



VAUX-SUR-SURE



GT 6 du 05 juin 2013 – CADRE DE VIE

Fiche thématique

Fiche thématique réalisée par



Département PCDR / A21L

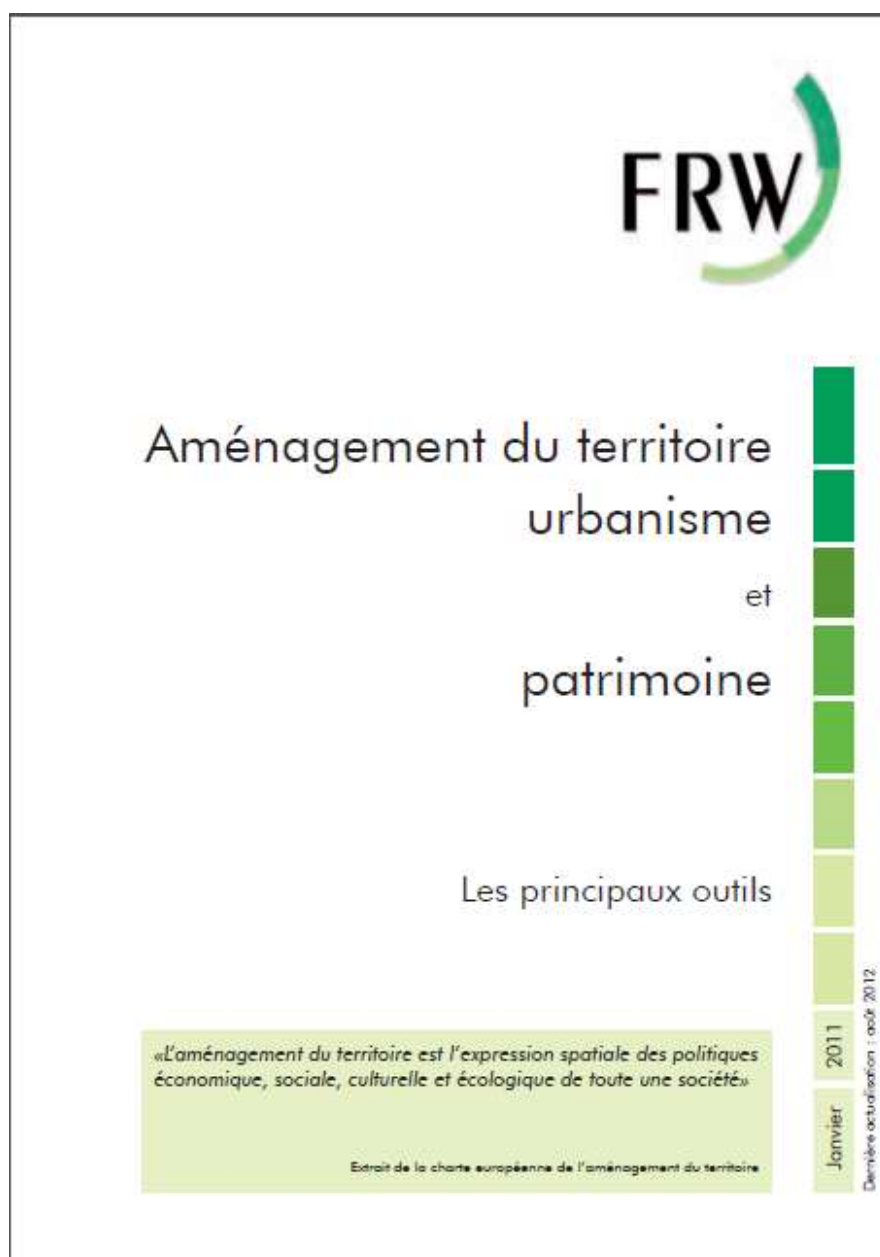
Carine MARQUET

Thier del Preux 1 à 4990 LIERNEUX

080/41.86.81

(Edition mai 2013)

LES PRINCIPAUX OUTILS



L'ouvrage complet édité par la Fondation Rurale de Wallonie (actualisation : août 2012) est repris en annexe.

LE LOGEMENT

CADRE DE REFERENCE

Code wallon du logement et de l'habitat durable

Le code wallon du logement a été institué par le décret du 29 octobre 1998. Il a été modifié à maintes reprises. La dernière modification date du 9 février 2012 (en vigueur à partir du 01/07/2012) : le code devient le Code wallon du logement et de l'habitat durable.

La Région et les autres autorités publiques, chacune dans le cadre de leurs compétences, mettent en œuvre le droit à un logement décent en tant que lieu de vie, d'émancipation et d'épanouissement des individus et des familles.

Elles prennent également les mesures utiles en vue de développer l'habitat durable tendant vers un logement sain, accessible à tous et consommant peu d'énergie.

Leurs actions tendent à favoriser la cohésion sociale et la mixité sociale par la stimulation de la rénovation du patrimoine et par une diversification et un accroissement de l'offre de logements dans les noyaux d'habitats.

Le Code vise à assurer la salubrité des logements ainsi que la mise à disposition de logements destinés prioritairement aux ménages à revenus modestes et en état de précarité.

Déclaration de politique régionale wallonne (16 juillet 2009)

La **déclaration de politique régionale 2009-2014** entend garantir **l'accès à un logement décent, abordable et durable**.

Elle doit permettre de consacrer le droit fondamental de l'accès acquisitif ou locatif à un logement décent et de qualité pour tous. Les défis à relever sont nombreux : tenter d'enrayer la montée des prix de l'immobilier, lutter contre l'apparition de nouvelles précarités, atténuer l'impact de la crise économique actuelle et améliorer la qualité des logements, notamment d'un point de vue énergétique.

Il est dès lors nécessaire de poursuivre une politique volontariste en matière de logements. Celle-ci devra contenir une dimension sociale (l'accès au logement étant une condition *sine qua non* de l'intégration dans la société), économique (en favorisant la relance de l'activité par des investissements durables), environnementale (au vu de la contribution du secteur résidentiel à la production directe et indirecte de CO₂) et humaine (afin de prendre en compte les situations diverses vécues par les familles, qu'elles soient éclatées, recomposées, monoparentales, nombreuses... et de répondre aux besoins particuliers des jeunes, des aînés, des personnes handicapées ou encore des étudiants).

Enfin, la politique des logements devra également veiller à associer les citoyens à la gestion du secteur.

Pour y parvenir, il revient au Parlement et au Gouvernement de prendre des mesures afin de :

- favoriser un marché locatif privé abordable et décent;
- mettre davantage de logements sur le marché locatif, notamment en investissant massivement dans le logement public et en développant la prise en gestion et le conventionnement des logements privés;
- améliorer la qualité et l'efficacité énergétique du logement au bénéfice de ses occupants ;
- lutter contre les logements insalubres et promouvoir la santé dans le logement;
- promouvoir la solidarité dans le logement;
- promouvoir l'habitat dans les noyaux d'habitat;
- améliorer le fonctionnement du secteur.

Programme Communal d'Actions en matière de logement – ancrage communal

Dans les neuf mois suivant les élections, les nouveaux conseils communaux doivent **fixer leurs objectifs et principes d'action pour mettre en œuvre le droit à un logement décent**.

Sur base de la déclaration de politique de logement et des orientations régionales, ils élaborent un programme triennal d'actions. Ce programme identifie, années après années, chaque opération, son maître d'ouvrage, les intervenants associés, son délais de réalisation, le nombre et le type de logements concernés, les modes de financements. Il est élaboré en concertation avec la Région, la province, le CPAS, la société de logement des services publics desservant la commune, le fond du logement des familles nombreuses de Wallonie, l' AIS, la régie de quartier, etc.

Le Gouvernement détermine les objectifs à atteindre, les modalités pour y parvenir et les critères à prendre en compte pour élaborer le programme. Il fixe également les conditions auxquelles celui-ci doit répondre. On notera que la commune pourra être sanctionnée financièrement si elle ne crée pas un nombre de logement minimum ou n'atteint pas les objectifs fixés par le gouvernement ou lorsque le Conseil communal ne délibère pas dans le délai fixé. Rappelons que chaque commune doit tendre vers un objectif de 10 % de logements publics ou subventionnés sur son territoire.

Lorsque la commune sollicite l'intervention de la Région, le programme fait l'objet d'une approbation par le Gouvernement wallon. Ce dernier détermine en outre :

- les objectifs assignés aux personnes morales visées par le programme,
- les délais de réalisations des objectifs,
- les moyens à mettre en œuvre pour les atteindre,
- les critères d'évaluation des politiques développées.

Le code stipule également, spécifiquement, la contrepartie communale audit contrat.

Ainsi la commune doit :

1. disposer d'un service communal du logement notamment pour assurer une information coordonnée des citoyens sur les aides et les droits en matière de logement ;
2. tenir un inventaire permanent du logement inoccupé ;
3. tenir un inventaire permanent des terrains à bâtir ;
4. tenir un inventaire permanent des bâtiments inoccupés appartenant à des personnes de droit public ;
5. tenir un inventaire permanent des possibilités de relogement d'urgence ;
6. adopter un règlement communal en matière d'inoccupation, disposant notamment de la taxation des immeubles inoccupés de moins de 5.000 m².

On précisera enfin que le caractère triennal de ce programme d'actions est issu de la réforme du Code wallon du logement et de l'habitat durable de février 2012. Préalablement à celle-ci, le programme d'actions était bisannuel. C'est la raison pour laquelle le dernier programme porte sur les années 2012 et 2013.

DEFINITION DE L'HABITAT DURABLE

L'imposition de critères d'habitat durable (compacité, mixité, modularité, performance énergétique et environnementale, ...) permet à l'habitat de constituer un puissant levier d'amélioration du cadre de vie, du tissu social, du bien-être et de la sécurité. Plus largement, c'est l'image d'un quartier, d'une ville, d'une région, de la Région qui est en jeu.

