : espace consommé, énergie dépensée ... et les solutions alternatives sont difficiles à organiser et à mettre en œuvre là où règne une dispersion des activités. Cette situation est lourde de conséquences pour les zones rurales en particulier.

Permettre une accessibilité multimodale adéquate dans les zones peu denses nécessite donc la mise en place d'une offre de transport circonstanciée, qui rencontre les besoins de différents types de population. Cette publication aborde successivement les différentes pratiques envisageables.

Le premier chapitre tente de définir ce que l'on entend par « commune rurale », pour arriver à la conclusion qu'il est difficile de s'arrêter sur une seule approche. En effet, différents critères méritent d'être pris en compte et la réalité rurale est plurielle.

La problématique de l'offre en transport en commun existante, en milieu rural en particulier, fait l'objet du second chapitre, qui décline ses différentes formes : lignes régulières, bus express, transport à la demande et bus locaux.

Un nouveau service est aujourd'hui en forte expansion : il s'agit du taxi social, créé généralement à l'initiative des communes, CPAS ... Il fait l'objet depuis 2009 d'une réglementation qui fixe dorénavant les modalités d'organisation de ce service. Un chapitre est consacré à ces différents aspects.

Des initiatives de covoiturage ont également toute leur place car, si les appariements sont un peu plus difficiles en milieu rural, les distances y sont plus longues et, à cet égard, l'intérêt plus important. Cette pratique est également traitée dans cette publication.

La centrale de mobilité constitue en soi un lieu privilégié de rassemblement d'informations sur l'offre disponible, et pourquoi pas de mise à disposition de services spécifiques. Si les premières expériences menées en Wallonie n'ont pas été couronnées de succès, le concept évolue aujourd'hui et de nouvelles initiatives voient le jour. Une brève présentation en est proposée ainsi qu'un compte-rendu des dernières expériences en cours.

Les modes doux ont-ils un rôle à jouer en milieu rural ? Oui, bien sûr, lorsqu'un certain nombre de conditions sont rencontrées. Réseau cyclable et itinéraires piétons doivent être identifiés et faire l'objet d'une mise en valeur, d'une amélioration du confort et de la sécurité, le cas échéant.

Enfin, la question d'une échelle du territoire pertinente en regard de chaque initiative conduisant à améliorer l'offre de transport existante a tout son sens, en particulier en milieu rural. On constate ainsi que les provinces, des communes associées dans le cadre d'un groupe d'action locale, développent des projets, voire une vision plus globale des actions à mettre en œuvre. Cette thématique fait l'objet du dernier chapitre de la Cemathèque.



Sentier « Begonias-Croix », TEC : liaison « Express » Bastogne-Namur. Sources : ICEDD, SRWT.



Survol du village de Neufmaison. Source : Guy Focant, DGARNE.



> 2. Quelques définitions et points de repère

Quelles sont les communes qui sont concernées par la ruralité, c'est-à-dire par une faible densité de population et par un pourcentage important des terres affectées à l'agriculture, à l'élevage ou aux forêts ? Il n'existe pas de définition officielle de commune rurale. Le seul critère défini est celui de l'OCDE. Par rapport à celui-ci, des nuances ou des critères complémentaires sont proposés par la Direction générale de l'Agriculture, la Fondation rurale de Wallonie et plus récemment la Cellule d'analyse et de prospective de la ruralité des Facultés universitaires de Gembloux.

Qu'entend-on par commune rurale ?

L'OCDE propose la nomenclature suivante pour distinguer les territoires* :

- essentiellement ruraux : les territoires dont plus de 50 % de la population vit dans des communautés rurales (une communauté rurale a une densité de population de moins de 150 habitants/km²) ;
- relativement ruraux : les territoires dont 15 à 50 % de la population vit dans des communautés rurales ;
- essentiellement urbains : les territoires dont moins de 15 % de la population vit dans des communautés rurales.

Si l'on retient comme critère de ruralité le seuil fixé par l'OCDE de 150 habitants/km²¹ : parmi les 262 communes qui composent la Région wallonne, 123 communes répondent à ce critère. Ainsi, sur cette base, on estime que 47 % du territoire wallon est rural et que 21 % des wallons habitent à la campagne. Toutefois, cette approche ne prend pas en compte les villages qui font partie de communes urbaines.

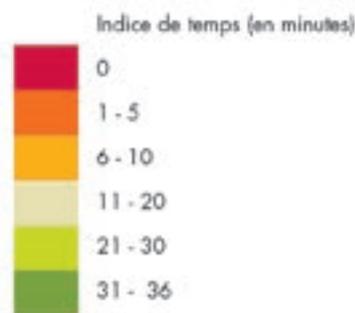
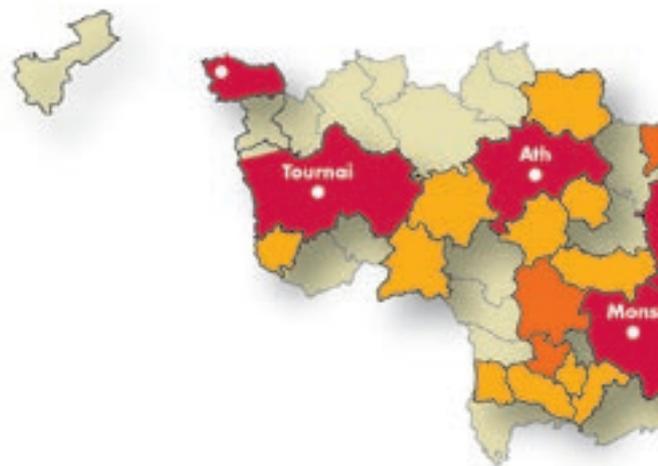
Par ailleurs, les trois quarts du territoire de la Région wallonne sont couverts de terres agricoles et de forêts.

Un second critère de ruralité est proposé par la Direction générale de l'Agriculture, des Ressources naturelles et de l'Environnement du SPW. Il s'agit de celui que l'Union européenne reprend dans le cadre de sa politique de développement rural, à savoir, un espace non bâti supérieur à 80 % (surfaces agricoles, boisées ou naturelles). Il sert de base pour l'établissement du Plan wallon de développement rural (PWDR) et la détermination des communes dont les projets sont recevables. Il va permettre le soutien à la mise en œuvre de toute une série de mesures dans le secteur agricole (AIDA, ...) et environnemental (MAE, Natura 2000, ...) ainsi qu'en faveur du développement économique des zones rurales et ce jusque 2013. Toutefois, il ne s'agit pas d'un critère officiel.

Les critères de ruralité font aujourd'hui l'objet de remises en question et le seuil de 150 habitants/km² est discuté². L'étude réalisée par la Cellule d'analyse et de prospective de la ruralité (CAPRU)³ propose d'associer au critère de densité de la population un indice de « périphéralité » (P_i), qui prend en compte :

- un périmètre qui intègre la commune dans son environnement (par rapport aux communes limitrophes wallonnes ou frontalières) ;

² À titre d'information, signalons que la Région flamande a opté en faveur d'une révision du critère définissant les communes rurales flamandes. Le seuil de densité de population a été relevé à 600 habitants/km² afin de mieux refléter les réalités de la Flandre. Ce nouveau seuil a été adopté dans le programme flamand de développement rural 2007-2013.
³ « De nouveaux critères de ruralité en Région wallonne ». <http://capru.fsagx.ac.be/etudes/7-etudes/104-de-nouveaux-criteres-de-ruralite-pour-la-region-wallonne>.



Indice d'accessibilité aux services.
Source : CAPRU – Chiffres 2007.

¹ Source: «Créer des indicateurs ruraux pour étayer la politique rurale», OCDE, 1994.

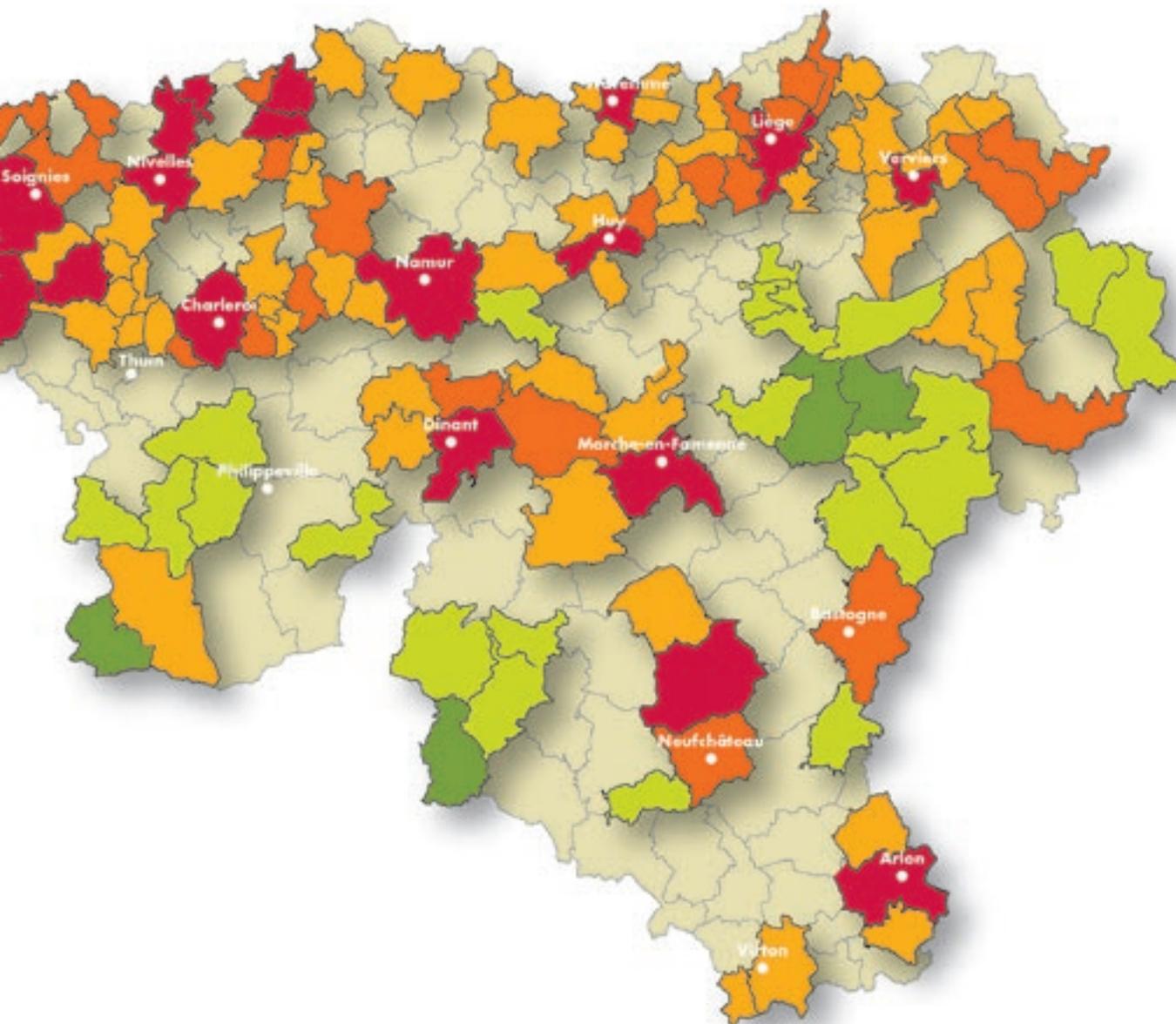
- un indicateur d'accessibilité aux services (accessibilité géographique), qui intègre la plus ou moins grande facilité avec laquelle il est possible de se rendre en un lieu et l'intérêt que suscite ce lieu.

Sans entrer davantage dans les détails de cette approche, celle-ci montre bien les interrelations entre les territoires et pose par ailleurs d'emblée la question des déplacements en termes d'accessibilité et non de mobilité.

Le transfert de populations des zones urbaines vers les zones rurales a généré des besoins nouveaux en équipements et en services. Les habitants se sont dispersés sur le territoire tandis que la plupart des emplois et les services se concentrent dans des pôles, situés en zone urbaine ou dans des zones d'activités économiques créées en périphérie des villes, voire dans les campagnes.

VARIABLE DE COMPARAISON	DENSITÉ POP≤150 HAB./KM²	PI≤705 HAB./KM² OU DT>15 MINUTES	DENSITÉ POP≤150HAB./KM² OU S*>80%
Nombre de communes répondant au critère	122	157	175
Population wallonne totale répondant aux critères	21,1 %	33,9 %	36,2 %
Superficie wallonne totale répondant aux critères	64,0 %	75,4 %	79,0 %
Superficie wallonne non-bâtie potentiellement rurale (S*) répondant aux critères	68,6 %	79,4 %	83,4 %
Superficie wallonne consacrée à l'agriculture répondant aux critères	59,7 %	73,6 %	80,0 %

Impacts liés à l'utilisation du néo-critère de ruralité (indice de périphéralité ≤705 hab./km² ou indice de temps>15 minutes). Les données utilisées datent de 2007. Source : CAPRU.





Etagement urbain. Source : lechainonmanquant.be.

Des réalités diverses

La ruralité wallonne est plurielle. Le milieu rural wallon n'est pas un tout homogène et 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. Certaines régions rurales ont acquis une fonction résidentielle importante qui va jusqu'à menacer leur spécificité. 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. En outre, les niveaux d'équipement et de services et les moyens financiers diffèrent d'une commune à l'autre.

Il existe donc une certaine variété de configurations. Néanmoins, ces communes comptent 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 ..., une fois de plus, la catégorisation pure et simple n'est pas de mise.

Un contexte social préoccupant

La localisation des entreprises, des services, des commerces, des équipements a un impact non négligeable pour un certain nombre de personnes, due à l'immobilité à laquelle celles-ci sont confrontées : pas de véhicule, pas de desserte en transport en commun.

