

2<sup>e</sup> trimestre 2012

Réseau wallon de Développement Rural  
Cellule d'Animation du RwDR

# Ruralités



Réseau wallon  
de Développement Rural



Initiatives de **mobilité**  
en milieu rural

p. 5



**Telbus** et  
**Proxibus**

p. 6 et 7



Un tout nouveau **site web**  
pour le réseau

p. 18



Wallonie



Fonds européen agricole pour le développement rural : l'Europe investit dans les zones rurales.



## Ca bouge, ça bouge !

Quel foisonnement en ce moment !

Redéfinition du Schéma de Développement de l'Espace Régional, lancement de l'Alliance Emploi-Environnement, table ronde sur la Mobilité rurale, évaluation du Code wallon d'aménagement du territoire, de l'urbanisme, de patrimoine et de l'environnement (CWATUPE), ... autant de lieux qui réfléchissent à l'avenir de la Wallonie !

La Cellule d'Animation du Réseau rural a à cœur, de vous faire partager, chers lecteurs, le travail mené sur les chantiers et thèmes d'actualité.

Ce Ruralités 14 fait la part belle aux questions de mobilité. Traitées lors des tables rondes sur la mobilité en milieu rural, animées par SAW-B, les initiatives de mobilité alternative en milieu rural ont fait l'objet d'un recensement, d'une analyse et d'un débat largement ouvert. C'est une thématique que le Réseau wallon de Développement rural a également développée au sein d'un groupe de travail et à travers l'organisation d'un atelier régional. Pas mal d'acteurs, bénéficiaires du Programme de Développement rural et autres, s'intéressent à ces questions : quels dispositifs de transport collectif mettre en place dans les zones non desservies ? Comment financer ces projets ? Qui les coordonne ? Quel partenariat ?

Le travail du Réseau rural ne s'arrête pas là puisque dans la foulée, arrivent également visites de terrain en France, capitalisation de bonnes pratiques et un exercice de prospective (sur d'autres thèmes aussi).

Dans un deuxième temps, Ruralités vous emmène sur les chemins de la mise en réseau, un autre thème largement abordé et qui touche directement la vie des membres du Réseau rural. Le Réseau rural européen a abordé la question lors de rencontres européennes et a mis en ligne un centre de ressources dédié aux bonnes pratiques et aux outils. A découvrir sur : [http://enrd.ec.europa.eu/networks-and-networking/added-value-of-networking/fr/added-value-of-networking\\_fr.cfm](http://enrd.ec.europa.eu/networks-and-networking/added-value-of-networking/fr/added-value-of-networking_fr.cfm)

**Bonne lecture !**

*La Cellule d'Animation du Réseau*

## Sommaire

### Mobilité

Des tables rondes pour donner la parole aux acteurs

3

Initiatives de mobilité en milieu rural

5

Telbus : le transport en commun à la carte

6

Proxibus : le transport de proximité communal

7

Une aide multiservices à la mobilité

8

Un taxi social complémentaire

9

L'auto-stop revisité

10

Dans les écoles, un programme pour pédaler en toute sécurité

11

Des initiatives mobilité en Europe

12

### Actualité européenne

Topo sur les travaux du Réseau européen en matière de valeur ajoutée de la mise en réseau

14

### Communication

Un tout nouveau site web pour le Réseau

18

### Coopération

Quand le GAL Adour Landes Océanes fait du tourisme rural en Wallonie...

19

# Des tables rondes pour donner la parole aux acteurs

En 2011, l'ASBL Solidarité des alternatives wallonnes et bruxelloises (SAW-B), une fédération d'entreprises d'économie sociale dont la mission est de soutenir le développement d'une économie centrée sur le respect de l'humain et de l'environnement, a organisé des tables rondes sur la mobilité rurale. Ces rencontres ont permis d'évaluer la situation actuelle en Wallonie et d'émettre des propositions pour développer et soutenir les initiatives favorisant cette mobilité.

« Ma volonté est de pouvoir évaluer, développer et intégrer les offres alternatives qui constituent des maillons de la chaîne de mobilité à mettre en place afin que se construise une alternative à la voiture individuelle », a déclaré Philippe Henry, Ministre wallon de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de la mobilité, en ouverture des tables rondes. Une offre alternative qui doit être développée en fonction de la nature des déplacements tels qu'ils apparaissent en milieu rural.

Il ressort des études du Service Public de Wallonie que les trajets effectués pour les achats et les démarches sont de relativement courte distance : ils représentent un total de 25 % des déplacements pour seulement 15 % des distances parcourues. Les trajets pour se rendre à l'école des enfants sont de même nature. Il s'agit de trajets de proximité, relativement courts dans l'ensemble. Ceux liés au travail sont quant à eux plus conséquents et constituent près de 40 % des distances parcourues. Les loisirs exigent également des trajets en moyenne plus longs que ceux effectués pour l'école ou pour les achats. Par ailleurs, les populations sont inégales devant la facilité d'accès aux services, et certains territoires sont plus pénalisés que d'autres.

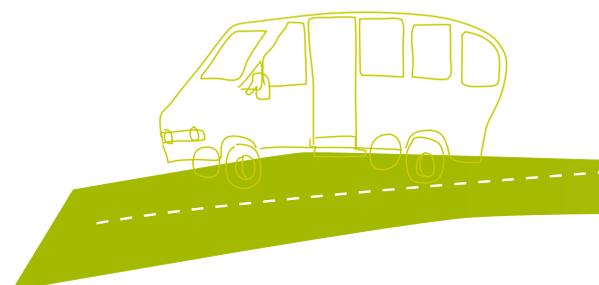
## Des enjeux multiples

Dans ce cadre, différents enjeux concernent la mobilité en Wallonie. En premier lieu, la crise environnementale liée aux changements climatiques exige une prise de conscience des coûts et des nuisances induits par les modes de déplacement actuels et la nécessité de trouver des alternatives. Le milieu rural est concerné par la propagation de la congestion due à l'utilisation massive des automobiles, parfois même au cœur des petites villes.

D'autre part, cet aspect de saturation du réseau routier aux heures de pointe, lié à la fin du pétrole bon marché qui remet en cause la dépendance forte des populations à l'usage de la voiture, et particulièrement en milieu rural. Cette dépendance est particulièrement difficile pour les revenus les plus faibles qui, dans les périphéries les plus éloignées, peuvent consacrer jusqu'à 30 % de leur budget aux déplacements.

Dans ce contexte, une augmentation importante du coût des énergies fossiles pourrait entraîner une paupérisation accrue de certaines populations modestes des zones suburbaines ou rurales.

Enfin, la croissance générale de la demande de mobilité est également à prendre en



compte. Aujourd'hui, grâce aux facilités de déplacement offertes par la voiture et à la dispersion des activités, les déplacements sont plus fréquents et concernent des distances plus grandes. Cette croissance des trajets est également liée à celle de la population résultant de l'allongement de l'espérance de vie, de l'accroissement du taux de natalité et de la progression de l'immigration. La population wallonne devrait ainsi passer de 3,3 millions en 2007 à 4,3 millions en 2060.

## Inventorier, mutualiser et formuler des recommandations

Dans ce contexte, l'objet de ces tables rondes était d'inventorier les expériences alternatives déjà existantes sur le terrain, et de réfléchir aux moyens de les valoriser. L'objectif premier visé par SAW-B, en tant que fédération d'entreprises sociales, était de donner la parole aux acteurs. Les représentants de plusieurs associations et entreprises concernées par la mobilité rurale alternative ont ainsi pu expliquer leur démarche et exposer leurs atouts, leurs faiblesses ou leurs difficultés.



