

TRAVAIL DE FIN D'ÉTUDES
en vue de l'obtention du titre de

BACHELIER EN COOPÉRATION INTERNATIONALE

Année académique 2025 -2026

**Quels sont les leviers d'action permettant de
promouvoir la mobilité active en milieu rural, et
comment ceux-ci s'inscrivent-ils dans une logique
de développement durable ?
Avec pour cas d'étude le territoire de la Basse-Meuse**

**Groupe d'Action Locale de la
Basse-Meuse**

Esplanade de Cuyper-Beniest 5,
4671 Saive



Présenté par
VANDERKELEN Laetitia

Travail de Fin d'Études
en vue de l'obtention du titre de

Bachelier en
COOPÉRATION INTERNATIONALE

Année académique 2025 -2026

**Quels sont les leviers d'action permettant de
promouvoir la mobilité active en milieu rural, et
comment ceux-ci s'inscrivent-ils dans une logique
de développement durable ?**

Avec pour cas d'étude le territoire de la Basse-Meuse

**Groupe d'Action Locale de la
Basse-Meuse**

Esplanade de Cuyper-Beniest 5,
4671 Saive

Présenté par

VANDERKELEN Laetitia

GAL

Groupe d'Action Locale

Basse-Meuse

Bassenge - Blegny - Dalhem
Juprelle - Visé



Remerciements

Je tiens à remercier ma maîtresse de stage, Ysaline Fettweis, chargée de mission mobilité active au Groupe d'Action Locale de la Basse-Meuse, pour son accompagnement et sa disponibilité. Je remercie également chaleureusement l'ensemble des membres de l'équipe du GAL Basse-Meuse, et plus particulièrement Marie-Claire Schmitz, coordinatrice de l'ASBL, pour leur accueil et leur soutien. Elles ont grandement contribué à rendre ce stage agréable et enrichissant.

Mes remerciements vont également à ma promotrice de TFE et de stage, Madame Séverine Marchal, professeure à l'HELMo, pour son suivi régulier, ses conseils constructifs et son soutien tout au long de ce travail.

Enfin, je remercie Caroline Leclercq pour sa relecture rigoureuse.

Avant-propos

À une époque où les défis environnementaux et climatiques sont importants, la problématique de la mobilité se présente comme un élément crucial des discussions contemporaines sur le développement durable. En effet, les moyens de transport ont une incidence sur notre empreinte écologique puisque 25.4 % des gaz à effet de serre belges sont produits par les transports. Mais aussi sur notre bien-être quotidien et la façon dont nous organisons nos espaces de vie. Au vu de ces observations, la recherche de solutions plus durables à l'utilisation habituelle de la voiture personnelle apparaît désormais comme une nécessité.

C'est dans ce contexte que s'inscrit ce travail de fin d'études, élaboré en vue de l'obtention du bachelier en Coopération Internationale. L'importance accordée à la mobilité active, notamment la marche et le vélo, est due à l'observation que la mobilité active offre de nombreux avantages, aussi bien d'un point de vue environnemental que du point de vue de la santé et du bien-être. Bien que ces avantages soient largement reconnus, leur adoption reste toutefois restreinte, en particulier dans les zones rurales où la voiture continue souvent d'être le moyen de déplacement de prédilection.

La région de la Basse-Meuse a été sélectionnée comme lieu d'étude du fait de sa connexion directe avec mon lieu stage d'insertion professionnelle, effectué dans le cadre de l'obtention de mon bachelier. Ma préoccupation pour la mobilité active, que je considère comme un enjeu crucial dans le domaine du développement durable, s'est d'abord imposée comme thématique centrale de ce travail. Par la suite, la recherche d'un lieu de stage correspondant à ce thème m'a amenée à rejoindre une organisation implantée en Basse-Meuse. Ainsi, ce territoire s'est révélé être un contexte pertinent et structuré pour entreprendre cette recherche, car il facilite le lien pratique entre les savoirs théoriques, l'expérience de terrain et la réflexion développée dans cet ouvrage final d'étude.

Ce travail vise à approfondir la compréhension des forces qui orientent les décisions de mobilité des personnes, tout en étudiant les conditions requises pour favoriser une adoption plus large de modes de déplacement actifs. Cette interrogation s'intègre à une analyse plus globale sur la transition vers des modes de vie davantage durables et sur l'impact potentiel de la mobilité active dans cette évolution.

L'objectif de ce travail de fin d'études est donc d'apporter une contribution au débat sur les problématiques de mobilité en milieu rural et de favoriser des comportements plus écologiques. Il vise également à alimenter la discussion sur l'importance de la mobilité active dans les zones rurales et à mettre en évidence son potentiel comme moteur de transformation au service du développement durable.