Ainsi, des demandeurs d'emploi peuvent être amenés à refuser un poste ou une formation, faute de moyens pour pouvoir s'y rendre. Participer tout simplement à un entretien d'embauche peut constituer le premier obstacle. Le manque d'accessibilité des zones d'activités économiques est un handicap réel, trop peu pris en considération, sans oublier la localisation de certaines zones d'habitat qui constitue l'autre maillon faible de la chaîne. Il convient donc de maintenir une distinction entre la mobilité résidentielle (ou migration permanente) et la mobilité quotidienne (ou migration alternante). À cet égard, signalons les initiatives de plusieurs entreprises d'économie sociale pour faciliter l'apprentissage de la conduite ou mettant à disposition des demandeurs d'emploi des mobylettes par exemple.

Les femmes, les jeunes, les plus de 55 ans et, plus généralement, les peu qualifiés, sont les moins mobiles et donc les plus dépendants d'une accessibilité alternative à la voiture.

Pour certaines personnes, envisager des déplacements nécessite une véritable formation qui comprend l'identification des trajets, la localisation des arrêts de transport en commun, la reconnaissance des lieux, l'assimilation des horaires : des savoirs théorique et pratique qui ne sont pas toujours à la portée de tous.

Un groupe de travail

Un groupe de travail a été mis sur pied par le Ministre ayant la mobilité dans ses compétences, afin d'examiner comment coordonner et rationaliser au mieux l'offre existante, caractérisée par la diversité de ses formes et de ses structures, et d'en dégager les forces, les faiblesses, afin de dessiner des pistes de travail pour l'avenir.

Cette démarche vise l'organisation d'une table-ronde des acteurs de la mobilité rurale : TEC, SNCB, Région, Conseillers en mobilité, acteurs d'une mobilité alternative ... Cette table ronde, qui se déroule à l'heure de l'édition de cette publication, a notamment pour objectif d'établir des recommandations concrètes en vue de soutenir des offres de mobilité répondant aux enjeux d'une mobilité en milieu rural pertinente et intégrée.



Extraits du rapport «Politique d'aménagement du territoire pour le 21^{ème} siècle ». Source : Ministre Philippe Henry, en charge de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité.



Initiative d'économie sociale : apprentissage de la conduite aux demandeurs d'emploi. Source : blogs.sudouest.fr.



> 3. Le transport en commun en milieu rural. Alternatives ? Partenariats ?

Comment répondre aux besoins de transport dans les zones peu denses ?

Les services réguliers du TEC y effectuent une desserte limitée, d'un point de vue de la couverture du territoire, mais surtout de la fréquence de passage.

La carte ci-dessous, issue d'une étude menée par la SRWT, montre que l'offre de base (non scolaire) en zone rurale est lacunaire, en termes de couverture mais surtout de fréquences offertes.

Les faibles densités de population, et à fortiori, de demandes de déplacement rendent difficile la desserte du territoire. Les coûts tant financiers qu'environnementaux d'une desserte classique sont extrêmement importants. Pourtant la nécessité d'offrir des solutions efficaces de déplacement dans les zones rurales est impérative.

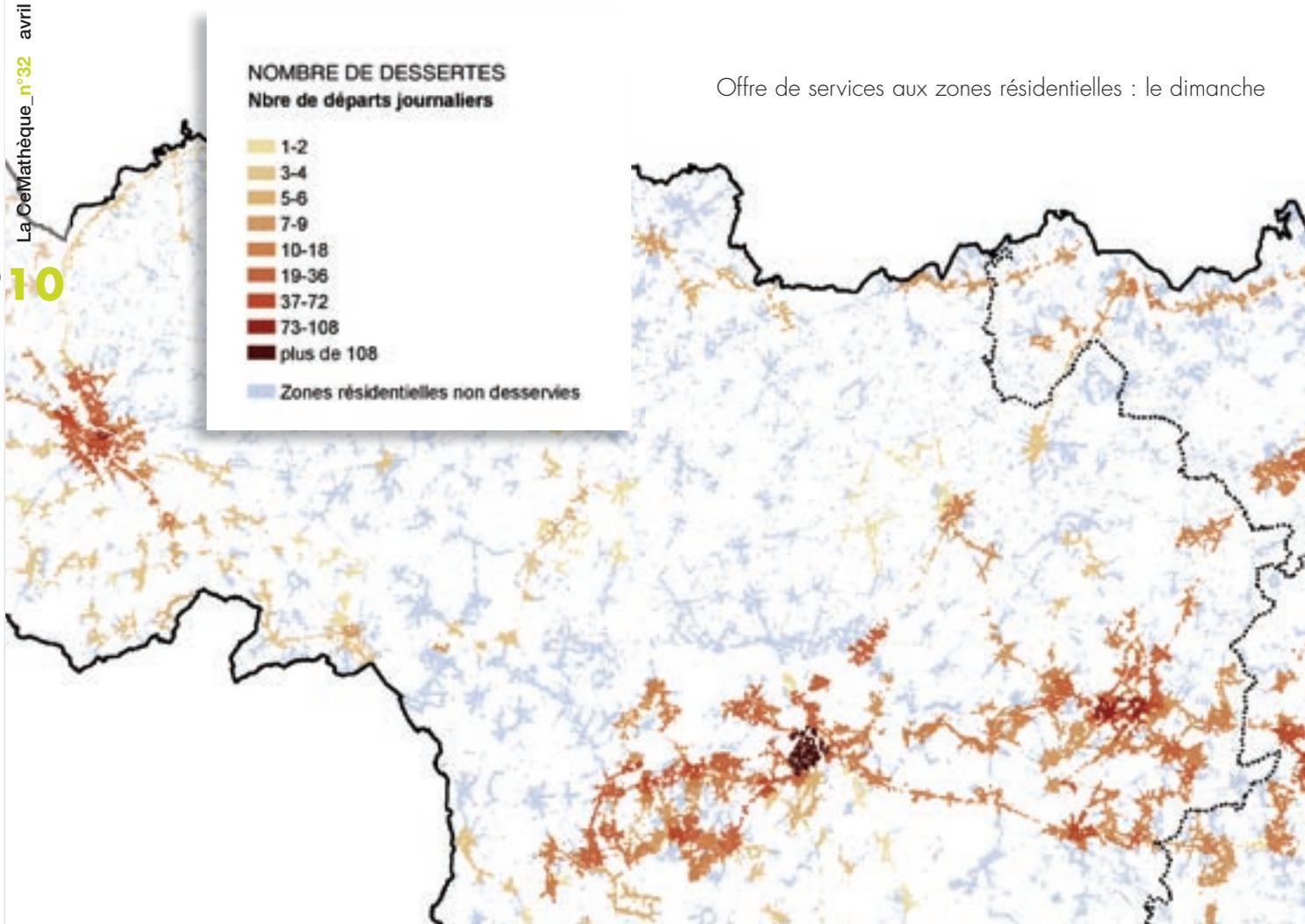
En effet, cette situation pose des problèmes en particulier à la population captive : personnes ne disposant pas de véhicules, personnes âgées, jeunes ... et n'encourage pas, voire ne permet pas le transfert modal de la population motorisée.

Les conclusions de l'étude menée par la SRWT montrent que la juxtaposition des contraintes sociales, économiques et environnementales devra inciter le Groupe TEC à revoir en profondeur la structure de l'offre afin de la rendre plus efficace et certainement plus lisible pour les clients actuels mais aussi pour de nouveaux utilisateurs.

Pour atteindre cet objectif, le Groupe TEC devra préalablement développer et/ou s'appuyer sur des solutions complémentaires adaptées, crédibles et durables, renforçant ainsi son rôle de Manager de la Mobilité.

Ces solutions existent déjà en partie et sont progressivement mises en œuvre par divers acteurs dont les TEC, mais leur succès se heurte encore à la culture et aux mentalités.

Des services spécifiques sont petit à petit mis en place dans certaines communes. Des initiatives sont également développées par les TEC. Certaines sont déjà bien ancrées, d'autres sont en cours d'expérimentation. Et quelques associations ne sont pas en reste pour apporter leur pierre à l'édifice.



Un accent sera également mis dans le Groupe TEC sur la recherche d'une plus grande cohérence entre les solutions proposées tant sur le plan de l'intermodalité que sur le plan de la couverture géographique des solutions offertes.

En effet, en milieu rural, c'est une diversité de solutions adaptées et complémentaires qui se développent aujourd'hui, afin de rencontrer les besoins des scolaires, des navetteurs, des visiteurs, des utilisateurs des infrastructures de loisir ... Il est indispensable de veiller à ce que ces solutions convergent vers la satisfaction maximale des utilisateurs.

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

Le réseau des TEC, tel que nous le connaissons aujourd'hui, découle de son histoire. Au gré de restructurations successives, liées entre autres à l'expansion de l'automobile, des lignes peu fréquentées ont été supprimées dans les zones rurales. Le réseau de lignes régulières du TEC se focalise aujourd'hui d'abord sur la desserte des écoles et des pôles d'emploi.

C'est ainsi que la desserte en bus aux heures creuses est devenue squelettique en zone rurale et que le réseau a perdu, petit à petit, de plus en plus de son

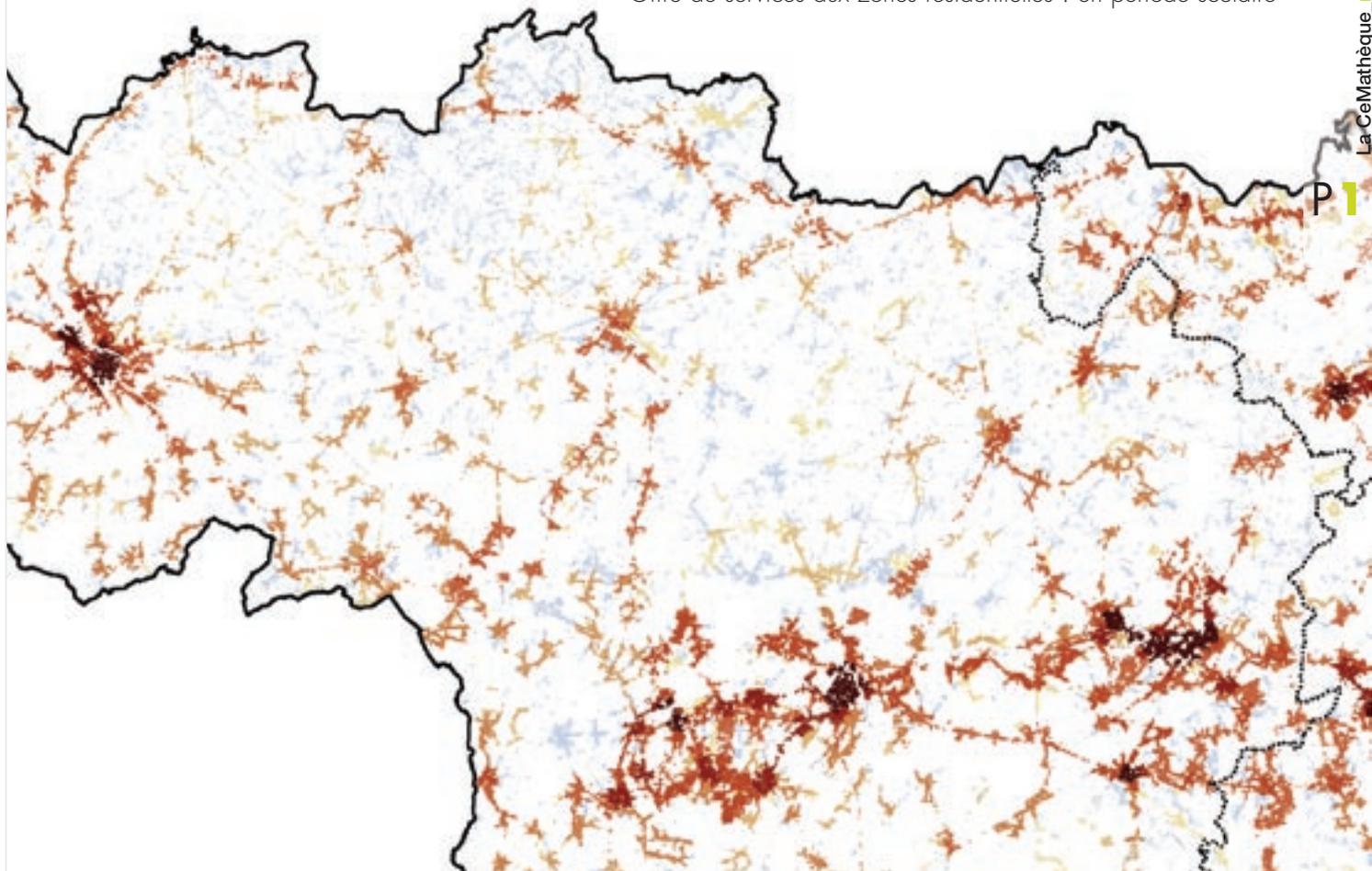
attractivité. C'est alors le cercle vicieux : dès le moment où la desserte diminue, les usagers s'organisent autrement, se motorisent ou covoitent pour les trajets scolaires par exemple, précipitant encore la diminution de la fréquentation des lignes du TEC.

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 les lignes ferrées, inexistantes ou disparues, 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.

Ainsi, un bus express effectue la liaison Athus-Liège. C'est la ligne la plus ancienne et aussi, avec des parcours de 150 km, la plus longue de ce genre en Région wallonne. Citons également la liaison Couvin-Namur. Depuis 2004, un bus express relie Bastogne à Namur, avec six arrêts entre son point de départ et son point d'arrivée. Une douzaine de lignes sont ainsi opérationnelles au TEC Namur-Luxembourg dont 5 lignes transfrontalières qui permettent notamment de rejoindre le cœur de Luxembourg-ville (GDL), pôle d'emploi important.

