



Réseau wallon
de Développement Rural

Rapport InterGAL Mobilité au quotidien

Organisé en collaboration avec le
GAL ESEM et GAL Botte du Hainaut

13 décembre 2016

Ermeton sur Biert, Monastère des Bénédictines



Rapport

InterGAL « Mobilité au quotidien »

Organisé en collaboration avec GAL ESEM et GAL Botte du Hainaut

13 décembre 2016 à Ermeton sur Biert, Monastère des Bénédictines

1. Objectifs principaux :

- Mise à niveau d'information mutuelle entre SPW, opérateurs régionaux et GAL, suivi d'une réflexion et d'échanges de pratiques sur des thématiques communes en confrontant :
 - l'offre de services et les ressources des institutions et opérateurs régionaux
 - avec les besoins des GAL et leurs partenaires pour les projets mobilité au quotidien de leur plan d'action
- Reconstituer le parcours de conception et de mise en œuvre d'un projet de mobilité, dans ces différentes dimensions en faisant le lien entre les besoins d'un GAL et les règles et contraintes à prendre en compte, les opportunités de collaboration ou de ressources à activer.

2. Programme

Plénière

- Programme du jour (CAR - D. Wathélet)
- Présentation des GAL ESEM (O. Servais, coordinateur) et Botte du Hainaut (D. Guérisse, coordinatrice)
- Projets de mobilité au quotidien sur le territoire :
 - MOBILESEM (M. Meuter) et pour le projet Ecomobilité en ESEM (L. Tapernoux),
 - Via Perfecta (A. Benoît) et GAL Botte du Hainaut (D. Guérisse)
- Intervenants SPW : panorama des services, ressources et outils disponibles en Wallonie de la
 - DGO1 (Mme Jacobs, directrice)
 - DGO2, direction de la planification de la mobilité (Mme Gany)
- Identification des questions à aborder l'après-midi selon thématiques
- Consignes pour les ateliers et identification des animateurs

3 Ateliers thématiques

- Information, Sensibilisation, Formation
 - Exemple GAL : « Mise en selle » GAL Burdinale-Mehaigne Philippe Laroche
 - Projet de coopération Inter-GAL (Pays de l'Ourthe, Romana, ...) : Je pédale pour ma forme (volet santé, sport, lien social), Pierre-Louis Derbaudranghien (ESEM)
- Infrastructures et équipements
 - Exemple GAL : projet ViciGAL du GAL Tigres & Chavées, Xavier Sohet



- Sentiers.be : Boris Nasdrovsky, Aménagements spécifiques pour la mobilité au quotidien
- Solutions de mobilité, dont initiatives de coordination/structuration de l'offre
 - Exemple GAL : Taxi Condruses du GAL Pays des Condruses, Jean-Benoît Graas
 - Taxistop : la centrale des moins mobiles, Marco De Waeghe

3. Compte-rendu des ateliers

Présentations téléchargeables via ce lien : <http://www.reseau-pwdr.be/news/intergal-mobilité-ressources-présentations-et-liens-utiles>

a. Atelier « Information, Sensibilisation, Formation »

- Animateur : B. Delaite (CAR)
- Exemple GAL : « Mise en selle » GAL Burdinale-Mehaigne Ph. Laroche
- Projet de coopération Inter-GAL (Pays de l'Ourthe, Romana, ...) : Je pédale pour ma forme (volet santé, sport, lien social), Pierre-Louis Derbaudranghien (ESEM)

Retours d'expérience :

Sensibilisation au vélo à assistance électrique par le GAL Burdinale - Mehaigne

Voir fiche :

http://www.pays-burdinale-mehaigne.be/file/182/download?token=CP_21SErFhqL68FQL6CEQI0bw5vebC3lgAoB7DDtM8w

Questions de clarification :

Modèle de vélo à privilégier : cadre moyen, modèle femme. Coût 1.500€ (+ 500€ de batterie)

Questionnements collectés parmi les participants :

Quel objectif faut-il privilégier dans une démarche de promotion du vélo ?

