

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

Phase 2 - Enjeux et objectifs

Projet de rapport - Janvier 2013



TABLE DES MATIERES

Table des matières	2
1. Introduction.....	5
2. Enjeux.....	6
2.1. Introduction.....	6
2.2. Enjeu démographique.....	6
2.2.1. Croissance de population.....	6
2.2.2. Vieillesse de la population.....	6
2.3. Enjeu énergétique	10
2.3.1. Dépendance au pétrole	10
2.3.2. Coûts des transports.....	11
2.3.3. Coûts des carburants.....	13
2.4. Enjeu climatique	16
2.4.1. Changements de comportement.....	17
2.4.2. Efficacité énergétique et électrification	17
2.5. Enjeu financier.....	18
2.5.1. Transport public.....	18
2.5.2. Réseau routier	18
2.6. Enjeu territorial.....	19
2.7. Enjeu économique.....	20
2.8. Enjeu transfrontalier.....	21
2.9. Enjeu politique.....	21
3. Scénarios de développement territorial	22
3.1. Introduction.....	22
3.2. Premier scénario : les invasives.....	23
3.2.1. Description.....	23
3.2.2. Objectifs	24
3.2.3. Mise en œuvre.....	24
3.3. Deuxième scénario : les grimpantes	25
3.3.1. Description	25
3.3.2. Objectifs	26
3.3.3. Mise en œuvre.....	26
3.4. Troisième scénario : les massifs	27
3.4.1. Objectifs	28
3.4.2. Mise en œuvre.....	28
3.5. Quatrième scénario : les greffons.....	30
3.5.1. Objectifs	30
3.5.2. Mise en œuvre.....	30
3.6. Cinquième scénario : les bambous.....	32
3.6.1. Objectifs	33
3.6.2. Mise en œuvre.....	33

4. Analyse swot du Territoire	34
4.1. Développement territorial et économique	35
4.1.1. Forces	35
4.1.2. Faiblesses	35
4.1.3. Opportunités.....	35
4.1.4. Menaces.....	36
4.2. Transport privé	36
4.2.1. Forces	36
4.2.2. Faiblesses	36
4.2.3. Opportunités.....	36
4.2.4. Menaces.....	36
4.3. Transport public et intermodalité.....	37
4.3.1. Forces	37
4.3.2. Faiblesses	37
4.3.3. Opportunités.....	37
4.3.4. Menaces.....	38
4.4. Modes actifs.....	38
4.4.1. Forces	38
4.4.2. Faiblesses	38
4.4.3. Opportunités.....	38
4.4.4. Menaces.....	39
5. Objectifs et principes directeurs	40
5.1. Développement territorial.....	40
5.1.1. Axer le développement territorial autour du réseau structurant de transport public en renforçant les centres urbains et villageois	40
5.1.2. Développer prioritairement les parcs d'activité économique et les zones commerciales offrant une accessibilité multimodale	41
5.1.3. Rénover les espaces publics pour améliorer le cadre de vie et promouvoir les modes actifs.....	41
5.1.4. Renforcer l'attrait touristique de la région	42
5.2. Piétons et personnes à mobilité réduite (PMR)	42
5.2.1. Rendre les déplacements à pied confortables et attractifs	42
5.2.2. Prendre en compte les PMR.....	42
5.2.3. Communiquer sur les bénéfices de la marche.....	43
5.3. Vélo.....	43
5.3.1. Créer un véritable réseau cyclable	43
5.3.2. Offrir du stationnement et des services pour les vélos.....	44
5.3.3. Intégrer la dimension cyclable dans les futurs aménagements	44
5.3.4. Communiquer sur les bénéfices du vélo.....	44
5.4. Transport public et intermodalité.....	45
5.4.1. Optimiser le réseau existant pour capter davantage de clientèle	45
5.4.2. Faciliter les connexions entre les modes de transport et jouer la carte de l'accessibilité.....	45
5.4.3. Compléter l'offre de transport public par des solutions innovantes	45
5.4.4. Communiquer sur l'offre en transport public et ses atouts.....	46
5.5. Transport privé	46
5.5.1. Valoriser le réseau existant et en faire un vecteur de déplacements multimodaux	46
5.5.2. Réduire les flux de transit à travers les centres urbains et les villages	47
5.5.3. Améliorer le cadre de vie, dynamiser les modes actifs et renforcer la sécurité routière par une maîtrise des vitesses.....	47
5.5.4. Opter pour des véhicules moins énergivores	47

5.5.5. Baliser des itinéraires pour le trafic de marchandises et favoriser le report modal vers la voie d'eau et le train	47
5.6. Stationnement et livraisons	47
5.6.1. Mettre en œuvre des politiques de stationnement.....	47
5.6.2. Agir sur les besoins en stationnement liés aux nouveaux développements.....	48
5.6.3. Organiser au mieux les livraisons et limiter leurs nuisances	48
5.6.4. Communiquer sur la politique de stationnement	48
5.7. Gouvernance et participation citoyenne	48
5.7.1. Harmoniser les politiques de mobilité avec les régions voisines	48
5.7.2. Montrer l'exemple aux citoyens	49
5.7.3. Développer la participation citoyenne et l'émergence de projets locaux	49
5.7.4. Veiller à la mise en œuvre, au suivi et à l'évaluation du schéma et professionnaliser la gestion de la mobilité.....	49

1. INTRODUCTION

Cette seconde phase menée dans le cadre de l'élaboration du Schéma d'accessibilité et de mobilité du Sud de l'Entre Sambre et Meuse a pour ambition de décrire les **enjeux** (section 2) auxquels le territoire est confronté et d'identifier les conséquences de plusieurs **scénarios de développement territorial** (section 3) sur la zone d'étude. Combinée au diagnostic, cette analyse nous a ensuite permis de synthétiser les forces et faiblesses du territoire ainsi que les opportunités et menaces liées à son environnement extérieur au travers d'une **analyse SWOT** (section 4). Enfin, des propositions d'**objectifs et de principes directeurs** (section 5) sont énoncées.

2. ENJEUX

2.1. Introduction

L'accessibilité et la mobilité dans le Sud de l'Entre Sambre et Meuse connaîtront des évolutions contrastées en fonction des futurs possibles pour les zones rurales de Wallonie. Les espaces ruraux accueillent une partie importante de la population et connaissent actuellement des mutations profondes. Si ceux-ci ne semblent certainement pas voués au déclin, leur avenir est suspendu à la résolution de nombreuses questions, tant sur le plan de l'évolution de la population que des défis énergétiques et climatiques.

Ces territoires peu denses cumulent les difficultés en termes d'accès aux services de la vie quotidienne : éloignement des pôles d'emploi et commerciaux, faible disponibilité des services de proximité, limites d'efficacité des transports collectifs. Par conséquent, posséder un véhicule est une nécessité. À l'horizon de vingt ans, les politiques, même volontaristes, d'aménagement du territoire ne modifieront que partiellement l'organisation de ces territoires de telle sorte que la voiture restera sans doute le moyen le mieux adapté à la vie quotidienne même si son usage, voire sa possession, connaîtront des changements singuliers.

Cette section vise à analyser quels sont les principaux enjeux pour la zone d'étude en matière de déplacements.

2.2. Enjeu démographique

2.2.1. Croissance de population

Selon les prévisions démographiques du Bureau fédéral du Plan, la population de la Belgique est appelée à passer de 10.839.855 personnes enregistrées au 1er janvier 2010 à 13.515.000 en 2060, soit une hausse de 25%. Cette hausse serait générale, mais particulièrement sensible dans la Région de Bruxelles-Capitale (+35%, avec une population de 1.475.200 personnes), alors qu'elle serait de +23% et +25% respectivement dans les régions flamande et wallonne.

Sur base de ces prévisions, on s'attend dès lors à une augmentation singulière du nombre d'habitants en région wallonne. A l'horizon 2030, cela correspond à une augmentation de près de 600.000 personnes. La localisation de cette croissance dépendra de l'attractivité des territoires et des politiques d'aménagement. Il est vraisemblable qu'elle sera plus forte dans les villes que dans les campagnes.

2.2.2. Vieillesse de la population

Dans la plupart des pays industrialisés, le vieillissement de la population suscite de nombreux débats sur différents sujets : organisation de la société, rapports entre les générations, croissance économique, sécurité sociale et finances publiques.

Le vieillissement de la population est dû à plusieurs facteurs dont l'allongement de l'espérance de vie. Même si celui-ci est supposé croître moins vite qu'au cours des trente dernières années, on peut s'attendre en Région wallonne à une espérance de vie passant de 73 ans (2000) à 84 ans (2060) pour un homme et de 81 ans (2000) à 87 ans (2060) pour une femme.

D'après les perspectives démographiques reprises dans le Tableau 1, la population totale de la Région wallonne augmentera jusqu'à atteindre près de 4,4 millions de personnes en 2060. Ce qui interpelle c'est que la structure d'âge de la population est bouleversée : la part des jeunes de 0 à 14 ans diminue, de même que celle de la population dite d'âge actif de 15 à 64 ans, tandis que la part des personnes âgées de plus de 65 ans augmente considérablement. Cette évolution est due à l'arrivée à l'âge de la retraite des plusieurs générations issues du baby-boom de l'après-guerre, ainsi qu'à la baisse du taux de fécondité et à l'allongement de l'espérance de vie.

	2000	2010	2020	2030	2040	2050	2060
Région wallonne							
Population totale (en milliers)	3.339,5	3.498,4	3.726,1	3.927,6	4.083,5	4.226,9	4.376,7
0-14 (%)	18,60	17,66	17,72	17,43	16,85	16,86	16,84
15-64 (%)	64,62	65,96	63,66	61,03	59,66	59,21	58,67
65+ (%)	16,78	16,38	18,62	21,54	23,49	23,94	24,49
Age moyen	39,3	40,4	41,2	42,2	43,2	43,5	43,7
65+ en indice (2010=100)	98	100	121	148	167	177	187
85+ en indice (2010=100)	77	100	130	134	209	270	303
Dépendance des âgés en % (65+)/ (15-64)	25,97	24,83	29,25	35,30	39,37	40,43	41,74
Actifs par âgé (15-64)/(65+)	3,85	4,03	3,42	2,83	2,54	2,47	2,40

Tableau 1: Structure d'âge de la population et indicateurs démographiques, source: Bureau fédéral du Plan

Le vieillissement de la population se remarque au travers des indicateurs démographiques. L'âge moyen de la population passe de 39 ans en 2000 à 44 ans en 2060. Le coefficient de dépendance des âgés (les 65 ans et plus par rapport à la population d'âge actif) montre également un accroissement considérable. On observe d'ailleurs une hausse similaire dans les pays avoisinants, certains pays comme l'Allemagne et l'Italie étant appelés à connaître un vieillissement encore plus marqué à long terme.

Ce type d'analyses sert le plus souvent à se rendre compte des défis financiers auxquels la Belgique sera confrontée en termes de dépenses publiques liées aux pensions et à la sécurité sociale. Toutefois, cette évolution de la population aura également des répercussions en matière de mobilité pour les raisons suivantes :

- Les citoyens vieillissants optent davantage pour la voiture, pour des questions de confort et de sécurité ;
- Les transports publics sont assez peu adaptés aux personnes vieillissantes (accessibilité limitée);
- L'absence d'infrastructures cyclables sécurisantes pénalise l'utilisation du vélo ;
- Les centres urbains et villageois sont peu aménagés pour la marche.

Une étude française (TNS-SOFRES) publiée en 2011 relative aux déplacements des seniors (plus de 70 ans), montre que, contrairement aux idées reçues qui auraient pu placer le train ou les transports publics en tête des modes de déplacement utilisés par les seniors, la voiture est le mode de transport plébiscité par 66% des répondants. Parmi ceux-ci, 86% conduisent régulièrement seuls et 91% prennent le volant au moins une fois par semaine. De plus, 96% des conducteurs se sentent à l'aise au volant. Face à la perspective d'arrêter un jour de conduire, seul un tiers des seniors accepte l'idée d'abandonner le volant. La conduite s'avère également synonyme de maintien de lien social pour 6 conducteurs sur 10. Ces derniers vivent la conduite comme un moyen de rester en contact avec l'extérieur et de rendre visite à leur famille et leurs amis.

En matière d'alternatives à la voiture, seuls 29% des 70 ans et plus déclarent utiliser les transports publics. La principale raison invoquée par les non-utilisateurs est le maillage insuffisant du réseau pour 45% et les progrès à faire en matière d'accessibilité pour 23%. A noter tout de même le poids du facteur géographique, car à Paris et dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, les seniors se servent des transports en commun à hauteur de 53% et 50% respectivement.

Application au territoire SESSAM

Contrairement à d'autres territoires de Wallonie tels que la Province du Brabant wallon ou du Luxembourg, le Sud de l'Entre Sambre et Meuse ne devrait pas connaître une croissance forte de sa population. L'évolution pour l'ensemble de la zone d'étude a été de +10,8% entre 1990 et 2011 soit un gain de 9.400 habitants sur un total de 96.000 habitants (2011). L'évolution la plus marquée a été observée ces dernières années dans le Nord de la zone d'étude (Walcourt, Cerfontaine, Philippeville et Beaumont) à proximité immédiate du pôle régional de Charleroi.

Entité	1990	1995	2000	2005	2011	Evolution		Taux de captation
Arrondissement de Philippeville	58.872	60.284	61.493	62.717	65.449	6.577	11,2%	
Cerfontaine	4.082	4.191	4.334	4.491	4.820	738	18,1%	11,2%
Couvin	13.020	13.020	13.249	13.396	13.768	748	5,7%	11,4%
Doische	2.771	2.847	2.840	2.818	2.885	114	4,1%	1,7%
Florennes	10.601	10.685	10.668	10.638	11.148	547	5,2%	8,3%
Philippeville	7.117	7.622	7.939	8.258	8.965	1.848	26,0%	28,1%
Walcourt	15.675	16.238	16.840	17.471	18.092	2.417	15,4%	36,7%
Viroinval	5.606	5.681	5.623	5.645	5.771	165	2,9%	2,5%
Arrondissement de Thuin	142.780	145.425	146.086	146.627	149.801	7.021	4,9%	
Beaumont	6.132	6.378	6.577	6.674	7.050	918	15,0%	14,0%
Chimay	9.553	9.704	9.759	9.715	9.826	273	2,9%	4,2%
Froidchapelle	2.772	3.085	3.315	3.639	3.771	999	36,0%	15,2%
Momignies	5.062	5.116	5.128	5.088	5.273	211	4,2%	3,2%
Sivry-Rance	4.466	4.558	4.506	4.607	4.872	406	9,1%	6,2%
TOTAL Botte du Hainaut	86.857	89.125	90.778	92.440	96.241	9.384	10,8%	

Tableau 2: Evolution de la population entre 1990 et 2011, Source : <http://statbel.fgov.be/>

Selon les prévisions du Bureau fédéral du plan, la population dans le Sud de l'Entre Sambre et Meuse devrait connaître au cours des deux prochaines décennies une évolution similaire à celle observée entre 1990 et 2011 et atteindre de l'ordre de 108.000 habitants en 2030 soit

l'arrivée de 11.500 nouveaux habitants. Cette croissance sera due à une augmentation du solde des migrations internes, c'est-à-dire à des déménagements de population provenant d'autres arrondissements belges vers la zone d'étude. On peut donc supposer qu'il s'agira de néo-ruraux travaillant dans les pôles d'emplois externes. Ce qui voudra dire qu'en termes de mobilité, ils renforceront probablement encore les flux vers Charleroi. Sur base d'une taille moyenne des ménages de 2,4 habitants, cela représente 4.800 ménages supplémentaires d'ici 2030.