Table des matières

Introduction.....	1
Méthodologie.....	3
Présentation de l'institution d'accueil.....	5
1. Les Groupes d'Action Locale.....	5
2. Le GAL Basse-Meuse.....	6
2.1. Le territoire du GAL Basse-Meuse.....	6
2.2. Les fiches projets du GAL Basse-Meuse.....	8
3. La Basse-Meuse.....	9
Partie 1 : Revue de littérature.....	11
Chapitre 1 : La mobilité active.....	11
1. Ses avantages.....	12
2. Ses freins.....	13
3. Ses leviers d'action.....	14
4. Conclusion.....	14
Chapitre 2 : Le développement durable.....	16
1. Qu'est-ce que le développement durable ?.....	16
2. Comment se calcule le développement durable ?.....	18
3. Les Objectifs de développement durable.....	19
Partie 2 : Enquête quantitative.....	20
Chapitre 3 : Enquête du GAL Basse-Meuse.....	21
1. Première édition (janvier 2025).....	21
Résultats principaux de l'enquête :.....	22
Analyse des réponses de l'enquête :.....	23
2. Deuxième édition (janvier 2026).....	24
Chapitre 4 : Enquête fédérale.....	26
Chapitre 5 : Les comptages cyclistes d'Oupeye.....	29
1. Méthodologie de comptage.....	29
2. Résultats quantitatifs du comptage.....	30
3. Résultats qualitatifs du comptage.....	31
4. Résultats globaux.....	33
Partie 3 : Enquête qualitative.....	34
Chapitre 6 : Entretiens avec des acteurs politiques.....	34
1. La place de la mobilité active dans les politiques publiques.....	34
2. Les infrastructures.....	35

3. Les mentalités et comportements.....	36
4. Le rôle des acteurs.....	36
5. Les impacts environnementaux et sociaux.....	37
6. Les freins à la mobilité active.....	37
7. Les leviers clés.....	38
Chapitre 7 : Entretiens auprès de citoyens.....	39
Conclusion.....	40
Bibliographie.....	42
Annexes.....	46

Introduction

Durant la période de confinement liée à la crise du Covid-19, j'ai utilisé le vélo de manière quasi quotidienne. Ce moyen de transport me permettait non seulement de sortir de chez moi, mais aussi de maintenir un lien social en rencontrant mes amis en extérieur, dans un cadre considéré comme plus sûr. Il me permettait également de pratiquer une activité physique de manière régulière.

Au fil de ces déplacements, j'ai découvert de nombreux chemins et raccourcis à proximité de mon domicile, ce qui a progressivement renforcé mon usage du vélo. À la suite du confinement, cette pratique s'est maintenue, notamment en raison de mon âge qui ne me permettait pas encore de disposer d'un permis de conduire. L'utilisation du vélo s'est ainsi transformée en une véritable habitude dans mes déplacements quotidiens.

Avec le temps, cette pratique régulière a suscité une réflexion personnelle. En effet, malgré les nombreux avantages que je percevais dans l'utilisation du vélo, je constatais que celui-ci restait peu utilisé par les autres usagers. Cette interrogation sur le faible recours au vélo, alors même qu'il procure un sentiment de bien-être et de liberté, est dès lors restée présente dans mon esprit.

Dans le cadre du choix de mon stage de fin de bachelier, j'ai souhaité m'orienter vers une structure locale, afin de pouvoir observer et comprendre concrètement les impacts de ses actions sur mon environnement quotidien. C'est dans cette optique que j'ai intégré une association active sur le territoire de la Basse-Meuse, notamment dans le domaine de la mobilité active. Cette expérience a renforcé mon intérêt pour cette thématique et a contribué à orienter le choix de ce travail de recherche.

Aujourd'hui, si la mobilité active est largement présente dans les discours, elle reste encore peu intégrée dans les pratiques quotidiennes. Pourtant, ses bénéfices, tant pour la santé que pour l'environnement, sont largement reconnus. Comprendre les raisons de ce décalage entre les avantages identifiés et les usages réels constitue dès lors un enjeu important.

Ce travail de fin d'études se concentre spécifiquement sur la mobilité active en milieu rural, avec une attention particulière portée à l'usage du vélo comme mode de déplacement quotidien. Bien que la mobilité active englobe également la marche, l'analyse s'est principalement focalisée sur le vélo, en raison de sa pertinence dans les déplacements de moyenne distance et de son potentiel de développement dans les territoires étudiés.

