



Cap sur les élections communales 2018 :
chaque samedi, L'Avenir vous fait découvrir
votre commune de façon inédite
#DestinationCommunes
destinationcommunes@lavenir.net

Les centrales de

LES CENTRALES DE MOBILITÉ

Mobilesem : les nouveaux aiguilleurs

Quand on parle de mobilité en zone rurale, le mot « zone » prend tout son sens. Sur le terrain, les centrales locales de mobilité sont nées de besoins criants. Dans l'Entre-Sambre-et-Meuse, 11 Communes ont choisi de bouger avec une de ces centrales : Mobilesem.

● Pascale SERRET

À la gare de Philippeville, le service au guichet n'existe plus depuis des lunes. Il reste un automate pour les billets. Une ligne de train, la 132, qui relie Couvin à Charleroi. Et puis des bus, un peu le matin, un peu le soir.

Il se fait que les locaux désaffectés de la SNCB sont loués à une association. Et c'est assez incroyable mais on n'y a peut-être jamais autant parlé mobilité qu'aujourd'hui : en 2014, la gare est en effet devenue le siège de l'ASBL Mobilesem, la centrale locale de mobilité dans le sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

Depuis lors, l'équipe s'y engage : à chaque problème de mobilité, une solution. C'est ce qui a été convenu avec les 11 Communes adhérentes (*). « Elles ont toutes signé une charte de mobilité. On soutient et on accompagne les Communes dans différents projets de mobilité : ça va d'un box vélos aux carburants alternatifs. On partait de rien », raconte le directeur de Mobilesem Olivier Foubert.

UN NUMÉRO VERT CHAUFFÉ À BLANC

Au call center, Sophie, Carole et Sandra n'ont pas le temps de s'ennuyer. Le numéro vert de Mobilesem est fort sollicité. En 2017, près de 1 500 personnes ont

formé le 0800/15230. Personnes âgées, jeunes, isolées, à mobilité réduite, demandeurs d'emploi, etc. Au total, 5 467 appels ont été traités par l'équipe.

« La majorité des personnes nous contactent pour organiser des trajets à la demande », témoigne la référente Sophie Biard. Des trajets avant tout pour des soins de santé, mais aussi pour faire des courses, pour rendre visite à la famille, pour des obligations administratives, etc.

La zone de Mobilesem est à cheval sur deux provinces : Namur et Hainaut. Sur la carte, Olivier Foubert montre un point au sud de Couvin : Petite-Chapelle. « S'il faut

« S'il faut aller de Petite-Chapelle à Charleroi pour faire une chimiothérapie à Vésale, par exemple, il faut des heures si on n'est pas motorisé. »

aller de Petite-Chapelle à Charleroi pour faire une chimiothérapie à Vésale, par exemple, il faut des heures si on n'est pas motorisé. »

Six demandes sur dix sont d'ordre médico-social. « On n'est certainement pas dans l'accessoire... » Autant le rappeler, au moment où se joue l'avenir des centrales locales de mobilité (lire ci-dessous).

LE VÉLO ET LE PERMIS

Les usagers appellent aussi pour les autres pôles de Mobilesem : la mobilité douce avec l'atelier vélo basé à Chimay (on anime, on loue, on répare sur base d'un principe d'économie circulaire : 500 vélos à réparer, qu'on revend à un prix raisonnable) et le service permis B.

C'était d'ailleurs la toute première activité de l'association, dès 2012 : « La directrice précédente Claudine Bril a constaté que les demandeurs d'emploi ou les personnes au CPAS avaient des difficultés pour passer leur permis. Elle a mis en place un service permis pratique et théorique », résume Michel Meuter, coordinateur de projets chez Mobilesem. Un permis comme un petit pas vers l'emploi.

« LES COMPORTEMENTS CHANGENT »

Et tout ça continue à évoluer. Michel Meuter évoque avec passion des projets d'écomobilité, d'insertion sociale, de réduction de l'empreinte carbone dans les communes rurales, de mobilité inclusive et durable, d'un droit à part entière.

« On est à un tournant. Les centrales doivent se structurer, on doit créer une fédération. Nous sommes un secteur émergent, avec un réseau de partenaires publics et privés, qui travaille au service des personnes. Et partout les comportements de mobilité sont en train de changer. »

En tout cas, les bonnes pratiques de Mobilesem passent les frontières : leurs homologues des Ardennes françaises sont venus prendre des notes à Philippeville. Une reconnaissance en soi. ■

() Beaumont, Chimay, Couvin, Doische, Florennes, Froidchapelle, Gerpinnes, Philippeville, Momignies, Viroinval et Walcourt.