Entité	2011	2020	2030	Evolution 2011-2030
Cerfontaine	4.820	5.191	5.607	16,33%
Couvin	13.768	14.144	14.566	5,79%
Doische	2.885	2.942	3.007	4,21%
Florennes	11.148	11.423	11.731	5,23%
Philippeville	8.965	9.894	10.936	21,99%
Walcourt	18.092	19.307	20.670	14,25%
Viroinval	5.771	5.854	5.947	3,05%
Beaumont	7.050	7.711	8.560	21,42%
Chimay	9.826	10.023	10.275	4,57%
Froidchapelle	3.771	4.491	5.414	43,58%
Momignies	5.273	5.425	5.620	6,58%
Sivry-Rance	4.872	5.164	5.540	13,71%
TOTAL	96.241	101.568	107.874	12,09%

Tableau 3: Evolution de la population entre 2011 et 2030, Source : Bureau fédéral du Plan, Perspectives de population 2010

L'augmentation de la population n'est pas un enjeu en soi dans la région (sauf pour Froidchapelle, Beaumont et Philippeville) mais l'augmentation limitée de la population ne permettra pas de tendre vers une répartition spatiale de l'habitat et des activités plus adéquate sur les plans de l'énergie, de l'environnement, des coûts des services publics, etc... susceptible par exemple de réduire le besoin d'utiliser la voiture pour les déplacements réguliers.

En revanche, le vieillissement de la population est préoccupant. D'ici 2030, la classe d'âge qui connaîtra l'évolution la plus forte dans les arrondissements de Philippeville et de Thuin sera celle des plus de 65 ans (+60%).

Entité	2000	2011	2020	2030	Evolution	
Arrondissement de Philippeville						
0-18 ans	14.531	14.390	14.978	15.664	1.133	7,8%
18-65 ans	37.260	40.474	40.896	40.892	3.632	9,7%
65 ans et +	9.702	10.260	12.555	15.583	5.881	60,6%
Arrondissement de Thuin						
0-18 ans	33.945	32.825	32.807	33.046	-899	-2,6%
18-65 ans	88.540	92.711	92.528	91.774	3.234	3,7%
65 ans et +	23.601	23.963	28.901	35.499	11.898	50,4%

Tableau 4: Evolution prospective de la population par tranche d'âge, Source : Bureau fédéral du Plan, Perspectives de population 2030

Cette mutation de la structure de population est conforme aux évolutions observées ailleurs en Belgique et dans les pays limitrophes. On remarque sur base d'enquêtes menées en France que les seniors ont une propension à utiliser la voiture pour des questions de confort et de sécurité. Cette croissance du nombre de personnes plus âgées risque donc de renforcer fortement l'utilisation de l'automobile dans la zone pour les personnes disposant des aptitudes pour conduire et de moyens financiers suffisants. D'autre part, le nombre de

personnes âgées dépendantes, pour des questions financières ou d'état de santé, des services collectifs de transport (transport public classique ou services de transport à la demande) connaîtra également une croissance soutenue. Force est de constater qu'à l'heure actuelle, l'offre en la matière est insuffisante et risque de vouer une partie de la population à l'isolement ou à déménager dans des lieux plus accessibles et offrant des services de proximité.

2.3. Enjeu énergétique

2.3.1. Dépendance au pétrole

Une étude¹ menée par l'ULB et l'UCL dans le cadre de la Conférence Permanente pour le Développement Territorial (CPDT) a mis en évidence les vulnérabilités du territoire wallon face au pic pétrolier.

L'expression « pic pétrolier » désigne le moment à partir duquel, pour des raisons géologiques et/ou économiques, la production de pétrole commence à stagner puis à diminuer. Généralement l'expression s'applique au pétrole brut (dit aussi conventionnel) qui est le plus facile à extraire et à raffiner, et donc le moins cher à produire. Selon le scénario de référence établi en 2010 par l'Agence Internationale de l'Énergie (IEA), le maximum de production de pétrole brut a été atteint en 2006. Pour ce type de pétrole, on se situe dorénavant sur un plateau, avec une production qui se maintiendra aux alentours de 68-69 millions de barils par jour. Cette projection suppose néanmoins que les investissements nécessaires soient réalisés pour l'exploration (découverte de nouveaux champs pétroliers) comme pour l'exploitation (mise en production). Si la production mondiale de produits pétroliers continue à croître légèrement jusqu'en 2035 dans le scénario de référence de l'IEA, c'est grâce aux liquides de gaz naturel et aux pétroles non-conventionnels. Ces derniers comprennent notamment les sables et les schistes bitumineux, qui constituent d'énormes réserves potentielles mais dont la production est très coûteuse et très polluante.

A l'horizon 2035, le prix moyen du pétrole brut devrait pratiquement doubler : 113 \$ le baril (en dollars de 2009) contre à peine 60 \$ en 2009.

¹ Anticipation des effets du pic pétrolier sur le territoire wallon, CPDT, 2011

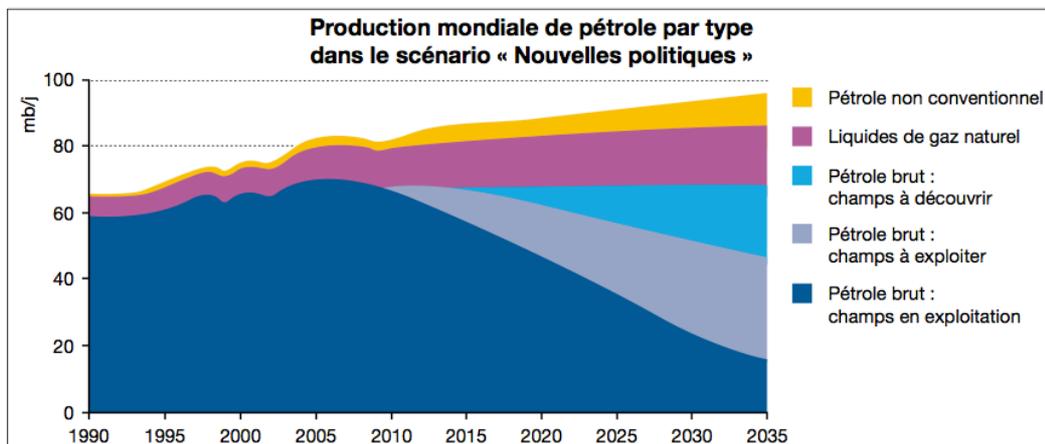


Figure 1. Evolution de la production mondiale de pétrole par type, source : IEA, 2010

Le secteur des transports en Wallonie est le premier concerné face à cette augmentation des coûts pétroliers étant donné qu'il représente à lui seul près de 60% de la consommation totale.

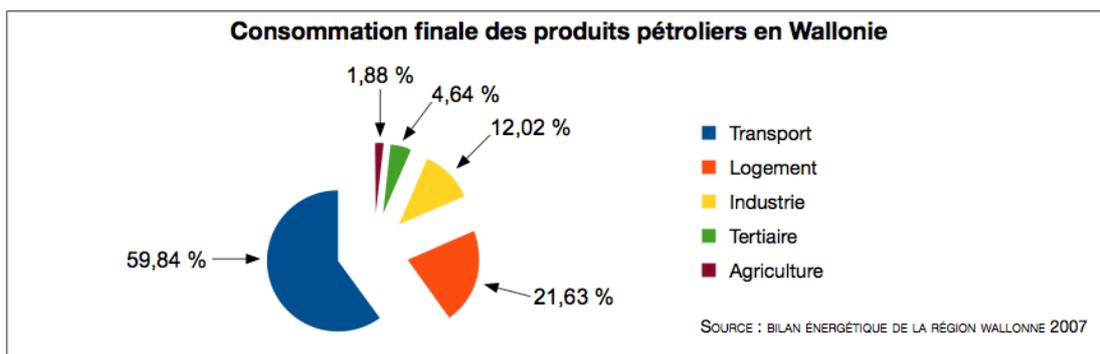


Figure 2: Consommation finale des produits pétroliers en Wallonie, Source: Bilan énergétique de la Région wallonne, 2007

La dépendance du secteur des transports vis-à-vis du pétrole est extrêmement forte puisque ce secteur représente en Wallonie 97,5 % de l'énergie utilisée pour les transports de personnes et de marchandises. Aucune alternative (hybride, électricité, hydrogène, gaz naturel, etc.) ne paraît pouvoir permettre à court ou moyen terme le remplacement intégral des véhicules actuels (essence, diesel) en conservant les caractéristiques d'autonomie, de vitesse ou de coût.

2.3.2. Coûts des transports

Selon une étude du CRIOC sur l'évolution du budget et des dépenses des ménages entre 1978 et 2009, les dépenses liées aux transports ont augmenté mais dans une mesure encore limitée si on la compare à celles des dépenses en communications (GSM et Internet surtout) et en soins de santé.

Postes	Evolution 2009/1978
Autres	688,00%
Communications	602,00%
Santé	319,60%
Services financiers, assurances	290,80%
Horeca	257,10%
Transport	249,80%
Loyer brut	205,90%
Culture et loisirs	200,50%
Chauffage, éclairage, eau	175,90%
Voyages	155,10%
Meubles, appareils ménagers	98,30%
Alimentation, boisson, tabac	90,90%
Habillement, chaussures	88,10%
TOTAL	175,70%

Tableau 5: Evolution des dépenses des ménages entre 1978 et 2009, Source: CRIOC 2010

La part des dépenses liées aux transports (en rose sur la Figure 3) dans le budget des ménages belges est passée de 10,9% en 1978 à 12,82% en 2009². L'augmentation s'explique selon le CRIOC par le fait que le prix des véhicules a augmenté et que les règles d'entretien sont de plus en plus strictes mais elle n'est pas liée à l'augmentation du prix des carburants.

² En Wallonie, ces dépenses représentaient 14,04% du budget des ménages notamment parce que les distances à parcourir sont plus longues.

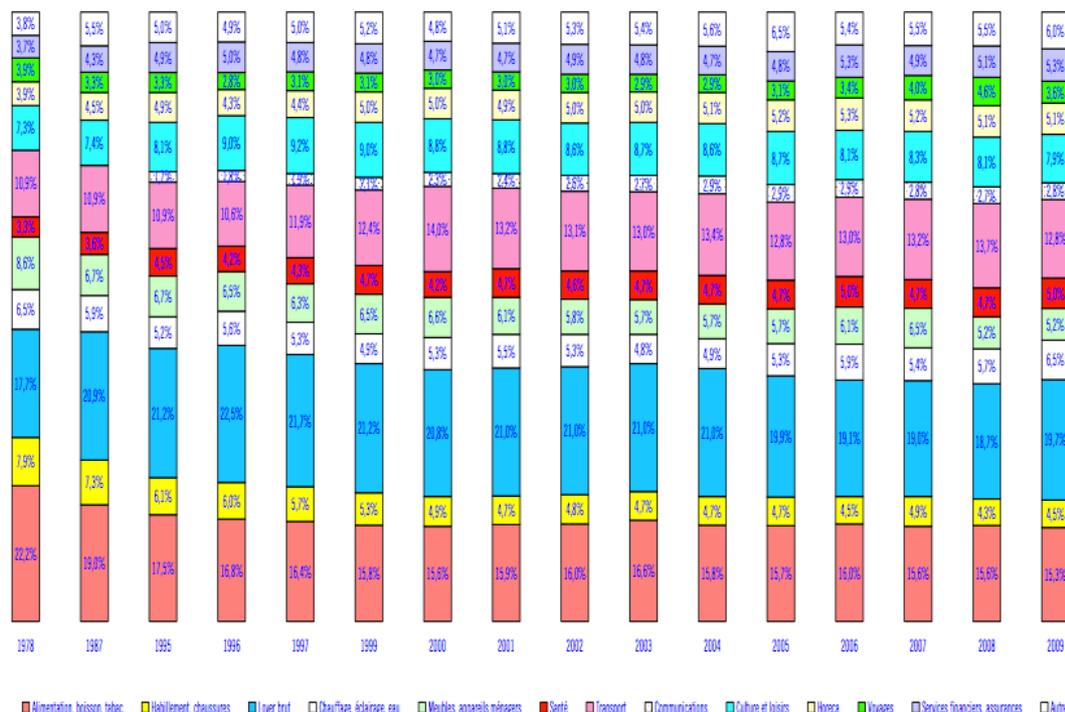


Figure 5: Evolution de la répartition des dépenses des ménages depuis 1978 par poste, source: CNIO, 2010

Si on analyse de plus près l'augmentation des dépenses des ménages wallons liées aux transports sur la période 2000 – 2010, on observe effectivement qu'une part plus importante du budget est consacrée aux pièces détachées et au transport public urbain. Les dépenses en carburant ont eu tendance à diminuer très légèrement au cours de la dernière décennie.

	2000		2005		2010		Evolution 2000/2010
	Montant	%	Montant	%	Montant	%	
Budget annuel moyen par ménage	26.588€		29.446€		33.302€		
Achat de voiture	1.843€	6,93%	1.300€	4,41%	1.639€	4,92%	-2,01%
Pièces détachées et réparation	102€	0,38%	148€	0,50%	166€	0,50%	0,11%
Dépenses en carburants	1.001€	3,76%	1.137€	3,86%	1.121€	3,37%	-0,40%
Transport par chemin de fer	84€	0,32%	77€	0,26%	90€	0,27%	-0,05%
Transport par urbains vicinaux	23€	0,09%	25€	0,08%	23€	0,07%	-0,02%
Transport public urbain (métro-tram-bus)	11€	0,04%	17€	0,06%	39€	0,12%	0,08%

Tableau 6: Evolution des dépenses des ménages wallons liées aux transports entre 2000 et 2010, Source: SPF Economie 2010

2.3.3. Coûts des carburants

Contrairement aux idées reçues, l'augmentation du coût des produits pétroliers n'a, jusqu'à présent, pas particulièrement affecté le budget des ménages. En effet, cette croissance a été compensée par l'augmentation du pouvoir d'achat, la meilleure qualité des carburants et par la meilleure efficacité énergétique des véhicules.

Selon une analyse réalisée en France³, on observe une forte augmentation du prix des carburants (essence et diesel) à prix courants⁴ depuis les années 80' comme représenté sur la Figure 4. Les deux carburants connaissent exactement la même évolution. On sait que si l'essence est plus chère que le diesel en Belgique et en France, ce n'est pas parce qu'elle coûte plus cher à produire mais parce qu'elle est plus taxée.