Offre de services aux zones résidentielles : en période scolaire



En Brabant wallon, les Rapidobus constituent également des lignes de bus rapides, mais ne sont pas directement dédiés à la desserte des zones peu denses, même si quelques communes rurales sont desservies. Les Conforto et Conforto bis constituent davantage des liaisons urbaines.

Un long trajet nécessite 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, afin de 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 : quelle 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 réalisé par l'Adetec dresse un état des lieux en France et à l'étranger¹. Il distingue trois catégories de services possibles :

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.

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

Ainsi 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 la société de transport en commun, voire par des sociétés de taxis avec lesquelles est signé un protocole d'accord.

Les opérateurs de transport à la demande utilisent généralement des autobus de petite taille, des vans ou des voitures, accueillant ainsi entre 4 et 20 passagers. Ces véhicules sont, ou non, accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR).

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 haut : « BougeEnBus ». Source : Véronique Waroux
 En bas : « Taxibus ». Source : kreis-euskirchen.de

■ Le système « taxibus »

... développé par la commune d'Euskirchen (Allemagne) vise à faire face au problème de desserte en transport collectif des communes rurales et au financement des bus vides en particulier aux heures creuses, pour la desserte intervillage. Un système a été mis en place pour pallier à cette situation et rencontrer les besoins de la population.

Le réseau est constitué d'une vingtaine de lignes. Ce sont des taxis qui effectuent les prestations. Ils se déplacent à la demande, avec un horaire précis et des arrêts prédéfinis. Les habitants disposent de la possibilité de faire appel à une centrale téléphonique, au minimum une demi heure avant le passage prévu dans l'horaire, pour demander le passage d'un véhicule. S'il n'y a pas d'appel, aucun véhicule ne circule. Le tarif est identique à celui d'un bus classique. Initié en 2002, le système est aujourd'hui parfaitement ancré dans les habitudes et plus personne n'oserait faire marche arrière ... En 2007, 133 000 voyageurs ont ainsi circulé, soit en moyenne 1,95 personnes/trajet effectué.

■ Bouge'énbus : le transport à la demande « point à point »

En 2008, la petite ville de Cernay (Alsace) a mis sur pied un système de transport en commun à la demande : « Bouge'énbus ». Début 2010, il a évolué et fonctionne aujourd'hui sur le principe du « point à point ».

Ainsi, 73 arrêts ont été définis sur le territoire. Lorsque l'utilisateur contacte l'opératrice de la centrale de téléphonique de réservation, il indique l'arrêt où il souhaite être pris en charge, celui de sa destination, ainsi que l'heure de départ. Il n'y a plus de lignes et de grilles horaires à respecter.

Il fonctionne tous les jours, sauf le dimanche, de 5h45 à 19h15 et utilise des véhicules de 9 et de 20 places. Un trajet coûte 1,2 €, l'abonnement mensuel 32 Euros permettant 1 aller/retour par jour. Le Pass scolaire coûte 25 € pour 40 trajets, sans limitation dans le temps.



Le Telbus du TEC Namur-Luxembourg

Le Telbus a été mis en service en 1992 par le TEC Namur-Luxembourg dans les communes de Sainte-Ode, Bastogne et Libramont pour compléter ou remplacer des lignes régulières peu porteuses. En septembre 2004, il a été étendu aux communes du Parc Naturel de la Haute-Sûre et de la Forêt d'Anlier (Vaux-sur-Sûre, Fauvillers, Martelange, Léglise et Habay) où la densité de population est particulièrement faible et où les lignes régulières étaient quasi inexistantes en dehors des bus scolaires. En 2005, les communes de Neufchâteau, d'Attart et d'Arlon (cette dernière comme pôle de destination) ont été incluses pour former une zone plus cohérente en termes de territoire desservi et de flux de déplacement.

Ce service fonctionne à la demande de 9h00 à 17h00, du lundi au samedi, sur base d'horaires libres avec desserte de porte à porte. 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. L'horaire et l'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 un arrangement avec les clients.

Les trajets s'effectuent dans des minibus dont la capacité varie entre 9 et 16 places assises. Ces petits bus offrent une vue panoramique et un espace intérieur convivial. Leur plancher surbaissé garantit une accessibilité maximale. La tarification zonale TEC est d'application sur le Telbus avec le billet comme seul titre de transport.

Cependant, tous les utilisateurs doivent s'acquitter d'une taxe de réservation équivalente au billet 1-2 zones, quelque soit le trajet effectué (limité à approximativement 20 à 25 km). Cette taxe est déduite du prix du billet pour les voyageurs payants.

Les moyens financiers consentis par le TEC Namur-Luxembourg dans ce service sont relativement conséquents eu égard au nombre des personnes transportées. Hors dispatching, dix conducteurs équivalents temps-plein sont nécessaires pour le bon déroulement



Desserte Telbus en province de Luxembourg. Source : Daniel Davin, TEC Namur-Luxembourg.

du service. Les communes desservies n'interviennent pas dans le financement.

Depuis 2010, deux véhicules sont dédiés à des lignes à la demande entre, d'une part, la commune de Sainte-Ode et Libramont et, d'autre part, la commune de Sainte-Ode et Bastogne. Pour ces lignes, les horaires à destination ou au départ de Libramont et/ou Bastogne sont prédéfinis. Les horaires de passage dans les villages intermédiaires restent quant à eux fixés au moment de la réservation. Les minibus s'écartent ainsi de l'itinéraire principal pour desservir, à la carte, des villages, hameaux ou quartiers plus isolés. Ce principe de fonctionnement permet de regrouper et de canaliser davantage les courses individuelles.

D'autres adaptations sont envisagées comme par exemple, le remplacement aux heures creuses de parcours réguliers peu fréquentés par des lignes à la demande.

De 25 000 à 30 000 personnes sont transportées annuellement grâce au Telbus qui dessert environ 300 localités, offrant ainsi, à tout public, une possibilité de mobilité même dans les contrées très rurales.

Les statistiques et les comptages effectués dans le cadre de l'étude française 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. L'utilisation de logiciels de réservation est encore peu répandue.

Le rapport de l'Adetec met encore en 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 : infotec.be.

Le bus local

Le bus local, limité au périmètre d'une commune ou organisé en association avec les communes voisines, offre la possibilité de répondre à des demandes précises de mobilité, d'ouvrir de nouvelles destinations qui ne sont pas couvertes par les lignes régulières, et de créer du lien social en permettant à leurs habitants de participer à des activités diverses.

Depuis plusieurs années déjà, à l'initiative de communes, des projets de ce type ont été développés en Wallonie. Des bus locaux ont ainsi été mis sur pied à Vresse-sur-Semois, à Bièvre, à Froidchapelle, à Durbuy. Mais cette démarche est restée marginale.

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, dans le cadre de ce type d'étude, 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. C'est le cas du Philibus de Philippeville, du minibus de Bassenge.

Si ce type de projet enthousiasme la population en attente de ce service, l'usage qui en est fait est parfois décevant et son financement pèse lourdement sur le budget communal. 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.

Afin d'encourager et de faciliter la démarche de création d'un bus local, là où l'absence de lignes régulières ne permet pas de desservir la population, un crédit a été ouvert en 2007, permettant l'achat d'une cinquantaine de bus, à l'intention des communes qui souhaitent se lancer dans ce type de projet. D'une capacité de 30 places, ils sont équipés à l'arrière d'un plancher surbaissé qui autorise un accès aisé aux voitures et aux personnes à mobilité réduite. Un cadre de partenariat TEC-commune a aussi été créé.

Concrètement, les communes intéressées déterminent, en accord avec le TEC qui les dessert, les modalités de l'offre : les itinéraires, les horaires et les arrêts¹. En ce qui concerne les frais d'exploitation, le TEC met le véhicule à la disposition de la commune, assure celui-ci, prend en charge les frais relatifs aux gros entretiens et la formation des chauffeurs. La commune paie le ou les chauffeurs nécessaires ainsi que les petits entretiens, le nettoyage et le carburant du bus. Les recettes reviennent au TEC. La collaboration entre le TEC et la commune est scellée dans un contrat d'une durée initiale de 3 ans.

Ce type de démarche nécessite un travail de terrain important afin de bien identifier les besoins et ensuite les itinéraires permettant de satisfaire ceux-ci, de déterminer les horaires, de localiser les arrêts : une démarche à effectuer en étroite collaboration avec le TEC qui apporte son expertise quant à la faisabilité du projet. Le TEC va également en estimer le coût, la commune peut ainsi apprécier celui-ci en regard des services attendus.

Plusieurs bus locaux ont ainsi vu le jour. La principale motivation des communes est d'améliorer la mobilité des personnes isolées et de connecter différents villages, mais dans plusieurs cas le bus local permet aussi un rabattement vers une ou plusieurs lignes régulières, vers la gare, ...

« Proxibus » est l'appellation qui a été retenue par les TEC pour lancer ce nouveau concept auprès des usagers potentiels.

¹ Pour appréhender les besoins à rencontrer au sein de la commune, une première analyse peut être réalisée en s'appuyant sur le Manuel de Transport rural. Actions pour l'intégration de services du transport rural. Ce document est disponible au CDDM.



■ Proxibus : des solutions à la carte dans le cadre d'un partenariat TEC-commune

Petit état des lieux de ce projet wallon.

En **Brabant wallon**, c'est la commune de Rebecq qui a été la première à lancer ce service en juin 2008, afin d'offrir un service de proximité à ses habitants en reliant les villages au centre de Rebecq et en permettant ainsi un rabattement vers Tubize. Waterloo a suivi : une boucle permet de relier des quartiers non desservis par les lignes régulières et d'effectuer un rabattement vers la gare RER. Pour promouvoir ce nouveau service, la commune a offert la gratuité aux usagers durant le premier mois. Perwez est la troisième commune de la province à proposer ce service, en semaine et le samedi. Braine-le-Château a ensuite embrayé le pas. Le bus local permet entre autres des correspondances avec le Rapidobus 2 (Tubize-Nivelles) et a aussi été gratuit durant 1 mois. Depuis lors, Grez-Doiceau et Mont-Saint-Guibert ont aussi un bus local.

Sur le territoire desservi par le TEC-**Hainaut**, Comines et Quévy avaient déjà mis sur pied un bus local. Elles ont été rejointes en 2008 par Chièvres et Bernissart. Les dessertes visent d'abord à connecter les différents villages de la commune. À l'heure actuelle, chaque bus local circule 3 fois par semaine, sauf à Comines où il roule du lundi au samedi. Il rencontre déjà un début de succès : 150 voyageurs à Chièvres en 4 mois et 200 à Bernissart en trois mois.

Le TEC-**Liège-Verviers** a lancé un projet de bus local à Juprelle en juillet 2008. Celui-ci permet de relier les différentes entités mais joue également un rôle de rabattement vers une ligne de bus régulière pour les étudiants qui veulent se rendre à Visé. Il circule les jours ouvrables. Depuis 2009, la commune de Seraing a aussi un Proxibus. Celui-ci a rapidement rencontré du succès. La commune a décidé d'offrir la gratuité à ses habitants, moyennant une rétribution forfaitaire au TEC. Malmédy et Beyne-Heusay ont aussi leur Proxibus. Le premier effectue un dédoublement de trois lignes circulant autour de Malmédy. Bassenge et Huy ont créé un bus local depuis plusieurs années déjà (années nonante) et étudient la possibilité de transférer celui-ci dans une convention du type Proxibus. Rappelons l'existence du bus local de la Basse-Meuse qui sillonne Visé, Oupeye et Bassenge et qui toutefois fonctionne à la demande !

En province de **Namur**, le TEC a finalisé un projet avec la commune d'Anhée, celui-ci a été mis en service début 2009, et a été gratuit durant le premier mois. Il permet d'accéder à l'hôpital de Mont-Godinne, aux gares d'Yvoir et de Godinne, au centre de Dinant ainsi qu'au Centre hospitalier dinantais. Gesves propose un service de bus local depuis le mois de mars 2009 avec des connexions intervillages, l'accès au marché d'Andenne, le transport d'élèves vers les activités extrascolaires. À Couvin, la mise en circulation en



Arrêt Proxibus à Waterloo..

mars 2009 s'est accompagnée de la gratuité durant le premier mois. L'itinéraire proposé dessert l'hôpital de Chimay et le centre de santé de Couvin. Un circuit supplémentaire a été créé récemment le samedi vers le centre commercial et administratif de Couvin, un centre de santé, les polycliniques et centres médicaux. Beauraing dispose également d'un bus local. Depuis septembre 2010, un bus local a été mis en place à Hastière, il dessert les domaines de l'entité afin de permettre aux résidents de se rendre au centre du village mais également à Dinant et Beauraing via des correspondances avec les lignes 154a et 25. Il dessert aussi Onhaye et les domaines le samedi après-midi pour le marché d'Hastière. Le Proxibus de Profondeville mis en place en septembre 2010 propose deux circuits. Le premier permet aux étudiants des différents villages de la commune de Profondeville de rejoindre le Collège de Burnot, tous les jours en période scolaire. Celui-ci a rencontré un tel succès qu'il est actuellement assuré avec un autobus standard. Le second permet aux habitants de Lustin de rejoindre la gare de Lustin. Ils sont amenés, le matin, pour le départ des trains de 6h25 et 6h27 vers Namur et Dinant et ils sont repris, le soir, après l'arrivée des trains de 18h28 et 18h32. Ce circuit est assuré en périodes scolaire et non-scolaire.