Le terrain d'analyse retenu est celui de la Basse-Meuse, un territoire caractérisé par un contexte rural et semi-rural. Ce choix permet de mettre en évidence les spécificités de ces espaces, notamment en termes de distances, d'organisation du territoire et d'accès aux infrastructures. Ainsi, les résultats de ce travail doivent être compris dans ce cadre particulier, qui diffère des dynamiques observées en milieu urbain.

Cette recherche s'inscrit dans une perspective de développement durable, en analysant la manière dont la mobilité active peut contribuer à répondre aux enjeux environnementaux, sociaux et économiques actuels.

Au fur et à mesure de mes investigations et réflexions sur le sujet, ma question de recherche s'est construite pour devenir celle-ci : *"Quels sont les leviers d'action permettant de promouvoir la mobilité active en milieu rural, et comment ceux-ci s'inscrivent-ils dans une logique de développement durable ? Avec pour cas d'étude le territoire de la Basse-Meuse"*.

Afin de répondre à cette question de recherche, une méthodologie mixte a été adoptée, combinant des approches quantitatives et qualitatives. D'une part, des données chiffrées issues d'enquêtes et de comptages cyclistes ont été analysées afin d'identifier les principales tendances en matière de mobilité active. D'autre part, des entretiens semi-directifs menés auprès d'acteurs institutionnels et de citoyens ont permis d'approfondir la compréhension des freins et des leviers observés sur le terrain. Cette approche croisée permet ainsi de confronter les apports théoriques aux réalités locales (Baptist, 2025-2026).

En vue de développer cette analyse, le présent travail s'articule en plusieurs parties. Dans un premier temps, une revue de la littérature permet de définir les concepts de mobilité active et de développement durable, ainsi que d'identifier les principaux freins et leviers évoqués dans la littérature scientifique. Dans un second temps, une analyse quantitative sera menée à partir de différentes sources de données, afin d'observer les pratiques de mobilité et déterminer les tendances à l'échelle du territoire étudié. Enfin, une approche qualitative viendra compléter cette analyse à travers des entretiens réalisés auprès d'acteurs institutionnels et de citoyens, permettant d'apporter un éclairage plus approfondi sur les logiques d'action et les réalités de terrain.

Ce travail vise ainsi à mettre en évidence des pistes d'action concrètes et adaptées au contexte rural, susceptibles de favoriser le développement de la mobilité active, tout en contribuant aux objectifs plus larges du développement durable à l'échelle locale.

Méthodologie

La méthodologie mise en œuvre dans le cadre de ce travail de fin d'études repose principalement sur une approche hypothético-déductive. Celle-ci consiste à s'appuyer sur des connaissances théoriques existantes afin de formuler des hypothèses, puis à les confronter à des données empiriques issues du terrain. Dans un premier temps, le recueil de données a débuté par la réalisation d'un état de l'art. Cette étape visait à établir une synthèse des connaissances scientifiques et littéraires relatives aux sujets étudiés, à partir d'articles et de sources académiques (Baptist, 2025-2026). Une première partie a été consacrée à la mobilité active, en identifiant ses avantages, ses inconvénients, ainsi que les principaux freins et leviers à son développement. Une seconde partie s'est intéressée au développement durable, permettant d'en définir les principes et d'examiner les différentes manières de le mesurer. Ces recherches ont permis de mettre en évidence les liens existants entre la mobilité active et le développement durable.

Dans un second temps, ces apports théoriques ont été confrontés à des données de terrain, selon une approche combinant des méthodes quantitatives et qualitatives. Concernant les données quantitatives, trois sources principales ont été mobilisées. La première est une enquête sur les pratiques de mobilité active réalisée par mon lieu de stage en 2025, puis reconduite en 2026. L'analyse s'est principalement concentrée sur l'édition de 2025, qui présente un nombre plus élevé de réponses, tout en constatant une stabilité globale des résultats entre les deux années. La deuxième source est une enquête fédérale portant sur les déplacements domicile-travail en Belgique, permettant de replacer les résultats locaux dans un contexte plus large. Enfin, la troisième source correspond à des comptages cyclistes réalisés dans une commune du territoire de la Basse-Meuse.

En complément, des données qualitatives ont été collectées à travers la réalisation d'entretiens semi-directifs auprès d'acteurs impliqués dans la mobilité active sur le territoire étudié. Plusieurs profils ont été interrogés afin de croiser les points de vue : deux acteurs politiques, une conseillère en mobilité, un utilisateur régulier du vélo et une personne n'utilisant pas ce mode de déplacement au quotidien. Ce choix permet d'articuler des perspectives institutionnelles et des expériences individuelles. Initialement, un entretien avec la maîtresse de stage, experte en mobilité active en milieu rural, avait été envisagé. Toutefois, les échanges réguliers menés durant le stage ont permis d'aborder en profondeur les thématiques centrales de ce travail, rendant cet entretien supplémentaire moins pertinent.