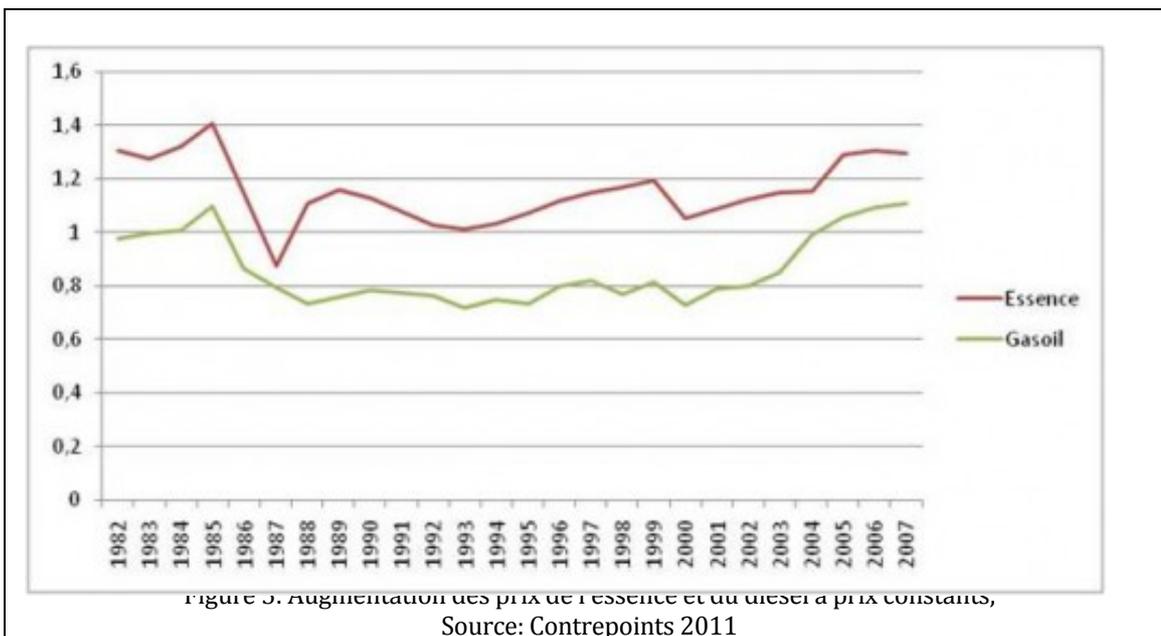


Figure 4: Augmentation des prix de l'essence et du diesel à prix courants,
Source: Contrepoints 2011

Cependant, les prix courants ne permettent pas de se rendre compte du renchérissement d'un bien sur de longues périodes : c'est certes toujours la même monnaie mais elle n'a pas la même valeur intrinsèque aux différentes périodes à cause de sa dévaluation ou évaluation. Les prix courants doivent donc être actualisés pour tenir compte de l'inflation. On parle alors de prix constants. Appliqué au prix des carburants, on s'aperçoit sur la Figure 5 de la grande différence entre les prix courants et les prix constants. En 2007 le prix de l'essence était inférieur à celui du début des années 80' malgré une hausse significative depuis l'an 2000. Le diesel suit une courbe relativement similaire mais il était plus cher en 2007 qu'au début des années 80'.

³ <http://www.contrepoints.org/2011/01/24/11966-evolution-du-prix-de-l%E2%80%99essence-1960-2008>

⁴ Le **prix courant**, c'est le prix constaté en un lieu et à une date donnée, en monnaie courante, c'est-à-dire le prix de l'étiquette.



Cette analyse permet de démontrer que contrairement aux messages véhiculés régulièrement, les prix des carburants n'ont pas connu une augmentation forte ces dernières décennies. Mais il est vrai qu'on assiste à un renchérissement des produits pétroliers depuis l'an 2000 avec une nouvelle hausse forte depuis début 2009 à la suite de la crise financière de 2008 (voir Figure 6). Cette augmentation touche en particulier les ménages à bas revenus de même que les services sociaux tels que les aides à domicile (La Libre, août 2012). Le pic pétrolier se trouve devant nous et non derrière et l'on doit s'attendre à des hausses fortes et parfois brutales des cours des carburants en particulier dans un contexte géopolitique instable.



Figure 6: Hausse des prix des carburants entre 2008 et 2011, Source : www.assurances-auto.be

Une analyse du Centre français d'Analyse Stratégique (CAS), organe de conseil dépendant directement du Premier Ministre, a décrit les mécanismes possibles d'un scénario noir dès 2015. Celui-ci met en évidence les risques de l'inaction en matière de développement territorial et de mobilité pour les territoires périurbains et ruraux suite à une crise énergétique sévère.

Mécanismes du scénario noir

- Une proportion élevée de ménages résidant dans les territoires à faible densité ne peut plus faire face à l'augmentation brutale des dépenses obligatoires d'habitat et de transport liée aux coûts de l'énergie ;
- les prix immobiliers s'effondrent dans les zones périurbaines et rurales éloignées des emplois et des services ;
- les services – publics et privés se replient vers les villes et centres denses, afin de garder une clientèle suffisante ;
- les « nouveaux pauvres » (classes moyennes inférieures), chassés des villes denses par la hausse des prix immobiliers, se réfugient dans ces espaces délaissés où ils vivent d'expédients à bas coûts, à l'écart des services quotidiens assurés dans les territoires denses ;
- le gouvernement engage un projet national de traitement social des territoires périurbains et ruraux (personnes âgées isolées, familles en difficultés, etc.), à l'instar de celui engagé dans les années 1980 dans les zones sensibles.

Application au territoire SESSAM

Le taux de motorisation des ménages et l'évolution du nombre d'immatriculations en particulier de véhicules d'occasion dans le Sud de l'Entre Sambre et Meuse sont supérieurs à la moyenne régionale de même que la part de travailleurs utilisant la voiture comme mode de déplacement (voir phase 1 – Diagnostic). Ceci indique que le modèle de mobilité de ce territoire repose essentiellement sur l'utilisation, souvent exclusive, de l'automobile ce qui risque de conduire à une mise en difficulté des populations aux revenus modestes qui ne pourra que s'accroître avec la croissance attendue du prix des carburants. Un scénario catastrophe comme décrit par le CAS en France est plausible et aurait des répercussions fortes sur la zone d'étude en raison de deux facteurs principaux : son éloignement par rapport aux pôles d'emploi et de services et son bâti ancien et mal isolé. Les ménages périurbains et ruraux actuels verraient leur bien immobilier se dévaloriser de telle sorte que la plupart ne disposeraient plus des ressources nécessaires pour un déménagement les rapprochant des stations de transports collectifs (Wiel, 2011). Enfin, les services de transport public ne pourraient plus assurer les mêmes dessertes suite à l'augmentation de leurs coûts d'exploitation.

2.4. Enjeu climatique

Selon le quatrième rapport d'évaluation du GIEC, les émissions de gaz à effet de serre (GES) des pays industrialisés devraient être réduites de 80 à 95% d'ici 2050 par rapport aux émissions en 1990. Pour la Wallonie, cela signifie multiplier par 6 les efforts de réduction d'émissions par rapport à l'évolution depuis 1990. L'Agence Wallonne de l'Air et du Climat a

commandité une étude pour analyser la faisabilité de ces objectifs et établir des scénarios permettant de les atteindre. Cette étude identifie des trajectoires vers une économie faible en carbone et analyse leurs implications pour la Wallonie à l'horizon 2050.

L'étude a montré qu'il est techniquement possible de réduire les émissions de GES de 80% et que cela ne coûtera pas nécessairement plus cher à la Wallonie que de ne pas agir. Les efforts doivent être répartis sur les principaux secteurs émetteurs (transports, bâtiments, industrie, production d'énergie et agriculture). Les auteurs soulignent l'importance des changements de comportements, de l'efficacité énergétique, de l'électrification du transport, de l'isolation des bâtiments et de la production d'énergie renouvelable.

2.4.1. Changements de comportement

L'étude a mis en évidence que les changements comportementaux et d'organisation sociétale dans le secteur du transport ont un impact particulièrement important sur la demande énergétique et donc sur les émissions de GES. De plus, ils permettent de moins recourir à des leviers techniques souvent onéreux. Les principales mesures citées sont :

- **limiter la hausse de la mobilité des personnes** entre 0 et 15% en 2050 par rapport à 2010, au lieu des 30% prévus dans le scénario de référence, prioritairement par une politique adéquate d'aménagement du territoire et en limitant les besoins de déplacements domicile-travail (par exemple, la promotion des technologies de communication du type télétravail ou vidéo-conférence, l'adaptation du prix des carburants ou des transports publics) ;
- **favoriser le report modal de 5 à 15%** des déplacements en voiture vers les modes doux et les transports publics, notamment par une politique visant à améliorer l'offre de transports publics ;
- **augmenter le taux d'occupation des véhicules** privés et publics de 10 à 60% (respectivement) par des mesures incitatives, une meilleure desserte et des infrastructures adaptées.

Ces mesures devraient permettre de remplacer une augmentation attendue de 12% de la demande énergétique pour le transport par une réduction de 16%.

2.4.2. Efficacité énergétique et électrification

De manière générale, il faut améliorer l'efficacité des véhicules de transport privé et public. L'électrification massive des transports et des bâtiments permettra à terme le passage d'un vecteur énergétique indissociable des émissions de GES (énergies fossiles) à un autre vecteur énergétique qui peut être décarboné (énergies renouvelables). Pour le secteur du transport, il s'agit de faire évoluer la flotte d'une base ~100% thermique à une flotte de 60% à 80% électrique en 2050. Les leviers principaux dont dispose la Wallonie sont :

- **influencer la définition des normes** qui favorisent l'efficacité énergétique dans le secteur du transport à l'échelon national et européen ;
- définir un **cadre favorable** au déploiement d'une infrastructure de stations de charge
- mettre en place des **incitatifs** pour le déploiement de véhicules électriques.

Application au territoire SESSAM

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

2.5. Enjeu financier

2.5.1. Transport public

L'organisation et l'exploitation de services de transport collectif requièrent des moyens publics importants sans pour autant atteindre une rentabilité économique. On parle de « **taux de couverture** » des coûts (l'exploitation) par les recettes (essentiellement les titres de transport). Comme décrit dans le diagnostic, le taux de couverture moyen de l'exploitation de la SNCB ou du TEC est de 30 à 35 %. Ce taux est encore plus faible en milieu rural.

Face à une contraction profonde des dépenses publiques suite aux crises financières à répétition, à la récession économique et à l'évolution du contexte institutionnel belge, il est difficile d'envisager de mobiliser des moyens plus importants pour un déploiement massif du transport public en Wallonie, en particulier en milieu rural où sa viabilité économique voire environnementale est faible. Le renchérissement des coûts énergétiques (électricité, carburants) impactent fortement les opérateurs de transport qui de plus ont peu de marge pour faire évoluer les tarifs. Le défi est d'attirer suffisamment de clientèle et de mettre au point une organisation tirant un meilleur usage des moyens de production (chauffeurs, véhicules,...).

2.5.2. Réseau routier

La Wallonie dispose d'un réseau routier très dense par rapport à sa population, ce qui entraîne des coûts d'entretien élevés, une charge financière très lourde pour la Région et les Communes. Les budgets, après déduction de quelques gros investissements (contournement de Couvin et sécurisation de la RN°5), permettent peu d'investissements dans l'amélioration et la sécurisation du réseau routier et l'aménagement d'infrastructures cyclables de qualité.

Application au territoire SESSAM

La situation du Sud de l'Entre Sambre et Meuse est particulièrement préoccupante tant en ce qui concerne le transport public que le réseau routier.

La faible densité de population combinée à un éparpillement de l'habitat et des activités laisse peu de marges de manœuvre aux opérateurs de transport public pour assurer une desserte fine du territoire et des fréquences élevées. Une optimisation des services

(fréquences, correspondances intermodales) sur les lignes à fort potentiel semble pratiquement la seule solution pour permettre le maintien d'une offre attractive. Ceci impliquerait la reconversion de lignes peu fréquentées par une offre alternative de transport à la demande (initiatives publiques ou privées). Mais c'est également une opportunité de revoir complètement le réseau de transport public afin de leur rendre plus attractif.

En ce qui concerne le réseau routier, le diagnostic a montré que la plupart des communes de la zone d'étude doivent gérer un réseau routier communal par habitant bien supérieur à la moyenne régionale, ce qui se traduit par des dépenses d'entretien importantes ou une dégradation des voiries, faute de moyens. La réalisation du contournement de Couvin et les projets de sécurisation de la RN°5 risquent de mobiliser pendant plusieurs années une partie substantielle des dépenses régionales d'investissement pour le réseau routier, notamment pour les communes du territoire SESSAM. En effet, la part des investissements dans le budget régional consacré au réseau routier a fortement diminué au cours de la dernière décennie passant de 53% en 2000 à 36% en 2007. Le développement de la SOFICO a également comme impact de consacrer une part de plus en plus importante des budgets pour le réseau structurant au détriment des investissements et de la maintenance du reste du réseau routier, en particulier du réseau communal. Cette situation risque de s'avérer problématique des les années à venir face à des besoins de mobilité croissants et une vétusté du réseau routier secondaire, tant régional que communal.

NB: Des données complémentaires sur la répartition budgétaire entre les Directions territoriales et la SOFICO sont en attente pour objectiver ce point de vue et évaluer l'impact de la réalisation des grands projets sur le reste du réseau routier.

2.6. Enjeu territorial

Une recherche de l'IWEPS⁵ publiée en août 2011 a analysé la localisation des résidences construites entre 2001 et 2008 au regard de critères de développement territorial durable. On a construit en Wallonie environ 73.000 logements au cours de cette période. Les résultats de cette analyse montrent que seuls 32% des nouveaux logements ont pris place au sein d'un noyau d'habitat offrant des services de proximité et seuls 51% ont pris place dans un rayon de 3.500 mètres autour des gares ferroviaires passagers IC-IR ou dans un rayon de 1.000 mètres des autres gares ou des arrêts de bus bien desservis. Ces résultats montrent à quel point le mitage du territoire est encore en pleine expansion en région wallonne et que la coordination entre aménagement du territoire et mobilité relève plus du souhait scientifique voire politique que de la pratique des ménages.

Application au territoire SESSAM

Les réserves foncières sont disponibles en suffisance partout (sauf à Froidchappelle). Sans politique volontariste, la dispersion de l'habitat va perdurer avec en conséquence une difficulté à justifier des investissements dans des projets de mobilité alternative de par un

⁵ Construction d'indicateurs de développement territorial : étude de la localisation résidentielle récente et analyse au regard de critères de développement territorial durable, IWEPS, Working Paper n°2, J. Charlier, J. Juprelle, I. Reginster.

manque de clients potentiels (densité faible). Il en résultera alors une dépendance toujours forte à l'usage de la voiture.

