

# NGE 2000 ASBL

*Rue de la Converserie, 44 - 6870 Saint-Hubert  
Tel: 061 / 61 00 66 - Fax: 061 / 61 00 60  
Mail: [info@nge2000.luxembourg.be](mailto:info@nge2000.luxembourg.be)  
Tva : Be. 465.220.017 - Compte IBAN: BE02 3601 1106 8440*

## **AMELIORATION DE LA MOBILITE DU SITE DE LA DIRECTION DU DÉVELOPPEMENT CITOYEN À SAINT-HUBERT**

*Novembre 2011*

Avec le soutien  
de la Province  
de Luxembourg



LE FONDS SOCIAL EUROPÉEN ET LA WALLONIE  
INVESTISSENT DANS VOTRE AVENIR.



<b>TABLE DES MATIÈRES</b>
---------------------------

A. AMELIORATION DE LA MOBILITE.....	5
1. OBJECTIFS POURSUIVIS.....	5
2. LA GESTION DE LA MOBILITE .....	5
3. UN PLAN DE DEPLACEMENT D'ENTREPRISES .....	6
3.1. Définition d'un PDE (Plan de Déplacement d'entreprises).....	6
3.2. Les atouts d'un PDE .....	7
B. LA MOBILITE A SAINT-HUBERT .....	8
1. PROFIL D'ACCESSIBILITE DE LA VILLE .....	8
1.1. Réseau routier.....	8
1.2. Réseau ferroviaire .....	9
1.3. Transports en commun.....	10
1.4. Déplacements lents.....	11
1.5. Initiatives en faveur de la mobilité .....	12
2. UN CENTRE ADMINISTRATIF ET SCOLAIRE.....	12
3. PROFIL DE MOBILITE DU PERSONNEL DES SITES PROVINCIAUX .....	12
C. ELABORATION D'UN PLAN DE DEPLACEMENT POUR LES SITES PROVINCIAUX .....	16
1. TROIS AXES DE TRAVAIL.....	16
2. PROFIL DES ORGANISATIONS REPRISES SUR LE SITE ET ACTIONS .....	16
2.1. Favoriser l'usage de vélos pour les trajets courts.....	17
2.2. Favoriser le covoiturage .....	18
2.3. Favoriser le télétravail .....	18
2.4. Mettre en place la pratique de la visio-conférence.....	18
2.5. Former à la conduite défensive et/ou écologique .....	18
2.6. Aménagement du site du DDC pour les PMR.....	18
2.7. Encourager aux mobilités alternatives - Fiche d'Accessibilité Multimodale	18
D. MISE EN PLACE DU PLAN DE DEPLACEMENT.....	18
1. PRESENTATION DU PROJET ET RESTITUTION DES RESULTATS.....	18
2. RENCONTRE AVEC LES DIRECTIONS POUR LA MISE EN PLACE DES ACTIONS .....	18
2.1. Actions en phase 1.....	18
2.2. Actions en phase 2 .....	18
2.3. Actions en phase 3 .....	18
3. VALIDATION DES OUTILS ET DES ACTIONS .....	18



## A. AMELIORATION DE LA MOBILITE

### 1. OBJECTIFS POURSUIVIS

L'objectif majeur du projet de mobilité à mettre en place sur les sites provinciaux et associations connexes présents à Saint-Hubert est d'améliorer la mobilité du personnel des différentes structures concernées dans et autour de leurs pratiques professionnelles. Dès cet objectif fixé, une multitude de questions se posent pour lesquelles des lignes de conduite pourront être proposées pour atteindre le but :

- Comment se déplace, tous les jours entre son domicile et son lieu de travail, chaque employé présent sur le site ?
- Dans le cadre de ses déplacements pour des missions, s'organise-il avec des collègues ?
- A-t-il coutume de se déplacer à pied au centre de la ville ?
- Aux cours de réunions organisées sur le site, les invités éprouvent-ils des difficultés à atteindre le lieu de rendez-vous ? Y a-t-il suffisamment de places de parking ?

Autant de questions qui permettront de dresser un état des lieux de la mobilité du site envisagé et d'émettre des propositions d'actions qui viseront plus concrètement les axes de travail suivants :

- Favoriser une plus grande efficacité de la mobilité du personnel, mais aussi des visiteurs, se trouvant sur les sites provinciaux présents aux côtés de la Direction du Développement Citoyen ;
- Rentrer dans une démarche écologique et/ou économique pour le personnel et les institutions ou associations présents sur le site ;
- Sensibiliser aux modes de mobilité alternatifs.

De plus, les différentes actions proposées pourraient être testées à terme et être exportées vers d'autres organisations telles que d'autres départements provinciaux ou d'autres entreprises du territoire. En ce sens, le plan de mobilité des sites pris en considération pourrait être considéré comme un projet pilote.

### 2. LA GESTION DE LA MOBILITE

La réflexion s'orientera sur la gestion de la mobilité. Les mesures à prendre concernant cette gestion sont des mesures dites « douces » (ou « soft ») qui font partie des domaines de l'organisation, de la communication et de la promotion. On n'envisage pas ici des mesures dites « hard » qui, elles, portent notamment sur l'infrastructure de transport. La gestion de la mobilité est donc en quelque sorte l'autre versant d'une politique globale et cohérente de la mobilité.

C'est ainsi que nous verrons dans un premier temps l'offre existante sur le territoire, ensuite, une analyse des pratiques de chacun pourra nous aider à tenter d'optimiser les déplacements générés.

Cela permettra une coordination intégrée de toutes les mesures possibles, depuis leur analyse en passant par leur mise en œuvre et jusqu'à leur suivi. C'est ce qu'on appelle un Plan de déplacement d'entreprises.

### **3. UN PLAN DE DEPLACEMENT D'ENTREPRISES**

#### **3.1. Définition d'un PDE (Plan de Déplacement d'entreprises)**

D'un point de vue théorique, le plan de déplacement peut se définir comme étant «l'étude, la mise en œuvre et le suivi, au niveau d'une entreprise ou d'un groupe d'entreprises, de mesures destinées à promouvoir une gestion durable des déplacements liés à l'activité de cette ou de ces entreprises(s)<sup>1</sup> ».

Sa réalisation s'articule autour des étapes suivantes : analyse des déplacements et de l'accessibilité actuelle des sites considérés, élaboration d'un plan d'action, mise en œuvre, évaluation et suivi. C'est une démarche cyclique qui doit rester dynamique et évoluer au fur et à mesure du temps.

Les organismes, ou entreprises, qui développent un plan de déplacements le font presque toujours pour des raisons économiques et/ou sociales, en guise de solution aux problèmes de mobilité qui les touchent. Il s'agit généralement d'un manque d'emplacements de stationnement, allant souvent de pair avec une surcharge du stationnement dans le voisinage ou d'un problème d'accessibilité (par les transports en commun ou par la route).

Cependant, il n'est pas nécessaire d'éprouver des problèmes de mobilité directs pour pouvoir tirer avantage d'un plan de déplacements. Ainsi, la mise en œuvre d'un tel plan pourra avoir des répercussions non seulement sur l'organisation interne des institutions mais également sur leur image de marque et sur leur environnement. Les bénéfices peuvent être multiples et se répercuter à différents niveaux. Il est toujours utile de se poser au minimum la question de la pertinence d'une réflexion en matière de mobilité et, selon le degré de celle-ci, de la mise en œuvre par l'entreprise de mesures légères ou plus fondamentales.