En province de **Luxembourg**, la commune de Durbuy dispose d'un bus local (2 bus) depuis 1993 et a déve-

loppé, au travers de sa centrale de mobilité, toute une série de services de mobilité complémentaires à celui-ci. Lors des périodes touristiques, un des véhicules assure des navettes cadencées entre un parking de délestage et le cœur de la petite ville de Durbuy. Courant 2009, un troisième bus a été mis à disposition de la commune dans le cadre de la nouvelle convention Proxibus. Les communes de Manhay et de Nassogne ont chacune un bus local depuis fin 2008. Celui de Nassogne permet d'atteindre Marche-en-Famenne, Rochefort ou effectue un circuit intra communal. Il véhicule en moyenne une vingtaine de personnes par jour. Chaque deuxième samedi du mois, il se rend vers un méga dancing de la région. Les jeunes l'empruntent gratuitement et bénéficient en outre d'une réduction de 5 € sur l'entrée au dancing. Quant à la commune de Manhay, elle dispose d'un car de 40 places. Le Proxibus de Manhay est gratuit. En échange, la commune verse une subvention au TEC Namur-Luxembourg. Plus récemment, les communes de La Roche, Vielsalm, Marche-en-Famenne et Daverdisse ont aussi mis sur pied un Proxibus. Grâce aux correspondances organisées entre le Proxibus et les lignes régulières 88 et 1011, les Rochois peuvent rejoindre Marche, Namur ou Liège une fois par semaine. Le Proxibus de Daverdisse assure, en complément de l'offre Proxibus, un ramassage scolaire pour les écoles communales. Le petit village de Daverdisse est, enfin, desservi par un bus ! Notons par ailleurs que

Vresse-sur-Semois assure également depuis longtemps un service de bus local. Il est plus particulièrement destiné aux enfants qui fréquentent les écoles communales. Il complète également l'offre publique TEC en assurant un ramassage en correspondance avec les lignes régulières vers les pôles scolaires secondaires de la région.

Sur le territoire du TEC **Charleroi**, le bus local de Froidchapelle, en service depuis 1987, fait figure de précurseur en la matière. Il transporte les navetteurs vers Walcourt, gare en correspondance pour Charleroi, les écoliers et étudiants soit à l'intérieur de l'entité, soit à Walcourt, Charleroi, Florennes, Philippeville ou Chimay, ainsi que, aux heures creuses, ceux qui le souhaitent au marché ou vers les commerces. La commune des Bons Villers a lancé, début 2007, le « Bonvibus ». Il circule tous les jours de la semaine pour relier tous les villages de l'entité. Le Bonvibus dessert également Fleurus et Pont-à-Celles les jours de marché.

Le succès varie selon les cas. Certains bus locaux sont encore peu fréquentés mais d'autres ont rapidement rencontré un certain succès. Toutefois les initiatives sont encore très jeunes, parfois insuffisamment connues. La communication est essentielle au développement du projet. Des adaptations d'horaires et/ou d'itinéraires sont introduites si nécessaire afin d'optimiser chaque desserte en fonction des premières expériences.



Proxibus à Chièvres.



> 4. Un service en expansion : le taxi social

Il n'y a pas ou très peu de services de taxis « classiques » en zone rurale. En effet, il s'agit d'une activité qui n'est pas rentable pour un exploitant (pas de flux suffisamment important). Par ailleurs, le coût pour un usager situé loin des centres urbains s'avère trop important (trajets de longues distances).

Des services de transport d'intérêt général, appelés communément taxis sociaux, voient le jour depuis de nombreuses années, Il ne s'agit pas d'une initiative réservée au milieu rural. Toutefois, elle y est particulièrement utile car elle apporte une offre de transport complémentaire au transport en commun là où la desserte est faible ou nulle.

Un décret de la Région wallonne et ses différents arrêtés d'exécution¹, entrés en vigueur depuis le 8 septembre 2009, règlementent cette matière, qui jusque là ne faisait l'objet d'aucun encadrement légal particulier.

Ces services, tels que compris dans le décret, sont définis comme ceux « qui assurent, avec un chauffeur, le transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles, qui sont effectués par des organismes agréés par le Gouvernement ».

¹ Décret du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et de location de voitures avec chauffeurs (Moniteur belge du 20 novembre 2007) et Arrêté du Gouvernement wallon du 3 juin 2007 portant exécution du décret du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur (Moniteur belge du 8 septembre 2009).

L'obtention de l'agrément est soumise à une procédure particulière. Toutefois, une série d'organismes sont considérés comme agréés d'office. Il s'agit des communes, des CPAS, des régies communales autonomes, des associations de projets entre communes, des intercommunales, des centres publics d'action sociale ainsi que des mutualités. Certaines associations sans but lucratif liées à une mutualité, à une commune ou à un CPAS sont également agréées d'office pour autant qu'elles remplissent certaines conditions.

Critères à satisfaire

Pour que le service soit considéré comme d'intérêt général, le décret fixe quatre conditions :

- « le véhicule (...) est apte à transporter au maximum neuf personnes - chauffeur compris - et est destiné à cet effet ;
- la mise à disposition porte sur chacune des places du véhicule et non sur le véhicule lui-même ;
- la destination est fixée par le client ;
- le prix du service est au maximum égal à l'indemnité kilométrique allouée aux fonctionnaires de la Région wallonne pour leurs frais de déplacement ou est égal à un forfait ne pouvant être supérieur au tarif appliqué pour la prise en charge dans les services de taxis. »



Taxibus. Source : CPAS de la commune de Ans.



À droite : « Allo Taxi » est un véhicule qui permet aux Hannutois de se déplacer en ville et dans l'arrondissement de Huy pour tout rendez-vous important. Source : hannut.be
 À gauche : inauguration d'un taxi social Source : LeVillage1.be.

Cette dernière condition est la plus contraignante pour les services de taxis sociaux qui existaient avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation. En effet, en l'absence d'un encadrement légal, chaque pouvoir local avait adopté son propre système tarifaire.

Ainsi, le prix du service est :

- soit calculé sur base de l'indemnité kilométrique allouée aux fonctionnaires de la Région wallonne pour leurs frais de déplacement : actuellement 0,32 €/kilomètre ;
- soit un forfait ne pouvant être supérieur, pour la totalité du service, au tarif maximum fixé pour la prise en charge par l'arrêté du Gouvernement wallon du 3 juin 2009, fixant les prix maxima pour le transport par taxis : actuellement 2,40 €.

Tout organisme souhaitant exploiter un service de transport d'intérêt général doit au préalable faire une déclaration à la DGO2 – Direction du Transport de Personnes du Service public de Wallonie¹. Cette déclaration, datée et signée, est adressée à l'administration régionale. Elle doit être renouvelée tous les trois ans.

¹ Contact : Services de transport rémunéré de personnes au moyen de véhicules de 8 places maximum (chauffeur non compris) - Tél. : 081 77 31 80 : mercredi et jeudi de 9h00 à 12h00. taxis@spw.wallonie.be. <http://mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/modes/taxi/reglementation.htm>.

Bénéficiaires du service

Chaque organisme détermine les catégories de personnes qui pourront bénéficier du service.

Ce sont principalement les personnes âgées, isolées, à mobilité réduite, présentant des difficultés financières, bénéficiant du revenu d'intégration sociale, sans moyen de transport personnel, connaissant des difficultés passagères de transport (accident, maladie, hospitalisation d'un parent,...), demandeurs d'emploi, jeunes mamans se rendant à la consultation ONE, ... ou tout simplement l'ensemble des habitants de la commune (avec le droit de réserver une priorité pour un public-cible déterminé).

Les objectifs du service seront de répondre aux besoins de déplacements médicaux, visites familiales, déplacements de loisirs, d'achats, activités socioculturelles, recherche d'emploi, formation, rendez-vous administratifs, ... De nombreuses formules sont possibles, comme par exemple le ramassage des jeunes qui participent aux soirées villageoises de l'entité, à des activités ou à des loisirs en dehors de l'entité.

Aspects pratiques

Les horaires, le système de réservation, la distance maximale parcourue, le territoire couvert, les frais d'attente, les modalités d'accompagnement, le mode de paiement ... toutes ces modalités sont à la convenance de l'organisme.

En ce qui concerne le véhicule utilisé, de nombreuses formules sont possibles : véhicule de la commune ou du CPAS, voiture individuelle d'un bénévole ...





Taxi social. Source : Commune d'Aywaille..

■ À Aywaille : deux services complémentaires

Aquamobil est un service social de la commune, organisé en partenariat avec le CPAS. Il est accessible à toute personne habitant l'entité d'Aywaille et se trouvant dans l'impossibilité matérielle de se déplacer par les moyens de transport habituels. Il effectue tout type de déplacement sur le territoire communal. Quatre destinations sont possibles, l'objectif étant d'amener les gens de leur domicile vers le centre-ville où se trouvent les commerces et autres services. Le service est disponible le mardi de 8h30 à 17h et le samedi matin. La réservation doit être faite 48 heures à l'avance. Le véhicule est une camionnette de 8 places conduite par un chauffeur bénévole. Le prix est de 2 € par trajet.

Le taxi social d'Aywaille est organisé par le CPAS à l'intention des personnes pensionnées, ou de moins de 60 ans qui sont malades ou handicapées de manière permanente ou momentanée, ou qui disposent de revenus modestes. Les déplacements ont pour objectif une consultation ou des soins médicaux, une visite chez un parent malade/hospitalisé, une cérémonie ou une démarche administrative. C'est un chauffeur bénévole qui effectue le trajet avec son propre véhicule. Le prix demandé est de 0,30 €/km depuis le domicile du bénévole. S'il s'agit de petits déplacements de moins de 9 km, le forfait 2,40 € est appliqué.

■ Taxi Condruzes

... est une initiative des sept communes rurales (Modave, Marchin, Tinlot, Nandrin, Clavier, Anthisnes et Ouffet - 300 km² - 28 000 habitants) réunies au sein du « Groupe d'action local des Condruzes ». Il est dédié en priorité aux aînés (plus de 65 ans) et aux personnes précarisées (80 % du public). Il s'adresse aussi aux familles monoparentales, aux femmes enceintes, aux jeunes, aux demandeurs d'emploi ainsi qu'aux habitants qui ne disposent pas de moyen de transport individuel : soit un public-cible relativement large.

L'objectif est de renforcer la cohésion sociale en rencontrant les besoins de personnes éprouvant des difficultés à se déplacer, et de créer des emplois (complémentarité de l'offre du service public). Les déplacements pris en compte concernent les démarches administratives, les achats, les visites à des proches, les loisirs et les activités culturelles.



Source : GAL – Pays des Condruzes.

Il s'agit d'un service de proximité, qui permet des déplacements à l'intérieur du périmètre du GAL, mais aussi vers Liège, Huy et Marche. Une permanence téléphonique est accessible tous les jours ouvrables de 9h à 16h (call center + dispatching). Le transport est effectué sur rendez-vous, du lundi au vendredi entre 8h et 18h. Deux véhicules de 8 places sont disponibles et 3 chauffeurs salariés assurent les trajets, pour 0,30 € du kilomètre ou le forfait minimum de 2,40 €. Les frais d'accompagnement sont comptabilisés à 6 € de l'heure.

Contact : <http://www.galcondruses.be>.

■ Locomobile : au service des habitants de la province de Luxembourg

Mis sur pied en automne 2009, initié et soutenu par la province de Luxembourg, le concept de Locomobile a pour objectif de mettre en place une structure permettant de proposer une offre de transport complémentaire aux transports existants, en valorisant également l'économie sociale.

Concrètement, le principe de la locomobile vise la mise à la disposition d'un groupe de communes par la province, d'un véhicule neuf assuré en omnium, RC et assistance juridique. Les communes prennent en charge les coûts liés au personnel, le carburant et l'entretien. Les frais du call-center sont mutualisés.

Ce sont les communes qui décident quels types de publics peuvent faire appel aux services de la locomobile, la tarification appliquée, les horaires de déplacement ... en s'inscrivant dans les exigences du nouveau décret sur les taxis sociaux. Des partenariats peuvent être noués avec une banque, un assureur, un constructeur automobile ...

Le système est accessible aux usagers via un numéro vert. Le principe est d'examiner d'abord la demande qui est adressée au call-center et d'envoyer une locomobile lorsqu'aucune offre publique (TEC, SNCB, initiative locale déjà existante ...) ne permet d'y répondre. L'objectif est de dynamiser l'offre, de la promouvoir et, le cas échéant, de la compléter. C'est l'asbl Damier (Dispositif d'Accès à la Mobilité Immédiate pour l'Emploi en Région Rurale) qui a été choisi comme opérateur.

La locomobile est déjà opérationnelle dans dix-sept communes et une douzaine de communes sont en négociation. Un bilan est prévu au terme de chaque trimestre et une évaluation complète en 2011.

Le système mis en place peut facilement être transposé dans d'autres zones géographiques.

Contact : <http://www.damier.be/spip/spip.php?article27>.



Zone d'intervention expérimentale, projet actualisé. Source : Locomobile.be.



> 5. Initiatives de covoiturage et de voitures partagées



Covoiturage. Source : carsharing-bitc.org.

La création d'une base de données constitue un des volets essentiels de l'encouragement au covoiturage. La plupart du temps, elle est mise en place pour faciliter les appariements dans le cadre des déplacements domicile-travail. Elle peut être réalisée à différents niveaux, au sein d'une entreprise ou d'un zoning d'activités économiques, ou à l'initiative d'une province, d'une association de communes ou d'une commune. Elle est avantageusement couplée à un call-center qui personifie et promeut le service, et recherche des solutions alternatives lorsque aucun appariement n'est possible.

L'entreprise, la province, la commune peuvent réaliser elles-mêmes cette base de données ou bien faire appel à une association qui la réalisera pour elles.