Entité	Offre en terrains à bâtir en 2011 (ha)	Demande en terrains à bâtir d'ici 2030 (ha)	Réserve disponible en 2030
Walcourt	493,3	140,00	353,30
Philippeville	266,5	107,04	159,46
Froidchapelle	83,5	89,25	-5,75
Beumont	198	82,01	115,99
Couvin	495,6	43,33	452,27
Cerfontaine	168,3	42,75	125,55
Sivry-Rance	151,4	36,27	115,13
Florennes	209,5	31,68	177,82
Chimay	282,3	24,39	257,91
Momignies	152,6	18,85	133,75
Viroinval	199,1	9,56	189,54
Doische	114,2	6,60	107,60
TOTAL	2814,3	631,73	2182,57

Figure 7: Réserves foncières disponibles d'ici 2030, source : plans de secteur

2.7. Enjeu économique

Par rapport à l'accueil de nouvelles entreprises sur son territoire, le Sud de l'Entre Sambre et Meuse est moins compétitif que d'autres régions voisines (Luxembourg, Liège, Brabant wallon, Wallonie Picarde). Sans une politique globale (emploi, formation, innovation, ...) pour renforcer la compétitivité de ce territoire, la réalisation du contournement de Couvin n'entraînera, sans doute pas, l'essor économique escompté car il est reconnu que le développement des infrastructures routières n'est qu'un des leviers de développement économique.

Sur base d'un scénario de développement économique passif, l'emploi en Entre Sambre et Meuse dépendra du secteur tertiaire non marchand et du développement des pôles externes (Charleroi, Namur, Valenciennes, Dinant, ...). La demande en transport vers ces différents pôles d'emplois internes et externes s'accroîtra donc. Dans l'hypothèse d'un développement économique actif, le Sud de l'Entre Sambre et Meuse pourrait être compétitif dans les secteurs de l'extraction, de la transformation agricole en produit à haute valeur ajoutée et dans le tourisme. Le secteur du commerce devrait compter sur une dynamique très volontariste afin de pouvoir rivaliser avec les forts développements commerciaux à l'extérieur de la zone. Enfin, un développement du secteur économique secondaire ne se fera que par une politique volontariste liée au développement de l'entrepreneuriat à partir de porteurs de projet habitant la zone.

En termes de mobilité, le développement de ces différentes filières pourra créer une dynamisation des centres existants avec une augmentation de la demande en transport vers ceux-ci et en corollaire davantage de possibilité de mettre en place des modes de transport alternatif.

2.8. Enjeu transfrontalier

Le diagnostic a montré la forte progression, sur la période 1975-2005, des flux de résidents français travaillant en Belgique, et la baisse du flux inverse. Cette tendance pourrait s'inverser au cours des prochaines années, suite à la révision de la convention franco-belge de 1964 sur le régime fiscal des travailleurs frontaliers. Depuis le 1^{er} janvier 2012, les résidents français établis dans la zone frontalière française ne bénéficient plus du régime de faveur (paiement de l'impôt sur le revenu en France). D'autre part, il deviendra plus intéressant pour les frontaliers établis en Belgique de travailler dans la zone frontalière française, puisqu'ils y paieront dorénavant leur impôt sur le revenu en France.

Cette évolution du cadre fiscal pourrait avoir des répercussions sur le nombre de déplacements domicile-travail depuis et vers la France. Etant donné que les alternatives à la voiture sont inexistantes pour ce type de trajets transfrontaliers, une croissance des flux automobiles est à anticiper et des opportunités sont à développer en matière d'alternatives à la voiture.

2.9. Enjeu politique

Le Sud de l'Entre Sambre et Meuse est un bassin de vie cohérent et pertinent. Cette caractéristique a été mise en évidence par plusieurs études et défendue par les milieux socioprofessionnels. Il n'en est pas moins atypique sur le plan politique pour autant car il regroupe des Communes de la Province du Hainaut et de la Province de Namur. La collaboration et transversalité entre les acteurs publics en charge notamment des questions de territoire et de mobilité constitue donc un enjeu majeur pour ce bassin de vie.

Il est nécessaire de développer une vision supra-locale des comportements de déplacements. Ceci impose aux autorités communales de collaborer dans un cadre plus large et d'engager avec les Communes voisines un dialogue, visant à optimiser l'affectation des moyens en fonction des publics concernés et à innover pour répondre aux demandes particulières que le transport public classique ne peut pas satisfaire (rapport coûts-recettes).

3. SCENARIOS DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

3.1. Introduction

Le consortium d'étude a fait le choix de partir de scénarios élaborés par l'Institut Destrée dans la foulée du « Diagnostic du territoire wallon » confié à la CPDT et de les appliquer à la zone d'étude. Cette approche permet une plus grande cohérence par rapport aux réflexions en cours en Région wallonne en matière de développement territorial et de mobilité. De plus, ces scénarios ont le grand avantage d'être d'une grande clarté et très didactiques notamment par le recours à des métaphores tirées du registre botanique et à des illustrations de Pierre Kroll.

L'Institut Destrée a développé 5 scénarios, basés sur les mêmes postulats pour la Wallonie à savoir :

- Une croissance démographique :
 - Horizon 2020 = + 200 000 habitants
 - Horizon 2040 = + 600 000 habitants ;
- Une augmentation des coûts de l'énergie ;
- Une continuité de la politique de réduction des gaz à effets de serre ;
- Un modèle social préservé.

L'analyse se base également sur des variables structurantes mais incertaines:

- La capacité d'amortir l'augmentation du coût énergétique ;
- La capacité d'investissement des pouvoirs publics dans les secteurs clefs ;
- La stabilité politique et financière européenne ;
- L'évolution des équilibres géopolitiques mondiaux.

On remarque que ces postulats et ces variables rejoignent certains des enjeux évoqués à la section 1.

3.2. Premier scénario : les invasives

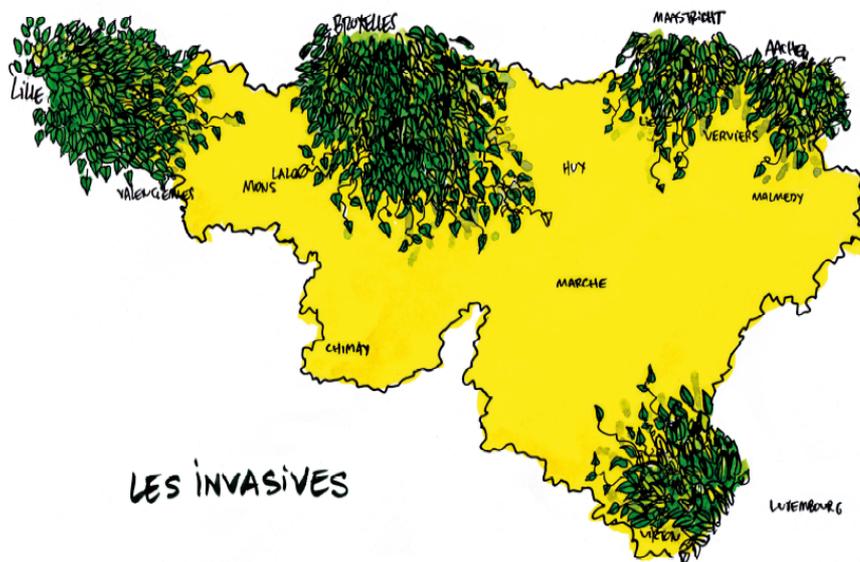


Figure 8: Scénario des invasives, source : Institut Destrée, 2011, dessin : Pierre Krolll

3.2.1. Description

« Le scénario des **invasives**, s'inscrit dans la lignée du SDER de 1999 et met en évidence les pôles métropolitains périphériques à la Wallonie : Bruxelles, Lille, Luxembourg, ainsi que le triangle Hasselt-Maastricht-Aix-la-Chapelle. Il considère leur influence métropolitaine grandissante, auréolaire, sur le territoire wallon, tant aux points de vue socio-économique que résidentiel. L'attractivité transfrontalière de ces pôles se manifeste dans différents domaines-clefs : potentialisation des pôles de connaissance, rayonnement international, capacités logistiques, donnant – ou laissant – à la Wallonie un rôle de réservoir des métropoles, en y valorisant les espaces et les ressources, notamment rurales. Ce phénomène va continuer, voire s'accélérer, avec la mise en place du RER entre Bruxelles et le Brabant Wallon.

Dans ce scénario, le sillon Haine-Sambre-Meuse-Vesdre, joue un rôle de bande passante entre Lille et Cologne, stimulant la localisation de certains secteurs économiques mais induisant aussi une hiérarchie organisée à partir des besoins et potentialités des métropoles. Si le scénario comporte des risques de perte de la maîtrise régionale sur le développement wallon, fortement piloté à partir de centres de décision extérieurs qui pourraient reporter certains types de nuisances sur l'espace central, il peut aussi permettre des logiques de mutualisation et de compétitions efficaces. » (Ph. Destatte, 2011)

3.2.2. Objectifs

- faire de la Wallonie un réservoir pour les couronnes métropolitaines ;
- développements d'infrastructures de transports attractives ;
- développement du tourisme rural (la Wallonie comme réserve pour un cadre de vie préservé).

3.2.3. Mise en œuvre

- **Actions urbaines:**
 - de nouvelles densités périurbaines avec la nécessité de logements compacts ;
 - mise en place de dessertes inter-métropolitaines le long des grands axes ;
 - rester concurrentiel face aux régions voisines (canaux à grands gabarits, pôles universitaires...)
 - mettre en place une logique de coopération et de planification transfrontalière.
- **Actions rurales:**
 - faire de la Wallonie les « jardins des grandes villes » ;
 - valoriser l'agriculture à vocation locale ;
 - valorisation foncière des sites proches des agglomérations (villages dortoirs).
- **Actions pour la mobilité :**
 - investissements pour des réseaux secondaires performants (voiture, train, voies navigables) ;
 - une augmentation de 10% en 10 ans des navetteurs travaillant hors de Wallonie.
 -



Figure 9: Scénario des invasives, source : Institut Destrée, 2011, dessin : Pierre Kröll

Application au territoire SESSAM

Le scénario des invasives aura pour impact une plus grande dépendance des choix territoriaux des régions voisines ce qui limite les possibilités pour des zones telles que le Sud de l'Entre Sambre et Meuse d'agir à son niveau sur le développement territorial et les flux de déplacements. Un tel scénario nécessite le financement de réseaux de transport performants entre les grands pôles wallons et les pôles extérieurs ce qui laissera peu de moyens financiers pour le développement des réseaux de transport dans des zones rurales plus excentrées et en-dehors des grands corridors européens.

Par contre, ce scénario offre des opportunités sur le plan économique tant en matière de développement de l'agriculture locale pour approvisionner les métropoles que de tourisme pour accueillir les citoyens en quête de paysages de qualité et de quiétude. Il peut également donner naissance à un renforcement des partenariats transfrontaliers.

3.3. Deuxième scénario : les grimpantes



Figure 10: Scénario des grimpantes, source : Institut Destrée, 2011, dessin : Pierre Krolll

3.3.1. Description

« Le scénario des **grimpantes** imagine la poursuite d'une densification urbaine autour des axes de communication internes Mons-Verviers, Lille-Bruxelles, Wavre-Arlon voire Charleroi-Bruxelles. Se dessinent dès lors des continuums urbains qui pourraient se connecter pour former des villes axiales, favorisant une grande mixité de fonctions résidentielles et d'implantations économiques. Dans une telle configuration, on mesure évidemment l'importance des infrastructures de transport de toutes natures. Ce scénario, économe en consommation de surfaces, appelle des logiques de densification d'habitats, d'amélioration des performances énergétiques, de rénovation urbaine, d'assainissement des friches. Cette

dynamique volontariste est celle de la cohésion des territoires urbains. Les grimpantes pose fortement la question de l'avenir des territoires ruraux éloignés des axes pour lesquels un risque de dualisation territoriale et de déshérence existe si une attention spécifique ne leur est pas accordée.» (Ph. Destatte, 2011)

3.3.2. Objectifs

- confirmer le rôle structurant déjà existant de ces axes ;
- permettre une continuité urbaine par la création de multiples noyaux se succédant à intervalles réguliers et rencontrant les mêmes besoins ;
- créer une mixité régulée et organisée ;
- viser une densité qui préserve les zones naturelles.

3.3.3. Mise en œuvre

- **Actions urbaines:**
 - modèle d'habitat compact et multifonctionnel ;
 - rénovation urbaine notamment par l'utilisation des friches urbaines (en grande partie localisées le long de ces axes importants) ;
 - perfectionnement des acteurs spécialisés le long de ces axes (universités).
- **Actions rurales:**
 - accès aux ressources naturelles et lieux nécessitant de l'espace garanti par des pôles ruraux ;
 - logique de solidarité pour un équilibre zone rurale/zone urbaine ;
 - favoriser une agriculture extensive.
- **Actions pour la mobilité :**
 - mettre en place une mobilité performante qui assure à la fois des liaisons efficaces entre les pôles d'activités et résidentiels wallons à forte densité et relie ceux-ci aux réseaux européens ;
 - développement de mobilités alternatives pour permettre aux espaces ruraux de rejoindre les réseaux structurants.



Figure 11: Scénario des grimpantes, source : Institut Destrée, 2011, dessin : Pierre Krolll

Application au territoire SESSAM

Le scénario des grimpantes comporte un risque de dualisation territoriale et de déshérence pour les territoires ruraux éloignés étant donné que l'essentiel du développement territorial serait concentré le long des principaux axes de transport sous forme d'une continuité urbaine. Les réseaux de transport se concentreraient le long de ces corridors délaissant quelque peu les territoires excentrés. Des solutions alternatives seraient nécessaires pour rejoindre le réseau de transport public structurant.

Les espaces ruraux tels que le Sud de l'Entre Sambre et Meuse continueraient à accueillir des activités économiques nécessitant de l'espace et développeraient une agriculture extensive. Une logique de solidarité devrait être mise en place pour assurer un équilibre entre zone rurale et zone urbaine.