Le travail sur mesure des « Star Sisters »

Une fois que la demande est prise en compte au call center, on active la pyramide de l'offre disponible : d'abord les transporteurs publics (infos sur les trains et les bus) ; on passe ensuite aux taxis sociaux et aux opérateurs locaux (covoiturage, etc.) ; si les opérateurs précédents ne peuvent rien proposer pour le jour et l'heure du déplacement, on s'oriente vers la quarantaine de chauffeurs volontaires (30 centimes/kilomètre) ; et enfin, à la pointe de la pyramide, on a les taxis commerciaux.

Les chauffeurs volontaires appellent les conseillères du call center les « Star Sisters ». Une façon de saluer la qualité de leur travail. « Derrière chaque appel, il y a un quart d'heure de coups de fil pour arranger le déplacement », explique Sophie Biard. C'est un boulot minutieux, qui réclame patience, efficacité, écoute et une certaine fibre sociale. Sophie met d'ailleurs une semaine pour former les personnes que les CPAS de Philippeville et de Florennes envoient en renfort sous statut article 60.

Les centrales à un tournant

L'idée de base des centrales de mobilité locales, c'est celle-ci : d'un côté, une masse d'offres proposée par une multitude d'opérateurs de mobilité (bus, train, taxis sociaux, FlexiTec, chauffeurs bénévoles, covoiturage, etc.), de l'autre côté, une masse de demandes non rencontrées sur le terrain (personnes isolées, moins mobiles, demandeurs d'emploi, étudiants, etc.). Et au milieu, pour coordonner l'offre et la demande et faciliter les déplacements : les centrales locales de mobilité. Bref, du sur-mesure en fonction des besoins diagnostiqués dans les Communes.

Là-dessus, le ministre wallon de la Mobilité Carlo Di Antonio veut instaurer une centrale de mobilité wallonne. Comme des subventions ont été coupées fin 2017 puis prolongées pour 6 mois, des centrales se sont senties en sursis, inquiètes face à une possible restructuration qui empêcherait le travail de proximité, leur marque de fabrique.

Jeudi, les centrales locales ont pu rencontrer à nouveau le ministre.

Un accord est presque trouvé. Les acteurs de terrain se consultent et valident (ou pas) le texte la semaine prochaine.

L'intention de la Région n'est apparemment pas de tout supprimer et de placer chaque initiative sous tutelle wallonne mais de renforcer les centrales existantes. Et, en s'appuyant sur elles, de généraliser les initiatives sur tout le territoire.

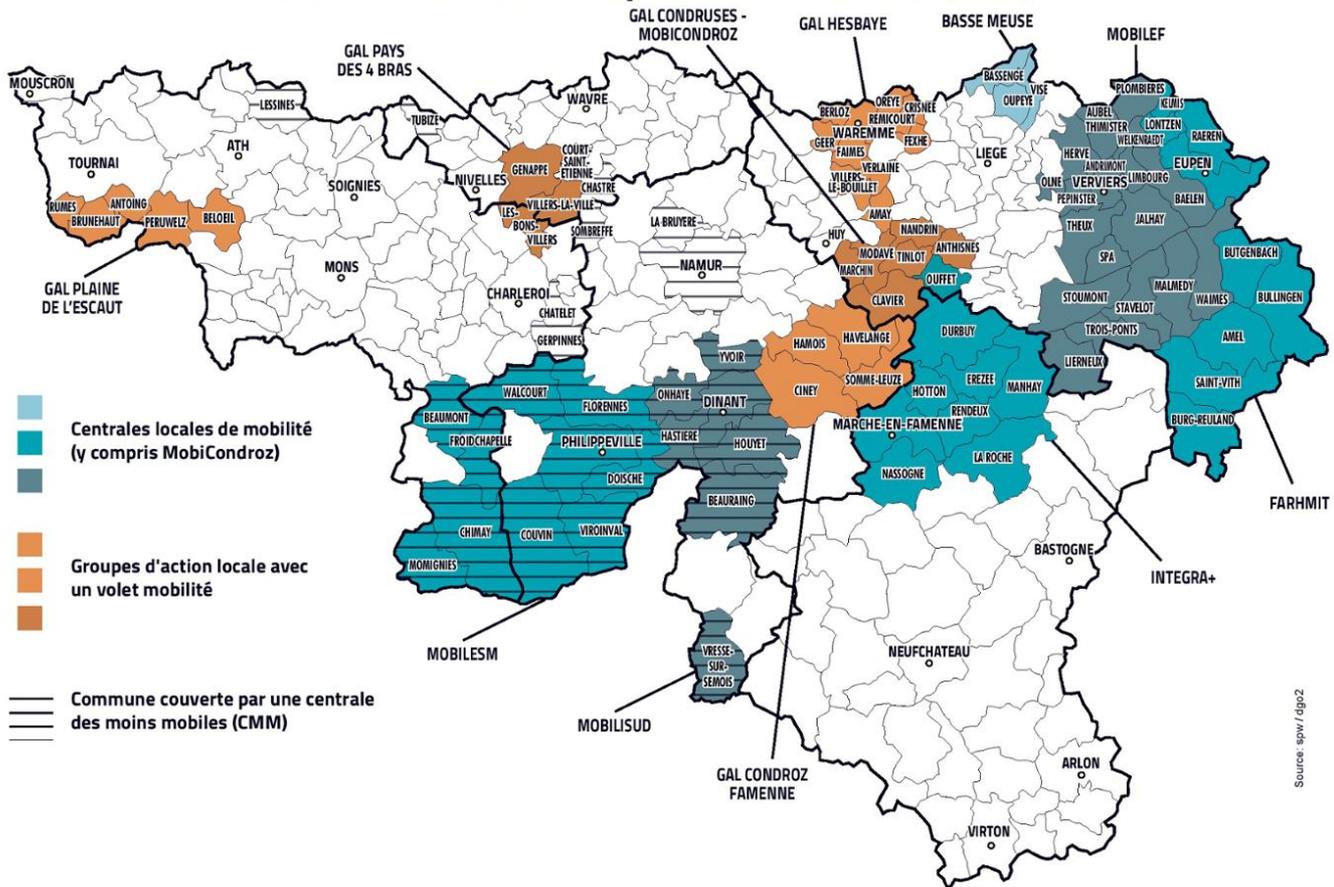
On note qu'un budget de 1,1 million est alloué aux centrales locales pour 2018. Comment sera-t-il réparti ? Quelles seront les missions de la centrale wallonne et celles des centrales locales ? Tout ça doit encore être peaufiné.