Un deuxième objectif était de permettre une mutualisation et une coordination des actions, dans un souci de cohérence. De nombreuses initiatives existent, à des niveaux de pouvoir différents, qui pourraient facilement ignorer les autres avec un risque de cloisonnement, de dispersion de

concurrence et de complexité inutiles pour les porteurs de projet et les citoyens. Le troisième objectif de ces tables rondes était de formuler des recommandations portant sur tous les aspects et questions ayant trait à la mobilité rurale alternative.

### Importance de la coordination et de la centralisation de l'information

Une quarantaine d'initiatives de mobilité rurale alternative a donc été présentée dans les ateliers organisés. Des recommandations essentielles s'en sont dégagées, dont certaines semblent prioritaires.

La première est la mise en place de coordinations, à la fois régionales et locales. Leurs premières missions seront de recenser et de rendre visible l'offre existante d'une part, et de développer des outils de soutien aux initiatives (coordination, formation, financement, etc.) d'autre part.

Un deuxième conseil primordial consiste à créer un outil de centralisation et de diffusion de l'information, via, dans un premier temps, un portail Internet. Cet outil pourra être alimenté par les coordinations locales dans leur rôle de promotion de l'offre existante sur leur territoire.

En termes de formation, les défis sont nombreux également, mais le plus important semble être la mise en place d'un référentiel commun et de formations dédiées aux travailleurs des différents projets. Ces formations représentent la base essentielle pour offrir à la fois une bonne qualité de travail aux intervenants et un service de qualité aux usagers.

Enfin, la mobilité des demandeurs d'emploi est aussi un sujet de préoccupation. De nombreux opérateurs offrent aujourd'hui des formations de base au permis de conduire (lire p. 8) et des services comme la location de mobylettes. Ces services sont essentiels et contribuent fortement à renforcer l'accès de ces personnes vers des emplois de qualité. Le soutien de ces formations et des projets de location de vélos électriques ou de mobylettes est dès lors une réelle priorité.

La mobilité est donc plus que jamais un enjeu transversal. Les recommandations issues de ces tables rondes permettront le renforcement, avec les ministres de la mobilité et de l'économie sociale, d'une indispensable mobilité rurale alternative et citoyenne.

© DR

## La mobilité rurale en Wallonie Ensemble, pour une offre globale !



La mobilité rurale wallonne se conjugue au pluriel. Les initiatives sont nombreuses et les défis à relever, de taille.

**Parlons-en !**

**Vous développez une offre de mobilité alternative ?**

**SAW-B**, Solidarité des Alternatives Wallonnes et Bruxelloises, fédération francophone d'économie sociale, vous invite à prendre place autour d'une table-ronde pour **mieux connaître, faire connaître et développer l'offre alternative de mobilité rurale en Wallonie.** Avec le soutien de Monsieur Philippe Henry, Ministre wallon de la Mobilité.




Le rapport des tables rondes est en téléchargement sur [www.saw-b.be](http://www.saw-b.be)

# Initiatives de mobilité en milieu rural

Le 25 mai 2012, à l'initiative du Réseau, une quarantaine de personnes se sont retrouvées à la Maison de la Culture de Marche-en-Famenne pour aborder les conditions d'un développement des initiatives de mobilité en milieu rural et leur relation avec le transport public.

A l'heure des restrictions budgétaires et des volontés de densifier l'habitat, la question de la mobilité prend une place cruciale pour l'avenir des zones rurales. Cette préoccupation est partagée par tous les territoires ruraux et des tentatives d'offre alternative se multiplient en Wallonie. Solidarité des Alternatives wallonnes a été chargée par la Wallonie de l'organisation de tables rondes sur le sujet de la mobilité rurale. Celles-ci se sont tenues durant le premier semestre 2011. Un rapport a été publié, il émet des propositions en vue de développer et soutenir l'offre (voir pages 3 & 4).

Cette démarche méritait d'être poursuivie, il importe de maintenir avec les acteurs de la ruralité la dynamique de réflexion sur cette thématique. Le Réseau a dès lors pris l'initiative de constituer un groupe de travail avec quelques acteurs. Par ailleurs, le Groupe TEC et la Wallonie négocient actuellement un nouveau contrat de service public dans lequel s'inscrit une réflexion sur la complémentarité entre le réseau structurant et les alternatives. Face aux enjeux pour le développement rural, il est important pour le Réseau, d'accompagner cette initiative et de l'amplifier pour permettre :

- d'obtenir une vision globale sur les alternatives qui se développent en milieu rural ;
- de réaliser un benchmarking d'initiatives « mobilité en milieu rural » dans d'autres



Atelier régional organisé par le Réseau

- Etats membres ;
- d'accompagner les Groupes d'action locale dans leur réflexion et de les intégrer dans une dynamique plus régionale ;
  - de veiller à la complémentarité avec la réflexion menée dans le cadre du nouveau contrat de service public du Groupe TEC.

Ce groupe de travail a décidé de l'organisation d'un premier atelier de réflexion sur les conditions du développement des initiatives de mobilité en milieu rural et sur leur lien avec l'opérateur public que constitue le Groupe TEC. Celui-ci sera suivi par l'organisation de visites, d'échanges d'expérience et d'un séminaire sur la mobilité douce.

Sur base des différentes présentations de la journée, on a constaté la diversité des initiatives qui se développent en milieu rural depuis plusieurs années. Une volonté d'anticipation ou de résolution des problèmes de mobilité en milieu rural est à l'œuvre. Mais ces innovations ne sont en aucun cas assurées d'un avenir. Leurs conceptions et leur mise en œuvre sont souvent dépendants de facteurs multiples, notamment pour le financement, non maîtrisés par les acteurs.

Le développement des initiatives de mobilité en milieu rural a pour objectif d'augmenter l'offre de mobilité en milieu rural en l'adaptant aux spécificités de ce milieu. Il s'agit prioritairement d'éviter les fractures sociales, d'offrir des solutions abordables

pour tous et de répondre aux besoins des jeunes dans le cadre d'une approche développement durable. Pour ce faire, les actions doivent viser l'optimisation du parc véhicule wallon collectif en bonne complémentarité avec les autres initiatives de mobilité, une collaboration entre tous les acteurs pertinents notamment une collaboration étroite avec la Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT) pour veiller à la complémentarité avec l'offre TEC (le démontrer) et la valorisation des places (et les espaces) pour le transport.

Les actes de la rencontre et les recommandations émises, les présentations de la journée et la bibliographie « Mobilité » sont disponibles sur le site [www.reseau-pwdr.be](http://www.reseau-pwdr.be).

# Telbus : le transport en commun à la carte

*La province de Luxembourg bénéficie d'une bonne couverture du réseau TEC. 95 % des localités y sont desservies, mais la fréquence des passages est faible, et le réseau, principalement scolaire, est complexe et mal connu des habitants. Une adaptation aux besoins actuels et aux nouveaux types de déplacements spécifiquement ruraux était donc nécessaire. C'est dans ce cadre que le projet Telbus a vu le jour.*

Le Telbus en province de Luxembourg, c'est le transport à la demande via le téléphone : l'utilisateur demande par téléphone un bus qui vient le chercher à domicile. Les horaires et itinéraires sont organisés en regroupant les demandes individuelles de transport. Le service est opérationnel tous les jours ouvrables de 9h00 à 17h00, samedi compris. Il est organisé sur base de secteurs de déplacement, limités, en principe à une vingtaine de kilomètres pour éviter de monopoliser le véhicule pendant de trop longues courses.