Le choix du terrain d'étude s'est porté sur un territoire rural, dans la mesure où la pratique de la mobilité active y est généralement moins développée que

dans les zones urbaines. L'une de mes motivations personnelles était dès lors la compréhension des spécificités et des freins propres à ce contexte. Le territoire de la Basse-Meuse a été retenu en raison de son lien direct avec mon stage d'insertion socio-professionnelle.

Malgré le soin apporté à la collecte et à l'analyse des données, ce travail présente plusieurs limites qu'il est important de souligner. Tout d'abord, les données issues de l'enquête réalisée par le Groupe d'Action Locale (GAL) Basse-Meuse présentent un biais de sélection, dans la mesure où la diffusion du questionnaire via les réseaux sociaux et les canaux du GAL, les personnes y ayant répondu sont, pour la plupart, déjà sensibilisées à la problématique et aux enjeux de la mobilité active. L'échantillon ne peut donc pas être considéré comme pleinement représentatif de l'ensemble de la population du territoire (Thirion, 2025-226). Ensuite, le nombre d'entretiens réalisés reste limité. Bien que la diversité des profils interrogés permette de croiser différents points de vue, ces résultats ne peuvent pas être généralisés à l'ensemble des acteurs du territoire. De plus, certains entretiens reposent sur des discours pouvant être influencés par des positions institutionnelles, notamment dans le cas des acteurs politiques. Les données issues des comptages cyclistes présentent également certaines limites, dans la mesure où les observations ont été réalisées à des périodes et dans des conditions spécifiques pouvant influencer le nombre de cyclistes observés. Les comparaisons doivent donc être interprétées avec prudence. Par ailleurs, le choix du territoire peut lui-même introduire un biais d'interprétation. Bien que ma connaissance préalable de la Basse-Meuse constitue un avantage pour la compréhension du terrain, elle nécessite une attention particulière afin de maintenir une distance analytique. Enfin, ce travail se concentre principalement sur l'usage du vélo comme forme de mobilité active, ce qui peut limiter l'analyse d'autres modes de déplacement actifs.

Dans le cadre de la rédaction de ce travail, un outil d'intelligence artificielle (Microsoft Copilot) a été utilisé de manière ponctuelle afin de faciliter certains aspects rédactionnels.

Le recours à un terrain d'étude concret apparaît comme essentiel afin de confronter les apports théoriques aux réalités locales. Le stage réalisé au sein du Groupe d'Action Locale de la Basse-Meuse a ainsi constitué un cadre privilégié pour l'observation et l'analyse des pratiques de mobilité active en milieu rural. Ce contexte professionnel, en lien direct avec les thématiques étudiées, permet dès lors d'inscrire la recherche dans une démarche ancrée dans le terrain, dont la présentation détaillée s'impose afin de mieux comprendre les résultats et les analyses développés par la suite.

Présentation de l'institution d'accueil

Mon travail de fin d'études se base en partie sur l'expérience acquise lors de mon stage réalisé auprès de la chargée de mission "Mobilité active" du Groupe d'Action Locale de la Basse-Meuse, un acteur du développement durable territorial en milieu rural. Ce contexte professionnel m'a permis de mieux comprendre les spécificités liées à la mobilité active, donnant naissance à ma question de recherche : *"Quels sont les leviers d'action permettant de promouvoir la mobilité active en milieu rural, et comment ceux-ci s'inscrivent-ils dans une logique de développement durable ? Avec pour cas d'étude le territoire de la Basse-Meuse"*.

La présentation du GAL Basse-Meuse est dès lors une étape importante, afin de comprendre le cadre dans lequel j'ai réalisé cette recherche et la pertinence des analyses développées par la suite. Pour rédiger cette partie, j'ai réalisé un entretien avec la coordinatrice de l'association sans but lucratif, afin de mieux comprendre les enjeux et le fonctionnement de celle-ci. La retranscription de cet entretien se trouve en annexe n°1.