Taxistop propose ce type de service aux professionnels. Son site Internet « carpoolplaza.be » permet également aux particuliers de s'inscrire comme covoitureur potentiel : conducteur ou passager. Il reprend en outre toutes les informations utiles en matière de fiscalité, présente les intérêts économiques et écologiques du covoiturage et propose de s'inscrire à la toute nouvelle newsletter, de manière à rester en permanence au courant de l'actualité.

Rappelons que dans le cadre de déplacements domicile-travail, les covoitureurs, c'est-à-dire le conducteur et les passagers, sont indemnisés par l'employeur à hauteur d'un abonnement de train en première classe couvrant la distance parcourue en covoiturage. L'employeur rémunère mais déduit fiscalement les km de détour effectués par le covoitureur-conducteur. Il s'agit de mesures volontaires et non obligatoires¹.

Quelque soit le motif du déplacement, les tiers sont couverts par l'assurance RC du conducteur.

¹ Pour en savoir plus : <http://www.carpoolplaza.be>.

■ Tousmobil : pour favoriser les activités sportives et culturelles en milieu rural

Comment organiser et optimiser les déplacements des jeunes vers l'académie, le club de judo, une représentation théâtrale ... Pour les personnes qui habitent en milieu rural, c'est encore plus compliqué qu'en ville.

Tel un réseau social, l'ACRF (Action chrétienne rurale des femmes) a créé un portail baptisé « Tousmobil », dont l'ambition est de mettre en contact des personnes effectuant au même moment un trajet semblable. La démarche proposée est simple : il suffit de s'inscrire (c'est gratuit) et de visiter le site chaque fois que l'on projette un déplacement vers un centre de loisirs, une fête publique ou privée, etc.

Tousmobil est également proposé aux organisateurs d'événements (publics ou privés), aux professeurs d'académies, aux mouvements de jeunesse, aux entraîneurs sportifs ... en tant qu'outil concret de covoiturage. À cet effet, l'association rencontre, à travers toute la Communauté française, des directeurs de centres culturels et des responsables de clubs afin de leur présenter le concept, qu'ils peuvent ensuite proposer eux-mêmes à leur public. Des outils de promotion sont mis à leur disposition : affiche, dépliant et bannière téléchargeable pour insertion sur la page d'accueil de leur site.

La promotion du projet est faite aussi à l'occasion des jours d'affluence de spectacles en Région wallonne et à Bruxelles. La Semaine de la Mobilité est également un moment privilégié pour faire pénétrer l'idée dans les villages et au sein des organismes et associations culturels et sportifs.

Contact : <http://www.tousmobil.acrf.be>.



■ Une centrale de covoiturage en province de Luxembourg

« luxcovoiturage.be » est une initiative de la Province de Luxembourg et des communes de Habay, Léglise et Neufchâteau qui vise à donner à l'ensemble de la population un outil supplémentaire afin de favoriser les déplacements. Une enquête est à l'origine de ce projet, conséquence de la difficulté d'accès à l'emploi et à la formation. Le constat débouchait entre autre sur l'idée de développer du covoiturage : projet que les trois communes précitées étaient occupées à mettre en œuvre de leur côté.

Cette initiative s'appuie sur la création d'un site Internet, conçu en tenant compte des spécificités du territoire, en particulier de sa faible densité de population :

- le covoiturage est généralement proposé point par point (origine-destination). Dans ce cas-ci, il fallait fonctionner autrement et travailler aussi sur base d'axes routiers et de parkings d'échanges ;
- les liaisons proposées dépassent les frontières provinciales et s'ouvrent au Grand-Duché du Luxembourg, au Nord de la France ainsi qu'à Bruxelles et aux grandes villes des provinces limitrophes : Liège, Namur, Charleroi, ...
- le site s'adressant à des personnes encore peu sensibilisées au covoiturage, il importait que l'information soit accessible rapidement : en trois clics de souris. En ce qui concerne l'offre par exemple : qui je suis, d'où je pars, où je vais. Viennent ensuite, si ce n'est déjà fait, les formalités d'inscription. Il n'est pas nécessaire d'être membre pour consulter les propositions. Par contre, pour déposer une annonce ou pour entrer en contact avec une personne en ayant placé une, il faut avoir rempli au préalable une fiche d'inscription ;
- enfin, des « relais institutionnels » : communes, CPAS, organismes d'insertion socioprofessionnelle, ... ont la possibilité d'inscrire et de gérer les demandes d'utilisateurs potentiels n'ayant pas accès à Internet. L'institution ou organisme qui s'inscrit en tant que tel est enregistré, reçoit un mot de passe spécial pour accéder à un outil de gestion des fiches d'inscription et des annonces de ses membres.

C'est donc un projet social qui a été le moteur de cette initiative. Aujourd'hui, il rassemble également d'autres personnes qui voient dans le covoiturage l'occasion de partager les frais de déplacement en voiture. Demandeurs d'emploi, personnes en formation, travailleurs transfrontaliers ou non, avec ou sans véhicule, ... les usages du covoiturage sont nombreux et variés.

Contact : <http://www.luxcovoiturage.be>



Page d'accueil du site « LuxCovoiturage ».
Source : luxcovoiturage.be.

■ Va pour la planète à Villers-la-Ville

Cette association de fait a lancé en 2008 un projet visant à faciliter une mobilité partagée pour les habitants de la commune : une initiative qui s'inscrit dans le souci de répondre de manière concrète aux enjeux environnementaux de la planète et d'assurer une société solidaire.

Partant du constat que la desserte des différents villages de l'entité en transports en commun est peu satisfaisante et que par ailleurs les déplacements sont source de pollution, développer un projet de covoiturage s'imposait.

En juin 2008, l'association a introduit un projet auprès de la fondation Roi Baudouin, dans la thématique « Pour des initiatives et des activités de quartier qui favorisent la qualité de la vie ensemble ». Retenu, il a ainsi reçu un soutien financier à hauteur de 4 000 €. À partir de ce petit coup de pouce et avec l'aide de la province de Luxembourg, qui a mis le logiciel de gestion de l'offre et de la demande créé au départ pour les besoins de « luxcovoiturage.be » à la disposition de l'association, elle a créé son propre site. Celui-ci reprend toutes les informations utiles aux candidats covoitureurs, ainsi que les offres et demandes détaillées nécessaires en vue de créer des appariements.

Contact : <http://www.vapourlaplanete.be>



Voitures à partager « VAP » : une autre forme de déplacement

Cette formule se situe à mi-chemin entre l'autostop encadré et le covoiturage. Elle s'est d'abord développée à Bruxelles, ensuite en Brabant Wallon, notamment dans des petites communes rurales, et est à l'étude dans d'autres régions.

Le principe est de favoriser le partage de voitures pour parcourir de courtes distances, en complément des transports publics (le TEC Brabant wallon a par ailleurs accordé son soutien au projet). Le principe est simple : piétons et automobilistes s'inscrivent comme membres de l'association et s'engagent à respecter les consignes de sécurité. En échange, ils reçoivent une carte marquée du sigle « VAP » qui permet de les identifier.

Pour pratiquer les VAP, le piéton se tient sur le bord de la route et exhibe sa carte de membre ainsi qu'une pancarte avec sa direction. L'automobiliste, également identifié par la carte de membre présente sur son pare-brise, prend le piéton qui attend, s'il va dans la même direction. Pas de rendez-vous préalable donc. Mais pour que le covoiturage fonctionne, il faut que les membres soient nombreux. Toutefois, ces zones VAP sont susceptibles de devenir des points de rendez-vous pour des non-membres VAP.

Des zones d'embarquement spécifiques sont installées là où le piéton VAP peut se placer lorsqu'il fait appel aux automobilistes membres pour le conduire quelque part. Le prix de l'inscription est de 5 €, ensuite, la pratique du covoiturage est entièrement gratuite.

Contact : <http://www.vap-vap.be>



Stoppeuse et signalisation VAP. Source : VAP.be.

Un portail clé sur porte pour chaque commune wallonne

Depuis janvier dernier, chaque ville ou commune qui le souhaite peut offrir à ses habitants l'accès à une base de données de covoiturage locale directement à partir de son site Internet. L'intérêt d'une telle base de données est de rapprocher les habitants d'un même quartier afin qu'ils covoiturent vers une destination commune. L'accès proposé aux communes est par ailleurs en lien étroit avec la banque de données de covoiturage Carpoolplaza, qui compte, à l'heure actuelle, plus de 54 000 dossiers.

La nouvelle interface offre donc une visibilité immédiate des covoitureurs potentiels à proximité de son domicile. Le covoiturage avec ses voisins devient alors plus évident. Cette initiative, qui vise toutes les communes, constitue une opportunité intéressante en particulier en milieu rural.

Contact : www.carpoolplaza.be



Nouvel outil de géolocalisation (interface Google maps) pour l'offre et la demande de covoiturage. Source : Carpoolplaza.

Quel avenir pour le carsharing en milieu rural ?

Le principe est simple. Il permet de disposer d'un véhicule à la demande, pour une durée déterminée et généralement courte. Les modalités sont différentes d'une agence de location. La formule est surtout avantageuse lorsqu'on fait peu de kilomètres.

Il faut d'abord devenir client et donc s'inscrire. Ensuite, chaque réservation peut être effectuée 24h/24 et 7 jours/7, par téléphone ou par Internet. Le prix inclut tous les frais, y compris le carburant.

Les exemples de car sharing en milieu rural sont rares à ce jour. Ciney vient d'ouvrir une station. Dans son livre blanc, la province de Luxembourg annonce son souhait de développer le carsharing dans les communes de 10 000 habitants et plus.

L'autopartage privé est une initiative encore très marginale. Une étude française¹ a été consacrée à ce sujet et indique que parmi les expériences existantes, quelques unes étaient localisées en milieu rural.

¹ L'autopartage dans la sphère privée, Etude réalisée par ADETEC pour l'ADEME et le MEEDDM dans le cadre du PREDIT, octobre 2009.



Station Cambio. Source : pressedienst.bremen.de.



Offre Cambio à Ciney. Source : ICEDD.

■ Cambio à Ciney

La mesure faisait partie des pistes préconisées par le Plan communal de mobilité. Elle est devenue réalité. La Ville de Ciney a ouvert une station de voitures partagées gérée par la société Cambio.

Il s'agit d'une démarche innovante dans le paysage semi-rural de Ciney où on est encore très habitué à une démarche plus individuelle. L'objectif est d'atteindre 20 affiliés d'ici 2011. Une bonne moitié du chemin a déjà été parcourue.

Contact : www.cambio.be.



> 6. Passé et avenir du concept de « centrale de mobilité »

Une centrale de mobilité est, par définition, un lieu d'information sur l'ensemble de l'offre de transport disponible, de sensibilisation à une mobilité alternative à la voiture et de services sur les différents modes de déplacements permettant de circuler sur le territoire d'une ou de plusieurs communes ou vers des pôles importants.

Elle peut également proposer des solutions en matière de transport de personnes, telle une offre de transport à la demande, caractérisée par des arrêts prédéterminés ou non, et des horaires variables et adaptés à la demande.

Elle peut jouer un rôle de pivot, de relais, constituer un lieu d'échange entre différents acteurs : entreprises, associations et communes, afin de favoriser, notamment, l'insertion sociale et professionnelle de personnes plus isolées.

La centrale de mobilité est donc susceptible d'offrir des services diversifiés, destinés à répondre à l'ensemble des besoins de transport. Elle se développe dans des agglomérations de taille variée, y compris en milieu rural.

Elle articule son offre autour de plusieurs services et peut aller jusqu'au prêt ou à la location de véhicules (vélos, mobylettes, scooters ou voitures).

Ce concept recouvre donc des réalités différentes.

En Région wallonne, deux centrales de mobilité ont d'abord été mises en place, bénéficiant de fonds européens et d'une aide régionale. Il s'agit des centrales de mobilité de Philippeville et de la Basse-Meuse.

La mise en place d'une centrale de mobilité est onéreuse, principalement en phase de lancement, et nécessite des subsides pour fonctionner. Au démarrage de la centrale de mobilité, les services fournis sont peu connus et des efforts de communication importants doivent être réalisés envers les usagers.

Une réflexion sur la viabilité à moyen terme d'une centrale de mobilité doit être réalisée. Pour assurer cette viabilité, il est essentiel que celle-ci propose plusieurs types de services (organisation d'un transport à la demande, prêt ou location de véhicules, covoiturage, taxi social, sensibilisation et éducation à la pratique du vélo ...), que son aire de services soit suffisamment

■ La Centrale de mobilité de Philippeville

... a été mise en place dans le cadre du Plan communal de mobilité, qu'elle a été chargée de concrétiser. Plusieurs services ont été proposés à la population par le biais d'un numéro vert, comme des informations sur les services de transport disponibles, un service de covoiturage (via Taxisstop) et de voiturage (appel à des bénévoles avec défraiement kilométrique), vente de tickets SNCB suite à la fermeture du guichet de la gare de Philippeville. Toutefois, le projet n'a pas réellement pris son envol, opérant sur un périmètre trop restreint sans doute. Il n'est plus opérationnel aujourd'hui, faute de moyens budgétaires.

■ La Centrale de mobilité de la Basse-Meuse

... grâce à un financement conjoint de trois communes (Bassenge, Oupeye et Visé) et à des subsides régionaux (insertion professionnelle et mobilité), a fourni divers services comme des informations relatives à la mobilité, à la promotion du covoiturage, ou un système de transport à la demande. Celui-ci est organisé en collaboration avec les TEC, qui fournit le bus, effectue les entretiens et perçoit les recettes d'exploitation. La centrale de mobilité prend en charge le carburant, les chauffeurs et le fonctionnement du service. Certains trajets sont cependant effectués d'office, comme le transport vers le marché, même lorsqu'aucune demande n'est enregistrée.