Un quartier durable est :

- socialement équitable et vise à satisfaire les besoins fondamentaux des habitants ;
- économique viable et recherche l'efficacité économique par des aménagements innovants ;
- écologiquement soutenable et ambitionne d'utiliser les ressources naturelles de manière responsable ;
- réalisé par une gouvernance transversale et implique l'ensemble des acteurs concernés dans un projet démocratique dont la conception est souple et évolutive.

LES ACTEURS PRINCIPAUX

La commune

Pour répondre à la demande de logements adaptés aux besoins de la population, la commune est reconnue, par le Code wallon du logement et de l'habitat durable, comme étant un opérateur important en raison de ses spécificités et de sa capacité d'action.

Le rôle et les obligations des communes en la matière ainsi que ceux des autres acteurs du logement ont fait l'objet d'une profonde réforme votée en février 2012. Le Code wallon du logement et de l'habitat durable qui en est issu est entré officiellement en vigueur le 1^{er} juillet 2012.

Les différents paramètres qui interviennent dans la problématique du logement (paramètres environnementaux, économiques et sociaux), rendent nécessaire une approche transversale et proche tant du territoire que du citoyen, dont la commune est l'actrice privilégiée. Le rôle de véritable pivot fédérateur des différentes politiques, indispensable, est la pierre angulaire de **l'ancrage local du logement** et trouve sa concrétisation dans l'élaboration de l'outil stratégique et opérationnel qu'est le programme communal.

Sur cette base, la commune agit pour la rénovation et la conservation du bâti, elle rénove ou construit de nouveaux logements pour offrir aux plus démunis un logement décent.

En matière de qualité de l'habitat, la commune, pouvoir de proximité, lutte contre l'insalubrité des logements et dispose, en la matière d'un pouvoir important.

Le Code wallon du logement et de l'habitat durable reconnaît la commune comme opérateur du logement et confirme l'ancrage local de la politique du logement en consacrant le rôle essentiel que la commune joue, depuis des lustres, en cette matière. Ce rôle se traduit notamment au travers de la synergie avec la Région ainsi qu'avec les autres acteurs « locaux » du logement : sociétés de logement de service public, AIS, partenaires privés.

SPW - DGO4 Logement

La direction générale du logement de la Région wallonne est divisée en quatre branches que sont :

- la direction des études et de la qualité du logement,
- la direction des aides aux particuliers,
- la direction des subventions aux organismes publics et privés,
- la direction de l'information et des contrôles.

Dans le secteur du logement, le département veille à la qualité de l'habitat, notamment par l'octroi d'aides aux particuliers et de subventions aux communes. Il exécute toutes les tâches relevant de l'application des lois et réglementations en matière de logement et s'occupe de l'information générale ou spécifique du public.

Société Wallonne du Logement (SWL)

Elle est le **principal opérateur institutionnel de la politique du logement public en Wallonie**. Ses diverses activités visent à concrétiser le droit au logement décent reconnu à chaque citoyen par la Constitution belge. Organisme d'intérêt public, la SWL assure, pour compte du Gouvernement wallon, la tutelle, le conseil et l'assistance des 68 Sociétés de Logement de Service Public (SLSP). Elle coordonne le développement et la gestion locative d'un parc de 101.000 logements de service public (principalement sociaux et moyens).

Société de Logement de Service Public (SLSP)

Elles ont pour mission et vocation de matérialiser le droit au logement à destination, notamment, des ménages les plus faibles. Elles sont des **acteurs de terrain incontournables** dans la concrétisation des politiques de logement.

Leurs principales **missions** sont :

- gérer et louer des logements sociaux, des logements moyens, de transit et d'insertion aux personnes les plus précarisées ;
- construire des logements destinés à la location ou à la vente ;
- acquérir et rénover des logements avant de les louer ;
- acquérir et rénover des bâtiments pour les transformer en logements destinés à la location
- assister les communes dans la mise en œuvre de la politique locale du logement (« ancrage communal ») ;
- vendre des immeubles dont elles sont propriétaires ;
- accueillir les candidats-locataires et locataires et leur fournir un accompagnement social.

Agence Immobilière Sociale (AIS)

Elle a pour mission de rechercher la **meilleure adéquation possible entre l'offre en logements potentiellement disponibles et les besoins sociaux recensés au plan local**. Elle prend en gestion les immeubles salubres qui lui sont confiés par leurs propriétaires et d'officier comme médiateur entre le propriétaire et le locataire.

Trois Agences Immobilières Sociales sont réparties sur le territoire de la Province de Luxembourg. Il s'agit de Gestion Logement Sud-Luxembourg, de L'Agence Immobilière Sociale Nord-Luxembourg et de l'Agence Immobilière Sociale Centre-Ardenne. Elles regroupent différents partenaires : les CPAS et les communes, les sociétés de logement, le monde associatif, la Région wallonne et la Province de Luxembourg.

Elles jouent le rôle d'intermédiaire entre les propriétaires et les locataires en vue de **faciliter l'accès au logement pour les candidats locataires**. Elles permettent ainsi aux propriétaires de gérer plus aisément leurs biens.

Pour les propriétaires, les avantages sont les suivants :

- la rédaction du bail,
- le suivi des obligations des locataires et des démarches,
- le paiement du loyer de façon régulière même en cas de défaillance du locataire,
- la remise en état des lieux au terme du bail conformément à l'état des lieux dressé lors de la conclusion de celui-ci,
- le paiement du loyer en cas de vide locatif,
- une prime provinciale pour la réalisation de travaux,
- la possibilité de bénéficier d'aides régionales.

Pour le locataire, l'avantage est de payer un loyer moins élevé que celui d'un logement équivalent dans le privé et de bénéficier d'un accompagnement social.

Gestion Logement Sud-Luxembourg Rue Zénobe Gramme, 30 6700 ARLON Tel.: 063/21.24.21 E-mail : logesud@skynet.be	Agence Immobilière Sociale Nord-Luxembourg Chaussée de Rochefort, 90 6900 MARLOIE Tel. : 084/45.76.74 E-mail : ais-nordlux@skynet.be	Agence Immobilière Sociale Centre-Ardenne Rue des Chasseurs Ardennais, 8 6840 NEUFCHATEAU Tel.: 061/53.57.55. E-mail: aiscentreardenne@skynet.be
--	--	--

Partenariat Public-Privé (PPP)

L'augmentation de l'offre de logements de qualité sur le territoire wallon est nécessaire pour suivre l'évolution de la demande, notamment celle venant des ménages à faible revenu. Cette augmentation de l'offre implique nécessairement la construction de nouveaux logements et l'amélioration du parc existant. Vu l'état de leurs finances, les pouvoirs publics ne pourront pas assumer seul les coûts de la mise sur le marché de ces logements. Le partenariat public-privé est une méthode qui permet le financement des projets par un partenaire privé qui est associé à la réalisation.

Une aide spécifique est prévue par le Code wallon du logement et de l'habitat durable et a déjà permis aux opérateurs publics de bénéficier d'un apport financier en vue de faciliter le montage des projets.

LES OPERATIONS PUBLIQUES

Préalable

Dans sa note d'orientation relative à la réforme du Code wallon du logement et de l'habitat durable, le gouvernement a prévu que la définition des logements publics soit revue. Trois catégories de logements seront maintenues (logement social, d'insertion, de transit). Les ménages disposant de revenus moyens seront susceptibles de pouvoir bénéficier d'un logement social.

En conséquence, il ne sera plus fait de distinction dans le mode de financement en fonction du type de bénéficiaires du logement.

Logements sociaux

En application de l'article 29 du Code wallon du logement et de l'habitat durable, les communes, CPAS et régies autonomes peuvent créer des logements sociaux locatifs. Propriétaires de ces logements, elles en confieront la gestion à la SLSP de leur ressort territorial.

Les SLSP pourront, dans le cadre de projets de création de logements sociaux locatifs, prévoir la création de logements destinés à la vente de manière à assurer une mixité dans les opérations. Ces opérations pourront par ailleurs être complétées par d'autres programmes (commerces, tertiaire ...) non subventionnés.

Les logements sociaux doivent conserver cette affectation pendant au moins trente ans.

Logements sociaux assimilés

Le fond wallon du logement acquiert et rénove des logements au profit de familles nombreuses en collaboration avec les communes dans le cadre d'un régime dénommé « aide locative ». Ces logements sont compatibles dans le parc de logements publics et subventionnés.

Logements de transit

Le logement de transit est un logement destiné à l'hébergement temporaire de ménages en état de précarité ou de ménages privés de logements pour des motifs de force majeure. On notera que le logement de transit ne peut servir de logement au même ménage que pendant une période de deux fois 6 mois maximum. L'immeuble doit conserver cette affectation pendant au moins 15 ans.

Logements d'insertion

Le logement d'insertion est un logement destiné à l'hébergement des ménages en état de précarité. Ce type de logements permet de rencontrer les besoins de ménages locataires qui disposeront d'un accompagnement social pour leur permettre de progresser dans leur parcours résidentiel en vue d'une réinsertion dans la société. Contrairement au logement de transit, le logement d'insertion donne lieu à un bail de 3 ans minimum. L'immeuble doit conserver cette affectation pendant au moins 15 ans.

Les aides régionales au logement

Un certain nombre d'aides à la création et à la rénovation sont prévus par le Code wallon du logement et de l'habitat durable.

Nous retiendrons en particulier que la Région wallonne peut accorder une aide à tout pouvoir local ou à toute régie autonome qui construit un ou plusieurs logements sociaux ou qui est ou devient titulaire de droits réels sur un bâtiment améliorable, en vue de le réhabiliter, de le restructurer ou de l'adapter pour y créer un ou plusieurs logements sociaux. La gestion de ces logements sociaux ainsi créés doit être assurée par la société de logement de service public.