Réponse : démontrer la transversalité de ce mode de déplacement en réponse à des besoins et des réalités de vie rencontrés par les citoyens, le public visé.

Comment élargir le cercle des convaincus pour l'usage du vélo ? :

Obtenir le changement de comportement par l'expérience → importance de l'animation, du coaching.

Exemples :

- Ambassadeurs dans les entreprises (mais cette approche a été peu développée par le GAL)
- Brevet « vélo » proposé dans les écoles (5^e primaire).
-

Mais quand et comment arrêter l'animation ? Comment faire évoluer le public du stade « assisté » à celui « d'acteur » ? Comment garantir la pérennité des actions ?

Réponse : Mobiliser des partenaires :

- Ecoles. Les parents sont un bon relais, mais ils sont amenés à quitter l'école. Quid des professeurs fort sollicités par ailleurs.
 - Solutions : 1. Répondre aux nécessités du programme d'enseignement (liens avec le programme). 2. Dispositifs d'encadrement sur le long terme : association des parents, référent EMSR (1 jour de formation, appui par DGO1)
- Les mouvements de jeunesse
- ENEO (Mouvement social des aînés) : bénévoles formés comme coach. **Bonne pratique à capitaliser.**
- Acteurs de la santé : actions « je cours pour ma santé »
- Lien social : actions pédibus, rencontres, journées ludiques.
- CPAS : formation des agents, outils pour accrocher le public

Quels types d'action de sensibilisation faut-il privilégier ?

Des actions massives du type « Emile le serpent mobile », le printemps du vélo (moment idéal pour prendre de bonnes habitudes, au contraire de la semaine de la mobilité : trop tard dans la saison, trop tôt dans l'année scolaire).

Comment gérer les interrelations entre infrastructures et sensibilisation (l'œuf et la poule) ?

Les sites propres sont bien sûr une solution idéale, mais très (trop) coûteux (200€/mètre) et donc difficiles à justifier tant qu'il y a peu d'utilisateurs.

La solution initiale doit surtout privilégier le ralentissement du trafic routier hors des routes de transit (solution à la hollandaise).

b. Atelier « Infrastructures et équipements »

- Animateur : O. Servais (GAL ESEM)
- Exemple d'un projet « ViciGAL » GAL Tigres et Chavée, Xavier Sohet
- Expérience de « Valorisation de la petite voirie communale », Boris Nasdrovsky, Sentiers.be

Sur base des retours d'expérience issus des 2 témoignages et des interactions avec le public, voici les principaux enseignements :

La question de l'échelle de travail a largement été abordée pour la mobilisation de moyens financiers liés à l'aménagement d'infrastructures : mobilisation entre acteurs à des échelles très différentes (effet d'entraînement) tout en répondant à des enjeux à la fois très locaux (qui parlent aux élus locaux, aux utilisateurs locaux, aux riverains) et à plus grande échelle (dynamique touristique par ex, connections entre bassins, ...).

Importance du pilotage de ce type de projet, nécessité de disposer de moyens humains et techniques suffisants liés au montage de dossiers parfois complexes (plusieurs pouvoirs subsidiants), associant le facteur humain (négociation, conflit d'intérêt, ...), la capacité de mobilisation des utilisateurs et des élus (locaux, régionaux), la communication (presse, média,). D'où l'intérêt de bien s'entourer (stage d'étudiants par ex).

La question de la qualité des dossiers a également été évoquée : cohérence, du concret, des objectifs clairs, des chiffres, ...

Les questions de motivation entrent également en jeu face aux moyens à mobiliser : se lancer des défis, croire en ses utopies, avoir de l'audace, ... permettent d'avancer, permettent si nécessaire de sortir du cadre, de le faire évoluer (sortir du territoire du GAL, faire évoluer la législation sur la signalétique par ex, ou du cadre de subventionnement, ou faire appel à des agriculteurs pour entretenir les sentiers,...).