Au fur et à mesure des appels (de préférence la veille du trajet), l'opérateur qui gère les réservations au dispatching TEC de Libramont compose le parcours du bus. Les clients doivent simplement fournir leur numéro de téléphone, leur adresse et les lieux de prise en charge et de dépôt. Le tarif zonal habituel est appliqué, auquel s'ajoute une « taxe de réservation » de 1,70 €.



Desserte publique de 270 villages.

## Achats, rendez-vous médicaux ou visites

Si près de la moitié des utilisateurs du service sont des pensionnés de 65 ans et plus, la diversification de la clientèle est cependant réelle : les écoliers, travailleurs ou personnes au foyer trouvant dans ce service une réponse à leurs besoins de déplacements spécifiques.

La majorité de clients utilisent le Telbus de manière occasionnelle, mais 25 % d'entre eux y ont recours plusieurs fois par semaine pour leurs trajets habituels. Pour la moitié des utilisateurs, ces déplacements concernent les achats, Bastogne

et Libramont étant les destinations les plus souvent desservies, Arlon ne faisant pas partie du secteur couvert. Les autres trajets concernent surtout le médical et les visites. Si, à l'instar des autres lignes des TEC, les recettes du réseau Telbus sont loin de couvrir les dépenses, l'intérêt de ce service est majeur. En 2010, ce sont plus de vingt mille personnes qui ont ainsi pu être transportées en dehors des horaires et des lignes régulières.



50 % des utilisateurs ont plus de 65 ans.

## Rationalisation des coûts avec les « lignes virtuelles »

Le principe du Telbus est le porte-à-porte avec des horaires définis en fonction de la demande. Mais ce principe est parfois rationalisé par la mise en place de « lignes virtuelles ». Les horaires de départ ou d'arrivée sont fixés en fonction des besoins constatés (arrivée le matin à une clinique ou l'après-midi à un centre commercial), les usagers étant dirigés sur ces horaires préétablis. Le parcours est variable et oscille en fonction de la demande entre une ligne directe, rapide, et un itinéraire qui dessert tous les villages de la zone couverte. « **Ce système n'est pas une restriction, mais une rationalisation des coûts**, explique Pascal Coibion des TEC Luxembourg. **Nous compensons la perte de souplesse par plus d'efficacité, grâce au groupage.** »

# Proxibus : le transport de proximité communal

*Le service Proxibus complète les lignes régulières de bus dans les communes. Ce type de transport en commun très local est géré par les communes, les infrastructures étant fournies par le TEC.*

Système aujourd'hui bien implanté, le service Proxibus vise à compléter les lignes régulières du TEC par des lignes de proximité à l'échelle des communes. Le principe est d'assurer une desserte très locale et régulière sur des itinéraires courts. Les gares, les centres commerciaux ou les écoles sont donc au cœur des circuits mis en place et garantissent le succès du projet. La taille réduite des véhicules permet également une circulation plus aisée dans des zones difficiles d'accès pour les bus classiques.

## Financement conjoint du TEC et des communes

Le financement d'une ligne est assuré par la commune et par le TEC. La commune fournit les deux chauffeurs à plein temps, nécessaires pour le fonctionnement d'une ligne sur une journée complète. Elle se charge également de leur salaire, de leur

remplacement et de leur formation. Si la commune finance aussi les petits entretiens et le carburant nécessaire aux véhicules, ces derniers sont fournis par le TEC qui prend également en charge les frais de communication, l'édition des guides horaires en fascicules, l'achat et la pose des poteaux aux arrêts, ainsi que le gros entretien.

## Une demande des usagers

A l'origine de la mise en place d'une ligne Proxibus, on trouve souvent la demande des usagers, demande souvent relayée par un élu. Or, si la demande existe, l'intérêt réel de la création d'une telle ligne est à confirmer. Pour Simon Collet, du TEC Namur en charge du projet, il faut bien évaluer les besoins. « *Le projet doit être porté par toute la commune et pas seulement par un homme* », explique-t-il. « *Il ne faut pas avoir peur de se tromper et ne pas hésiter à faire de nombreux changements avant d'arriver à la bonne formule.* »

En 2012, trente-deux Proxibus étaient en activité sur l'ensemble de la Wallonie.

## Plusieurs centaines de passagers par mois à Anhée

Depuis 2009, à Anhée, les lignes Proxibus connaissent un beau succès. « *Nos parcours sont revus tous les ans en fonction de la demande*, précise Valérie Deiber, chargée de mission à l'Agence de développement local et en charge du projet. *Nous distribuons un dépliant tous les ans aux habitants afin qu'ils puissent nous soumettre leurs souhaits en matière de transport. Ainsi, en 2011, nous avons élargi le service pour les écoliers, et, le matin, un Proxibus dessert deux collèges difficiles d'accès en passant par plusieurs villages.* » La ligne compte aussi beaucoup de travailleurs qui se rendent à la gare d'Yvoir. Un arrêt sur la place d'Anhée permet aussi une correspondance pour Dinant avec une ligne TEC classique. En journée, Dinant est aussi accessible par une ligne qui relie les villages et la place d'Anhée au zoning, aux commerces ou à l'hôpital Saint-Vincent. Les Proxibus d'Anhée transportent ainsi entre six cents et huit cents passagers par mois. Un succès qui risque pourtant d'être remis en cause : « *La subvention de vingt mille euros de la Région ayant été supprimée, il faudra revoir le fonctionnement de nos lignes* », déplore Valérie Deiber.



© DR

# Une aide multiservices à la mobilité

*Le Dispositif d'accès à la mobilité immédiate pour l'emploi en région rurale (Damier) a été mis en place pour favoriser la mobilité des demandeurs d'emploi. Ce dispositif propose plusieurs outils, mais vise surtout la mise en réseau des différentes structures concernées.*

En province de Luxembourg, le demandeur d'emploi, confronté à des problèmes de mobilité qui diminuent ses chances de trouver du travail, peut faire appel au dispositif Damier. Ce dernier a été créé grâce à une collaboration entre la Fédération générale du travail de Belgique (FGTB) et la Confédération des syndicats chrétiens (CSC) Luxembourg.

L'enjeu de Damier, porté par l'ASBL Formation à la conduite automobile (ForCa), est de mettre en place un dispositif permettant de répondre efficacement et rapidement à des besoins parfois urgents en matière de mobilité. La poursuite de cet objectif nécessite la mise en réseau des moyens publics et privés. Damier développe donc des synergies et des collaborations avec les services existants afin d'en améliorer la visibilité et l'efficacité. Il met également un certain nombre d'outils à la disposition des usagers.



Un site web qui permet d'optimiser un parcours à réaliser.

## Informations et formations La mise en réseau

Un de ces outils est le centre d'appels qui met l'utilisateur en ligne avec un opérateur susceptible de fournir toutes les informations relatives à la mobilité. Ce centre d'appels est lié à Locomobile, un dispositif de transport social complémentaire (lire page 9).