Par ailleurs, des aides à l'équipement d'ensembles de logements sont également prévues.

Tableau des aides au logement

<i>Objet du subside</i>	<i>Opérations subsidiées</i>	<i>Taux de subvention</i>
Logements sociaux ⁹ (art. 29)	Construction	1 chambre : 65.000 € 2 chambres : 84.500 € 3 chambres : 84.500 € 4+ chambres : 104.000 €
	Acquisition et réhabilitation, restructuration ou adaptation	Studio : 40.000 € 1 chambre : 65.000 € 2 chambres : 84.500 € 3 chambres : 84.500 € 4+ chambres : 104.000 €
Démolition d'immeubles non améliorables en vue d'affecter le terrain à du logement (art. 30)	Acquisition de l'immeuble et démolition de l'immeuble	60 % 90 % en zones privilégiées (+ 5 % frais généraux)
Création de logement de transit ¹⁰ (art. 31)	Construction	Studio : 50.000 € 1 chambre : 60.000 € 2 chambres : 75.000 € 3 chambres : 75.000 € 4+ chambres : 80.000 €
	Réhabilitation/restructuration	Logement collectif : 30.000 €/unité
Création de logement d'insertion ¹¹ (art. 32)	Réhabilitation/restructuration	Studio : 50.000 € 1 chambre : 60.000 € 2 chambres : 75.000 € 3 chambres : 75.000 € 4+ chambres : 80.000 € Logement collectif : 30.000 €/unité

Ce tableau synthétise les aides, telles qu'elles existent à partir de 2012, accordées aux communes pour procéder à la réalisation de différents types de logements. L'octroi de ces aides ne pourra se faire que dans le respect des conditions fixées par les arrêtés d'exécution (notamment, au regard de l'équipement et parachèvement minimum, la performance énergétique du logement, le délai de réalisation des travaux ou la durée de l'affectation).

On précisera en outre que la construction de logement passif ou équivalent donne lieu à une augmentation du montant du subside (10.000 € pour les maisons individuelles et 5.000 € par logement composant un immeuble à appartements ou un logement multiple). Ces subsides seront également augmentés en cas de création de logement adaptable pour les personnes à mobilité réduite (de 2.000 à 3.000 € par logement, en fonction du nombre de chambres). Traditionnellement, l'aide à la construction d'habitats nouveaux concerne d'avantage le logement social géré par les sociétés de logement de service public et la Société Wallonne du Logement (SWL) mais les dernières réformes du Code visent à stimuler la construction de nouveaux logements par les pouvoirs locaux.

*Tableau des aides à l'équipement d'ensembles de logements*¹⁴

Voiries	intérieures: 100 % périphériques: 80 % extérieures: 60 %
Egouts	s'il ne sert qu'à l'ensemble de logements: 100 % s'il sert également à l'extérieur de cet ensemble: 60 %
Eclairage	idem voirie
Distribution d'eau	idem égouts
Aménagement des abords	100 %
Equipements complémentaires d'intérêts collectifs	80 % 90 % en zones spécifiques

Le Plan d'Investissements Verts (PIVERT)

Les logements qui vont être rénovés ont été sélectionnés via un appel à projets auquel toutes les Sociétés de Logement de Service Public (SLSP) ont pu répondre. Les projets ont été retenus en fonction de leur performance énergétique, du gain énergétique attendu au bénéfice des locataires et de la rapidité de réalisation des chantiers. Ce sont donc les logements qui présentent le potentiel de réduction de la consommation énergétique le plus élevé qui ont été retenus pour chaque société de logement. Les logements dont l'habitabilité à long terme n'est pas garantie n'ont toutefois pas été retenus.

Les investissements énergétiques porteront essentiellement sur des travaux d'isolation :

- les déperditions au travers des parois : isolation des combles et rampants, murs extérieurs, planchers de sol, menuiseries extérieures, ponts thermiques...
- les besoins et pertes en chauffage et eau chaude sanitaire : dimensionnement des installations une fois l'isolation réalisée et amélioration de la performance des systèmes, éradication du chauffage électrique, priorité au chauffage collectif...
- la ventilation et l'étanchéité des habitations.

L'investissement par logement s'élève au minimum à 10.000 € et au maximum à 50.000 €. Les travaux économiseurs d'énergie atteignent au moins 60 % de l'investissement. Les autres travaux doivent résoudre les problèmes liés à la salubrité et à la sécurité des logements.

Cette tranche du plan PIVERT de près de 100 millions d'euros est la première d'un programme comprenant une enveloppe totale de 400 millions d'euros. L'objectif du Ministre du Logement est de rénover plus de 10.000 logements sociaux et ce, afin de diminuer la facture énergétique qui pèse de plus en plus lourd sur le budget des locataires sociaux (le loyer moyen d'un logement social s'élève à 233 euros par mois contre 153 euros pour les charges !). De prochaines tranches d'investissement sont prévues en 2013 et en 2014.

DES PROJETS SPECIFIQUES

Logement intergénérationnel

Le logement permet à des personnes de générations différentes d'occuper un logement à loyer modique dans un cadre qui préserve leur intimité tout en incluant l'entraide et la convivialité entre les locataires, et ainsi favoriser l'échange entre les générations.

Il s'agit de logements conçus et aménagés – par un pouvoir public – pour accueillir simultanément, des locataires jeunes et des locataires âgés, en encourageant et en facilitant les interactions entre eux, notamment, l'échange de services.

Il répond à la promotion de la solidarité et des échanges entre générations, il assure la diversité sociale, favorise la cohésion sociale et augmente l'offre de logements à loyer modéré.

Les situer à proximité des services courants et au sein d'un lieu de vie, d'un endroit de passage...

Subventionnement

	Région Wallonne			Commune
	Développement rural ¹	Logement social	Aide à l'équipement collectif (ex-Fonds Brinfaul) - Art. 69 du Code wallon du logement	
Acquisition du terrain	80%			20%
Etude de faisabilité	80%			20%
Construction et/ou aménagement des logements - solution 1	80%			20%
Construction et/ou aménagement des logements - solution 2		100%		
Équipement intérieur		100%		
Aménagement des abords, équipement extérieur (égouttage, voirie, raccordements)			100%	

Logement tremplin

Le logement tremplin est un logement locatif mis à la disposition de jeunes ménages par une commune moyennant un loyer modéré.

L'idée est de permettre aux jeunes de faire ainsi des économies et, endéans quelques années, de s'installer définitivement dans la commune en acquérant ou en construisant un logement.

Une partie du loyer versé est restituée aux jeunes locataires en cas d'achat ou de construction d'un logement dans la même commune. C'est cette restitution qui constitue l'originalité fondamentale du système.

L'objectif est donc de garder, fixer à long terme des jeunes de la commune.

Secondairement, la commune génère un impact positif sur la dynamique locale en offrant, même pour une durée limitée, un logement locatif financièrement accessible à des jeunes ménages.

Pour la création de logements trempins, ou logements à loyer modéré pour jeunes ménages avec épargne foncière, les communes peuvent bénéficier d'une subvention à hauteur de 80 % du coût total en provenance du budget développement rural de la Région wallonne.

Logements communautaires et formules de « cologement »

Le cologement ou le logement communautaire sont des formes de cohabitation volontaires de personnes ou de ménages qui partagent un logement ou des parties de logement. Cette approche permet notamment à des personnes, sortant ou non d'institution, et ne souhaitant pas vivre de manière totalement isolées, de trouver un logement conforme à leurs besoins au travers de la possibilité d'une vie communautaire.

Ces logements sont définis dans le Code comme « logement collectifs », à savoir, des logements dont au moins une pièce d'habitation et les locaux sanitaires sont utilisés par plusieurs ménages. Des espaces privatifs sont réservés au locataire, la conception de l'immeuble ou de rénovation aménageant des espaces communautaires pour le partage d'activités.

Résidences services sociales

La réforme du Code Wallon du logement prévoit un nouveau concept de résidences services sociales qui répondent à un besoin de logements équipés et sécurisés pour les personnes en légère perte d'autonomie. L'originalité de ce partenariat est de conjuguer le meilleur des législations relatives au logement social et aux résidences services. En effet, de nombreuses résidences-services voient le jour mais restent trop souvent inaccessibles à des personnes ou ménages à revenus précaires. L'objectif est de permettre à des personnes disposant de faibles revenus d'avoir accès à ce type de logements.

Logement alternatif

L'article 20 du Code reconnaît la possibilité d'habiter un bien qui n'est pas un logement tel que défini par l'article 1er du Code wallon du logement. Il ne s'agit nullement d'une politique consistant à accepter des logements de fortune pour un public précarisé mais de reconnaître que des personnes souvent à faibles revenus ont fait le choix d'un autre mode de logement que celui imposé par les critères de salubrité contenus dans le Code. Les politiques menées transversalement par le Gouvernement wallon depuis plus de 15 ans en matière d'habitat permanent montrent qu'il ne suffit pas d'offrir en location ou en accès à la propriété des alternatives à l'habitat permanent pour résoudre la question des implantations dans les campings et les parcs résidentiels de vacances.

Plan Habitat Permanent (plan HP)

Le Gouvernement wallon a adopté le 28 avril 2011 l'actualisation du plan HP. Par le biais du plan actualisé, il entend notamment mettre en place une politique de relogement volontariste en faveur des résidents permanents dans un logement décent situé en zone d'habitat.

CADRE DE REFERENCE

Le « plan Wallonie cyclable »

Lancé en 2010, le « plan Wallonie cyclable » définit toute une série d'actions destinées à améliorer les conditions de la pratique du vélo et à développer son utilisation.