1. Les Groupes d'Action Locale

Dans le cadre de la stratégie wallonne de la Politique Agricole Commune (PAC), et plus précisément de son pilier II consacré au développement durable, financé par le Fonds européen agricole pour le développement rural (FEADER), des Groupes d'Action Locale ont été créés en Belgique depuis 1992 (Toute l'Europe, 2026). Cette initiative s'inscrit également dans le projet européen de Liaison entre Actions de Développement de l'Économie Rurale (LEADER). Les GAL sont des associations sans but lucratif qui œuvrent pour le développement durable sur des territoires ruraux et semi-ruraux. Ils agissent en réalisant et soutenant des projets innovants et participatifs. Les GAL proposent des actions concrètes, des animations, des accompagnements, des mises en réseau et parfois même des formations auprès de publics variés. Ils se présentent comme ayant un rôle *"de facilitateur, de rassembleur et de catalyseur, en favorisant la mise en réseau, la coopération et les partenariats complémentaires"*. Il en existe 2678 à travers l'Europe, ce qui permet de couvrir pas moins de 65 % des territoires ruraux européens (Fédération des Groupes d'Action Locale de Wallonie., s. d.).

Les GAL fonctionnent par "programmation", ce qui signifie qu'ils sont financés pendant 5 ans. En Belgique, chaque GAL reçoit un financement de 1.7 million d'euros pour la programmation actuelle¹. Ce montant est financé à 57 % par

¹ La programmation actuelle est de début 2023 à 2027.

la Région wallonne, à 33 % par l'Europe et les 10 % restants sont financés par les communes ou d'autres partenaires, des subsides ou autres.

Le projet européen LEADER, qui est une source de financement des GAL, repose sur sept principes fondamentaux qui sont les piliers des projets mis en place : l'approche territoriale ; l'approche ascendante ; le partenariat local ; le caractère innovant ; l'approche multisectorielle et intégrée ; la mise en réseau ; la coopération. Tous ces principes sont illustrés dans l'annexe n°2, ils sont la base de la création et de l'organisation de tous les GAL d'Europe.

Un GAL travaille sur des thématiques définies par sa stratégie de développement local, qui est rédigée à partir d'un diagnostic territorial ainsi que par des ateliers participatifs organisés dans chacune des communes du territoire. Ces thématiques et les objectifs de celles-ci sont transposés dans des fiches projets qui sont généralement portées par un chargé de mission de l'ASBL. Toutefois, les fiches projets peuvent être également mises en œuvre par des structures partenaires qui travaillaient déjà sur la thématique. Dans ce cas, cette autre entité travaille pour le GAL et est financée par lui.

2. Le GAL Basse-Meuse

L'ASBL Basse-Meuse Développement (BMD), active dans le développement économique de son territoire, souhaitait intégrer une dimension plus durable à la stratégie de développement de la Basse-Meuse. Pour répondre à cette ambition, elle s'est tournée vers l'approche LEADER et la PAC, qui correspondent parfaitement à cette vision. Elle a donc introduit un dossier de candidature auprès de la Région wallonne. Celui-ci a été accepté, ce qui a permis, en 2024, la création du GAL Basse-Meuse.

Pour pouvoir déposer cette candidature, un diagnostic complet du territoire devait d'abord être réalisé. Cette analyse a été confiée au LEPUR, le Laboratoire d'Études sur les Pouvoirs Publics et la Ruralité, un centre de recherche universitaire spécialisé dans l'étude des villes, des grands territoires et des milieux ruraux. Son rôle consiste notamment à analyser les dynamiques territoriales, les besoins locaux et les enjeux de développement.

Grâce à ce diagnostic, quatre fiches projets ont pu être définies pour la zone du GAL Basse-Meuse : la mobilité active ; la biodiversité et la résilience du territoire ; l'agriculture sociale ; la coopération. Le diagnostic a également permis d'établir la délimitation précise du territoire du GAL.

2.1. Le territoire du GAL Basse-Meuse

Ce diagnostic a également permis de délimiter la zone d'action du GAL. En effet, lorsque l'idée de créer un GAL est née, BMD pensait que les actions

menées se feraient sur six communes différentes. Mais lorsque le diagnostic a été réalisé, une commune a été supprimée de la zone d'action. La commune d'Oupeye (qui faisait pourtant partie des porteurs du projet) s'est vu refuser l'accès au GAL Basse-Meuse, car celle-ci a un degré de ruralité trop faible.

Le degré de ruralité (calculé par le Service Public de Wallonie en 2021) se base sur des données cartographiques de l'occupation et l'utilisation des sols et sur la densité de population par secteur statistique. Un territoire est alors défini comme rural si sa densité est strictement inférieure à 150 habitants par km² ou, si sa densité de population est supérieure à 150 hab./km², mais dont les espaces ruraux couvrent plus de 80 % de la surface totale du secteur statistique. Sont considérées comme espaces ruraux les eaux de surface (rivières, lacs, etc.), les prairies, les zones herbeuses et les forêts. À la suite de ce calcul, les communes sont classées en trois catégories :

- "Commune rurale" si plus de 85 % de sa surface est composée de territoires ruraux.
- "Commune semi-rurale" si 60 à 85 % de sa surface est composée de territoires ruraux.
- "Commune non-rurale" si strictement moins de 60 % de sa surface est composée de territoires ruraux.