De son côté, le site internet ([www.damier.be](http://www.damier.be)) propose un inventaire de tous les opérateurs de mobilité actifs dans la province de Luxembourg, dans le sud namurois et liégeois. Il procure également des renseignements sur les formations relatives à la mobilité, sur le permis de conduire ou sur les différentes aides à la mobilité.

Ces formations concernent principalement la sensibilisation à la mobilité alternative. Des modules sont dispensés par le Forem, par des opérateurs de l'insertion professionnelle ou dans le cadre de plans de cohésion sociale communaux. Une formation vise également la théorie de la conduite automobile et la mise en place de « fiches d'accessibilité multimodale » pour inciter les organismes à présenter l'accessibilité d'un zoning ou d'une poche d'emploi.

Mais le dispositif Damier a surtout pour objectif de développer une perspective d'ensemble fédératrice qui le place au point de convergence des initiatives semblables d'accès à la mobilité. Dans ce sens, deux axes sont développés : la mise en place d'un réseau efficace qui permet la collaboration entre opérateurs d'une part, et l'aide à la création d'initiatives locales utiles d'autre part.

Enfin, Damier travaille à l'adaptation du concept avec des acteurs du développement local et de l'insertion sociale et professionnelle actifs en Wallonie. Le principe est de créer des points de contacts locaux, avec une personne ressource, au sein d'organismes partenaires. Cette décentralisation sur l'ensemble du territoire wallon permettrait de mettre en œuvre à large échelle des outils d'information, de formation et de coordination destinés à augmenter l'accès à la mobilité des moins mobiles et à promouvoir une mobilité alternative.

**En savoir plus sur DAMIER :**  
[www.damier.be](http://www.damier.be)

# Un taxi social complémentaire

*Depuis 2010 en province de Luxembourg, Locomobile répond aux besoins de mobilité de la population là où n'existe pas d'offre alternative. Le projet met à disposition des usagers des voitures individuelles avec chauffeur, en partenariat avec la Province et les communes.*

Société coopérative à responsabilité limitée à finalité sociale (SCRLFS), Locomobile est une entreprise de taxi social qui se veut complémentaire des services existants. L'objectif n'est pas d'être un nouvel opérateur de transport concurrent de ceux déjà actifs : Locomobile est avant tout un service qui vise à analyser les demandes et qui y répond en envoyant un véhicule si aucune autre offre (bus, train ou initiatives locales) n'est disponible. Le projet met donc en place une structure qui valorise le mieux possible les sociétés de l'économie sociale et citoyenne.

La grande majorité des utilisateurs sont des personnes âgées, isolées ou dépendantes des services sociaux qui se déplacent pour des destinations médicales ou des courses ménagères. L'aspect social est très important et les chauffeurs, issus des Centres publics d'action sociale (CPAS) de la zone locale sur laquelle ils travaillent, font également de l'accompagnement des personnes. Les tarifs particulièrement bas permettent également l'accès des plus démunis.

## Analyse de la demande

Concrètement, les demandes convergent vers le centre d'appels géré par le Dispositif d'accès à la mobilité immédiate pour l'emploi en région rurale (Damier, lire p. 8), un service de l'ASBL Formation à la conduite automobile (ForCA). La demande est ensuite analysée, et l'opérateur tente d'apporter une solution via les différents sites internet de transport (TEC, SNCB) ou les initiatives locales existantes. Si aucune solution n'est trouvée, un véhicule est envoyé vers le demandeur à condition que celui-ci corresponde au profil défini par sa commune de résidence.

## Partenariat entre la Province et les communes associées

Le partenariat est également au centre du fonctionnement de Locomobile. La Province finance les véhicules, leur lettrage et leur assurance, puis se charge de la communication. Les communes associées déterminent le tarif du transport et les conditions dont bénéficient les catégories de demandeurs. Les communes sont également libres d'organiser la circulation de leur véhicule et de fixer les horaires de roulage de ce dernier. Le projet a une dimension transcommunale et cinq zones sont constituées sur un total de vingt communes participantes. Le véhicule du service Locomobile circule donc prioritairement dans la zone du regroupement communal.

Locomobile est donc l'une des multiples propositions en matière de solutions alternatives de transport en province de Luxembourg. Il arrive que la société refuse des courses, ce qui montre que la demande n'est pas encore complètement couverte.



## Locomobile en quelques chiffres

- 10 véhicules en service,
- 20 communes participantes en 2012,
- 16 emplois créés (10 femmes et 6 hommes),
- 6 378 personnes prises en charge en 2010,
- 12 207 personnes prises en charge en 2011,
- 3 555 personnes prises en charge en 2012 (premier trimestre).

# L'auto-stop revisité

Depuis sa fondation en 2005, l'ASBL Voiture à plusieurs (VAP) essaie de trouver une réponse au faible taux d'occupation des voitures. En milieu rural, cet auto-stop organisé et sécurisé constitue un mode de transport alternatif à développer.

Les VAP, c'est de l'auto-stop de proximité entre habitants d'un même quartier pour parcourir de courtes distances au sein d'une même commune et aux alentours, ou pour se rendre à une gare ou à un arrêt de bus.

Concrètement, automobilistes et piétons s'inscrivent auprès de l'antenne communale de l'association. Les premiers apposent une carte VAP sur leur pare-brise, ce qui permet aux seconds de les reconnaître. Le « vappeur » piéton, logo du VAP et carton de destination bien en vue, attend les automobilistes membres aux endroits aménagés avec des panneaux spécifiques. L'auto-stop VAP peut également se pratiquer en dehors de ces arrêts.

## Courtes distances et complémentarité avec les transports publics

Le pari des VAP, c'est de remettre l'auto-stop à l'honneur en l'encadrant davantage : inscription préalable, courtes distances, complémentarité avec les transports publics. L'objectif est de tisser des liens de confiance entre automobilistes et piétons et de proposer un système sécurisé. « Il y a beaucoup de gens qui sont aujourd'hui gênés dans leurs déplacements parce qu'ils n'ont pas de voiture et que les transports publics



ne peuvent pas être partout tout le temps, explique Claire Laloux, fondatrice et coordinatrice de l'association. Il est urgent que les voitures individuelles circulent pour un plus grand nombre de gens. »

## Un réseau principalement développé dans le Brabant wallon

Si l'auto-stop VAP a pour but de faciliter la mobilité, l'aspect environnemental est également important pour l'ASBL et les communes qui la soutiennent. L'aspect social est lui aussi pris en compte, le système permettant aux personnes âgées ou à mobilité réduite de se déplacer plus facilement. L'association insiste aussi sur l'aspect convivial : les gens d'un même quartier peuvent s'y retrouver, des rencontres spontanées peuvent se faire.

De 2009 à 2011, VAP a principalement prospecté les communes du Brabant wallon où elle compte aujourd'hui 2 689 membres. En 2012, le développement a commencé

dans le Namurois et en province de Liège. Mais quel est le taux d'inscrits à partir duquel le réseau devient efficace ? « On fait le pari que la commune qui parviendra à inscrire 10 % de ses habitants entre 15 et 70 ans a toutes les chances de voir les VAP être utilisées régulièrement », répond Claire Laloux.