Reposant sur une collaboration entre tous les acteurs concernés (SPW, communes, associations, TEC, SNCB, etc.), il détermine des objectifs stratégiques visant, entre autres, l'amélioration de la qualité de l'infrastructure ou le développement de l'intermodalité entre le vélo et les transports publics. Le plan s'attache également à la coordination et au suivi de la politique cyclable en Wallonie, notamment en désignant un « manager vélo régional » ou en créant une commission régionale consacrée au vélo.

Déclaration de politique régionale wallonne (16 juillet 2009)

Se rendre au travail ou à l'école, aller chercher ses enfants ou tout simplement faire ses courses : la mobilité est un enjeu majeur de la société, d'autant plus pour les milliers de navetteurs qui passent parfois de longues heures dans les transports.

Par ailleurs, la route reste le mode de transport largement dominant, avec 93 % du trafic de passagers et 71 % du fret. Le nombre de kilomètres parcourus par l'ensemble des véhicules a augmenté de 47 % de 1990 à 2007. Le secteur du transport entraîne de fortes pressions sur la qualité de vie, sur l'environnement, sur la santé (le transport routier est à la source de 20% des émissions de CO₂ et d'un tiers des émissions de microparticules – 75% dans les centres urbains) et sur le développement économique (coût des embouteillages).

L'action du Gouvernement wallon en la matière visera concrètement à :

- maîtriser la demande de mobilité grâce à une politique d'aménagement du territoire qui prend en compte la notion d'accessibilité, tout en assurant le développement économique et social de la région ;
- prendre toutes les mesures nécessaires pour favoriser, pour les personnes, un transfert modal des véhicules motorisés vers les transports en commun et les modes doux, en garantissant à chaque citoyen une réelle liberté de mouvement, souple, adaptée et en toute sécurité. De la même manière, des mesures seront prises pour favoriser, à chaque fois que cela s'avère possible, le recours à la voie d'eau et au rail pour le transport des marchandises, en lieu et place de la route et de l'aérien ;
- en ce qui concerne le transport par route, développer une fiscalité verte, encourager les véhicules les plus respectueux de l'environnement et la gestion durable des infrastructures, tout en renforçant la politique de sécurité routière.

Cette vision de la mobilité demande une approche transversale et planifiée qui s'inscrit dans deux axes forts : la protection de l'environnement (diminution de la consommation des ressources énergétiques et des émissions de polluants) et l'attractivité des alternatives à la voiture, dont les transports publics (efficacité, confort, sécurité et coût abordable). Ces derniers doivent également être accessibles à tous, particulièrement aux personnes à mobilité réduite ou aux malvoyants. Ils constitueront un axe structurant majeur de la politique de mobilité durable. Dans ce cadre, le groupe TEC doit agir comme un manager important de la mobilité en élargissant la palette de services offerts à d'autres modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle et complémentaires au bus.

LES ACTEURS

La Direction Générale Opérationnelle routes et bâtiments (DG01)

La DGO1 est concrètement chargée de la gestion du réseau routier et autoroutier régional et effectue des expertises techniques sur celui-ci. Elle assure les aspects électromécaniques (éclairage, feux de signalisation, etc.), la propreté, le service d'hiver, la sécurité et la gestion du trafic sur son réseau. Elle veille également au développement du réseau cyclable régional et du RAVeL, et apporte une aide logistique aux pouvoirs locaux.

« Mettre à la disposition des citoyens un espace public vecteur de développement durable » est le principal objectif de la Direction Générale Opérationnelle Routes et Bâtiments.

Pour atteindre ce but, la DG01 prend de nombreuses initiatives visant à mettre en place:

- un réseau routier et de voies vertes de qualité, sécurisé, propre, fluide et confortable;
- une gestion performante et prospective de l'exploitation routière dans une optique multimodale;
- des bâtiments publics et des infrastructures sportives équipés, fonctionnels, accessibles et économes en énergie;
- un réseau de fibres optiques au service des infrastructures et du développement économique.

La Direction Générale Opérationnelle, de la mobilité et des voies hydrauliques (DGO2)

La Direction Générale Opérationnelle de la Mobilité et des Voies Hydrauliques s'occupe du RAVeL.

Depuis des années, en plus d'aménager des zones d'accostage et des ports de plaisance pour dynamiser le tourisme fluvial wallon, la Région wallonne développe et réhabilite (rénove) des zones qui longent les cours d'eau, principalement à travers le réseau RAVeL (Réseau Autonome de Voies Lentes), en majorité constitué des chemins « de service » situés le long des voies hydrauliques. En tout, cela représente environ 710 kilomètres d'anciens chemins de halage aménagés. De belles balades en perspective pour profiter de la voie d'eau sans bateau.

La Société Régionale Wallonne des Transports (SRWT)

La Société Régionale Wallonne des Transports (SRWT) a pour objet, en Région wallonne, l'étude, la conception, la promotion et la coordination des services de transports publics de personnes. Elle « chapeaute » cinq sociétés d'exploitation, les cinq TEC répartis par zone géographique.

L'observatoire Wallon de la Mobilité

L'Observatoire wallon de la Mobilité a été créé par un arrêté du Gouvernement wallon du 6 décembre 2001.

Ses missions concernent aussi bien les déplacements des personnes que le transport des marchandises. Il s'agit de :

- rassembler, analyser et diffuser les données relatives à la mobilité au plan local, régional, fédéral et européen ;
- établir et tenir à jour un ensemble d'indicateurs destinés à caractériser les systèmes de mobilité;
- établir un diagnostic de la mobilité en Région wallonne ;
- contribuer à mieux comprendre les comportements et leur évolution en matière de mobilité;
- améliorer les capacités de prévision en matière de mobilité.

Il est constitué de trois organes :

- Le Comité de Coordination, composé de représentants des différentes administrations wallonnes concernées par la mobilité, propose au Ministre un programme de travail pluriannuel et veille à sa bonne exécution.
- Le Conseil d'Orientation comprend des représentants du monde scientifique, du monde socio-économique et du monde associatif. Il remet des avis et formule des recommandations générales découlant du diagnostic de la mobilité.
- La Cellule administrative est chargée d'exécuter le programme de travail et de répondre aux questions du Gouvernement. Elle assure le secrétariat du Comité et du Conseil. Elle est composée de fonctionnaires de l'Institut Wallon de l'Evaluation, de la Prospective et de la Statistique (IWEPS).

Le Centre de Recherches Routières (CRR)

Le Centre de Recherches Routières (CRR) est un institut de recherche privé d'utilité publique fondé en 1952 par arrêté royal en application d'un arrêté-loi de 1947 visant à promouvoir l'essor de la recherche dans l'industrie. Il œuvre en étroite collaboration avec tous les acteurs du secteur routier.

Il se veut un centre d'expertise impartial à la pointe de la technologie dans le domaine routier.

Les mots-clés autour desquels s'articulent les activités principales du centre sont:

- la recherche, le développement et l'application dans le domaine du dimensionnement, de la construction et de l'entretien des routes, de la sécurité routière, de la mobilité et de l'environnement, au profit des entreprises de construction routière et des administrations gestionnaires;
- l'assistance aux entreprises, administrations compétentes nationales, régionales et locales, fournisseurs de produits et de matériel, instituts de contrôle, de certification et de normalisation, à l'enseignement sous toutes ses formes et à tous les niveaux, aux bureaux d'étude et aux concepteurs, et aux laboratoires de contrôle et d'essai.

La Direction du Transport de Personnes

La Direction du Transport de Personnes, via son service central du transport scolaire, est chargée de diverses compétences en matière de transport scolaire sur le territoire de la Région wallonne.

Cette mission implique, notamment, que la direction doit :

- garantir le droit au transport ;
- veiller au respect du libre choix des parents ;
- organiser et faire exécuter les circuits de ramassage scolaire ;
- exécuter les transports internes des élèves des écoles de la Fédération Wallonie-Bruxelles ;
- assurer, dans le cadre des ramassages scolaires, l'accompagnement des élèves de l'enseignement fondamental et spécial.

L'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR)

L'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR) est une association sans but lucratif (asbl) visant à promouvoir la sécurité routière. La mission centrale de l'IBSR est de contribuer activement à la réduction du nombre de tués sur les routes. Il le fait grâce à l'instrument le plus puissant qu'il dispose : la communication/sensibilisation.

Depuis sa création en 1986, il a mené de très nombreuses actions destinées à influencer positivement la sécurité routière. Leurs activités ont trait aux trois facteurs qui déterminent la sécurité routière :

- l'utilisateur de la route ;
- le véhicule ;
- la route (environnement routier).

L'IBSR contribue également à améliorer la sécurité routière et englobe le Centre d'Aptitude à la Conduite et d'Adaptation des véhicules (CARA), le service des examens de réintégration, le projet Driver Improvement et l'alcolock.

LES ACTIONS AU NIVEAU COMMUNAL

Le Plan Communal de Mobilité (PCM)

Le Plan Communal de Mobilité (PCM) est un « document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une commune ». Si, la Région wallonne n'a pas de Plan Urbain de Mobilité (PUM) effectif sur son territoire, le PCM quant à lui est une réalité bien présente dans les communes wallonnes. Plus d'une centaine de communes se sont lancées dans cette démarche. Le PCM a comme objectifs d'organiser les éléments structurants de la mobilité à l'échelle de la commune et de réaliser un développement territorial cohérent en matière de mobilité. Il est toutefois possible pour des communes contiguës d'élaborer conjointement leur PCM.