Intérêt de saisir les opportunités qui peuvent se présenter : appel à projets, y compris visant des objectifs différents (ex Fondation Roi Baudouin pour des actions de cohésion sociale mobilisées autour de chantiers de réhabilitation de sentiers), les PCDR, ...

Au delà des aspects de mobilité, les infrastructures peuvent également être liées à des dimensions culturelles, patrimoniales, historiques, affectives, pédagogique.

c. Atelier « Solutions de mobilité, dont initiatives de coordination et structuration de l'offre »

- Animateur/rapporteur : D. Wathélet (CAR)

1. Expérience d'un GAL : Taxi Condruses du GAL Pays des Condruses, Jean-Benoît Graas
Présentation : http://prezi.com/ve-kk5mbelds/?utm_campaign=share&utm_medium=copy

En résumé :

- Taxi Condruses est un service de transport social dédié à toute personne connaissant des problèmes de mobilité sur le territoire des 7 communes du GAL.
- Les publics les plus concernés : PMR et plus de 65 ans, le plus souvent une femme isolée se déplaçant pour des raisons médicales. Personnes à handicap reconnu par l'AVIQ, bénéficiaires du RIS (Revenu d'intégration sociale) ou d'une aide du CPAS, personnes à faible revenu. 600 personnes inscrites. 10% des trajets sont accessibles au grand public.
- L'encadrement est constitué de 3 chauffeurs – accompagnateurs qui prestent en semaine de 8 à 18h00, soit 150h par semaine.
- Un coordinateur assure la gestion de la demande et la planification complexe du système pour le rendre le plus efficient possible.
- Une réflexion est entamée sur la possibilité d'assurer d'autres transports au retour pour ne pas transporter du vide, ainsi que de pouvoir sortir du territoire du GAL vu le potentiel.
- Le service T'Condruses est reconnu comme transport d'intérêt général et dispose d'agrément IDESS, SINE et reçoit une aide majorée pour les personnes sous statut art.60.
- Ce qui lui permet d'équilibrer son budget d'environ 100.000 €.



- Partenaires : Devenirs asbl (OISP), Intégra+ (InterCPAS), Tinlot-Bus et Oufti-Bus.

Observations, réflexions et propositions issues des échanges:

- L'offre TEC est centrée sur la demande scolaire et les itinéraires de bus ne permettent pas de s'arrêter partout.
- La reconnaissance et l'obtention des agréments sont conséquentes, mais elles sont une nécessité pour assurer la pérennité du service au-delà du financement initial via GAL
- La formation des art.60 est un investissement nécessaire, mais sur du court terme, vu le turn-over important, dû à la durée limitée des contrats de ce type.
- Propositions
 - Constituer une plateforme des organismes prescripteurs pour mieux identifier les usagers potentiels et les orienter vers le service.
 - Faire le lien avec un cadastre des opérateurs de transport pour proposer une gamme de solution en termes d'organisation, de logistique et d'assurance.

2. Taxistop : la Centrale des Moins Mobiles, Marco De Waeghe

Taxistop a.s.b.l c/o Marco de Waeghe, Rue Buisson St Guibert 1B - 5030 Gembloux
Téléphone: 081.62.50.91 E-mail: mdw@taxistop.be

En résumé :

- L'objectif de la Centrale des Moins Mobiles est de faciliter les déplacements des personnes moins mobiles à bas revenus. Ces deux conditions sont essentielles pour bénéficier du service.
- Ce service est en effet réservé aux personnes qui ne peuvent utiliser d'autres transports (aucun transport en commun à proximité, horaires difficiles, impossibilité d'utiliser le vélo pour ce déplacement, ...), même de manière temporaire.
- Par ailleurs, le revenu des utilisateurs de la Centrale ne peut excéder deux fois le revenu minimum d'intégration, afin d'éviter de faire concurrence aux services de taxi traditionnels.
- Le système se base sur un réseau de chauffeurs bénévoles, disponibles quelques jours ou quelques heures par semaine, qui prennent en charge les déplacements y compris en soirée et en week-end. Ceux-ci utilisent leur propre voiture et accompagnent la personne moins mobile dans ses déplacements si celle-ci en a besoin. Ils perçoivent une indemnité pour leurs frais de déplacements de 0,34€/km.
- Une cellule administrative locale gérée par le CPAS, la commune ou une asbl gère les demandes, planifie, sélectionne et accorde les trajets aux chauffeurs
- La CMM met à disposition des services complets:
 - Outil de gestion de la centrale de gestion de l'offre et de la demande (logiciels)