---

<sup>1</sup> Source : Manuel pour les PDE - IBGE 2003

3.2. Les atouts d'un PDE

POUR LE SITE	POUR LE TRAVAILLEUR	POUR LA COLLECTIVITÉ
Meilleure gestion des coûts liés aux déplacements	<b>Diminution des frais de déplacement domicile-lieu de travail</b>	Diminution de la congestion et des nuisances
Amélioration de l'accessibilité du site	<b>Amélioration du confort des déplacements (stress, fatigue, temps, etc.) et donc de la qualité de vie</b>	Amélioration de la sécurité routière
Diminution de l'absentéisme et des incapacités de travail	<b>Regain de ponctualité</b>	Récupération d'espaces publics
Attraction de candidats non motorisés	<b>Renforcement du climat social et de l'esprit d'équipe</b>	Réduction de la dépendance énergétique
Renforcement de l'esprit d'équipe		
Valorisation de l'image de l'entreprise		
<b>Anticipation des nouvelles réglementations</b>		

## B. LA MOBILITE A SAINT-HUBERT

### 1. PROFIL D'ACCESSIBILITE DE LA VILLE

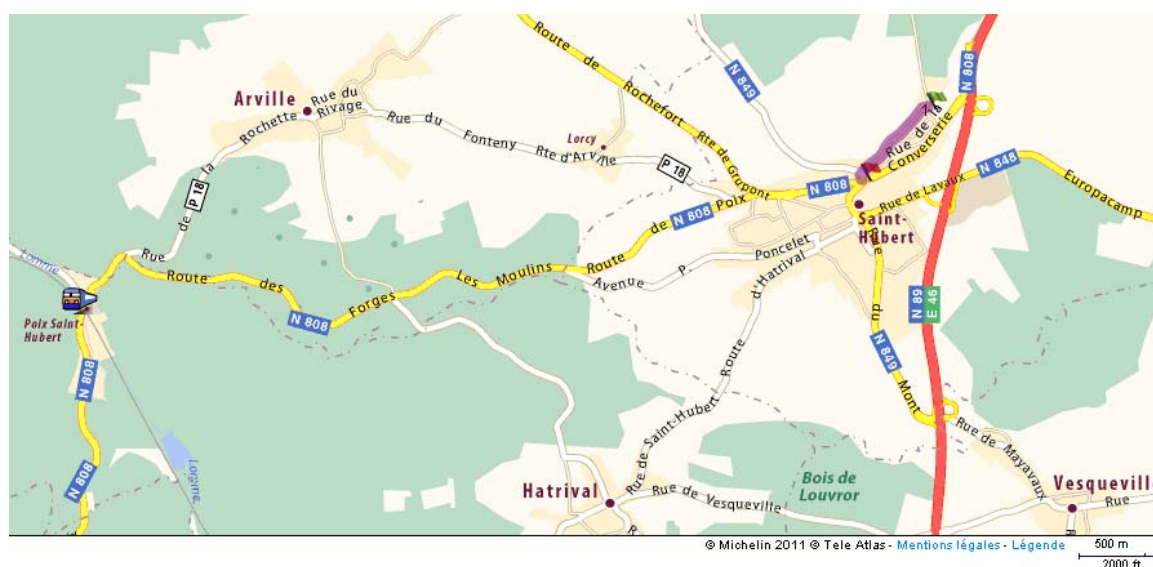
Globalement, la localité de Saint-Hubert est difficilement accessible par autre moyen de transport que l'automobile.

#### 1.1. Réseau routier

En termes de voies de communication, la commune de Saint-Hubert est assez bien desservie.

- L'axe majeur est la **N89, appelée aussi E46**, «La Roche-en-Ardenne – Libramont-Chevigny – Sedan (France)». Elle traverse la commune dans sa partie orientale (au niveau de Saint-Hubert), effleurant la ville mais n'y pénétrant pas. Cette voie de communication permet d'atteindre facilement la N4 « Bruxelles – Luxembourg » à hauteur de la « Barrière de Champlon (13 km - 7 minutes). Elle permet également de rejoindre l'E411 à hauteur de « Libramont – Recogne » (19 km - 14 minutes). Cette voie est assez bien fréquentée mais elle ne pose pas de problème majeur que ce soit au niveau de la sécurité ou au niveau de la fluidité du trafic.

Trois accès, entrées et sorties au niveau de la N89, permettent d'atteindre le centre de Saint-Hubert via la rue de la Converserie, la rue de Lavaux et la rue du Mont.



- Les autres voiries régionales, elles, convergent vers la ville, la traversent et permettent d'atteindre, via des voiries locales, l'ensemble des villages de la commune :
  - **La RN803 – Route de Rochefort** « Saint-Hubert – Grupont – Rochefort »
  - **La RN808** «Saint-Hubert – Libin – Maissin » prend naissance à la fin de l'avenue des Chasseurs Ardennais, à la sortie de la ville, et mène à la commune voisine de Libin.
  - **La N849** « Saint-Hubert – Nassogne – Jemelle » : la route conduit à la commune de Nassogne via Forrières et permet également de rejoindre Jemelle (Rochefort).
  - **La N848** : cette grande artère débute perpendiculairement à la rue du Mont et file en droite ligne vers Libramont. C'est l'ancienne voie de circulation reliant Saint-Hubert à Libramont, Bastogne.



Le château de Mirwart

## 1.2. Réseau ferroviaire

Le chemin de fer et la commune de Saint-Hubert ont, conjointement, une histoire industrielle. La commune est traversée par la ligne de chemin de fer n°162 « Namur - Luxembourg » au niveau de Poix-Saint-Hubert où un arrêt subsiste encore aujourd'hui.

C'est en 1856 que la gare de Poix-Saint-Hubert est construite sur la ligne Bruxelles-Luxembourg. Ce hameau du village d'Hatrival, situé à 6,5 kilomètres à l'ouest de la ville de Saint-Hubert, sur la route de Libin et sis au confluent de la Lomme et du ruisseau de Poix, fut un lieu d'exploitation des entreprises du « Val de Poix » qui, grâce à la force motrice de l'eau, œuvraient dans la forge, la minoterie et la scierie.



La gare de POIX

Cette gare apporte, alors, une grande visibilité au village qui devient le point d'arrêt de la ville de Saint-Hubert. À partir de 1886, quatre lignes de tramways vicinaux, desservant la région, sont créées à partir de la gare de Poix. La compagnie des vicinaux de Poix cessera ses activités en 1962.

Aujourd'hui, la gare de Poix-Saint-Hubert, qui n'a plus de guichet et n'est donc plus qu'un simple point d'arrêt, est encore utilisée par de nombreux voyageurs, qu'ils soient navetteurs, étudiants et même touristes.

Quelques correspondances existent vers Libramont, Arlon et Luxembourg ainsi que des correspondances vers Namur –Bruxelles. Les correspondances vers les pôles voisins sont les suivantes :

- Libramont : 7 correspondances le matin et 6 l'après-midi avec un temps de trajet de +/- 12 minutes.
- Arlon : 4 correspondances le matin et 1 l'après-midi avec un temps de trajet de +/- 49 minutes.
- Luxembourg : 3 correspondances le matin avec un temps de trajet de +/- 1h17.
- Jemelle : 6 correspondances le matin et 9 l'après-midi avec un temps de trajet de +/- 21 minutes.
- Namur : 6 correspondances le matin et 6 l'après-midi avec un temps de trajet de +/- 1h36.

### 1.3. Transports en commun

12 lignes de bus du TEC Namur-Luxembourg sillonnent le territoire communal. Les villages sont au moins desservis par une ligne de bus. La majorité des lignes converge vers Saint-Hubert ou la gare de Poix et permet de rejoindre les pôles voisins comme Libramont, Rochefort, Jemelle.

Mais par contre, il s'agit principalement de lignes à vocation scolaire (7 lignes) pour lesquelles aucun bus ne circule lors des congés. La fréquence de ces bus est également très limitée et dépendante des horaires scolaires. De plus, deux autres lignes (60 et 62) ne circulent pas les week-end et jours fériés.