Une convention a par ailleurs été passée entre la centrale de mobilité et le CPAS d'Oupeye afin que ce dernier mette à la disposition de la centrale le minibus adapté aux PMR dont il dispose pour permettre la fourniture d'un service de transport spécialisé sur l'ensemble du territoire des 3 communes.



■ « Damier » : un concept nouveau pour les régions rurales

L'objectif de « Damier » est de répondre efficacement et rapidement à des besoins parfois urgents en matière de mobilité pour les demandeurs d'emploi et les personnes à mobilité réduite, vivant ou travaillant en zone rurale.

Damier a ainsi mis en place un dispositif visant à faciliter l'accès à la mobilité. Il propose de mettre en œuvre des partenariats public/privé (mutualisation des offres, financements croisés, ...) en jouant un rôle de coordinateur avec la province, les communes, les entreprises ... afin de favoriser l'émergence de nouvelles pratiques et de nouvelles offres. Son action est soutenue par la Région wallonne, la province de Luxembourg, les cellules mobilité de la FGTB et de la CSC, le Fonds Social Européen.

Plusieurs outils sont proposés : un site Internet qui reprend toute l'offre disponible en matière de transport (bus, train, initiatives locales de mobilité, PMR, transports médicaux, covoiturage), une centrale téléphonique, du coaching « mobilité » (gérer sa mobilité, l'intermodalité, ...) et des formations adaptées à la conduite automobile.

Ces outils se sont enrichis par une connaissance très fine du terrain qui est développée depuis le début et par des contacts quasi permanents avec d'autres opérateurs et institutions hors province de Luxembourg.

Contact : <http://www.damier.be>



large pour drainer un potentiel de population important et que des partenariats équilibrés puissent être trouvés afin de développer ses services.

Il n'existe pas de solution toute faite. En particulier, la variété des publics cibles (personnes en insertion, enfants, jeunes, handicapés, personnes âgées ...) appelle des réponses très diverses et nécessite une analyse précisant les aspects suivants :

- quels services pour quels publics cibles ?
- quelle échelle territoriale ?
- quelles modalités de fonctionnement ?
- quel coût ?
- quel montage institutionnel, partenarial et financier ?

La mise à disposition, via l'outil Internet, de toute l'information disponible en matière d'offre de transport constitue un préalable essentiel, mais ne s'adressera qu'aux utilisateurs qui disposent d'une possibilité de connexion et sont capables de l'utiliser. Reste à voir à quelle échelle le développer, pour quels territoires, afin que cela ait du sens.



Source : pिकासaweb.





RAVeL 1 ouest. Promeneurs le long de la Lys. Source : M. Brent.

> 7. À pied ou à vélo ... des réseaux de mobilité douce

Les déplacements à pied ou à vélo sont en général peu considérés en milieu rural, s'appuyant sur l'hypothèse que les distances sont trop longues, que l'état des trottoirs (ou leur absence, ou leur encombrement) permet, encore moins qu'en milieu urbain, l'utilisation de la marche pour se déplacer, et que la vitesse des usagers motorisés rend la circulation des vélos bien trop dangereuse.

Si certaines hypothèses sont fondées, cela ne signifie pas pour autant que la marche et le vélo n'ont pas d'avenir en milieu rural. La création et la valorisation d'itinéraires piétons ou cyclables pour atteindre les commerces, l'école par exemple¹, le centre sportif, l'académie de musique, voire son travail ... ont du sens à la campagne, pourvu qu'ils soient adaptés aux besoins : fonctionnalité, praticabilité, sécurité, distances raisonnables ...

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 se traduit ensuite par l'aménagement d'itinéraires en faveur des modes doux. Il s'agit d'ailleurs du thème principal des projets réalisés avec l'appui des crédits d'impulsion.

Quelle stratégie, quelles recommandations ?

Comment et par quel bout commencer ? Une fois de plus, il n'y a pas de recette, mais quelques recommandations d'ordre méthodologique 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, tenant compte que les uns et les autres n'aiment pas les détours, à moins que ceux-ci soient largement compensés par l'attrait de l'itinéraire proposé : itinéraire en site propre par exemple (sentier, RAVeL, ...) ;
- examiner ces collectrices à la lumière d'un ensemble de critères : sécurité (attention aux carrefours !), confort (pente, largeur, état du revêtement ...).

On l'aura compris, cette démarche nécessite un travail sur carte mais aussi sur le terrain, et ensuite des budgets permettant l'amélioration et l'entretien des infrastructures existantes.

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

RAVeL et pré-RAVeL

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

Il emprunte essentiellement les chemins de halage, les lignes de chemin de fer désaffectées et les anciennes voies de chemin de fer vicinales. Lorsque c'est nécessaire, des itinéraires de liaisons sont prévus afin de constituer un véritable réseau.

Il 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. En milieu rural en particulier, il permet ou permettra de relier de nombreux villages entre eux, et ceux-ci à des petits centres ou à des villes.

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.

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

aménager, en accord avec la Région wallonne, un pré-RAVeL, c'est-à-dire effectuer un défrichage minimum, rétablir les écoulements, améliorer l'assiette si nécessaire et ensuite assurer l'entretien. Parmi les critères qui pèsent 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,....

Chemins et sentiers : un précieux potentiel

La problématique des sentiers constitue un enjeu important dans de nombreuses communes rurales. Ils offrent un potentiel très intéressant en matière de mobilité douce. Par ailleurs, la population en prend de plus en plus conscience et se présente parfois comme la 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 courtes, à l'intérieur du village.

La loi sur la voirie vicinale du 10 avril 1841 ordonnait la délimitation et le recensement des chemins ainsi que leur inscription dans un atlas, et mettait en place des procédures précises pour la création, la suppression et le déplacement des chemins et des sentiers. Elle astreint également les communes à veiller à l'entretien de la petite voirie. 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.

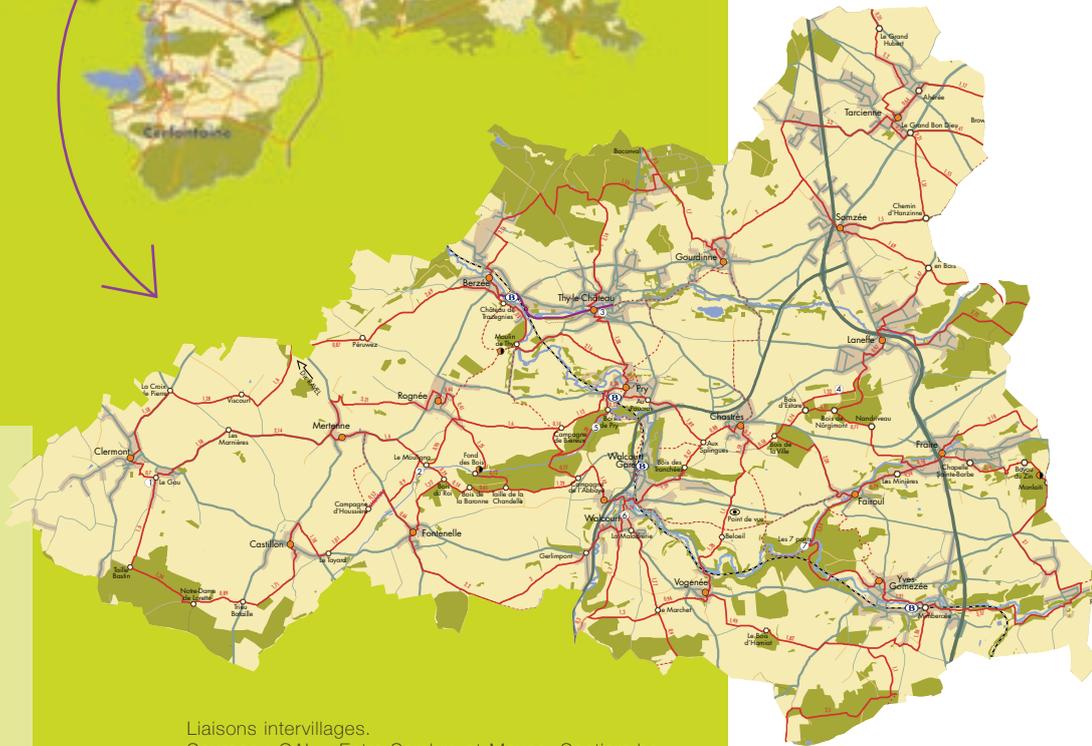
Pendant, l'actualisation de l'atlas des chemins a posé de nombreux problèmes et les modifications, qu'elles soient légales ou non, ont rarement été transcrites sur le document original. Remédier aux inexactitudes, imprécisions et lacunes de l'atlas suppose la réalisation d'un travail non négligeable, 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).



Signalisation intervillages. Source : O. Losseau.





Liaisons intervillages.
Sources : GAL – Entre Sambre-et-Meuse, Sentiers.be.

■ Les liaisons intervillages de l'Entre Sambre-et-Meuse

Initiée en 2001 par l'Administration communale de Walcourt par le biais de son Agence de Développement Local et menée par un groupe de citoyens bénévoles (une asbl a été fondée : Sentiers.be), cette expérience appelée « Transwal » s'est étendue ensuite sous le nom de « liaisons intervillages » aux communes voisines : Cerfontaine, Florennes, Gerpinnes, dans le cadre du programme européen Leader +, coordonné par le Groupe d'Action Locale (GAL) de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

Grâce à un balisage bien intégré et efficace, le réseau des liaisons intervillages permet aux promeneurs, sportifs, écoliers, cavaliers de rejoindre le village voisin en toute quiétude et dans des conditions de sécurité optimale. Près de 100 kilomètres sont accessibles actuellement sur la commune de Walcourt. Pour suivre le réseau, le promeneur rejoint l'église ou le point central du village et se laisse guider par les panneaux directionnels.

Contact : entre-Sambre-et-Meuse.be.



- Départ promenade
- Non accessible aux chevaux
- Itinéraire opérationnel
- - - Itinéraire en projet
- Route ou chemin carrossable
- Chemin de terre
- RAVeL
- Mertenne Village/hameau
- Viscourt Lieu-dit
- 1,56 Distance (km)
- ||||| Passage difficile
- ⊙ Point intéressant

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.

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

Dans un souci de cohérence et de planification pertinente des liaisons à grande distance, signalons l'élaboration récente du schéma directeur cyclable wallon (SDCW). Celui-ci est constitué d'un réseau composé de 162 liaisons, reliant 75 pôles (points d'intérêt wallons définis par la hiérarchie des communes de Van Hecke et Mérenne - pôles repris également dans le SDER) situés sur le territoire de la Région wallonne et aux frontières de celle-ci. Il comporte environ 3 000 km. Les segments qui relient les pôles entre eux ont été choisis en tenant compte d'un ensemble de critères.



Schéma Directeur Cyclable de Wallonie. Source : SPW.

Sur base de critères de desserte des bassins de population importants et/ou d'un intérêt touristique majeur et cohérent (itinéraire européen longue distance (EuroVelo)), un classement des liaisons a été établi, débouchant sur vingt liaisons prioritaires à mettre en œuvre.

Dans ce schéma, les communes rurales constituent rarement des pôles, sauf lorsqu'elles ont une vocation touristique importante. Toutefois, la plupart des communes wallonnes sont traversées par le réseau (à l'exception d'une vingtaine).

Le réseau utilise de nombreuses voiries ou chemins communaux. Il est la colonne vertébrale des différents réseaux locaux à prendre en compte dans le cadre de la définition du réseau cyclable communal, pour y prévoir d'éventuels rabattements, et en particulier dans sa mise en œuvre : praticabilité, sécurité et balisage du tronçon concerné par le réseau cyclable régional.

Le projet « Wallonie cyclable » vise à donner une impulsion au développement du vélo en zone rurale comme en ville. Parmi les communes sélectionnées, la plupart sont urbaines, mais quelques-unes sont rurales (Walhain et l'association Clavier-Modave-Tinlot), ou des petites villes concernées par un milieu assez rural en périphérie (Ciney, Marche-en-Famenne, Comines-Warneton, Gembloux).

Après la définition d'un réseau cyclable, c'est une série de mesures ciblées qui vont permettre au vélo d'entreprendre son décollage. La sécurisation des infrastructures sera accompagnée par la mise en place d'équipements et de services.



Intermodalité vélo-bus / vélo-train

Le principe du rabattement à vélo vers des points d'échange pour des distances plus longues, est particulièrement pertinent en milieu peu dense. Cette approche pourrait influencer une certaine conception du réseau de transport en commun, comme c'est le cas dans le projet du Groupe d'action locale du Pays des Condruses, présenté dans le chapitre suivant.

Le « Cyclotec » : vélo pliant proposé par le TEC à ses abonnés dans le cadre d'un contrat de location annuel, vise à rencontrer ce besoin d'intermodalité. Celui-ci peut être réalisé avec des vélos pliables classiques ou bien via la création de parkings vélo dans les gares de chemin de fer ou contigus à des arrêts de bus de lignes structurantes. Ce dernier cas reste aujourd'hui tout à fait marginal en Région wallonne. Signalons l'exemple de Jodoigne qui met à la disposition de sa population quatre box vélos individuels fermés au droit d'un arrêt situé le long du RAVeL selon une formule d'abonnement mensuel ou annuel. Ceux-ci sont loués par des navetteurs provenant des villages voisins.

Des projets de parkings vélos sont aussi à l'étude avec la SNCB afin de permettre une intermodalité dans des zones peu denses mais où un potentiel d'utilisation du vélo existe.