3.4. Troisième scénario : les massifs

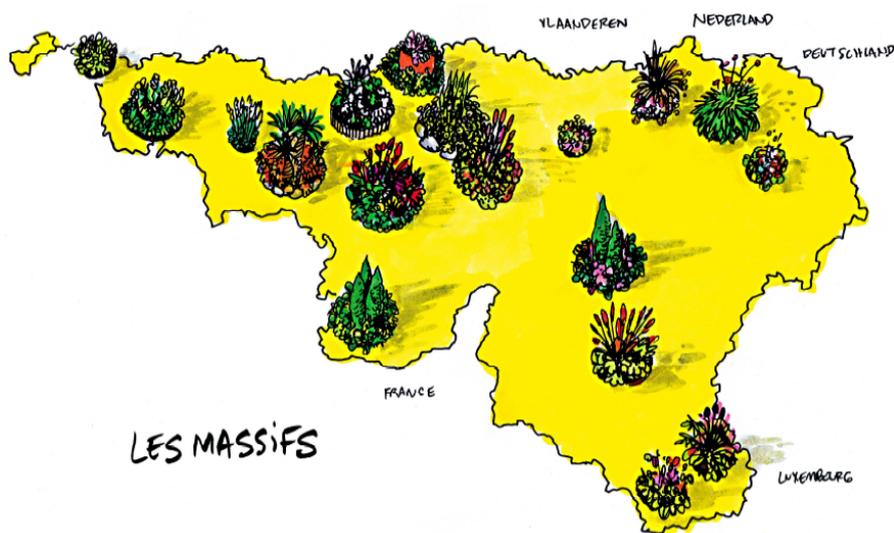


Figure 12: Scénario des massifs, source : Institut Destrée, 2011, dessin : Pierre Krolll

« Le scénario intitulé les **massifs** voit dans le tissu bâti actuel un potentiel et une capacité de renforcement de la densité des villes et des villages pour accueillir 600.000 habitants supplémentaires à l'horizon 2040. Les principes-clefs d'aménagement visent la densification, la mixité fonctionnelle, la restauration de l'attractivité économique, sociale, et environnementale des milieux urbains et des cœurs de village. L'accent est mis sur la rénovation et la requalification des friches urbaines et des quartiers à faible performance énergétique dans un but de renforcement de l'attractivité, de rapatriement des activités industrielles et servicielles périphériques ainsi que de développement des fonctions résidentielles. Mixité fonctionnelle et métrique piétonne constituent ici les principes-clefs de l'aménagement. Dans cette logique, la relocalisation des services en ville rendent aléatoire et coûteux l'éloignement des centres, pouvant faire ressurgir des phénomènes d'exode rural. Un des apports de ce scénario, c'est qu'il introduit des mécanismes de régulation très cadrants : des normes plus exigeantes en matière de densité, de performance énergétique, de localisation des zones d'habitat ainsi que de

commerce. Il appelle aussi une réforme en profondeur des plans de secteurs permettant de favoriser une meilleure mixité des fonctions. Enfin, il active la fiscalité pour qu'elle soit défavorable à la rétention foncière en fonction de critères de performance et de localisation.» (Ph. Destatte, 2011)

3.4.1. Objectifs

- Accueillir 600.000 nouveaux habitants en 2040 sans étalement urbain ;
- Renforcer l'attractivité des activités industrielles et servicielles ;

3.4.2. Mise en œuvre

- **Actions urbaines:**
 - mixité fonctionnelle ;
 - logements denses ;
 - récréation de centres urbains de qualité et appropriables ;
 - rénovation urbaine (friches) ;
 - intégration de l'échelle piétonne ;
 - pénalisation de la segmentation des fonctions ;
 - accueil des entreprises avec un fort besoin en main d'œuvre.
- **Actions rurales:**
 - création de seuils de population freinant ou figeant localement l'étalement ;
 - maintien et développement d'activités économiques autour des villages ;
 - favorisation des circuits courts des produits, logique de proximité ;
 - accueil des entreprises avec un fort besoin en espace.
- **Actions pour la mobilité :**
 - forte augmentation des cadences et capacités des lignes de transports publics ;
 - réouverture et création de lignes ;
 - usage de différents types de transport adapté.
- **Actions législatives :**
 - normes plus exigeantes sur la densité, les performances énergétiques et la localisation des zones d'habitat et de commerces (en fonction des transports) ;
 - réforme des plans de secteurs pour une plus grande mixité des fonctions ;
 - fiscalisation défavorable à la rétention foncière et discriminative en fonction des performances et localisations.



Figure 13: Scénario des massifs, source : Institut Destrée, 2011, dessin : Pierre Kroll

Application au territoire SESSAM

Le scénario des massifs permettrait au Sud de l'Entre Sambre et Meuse de renforcer les pôles existants de Walcourt, Florennes, Philippeville, Couvin, Beaumont et Chimay et d'articuler le développement des réseaux de transport autour de ces centralités⁶. Ces pôles pourraient être correctement connectés à des pôles de plus grande importance tels que Charleroi, Namur, Liège et Bruxelles. Ce scénario aurait un impact déterminant sur les communes très rurales qui verraient leur nombre d'habitants figé afin d'éviter la dispersion de l'habitat. Des solutions de mobilité alternative devraient être mises en place pour assurer l'accessibilité des espaces ruraux suite à un resserrement du transport public vers les pôles plus denses.

Sur le plan économique, on observerait le maintien des activités économiques autour de certains villages en particulier celles nécessitant des espaces importants. L'agriculture de la zone serait renforcée par la favorisation des circuits courts dans un souci de proximité et d'efficacité énergétique.

⁶ On remarquera d'ailleurs sur la Figure 12 que c'est le seul dessin où l'on observe un projet impliquant le territoire d'étude.

3.5. Quatrième scénario : les greffons

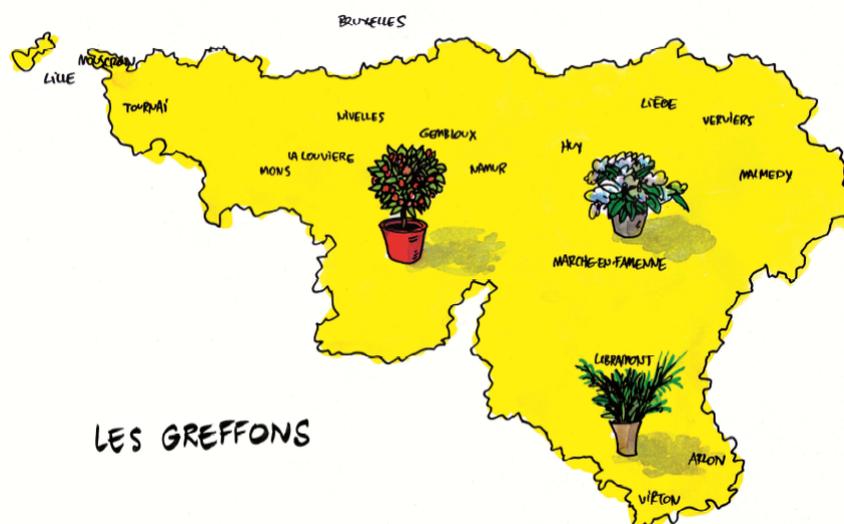


Figure 14: Scénario des greffons, source : Institut Destrée, 2011, dessin : Pierre Krolll

« Le scénario des **greffons** consiste à implanter un certain nombre de villes nouvelles d'environ 100.000 habitants à un horizon de 50 ans, dans une logique de complémentarité avec les pôles existants ainsi qu'en prenant en compte les futures structures de flux, telles qu'on peut les anticiper. Ces nouvelles cités sont idéalement chacune dédiées à un projet précis tant de nature scientifique, culturelle, économique, résidentielle, etc. Ces villes sont pensées dans une logique de densité très poussée pour favoriser à la fois la performance énergétique et la diminution des déplacements. Sous plusieurs aspects, ces "cités d'avenir" pourraient apparaître comme des références ou des exemples : approvisionnement alimentaire, chauffage urbain, mixité sociale et intergénérationnelle, concentration d'activités, performance de la mobilité, créativité urbanistique et architecturale, modes d'habitat, etc. Un des effets de ces initiatives innovantes pourrait probablement consister à diminuer la pression foncière sur le reste du territoire wallon. Par contre, des mesures générales et spécifiques resteront à prendre en matière de mobilité et d'infrastructures, ainsi que de localisation d'activités pour anticiper les congestions sur l'ensemble du territoire. Les phénomènes Nimby apparaissent comme autant de barrières face à des initiatives de cette nature. » (Ph. Destatte, 2011)

3.5.1. Objectifs

- Développer la complémentarité avec les pôles existants ;
- Appuyer les axes de développement économique de la Wallonie ;
- Viser une logique d'économie d'énergie et de diminution des déplacements;
- Développer des cités exemplaires dans plusieurs domaines ;
- Diminuer la pression foncière sur le territoire wallon.

3.5.2. Mise en œuvre

- **Actions urbaines:**
 - viser une forte densité avec une mixité sociale et générationnelle ;

- Favoriser les déplacements en modes actifs (piétons et cyclistes)
 - Permettre le développement de transports en commun très performants grâce à la densité ;
 - être à la pointe de la technologie pour baisser les flux domicile ↔ travail.
 - Concentrer les activités à haute valeur ajoutée et centraliser les équipements principaux de la nouvelle ville. (hôpitaux, écoles...);
 - Développer l'agriculture périurbaine pour atteindre une semi-suffisance alimentaire.
- **Actions rurales:**
 - Peu d'actions sur les espaces ruraux.
 - **Actions pour la mobilité:**
 - Prendre des mesures à court terme pour en matière de territoire et de mobilité pour anticiper les phénomènes de saturation des réseaux sur le reste du territoire ;
 - Prendre en compte à long terme ces villes nouvelles dans une nouvelle distribution des flux.

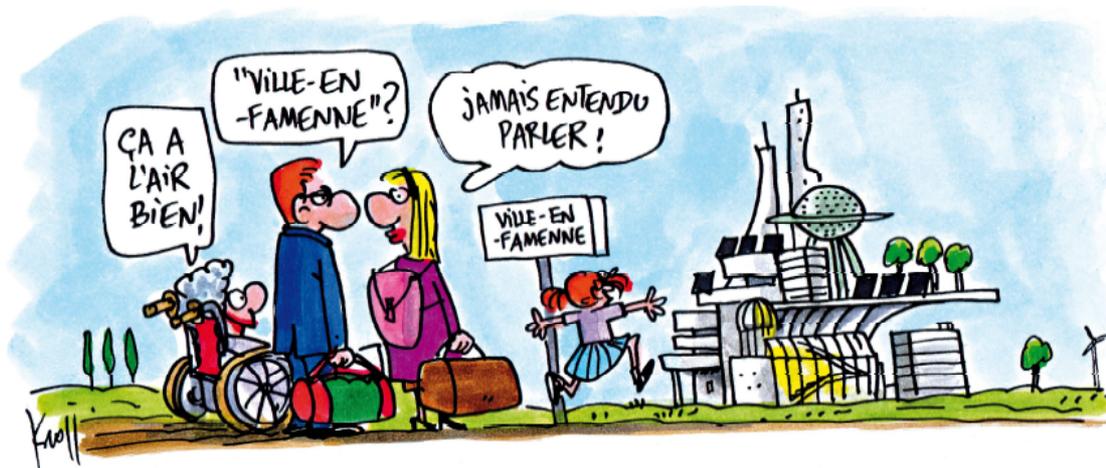


Figure 15: Scénario des greffons, source : Institut Destrée, 2011, dessin : Pierre Krolll

Application au territoire SESSAM

Le scénario des greffons est fort tributaire de la localisation d'une nouvelle ville dans le Sud de l'Entre Sambre et Meuse, qui pourrait être axée, par exemple, sur le domaine de l'agriculture biologique et de la valorisation des produits du terroir. Un tel scénario permettrait sans doute une nouvelle dynamique économique pour l'ensemble de la zone par la création en son sein d'un pôle de niveau régional. Celui-ci serait efficacement connecté aux pôles voisins et permettrait d'offrir de nouveaux emplois dans un rayon plus limité, réduisant ainsi les besoins de déplacements.

Si par contre, aucun projet de ville nouvelle n'est proposé dans la zone d'étude, le risque est de voir le Sud de l'Entre Sambre et Meuse s'éloigner progressivement des réseaux structurants et ne pas bénéficier de leur dynamique. Au pire, on assisterait peut-être à une « aspiration » des habitants de la zone d'étude vers ces nouvelles villes.

3.6. Cinquième scénario : les bambous

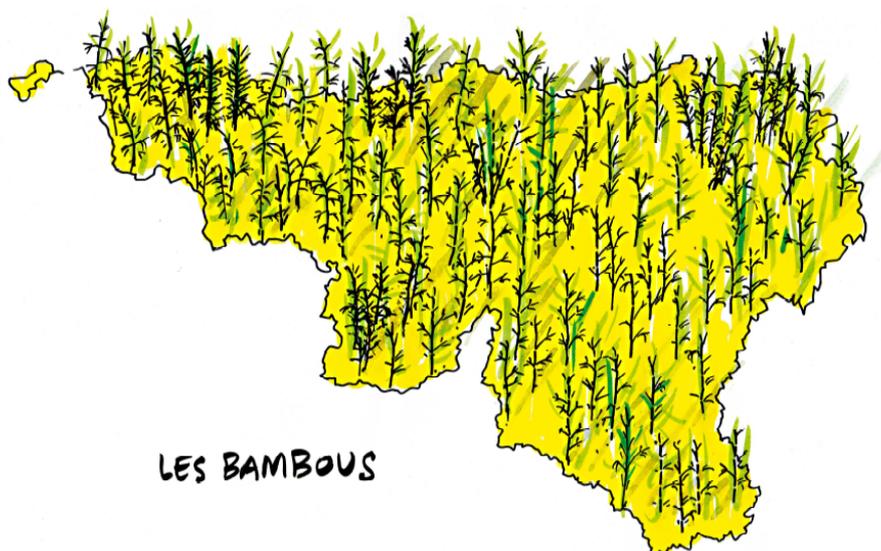


Figure 16: Scénario des bambous, source : Institut Destrée, 2011, dessin : Pierre Krolll

« Le scénario des **bambous** est celui de l'absence de régulation ou de la régulation molle. Planter un bambou sans prendre de mesures pour le contenir aura pour conséquence qu'il va se développer sans tenir compte des fonctions attribuées formellement ou informellement aux espaces. La Wallonie des bambous à l'horizon 2040, c'est celle de la prééminence des intérêts individuels, sectoriels et locaux sur les volontés collectives, générales, supralocales et régionales. La dispersion des fonctions et le zonage constituent des conséquences logiques de ce scénario territorial qui aurait pour effet non négligeable une augmentation des besoins en énergie et en ressources : augmentation des déplacements, dispersion de l'habitat, augmentation des zones à couvrir par les services publics. Dans ce scénario, les villes et les villages continuent à s'étendre

*laissant peu de place à la densité et le modèle d'habitat dominant n'est pas remis en question. »
(Ph. Destatte, 2011)*

3.6.1. Objectifs

- Pas d'objectifs particuliers

3.6.2. Mise en œuvre

- Pas de mesures particulières



Figure 17: Scénario des bambous, source : Institut Destrée, 2011, dessin : Pierre Krolll

Application au territoire SESSAM

Ce scénario est la poursuite du modèle prédominant actuel qui a vu le grignotage progressif des espaces ruraux tant pour le logement que pour les activités économiques, commerciales, sportives, culturelles et administratives. Vu l'augmentation des prix du foncier dans les communes proches de Charleroi, ce scénario signifierait un éparpillement exacerbé de l'habitat dans des zones peu denses et un renforcement de la dépendance à l'automobile. Sur le long terme, ce scénario comporte des risques importants en matière de consommation énergétique et d'accès aux emplois et services pour les moins nantis. Ce scénario s'apparente fortement au scénario noir décrit par le Centre français d'Analyse Stratégique (CAS) au point 2.3.3.

4. ANALYSE SWOT DU TERRITOIRE

L'analyse SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) est une méthodologie développée initialement dans le domaine du marketing pour définir une stratégie de vente d'un produit ou d'un service. Son champ d'application a été étendu plus récemment à d'autres types d'analyses.