Voici le détail de ces lignes :

- Ligne 5 : Saint-Hubert - Poix (vers Poix) ; 7 départs par jour ; circule tous les jours, toute l'année.
- Ligne 5 : Saint-Hubert - Poix (vers St-Hubert) ; 6 départs par jour ; circule tous les jours, toute l'année.
- Ligne 5/2 : Saint-Hubert - Nassogne-Saint-Hubert (vers Nassogne) ; 1 départ par jour ; bus scolaire.
- Ligne 5/2 : Saint-Hubert - Nassogne-Saint-Hubert (vers St-Hubert) ; 1 départ par jour ; bus scolaire.
- Ligne 5/3 : Bertrix - Paliseul - Saint-Hubert (vers St-Hubert) ; 1 départ par jour ; bus scolaire.
- Ligne 5/3 : Bertrix - Paliseul - Saint-Hubert (vers Bertrix gare SNCB) ; 1 départ par jour ; bus scolaire.
- Ligne 5/5 : Maissin - Libin - Saint-Hubert (vers St-Hubert) ; 1 départ par jour ; bus scolaire.
- Ligne 5/5 : Maissin - Libin - Saint-Hubert (vers Opont) ; 1 départ par jour ; bus scolaire.
- Ligne 51 : Amberloup - Ste Ode - St-Hubert - Libramont (vers Libramont) ; 8 départs par jour ; ne circule ni le week-end ; ni les jours fériés.

- Ligne 51 : Amberloup - Ste Ode - St-Hubert - Libramont (vers Amberloup); 6 départs par jour ; ne circule ni le week-end, ni les jours fériés.
- Ligne 53/1 : St-Hubert - Tillet - Amberloup (vers Amberloup); 2 départs par jour ; bus scolaire.
- Ligne 53/1 : St-Hubert - Tillet - Amberloup (vers St-Hubert); 1 départ par jour ; bus scolaire.
- Ligne 53/2 : St-Hubert - Champlon - St-Hubert (vers Saint-Hubert); 3 départs par jour ; bus scolaire.
- Ligne 60 : Saint-Hubert - Neufchâteau - Martelange (vers Martelange); 6 départs par jour ; bus scolaire.
- Ligne 60 : Saint-Hubert - Neufchâteau - Martelange (vers Saint-Hubert); 5 départs par jour ; ne circule ni le week-end, ni les jours fériés ; Horaires et parcours très réduits pendant les vacances.
- Ligne 162b : Libramont – Jemelle ; circule tous les jours, toute l'année.

#### 1.4. **Déplacements lents**

En ce qui concerne la mobilité lente, la commune de Saint-Hubert ne possède pas de réseau à proprement parler. Et de manière générale, les déplacements lents ne sont pas favorisés. Car que ce soit à pied ou à vélo, St-Hubert fait partie de ces localités vallonnées du territoire de la province de Luxembourg qui demandent une certaine condition physique pour pratiquer le vélo.

Au niveau des villages, les équipements piétons sont très limités. De même, il n'existe aucune liaison lente entre les villages et vers Saint-Hubert, ni aucune piste cyclable sécurisée.

Toutefois deux projets de liaisons de voies vertes sont actuellement à l'étude. Le premier est un projet au niveau communal porté par le Programme Communal de Développement Rural qui prévoit la mise en place d'un réseau de voies lentes dans l'ensemble du territoire.

Le second est issu du GAL « Racines et Ressources » qui souhaite valoriser localement les ressources naturelles et culturelles en développant la mobilité douce.

C'est au niveau des promenades touristiques que l'offre est la plus importante avec de nombreux circuits balisés à travers le massif forestier principalement. Ces promenades permettent de découvrir la ville, ses abords, les villages voisins et de « faire le plein » d'oxygène dans les immenses et magnifiques forêts entourant la localité.

### 1.5. Initiatives en faveur de la mobilité

Plusieurs initiatives locales permettent d'améliorer la mobilité et de répondre aux besoins des habitants complémentirement au réseau du TEC :

- CSD Transports Bénévoles : Transports avec chauffeurs bénévoles,
- Locomobile pour Libin et Saint-Hubert : Taxi social pour PMR et/ou personnes valides,
- Mini-bus de Defits : Service de transport gratuit pour des stagiaires en formation,
- Service de transports de Alteo : Transports avec chauffeurs bénévoles,
- Transport Saupont : Service Transport du CPAS de Saint-Hubert pour les travailleurs du Saupont à Bertrix,
- ASBL Union Francophone des Handicapés : Transport de personnes valides et non valides PMR,
- SOS Medical Meuse ASBL : Transport PMR pour raisons médicales,
- Croix-Rouge : Service de transport sanitaire,
- L'Âge d'Or : Transport PMR,
- La Métamorphose : Transport PMR,
- Fondation contre le cancer : Transports médicaux pour les personnes valides atteintes du cancer,
- Luxcovoiturage : Service de co-voiturage.

## 2. UN CENTRE ADMINISTRATIF ET SCOLAIRE

La Ville s'inscrit comme un centre administratif et scolaire « sub-régional ».

Les écoles, tout d'abord, sont bien représentées. L'institut Saint-Joseph et Notre-Dame compte un millier d'élèves, 170 enseignants du secondaire et du primaire. Cet enseignement du réseau libre est réparti dans deux grosses infrastructures situées en plein cœur de la ville.

Divers ministères y sont également installés ainsi que deux départements provinciaux, le SDAC, Service des Affaires Culturelles, et la DDC, Direction du Développement Citoyen, qui font partie de l'étude de mobilité présentée ici.

On trouve, aussi, en dehors, sur la N89, un centre pénitencier, de type ouvert, qui accueille 250 détenus et quelque 50 mineurs.

## 3. PROFIL DE MOBILITE DU PERSONNEL DES SITES PROVINCIAUX

Cette étude de mobilité prend en considération trois sites distincts dispersés sur le territoire de la ville de Saint-Hubert et regroupent plusieurs institutions.

Nous trouvons tout d'abord le site de la rue de la Converserie (1) qui hébergeait anciennement la Direction du Développement Citoyen. Sur ce site, aujourd'hui, sont installés plusieurs organismes : RND (Ressources Naturelles Développement), la Fondation St-Hubert, le GAL « Ressources et Racines » et l'asbl NGE2000.

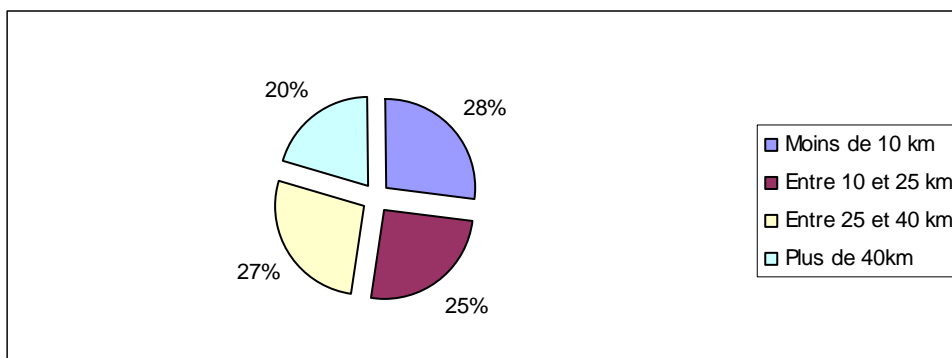
Un deuxième site, situé une dizaine de mètres plus bas, place du Fays (2), accueille la Direction du Développement Citoyen (Europe Direct, Mobilité, Economie Sociale) et la Fondation « Merci ».

Enfin, le Service de la Diffusion et de l'Animation Culturelles, SDAC, a pris ses quartiers place de l'Abbaye (3), dans les locaux du Palais abbatial, au centre de la ville.