## Plus d'informations :

[www.vap-vap.be](http://www.vap-vap.be)

## Pour les plus jeunes, le VAP-Ados

Le VAP-Ados, c'est le stop en réseau pour les 16-18 ans. L'idée a été portée par la commune d'Olné « qui a quelque peu délaissé le projet depuis », regrette Claire Laloux. La commune voisine de Trooz se lançant actuellement dans un projet similaire via l'association Covoit'stop (équivalente de VAP en province de Liège), la coordinatrice de VAP espère une nouvelle impulsion à Olné et ailleurs : « On espère vraiment que le travail conjoint des deux associations, en collaboration étroite avec les communes, finira par donner des résultats », déclare-t-elle. Dans ce sens, VAP édite un dépliant spécifique qui présente le service et propose un formulaire à remplir pour l'adolescent et ses parents.

# Dans les écoles, un programme pour pédaler en toute sécurité

*Dès sa création en octobre 2009, le Groupe d'action locale (GAL) RoMaNa, qui regroupe les communes de Rochefort, Marche-en-Famenne et Nassogne, a mis au cœur de ses préoccupations le développement de la « mobilité douce » : les déplacements à pied ou à vélo. Dans ce cadre, deux projets sont développés au sein de l'ASBL.*

Le projet Sentiers de formation a pour but d'accompagner les communes pour assurer l'entretien régulier et durable des voies lentes. Il s'agit de développer des pratiques plus douces qui rationalisent l'utilisation d'herbicide ou la taille des haies pour un meilleur respect de l'environnement. Le GAL étant actuellement en phase de recrutement, le projet n'a pas encore démarré.

## Mettre un maximum d'enfants en selle

Ce qui n'est pas le cas du projet Synergie mobilité, « dont le but est de mettre un maximum d'enfants en selle », explique Noëlle Joskin, chargée de projet au GAL. Et c'est en partenariat avec l'ASBL Pro Vélo que le GAL a développé une formation de trois jours dans les classes de cinquième primaire. « Nous faisons surtout de la prévention, précise Noëlle Joskin. Le but est d'apprendre aux enfants à être autonomes dans la circulation. »

L'asbl Pro Vélo développe en Wallonie et à Bruxelles une formation intitulée « Brevet du Cycliste » dont le but est d'apprendre aux enfants de cinquième année primaire à être autonomes dans la circulation. L'intervention du GAL permet de toucher un nombre plus important de communes, d'écoles et donc d'enfants.

Au départ, les écoliers reçoivent une formation théorique grâce aux outils fournis par Pro Vélo. Cette partie est assumée dans chaque classe par les enseignants. Ensuite, les enfants parcourent en groupe un circuit préétabli de trois ou quatre kilomètres, dans leur commune. « Ce circuit n'est pas conçu en fonction des lieux où les enfants pourraient avoir à se rendre, mais en fonction des difficultés intéressantes à approcher d'un point de vue pédagogique. Les ronds-points, priorités de droite, carrefours, tourner à gauche sont des obstacles auxquels nous devons confronter les enfants. » Ces derniers auront l'occasion de se familiariser avec ce circuit une dizaine de fois, de quoi mémoriser tous les dangers et améliorer chaque passage. Bien entendu, les élèves auront aussi des explications théoriques, dessins à l'appui, qui reviendront sur ces principaux points.

## Un véritable examen

« Cette formation est individuelle et nous suivons chaque enfant précisément, note Noëlle Joskin. Les enfants découvrent le circuit en groupe, mais finissent par le parcourir tout seul. » Sur le terrain, les adultes encadrent les élèves. L'asbl Pro Vélo et le GAL travaillent de concert, parfois aussi avec l'appui de la police. « Si nous sommes assez nombreux, nous pouvons mettre un adulte à chaque carrefour, explique-t-elle. Ainsi, chaque enfant est évalué individuellement, et l'on peut, plus tard, lui expliquer où est le danger, en fonction de son comportement constaté. »

Puis vient le jour du brevet : chaque enfant refait une dernière fois le parcours, fort des remarques et commentaires dont il aura bénéficié. Comme dans un véritable examen, il sera noté à chaque



Rendre autonomes les enfants en vélo dans la circulation.

difficulté. « Dans chaque classe, nous avons toujours un ou deux enfants qui n'obtiennent pas le brevet. Mais nous leur remettons tout de même une attestation de participation », conclut Noëlle Joskin. Ces derniers pourront s'ils le désirent repasser l'épreuve l'année suivante.

Des enfants pourront donc nettement plus aisément enfourcher leur vélo au quotidien, dans la circulation. Les principes acquis du Brevet du cycliste doivent être poursuivis au sein de la famille afin que l'enfant conserve les réflexes et gagne en expérience dans la circulation.

# Des initiatives mobilité en Europe

*Soucieux d'inspirer les acteurs du Réseau rural, l'atelier régional a fait écho à des initiatives mobilité menées dans d'autres Etats membres. Petit focus sur des expériences intéressantes...*

## Rezo Pouce, covoiturage spontané !

Le dispositif REZO POUCE (initialement appelé Covoiturons sur le Pouce) a été lancé en octobre 2010, par 10 collectivités du Tarn et Garonne. Après avoir été coordonnées pendant un an et demi par une mairie, les collectivités participantes ont souhaité créer une structure juridique pour porter le dispositif.

L'association Covoiturons sur le Pouce, a été créée en avril 2012. Il s'agit d'une association de collectivités locales (communes et intercommunalités). La codécision est un des fondements de son fonctionnement. Les conseils d'administration réunissent mensuellement les administrateurs et des collectivités du réseau (qui n'y ont pas le droit de vote).

L'Association gère un dispositif d'auto-stop organisé, qui favorise une mobilité durable entre les zones non desservies par le transport en commun et les zones desservies tout en proposant un nouveau mode de transport pour l'ensemble de la population et particulièrement celle socialement défavorisée.

Dans ce cadre, elle a pour missions mettre en place la communication du dispositif

(plan de communication, outils, ...) de développer l'implantation du réseau (extension locale et régionale), d'aider l'animation sur le territoire (formation référents locaux, création d'événementiels, conseil, assistance, soutien logistique...) et de faire évoluer le dispositif (recherche, partenariat relais...).

REZO POUCE est une solution permettant aux conducteurs et passagers de se rencontrer aux « arrêts sur le pouce » et de voyager ensemble. Ce concept permet de réduire l'impact sur les pollutions atmosphériques, rapprocher des personnes demandeuses en mobilité et de formaliser des règles de déontologie et de sécurité relatives au Code de la route.

Plus d'infos : [www.rezopouce.fr](http://www.rezopouce.fr)

## Car-pooling coordonné en Suède

En utilisant les fonds LEADER pour développer une application téléphone mobile, la mairie de Tolg en Suède a créé un nouveau système de car-pooling. Les villageois ont participé à l'élaboration du système et, après trois semaines de fonctionnement, il y avait déjà 90 inscrits sur 500 potentiels.

Si les villageois se sont mobilisés, c'est qu'ils trouvaient inacceptable le nombre important de véhicules non remplis sur les routes, surtout dans une zone souffrant de l'absence de services de transport en commun. Il est vite apparu aux yeux des villageois que le temps demandé par une telle organisation serait vite compensé par un gain d'argent.

Pratiquement, le projet a démarré par une enquête sur l'intérêt du système. Plusieurs réunions ont eu lieu sur les circuits à créer, le système de paiement, le transport des enfants,... Le système est géré par une dizaine de personnes. Les participants sont invités à fournir leur feedback pour l'évaluer.

Les responsables du projet estiment que sa réussite est due à un profond ancrage local, au portage par la collectivité locale elle-même, mais également au fait que les habitants sont aujourd'hui fortement réceptifs aux considérations sociales, environnementales et économiques.