Elle consiste à relever et à évaluer les éléments susceptibles d'influencer la stratégie d'une organisation ou d'un territoire, dans le cas présent, le Sud de l'Entre Sambre et Meuse.

Les éléments sont classés en 2 catégories :

- Les **facteurs endogènes** (internes) qui dépendent intrinsèquement de l'organisation ou du territoire: Forces & Faiblesses
- Les **facteurs exogènes** (externes) qui dépendent de l'environnement extérieur : Opportunités & Menaces.

ENDOGENE	FORCES	FAIBLESSES
EXOGENE	OPPORTUNITES	MENACES

Cette analyse permet de synthétiser les caractéristiques du territoire et de son environnement direct et de faire ressortir les éléments principaux qui aideront à construire une stratégie d'amélioration de l'accessibilité et de la mobilité dans la zone d'étude. L'analyse est divisée en fonction de 4 thématiques :

1. Développement territorial et économique
2. Transport privé
3. Transport public et intermodalité
4. Modes actifs

N.B. : Il est important de préciser que l'analyse est vue ici du point de vue d'une politique de mobilité durable. En effet, la même analyse réalisée sous l'angle du développement économique (secteur automobile par exemple) ou sous l'angle des dépenses publiques produirait des résultats fort différents.

4.1. Développement territorial et économique

4.1.1. Forces

- Disponibilités foncières importantes, notamment à proximité de l'axe ferroviaire et dans les centres villageois ;
- Diversité des productions agricoles et importantes ressources sylvicoles ;
- Présence importante du secteur agro-alimentaire en particulier du secteur brassicole (brasserie de Chimay, brasserie des Fagnes) qui utilise des ressources locales (circuit court) ;
- Secteur carrier bien implanté ;
- Important secteur non-marchand ;
- Patrimoine naturel et nombreuses attractions touristiques ;
- Dynamique de développement touristique autour des lacs de l'Eau d'Heure ;
- Nombreuses collaborations entre les acteurs locaux et mise en place de la plateforme intersectorielle du Sud de l'Entre Sambre et Meuse.

4.1.2. Faiblesses

- Habitat relativement dispersé, vieux et mal isolé ;
- Part parfois importante de la population des communes qui vit dans des zones d'habitat permanent ;
- Grandes réserves foncières situées loin des infrastructures de transport (notamment de la ligne ferroviaire) ;
- Peu d'emploi local et main d'œuvre peu qualifiée ;
- Territoire peu compétitif par rapport aux critères de localisation des entreprises étrangères et économie secondaire peu compétitive par rapport aux régions voisines (Charleroi, Namur) ;
- Déficit en offre de biens de consommation courante
- Flux commerciaux fortement polarisés par Charleroi
- Sous-équipement en capacité d'hébergement à des fins touristiques

4.1.3. Opportunités

- Croissance de la demande en produits agricoles à haute valeur ajoutée (bio, circuit court) ;
- Potentiel de croissance du secteur carrier ;
- Intérêt grandissant pour le tourisme de proximité et l'écotourisme ;
- Révision des outils planologiques en Région wallonne : SDER, CWATUPE, ... ;
- Intérêt croissant des pouvoirs communaux pour les questions de mobilité ;
- Plus grande collaboration entre les Communes et mutualisation de certains services ou investissements : entretien des routes et pistes cyclables, transport à la demande, ... ;
- Opportunités de collaboration transfrontalière avec les départements du Nord de la France dans plusieurs domaines : transport, culture, soins de santé, ... ;
- Financement de projets en matière de mobilité durable via le FEDER ou dans le cadre d'INTERREG : plan stratégique en cours de développement par le Comité de Développement stratégique de la région de Charleroi et Sud Hainaut ;
- Réseau de pôles pouvant servir de base à un développement territorial structuré.

4.1.4. Menaces

- Eparpillement de l'habitat de manière peu coordonnée ;
- Vieillesse de la population qui rend le parc immobilier peu adéquat (taille, accessibilité, services à proximité, ...);
- Augmentation des coûts énergétiques qui alourdissent la facture pour les immeubles peu performants sur le plan énergétique.

4.2. Transport privé

4.2.1. Forces

- Bon maillage du réseau sur le territoire et temps de parcours attractifs;
- Charges de trafic relativement faibles excepté sur la RN°5 vers Charleroi ;
- Réserves de capacité sur le réseau structurant (sauf certains tronçons de la RN°5);

4.2.2. Faiblesses

- Taux de motorisation plus élevé que la moyenne régionale et croissance du nombre de voitures (neuves et occasion) ;
- Déplacements des travailleurs majoritairement en voiture (85%) ;
- Colonne vertébrale du réseau routier (RN°5) aux caractéristiques hétérogènes ;
- Congestion chronique sur la RN°5 à proximité de Charleroi provoquant des trafics de fuite sur des voiries locales;
- Entretien du réseau routier est une charge élevée pour les communes ;
- Traversées difficiles aux heures de pointes scolaires de certaines localités : Beaumont, Chimay, Couvin et Florennes ;
- Trafic important de poids lourds à travers Couvin (RN°5) et Florennes (carrière) ;

4.2.3. Opportunités

- Soulagement du trafic dans le centre de Couvin suite à la réalisation du contournement routier ;
- Voiries souvent largement dimensionnées permettant des réaménagements en faveur du transport public et des modes actifs ;
- Développement du covoiturage grâce aux nouvelles technologies + politique wallonne qui se met en place (parkings, promotion, plateforme, partenariats, ...) ;
- Tendance à la mutualisation des véhicules par les entreprises et les particuliers.

4.2.4. Menaces

- Eparpillement de l'habitat renforçant le recours à la voiture;
- Développement des activités/commerces dans des zones peu accessibles autrement qu'en voiture ;
- Effet d'entraînement du trafic routier (notamment poids lourds) suite à la réalisation du contournement de Couvin et risque de poursuite d'urbanisation peu coordonnée le long de la RN°5 (commerces notamment);
- Budget d'investissement englouti par le contournement de Couvin et l'entretien courant;
- Croissance du nombre de deux roues motorisés suite à l'augmentation des coûts liés à l'usage de la voiture (insécurité routière, nuisances sonores).

4.3. Transport public et intermodalité

4.3.1. Forces

- Axe ferroviaire Nord-Sud reliant trois pôles importants à Charleroi ;
- Augmentation de l'offre SNCB et trains IR plus rapides depuis 2002 ;
- Utilisation du train depuis la zone d'étude vers Charleroi et Bruxelles : fréquentation acceptable de la ligne ferroviaire en comparaison avec d'autres lignes du réseau wallon ;
- Bonne fréquentation des lignes de bus vers Charleroi ;
- Bonne couverture géographique par le TEC ;
- Succès de la ligne express 56 Couvin-Namur ;
- Peu de problèmes de vitesse commerciale (excepté vers Charleroi) ;
- Plusieurs initiatives locales : taxis sociaux, recherche d'itinéraires, ... ;
- Plusieurs Communes affiliées à Carpoolplaza (covoiturage).

4.3.2. Faiblesses

- Services de transport public globalement peu attractifs et surtout orientés vers les captifs (scolaires, personnes âgées, bas revenus) ;
- Service surtout dicté par des contraintes techniques (ferroviaire) et administratives (TEC) : cloisonnement des entreprises ;
- Couverture partielle du territoire par le rail: pas d'offre ferroviaire à l'Ouest de la zone d'étude (Beaumont, Sivry-Rance, Froidchapelle, Chimay et Momignies) ;
- Vitesse commerciale faible des bus en direction de Charleroi : peu d'aménagements spécifiques pour les bus ;
- Pas de système de transport à la demande organisé par le TEC (type Telbus) ;
- Aucune offre transfrontalière en matière de transport public ;
- Nombre d'abonnés faible et part du train nulle pour les travailleurs rejoignant la zone d'étude ;
- Peu d'intégration entre les réseaux : information, horaires, tarification, ... ;
- Intermodalité avec la voiture et le vélo peu développée: stationnement, itinéraires, ... ;
- Faible prise en compte des PMR (véhicules, arrêts, informations,...) ;
- Pas de service d'autopartage (type Cambio).

4.3.3. Opportunités

- Clientèle potentielle en augmentation suite aux coûts croissants de l'utilisation de la voiture et à une certaine conscientisation environnementale ;
- Flux importants de travailleurs et scolaires sur l'axe Couvin-Charleroi ;
- Réflexions stratégiques en cours sur la réorganisation des réseaux au sein de la SRWT ;
- Développement de systèmes flexibles de transport à la demande grâce aux nouvelles technologies de l'information ;
- Souhait du SPW de mettre sur pied une coordination régionale pour les initiatives locales en matière de transport public ;
- Modernisation en cours de la ligne ferroviaire : voies, passages à niveau, rehaussement des quais, mise en accessibilité, ...

4.3.4. Menaces

- Pénurie budgétaire généralisée et gel/report de certains investissements en matière de transport public ;
- Habitat très dispersé et faible densité de population rendant une couverture totale du territoire par le transport public peu pertinente sur le plan économique et environnemental ;
- Vieillesse de la population ce qui engendre une augmentation du nombre de PMR : véhicules et arrêts peu adaptés ;
- Impact du contournement de Couvin sur la ligne ferroviaire entre Mariembourg et Couvin (coût et impact des travaux)
- Augmentation des temps d'attente aux passages à niveau entre Charleroi et Yves-Gomezée suite à la croissance prévue du trafic de marchandises (projet « Carmeuse »).

4.4. Modes actifs

4.4.1. Forces

- Présence de plusieurs tronçons du RAVeL et création prochaine de nouvelles liaisons ;
- Important maillage de lignes ferroviaires désaffectées ;
- Plusieurs schémas directeurs et études stratégiques sur la zone d'étude ;
- Réseau associatif actif dans certaines communes (liaisons intervillages notamment).

4.4.2. Faiblesses

- Place du piéton et des PMR peu en prise en compte dans les aménagements urbains ;
- Très peu d'infrastructures cyclables sur voiries régionales et communales ;
- Aucune culture cyclable et pratique du vélo très limitée ;
- Intermodalité quasi inexistante avec les réseaux du TEC et de la SNCB ;
- Très peu de stationnement pour les vélos aux pôles multimodaux et dans les villes et villages ;
- Absence de services pour les cyclistes (location, réparation, entretien) : peu de vélocistes.

4.4.3. Opportunités

- Développement du cyclotourisme et nombreux atouts touristiques dans la région ;
- Développement d'une politique cyclable au niveau régional et soutien financier aux communes dans le cadre des communes cyclables ;
- Démocratisation des vélos à assistance électrique ;
- Renchérissement des coûts de la voiture qui peut favoriser le recours au vélo et à la marche ;
- Déplacements domicile-travail ou domicile-école souvent sur des distances relativement courtes (communes voisines) ;
- Amélioration progressive de l'image du vélo auprès des citoyens ;
- Fort potentiel du vélo auprès des jeunes de moins de 18 ans qui peuvent ainsi renforcer leur autonomie ;

4.4.4. Menaces

- Coûts élevés d'entretien du réseau routier qui laissent peu de moyens aux investissements, en particulier dans le réseau cyclable ;
- Relief relativement accidenté ;
- Croissance du trafic routier qui nuit à la pratique du vélo : insécurité, confort,...

5. OBJECTIFS ET PRINCIPES DIRECTEURS

Le schéma d'accessibilité et de mobilité du Sud de l'Entre Sambre et Meuse a pour ambition de développer une vision d'ensemble de la mobilité, en accord avec les ambitions régionales et communales de développement territorial: développement de l'habitat, de l'emploi, des services, des loisirs et du paysage. Il exige une approche supra-locale pour fonder les actions sur une connaissance fine des causes et des incidences possibles et pour définir les concertations et synergies possibles avec les territoires voisins tant en Belgique qu'en France.

Ce schéma est élaboré dans l'optique du développement durable qui prône un développement harmonieux des trois piliers: social, environnemental et économique. Ceci implique de réduire si possible l'utilisation de la voiture individuelle (autosolisme) en développant et encourageant les alternatives telles que le transport public, le vélo, la marche, le covoiturage et toute nouvelle forme de mobilité. Cette étape ambitionne de construire une vision et de définir des objectifs qui doivent ensuite être traduits en actions concrètes à mener à court et moyen terme, ce qui sera l'objet de la troisième phase du schéma directeur.

Des objectifs et principes directeurs volontaristes sont énoncés ci-après autour de **7 thématiques** :

1. Développement territorial
2. Piétons et PMR
3. Vélo
4. Transport public et intermodalité
5. Transport routier
6. Stationnement et livraisons
7. Gouvernance et participation citoyenne

5.1. Développement territorial

Il est important de souligner que cette étude se réalise en parallèle de la révision du Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) qui est encore en cours de rédaction et de concertation. Les objectifs énoncés ci-après devront dès lors être évalués au regard des orientations actées dans le SDER et de l'actualisation d'autres outils planologiques tels que le CWATUP.

5.1.1. Axer le développement territorial autour du réseau structurant de transport public en renforçant les centres urbains et villageois

Les espaces situés autour des centres, avec un nœud de transport en commun important (gare SNCB ou arrêt important du TEC) et une grande variété de services présentent davantage d'atouts que ceux situés autour d'un hameau disposant d'une offre de services minimale et d'un seul arrêt d'autobus. Dans le cas de l'Entre Sambre et Meuse, le développement de l'habitat et des activités (économiques, commerciales, culturelles,

sportives, ...) doit être articulé tant le long de la ligne ferroviaire Charleroi-Couvin que le long des lignes structurantes des TEC. Une approche par axe de transport doit être développée afin de définir les corridors d'urbanisation prioritaire et limiter la dispersion ailleurs.

Il convient également de renforcer l'urbanisation dans les pôles urbains en y réservant plus d'espace pour une urbanisation dense et mixte. L'intérêt de la densité est notamment qu'elle favorise le maintien de commerces et services de proximité, permet les économies d'énergie considérables (tant pour les particuliers que pour les services publics), rend possible l'utilisation de la marche et du vélo pour les déplacements quotidiens et augmente la pertinence d'une desserte régulière en transport public. Le schéma d'accessibilité et de mobilité doit être l'occasion de renforcer les réflexions menées actuellement par les différentes Communes pour densifier leurs centres notamment grâce à la reconversion de certains îlots ou de certaines friches industrielles.

Les zones d'habitat permanent représentent une part importante de la population dans certaines communes. Leur connexion au réseau de transport public pose la question de leur légitimité et de leur renforcement. Néanmoins, ceux-ci doivent être intégrés à la réflexion.

5.1.2. Développer prioritairement les parcs d'activité économique et les zones commerciales offrant une accessibilité multimodale

En référence aux propositions d'objectifs du SDER approuvées par le Gouvernement wallon le 28 juin 2012, des « nouveaux parcs d'activité seront créés pour anticiper les demandes des entreprises, en privilégiant l'extension de parcs existants et en veillant à préserver la viabilité des exploitations agricoles ».