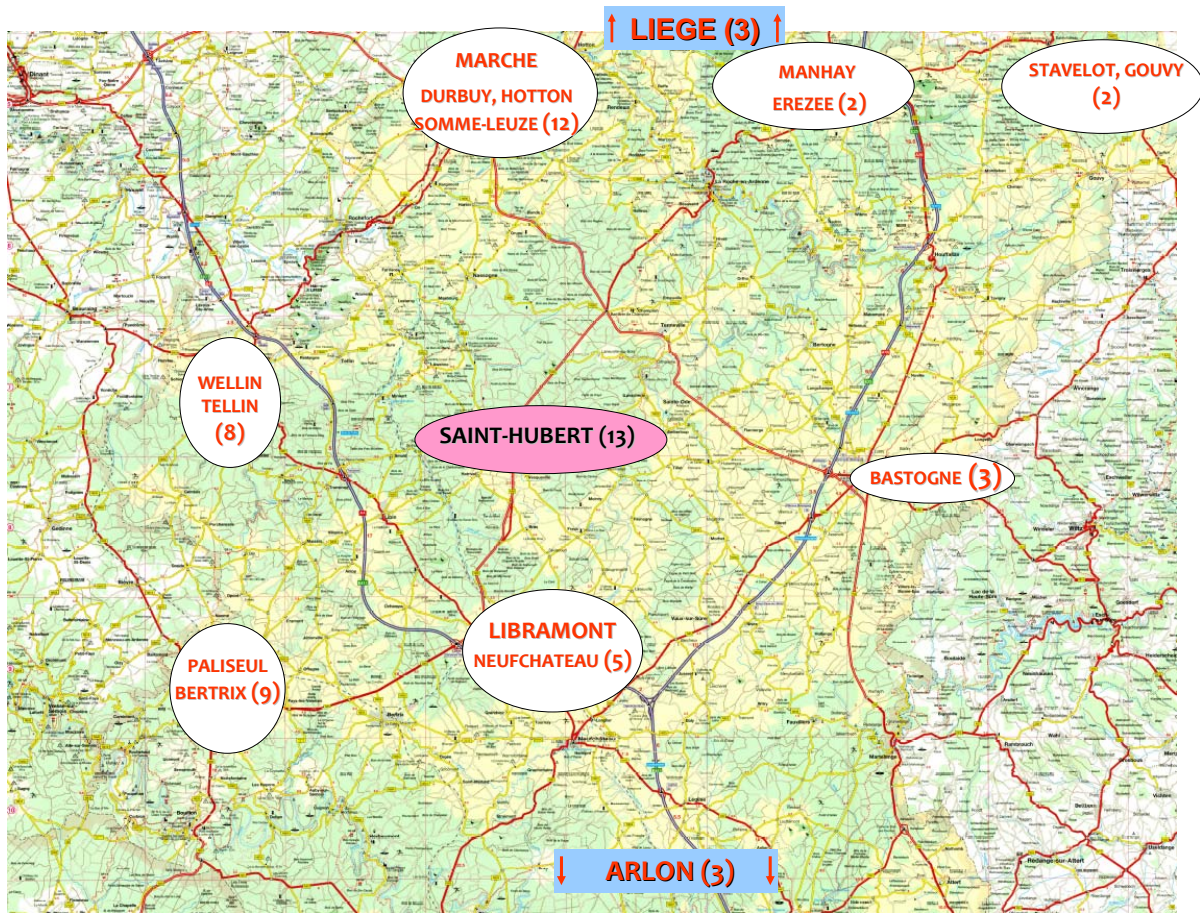


Un peu plus de 60 personnes sont employées dans ces institutions et se rendent donc quotidiennement à Saint-Hubert. 89 % des personnes ayant répondu à l'enquête ont un emploi de type « Temps-plein ».

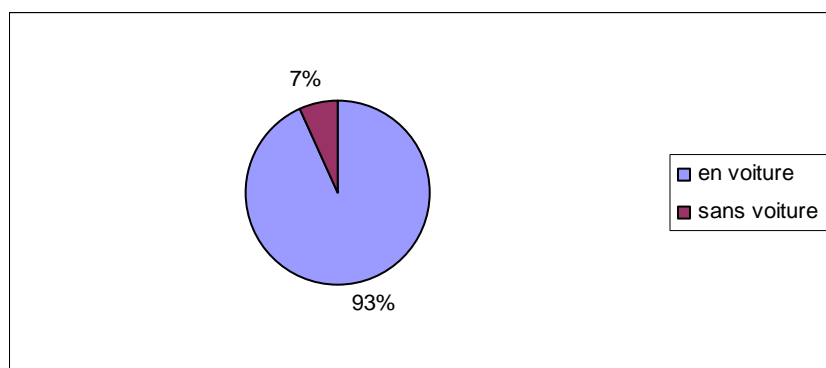
Les différents lieux de domicile sont répartis de manière assez équilibré autour de la ville et ce compte tenu des kilomètres effectués chaque matin et chaque soir. Le graphique ci-après montre cette proportion.



La carte ci-dessous montre les zones d'où proviennent les employés travaillant sur les sites de Saint-Hubert.



D'une manière générale, au vu des résultats des enquêtes menées, la grande majorité des personnes se déplace en voiture. Les transports en commun sont peu, voir pas du tout, utilisés pour se rendre sur ce lieu de travail. Entres autres raisons, le manque d'accès, à Saint-Hubert, via les transports en communs directs, est une explication importante. Seule une petite proportion de personnes vient à pieds (2 sur les 44 personnes interrogées), ou en bus (3), sur son lieu de travail grâce à la proximité de son habitation.



L'essentiel des déplacements s'effectuant en voiture, les sites sont dotés de diverses places de parking qui, à l'heure actuelle, sont suffisantes pour l'usage qui en est fait. Cependant, lorsqu'il y a de grosses réunions (Assemblées générales ou Conseils d'administration), la taille des différents parkings utilisés peut sembler un peu moins adaptée aux besoins. C'est le cas pour le site de la rue de la Converserie qui se trouve alors submergé. Mais la disposition des lieux, ainsi que les rues adjacentes, permettent aisément de trouver une place pour se garer dans l'éventualité d'un parking rempli.

Cette problématique de parkings ne se pose pas du tout pour le site de la place du Fays qui possède un parking juste en face des bâtiments. Pas de problème non plus pour le SDAC, pour l'instant en tout cas, qui profite du parking du Palais. Cependant, le stationnement ne sera bientôt plus autorisé sur la place qui vient d'être réaménagée. Il faudra dès lors envisager d'autres solutions.

On notera la présence des parkings pour PMR seulement sur le site de la rue de la Converserie.

## C. ELABORATION D'UN PLAN DE DEPLACEMENT POUR LES SITES PROVINCIAUX

### 1. TROIS AXES DE TRAVAIL

Trois axes de travail ont été définis pour étudier les pratiques de déplacements du personnel des sites considérés. Ces axes de travail ont été étudiés via un questionnaire remis à l'ensemble du personnel. Ces axes de travail sont les suivants :

- La mobilité du personnel pour venir et partir du lieu de travail vers leur domicile ;
- Les déplacements effectués au niveau local, c'est-à-dire à l'intérieur de la localité de Saint-Hubert ;
- Les déplacements effectués pour des missions et ce vers l'extérieur de la ville.

Nous allons voir dans le paragraphe suivant comment ont été décliné ces axes par rapport aux questions posées et les actions qui pourraient être menées au vu des réponses apportées.

Chaque plan de déplacements est propre à son contexte. Il n'existe pas de plan de déplacements prêt à l'emploi qui puisse être directement appliqué à n'importe quelle situation. Les propositions sont réalisées en fonction des besoins et spécificités du lieu, des travailleurs qu'elle occupe, des points d'origine de ceux-ci et des systèmes de transport disponibles. Elles pourraient même, si le contexte le permettait, être élaborées en partenariat avec les sociétés de transports en commun et la commune.

### 2. PROFIL DES ORGANISATIONS REPRISES SUR LE SITE ET ACTIONS

Suite à cette enquête effectuée au sein du personnel des sites considérés, une photographie des modes de déplacements a été réalisée. Les pratiques de mobilité et diverses solutions sont, à la suite de cette analyse, envisagées.

L'enquête a donc touché l'ensemble du personnel des différents organismes pris en compte, c'est-à-dire 57 personnes. Nous avons reçu 44 formulaires complétés.