Plus d'infos : <http://www.mobilsamakning.se/>



Car-pooling en Suède

## La mobilité des plus démunis au Portugal

Sousel est une vaste région du Portugal caractérisée par un très faible réseau de transport public mais aussi par une population plutôt âgée et à faibles revenus.

L'Association Récréative et Culturelle de Sousel a été créée pour répondre à ces préoccupations : promouvoir et soutenir la cohésion sociale, éviter aux personnes et aux familles le risque de marginalisation. Le projet mis en place vise à fournir des solutions de transport intégré et des services qui reconnectent les personnes âgées et démunies en milieu rural. Cela inclut notamment un service de taxi social, des petits travaux à domicile (électricité, plomberie,...) et un soutien aux personnes moins valides grâce à un tarif préférentiel.



Rezo Pouce

L'initiative, financée par l'axe 3 du Programme de Développement rural (mesure 321), a permis : l'acquisition de deux véhicules, le management des services d'aide aux personnes âgées, le développement d'un cadre légal pour allouer les tarifs préférentiels, l'identification des bénéficiaires potentiels ainsi que la promotion des outils mis en place auprès de la collectivité locale. Aujourd'hui, 300 personnes bénéficient des services mis en place. Le projet a contribué à améliorer leur qualité de vie, réduire l'isolement et renforcer l'inclusion sociale de familles et personnes démunies. Cette expérience met en lumière l'importance d'analyser correctement les besoins en amont. Cela permet de mieux coller à la réalité, d'augmenter le côté durable du projet. Le modèle utilisé est transférable et surtout assez flexible pour pouvoir être adapté lors d'une nouvelle évaluation des besoins.

Plus d'infos : <http://enrd.ec.europa.eu>

### **Le transport à la demande en France : état de la question et réflexion**

Annabelle BOUTET, de ETD, le Centre de Ressources du Développement Territorial, a présenté un état des lieux de la problématique du transport rural en France. Elle a mis en avant l'organisation des transports publics et son financement, la coordination des offres et les principaux enjeux.

Les pistes qui ressortent de son analyse sont : le besoin d'une analyse approfondie des besoins, des publics-cibles et de leurs motifs de déplacement, une meilleure articulation des offres existantes, une amélioration de l'information et de la sensibilisation, l'ouverture à la mobilité alternative et une inscription dans les stratégies d'aménagement du territoire.

ETD a constitué un dossier spécial Mobilité, disponible en ligne. Parmi les outils proposés, se trouve un guide méthodologique, téléchargeable, sur la construction d'une offre locale de transports.

Plus d'infos : <http://www.projetdeterritoire.com/index.php/Les-ressources/Mobilite-durable>

### **ETD, Centre de Ressources du Développement Territorial**

ETD est une association constituée d'intercommunalités et groupements, Régions et Départements.

A partir de ses observations et de ses analyses, ETD énonce des préconisations méthodologiques et opérationnelles qui lui permettent d'accompagner les collectivités et les intercommunalités dans l'élaboration et la mise en œuvre de leurs projets de développement. Ses modalités de travail se caractérisent par l'association systématique de collectivités territoriales à ses programmes. Nombre d'entre eux sont réalisés en co-production avec des partenaires spécialisés (ministères, associations d'élus, centres de ressources, etc.).

Prenant en compte la nécessaire articulation des politiques publiques, ETD constitue un lieu ouvert d'échanges et de débats entre les collectivités.



[www.projetdeterritoire.com](http://www.projetdeterritoire.com)

© DR

### **Un parti pris : l'innovation**

Dans certains domaines émergents ou sur des champs encore peu investis, ETD accompagne l'expérimentation de nouvelles formes d'intervention et d'action des collectivités afin de contribuer à faire progresser les politiques publiques.

# Valeur ajoutée de la mise en réseau

*Depuis un an, la valeur ajoutée de la mise en réseau est abordée par les Réseaux ruraux d'Europe lors de leurs rencontres. Il s'agit pour le Point Contact européen d'identifier les éléments clés de la mise en réseau, les pratiques intéressantes en la matière et de fournir aux différentes instances des recommandations qui alimenteront la construction des futures politiques de Développement rural. Petit point sur les travaux...*

La mise en place des Réseaux ruraux dans chaque Etat membre donne lieu à un paysage varié d'acteurs, de pratiques et de productions. Le budget public consacré à la mise en réseau s'élève à 515 millions d'euros pour la programmation 2007-2013. Les montants consacrés à la mise en place des réseaux ruraux dépendent entièrement d'une décision de chaque état. Le taux de cofinancement des Etats varie entre 80 % en Bulgarie et 0 % au Luxembourg. La moyenne de cofinancement tourne autour des 52 %.

## Une typologie des Réseaux ruraux

Le Point Contact du Réseau rural européen a réalisé une typologie des Réseaux ruraux en se basant sur trois portes d'entrées : la structure opérationnelle, la gestion et le côté « participation ». Ce premier rapport contribue à identifier qui fait quoi et comment, en regard des réponses obtenues auprès de Réseaux sollicités.

Au niveau structuration, il apparaît clairement que l'ensemble des réseaux fonctionne sur base d'un programme de travail décliné en plan d'actions annuel. Dans chaque Etat membre, une cellule d'animation anime le réseau et réalise le plan d'actions, avec en ligne de mire, un objectif d'amélioration de la mise en œuvre du Programme de Développement rural (PDR). Dans la plupart des pays, la mise en réseau est financée par le volet assistance technique du PDR. Dans certains cas (15 sur 31), la cellule d'animation se trouve directement au sein de l'administration ; dans 8 Etats, elle est déléguée à une agence ministérielle ou autre structure publique ; et enfin, dans 8 autres pays, elle a été confiée à des structures, sociétés privées, sur base d'un appel d'offres.

En matière de gestion, deux types de prise de décision ont été répertoriés. Les premiers réseaux sont dotés d'une commission permanente dont la cellule d'animation assure le secrétariat. Ces cellules, impliquées de manière moins formelle dans les processus de décision, jouent plutôt un rôle de médiateur, facilitateur, prenant en charge la consultation et l'animation. Le deuxième pôle de cellules d'animation applique des décisions formalisées venant de la commission permanente du Réseau.

En matière de composition du réseau, soit il est établi de manière formelle qui en sont les membres et est admis à y participer, soit il est largement ouvert vers tout acteur actif en milieu rural et autorise chacun à participer aux activités du réseau.

## Les thématiques les plus largement traitées

Au total, ce sont 49 thématiques qui ont été identifiées dans les plans d'actions des réseaux ruraux. Les deux thèmes les plus transversaux concernent, d'une part la clarification et l'ajustement du rôle du PDR dans les nouveaux enjeux que rencontrent les zones rurales, d'autre part une discussion sur les objectifs de la future Politique Agricole Commune et les attentes des acteurs ruraux.

Le Point Contact a regroupé les différentes thématiques en sept familles : les politiques rurales, l'agriculture, l'utilisation durable des ressources agricoles et sylvicoles, LEADER et la coopération, la diversification économique, les aspects sociaux et la démographie, et enfin, l'aménagement du territoire. Certains thèmes, comme le social farming, l'agriculture multifonctionnelle et LEADER naviguent entre les différentes familles de thématiques. Une attention particulière est toujours apportée aux outils et méthodes utilisés pour traiter, aborder ces sujets.