La réalisation d'un PCM est une démarche participative. Ainsi, assistée d'une commission régionale de suivi, spécifique pour chaque PCM, la commune doit soumettre à plusieurs reprises le document à la CCATM, ou à défaut la CLDR, qui peuvent à tout moment formuler des suggestions qu'elles jugent utiles. A mi-parcours de l'élaboration, une phase d'information de la population est organisée sur base d'une synthèse du diagnostic et des objectifs généraux du projet. Une fois le projet approuvé par le Conseil communal, celui-ci est soumis à une enquête publique et à l'avis de la Commission Consultative Communale d'Aménagement du Territoire et de la Mobilité (CCATM) ou de la CLDR.

Le PCM, qui a valeur indicative, doit contenir au minimum trois parties :

- un diagnostic de la mobilité sur le territoire communal mettant notamment en évidence les enjeux et les dysfonctionnements majeurs en matière de mobilité ;
- les objectifs à atteindre de déplacements des personnes et des marchandises et d'accessibilité pour chacun des modes de déplacements et les priorités à assurer ;
- les mesures et recommandations à entreprendre concernant, notamment, la hiérarchisation et la catégorisation du réseau routier, le développement des modes de déplacements les moins polluants, la réduction du nombre et de la gravité des accidents de la route, les mesures visant à faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite, l'amélioration de la qualité du cadre de vie, les mesures destinées à assurer la planification optimale et coordonnée des investissements et, enfin, des recommandations sur l'aménagement du territoire visant à limiter le volume global de déplacements.

Une fois le plan approuvé, la mise en œuvre des actions prioritaires peut alors commencer. Obligation est faite au Collège communal de transmettre chaque année au Conseil communal ainsi qu'à la commission de suivi et à la CCATM, ou à défaut à la CLDR, un rapport d'évaluation destiné à apprécier l'avancement du PCM et les modifications éventuelles à y apporter.

Des subventions peuvent être accordées par le Gouvernement pour l'élaboration d'un PCM, à concurrence de 75% des honoraires de l'auteur de projet ou de la charge du personnel communal relatif à l'élaboration du PCM, pour un montant maximum de 200.000 €.

Le Plan de Déplacements Scolaires (PDS)

Le décret du 1er avril 2004 relatif au transport et aux plans de déplacements scolaires a créé le Plan de Déplacements Scolaires (PDS). Celui-ci est réalisé par une ou plusieurs commissions d'école, chaque école disposant de sa propre commission qui est créée par le pouvoir organisateur.

Le PDS est un ensemble de mesures concertées visant à gérer les déplacements de ou vers l'école dans une perspective de développement durable. Il s'adresse à l'ensemble du public scolaire d'un établissement : élèves, enseignants, membres du personnel de l'école et toutes autres personnes effectuant régulièrement des déplacements de ou vers l'école.

Les objectifs du PDS sont d'améliorer la sécurité, l'environnement et la qualité de vie sur le chemin et aux abords des écoles par une sensibilisation du public scolaire aux problématiques de sécurité et d'environnement. Il vise également à redonner confiance aux parents quant à la sécurité des déplacements scolaires.

La Région wallonne peut octroyer des subventions pour la réalisation et la mise en œuvre d'un plan de déplacements scolaires. Les commissions territoriales de déplacements scolaires, au nombre de six en Région wallonne, doivent promouvoir, déterminer les établissements prioritaires, et veiller à la cohérence des plans de déplacements scolaires entre eux et avec les plans communaux de mobilité.

Les communes, en tant que gestionnaires de voirie, sont impliquées dans l'élaboration et dans la mise en œuvre des plans de déplacements scolaires : une réunion d'information portant sur la politique de mobilité de la

commune, et, le cas échéant, sur le plan communal de mobilité, est organisée après la mise en place de la commission d'école ; une réunion de concertation est organisée après la rédaction de l'avant-projet du plan de déplacements scolaires, qui contient les actions à mettre en œuvre ; le Collège communal est par ailleurs informé de l'évolution du projet à toutes les étapes de la procédure d'élaboration. Enfin, l'avis du Collège communal est requis sur le projet de PDS et est contraignant pour les actions qui impliquent une intervention de la commune (aménagement de voirie, mise à disposition de personnel pour la sécurité, etc.).

Le plan de déplacements d'administration

Le plan de déplacements d'administration est un outil organisationnel permettant la gestion de l'ensemble des déplacements qu'une administration publique génère. Cet outil a pour objectifs de rendre plus efficace et de réduire l'utilisation de la voiture de manière individuelle, ainsi que de promouvoir les modes de déplacements durables, que ce soit dans le cadre des déplacements du domicile vers le lieu de travail, des déplacements professionnels ou des déplacements des visiteurs.

Après l'analyse des profils d'accessibilité, c'est-à-dire des moyens dont disposent les agents et les personnes se rendant dans les différents sites de l'Administration communale, et l'analyse des comportements de mobilité des agents, un ensemble de mesures sont prises de manière à atteindre des objectifs déterminés. Ces mesures ont trait à l'information, à la sensibilisation, à la promotion de modes alternatifs à la voiture, notamment par le biais d'incitants financiers ou l'octroi de réduction aux abonnements de transport en commun, à la mise en place d'outils organisationnels, comme, par exemple, la gestion du stationnement, ou encore à la mise à disposition de solutions de transport adaptés, comme des véhicules de services propres ou des vélos pour les déplacements professionnels, etc.

La Région wallonne travaille, en collaboration avec l'UVCW, à la mise en place d'une méthodologie de travail pour la réalisation de plans de déplacements appliqués aux administrations communales, afin d'encourager et de faciliter la démarche pour les communes.

Le crédit d'impulsion ou plan escargot

Ce plan a pour but de soutenir les efforts des communes en matière de mobilité douce et plus particulièrement en:

- accordant une attention particulière aux usagers plus vulnérables ;
- sécurisant les infrastructures de déplacement pour les modes doux ;
- permettant aux cyclistes, piétons et personnes à mobilité réduite de se déplacer en toute sécurité.

Les communes peuvent donc introduire tout projet qui permet d'atteindre ces objectifs : élargissement de trottoirs, aménagement pour PMR, création de piste cyclable, de passage piéton surélevé, de trottoir traversant, création d'effet de porte, de terre-plein ou d'îlot central, installation de coussin berlinois ou de plateau, pour autant que ces aménagements s'intègrent à un cheminement continu et soient situés sur un terrain communal.

La subvention couvre 75 % du coût du projet.

La réalisation de celui-ci doit intervenir dans les 24 mois suivant son acceptation.

Attention, pour bénéficier de ces subsides, la commune doit disposer d'un Plan Communal de Mobilité (PCM) ou d'un Plan de Déplacements Scolaires (PDS).

Le Conseiller en Mobilité (CeM)

Né en 1998 de la volonté conjointe du Ministre wallon de la Mobilité et des Transports de l'époque et de son administration, le Conseiller en Mobilité (CeM) est devenu un acteur incontournable du paysage de la mobilité en Wallonie.

Coordination et concertation sont les maîtres mots de cette fonction. En effet, le Conseiller en Mobilité est un relais, un lien entre les différents acteurs concernés par la problématique de la mobilité (responsables politiques, services techniques, associations, usagers, etc.) au sein d'une commune, d'une administration ou d'un autre organisme.

Son rôle est d'identifier les dysfonctionnements, les éventuelles incohérences dans la gestion des déplacements, d'alerter les responsables, de favoriser les échanges entre les interlocuteurs concernés et d'aider à aboutir à une solution satisfaisante pour le plus grand nombre.

Pour soutenir le CeM dans ses activités quotidiennes, pour conforter et prolonger les connaissances acquises et pour renforcer le langage commun et l'esprit de groupe créés durant la formation de base, un suivi et un appui permanents des CeM ont été mis en place : c'est le réseau des Conseillers en Mobilité.

Celui-ci propose une multitude de services et de produits qui s'inscrivent en cohérence et en parfaite continuité avec les éléments acquis lors des formations de base.

- des publications : le CeMaphore et la CeMathèque ;
- des formations continuées ;
- des groupes de travail : ils peuvent être organisés à la demande. Ils permettent de créer un lieu d'échange et de concertation entre différents acteurs de la mobilité, CeM ou autres pour débattre de problèmes concrets et/ou répondre aux questions soulevées par l'un ou l'autre membre du réseau ou par des intervenants extérieurs ;
- un service d'information : la cellule de coordination du réseau se tient à la disposition de toute personne intéressée pour répondre à ses questions et l'aider à trouver l'information qu'elle recherche ;
- un Centre de Diffusion et de Documentation sur la Mobilité (CDDM) : ouvert à tous, le CDDM rassemble des centaines d'ouvrages et de documents de référence en matière de mobilité. Sa collection, composée de livres, brochures, périodiques, CD-Rom, rapports d'études et dossiers documentaires s'enrichit tous les jours de nouvelles acquisitions ;
- une rencontre annuelle : chaque année, lors d'une journée d'étude thématique, les nouveaux conseillers en mobilité reçoivent leur certificat en présence des anciens CeM. Cette rencontre annuelle a entre autre pour objectif de renforcer la convivialité du réseau en suscitant les contacts entre conseillers en mobilité ;
- un voyage d'étude annuel : une trentaine de CeM participent à un voyage d'étude qui leur permet de découvrir les expériences menées à l'étranger en matière de mobilité et de s'en inspirer dans leur travail quotidien ;
- une aide financière pour assister à un colloque ou à une journée d'étude, en Belgique ou à l'étranger : le réseau souhaite encourager les CeM à s'informer en leur apportant une aide financière déterminée (une fois par an et par CeM) à leur participation à un colloque, à une journée d'étude ou à un voyage d'étude sur le thème de la mobilité organisés en Belgique ou à l'étranger.

La Commission Consultative Communale d'Aménagement, du Territoire et de la Mobilité (CCATM)

Dans le souci d'une plus large participation de la population à la gestion de leur cadre de vie, le CWATUPE prévoit la possibilité pour les autorités communales de créer des Commissions Consultatives Communales d'Aménagement du Territoire et de la Mobilité (CCATM).