Les parcs d'activités économiques existants dans la zone SESSAM qui sont localisés à proximité de pôles d'habitat et/ou qui offrent (ou offriront à l'avenir) de bonnes alternatives à la voiture seront étendus en priorité afin de permettre un report modal vers des moyens de transport plus durables.

Les Communes et Intercommunales de développement éviteront le développement de nouvelles activités commerciales dans des zones peu accessibles autrement qu'en voiture ou s'engageront, en partenariat avec les acteurs de la mobilité, à en améliorer l'accessibilité multimodale avant leur mise en œuvre.

5.1.3. Rénover les espaces publics pour améliorer le cadre de vie et promouvoir les modes actifs

De manière générale, les Communes doivent développer le réflexe d'aménager les espaces publics au profit de l'ensemble des usagers et fonctions. L'époque où les aménagements de voiries sont pensés exclusivement pour une optimisation de la circulation et du stationnement des voitures privées est révolue. Les modes de transport alternatifs à la voiture ne pourront se développer qu'à condition de leur accorder une attention particulière et de soigner leurs cheminements.

5.1.4. Renforcer l'attrait touristique de la région

Le Sud de l'Entre Sambre et Meuse dispose d'attraits touristiques insuffisamment mis en valeur à l'heure actuelle. L'offre en attractions sur le territoire de l'Entre Sambre et Meuse n'a rien à envier à d'autres régions réputées plus touristiques (Namur, Ardennes, Liège, ...). De plus, cette offre est diverse et variée tant sur le plan des loisirs (nautisme et aérodrome aux lacs de l'Eau d'Heure, karting des Fagnes, pistes de ski de fond, cavités souterraines, chemin de fer à vapeur, RAVeL) que sur celui de la nature (lac de Virelles, réserves naturelles, forêts).

Pour cette raison, le tourisme cyclo-pédestre sera développé non seulement le long des différents tronçons du RAVeL mais également sur l'ensemble du territoire en offrant aux visiteurs des itinéraires attrayants, des espaces de détente et de restauration, des services de réparation des vélos et des activités ludiques et culturelles. Les pôles touristiques principaux (Lacs de l'Eau d'Heure, Aquascope de Virelles, Chimay ...) doivent être intégrés lors de la réorganisation du réseau structurant de transport public étant donné qu'ils génèrent des flux importants en période touristique. Les atouts touristiques de la région doivent être promus au moyen d'actions de communication et de programmes de découverte.

5.2. Piétons et personnes à mobilité réduite (PMR)

5.2.1. Rendre les déplacements à pied confortables et attractifs

Les déplacements à pied ont progressivement disparu en milieu rural où la voiture s'est imposée même pour des distances courtes. La marche est pourtant un élément essentiel de la mobilité étant donné que la plupart des déplacements débute ou s'achève par un déplacement à pied, qu'il s'agisse de rejoindre sa voiture stationnée en voirie ou dans un parking ou encore de rejoindre un arrêt de transport public.

Les Communes accorderont une attention particulière à l'aménagement de rues et places dans les centres ainsi qu'à la restauration ou la création de cheminements de qualité (revêtement, largeur, absence d'obstacles, ...) qui relient des villages et hameaux distants de moins de 2 km.

5.2.2. Prendre en compte les PMR

La problématique des PMR est cruciale dès lors que l'on estime que 35% de la population peut être considérée comme une PMR. Par "personne à mobilité réduite" (PMR), il faut entendre toute personne confrontée à la difficulté de se déplacer et soumise à des entraves qu'elle ne peut surmonter seule, ou très difficilement. Les difficultés de mobilité peuvent être liées à l'âge, à la maladie, à un état (femme enceinte, personne chargée de commissions, livreurs), à un handicap temporaire ou définitif. Elles portent atteinte à l'autonomie de la personne et limitent ses déplacements et sa capacité d'intégration à la société en général.

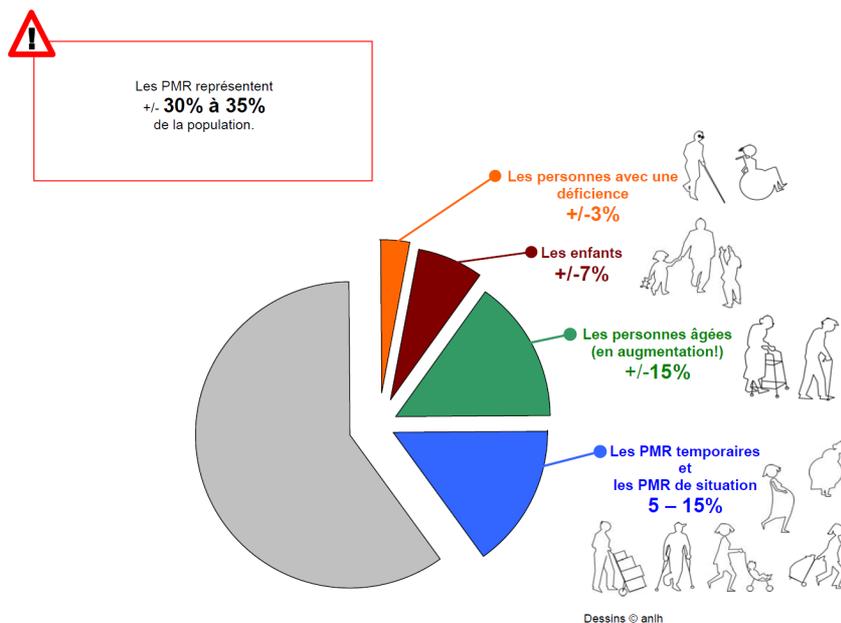


Figure 18 : Répartition des PMR en fonction de leurs difficultés, Source : Vademecum Personnes à mobilité réduite dans l'espace public, Bruxelles-Mobilité, Mai 2008

Les Communes traiteront en priorité les lieux nécessitant des adaptations rapides pour les PMR, en particulier les administrations, les commerces et services de première nécessité et les centres culturels. Les services de l'urbanisme acquerront les principes d'accessibilité des PMR dès l'élaboration de projets d'espaces publics ou de bâtiments.

5.2.3. Communiquer sur les bénéfices de la marche

Une pratique régulière de la marche a des effets bénéfiques sur la santé qu'il y a lieu de mettre en avant. Se déplacer sans voiture permet de faire des économies substantielles. De plus, la marche renforce l'autonomie des jeunes et des personnes âgées, favorisant de la sorte la cohésion sociale. La marche est également un atout touristique considérable que le Sud de l'Entre Sambre et Meuse pourrait exploiter davantage. Enfin, la marche a des avantages évidents sur le commerce de proximité qui peut renforcer sa position concurrentielle par rapport aux complexes commerciaux à distance, uniquement accessibles en voiture.

Les Communes mèneront des actions de sensibilisation afin d'encourager les différentes couches de la population à recourir plus régulièrement à la marche (changement de mentalité) et de parvenir à une présence plus importante des piétons sur l'espace public.

5.3. Vélo

5.3.1. Créer un véritable réseau cyclable

La pratique du vélo en Wallonie est peu développée en comparaison d'autres régions où le climat et le relief ne sont pas toujours plus cléments. Afin de motiver les citoyens à recourir plus régulièrement au vélo, surtout pour les déplacements sur des distances inférieures à 5 kilomètres, il est crucial de doter le territoire d'infrastructures cyclables de qualité en vue de

créer un réseau maillé. Ce réseau s'appuiera entre autres sur le RaVeL qui peut constituer l'épine dorsale de certains déplacements.

Les itinéraires les plus pertinents pour favoriser la pratique du vélo seront identifiés dans le plan d'actions. Les Communes prendront des mesures pour améliorer l'accessibilité à vélo des lieux prioritaires tels que les écoles et les pôles administratifs, commerciaux, culturels et sportifs. L'étude ne traitera pas spécifiquement des circuits cyclo-pédestres à vocation touristique mais veillera à les intégrer au mieux au réseau fonctionnel.

Tous ces éléments doivent permettre aux Communes de préparer un dossier de demande de subsides dès qu'une opportunité se présentera : subsides régionaux dans le cadre des programmes "Crédit d'impulsion" ou "communes cyclables".

5.3.2. Offrir du stationnement et des services pour les vélos

Un stationnement de qualité et sécurisé pour les vélos est une des conditions de réussite d'une politique cyclable. En effet, de nombreux cyclistes potentiels sont freinés par la crainte des vols ou des dégradations de leur bicyclette. Du stationnement sécurisé **et couvert** doit être disponible de manière systématique dans les différents pôles générateurs de déplacements: écoles, commerces, administrations, arrêts de transport public. Leur équipement (niveau de protection et de sécurité) doit être adapté à la durée de stationnement des vélos à chaque endroit. Il est important de considérer le stationnement comme un outil de promotion du vélo et de ne pas se baser sur la pratique actuelle du vélo pour dimensionner le stationnement.

Les Communes généraliseront le stationnement pour les vélos sur le territoire communal et développeront, en partenariat avec des associations ou des commerçants, des services pour les cyclistes: entretien, réparation, achat, location. Enfin, les Communes financeront et coordonneront une signalisation efficace pour augmenter la visibilité et la lisibilité des itinéraires cyclables.

5.3.3. Intégrer la dimension cyclable dans les futurs aménagements

La prise en compte du vélo dans les futurs aménagements doit devenir un réflexe chez tous les acteurs régionaux et communaux. Tout d'abord, lors du réaménagement de certaines voiries, il est primordial de soigner les cheminements cyclables. Ensuite, les directions des routes et/ou les Communes doivent s'assurer d'un entretien régulier des infrastructures cyclables (pistes, marquages, stationnement) et effectuer un contrôle de l'occupation abusive des espaces cyclables (par le stationnement notamment). Enfin, la présence de stationnements pour vélos doit devenir la norme dans tous les nouveaux projets d'urbanisation.

5.3.4. Communiquer sur les bénéfices du vélo

Au même titre que la marche, une pratique régulière du vélo a des effets bénéfiques sur la santé, permet des économies financières et renforce l'autonomie des jeunes, en particulier dans les zones rurales où les alternatives aux parents-taxis sont fort lacunaires. Des infrastructures cyclables de qualité permettent également de favoriser le cyclo-tourisme.

Les Communes mèneront des actions de sensibilisation afin d'encourager les différentes couches de la population à recourir plus régulièrement au vélo et de parvenir à une présence plus importante des cyclistes sur l'espace public. Des mesures spécifiques pour les écoles et les adolescents seront élaborées afin d'augmenter sensiblement la part modale du vélo dans les déplacements domicile-école. Les Communes soutiendront les initiatives menées par les écoles et les encourageront à initier des projets dans le cadre du printemps de la mobilité ou de la semaine de la mobilité.

5.4. Transport public et intermodalité

5.4.1. Optimiser le réseau existant pour capter davantage de clientèle

Le territoire du Sud de l'Entre Sambre et Meuse est desservi par de nombreuses lignes de bus dont la hiérarchie est cependant peu lisible et les performances fort variables. Les budgets à consacrer au transport public seront relativement limités pour les prochaines années de telle sorte qu'il y a lieu d'optimiser le réseau par une réorganisation en profondeur des lignes et réelle coordination de l'offre entre les trois opérateurs (la SNCB et les 2 TEC). En concertation avec les opérateurs, le plan proposera des mesures pour améliorer la lisibilité du réseau et rendre la desserte actuelle à la fois plus attractive pour la population et plus efficace sur le plan économique pour les opérateurs. Des services permettant de rejoindre les pôles principaux et leur gare seront valorisés. Une attention particulière sera accordée au report modal vers le train pour les déplacements vers les pôles régionaux (Charleroi, Namur, Liège,) et Bruxelles. Les Communes veilleront à assurer en permanence l'efficacité du transport public structurant en limitant les changements d'itinéraires imposés par des manifestations (foires, événements sportifs, ...).

L'objectif est de parvenir à capter davantage de clientèle non captive (c.-à-d. qui dispose d'une voiture) et d'encourager les habitants à utiliser le transport public pour différents motifs : travail, école, loisirs, achats, ...

5.4.2. Faciliter les connexions entre les modes de transport et jouer la carte de l'accessibilité

Il est important de faciliter les connexions entre les différents modes de transport qu'il s'agisse de passer du train vers le bus, d'un bus à un autre, d'arriver à vélo à un arrêt de bus ou de s'y faire déposer en voiture. Le schéma analysera les opportunités de créer des pôles d'échanges entre les modes, en particulier dans les gares, au croisement des lignes de bus principales et en connexion avec le RAVeL.

L'accessibilité aux gares et arrêts de transport public (cheminements piétons), aux quais et aux véhicules (trains, bus) doit devenir une priorité voire une opportunité dans un contexte où le vieillissement de la population augmentera les besoins de déplacements pour des personnes avec une mobilité plus réduite.

5.4.3. Compléter l'offre de transport public par des solutions innovantes

Le transport public régulier, même optimisé, et le vélo ne peuvent et ne pourront répondre à tous les besoins de mobilité sur le territoire du Sud de l'Entre Sambre et Meuse. Les

Communes collaboreront avec les TEC, les entreprises de taxis, les services de taxis sociaux et les différentes associations pour la création de services spécifiques pour les zones moins bien desservies par le transport public. Il est important de mettre en place des solutions alternatives, notamment de rabattement vers les axes structurants, de manière concomitante à la réorganisation des réseaux de transport public. Les initiatives locales existantes doivent être recensées, valorisées et étendues à un périmètre plus large afin d'anticiper les évolutions en matière d'offre de transport.

Les Communes faciliteront la pratique du covoiturage par l'installation de parkings de covoiturage à des endroits bien localisés par rapport au réseau routier principal et –autant que possible- offrant des alternatives de transport pour y accéder (lignes de bus, infrastructures cyclables). Le covoiturage offre également des opportunités pour rationaliser les déplacements automobiles vers les écoles en invitant les parents à organiser entre eux du ramassage scolaire. Enfin, des solutions de voitures partagées (type Cambio) ou de partage de voitures de particuliers (type Autopia) pourraient s'envisager, notamment dans le cadre du développement de nouveaux quartiers plus denses. L'usage mutualisé des véhicules peut s'envisager également avec les services communaux, voire les entreprises (usage professionnel le jour, usage des familles le soir et le WE). De telles innovations de transport ont acquis une vitesse de croisière dans des pays voisins; outre les avantages sur le plan environnemental, elles permettent de réduire le poste des transports dans le budget des ménages.

Ces différents services seront intégrés au sein d'une centrale de mobilité. Ce projet pourra d'ailleurs bénéficier d'un prochain appel de la région wallonne pour la mise en place de coordinations supra-locales en matière de mobilité rurale.

5.4.4. Communiquer sur l'offre en transport public et ses atouts

Le territoire de l'Entre Sambre et Meuse se dotera d'outils de communication destinés à informer ses citoyens sur les atouts du transport public et sur l'évolution des services. Les sites Web des communes et autres instances doivent permettre de renforcer la connaissance des alternatives offertes aux habitants, en particulier en matière de transport public. L'apport des nouvelles technologies sera également présenté sur ce site, en ce compris les outils de calcul d'itinéraires multimodaux ou d'information sur les perturbations des réseaux de transport. Idéalement, l'information sera centralisée au niveau de la centrale de mobilité.