- Assurances RC, Omnium et dommages corporels pour le chauffeur (0,09€/trajet pour l'assurance dommages physiques)
- Feuille de route, carte de membre, une carte pour les chauffeurs
- L'affiliation coûte 80€/an et inclut : formation des coordinateurs, assurances, communication (et matériel), helpdesk, journée d'échange des CMM.
- L'affiliation d'un membre est de 10€/an et 5€/semestre dont la moitié est ristournée à la CMM et l'autre moitié à Taxistop. Tarif préférentiel pour les familles/couples 15€/an et 7.50€/semestre.

Observations, réflexions et propositions issues des échanges:

- Taxistop offre un service complet qui favorise l'efficacité pour les centrales locales et les utilisateurs, et donc la confiance dans le système.
- Le système de contractualisation avec les chauffeurs permet de donner un cadre à l'engagement, avec le fait de créer une communauté de volontaires et d'assurer leur reconnaissance sociale hors d'un emploi.
- L'ensemble du territoire wallon est (potentiellement ?) couvert, mais il conviendrait de faire un cadastre des offres à un niveau supra pour vérifier les complémentarités.
- Par comparaison avec les chiffres en Flandre, il existe un potentiel d'accroissement pour la Wallonie.

D'une manière plus générale il conviendrait de travailler les pistes ou opportunités suivantes :

- Le défi que constitue de faire le cadastre et d'organiser la mise en réseau des initiatives et solutions, pour un même territoire et à l'échelle de la Wallonie, tant pour assurer une bonne couverture que pour tenter de rationaliser ou de jouer sur les complémentarités.
- Leur visibilité sur leur territoire doit être mieux assurée ; il faut commencer par valoriser l'existant.
- Les solutions de mobilité passent par des systèmes ingénieux de gestion de l'offre et de la demande, par la création de plateformes d'opérateurs territoriaux pouvant couvrir différents types de besoins et de publics, ainsi que périodes de la journée ou de la semaine.
- Certaines solutions sont restrictives en matière de conditions d'accès, il faudra donc imaginer des solutions pour d'autres catégories de profils (e.a. : âge) ou de statut, notamment dans la mesure où ceux-ci n'ont pas de véhicule ou d'accès aux transports en communs adaptés à des besoins spécifiques.

La semaine de la mobilité en 2017 abordera la dimension gouvernance.

4. Participants

Tableau en annexe

5. Evaluation de l'InterGAL et pistes de travail

11 réponses au Survey Monkey.

Satisfaction générale : Majoritairement Bon, un Satisfaisant et un Très bon.

- Le choix des contenus est souvent bon à très bon et parfois satisfaisant.
- La qualité des échanges est généralement bonne et parfois satisfaisante.
- L'animation de la journée est souvent bonne à très bonne et parfois satisfaisante.
- Les supports et matériel utilisé sont bons et parfois très bon ou satisfaisant.
- L'organisation pratique est bonne à très bonne.

Commentaires retenus pour améliorer le prochain InterGAL :

- L'importance du nombre de présentations (parfois trop longues) le matin, sachant qu'il y avait 2 GAL et 2 administrations, a reporté les échanges à l'après midi, sans pouvoir nécessairement traiter toutes les questions de clarification.
- Demande de plus de temps pour les ateliers ou de travail en plus petits groupes
 - Le projet de coopération InterGAL n'a pas été développé dans l'atelier A.
- Faire l'évaluation de l'InterGAL dans le courant de la semaine suivante
- Organiser une 2^e journée d'approfondissement de certaines thématiques
- Autres thématiques pour prochains InterGAL : cohésion sociale, développement économique, agriculture et autonomie alimentaire