Bien que la CCATM soit un organe consultatif, elle doit être obligatoirement consultée par les autorités locales pour certaines matières.

La commission peut, d'initiative, rendre des avis aux autorités communales sur l'évolution des idées et des principes dans ces matières et sur les enjeux et les objectifs du développement territorial local.

La CCATM est composée de 12 membres pour une commune de moins de 20.000 habitants et de 16 membres pour une commune de plus de 20.000 habitants, choisis par le Conseil communal sur base d'une candidature envoyée dans les formes et dans les délais d'un appel public, paru dans la presse et par voie d'affiches. Il respectera également la pyramide des âges spécifique à la commune.

Dans ses choix, le Conseil communal veillera à respecter une bonne répartition géographique des membres, et la représentation des intérêts sociaux, économiques, patrimoniaux, environnementaux et de mobilité de la commune.

Les communes disposant d'une CCATM sont tenues de lui soumettre certaines matières. Les autorités communales disposent aussi de la liberté de consulter leur CCATM sur tout sujet relatif à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme.

Soulignons que les avis rendus par la CCATM ne doivent pas obligatoirement être suivis par le pouvoir communal qui motive, le cas échéant, sa divergence d'avis avec la commission.

La semaine de la mobilité

Chaque année, la semaine de la mobilité propose au grand public de se mobiliser dans un mouvement citoyen du 16 au 22 septembre. Cet événement majeur est organisé à plusieurs niveaux : européen, national et régional.

Depuis 2000, la Région wallonne organise des actions de sensibilisation qui suscitent la réflexion et incitent la population active à tester des alternatives à la voiture particulière.

Les buts de cette semaine sont multiples :

- préconiser une utilisation rationnelle de la voiture ;
- réfléchir à la réelle efficacité de ce mode de transport, souvent trop individuel ;
- démontrer les avantages des modes de déplacement plus durables comme la marche, le vélo, le covoiturage, le bus, le train...

Il est essentiel d'agir en faveur d'une mobilité plus efficace, plus respectueuse du cadre de vie et qui s'inscrive dans le développement durable.

La voiture est souvent une solution de facilité, confortable et synonyme de liberté. Est-elle toujours le moyen le plus efficace et le plus approprié ? Embouteillages à l'entrée des villes, accidents sur les routes, pollution atmosphérique, stress au volant, course après le temps, etc.

Le besoin de bouger, l'envie de profiter d'une météo qui incite à la promenade ou de préférer les transports en commun au stress quotidien des embouteillages sont tout autant de bonnes raisons pour repenser la mobilité.

Le printemps de la mobilité dans les écoles

Le Printemps de la Mobilité a pour but d'apporter des solutions concrètes pour pratiquer, en toute sécurité, la marche, le vélo et le covoiturage sur le chemin de l'école.

Plus qu'une semaine d'actions de visibilité qui se tient en mai, le Printemps de la Mobilité résulte de nombreuses étapes et animations de préparation spécifiques tout au long de l'année scolaire.

Dans un élan de mobilisation des élèves, des enseignants, des directions, des élus locaux et des Administrations communales, les 3 projets « clé sur porte » que sont l'école au bout des pieds (des enfants apprennent à se déplacer en rue en tenant compte des dangers de la circulation et définissent les itinéraires les plus adaptés pour rejoindre l'école à pied), construire son REVe ((Réseau des Ecoliers à Vélo) des enfants apprennent à se déplacer à vélo dans la circulation et définissent les itinéraires les plus adaptés pour rejoindre l'école) et Schoolpool (un site internet spécifique permet aux élèves et à leurs parents de trouver des covoitureurs afin de s'organiser plus facilement pour se rendre à l'école ensemble) sont mis en place dans les écoles sélectionnées grâce aux associations expérimentées en mobilité.

Les écoles sélectionnées y travaillent depuis novembre.

Les voies vertes

Une « voie verte » est un chemin réservé aux déplacements des usagers non motorisés – piétons, cyclistes, rollers, chaisards, cavaliers – leur permettant de rejoindre des lieux de vie, d'emplois et de services, ou de circuler à l'abri de la circulation automobile.

A cette première définition large, on peut ajouter des critères d'accessibilité tels qu' « une largeur, une déclivité et un revêtement permettant une utilisation conviviale et sécurisée, le fait de pouvoir se croiser à pied et à vélo, bref, les conditions d'une cohabitation régulière de plusieurs types d'usagers ». C'est cette définition plus restrictive qu'a choisie l'Association Européenne des Voies Vertes (AEVV).

Le budget « développement rural » peut financer les travaux de réalisation d'une voie verte pour les projets conçus dans le cadre d'un PCDR approuvé. La subvention maximale se monte à 80 % du coût des travaux.

Le plan Vert – géré par la DGO1 Routes et Bâtiments – attribue aux communes ou à un groupe de commune une subvention couvrant 80 % des coûts (étude et réalisation), sur base d'un appel à projet.

Des subventions « voiries agricoles » peuvent être sollicitées auprès de la DGO3 (Agriculture, Ressources Naturelles et Environnement) pour cofinancer des voies vertes partagées avec les agriculteurs. Cofinancement à 60 % augmenté à 80 % si plantations des deux côtés de la voirie. A combiner éventuellement avec des subventions « développement rural » pour les tronçons hors champs.

La DGO2 (Mobilité et Voies Hydrauliques) aménage des chemins de halage. Les communes peuvent y faire valoir les itinéraires qui les concernent.

Les chemins et sentiers

Le 10 avril 1841 est créée la loi sur la voirie vicinale. C'est le point de départ de l'établissement du réseau de chemins et sentiers. Cette loi a ordonné la délimitation et le recensement des chemins ainsi que leur inscription dans un atlas. Elle va mettre en place des procédures précises pour la création, la suppression et le déplacement des chemins et des sentiers. Elle va également astreindre les communes à veiller à l'entretien de la petite voirie et à prévoir l'octroi de subsides pour l'entretien et la conservation de celle-ci.

La problématique des sentiers constitue un enjeu important dans de nombreuses communes rurales. Ils offrent un potentiel très intéressant en matière de mobilité douce. Par ailleurs, la population en prend de plus en plus conscience et se présente parfois comme la cheville ouvrière de projets de revalorisation.

L'objectif est le plus souvent de définir un réseau de loisirs. Néanmoins, aujourd'hui apparaît de plus en plus une volonté de développer aussi un réseau utilitaire. L'un et l'autre sont à priori complémentaires, le premier intervenant pour des liaisons plus longues, reliant deux villages par exemple, le second pour des liaisons courtes, à l'intérieur du village.

Le chemin de remembrement

Le chemin de remembrement, comme toute voirie agricole, est donc une voie publique à part entière et, sauf signalisation contraire, est accessible à tous les usagers. Si certains de ces chemins ont le profil de voies publiques classiques, avec des largeurs de 5, voire 6 mètres, d'autres par contre, et c'est le cas du plus grand nombre, ont une largeur de 3 mètres.

Avec un tel profil, le croisement devient impossible sans emprunter les accotements, avec tous les risques d'accidents et toutes les dégradations que cela peut entraîner.

Certaines communes ont donc pris des mesures de circulation sur ces voiries.

Le RAVeL

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

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

Il constitue l'épine dorsale des plans de mobilité qui sont établis au niveau local ou régional pour ce qui concerne le déplacement des usagers non motorisés. En milieu rural en particulier, il permet ou permettra de relier de nombreux villages entre eux, et ceux-ci à des petits centres ou à des villes.

L'objectif du réseau est de couvrir les déplacements quotidiens comme les déplacements de loisirs. Ceci a des répercussions immédiates sur les caractéristiques techniques du RAVeL, notamment via la nature du revêtement, le dimensionnement de la voie, l'éclairage de certains tronçons, la signalétique.

De manière générale, les RAVeL sont financés par la DGO1 du Service public de Wallonie.

Le pré-RAVeL

Pour permettre la conservation et l'utilisation d'anciennes lignes de chemin de fer qui ne seront pas converties en RAVeL, les communes peuvent aménager, en accord avec la Région wallonne, un pré-RAVeL, c'est-à-dire effectuer un défrichage minimum, rétablir les écoulements, améliorer l'assiette si nécessaire et ensuite assurer l'entretien. Parmi les critères qui pèsent sur l'accord de la Région wallonne, on peut citer l'appartenance de la ligne au réseau tel que défini par les deux administrations, l'intérêt particulier pour sa fonction utilitaire, etc.

Les coûts sont entièrement à charge de la commune.

Le Plan d'Itinéraires Communaux Verts (plan vert)

Les principaux objectifs du projet Plan d'Itinéraires Communaux Verts (plan Vert) sont d'une part, la réalisation d'un état des lieux de la petite voirie, et d'autre part, l'aménagement et la promotion d'itinéraires communaux verts. On entend par là des itinéraires adaptés aux usagers non-motorisés. Ceux-ci empruntent le plus possible les chemins, sentiers et voies vertes ; et quand cela est nécessaire, des portions de routes peu fréquentées et/ou aménagées pour les usagers doux.

Le plan Vert, c'est aussi l'aménagement d'itinéraires verts. Cet axe du projet répond d'une part à une attente de plus en plus claire de la population de pouvoir se déplacer à pied ou à vélo et de pratiquer des loisirs doux et un tourisme durable en toute sécurité. D'autre part, l'aménagement et la promotion d'itinéraires pour les non-motorisés répondent à des urgences de sauvegarde du patrimoine et à des nécessités économiques. Les communes qui réalisent des aménagements grâce aux subsides du plan Vert sont conseillées et encadrées par l'asbl Chemins du Rail, partenaire du projet, et la Direction des Déplacements doux de la DGO1.