Lorsque ce calcul a été réalisé pour le territoire du GAL Basse-Meuse, la commune d'Oupeye a été classée dans les communes non-rurales et n'a dès lors pas pu être intégrée à la zone d'action. C'est pour cela que le territoire du GAL Basse-Meuse ressemble à une forme de fer-à-cheval avec un trou au centre, comme l'illustre l'annexe n°3.

Ce diagnostic territorial a permis d'identifier les besoins et priorités du territoire, ainsi que les axes d'intervention susceptibles de renforcer le développement durable et la cohésion sociale dans la Basse-Meuse. À partir de ces constats, le GAL Basse-Meuse a élaboré cinq fiches projets concrètes, chacune visant à répondre à une thématique spécifique. Ces projets traduisent les enjeux identifiés lors du diagnostic en actions concrètes, allant de la promotion de modes de déplacement durables à la valorisation d'une agriculture respectueuse de l'environnement et du patrimoine agricole local.

Il est important de comprendre que pour chaque nouvelle programmation, un nouveau diagnostic doit être réalisé et donc un calcul du degré de ruralité. Durant cette programmation, les communes de Dalhem et Juprelle sont considérées comme rurales avec respectivement 86.21 % et 85.15 % de degré de ruralité. Les communes de Blegny, Visé et Bassenge ont un indice de ruralité de 65.47 %, 66.58 %, 76.32 % et sont donc considérées comme semi-rurales. La ville de Herstal a un indice de ruralité faible de 24.62 % et n'est donc pas rurale. La commune d'Oupeye, elle, est considérée également

comme non-rurale avec un indice de 57.97 %. Ce qui est donc très proche du pourcentage pour être considéré comme semi-rurale. C'est pourquoi j'ai utilisé des données liées à cette commune. Si nous comparons les indices de ruralité de 2013 à ceux de 2021, la commune de Dalhem est passée du critère de semi-rural à rural et la commune d'Oupeye est passée de semi-rural à urbain. L'indice de ruralité peut donc augmenter comme diminuer. Le territoire du GAL Basse-Meuse n'est alors pas définitif, il pourrait évoluer au fur et à mesure des programmations.

2.2. Les fiches projets du GAL Basse-Meuse

Le GAL Basse-Meuse développe ses actions autour de plusieurs fiches projets complémentaires, chacune répondant à un enjeu spécifique du territoire. La première est la fiche "Mobilité active", pour laquelle j'ai réalisé mon stage de quinze semaines. Cette fiche vise à encourager l'usage du vélo comme moyen de transport quotidien, tant pour les trajets utilitaires que pour les déplacements de loisirs. Les actions menées s'adressent à un large public : les jeunes sont sensibilisés à la sécurité et à la pratique cyclable au travers d'ateliers organisés dans les écoles et les mouvements de jeunesse ; l'ensemble de la population bénéficie d'un soutien pour l'entretien, la réparation ou même l'acquisition d'un vélo ; les personnes âgées ou à mobilité réduite sont accompagnées via des solutions adaptées telles que les vélos électriques, les tricycles ou d'autres dispositifs spécifiques. Le GAL travaille également avec les entreprises afin de les inciter à intégrer le vélo dans leurs plans de mobilité, et accompagne les communes dans la mise en place d'une politique cyclable cohérente à l'échelle du territoire. Cette fiche constitue ainsi un levier essentiel pour la transition écologique locale et pour l'amélioration du cadre de vie en Basse-Meuse.

En parallèle, la fiche projet "Biodiversité" s'attache à renforcer la résilience écologique du territoire. Elle vise à protéger et restaurer les habitats naturels, notamment ceux qui composent la trame verte et bleue, afin de garantir une meilleure continuité écologique entre les milieux. Les habitants sont directement impliqués à travers des activités de sensibilisation, de formation et de participation citoyenne, favorisant une prise de conscience collective des enjeux environnementaux. Le GAL soutient également une agriculture respectueuse des sols et de l'environnement, tout en valorisant les pratiques agricoles traditionnelles et le patrimoine rural local.