5.5. Transport privé

5.5.1. Valoriser le réseau existant et en faire un vecteur de déplacements multimodaux

L'Entre Sambre et Meuse dispose d'un important réseau routier, relativement bien dimensionné et peu fréquenté (à l'exception de certains tronçons de la N5). Il importe de valoriser l'existant et de veiller à diversifier l'usage de ce réseau. Aménagements urbains, trottoirs, pistes cyclables, bandes bus, parkings de covoiturage, supports d'information multimodales, etc. sont autant d'aménagements répondant à des besoins actuels qui peuvent être créés sur ou aux abords des grands axes routiers. D'un réseau quasi monofonctionnel tourné vers l'automobile, le réseau routier doit donc se muer en un vecteur multimodal de déplacement. Etant donné les incertitudes qui planent sur la sortie sud de Charleroi au

niveau de la RN°5, il importe que la vision d'avenir du territoire demeure pertinente avec ou sans la réalisation d'un nouveau tracé.

5.5.2. Réduire les flux de transit à travers les centres urbains et les villages

La saturation du réseau routier principal en certains endroits a pour conséquence que les automobilistes cherchent des itinéraires alternatifs et génèrent des flux de transit à travers des villages. Ce phénomène est surtout marqué de part et d'autre de l'axe de la RN°5 à partir de Somzée. Dans les cas où ce trafic de transit est réellement nuisible, les Communes mettront en place des mesures de réduction de vitesse voire des changements de sens de circulation afin de décourager ces comportements.

5.5.3. Améliorer le cadre de vie, dynamiser les modes actifs et renforcer la sécurité routière par une maîtrise des vitesses

Plusieurs axes qui traversent le territoire sont confrontés à la pratique de vitesses élevées qui ont des répercussions en matière de sécurité routière et dégradent la qualité de vie. La Région et les Communes prendront des mesures de sensibilisation et coercitives pour limiter les vitesses sur les axes problématiques.

5.5.4. Opter pour des véhicules moins énergivores

Une grande partie des déplacements en milieu rural continueront à s'effectuer en voiture car les actions en matière de développement territorial ne porteront leurs fruits que dans plusieurs décennies. Il est donc impératif de remplacer progressivement le parc automobile des administrations (rôle d'exemple), des entreprises et des particuliers par des véhicules plus efficaces sur le plan énergétique.

5.5.5. Baliser des itinéraires pour le trafic de marchandises et favoriser le report modal vers la voie d'eau et le train

Les Communes se coordonneront pour procéder à la mise en place d'une signalisation spécifique pour le transport lourd et à une homogénéisation des interdictions liées au tonnage autorisé sur les différentes voiries.

Des actions de sensibilisation et de concertation seront menées avec les secteur économiques, en particulier le secteur carrier, afin d'envisager les opportunités de report modal vers le chemin de fer ou la voie d'eau (plateforme multimodale de Charleroi-Châtelet par exemple).

5.6. Stationnement et livraisons

5.6.1. Mettre en œuvre des politiques de stationnement

Le stationnement est l'un des leviers les plus efficaces pour agir sur les comportements de mobilité mais également pour récupérer de l'espace public. Les Communes procéderont à une rationalisation de l'espace dévolu au stationnement dans les centres urbains et villageois

par un contrôle strict de son utilisation. La présence d'espaces de stationnement à proximité immédiate des centres sera mise en valeur notamment par le biais d'une signalisation appropriée. Cette politique permettra de se réapproprier une partie de l'espace public et de l'exploiter au profit des cheminements piétons et cyclables, du confort des arrêts de transport public et de la création d'espaces de détente (bancs, espaces de jeux, ...) et d'HORECA (terrasses, ...).

5.6.2. Agir sur les besoins en stationnement liés aux nouveaux développements

Le développement de nouvelles zones d'habitat à proximité du réseau de transport public est l'occasion à ne pas manquer pour revoir les normes de stationnement liées aux logements et encourager les citoyens à éviter le recours systématique à la voiture, surtout pour les courtes distances. Les Communes influenceront, par des normes volontaristes, l'espace dédié au stationnement dans les nouveaux développements immobiliers.

5.6.3. Organiser au mieux les livraisons et limiter leurs nuisances

Les livraisons aux commerces et entreprises des centres urbains peuvent générer des nuisances tant pour les piétons et les cyclistes que pour la progression du transport public. En effet, en l'absence d'aires de livraison bien localisées et en nombre suffisant, les livreurs sont contraints de stationner en double file ou sur les trottoirs. En concertation avec les commerçants, les Communes installeront des aires de livraison aux endroits les plus pertinents, soigneront leur aménagement et assureront leur contrôle.

5.6.4. Communiquer sur la politique de stationnement

Le stationnement est actuellement considéré comme un droit par une grande partie de la population qui accepte difficilement une réduction de la capacité de stationnement ou le fait de devoir se stationner à une distance plus importante de sa destination finale. Il est dès lors primordial de communiquer efficacement sur le stationnement afin de mettre en avant les avantages d'une politique de stationnement tant pour les habitants que pour les clients des commerces et les autres usagers de la voirie (piétons, cyclistes, transport public).

5.7. Gouvernance et participation citoyenne

5.7.1. Harmoniser les politiques de mobilité avec les régions voisines

La mobilité ne se limite pas aux frontières administratives; les actions menées doivent garantir une certaine cohérence avec celle des régions voisines et s'inscrire dans les politiques globales de mobilité édictées au niveau régional. Des collaborations doivent être renforcées avec les communes voisines du territoire, la Région et les départements français limitrophes. Ceci doit se traduire par un dialogue régulier et une approche collective de la mobilité, condition indispensable pour éviter de reporter des problèmes sur d'autres territoires.

5.7.2. Montrer l'exemple aux citoyens

Les acteurs de la mobilité (Communes, intercommunales, associations, ...) mettront à profit ce schéma pour réfléchir à leurs propres déplacements, inciter leur personnel à adopter d'autres comportements de mobilité et à rationaliser le recours à l'automobile.

5.7.3. Développer la participation citoyenne et l'émergence de projets locaux

Le schéma définit le cadre d'actions à entreprendre par le Sud de l'Entre Sambre et Meuse au cours des dix prochaines années mais ne permet pas d'étudier en détails tous les projets et aménagements. Les Communes, les opérateurs de mobilité et la Région s'engageront dans des démarches citoyennes visant à mobiliser les habitants et/ou les associations locales pour faire émerger des idées nouvelles.

5.7.4. Veiller à la mise en œuvre, au suivi et à l'évaluation du schéma et professionnaliser la gestion de la mobilité

Les différents acteurs du schéma directeur effectueront un monitoring régulier des actions menées et de leurs incidences, ceci en concertation avec les diverses associations et fédérations professionnelles. Un organe de mise en œuvre et de suivi verra le jour pour piloter ce schéma; Il pourrait bénéficier d'un prochain appel de la région wallonne pour la mise en place de coordinations supra-locales en matière de mobilité rurale. Les Communes veilleront à former des conseillers en mobilité afin de disposer de personnes qualifiées pour traiter de cette thématique complexe et transversale.

6. REMARQUES SUR LA PHASE 2

Cette section reprend les remarques principales émises par le Comité stratégique Charleroi Sud-Hainaut et le BEP suite à la lecture du rapport de la phase 2. La plupart de ces remarques, lorsque les informations étaient disponibles, ont déjà été intégrées au présent rapport mais méritaient d'être mises en évidence.

6.1. Comité stratégique Charleroi-Sud Hainaut

- « *La réalisation du contournement de Couvin et les projets de sécurisation de la RN°5 risquent de mobiliser les dépenses d'investissement pour le réseau routier des communes du territoire SESSAM pour de nombreuses années [...]* ».

Ne faudrait-il pas appuyer cette affirmation sur des éléments factuels ? Des chiffres et prévisions budgétaires étayaient-ils le propos ? En gros, quelle part du budget annuel sera absorbée ? A combien se chiffre le budget annuel ? Le territoire SESSAM n'est-il pas couvert par plusieurs districts DGO1. Sont-ils tous touchés ?

- « *renforcer les pôles existants de Philippeville, Couvin et Chimay voire Walcourt [et Beaumont] [...]* »

Lors du diagnostic, nous avons compris que Beaumont était reconnue comme un pôle. L'inclusion de Beaumont est intéressante pour la structuration du territoire.

Durant l'atelier du 19 septembre, ce constat a été répété. Il nous apparaît donc encore plus judicieux d'ajouter Beaumont à la liste des pôles, à tout le moins, au même niveau que Walcourt.

- « *Dans le cas de l'Entre Sambre et Meuse, le développement de l'habitat et des activités économiques doit être articulé le long de la ligne ferroviaire Charleroi-Couvin et le long des lignes structurantes des TEC* »

Pour ce passage, au moins, seules les fonctions résidentielles et économiques sont épinglées. Il nous semble que les propos portent aussi sur les autres fonctions : par exemple, commerciale, culturelle, sportive, administrative, etc. En Wallonie, la dispersion des activités est globalement générale.

- « *Une approche par axe de transport doit être développée afin de définir les corridors d'urbanisation prioritaire et limiter la dispersion ailleurs* »

Il nous semble plus prudent de parler au pluriel de corridors. D'autant plus que les phrases précédentes incluent la ligne ferroviaire et les lignes structurantes des TEC.

- « 5.12. Préconiser le développement de zones commerciales ou d'activités économiques offrant une accessibilité multimodale »

Dans le paragraphe, nous souhaitons qu'un passage fasse référence aux propositions d'objectifs du Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) : les « nouveaux parcs d'activité seront créés pour anticiper les demandes des entreprises, en privilégiant l'extension de parcs existants [...] » (Source : GW, 28/06/12, Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER), Propositions d'objectifs, p. 19).

6.2. Bureau économique de la Province de Namur



AVENUE SERGENT VRITHOFF, 2
B-5000 NAMUR
Tél.: +32 (0)81/71 71 71
Fax: +32 (0)81/71 71 00
E-mail: info@bep.be
Web site: http://www.bep.be

Xavier Tackoen
Administrateur-délégué
Espaces-Mobilités

BEP - EXPANSION ECONOMIQUE

DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

Réf: 08.00/LWA/LWA/ 145 907

Rue de Londres, 15, Bte 5
B-1050 Bruxelles

Namur, le 18 décembre 2012.

Objet : Schéma d'accessibilité et de mobilité du Sud de l'Entre Sambre et Meuse : remarques sur le rapport et demande de présentation

Monsieur Tackoen,

Dans le cadre de l'étude du Schéma d'accessibilité et de mobilité du Sud de l'Entre Sambre et Meuse que vous êtes chargé de réaliser, nous souhaiterions que les considérations suivantes soient intégrées au rapport.

Par ailleurs, nous voudrions aussi vous solliciter pour une présentation du diagnostic et des enjeux à un prochain comité de direction au sein de notre intercommunale.

Remarques sur l'étude – phase 1 et phase 2 :

1. Référence à la politique régionale

En ce qui concerne les politiques d'Aménagement du Territoire en cours de définition, il n'est pas gênant en soi qu'on fasse référence au SDER, si l'on précise bien que le projet n'est pas adopté à ce stade et peut encore évoluer. Plus problématique est la référence aux noyaux d'habitat, car à ce stade, il n'y a pas de position connue du Gouvernement sur ce dossier, et en outre sa dénomination même semble avoir changé (lieux de centralité). Il est donc peu opportun de s'y référer.

2. Impact financiers du dossier E420/N5

Le rapport mentionne à la page 19 que le contournement de Couvin et la sécurisation de la N5 risquent de mettre à mal les budgets d'entretien courant. A moins de disposer d'un avis écrit de la DGO1, il est imprudent de soutenir -s ce propos. Il faut dissocier la vision budgétaire, entre budget d'investissement (le dossier N5 étant en SOFICO), budget d'amélioration/sécurisation (du SPW classique en principe) et budget de maintenance (qui devrait être réparti sur tout le territoire wallon en fonction de critères objectifs (état du réseau + charge sur le réseau). Dès lors les projets cités ne peuvent mobiliser tous l'investissement régional au détriment de la gestion du réseau routier communal. Cela devra être écrit aussi dans le rapport.



SOCIÉTÉ COOPÉRATIVE À RESPONSABILITÉ LIMITÉE - BELFIUS 091-0008362-49 - TVA BE 0201.400.011

3. Enjeu économique du dossier E420/N5

Le point de vue repris en page 20 stipule que le contournement de Couvin n'entraînera pas de dynamisme économique du territoire du Sud de l'Entre Sambre et Meuse. Ce propos ne peut être partagé par l'intercommunale de développement économique BEP expansion car au contraire, le dossier E420 fait l'objet d'un prêt BEI, dont le dossier a été documenté précisément par rapport à l'impact économique qu'il allait engendrer. La E420/N5 rapprochera objectivement Charleroi de Charleville-Mézières, et l'on peut espérer des retombées dans les polarités intermédiaires (Couvin / carrefour Philippeville-Chimay / Walcourt et banlieue sud Charleroi). Ce point de vue devra être intégré dans le rapport.

4. Scénarios de développement territorial

L'étude fait référence aux scénarios élaborés par l'Institut Destrée et les applique au territoire du Sud de l'Entre Sambre et Meuse (page 27). Il apparaît que le scénario des grimpantes complète judicieusement celui des massifs. La E420/N5 (cfr ci-dessus) peut participer au liaisonnement N/S et amplifier la dynamique de la E411. Il y a lieu de faire référence à cet égard, dans le rapport, à la N5/E420 comme un axe structurant duquel le territoire peut profiter.

5. Plan stratégique

Dans le paragraphe sur les opportunités en page 35, il n'est pas fait mention du plan stratégique en cours d'élaboration par le BEP et porté par le Comité AXUD des forces vives namuroises. Il serait judicieux d'ajouter ce point après ceci « Financement de projets en matière de mobilité durable via le FEDER Ou dans le cadre d'INTERREG : Plan stratégique en cours de développement par le Comité de Développement stratégique de la région de Charleroi et Sud Hainaut »

6. Accès multimodal dans les PAE

En page 41, il semble utile de nuancer ce qu'on entend par accès multimodal dans les parcs d'activité, bien que la notion ait évolué. Il n'y a pas et il n'y aura pas de multimodalité pour les marchandises, ce qui ne signifie pas que le développement des PAE doit être condamné. En ce qui concerne le transport de personnes, l'alternative à la voiture peut être une ligne TEC classique ou un autre service collectif, il ne faut pas fermer la porte à des initiatives nouvelles, qui doivent être examinées au cas par cas

Nous vous prions de recevoir, Monsieur Tackoen, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

R. DEGUELDRE
Directeur Général

G. COX
Président

Votre correspondant : Laurence WANUFELLE, Gestionnaire de projets - ☎ 081/71.82.59 - 📠 081/71.82.53 - ✉ lwa@bep.be