La promotion des itinéraires verts et plus globalement de la mobilité douce est un gage de réussite de plan Vert. Cette promotion fait donc partie intégrante du projet.

Les informations relatives aux états des lieux et aux itinéraires verts aménagés dans le cadre du projet plan Vert sont numérisées et centralisées dans une base de données régionale. Ces informations sont consultables grâce à une application cartographique accessible sur internet. À terme, cette base de données cartographiques reprendra un véritable réseau dédié aux usagers non-motorisés : l'ensemble des RAVeL et autres circuits balisés y étant aussi petit à petit intégré.

Le projet plan Vert prévoit aussi des moyens financiers. Ainsi pour les communes sélectionnées, 80 % du montant total de leurs investissements (étude et réalisation) sont subsidiés. Ce projet ne nécessite pas la mise en place préalable d'un plan communal de mobilité.

La centrale de mobilité

Une centrale de mobilité est d'abord un lieu d'information sur les services de transport disponibles, de sensibilisation à une mobilité alternative à la voiture et de service sur les différents modes de déplacements permettant de circuler sur le territoire de la commune ou vers les pôles importants.

Une centrale de mobilité peut également offrir des solutions en matière de transport de personnes. Ainsi, une offre de transport à la demande peut être proposée, caractérisée par des arrêts prédéterminés et des horaires variables et adaptés à la demande.

Ce type de structure est organisé par la commune, en partenariat avec le TEC local pour l'aspect transport.

Le taxi social

Le taxi social apporte une offre de transport complémentaire au transport en commun là où la desserte est faible ou nulle.

Ces services, tels que compris dans le décret du 8 septembre 2009, sont définis comme ceux « qui assurent, avec un chauffeur, le transport rémunéré de personnes par véhicules agréés par le Gouvernement ».

L'obtention de l'agrément est soumise à une procédure particulière. Toutefois, une série d'organismes sont considérés comme agréés d'office. Il s'agit des communes, des CPAS, des régies communales autonomes, des associations de projets entre communes, des intercommunales ainsi que des mutualités.

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

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

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

Ce sont principalement les personnes âgées, isolées, à mobilité réduite, présentant des difficultés financières, bénéficiant du revenu d'intégration sociale, sans moyen de transport personnel, connaissant des difficultés passagères de transport, demandeurs d'emploi, jeunes mamans se rendant à la consultation ONE, ou tout simplement l'ensemble des habitants de la commune.

Le pédibus

Le pédibus, ou bus scolaire, est un accompagnement scolaire qui se fait à pied. Les enfants, à partir de 4 ans, sont menés à tour de rôle par des accompagnateurs sur le chemin de l'école. Le pédibus est proposé aux élèves habitant dans un rayon inférieur à 1 kilomètre de l'école. Les groupes sont formés en fonction de la proximité des domiciles. Le système peut également fonctionner à partir d'un parking de délestage.

Le comité organisateur définit un itinéraire, des arrêts, un horaire précis, un calendrier exact et le planning des accompagnateurs. La mise sur pied d'un tel projet demande une excellente organisation, de la régularité et la participation d'accompagnateurs motivés.

Le pédibus apprend aux enfants les règles de base de la sécurité routière, de manière conviviale et ludique.

Par le biais d'animations préalables, ils sont conscientisés aux dangers de la route et aux bienfaits de la marche.

Les écoles qui souhaitent s'engager dans l'organisation d'un pédibus peuvent bénéficier de l'accompagnement de l'asbl GAMAH (Groupe d'Action pour une Meilleure Accessibilité aux personnes Handicapées), qui réalise des animations de sensibilisation à la mobilité piétonne dans les classes de quatrième primaire et peut fournir un appui technique et logistique.

Le vélobus - cyclobus

C'est en groupe que les enfants, encadrés par des adultes formés à cet exercice et se relayant pendant la semaine, se rendent à l'école à vélo. Un horaire précis et des points d'arrêt sont définis, que chacun doit respecter.

Tous les enfants sont susceptibles de participer dès la 4^{ème} année du primaire.

Les accompagnateurs peuvent suivre une formation de moniteurs de vélo-école de manière à leur permettre d'apprendre ensuite aux élèves comment rouler correctement dans le trafic.

Cette initiative enchante les enfants et recueille pas mal de succès. Et lorsque les enfants sont plus grands et plus rapides, ils peuvent alors quitter le groupe et poursuivre seuls à leur rythme.

Le plan Octopus

Le plan Octopus vise à rendre les abords des écoles primaires plus sûrs et plus conviviaux. Il s'agit d'un plan fédéral, mis en œuvre par l'asbl Empreintes en Région wallonne et en Région Bruxelles-Capitale. L'objectif est de diminuer les risques d'accidents et promouvoir des alternatives à la voiture devenue omniprésente aux abords des écoles des enfants. Le plan Octopus comporte huit étapes que les écoles peuvent réaliser de manière autonome. Le site internet reprend les éléments nécessaires à la réalisation du plan. Ce site est l'épine dorsale de ce plan et permet aux élèves, aux parents, et à la commune de s'inscrire et de suivre les huit étapes du plan.

Cette approche planifiée permet de travailler sur plusieurs points afin d'améliorer la situation des enfants dans le trafic : l'éducation, l'infrastructure, la sensibilisation, la communication. Une collaboration avec la commune représente un gage de réussite supplémentaire. Les écoles qui participent déjà à un plan de déplacements scolaires peuvent repartir de leur diagnostic. Le plan Octopus permet de rendre les élèves acteurs de la sécurisation des abords de leur école par leur participation au diagnostic et aux différentes actions. Ce plan Octopus est un plan fédéral et est en parallèle aux plans de déplacements scolaires développés en Région wallonne.

L'appel à projet « Wallonie cyclable »

Le Ministre de la Mobilité invite chaque commune wallonne dotée d'un PCM ou d'un PCDR à introduire sa candidature pour devenir « Commune pilote – Wallonie cyclable » et bénéficier d'une aide très substantielle de la Région wallonne.

Le projet poursuit les objectifs suivants :

- développer significativement la pratique du vélo au quotidien dans quelques communes wallonnes de tailles variées ;
- identifier les meilleures stratégies afin d'augmenter le nombre de cyclistes quotidiens et occasionnels ;
- développer une image positive, moderne et dynamique du vélo en ville comme à la campagne, ce qui contribuera à une image favorable de la Wallonie.

De 2010 à 2014, quelques 18 millions d'euros sont consacrés à ce projet, pour la plus grande partie partagé entre 6 à 8 communes sélectionnées.

LES OFFRES DISPONIBLES EN REGION WALLONNE

Le transport sur demande individuelle

Croix Rouge

Service proposé : transport sanitaire et social pour personnes âgées, à mobilité réduite, malades, précarisées, enfants de parents détenus, demandeurs d'asile.

Coût demandé : 0,42 € par km/personne. Adaptation des tarifs pour les personnes précarisées.

Territoire couvert : l'initiative présentée s'exerce en Province du Luxembourg mais les transports mènent parfois jusqu'aux hôpitaux bruxellois, et ces services existent dans toute la Région wallonne, bien que de manière inégalement répartie.

Financement : ce service fonctionne grâce aux dons offerts à la Croix-Rouge et au volontariat.

En Province du Luxembourg, 15 véhicules sur 30 sont équipés pour accueillir des personnes à mobilité réduite (PMR).

ALTEO

Service proposé : transport et accompagnement des personnes à mobilité réduites et personnes âgées (en priorité les membres de la mutualité chrétienne) vers les lieux de rendez-vous médicaux par exemple mais également pour les loisirs, les courses, etc.

Coût demandé : 0,31 € par km « occupé », par personne (et cotisation annuelle).

Territoire couvert : toute la Région wallonne de manière variable. Le service est développé par les 13 régionales qui forment le mouvement Altéo mais semble plus développé dans la Province du Luxembourg (avec un ancrage local fort à Arlon, Bastogne, Marche-en-Famenne, Salme-Ourthe et Virton). Le service est également développé dans les autres provinces et ce, de manière variable.

Financement : via la contribution des clients. Le coût global est trop important malgré une demande croissante. L'assurance complémentaire de la mutualité chrétienne finance le déficit. Le bénévolat est une autre ressource importante. S'y ajoutent des financements ponctuels, fragiles : Cap 48, subventions d'asbl partenaires, bénévolat, subvention Cera, etc.

L'ancrage local passe par le biais de collaborations avec les CPAS, les hôpitaux, etc.

ASTA

Service proposé : transport pour les PMR (mais ouvert aux non-PMR) via l'asbl « Mobilité en Brabant wallon » (pour représenter l'initiative, mais ASTA exerce pour toute la Région wallonne).

Coût demandé : tarif du TEC c'est-à-dire le tarif zonal classique avec un prix minimum de 1,60 €.

Territoire couvert : toute la Wallonie.

Financement : les TEC, les mutuelles, Cap 48 et, très faiblement, les usagers (gratuits pour les plus de 60 ans vu la convention avec les TEC).

Services PMR du groupe TEC

Service proposé : pour les PMR, le TEC tente d'améliorer l'accessibilité des lignes régulières et collabore avec des associations pour offrir un service de transport spécifique à la demande. Des associations assurent, au moyen de véhicules adaptés, un service de transport non urgent, de porte à porte, sur rendez-vous, à l'intention des PMR pour se rendre au travail ou à l'école, à un rendez-vous médical ou à l'hôpital ou encore pour les loisirs. Certaines associations collaborent avec le TEC Namur-Luxembourg sous l'égide du Service public de Wallonie. Une convention permet aux usagers un accès au service PMR et, sous certaines conditions, à un tarif zonal proche des tarifs du TEC.