L'élément le plus important à prendre en compte par rapport aux organisations localisées sur les 3 sites considérés est que ces dernières sont diverses et pour l'essentiel indépendantes. Dès lors, les actions reprises dans ce plan de mobilité devront prendre en compte cette réalité et donc être appliquées de manières différentes. Afin de répondre à ces diversités, la mise en place du plan devra se dérouler en collaboration avec les responsables de chaque organisme. Cette mise en place sera détaillée au chapitre suivant.

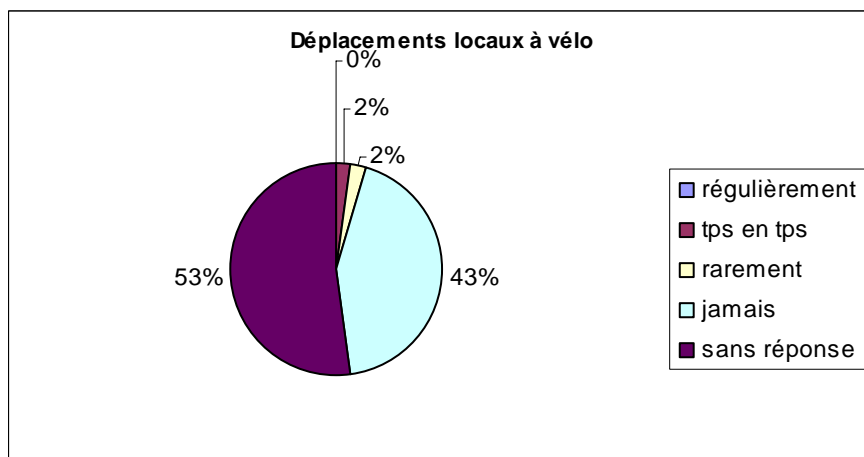
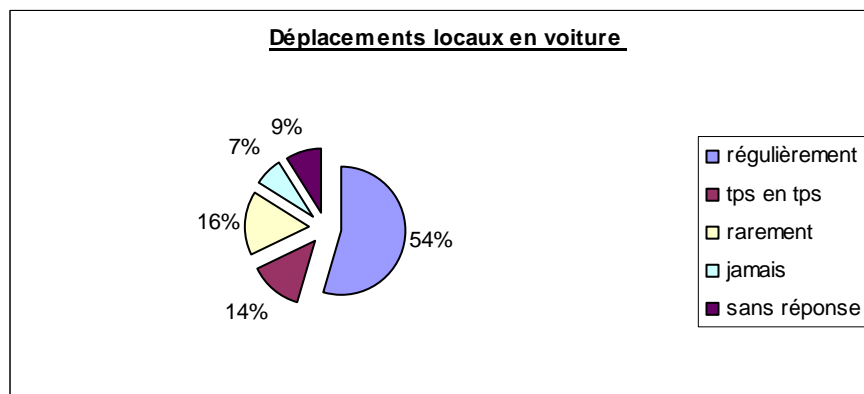
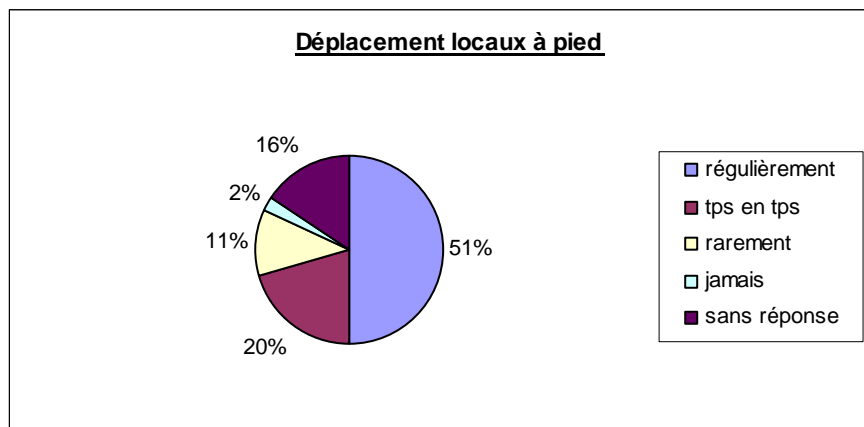
Le plan de déplacement du site de Saint-Hubert repose sur des actions diversifiées que nous vous présentons ici. Il n'y a pas de hiérarchie précise proposée pour la mise en place de ces actions que nous vous livrons comme telles. Elles sont multiples, variées comme autant de pièces d'un puzzle et peuvent apparaître comme un mélange de composants

très différents mais elles répondent à un état des lieux et des pratiques aussi hétéroclites. La mise en œuvre de l'ensemble de ces actions permettra d'atteindre les objectifs d'un Plan de Déplacement complet et bénéfique.

### 2.1. Favoriser l'usage de vélos pour les trajets courts

Certains déplacements du personnel du site du DDC se font à proximité directe des bâtiments. Citons en exemple le fait d'aller à la poste ou à la banque, de faire des courses sur le temps de midi ou simplement d'aller manger dans le centre de Saint-Hubert.

Dans bon nombre de cas, ces déplacements se font soit à pied, soit via un véhicule motorisé. Mais rarement à vélo. Les schémas ci-dessous en sont la preuve.

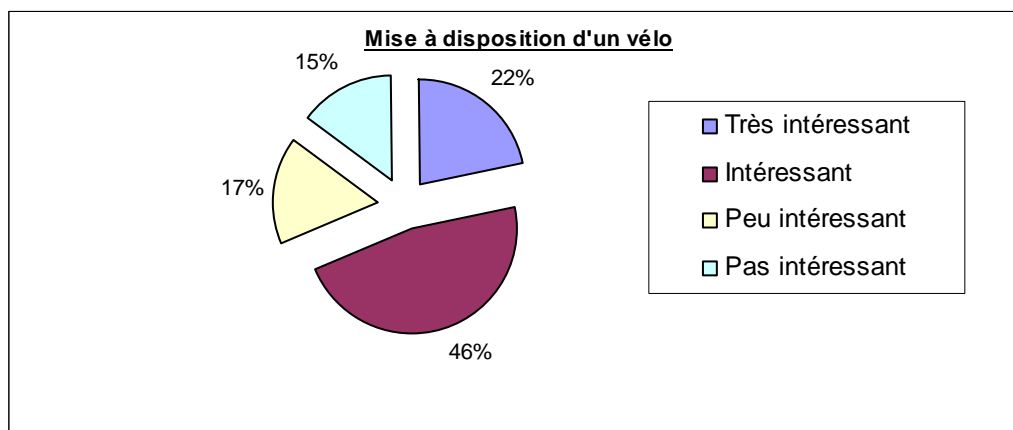


Les déplacements effectués en voiture vers le centre de Saint-Hubert sont assez fréquents. Une situation quelque peu déraisonnable quand on sait qu'à peine un petit km sépare la rue de la Converserie et le centre de Saint-Hubert.

Les raisons souvent invoquées de l'utilisation d'un véhicule motorisé pour effectuer ce trajet sont généralement le manque de temps, des courses à faire et la difficulté de les transporter sans voiture, le froid et le temps pluvieux sont également souvent mis en évidence.

Mais l'envie existe-t-elle de changer cet état de fait ? Pour encourager les personnes travaillant sur les sites considérés à utiliser d'autres solutions de déplacements pour ces trajets courts, des vélos et/ou solex pourraient être mis à disposition.

Le graphique ci-dessous nous indique que plus d'un tiers des personnes interrogées trouve cette idée intéressante. : 22% très intéressant, 46% intéressant.