La fiche projet "Agriculture sociale", plus récente, a été structurée en deux volets distincts : l'agriculture sociale et l'alimentation locale. Le premier volet consiste à développer un réseau d'acteurs utilisant l'agriculture comme outil d'inclusion sociale, d'accompagnement ou de bien-être. Cela passe par la prospection de nouveaux partenaires, l'organisation de moments de rencontres, la promotion de cette approche auprès de différents publics et la

mise en place d'un label "Terres de liens" destiné à identifier et valoriser ces initiatives. Le second volet se concentre sur l'alimentation durable et les circuits courts : il soutient la promotion des produits locaux, participe aux travaux du Conseil de Politique Alimentaire et accompagne les pouvoirs locaux dans la mise en place de stratégies alimentaires durables, notamment en matière de sensibilisation à une alimentation saine.

Une quatrième fiche, actuellement en cours de construction, est dédiée à la coopération. Celle-ci a pour ambition de développer des projets transnationaux visant à valoriser le patrimoine et les spécificités des régions partenaires. Une collaboration avec plusieurs GAL grecs situés près de la ligne Metaxa (une région du nord de la Grèce) est déjà envisagée. L'objectif est de favoriser les échanges de pratiques, de renforcer les liens européens et de soutenir des initiatives mettant en lumière les atouts culturels ou naturels propres à chaque territoire.

Enfin, en soutien à l'ensemble de ces actions, la fiche projet "Coordination" occupe un rôle fondamental. Bien qu'elle ne fasse pas partie des axes stratégiques initiaux, elle assure la cohérence globale du GAL Basse-Meuse. Elle englobe la gestion administrative, l'organisation interne, le suivi des projets et la coordination entre les différents acteurs impliqués. Financée par l'ASBL Basse-Meuse Développement, cette fiche garantit le bon fonctionnement de l'ensemble de la structure et permet la mise en œuvre harmonieuse des autres projets.

3. La Basse-Meuse

Selon le dictionnaire Larousse, un territoire est *"une portion de l'espace terrestre dépendant d'un État, d'une ville, d'une juridiction ; espace considéré comme un ensemble formant une unité cohérente, physique, administrative et humaine"* (Larousse., s.d.). Si nous nous basons sur cette définition, la Basse-Meuse ne correspond pas complètement à un territoire, puisqu'elle ne possède pas de juridiction administrative. Cependant, si nous prenons en compte l'origine latine du terme *territorium*, qui signifie une étendue sur laquelle vit un groupe humain, la Basse-Meuse coïncide avec cette définition.

La Basse-Meuse est composée de sept villes et communes : Blegny, Dalhem, Visé, Oupeye, Herstal, Bassenge et Juprelle. Elle longe la Meuse depuis la ville de Liège jusqu'à celle de Maastricht. Elle est entourée du pays de Herve et du plateau de Margraten à l'est ainsi que du plateau hesbignon à l'ouest. La Basse-Meuse représente une superficie de 223 km² et possède environ 124.500 habitants (Conférence Permanente du Développement Territorial, 2017).

D'après l'indice de ruralité qui a permis de définir le territoire d'action du GAL Basse-Meuse, le territoire recense deux communes urbaines (Herstal et Oupeye) et cinq communes étant considérées comme rurales ou semi-rurales.

Par ailleurs, la Basse-Meuse est une région riche culturellement grâce à son patrimoine traditionnel. En effet, dans la quasi-totalité des villages qui la composent se déroulent, le temps d'une journée, "les cramignons". Il s'agit d'un défilé où les hommes, vêtus de leur plus beau costume, parquent en chantant et en dansant, chacun accompagné d'une dame en longue robe à travers les rues du village. Cette tradition, datant d'au moins trois siècles, représente une grande part de la richesse culturelle de la Basse-Meuse (Visé Magazine, 2022).

La vie culturelle de la région est également rythmée par les carnivals dans la vallée du Geer, les gildes de la ville de Visé ainsi que les comités de fêtes dans chaque village. Ces traditions se transmettent de génération en génération et sont au cœur de la vie sociale des Bassi-Mosans.

Partie 1 : Revue de littérature

Afin de répondre à ma question de recherche qui est : *“Quels sont les leviers d'action permettant de promouvoir la mobilité active en milieu rural, et comment ceux-ci s'inscrivent-ils dans une logique de développement durable ? Avec pour cas d'étude le territoire de la Basse-Meuse”*, il est nécessaire, dans un premier temps, de réaliser quelques recherches à partir de documents scientifiques afin de bien comprendre quel est le sujet de ce travail de fin d'études. Mais aussi de faire une première ébauche de liste de leviers déjà identifiés dans différents milieux, ainsi que de savoir ce qu'est réellement le développement durable.

Chapitre 1 : La mobilité active

La première chose que j'ai apprise lorsque j'ai débuté mes recherches sur la mobilité active, c'est que, la mobilité active est différente de la mobilité douce, contrairement à l'idée générale reçue.