Transmodalité vélo=train. Source : ICEDD.

avril 2011

La CeMathèque_n°32

P 32



Cerfontaine : vélos en libre service. Source : La Croix-Rouge de Belgique.

■ À Cerfontaine, 30 vélos en libre-service

Le projet développé par la Croix-Rouge de Belgique et la commune de Cerfontaine, et soutenu par la Fondation Roi Baudouin à hauteur de 10 000 € propose un système de vélos mis en libre-service au domaine de Revleumont. Il fonctionne depuis le printemps 2009. Ce domaine touristique est occupé en bonne partie par de l'habitat permanent. Les 200 résidents n'étaient pas très bien intégrés au sein du village de Cerfontaine, distant de 7 kilomètres du domaine via une route sans passage de bus.

Quinze vélos pour adultes et quinze vélos pour enfants ont été installés dans un local du domaine. La location des vélos est gratuite pour les résidents et payante pour les touristes. La gestion du parc à vélos et des réparations est faite par les résidents, ce qui les amène à se rencontrer, alors qu'ils ne se croisaient qu'épisodiquement.

Les vélos permettent aux adultes d'aller prendre le bus du matin plus facilement ou de faire une course, aux enfants de rentrer au domaine après l'école ou d'aller jouer au village, et ainsi de mener une vie sociale plus riche : la distance paraît moins longue. C'est aussi un moyen simple et rapide pour les habitants du village et du domaine de tisser des liens, de véhiculer une image différente de leur mode de vie et de partager des moments privilégiés.

> 8. Dynamiques supracommunales. L'Union fait la force !

Comme indiqué dans les chapitres précédents, la question de la détermination d'un périmètre cohérent pour réfléchir à une meilleure accessibilité des territoires pour des déplacements vers des pôles d'attraction : emploi, écoles, services, conduit fréquemment à faire éclater les frontières communales et à travailler à l'échelle de plusieurs communes. Elle conduit à réfléchir à une échelle pertinente par rapport à des problématiques de transport en commun, de covoiturage, de centrales de mobilité ...

Cette prise de conscience est assez récente mais commence à se concrétiser à travers divers projets.

Le rôle des provinces

Des initiatives diverses sont développées en province de Luxembourg, de Liège et du Brabant wallon.

Dans le cadre du projet de territoire Luxembourg 2010, et plus particulièrement du travail de sa « Grappe Mobilité », une série de problématiques relatives à la mobilité ou plutôt aux problèmes de manque de mobilité dont souffre cette région particulièrement rurale, ont été relevées. Une réflexion s'est engagée « pour une meilleure mobilité pour tous en Province de Luxembourg ».

La province du Luxembourg a défini des objectifs et une stratégie en faveur d'une meilleure accessibilité du territoire et d'une mobilité durable. Son programme d'actions est synthétisé dans un « Livre blanc » : fruit d'un travail de concertation avec toutes les forces vives réunies au sein de la grappe mobilité de Luxembourg 2010. Elle se décline en 14 fiches-projets, qui concernent des actions diverses.

Parmi celles-ci, la « locomobile », service de transport de proximité proposé dans le cadre d'un partenariat province-commune(s), connaît un développement important, et couvre déjà 17 communes. Le site Internet luxcovoiturage est opérationnel depuis 3 ans, mais va connaître une refonte, et une démarche de recherche de sites de parkings de covoiturage va être initiée. Une étude de faisabilité du développement du car-sharing dans les communes de plus de 10 000 habitants est prévue également. D'autres projets concernent encore le transport des personnes à mobilité réduite, l'évolution du bus à la demande du TEC Namur-Luxembourg (Telbus), l'amélioration de la sécurité routière, la promotion des voies vertes, l'accessibilité aux soins de santé, ...

Diverses mesures sont également au rendez-vous pour favoriser des comportements de mobilité durable au sein des différents sites de l'administration provinciale.

Quant à l'outil qui permettra d'articuler ces politiques de manière cohérente, il s'agit de la réalisation d'un Plan provincial de mobilité : ce projet est en cours de réflexion.

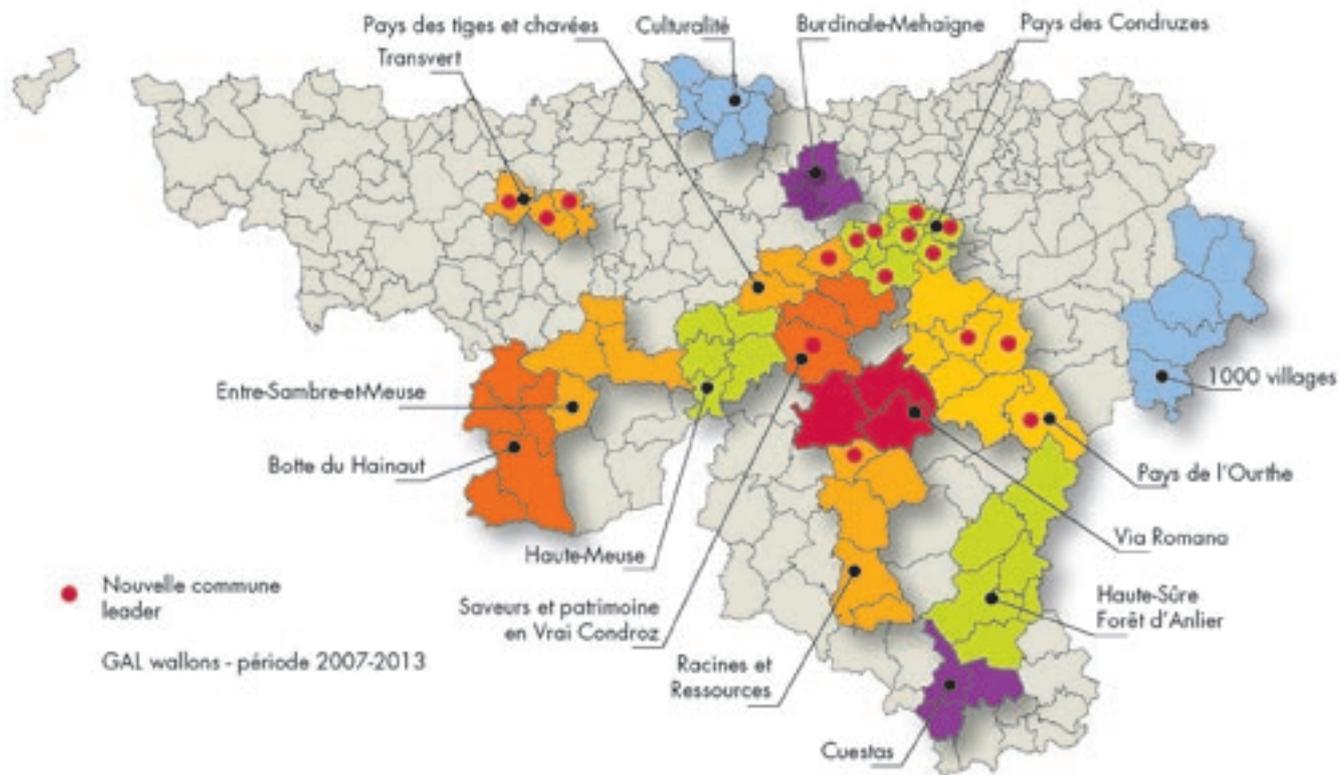
Contact : http://www.province.luxembourg.be/provlux/provlux_fr_themes/mobilite/index.html. <http://www.luxembourg2010.be>.

En province de Liège : un projet de développement structurant du covoiturage, via la création de parkings en des lieux stratégiques du territoire, est actuellement proposé à l'ensemble des communes de la province.

En Brabant wallon, le plan provincial de mobilité vient de se terminer. Il débouche sur un ensemble de propositions de mesures qui touchent, entre autres, à une meilleure accessibilité d'un territoire caractérisé par des petits centres mais de nombreuses zones rurales ou présentant une urbanisation dispersée. Parmi les propositions à court et à moyen termes, développer les alternatives à la voiture et maîtriser le trafic routier, et à plus long terme, articuler le développement territorial autour des systèmes de transport par une densification des pôles régionaux et provinciaux, la valorisation des quartiers de gares, des centres villageois et des zones d'activités économiques très accessibles en transport en commun et maîtriser l'urbanisation en dehors de ces zones.

Source : Luxembourg2010.be.





Les Groupes d'Action Locales (GAL)

Le Programme wallon de développement rural

La politique de développement rural de l'Union européenne et de la Région Wallonne a pour objectif de relever les défis caractéristiques de ces zones et d'en exploiter le potentiel. Le Programme wallon de Développement Rural (PwDR) 2007-2013, approuvé par la Commission européenne en 2007, intègre toute une série de mesures en faveur du développement des activités - agricoles ou non - en milieu rural et soutient des actions de formation, de protection de l'environnement et de la biodiversité, ainsi que des initiatives d'associations et de groupes d'action locale.

Un groupe d'action locale ou GAL est un ensemble de partenaires socio-économiques privés et publics couvrant un territoire rural cohérent, regroupant donc un ensemble de communes, chargé de la mise en place d'une stratégie de développement organisée en accord avec le programme européen Leader.

Quinze groupes d'action locales - GAL - se sont constitués et coordonnent différents projets supracommunaux dans le cadre du Programme Wallon de Développement Rural - Axe Leader. Certains d'entre eux développent des initiatives et actions qui visent à améliorer l'accessibilité des territoires qu'ils représentent via la création d'une centrale de mobilité, la mise en place d'un taxi social, le développement de la mobilité douce ... De très bons projets voient ainsi le jour.

Contact : http://www.reseau-pwdr.be/reseau-pwdr/reseau-gal/index_fr.cfm.

Le GAL « Pays des Condruses »

Le territoire du GAL Pays des Condruses rassemble sept communes: Anthisnes, Clavier, Marchin, Modave, Nandrin, Ouffet et Tinlot. Il comptabilise un peu plus de 27 000 habitants. La superficie de ce territoire est de 301 km². Les communes sont caractérisées par la même typologie d'occupation du sol, avec 60 % d'occupation agricole et 25 % de bois. L'urbanisation représente en moyenne 10% de la superficie.

Son projet de mobilité a pour objectif de développer des modes de déplacement complémentaires aux transports en commun et s'appuyant sur ceux-ci. Ainsi, un groupe de travail constitué de représentants du GAL se réunit régulièrement avec un représentant de la commune de Neupré (commune voisine), de la SRWT et des TEC de Liège, Namur et Luxembourg, en vue d'évaluer des scénarios qui permettraient une amélioration de l'offre en transport en commun pour davantage d'efficacité, au détriment d'une desserte qui privilégie une multitude d'arrêts. Il étudie notamment la pertinence d'une ligne express entre Marche-en-Famenne et Liège.

Le principe privilégie l'option de proposer, aux heures scolaires ou de pointe, des bus qui passent dans les villages, mais avec des arrêts localisés dans les zones plus densément peuplées, et bénéficiant de liaisons piétonnes et cyclables sécurisées. En dehors des heures de pointe (en journée, le soir, le WE), des bus directs plus nombreux circuleraient sur les routes régionales, s'arrêtant à des nœuds intermodaux, qui proposeraient

un parking de covoiturage, un parking vélo, quelques commerces, des services, une borne de stop encadré « VAP » (évoquée au chapitre 5), une correspondance avec le taxi social, des itinéraires piétons et cyclables sécurisés pour rejoindre ces arrêts et les pôles proches (zones d'habitat, écoles, administrations, commerces, ...). Les taxis sociaux existants seraient disponibles afin de répondre à des demandes non régulières, lorsque les modes doux ne sont pas pertinents.

La multimodalité passera donc par des transports en commun renforcés et complétés par le covoiturage, la marche, le vélo, et les taxis sociaux.

La centrale d'appel du Taxi Condruses (taxi social) dispose depuis peu de l'outil Internet, mis en place par l'asbl Damier, ce qui lui permet de proposer une solution de mobilité prenant en compte toute l'offre existante.

Contact : <http://www.galcondruses.be/index.php?start=6>

Le GAL « Culturalité en Hesbaye brabançonne »

Le GAL Culturalité en Hesbaye brabançonne regroupe six communes : Beauvechain, Hélécinne, Incourt, Jodoigne, Orp-Jauche et Ramillies, soit une soixantaine de villages et hameaux, un peu plus de 41 000 habitants pour une superficie de 26 km², une moyenne de 154 habitants par km² et 86 % de superficie du territoire non bâtie.

Le volet mobilité de ce GAL s'inscrit dans le prolongement direct d'un important travail de valorisation des voies de mobilité douce en vue de promouvoir des liaisons intervillages.

Celui-ci a été réalisé par l'asbl CRABE (<http://www.crabe.be>). Dès 2000, celle-ci a mené une action en vue de combiner de nouvelles pistes d'emploi pour les personnes peu qualifiées dans l'Est du Brabant wallon, avec la gestion écologique de l'environnement, proposant une formation pour ouvriers de la nature. C'est dans la continuité de la logique de cette formation qu'a été mené le projet de « Valorisation des voies de mobilité lente dans le Canton de Jodoigne », terminé en 2009.

Le projet du GAL a pour objet la mise en place d'une Centrale de mobilité de la Hesbaye brabançonne. Il s'appuie sur un constat commun à ce territoire, à savoir : un emploi massif de la voiture générant un engorgement des routes matin et soir, une desserte en transport en commun difficile avec des cadences insuffisantes et un ramassage scolaire nécessitant le passage dans de nombreux villages, en lien avec une précarisation de la population.

Quatre pistes de travail ont été arrêtées: le développement du covoiturage, via le système "VAP", évoqué dans un chapitre précédent, l'amélioration de la mobilité scolaire, via l'enquête de la Direction de la Planification de la Mobilité du SPW et les propositions qui en résultent, l'extension du réseau de mobilité lente par des voies de liaison, cette fois, intercommunales, l'amélioration de l'offre du TEC et une réflexion sur la création d'un bus local.