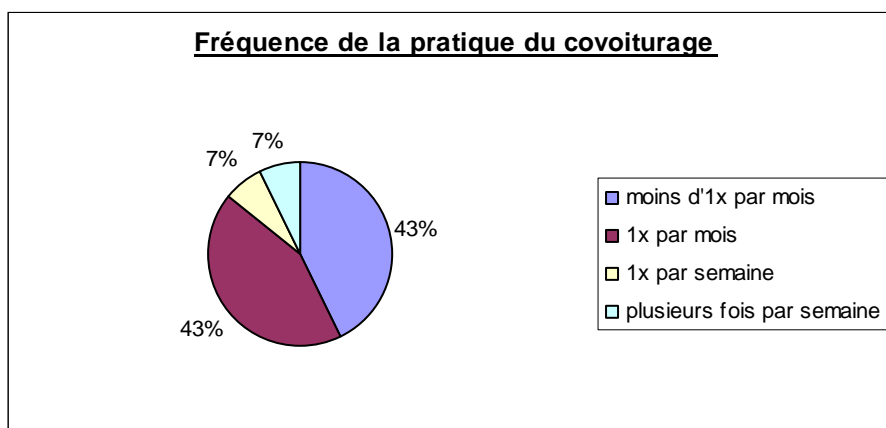
En pratique, les vélos devront être:

- Assurés contre le vol ;
- Equipés d'antivol ;
- Placés dans un endroit à l'abri, à déterminer ;
- En suffisance pour permettre une gestion simple du parc de vélo.

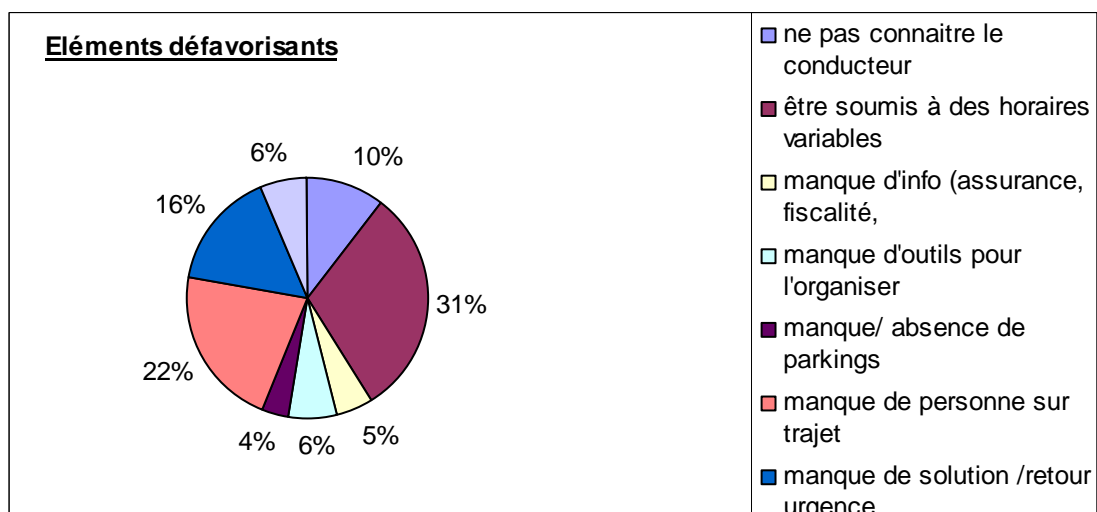
Concrètement, des vélos d'occasion pourraient être achetés, par exemple auprès des Compagnons de la maison, puis mis à disposition dans un endroit couvert. Ce dernier pourrait également servir pour les personnes désirant se rendre au travail à l'aide d'un vélo.

## 2.2. Favoriser le covoiturage

Le covoiturage est un moyen de déplacement particulièrement intéressant à différents niveaux (économique, social, etc.). Au sein du personnel des sites provinciaux, le covoiturage est connu pour la plupart. 96 % des personnes ayant répondu à notre enquête ont déjà entendu parler du covoiturage et plus des deux tiers disent le pratiquer. Mais peu de personnes le font de manière régulière.



Les raisons invoquées pour la « non pratique » du covoiturage sont multiples. On retiendra deux éléments les plus cités comme défavorisant cette pratique : être soumis à des horaires variables ou le manque de personne effectuant le même trajet.



Afin d'en favoriser l'usage au sein du personnel, que ce soit aussi bien dans le cadre des déplacements domicile-travail que dans le cadre des déplacements pour missions, deux éléments doivent être pris en compte : l'information sur le covoiturage et l'aide au covoiturage.

L'information vise à communiquer, au mieux, aux membres du personnel se trouvant sur les sites étudiés, de l'intérêt du covoiturage ainsi que sur les différents points qui peuvent leur sembler intéressants : contributions, assurances, économies produites, effet sur

l'écologie, rétribution, etc. Ces informations seront présentées sous forme de simples brochures placées dans les lieux de passage du personnel.

L'aide au covoiturage prendra pour sa part une double forme : le site internet [www.luxcovoiturage.be](http://www.luxcovoiturage.be) et une feuille de covoiturage.

Le site internet a pour vocation première d'encourager l'utilisation du covoiturage avec des personnes diverses et variées. Son utilité se trouve essentiellement pour les réunions à l'extérieur. Il peut, bien entendu, intéresser les personnes travaillant sur nos sites mais, a priori, l'utilisation d'une feuille de covoiturage interne augmentera les chances de succès de la démarche.

La feuille de covoiturage prendra la forme d'une carte de la Wallonie reprenant le lieu de départ des personnes travaillant sur les sites de la Direction du Développement citoyen et d'un tableau de covoiturage. L'intérêt principal de ce mode de communication par rapport au site internet est qu'il est moins impersonnel et permettra aux personnes travaillant à Saint-Hubert de mieux se connaître.

Globalement, les ressources nécessaires pour organiser cette approche sur le site de la Direction du Développement citoyen sont minimales et rapides à mettre en place. Le site [www.luxcovoiturage.be](http://www.luxcovoiturage.be) et le document de covoiturage existent déjà. Les données sur l'intérêt du covoiturage sont également disponibles. Dès lors, l'essentiel de la charge de travail se situe dans la mise en forme d'éléments existants pour que cela soit attractif.

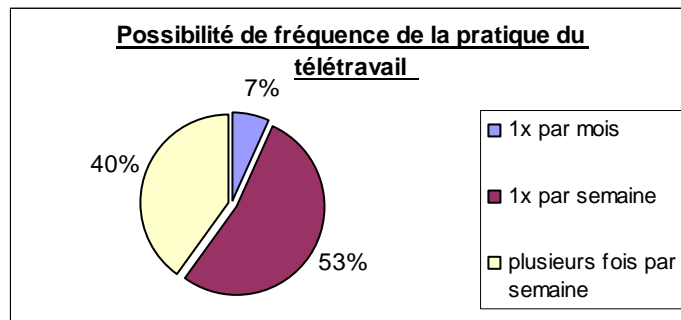
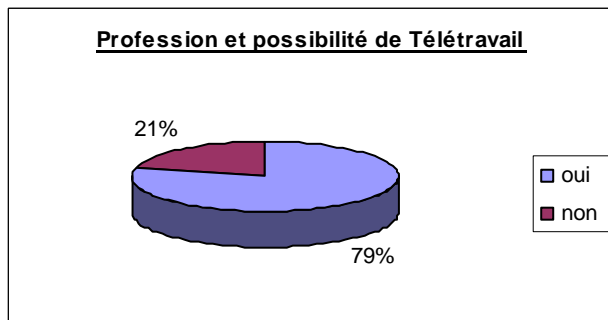
Il conviendrait également d'étudier les possibilités de développer le covoiturage en temps réel. Ce type d'organisation du covoiturage a été initié par COVIVO, société française leader en la matière. La possibilité de covoiturage en temps réel augmente les possibilités et renforce l'offre de transport flexible. Cependant, une certaine taille critique d'utilisateurs est nécessaire pour que le système fonctionne de manière optimale.

### **2.3. Favoriser le télétravail**

Le télétravail est une pratique qui n'est pas encore très répandue en Belgique et encore moins en Wallonie. Le « télétravail » désigne de manière générale toutes les formes de « travail à distance », c'est-à-dire les formes d'organisation et/ou de réalisation du travail rendues possibles hors de la classique unité de temps et de lieu, par les moyens de télécommunication et l'Internet dans le cadre d'une prestation de service ou d'une relation d'emploi. Les personnes qui pratiquent le télétravail sont des employés, le plus souvent des cadres d'entreprises ou collectivités dont l'organisation leur permet de travailler à distance, éventuellement en « télécentre », ou à leur domicile, tout ou partie de leur temps de travail.