## Quand le Réseau européen s'auto évalue

Le Réseau européen fonctionne aujourd'hui depuis quatre ans. D'une démarche top-down au départ, le Réseau est graduellement passé à la mobilisation d'un ensemble varié d'acteurs ruraux, à une identification claire de thématiques, de besoins et de priorités. Une image de plus en plus précise de ce qui a bien et moins bien marché émerge. Le Point Contact en a livré les quelques faits saillants, les principales recommandations :

- Le besoin d'établir un minimum de critères de performance pour toutes les cellules d'animation de manière à les assister dans l'élaboration et la priorisation des activités de mise en réseau, ainsi que l'allocation des ressources.



- Une reconnaissance plus directe de l'énorme variété dans la structuration, la capacité, les ressources, l'expérience et la maturité des réseaux existants. Et le besoin de prendre en compte cette dimension dans l'établissement de plans annuels d'actions, dans l'adaptation des services de support.
- Le besoin d'élargir le réseau formel actuel à d'autres acteurs, d'autres structures. Cela passe notamment par une promotion plus proactive du Réseau rural par la DG AGRI.
- Le besoin d'ancrer plus profondément, à des niveaux différents (national et régional) et au plus proche des citoyens ruraux européens, l'action du Réseau européen, par des liens directs avec les structures de mise en réseau.
- Le besoin de mettre en phase les activités de mise en réseau avec le calendrier de la réflexion sur les politiques de développement rural. Et cela pour maximiser l'utilisation des recommandations et éléments importants issus de la réflexion du Réseau dans les politiques en cours de construction.
- L'importance de renforcer les liens avec les autres réseaux existants et les communautés de pratiques.

Ces recommandations, pointées par le Réseau européen, rejoignent en tout ou partie celles du Réseau wallon de Développement rural.

### **Le Réseau, un outil qui fait évoluer la politique de Développement rural**

Largement pointée par les réseaux ruraux, une des valeurs ajoutées de la mise en réseau est de faire évoluer la manière dont les politiques de Développement rural sont mises en oeuvre. Le réseautage crée effectivement des liens entre les acteurs de terrains et les décideurs. Il comble aussi partiellement le fossé entre des approches descendante (top down) et ascendante (bottom up).

Il apparaît de manière évidente qu'au sein des réseaux plus expérimentés, les membres et le grand public ont une meilleure compréhension de la politique de Développement rural, et s'impliquent plus dans le processus.

Les méthodes utilisées pour la mise en réseau, et notamment se poser les questions « Quoi ? Pourquoi ? Comment ? », et la dimension européenne favorisent une implication plus grande ainsi qu'un senti-

ment d'appartenance plus important.

En fait, la mise en réseau du travail d'équipe, de la coopération et des synergies. Finalement, la construction d'un réseau des réseaux est un fameux pont pour le transfert de connaissances pas seulement à l'échelon national mais aussi européen.

---

#### **Plus d'informations :**

<http://enrd.eu>

---



Des rencontres brainstorming avec l'ensemble des GAL

## Quelques « histoires à succès » de mise en réseau !

 *Prix pour l'Innovation en Agriculture (Autriche)*

Depuis 1999, le Réseau rural autrichien organise plusieurs remises de prix sur le thème de l'Innovation. En 2009, il lance un prix spécial intitulé « Prix pour l'Innovation en Agriculture ». Ce concours est lancé pour promouvoir les fermes familiales qui ont développé une nouvelle source de revenus par la diversification agricole.

L'objectif de ce concours était de motiver les fermiers à développer de nouvelles méthodes et activités, nouveaux produits, et de partager les bonnes pratiques. Les projets à succès sont définis par des aspects financiers maîtrisés, leur côté stratégique, avec un concept clair et combinant réussite économique et qualité de vie. Le concours était ouvert aux agriculteurs individuellement mais aussi à des groupes incluant des partenaires non agricoles.

Le rôle du Réseau fut de choisir le thème, définir les critères d'évaluation, associer des personnes ressources à la démarche. Il s'est également occupé de lancer l'appel à projets, de rassembler le jury, de communiquer vers la presse et d'organiser le gala de remise des prix.

Le projet participe à créer un climat propice au changement, à l'innovation et à l'adaptation à des contraintes structurelles d'une manière positive. Il a mis en place les conditions pour le développement de nouveaux marchés, le test de nouveaux produits et le soutien de projets moins conventionnels.

Plus d'infos : [www.agrarprojektpreis.at](http://www.agrarprojektpreis.at)

 *Améliorer la mise en œuvre de LEADER (Estonie)*

Le Réseau rural estonien et l'administration nationale ont organisé quatre rencontres décentralisées de brainstorming sur la manière de booster et améliorer les procédures de gestion de la mesure LEADER. Il s'agissait d'identifier les enjeux et difficultés qui ralentissent le processus, de définir les problématiques prioritaires demandant des solutions rapides et directes. L'ensemble des Groupes d'Action locale estoniens ont participé aux séminaires. Au total, ce sont 87 propositions qui ont été mises sur la table et regroupées en 5 catégories : la lisibilité du document de candidature doit être améliorée et plus adaptée au candidat ; la qualité du guide du candidat doit être augmentée ; des réunions de travail spécifiques à LEADER doivent être organisées, y compris à l'échelon régional ; l'information concernant l'acceptation des projets par l'administration doit être plus transparente, le système IT doit être amélioré.

Au terme des séminaires, un agrément de bonne coopération entre toutes les parties prenantes concernées par LEADER a été signé. Les premières améliorations se sont fait sentir dans la foulée.

Plus d'infos : [www.maainfo.ee](http://www.maainfo.ee)



# Un tout nouveau site web pour le Réseau

*Depuis juillet dernier, le site Internet du Réseau a fait peau neuve. Contenu, navigation, interactivité, tout est nouveau. Découvrez-le !*

« C'est avant tout l'efficacité qui était au cœur des préoccupations du Réseau pour lancer ce nouveau site », explique Julien Vanderaeghen, l'assistant de communication au sein de la Cellule d'Animation du Réseau. Un site renouvelé à l'occasion de la seconde phase de mise en réseau des acteurs du PDR. Il se veut plus pratique intégrant ainsi les derniers outils du web tout en augmentant l'interactivité avec les membres du Réseau.

Pour ce faire, la page d'accueil a été entièrement revue. Vous avez ainsi directement accès aux dernières informations : un article central est mis à l'honneur, les dernières news sont immédiatement disponibles. Du côté des nouveautés, découvrez le fil des veilles qui tourne de manière continue et qui répercute les activités et les événements liés au Réseau. En bas de page, vous trouverez une série d'articles qui attire l'attention sur les thématiques mises en exergue par le Réseau. Dans le même esprit, le « nuage de tags » permet une recherche thématique rapide. Enfin, le moteur de recherche global facilite les recherches sur tout le contenu du site, et notamment sur le nouveau « Centre de ressources ».