Coût demandé : tarif zonal classique avec un prix minimum de 1,60 €.

Opérateurs : Handicap et Mobilité Luxembourg, Forum de la mobilité et l'âge d'or services.

Locomobile

Service proposé : taxi social qui se veut complémentaire des services existants. Cette société coopérative agréée entreprise d'insertion offre des trajets courts pour les personnes âgées, malades, précarisées, envoyées par les CPAS, hôpitaux, organismes d'insertion socio-professionnelle, etc.

Coût demandé : 0,30 € par km par personne.

Territoire couvert : Province du Luxembourg et commune.

Financement : Initiatives de Développement de l'Emploi dans le Secteur des Services de proximité à finalité sociale (IDESS), agrément entreprises d'insertion, APE, la province, les 17 communes et/ou CPAS associés au projet et le paiement des usagers.

Locomobile travaille avec un call center organisé et tenu par Damier (Dispositif d'Accès à la Mobilité Immédiate pour l'Emploi en Région Rurale) qui analyse la demande et trouve le moyen de transport le plus adapté en accord avec la personne.

Les initiatives liées à la problématique de la recherche d'emploi et de la réinsertion

Dispositif d'Accès à la Mobilité Immédiate pour l'Emploi en Région rurale (Damier)

Service proposé : ce module court de formation permet, d'une part, de développer sa mobilité par une meilleure connaissance de l'offre de transport et, d'autre part, d'apprendre à gérer le coût, l'espace et le temps de sa mobilité. Cette formation s'adresse à des personnes ne disposant pas de compétences suffisantes pour être mobiles ce qui entrave la poursuite de leur projet d'insertion socio-professionnelle. Le modèle existe en sessions de 2 et 3 jours.

Coût demandé : gratuit pour les demandeurs d'emploi car pris en charge par les structures.

Financement : principalement grâce à l'intervention des structures demandeuses. Cette formation bénéficie également des moyens logistiques et humains de la structure Damier qui la propose.

La demande est forte partout en Wallonie.

Echafaudage

Service proposé : formation au scooter, formation au permis théorique voiture et scooter, formation au permis pratique A3 scooter 50 CC.

Coût demandé : gratuit pour les demandeurs d'emploi.

Territoire couvert : Liège et environs.

Financement : FOREM, via les appels à projet.

L'initiative est inquiète par rapport à l'ouverture des appels à projet du FOREM aux acteurs privés avec un risque de concurrence forte. Collaboration avec Crédal pour des prêts à l'achat de scooter en cas de perspectives d'emploi. Les secteurs prioritaires sont l'HORECA, les livraisons et les titres-services.

Les initiatives qui promeuvent la mobilité douce

Accompagnement et sensibilisation au vélo

Service proposé : l'asbl Pro Vélo offre une multitude de services et d'accompagnement-sensibilisation à la mobilité douce par le vélo : formations dans les écoles, brevet du cycliste, randonnée accompagnée, services pratiques, Maisons des Cyclistes, etc.

Coût demandé : services gratuits et payants.

Territoire couvert : nécessairement ancré dans un territoire, Pro Vélo agit sur toute la Wallonie par le biais de partenariats et surtout proche des lieux très fréquentés (gare, SNCB, TEC, Cambio, etc.).

Financement : la Fédération Wallonie-Bruxelles et les régions, services payants.

Pro Vélo relève que les problèmes d'infrastructures et d'aménagement du territoire sont un grand frein au développement du vélo, de même que les freins culturels. Néanmoins, le vélo a sa place en milieu rural qui présente un terrain moins accidenté que ce qu'en dit la croyance populaire. Pour des distances de plus de 5 kms, Pro Vélo promeut l'inter-modalité (parking vélos dans les gares et aux arrêts de bus, etc.).

Cyclotec

Services proposés : le groupe TEC et Consider se sont associés pour offrir la mise à disposition d'un vélo pliable en combinaison avec l'utilisation des bus. Ce vélo pliable est adapté aux courtes distances et vise à favoriser la multimodalité. Il s'agit d'un abonnement annuel. Il est accessible aux plus de 16 ans, sans limite d'âge.

Coût demandé : de 180 € à 200 € pour un an selon la catégorie d'usagers à laquelle vous appartenez, à ajouter au montant de l'abonnement de bus classique. Ce prix comprend la location du vélo pliable, sa maintenance annuelle et une assurance tous risques incluant le vol.

Beaucoup d'espoir dans ce projet mais les débuts ne sont malheureusement pas prometteurs. Le vélo ne semble pas satisfaire l'utilisateur et le prix ne semble pas compétitif. Pro Vélo de même que l'Adeps et d'autres acteurs locaux sont prestataires pour le projet : ateliers vélos, lieu de travail, etc.

Sentier.be

Service proposé : promotion et défense des chemins et sentiers pour les usagers non motorisés dans le cadre des loisirs et des déplacements quotidiens. Inventaires et états des lieux des chemins et sentiers. Maintien et développement d'un réseau aux déplacements doux reliant les villes, villages, quartiers et centres d'intérêt collectif. Sensibilisation à une gestion durable des petites voies publiques garantissant leurs rôles environnemental, social et économique.

Coût demandé : gratuit.

Financement : Europe, Région wallonne et divers partenaires (communes, provinces, etc.).

Le covoiturage et le stop organisé

Centrale de covoiturage – taxistop

Service proposé : base de données « carpoolplaza » en ligne qui vise à faciliter le covoiturage (et qui recommande les « bons » covoituteurs).

Coût demandé : inscription gratuite. Il est suggéré de défrayer le conducteur à raison de 0,07 euros par km.

Territoire couvert : toute la Belgique est potentiellement couverte.

Financement : Service public de Wallonie.

L'accessibilité dépend des chauffeurs.

Voitures à plusieurs (VAP)

Service proposé : service d'autostop de proximité (piéton et automobiliste inscrits sur le site internet) bénéficiant d'un appui informatique et de panneaux pour signaler des lieux pour le stop, installés en concertation avec le TEC. Ce service essaie de trouver une réponse au faible taux d'occupation des voitures en milieu rural.

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'autostop VAP peut également se pratiquer en dehors de ces arrêts.

Luxcovoiturage

Service proposé : plateforme de covoiturage (site internet) développée par la Province du Luxembourg et les Communes de Habay, Léglise et Neufchâteau.

Coût demandé : gratuit.

Territoire couvert : vise essentiellement la Province du Luxembourg mais est également accessible à des personnes en dehors de la province.

Financement : la province et la Région wallonne.

Tousmobil

Service proposé : plateforme de covoiturage en ligne pour un public « rural », essentiellement pour favoriser les déplacements de loisirs (public des centres culturels et autres lieux de détente – sportifs, mouvements de jeunesse, théâtres, etc.). Ce service a été développé par l'Action Chrétienne Rurale des Femmes (ACRF).

Coût demandé : gratuit.

Territoire couvert : toute la Belgique est potentiellement couverte.

Financement : les fonds propres de l'ACRF et un subside fédéral lors de sa conception.

Il n'y a pas de maintenance ni de suivi du site et pas non plus de sensibilisation autour de l'outil car aucun moyen n'est disponible pour le faire. Le site s'autogère mais est malheureusement très peu utilisé. Il appartient à tout le monde et reste ouvert, ce qui était une caractéristique recherchée.

Le transport collectif de proximité

Proxibus

Service proposé : ce système est bien connu des acteurs. Il repose sur une collaboration entre une commune et les TEC. Les lignes sont régulières. Ce service de proximité est organisé dans les limites communales ou vers les pôles d'intérêt immédiatement adjacents.

Coût demandé : même tarif qu'un bus normal.

Territoire couvert : les communes suivantes ont développé un service Proxibus ; dans la Province du Luxembourg : Daverdisse, Durbuy, Manhay, Marche-en-Famenne, Nassogne, la Roche-en-Ardenne, Vielsalm et Vresse-sur-Semois.

Financement : les communes se chargent des frais d'usage ainsi que du salaire des chauffeurs. Les TEC fournissent, quant à eux, le bus et les grands entretiens, de même que l'aménagement des éventuels arrêts supplémentaires.

Telbus

Service proposé : le Telbus permet de se déplacer entre deux villages ou vers le pôle urbain le plus proche. Le service est à la demande et nécessite une réservation. La prise en charge se fait à domicile. L'offre est complémentaire aux lignes régulières.

Coût demandé : tarif du TEC zonal, réduction pour les groupes et droit d'accès pour les titres gratuits.

Territoire couvert : service limité à la desserte de 12 communes de la Province du Luxembourg (Bastogne, Bertogne, Fauvillers, Habay, Libramont, Léglise, Martelange, Neufchâteau, Sainte-Ode, Vaux-sur-Sûre, ainsi qu'une partie des Communes d'Arlon et d'Houffalize).

La mise en réseaux

Damier (Dispositif d'Accès à la Mobilité Immédiate pour l'Emploi en Région Rurale)

Service proposé : Damier est une plateforme d'information et de sensibilisation qui collecte l'information sur les offres de mobilité et les rend disponible au grand public à travers un site internet et un call center. A destination de tout public. Damier a grandi en Province du Luxembourg au départ du monde syndical et avec un large soutien de la province. Actuellement, plusieurs structures font appel à Damier pour développer une offre de plateforme similaire à celle développée dans la Province du Luxembourg. Par ailleurs, un rôle de coordination des acteurs de la mobilité est assuré en Province du Luxembourg par un groupe de travail qui se réunit dans le cadre de la démarche de développement territorial Réseaulux. La coordination de ce groupe est assurée par la province.

Financement : la Province du Luxembourg finance près de la moitié de l'activité de Damier, les APE 30 % et les opérations de formation 15 %. Seuls 10 % des frais sont couverts par les services payants.