Au sein des personnes interrogées, le télétravail est une notion bien connue puisque 100 % des personnes interrogées connaissent le télétravail mais seulement 16 % « télétravaillent ». A noter que le personnel provincial n'a pas été interrogé sur la pratique du télétravail, la Province n'a pas encore pris position en la matière et souhaite se donner le temps de la réflexion avant de proposer l'idée à ses agents.

Par contre, si la pratique est peu courante, 79 % de réponses soulignent qu'il serait possible, dans le cadre de leur travail et de leur organisation, de faire du télétravail. Et cela au moins une fois par semaine.



L'asbl NGE 2000 a ouvert la possibilité à ces employés de pratiquer le télétravail, et ce, à deux reprises durant la semaine. L'asbl met à la disposition de ces employés un ordinateur portable et verse une indemnité au niveau de leur frais de communication téléphonique. Cette mesure permet une économie au niveau des kilomètres effectués par les employés, et donc une économie au niveau de la dépense d'énergie et de l'émission de CO2. Nous avons effectué le calcul de ces économies comme suit :

Quatre personnes font du télétravail. Ensemble, elles réalisent une économie de 350 km par jour de télétravail. En comptant les 2 jours autorisés par l'Asbl pour cette pratique, on arrive à 700 km non effectués par semaine et 33.600 kms par an en comptant 48 semaines de travail sur une année. En se basant sur une voiture moyenne roulant au diesel et consommant 6 L au 100 km, nous arrivons à une économie de 5,78 tonnes de CO2 non émis et une économie de près de 10.500 euros de frais de kilomètres.

Quand on sait qu'une boule de l'Atomium peut contenir 5 tonnes de CO2 et qu'un belge moyen émet plus de deux boules d'Atomium de CO2 par an. La Belgique entière émet, elle, 30 millions de boules grandes comme celle de l'Atomium sur un an ... Alors imaginez 30 millions de boules d'Atomium volant dans le ciel ... L'expérience de NGE2000 qui permet la pratique du télétravail pour 4 de ses employés, permet ainsi d'économiser l'envol d'une boule d'Atomium par an.

#### 2.4. Mettre en place la pratique de la visio-conférence

Un autre moyen de réduire les kilomètres effectués par les employés, c'est de mettre en place un système de « visioconférence ». Cette pratique n'est pas encore vraiment rentrée dans les mœurs car elle semble, d'une part, méconnue mais d'autre part, elle demande un investissement important qui, à long terme, peut se révéler tout à fait rentable. Les avantages sont multiples :

La visioconférence, ou vidéoconférence, permet de parler avec son interlocuteur tout en voyant ses mimiques, ses différentes expressions, ainsi que ses réactions, afin de donner l'impression que nous nous trouvons dans la même salle. La visioconférence permet un gain de temps. En effet, lors des réunions classiques, les participants dépensent beaucoup de temps à se déplacer. Cet avantage est loin d'être négligeable, car il permet

d'être plus productif pour l'entreprise dans le sens où la personne n'aurait pas à s'attarder dans les transports et diminuerait les difficultés de coordonner les horaires. Le temps épargné pourra être utilisé au bénéfice des différentes rencontres.

Comme autre avantage, on citera les économies réalisées. En effet, le fait d'utiliser la visioconférence permet d'éviter les coûts relatifs aux transports, ainsi que les frais annexes, comme par exemple les frais administratifs. Les rendez-vous classiques nécessitant parfois un déplacement, ils obligent parfois à des désistements, certains participants n'ayant pas forcément le temps ou les moyens d'être présents. La visioconférence permet d'augmenter le nombre de participants.

Dans le cas de l'utilisation de la visioconférence pour les sites provinciaux, il sera utile d'abord d'informer le personnel sur l'utilisation de cette pratique afin d'intégrer la possibilité de remplacement de certains rendez-vous par la visioconférence. Plus d'un tiers des personnes interrogées ont entendu parler du système. Mais à peine 10 % pensent pouvoir l'utiliser. Ensuite, une petite étude pourrait être réalisée pour l'implantation d'un système de visioconférence performant dans l'une ou l'autre salle disponible au sein des trois sites concernés.

Une salle dédiée à la visioconférence : les impacts et les avantages :

- une telle installation nécessite d'avoir un espace disponible et aussi un investissement. S'équiper en visioconférence demande un engagement financier minimum de 10.000 € H.T. Tout en sachant que la plupart des installateurs proposent des financements sur 36 mois, ce qui permet de diluer le coût mensuellement et d'arriver à des factures de 350 à 400 € minimum par mois ;
- il faudra également compter l'abonnement à la ligne RNIS, environ une centaine d'euros par mois ainsi que les communications téléphoniques ;
- le réseau RNIS ("Réseau Numérique à Intégration de Services") est la technologie de lignes téléphoniques qui peut supporter la transmission de données audio et vidéo pour la visioconférence (en abrégé RNIS en français, ISDN en anglais) ;
- on passe de plus en plus à la visioconférence par IP (autrement dit par le réseau internet, pour simplifier) qui représente l'énorme avantage de ne pas avoir de frais supplémentaires de communications téléphoniques, il n'y a que l'abonnement à payer ;
- elle demande également d'avoir du personnel apte à l'utiliser techniquement.

L'investissement peut paraître conséquent surtout que les opérateurs partenaires doivent également être équipés mais les avantages sont énormes en termes d'économie de transport, de temps, d'énergie, de fatigue dans les déplacements et dans les réunions qui s'éternisent. De plus, la visioconférence permet aux collaborateurs d'être opérationnels et directement sur place pour le reste de la journée.

Une solution de transition pourrait être de valoriser les outils de téléconférence déjà à disposition. En effet, les nouvelles centrales téléphoniques provinciales permettent l'organisation de la téléconférence. Pour les asbl ne disposant pas de ces nouvelles centrales téléphoniques, des solutions flexibles sont fournis par les opérateurs de téléphonie.

### **2.5. Former à la conduite défensive et/ou écologique**

Dans l'optique d'une mobilité écologique, mais aussi sécurisante, une aide pourrait être de proposer des formations à la conduite économique et/ou défensive.

Certains membres du personnel provincial ont déjà bénéficié d'une formation à la conduite écologique, elle pourrait être proposée à l'ensemble des personnes travaillant sur le site de Direction du Développement citoyen.

Dans le même ordre d'idée, une formation à la conduite défensive pourrait également être proposée.

Il est cependant à vérifier qu'une prise en charge financière peut être organisée à ce niveau et que les organismes représentés sur les sites sont prêts à collaborer pour la mise en place de cette formation (en libérant leurs travailleurs pour participer à cette formation).

### **2.6. Aménagement du site de la DDC pour les PMR**

Sur les sites étudiés, à l'exception de places de parking visant les PMR rue de la Converserie, peu de choses sont prévues pour ce public particulier. C'est pour remédier à ce problème que ce projet vise une meilleure accessibilité des bâtiments. Un audit de la situation pourrait être réalisé par des experts.

En effet, certains organismes, comme l'asbl GAMAH proposent des audits de bâtiments et apportent les recommandations nécessaires à l'amélioration de l'accessibilité de ceux-ci pour les PMR. Lorsque cette étude aura été réalisée, les aménagements souhaités et jugés adéquats seraient réalisés afin de palier aux manques soulignés.

A titre d'exemple : Rampe d'accès pour les chaises roulantes, affichage adapté aux malvoyants, etc.