## Des recherches facilitées

Entièrement revu, ce dernier facilite vos recherches. « Nous l'avons voulu plus rationnel, plus efficace, précise Julien. Les résultats incluent des recherches dans les revues, les newsletters. Les parties « Magazines » et « Lettres d'information » sont maintenant consultables directement en ligne. » Quant à la photothèque, elle est valorisée et pleinement fonctionnelle. Vous pouvez d'ores et déjà découvrir en images les principaux événements du Réseau depuis 2010. Grande nouveauté également, la vidéothèque. C'est un espace dans lequel les vidéos produites sont archivées et mises à votre disposition. Cliquez par exemple sur les vidéos « Jeune et agriculteur » et découvrez de nombreux témoignages ! De leur côté, les Groupes de travail (GT) sont maintenant répartis en douze thèmes. Vous y trouverez un descriptif succinct et les documents téléchargeables qui leur sont liés. Et si vous souhaitez contacter l'un des chargés de mission, la page « contact » est là pour vous aider.

## Les réseaux sociaux pour élargir le public

Si vous voulez suivre les activités du Réseau au quotidien, le site renvoie vers les réseaux sociaux comme Facebook et Twitter. « Un développement important, remarque Julien. C'est l'occasion de toucher des personnes qui peuvent servir de relais vers un autre public. » « Amis » et « followers » peuvent maintenant garder le lien, en toute occasion. Un lien d'ailleurs renforcé pour les acteurs du Réseau avec l'Intranet, espace de travail spécifiquement prévu pour eux. Chacun peut dorénavant s'y inscrire pour proposer du contenu, des dates d'événements par exemple. Résultat, le Réseau wallon de Développement Rural est maintenant doté d'un site plus souple, contenant plus d'informations, diffusées plus rapidement. « L'outil est là, il ne reste plus qu'à l'utiliser ! », conclut Julien.

Rendez-vous sur le site : [www.reseau-pwdr.be](http://www.reseau-pwdr.be)



© DR

# Quand le GAL Adour Landes Océanes fait du tourisme rural en Wallonie...



Visite de l'abbaye de Rochefort.



Echanges entre les GAL.

*Qui eut pensé qu'un Groupe d'Action Locale situé dans un cadre aussi idyllique que l'Océan Atlantique, les Landes et la vallée de l'Adour – destination rêvée pour les vacances d'été, hot spot pour le surf et les sports nautiques – aurait pu s'intéresser au tourisme en Wallonie ? Et pourtant...*

Fin avril, le Réseau wallon se mobilisait pour accueillir une délégation tout droit venue de la région Aquitaine. Le territoire du GAL Adour Landes Océanes accueille chaque été un tourisme de masse et se trouve de fait, face à un problème de pression touristique forte sur le littoral (entre autre source de dégradation des dunes et de pression sur la forêt côtière). Tout le défi du GAL Adour Landes Océanes réside maintenant dans la manière de rendre attractif l'arrière pays et de valoriser une autre forme de tourisme : un tourisme plus durable qui s'appuie sur les richesses du territoire !

Deux jours intenses de visites de terrain et de rencontres avec les acteurs locaux – dont les GAL RoMaNa, Pays de l'Ourthe et Haute-Sûre-Forêt d'Anlier - ont permis aux représentants du Pays Adour Landes Océanes de mieux appréhender la question du tourisme en Wallonie.

Que l'on mette à l'honneur son patrimoine historique et gastronomique, à l'instar de RoMaNa qui valorise par exemple la présence sur son territoire de l'abbaye de

Rochefort ou encore propose une brochure « t-time » regroupant les producteurs locaux, que l'on développe une offre variée et audacieuse de tourisme de pêche comme RIVEO et le GAL du Pays de l'Ourthe, force est de constater que la Wallonie a beaucoup à offrir en termes de tourisme ! Le GAL et le Parc naturel Haute-Sûre-Forêt d'Anlier travaillent eux aussi à développer une offre touristique de qualité via un projet spécifique de promotion touristique du massif de la Forêt d'Anlier.

Au détour de la visite, la délégation française a également fait halte au Bois de Lauzelle à Louvain-la-Neuve : Olivier Baudry (UCL) a expliqué au groupe comment une gestion multifonctionnelle du massif permet à la fois de valoriser la dimension économique du bois, mais également d'utiliser la forêt comme terrain d'expérimentation ou encore de permettre une ouverture au public (tourisme local), point d'autant plus important que le Bois se situe en zone péri-urbaine et est un lieu reconnu de promenade pour les habitants de l'agglomération.

Durant deux jours, le GAL Adour Landes Océanes a pu échanger avec ses hôtes wallons autour de plusieurs questions fondamentales pour son territoire :

- Comment valoriser le territoire en dehors de la zone de plage ? Comment mieux répartir la pression touristique sur tout le territoire (arrière pays) ?

- Comment développer des produits touristiques en faisant des assemblages intelligents et en évitant les conflits d'usage ?
- Comment créer des synergies entre les thématiques ? (par exemple, gastronomie et patrimoine bâti)
- Comment prendre en compte et développer le tourisme de proximité à destination du public local ou d'un autre public que celui qui vient en masse sur les plages ?
- Comment impliquer la population locale dans la réflexion et le développement des produits touristiques ? Via quels partenariats ou quels processus participatifs ?
- Comment mettre en place des formations pour les nouveaux opérateurs touristiques ? (par exemple, quels outils mettre à disposition de l'agriculteur qui devient soudain gérant d'un gîte rural ?)
- Comment communiquer : quels messages ? Quels canaux ? Quels supports ?
- Comment développer le tourisme de pêche ?

Gageons que toutes les expériences wallonnes présentées sauront inspirer le GAL Adour Landes Océanes et que les futurs touristes mordront à l'hameçon !

Plus d'infos sur le GAL ALO :

<http://www.pays-adour-landes-oceanes.com/>

## Cellule d'Animation du Réseau wallon de Développement rural

Rue de Liège 83  
4357 Limont (Belgique)  
Tél./Fax: +32 19 54 60 51  
Courriel: info@reseau-pwdr.be  
Site web: www.reseau-pwdr.be

### Notre équipe

**Xavier Delmon**: coordinateur de l'équipe, il a en charge les aspects de gestion quotidienne de la cellule. C'est également lui qui anime la Commission permanente.  
Courriel: x.delmon@reseau-pwdr.be  
Tél.: +32 495 77 93 96

**Emilie Bievez**: plaque-tournante de l'information entre les membres du Réseau et l'équipe de la CAR, elle est responsable de la gestion administrative et logistique.  
Courriel: e.bievez@reseau-pwdr.be  
Tél.: +32 19 54 60 51

**Cécile Schalenbourg**: elle assure la coordination de la communication en coopération avec Cible Communication, et apporte un suivi aux GAL en matière de coopération.  
Courriel: c.schalenbourg@reseau-pwdr.be  
Tél.: +32 475 93 63 61

**Cécile Nusgens**: chef de projet chez Cible Communication, gère la réalisation des supports de communication.  
Courriel: cecile.nusgens@cible.be  
Tél.: +32 4 387 87 03

**Julien Vanderhaeghen**: responsable du Centre de Ressources, de la mise à jour régulière du site web et des outils TIC, il apporte un soutien aux activités de communication.  
Courriel: j.vanderhaeghen@reseau-pwdr.be  
Tél.: +32 19 54 60 51

**Daniel Burnotte, Benoît Delaite et Daniel Wathelet**: chargés de mission en charge de l'animation des groupes de travail thématiques.  
Tél.: +32 19 54 60 51

Le numéro 14 de Ruralités est imprimé en 7500 exemplaires, distribués gratuitement au monde rural en Wallonie et en Europe.

Ont participé à la rédaction de ce numéro: Benoît Vignet, Tr@me SCRL

Editeur responsable: Daniel Burnotte



Wallonie