Le ministre Di Antonio veut une formule pour chaque Wallon, pas seulement pour les zones couvertes actuellement. Des solutions « développées et pérennisées », promet le ministre. Quelque chose de durable : c'est aussi le souhait des centrales locales, gonflées à bloc et en attente de reconnaissance pour leur travail de proximité. Ça aussi, c'est un tournant. ■ P.S.



mobilité : un enjeu de la ruralité

8 Centrales et 5 Groupes d'action locale (GAL)



Olivier Foubert, directeur de la centrale de mobilité locale Mobilesem : avec six demandes sur dix qui relèvent d'un besoin médico-social, « on n'est pas dans l'accessoire ».

ÉVOLUTION

La mobilité : « Un droit en amont de tous les autres »

« La réflexion sur la mobilité en milieu rural, ce n'est pas neuf. Mais il y a une évolution », observe Corinne Billouez, directrice opérationnelle de la Fondation rurale de Wallonie. « Désormais, quand on aménage une place publique, on ne se demande plus comment en faire un grand parking. On se pose les questions autrement. Parce que le "tout à l'auto" a ses limites, on voit les projets abordés différemment. »

VOIES VERTES : LA MOBILITÉ UTILE
 Mine de rien, les modes de déplacement doux et les usagers faibles se sont fait une place durable dans le débat. « Même si, en milieu rural, la voiture est assez difficile à contourner », reconnaît Corinne Billouez.

Les voies vertes, ces voies lentes et sécurisées qui constituent un maillage entre les villages, commencent à se multiplier dans le cadre d'une opération de développement rural (ODR). « On est dans la mobilité utile, pas seulement dans le tourisme. Ça veut dire que ces circuits, ces voies vertes, permettent de relier un domicile à une école, à des lieux de vie, d'emploi, à des arrêts de bus, pour des usagers non motorisés. Soit les tracés existent, soit on les crée. Et c'est en les multipliant qu'on en développera l'usage au quotidien. Les mentalités évoluent aussi de ce côté. » La Transincourtoise en est un bel exemple, avec son circuit de 11 kilomètres qui relie tous les villages d'Incourt, en évitant une voirie rectiligne assez dangereuse.



La mobilité douce, la mobilité utile, la mobilité inclusive : les concepts émergent parce que les mentalités évoluent.

Et puis, depuis quelques années, on parle aussi de mobilité inclusive. « C'est un droit en amont de tous les autres, souligne Véronique Rousseau, coordinatrice à la Fondation rurale de Wallonie. Il conditionne tout le reste. Si on ne peut pas se déplacer vers la

poste, un travail, le Forem... Il n'y a pas une solution. Il y a une multitude de solutions. Mais on part toujours des besoins des gens : pour les ODR, les groupes d'action locale (GAL) ou les centrales de mobilité, c'est le même processus ascendant. » P.S.