### **2.7. Encourager aux mobilités alternatives - Fiche d'Accessibilité Multimodale**

Pour sensibiliser un maximum de visiteurs à l'utilisation de moyens de locomotion alternatifs, une Fiche d'Accessibilité Multimodale sera créée pour les sites étudiés. Celle-ci sera diffusée aux membres du personnel des différents organismes présents sur le site de Saint-Hubert afin qu'ils le diffusent au plus grand nombre lorsqu'ils invitent leurs interlocuteurs à se rendre à une réunion à Saint-Hubert.

Bien qu'il n'existe que peu de manière d'intégrer ces personnes diverses à participer à ce plan de mobilité, nous pourrions encourager les organisations présentes sur les différents sites à annexer un plan d'accès multimodal aux invitations communiquées par les membres du personnels.

En effet, par le biais des invitations aux réunions, qu'elles soient par mail ou par courrier, l'adjonction systématique d'un plan d'accès multimodal de Saint-Hubert pourrait garantir une certaine visibilité à cette mesure tout en donnant un outil concret pour y répondre favorablement.

D'un point de vue pratique, le plan d'accès multimodal existant (à télécharger sur le site <http://mobilite.wallonie.be>) pour Saint-Hubert est obsolète. Il est donc nécessaire d'en refaire un, mis à jour et adapté à la situation actuelle.

## D. MISE EN PLACE DU PLAN DE DEPLACEMENT

### 1. PRESENTATION DU PROJET ET RESTITUTION DES RESULTATS

Avant de pouvoir mettre en place le plan de déplacement, il est nécessaire tout d'abord d'assurer l'information auprès du personnel des organisations reprises au sein de l'étude ainsi que d'informer les instances directrices des actions à promouvoir. C'est un des éléments clés pour assurer la visibilité du plan de déplacement.

Concrètement, une matinée de réflexion et d'information à l'attention des personnes travaillant sur les sites étudiés devra être organisée. Celle-ci aura pour but de présenter le projet et ses objectifs, de bénéficier des suggestions d'actions des participants, aborder les différentes actions actuellement prévues (bien que pouvant être supprimées si les participants les jugent non pertinentes) et le planning envisagé. Suite à cette animation, un cocktail dinatoire aurait lieu. En effet, il est bien connu qu'il n'est pas toujours aisé d'obtenir une forte audience pour ce type de présentation. Dès lors, prévoir une plage de temps plus conviviale devrait motiver les personnes visées à se déplacer.

Il est bien entendu que l'ensemble des démarches proposées sont des démarches dites « softs » au vu de la multiplicité des intervenants. Les actions sont des mesures incitatives. Il n'existe en effet pas de problématique majeure, pas d'élément structurant auquel le plan de déplacement devrait répondre, comme un manque de parking, pour inciter la mise en place d'un tel outil. Aucune mesure n'est donc contraignante.

### 2. RENCONTRE AVEC LES DIRECTIONS POUR LA MISE EN PLACE DES ACTIONS

#### 2.1. Actions en phase 1

Ces actions peuvent être développées de manière assez rapide et non concertées. Elles ne relèvent en fait que de l'information.

- Refaire un plan d'accès multimodal de Saint-Hubert  
Le plan d'accès multimodal existant pour Saint-Hubert est vieux de plusieurs années. Un nouveau plan peut être demandé au SPW pour être communiqué aux membres du personnel des organisations reprises sur le site de la Direction du Développement citoyen mais aussi à leurs visiteurs.
- Communication du plan d'accès multimodal  
Dès le lancement du projet, il est nécessaire de communiquer aux personnes travaillant sur les sites de Saint-Hubert le plan d'accès multimodal et de leur expliquer dans quelle optique il a été créé.

- Rassembler la documentation utile sur le covoiturage  
Toutes les informations utiles pour expliquer le covoiturage et son impact sur la vie de tous les jours, que ce soit au niveau financier, écologique, ... sont récoltées afin de pouvoir proposer une ou plusieurs brochures claires qui seront, à terme, mises dans des lieux de passage sur les sites de Saint-Hubert.
- Dépôt des prospectus sur le covoiturage et de la feuille de covoiturage  
Comme souligné plus haut, une feuille de covoiturage, ainsi que des prospectus sur la question, doivent être créés et mis à disposition des personnes dans des lieux de passage sur le site.

## 2.2. Actions en phase 2

Ces actions doivent être concertées et nécessitent une discussion avec les différentes directions afin de voir l'implication de chacun dans leur mise en place.

- Préparer l'audit pour les PMR  
Avant de pouvoir apporter des modifications sur les sites de Saint-Hubert pour les PMR, il est nécessaire de dresser un constat sur l'état actuel des lieux sur cette question et d'en tirer des recommandations exploitables. L'asbl GAMAH pourrait être contactée en ce sens. Son rôle sera de réaliser l'audit nécessaire aux modifications. Cet audit devra se dérouler après avoir informé correctement les organismes situés sur les sites de Saint-Hubert de la mise en place de ce projet de mobilité.
- Aménagement du site  
Suite aux recommandations faites par l'asbl GAMAH, mais également l'acquisition de vélos, quelques aménagements doivent être faits sur les sites de Saint-Hubert. A titre d'exemple : une rampe d'accès pour les PMR, un espace pour les vélos achetés, etc.
- Acquérir des vélos  
Pour pouvoir mettre à disposition des vélos, il est nécessaire d'en acquérir préalablement. Les Compagnons de la Maison à Marche-en-Famenne semblent proposer ce service. Il est cependant nécessaire, avant de s'engager plus avant, de déterminer la possibilité de stocker les vélos dans un ou plusieurs lieux appropriés.
- Contacter pour les formations en conduite défensive, économique et écologique  
Une fois la question du financement de ces formations réglée, à savoir qui et comment, des contacts avec des organismes compétents en la matière devront être pris. Des études montrent qu'en cas de conduite écologique, des économies pouvant aller jusque 18 % sont réalisées. La facture du carburant est donc diminuée et le bilan carbone du trajet est plus performant.
- Formation du personnel à la conduite défensive et/ou écologique  
Une ou plusieurs journées de formation doivent être proposées aux personnes intéressées.

### 2.3. Actions en phase 3

Réflexion sur la réorganisation des « process » de travail. Il conviendra dès lors de traiter de la visioconférence et de son opérationnalisation via la mise en place d'un outil moderne.

Dans cette action, devra être également développée la question du covoiturage entre les différentes institutions afin d'organiser au mieux l'outil.

## 3. VALIDATION DES OUTILS ET DES ACTIONS

Pour valider le plan de déplacement et lui assurer une certaine pérennité, il est nécessaire de reprendre les objectifs fixés au départ :

- Favoriser une plus grande efficacité de la mobilité du personnel, mais aussi des visiteurs, se trouvant sur les sites provinciaux présents aux côtés de la Direction du Développement Citoyen ;
- Rentrer dans une démarche écologique et/ou économique pour le personnel et les institutions représentées ;
- Sensibiliser aux modes de mobilité alternatifs .

L'évaluation consistera en une suite de rencontres avec les différentes responsables des organismes concernés par le plan. Ces entretiens permettront d'obtenir des réponses plus précises, qualitatives, que ne pourrait offrir un questionnaire papier dans ce genre de démarche.

Ces différentes interviews serviront de base au rapport d'évaluation qui clôturera le projet du plan de mobilité du site. Ce dernier visera la mise en avant des forces et faiblesses de ce projet dans l'éventualité d'une exportation de sa démarche vers d'autres services provinciaux.

Enfin, ce rapport d'évaluation serait mis en évidence sur les sites de Saint-Hubert afin d'informer les personnes concernées sur les conclusions de ce projet.

L'expérience pilote pourrait être étendue aux sites proches, ces organismes du secteur public ou parapublic (Mirwart et le Fourneau Saint-Michel en « interne », la Cité administrative, la Commune, la Mutualité Socialiste et le Centre pénitencier) pourraient à leur tour développer des initiatives de sensibilisation au covoiturage notamment. Les heures de travail (de bureaux) pratiquées par ces employeurs sont un gage de réussite et permettraient d'atteindre un seuil d'utilisateurs nécessaire pour une optimalisation de la pratique du covoiturage.