Ces différents axes sont structurés au sein de la Centrale de la mobilité, qui fédère en outre des actions de sensibilisation, d'information et d'aménagement auprès du public (associations ...) ...

Contact : <http://www.hesbayebrabanconne.be>.

- ||||| Train
- Bus
- Bus HP/HS
- Modes doux
- Bus local
- (B) Gare
- Noeud multimodal principal
- Noeud multimodal secondaire
- Arrêt
- (H) pôle d'attraction (école, hopital)

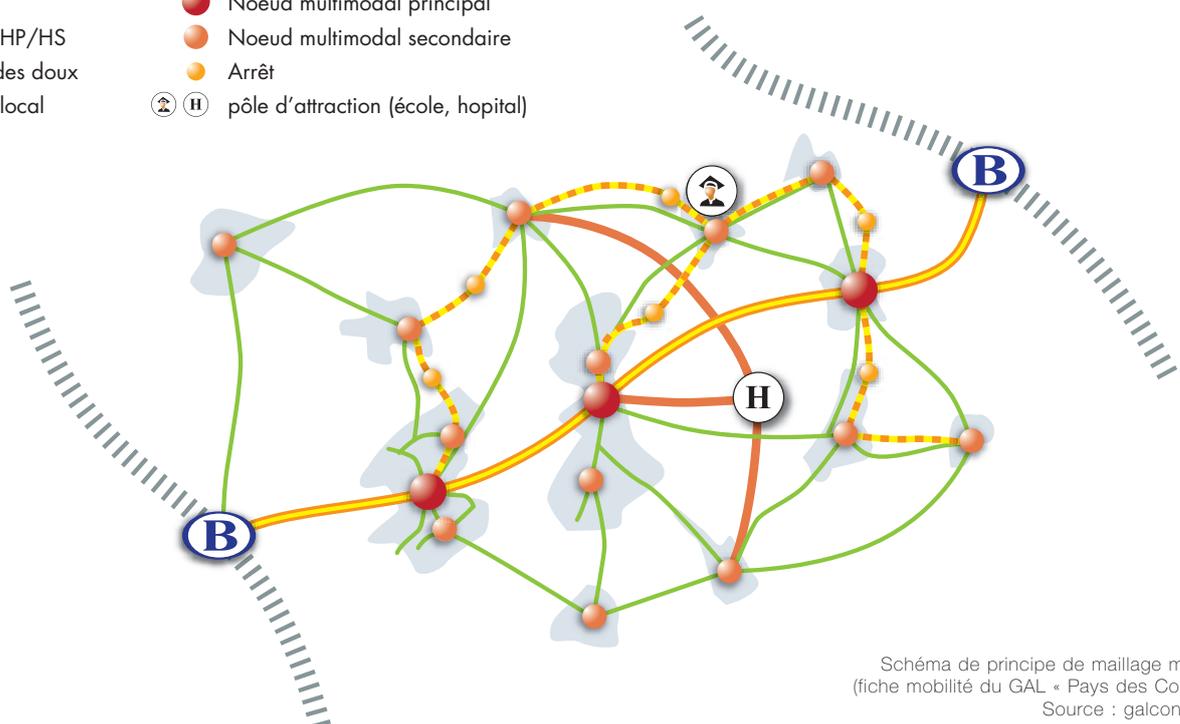


Schéma de principe de maillage multimodal ,
(fiche mobilité du GAL « Pays des Condruses »).
Source : galcondruses.be.



Autres associations de communes - Autres initiatives

Le Pays de Famenne

Le Pays de Famenne associe les communes de Durbuy, Hotton, Marche-en-Famenne, Nassogne, Rochefort et Somme-Leuze. Ses activités s'inscrivent dans le programme transfrontalier de coopération territoriale européenne INTERREG IV. Les six communes comptent ensemble plus de 52 000 habitants, 15 000 emplois salariés et 4 500 indépendants.

Il propose plusieurs axes de travail. L'un d'entre eux a pour objectif d'inscrire le territoire dans une dynamique de mobilité douce et durable, d'accroître l'efficacité des transports publics, de réguler le trafic et de développer les voies lentes.

La mobilité au sein du Pays de Famenne et le maillage qui découleront de ces projets font partie des objectifs primordiaux pour les six communes, raison pour laquelle l'asbl développe un réseau de voies lentes sur son territoire. Ce projet a pour but la création d'une véritable épine dorsale reliant entre elles différentes gares du chemin de fer, constituant ainsi un complément du réseau et non pas une concurrence. Il s'agira également d'un circuit qui devra favoriser l'accessibilité des pôles d'activités et de l'habitat, développant de plus le rôle du vélo comme mode de déplacement de proximité.

Contact : <http://www.paysdefamenne.be>.

La Plateforme intersectorielle du sud de l'entre-Sambre-et-Meuse

La plateforme intersectorielle du sud de l'entre-Sambre-et-Meuse est un projet issu d'une analyse faite par différentes institutions qui interviennent sur ce territoire. Elle regroupe les douze communes de la botte du Hainaut : Beaumont, Cerfontaine, Chimay, Couvin, Doische, Florennes, Froidchapelle, Lobbes, Mornignies, Philippeville, Sivry-Rance, Viroinval et Walcourt.

Elle s'appuie sur le constat suivant : la qualité de vie des personnes est influencée par de multiples déterminants propres à plusieurs secteurs : environnemental, social, économique et culturel. L'efficacité des projets locaux pour améliorer cette qualité de vie nécessite une collaboration importante entre les acteurs issus de ces différents secteurs. Par intersectorialité, les acteurs de cette plateforme entendent le fait de susciter des liens entre les secteurs public, privé et associatif, sans oublier les habitants.

Cette région est probablement la plus isolée de la Région wallonne. L'accessibilité en constitue l'un des maillons faibles, nécessitant la mise en place de collaborations et le développement de projets supracommunaux. Pour que ceux-ci soient pertinents et s'inscrivent

dans une vision globale, un plan de mobilité va être réalisé à l'échelle de ce territoire.

Les différentes enquêtes réalisées ont permis de mettre en avant l'existence d'un certain nombre d'initiatives locales (publiques ou privées) qui proposent des solutions aux problèmes de mobilité rencontrés, notamment la mise en place de taxis sociaux.

Dans un premier temps, le site Internet de la plateforme propose un répertoire des offres locales de transport, ainsi qu'un bon nombre de liens utiles vers les sites des transports en commun (TEC et SNCB), du covoiturage, de la mobilité douce, des associations actives en matière de mobilité ...

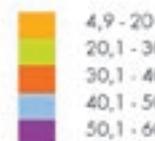
Contact : <http://www.plateforme-esem.be>.



Longueur du réseau routier communal (km en 2000)

300

Km de voirie/1000 hab. en 2000



0 20 000 mètres

Sources : INS, longueur du réseau routier revêtu en 2000
INS, population communale en 2000

Accessibilité voiture. Source : Plate-forme intersectorielle du sud de l'entre-Sambre-et-Meuse. Extrait du compte-rendu de la matinée de rencontres du 22 septembre 2009.

> 9. Conclusion

Comment apporter une offre de transport diversifiée, répondant aux besoins de chacun ? 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.

La question du transport en zone rurale nécessite le développement d'outils adaptés à une demande faible et diffuse. Les différents articles qui composent ce dossier montrent bien les spécificités des déplacements en milieu rural. Différentes initiatives ont été prises par la Région wallonne, par les provinces, les communes ou des regroupements de communes, ou encore par des associations. Ces initiatives sont généralement confrontées à un obstacle financier, notamment parce que les taux de couverture en transport collectif sont faibles. Elles constituent donc véritablement un service public développé pour rencontrer les besoins de certaines populations.

Le développement de services de transport en milieu rural reste une préoccupation importante. Des réflexions sont en cours au sein de la Région wallonne et du secteur des transports en commun afin de rationaliser et d'optimiser l'offre existante, tout en améliorant les services à la population. Le transport en commun, les systèmes de transport à la demande, la mobilité douce et l'usage de véhicules privés constituent un ensemble de solutions complémentaires, plus ou moins appropriées selon les différents publics concernés. L'intermodalité a un rôle important à jouer à la campagne également.

Le plan communal de mobilité peut, à ce titre, contribuer à l'élaboration d'un cadre de réflexion adéquat.

Qu'attendre de l'avenir ? Les politiques et les exemples décrits sont significatifs de l'imagination, du dynamisme, de l'énergie et de la volonté nécessaires pour suppléer aux carences existantes, 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.

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 qui tienne mieux compte de la relation ville-campagne, la première conservant, indubitablement, son caractère polarisant.

Accessibilité : le terme nous semble généralement 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 par de la congestion et une pénurie de stationnement. Néanmoins, les deux termes ont ici leur place.



Publications

La mobilité des jeunes et des enfants en milieu rural, Fédération départementale des foyers ruraux, 2008. Document téléchargeable.

Urbanisme, services et mobilité en milieu rural : un espace-temps à réinventer, Actes du colloque. Coédition Maison de l'urbanisme Lorraine-Ardenne et Association internationale Ruralité-Environnement Développement, 2008.

Elodie Castex, Le transport à la demande (TAD) en France : de l'état des lieux à l'anticipation. Modélisation des caractéristiques fonctionnelles de TAD pour développer les modes flexibles de demain, 2007.

Mobilité et accès aux services en milieu rural et périurbain. Quelles méthodes d'analyse des besoins ? Entreprises Territoires et Développement, Paris, 2007.

Cemathèque n°22. Mobilité douce et déplacements quotidiens, ICEDD pour le compte du SPW, Namur, septembre 2007.

Cemathèque n°14, Mobilité en zone rurale, ICEDD pour le compte du SPW, Namur, août 2005.

Françoise Warrant, La mobilité des personnes en milieu rural, ACRF, 2005.

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. Document téléchargeable.

Sites internet

Région wallonne : ruralité et mobilité

<http://mobilite.wallonie.be> : Site portail de la mobilité en Wallonie. Etudes, formations, actions de sensibilisation coordonnées par la Région, réglementation taxi et transport de personnes ...

<http://www.wallonie.be/fr/themes/ruralite/index.html>: Site portail de la Wallonie, volet ruralité : définition, chiffres, politiques et acteurs de la ruralité.

<http://www.pwdr.be>: Site du programme wallon de développement rural 2007-2013.

<http://capru.fsagx.ac.be>: Cellule d'analyse et de prospective en matière de ruralité des Facultés universitaires de Gembloux.

<http://www.frw.be/index.php?id=8>: Essai de diagnostic socio-économique de la Wallonie rurale établi par la Fondation rurale de Wallonie.

<http://www.reseau-pwdr.be>: Site du réseau wallon de développement rural.

Transports publics

<http://www.infotec.be>: itinéraires, horaires, tarifs, services spécifiques des cinq TEC wallons.

Associations

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

<http://www.carpool.be/rwl/particulieren/index.html>: Site dédié à l'organisation du covoiturage en Wallonie.

<http://www.acrf.be>: Site de l'association chrétienne des femmes rurales.

<http://www.damier.be> : Site du Dispositif d'Accès à la Mobilité Immédiate pour l'Emploi en Région rurale.

Réalisation

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



Rédaction

Françoise BRADFER – ICEDD asbl

Comité de lecture

Olivier BINDA – Damier
Christiane CHERMANNE, SPW-DGO2
Daniel DAVIN, TEC-Namur-Luxembourg
Brigitte ERNON, SPW-SGO2
Bernadette GANY, SPW-DGO2
Xavier GEORGES, Cabinet du Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité
Véronique HUENS, SAW-B
Nadia NEVEN, SRWT
Bernard NIZET, commune de Tinlot
Philippe SCHREURS – GAL Culturalité en Hesbaye brabançonne
Dominique VAN DUYSE, SPW-DGO2
Christine VINTENS, Province de Luxembourg
Florence WATHELET, SPW-DGO2

Éditeur responsable

Ir Yvon LOYAERTS
SPW – Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques
Boulevard du Nord 8, B-5000 Namur

Réseau des CeM

Bernadette GANY – Coordinatrice
SPW – Direction de la Planification de la Mobilité
Boulevard du Nord 8, B-5000 NAMUR
Tél. : 081 77 30 99 – Fax : 081 77 38 22
reseau-cem@spw.wallonie.be
<http://cem.mobilite.wallonie.be>

Centre de documentation et de diffusion en mobilité

Brigitte ERNON – Gestionnaire
SPW – Direction de la Planification de la Mobilité
Boulevard du Nord 8, B-5000 NAMUR
Tél. : 081 77 31 32 – Fax : 081 77 38 22
centre-doc-mobilite@spw.wallonie.be
<http://documentation.mobilite.wallonie.be>

Photo de couverture : SPW – Direction de l'Édition.





■ 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
14. Mobilité en zone rurale
15. L'intermodalité dans le transport des personnes
16. Mobilité en Suisse romande
17. Le transport en commun
18. Nouvelles implantations commerciales et mobilité
19. Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre
20. L'aménagement du territoire et l'urbanisme face à la mobilité
21. Le stationnement – 3. Besoins spécifiques
22. Mobilité douce et déplacements quotidiens
23. Des comptages. Pourquoi ? Comment ?
24. Mobilité et environnement
25. Le Plan Escargot. Un soutien financier aux communes pour favoriser les modes alternatifs de déplacement
26. Les systèmes de transport collectif structurants
27. Le Plan communal de mobilité : un état des lieux
28. Conseiller en mobilité : une formation, une fonction, un métier
29. Mobilité et déplacements domicile-travail
30. Le stationnement dépenalisé
31. Jeunes et mobilité