Idées clés et pistes de travail retenues par les participants

- Mise en réseau des GAL et des opérateurs de mobilité, notamment vu les liens entre GAL en des projets en matière de mobilité et le caractère multidimensionnel de la mobilité, ainsi que de pouvoir faciliter les contacts et développer les échanges.
 - Faire un cadastre à l'échelle wallonne des initiatives et des solutions de mobilité
- Création de plateformes territoriales et de système de gestion de l'offre et de la demande
 - Approche basée sur la valorisation de l'existant et la complémentarité des offres et services selon les publics et les périodes de couverture
 - Mobilisation des communes, identifier les leviers de collaborations avec les TEC et la SNCB
 - Mobilité des jeunes et des travailleurs à travailler et plus largement de toute catégorie de publics n'ayant pas de véhicule ou d'accès aux transports en commun adaptés à leurs besoins
- Pistes de travail :
 - Développer les aspects techniques (outils, communication, ...) de mise en œuvre d'un réseau d'utilisateurs via une communauté de pratique
 - Créer une méthodologie pour analyser les besoins de mobilité en milieu rural :
 - Etablir un diagnostic pour chaque GAL, dont l'inventaire des initiatives existantes
 - Concevoir, mobiliser les parties prenantes, monter un dossier, piloter et mettre en œuvre un projet d'infrastructures à une échelle territoriale pertinente
 - Travail de sensibilisation à l'usage du vélo (électrique) afin de toucher de nouveaux publics et de rendre les publics acteurs, ainsi que faire le lien avec les choix d'aménagements des infrastructures
 - Faire le lien entre mobilité et autres thématiques du GAL

Liste des participants à l'InterGAL Mobilité au quotidien

	Nom	Prénom	
1	Schifflers	Olivier	GAL
2	Poncin	Hélène	Semois, Lesse & Houille
3	Grandjean	Valérie	Pays des tiges chavées
4	NYSSSEN	Fabienne	Jesuishesbignon.be (hesbaye liégeoise)
5	Claude	Maelle	Gal condroz-famenne
6	Focant	Anne-Sophie	Condroz-Famenne
7	Timmermans	Anne	Plaines de l'Escaut
8	Rochet	Nicolas	Plaines de l'Escaut
9	Detiffe	Brigitte	Botte du Hainaut (Maison du Tourisme)
10	GUERISSE	Delphine	GAL de la Botte du Hainaut
11	DELMARCHE	CAROLINE	ROMANA
12	Goffinet	Luc	GRACQ
13	Schreurs	Gaston	Pays de Herve
14	Le Clef	Mathieu	Empreintes asbl
15	LAROCHE	Philippe	Burdinale Mehaigne
16	Delcambre	Pierre	Plaines de l'Escaut
17	Lefort	Elodie	FEDEMOT ASBL
18	Verstraeten	Thierry	FEDEMOT ASBL
19	chermanne	christiane	spw -dg02
20	Graas	Jean-Benoît	Pays des Condruses
21	Gadisseux	Hélène	GAL Culturalite
22	RENQUET	Alice	GAL Culturalité
23	TOUSSAINT	Renate	FAHRMIT ASBL/100 villages 1 avenir
24	Langhendries	Marie	Culturalité en Hesbaye brabançonne
25	Leclercq	Aurélié	ESEM
26	de Waeghe	Marco	Taxistop
27			GAL PNPE
28	Rochet	Nicolas	GAL PNPE
29	Hollaert	Laurie	TEC Namur
30	Wathelet	Daniel	CAR
31	Jacobs	Chantal	DGO1
32	Lorent	Philippe	DGO2
33	Georges	Xavier	DGO2
34	Benoit	Aurore	Via Perfecta
35	Meuter	Michel	Mobilesem
36	Delaite	Benoit	
37	Delmon	Xavier	
38	Servais	Olivier	
39	Tapernoux	Léonor	
40	Derbaudrenghien	Pierre-Louis	
41	Leduc	Laurence	