“Les ‘mobilités actives’ sont les modes de déplacement qui utilisent l'énergie humaine comme source d'énergie principale et se réfèrent principalement à la marche et au vélo (mécanique ou avec assistance électrique)” (Senn & Gonzalez Holguera, 2022, p. 354). La mobilité douce, quant à elle, représente les moyens de transport qui sont doux pour la planète. On peut donc y inclure les mobilités actives, mais aussi les trottinettes électriques, les moyens de transport en commun, les voitures électriques, etc. Cela s'apparente donc à de l'écomobilité.

Historiquement, après la Seconde Guerre mondiale, nos territoires ont connu des modifications importantes dues à la démocratisation de l'automobile. Cette démocratisation a permis, comme l'indique le terme, de donner un accès à un plus grand nombre de personnes aux moyens de transport motorisés et donc, de ce même fait, a permis d'augmenter les distances entre les commodités. Nos villes et villages se sont alors étendus et la culture de la voiture s'est instaurée dans notre quotidien (Audard, 2023).

Depuis l'apparition de crises écologiques (dans les années 2000) et de crises de santé publique (2010), un changement de paradigme se met en place pour réinstaurer les modes actifs dans les aménagements du territoire et dans nos habitudes de vie (Audard, 2023).

La mobilité active est étudiée principalement sous deux angles de vue : la géographie, qui s'intéresse aux facteurs spatiaux et structurels, et la

psychologie, qui explore les attitudes, les normes sociales et les habitudes. Il est également possible d'analyser la mobilité active avec un concept transversal appelé "motilité", c'est-à-dire l'accès, la capacité et l'appropriation de la mobilité active.

Même s'il existe une volonté politique de promouvoir les déplacements actifs, la part modale² de la mobilité active est encore marginale dans les déplacements quotidiens. En Belgique, en 2025, si la marche représentait 22 % des déplacements, le vélo ne comptait que pour 11 % face à une suprématie de la voiture, utilisée pour 60 % des trajets (Service public fédéral Mobilité et Transports, 2024–2025).

1. Ses avantages

La pratique de la mobilité active au quotidien apporte son lot d'avantages pour la santé, pour le portefeuille et aussi pour la planète. Certains sont évidents, tandis que d'autres le sont un peu moins.

Parmi les avantages évidents, il y a la réduction de la pollution. Que ce soit les gaz à effet de serre (CO₂), les polluants atmosphériques locaux (NO₂), ou même la pollution sonore, la mobilité active permet de diminuer la quantité de pollution produite. En Belgique, 25.3 % des émissions de gaz à effet de serre sont produites par les transports. La diminution de l'utilisation de la voiture a donc un rôle important dans notre lutte face à la crise environnementale (Écoconso, 2025).

La pratique de la mobilité active a évidemment des effets positifs sur la santé. L'activité physique liée au déplacement quotidien permet de diminuer le risque de maladies comme le diabète de type II, l'obésité, les maladies cardiovasculaires et certains cancers (Audard, 2023). De plus, elle permet d'augmenter l'espérance de vie (Teran Escobar, 2022).

En plus des bienfaits physiques, il existe également des bienfaits psychiques. Les utilisateurs du vélo ressentent une réduction du stress et une augmentation du sentiment de bien-être. Ces bénéfices permettent une meilleure performance au travail (Teran Escobar, 2022). De plus, le temps de trajet crée un moment de décompression entre le boulot et la vie personnelle.

Un troisième impact positif important de la mobilité active est d'ordre économique avec une réduction des coûts. Pour le particulier, l'utilisation du vélo coûte peu en énergie mais aussi en entretien. De plus, la mobilité active fait diminuer la sédentarité des personnes, ce qui réduit leurs problèmes de santé et engendre donc moins de coûts médicaux (Lavadinho & Pini, 2005).

² Proportion occupée par un mode de déplacement donné par rapport aux autres modes de déplacements considérés (OQLF, 2025).

L'utilisation du vélo permet aussi une réduction des coûts pour la société. À Stockholm, il a été calculé que un investissement en infrastructures de 100 millions d'euros permet, sur une année, une diminution de 12.5 millions d'euros en coût de santé dus à une augmentation de l'activité physiques, mais aussi une diminution de 1.2 million d'euros grâce à une réduction de la pollution de l'air. Cependant, ces investissements amènent aussi une augmentation de 0.3 million de coûts dus aux nouveaux cyclistes qui respirent plus d'air pollué, et une augmentation de 0.2 million liée aux accidents. Le coût des nouvelles infrastructures cyclables et de leur entretien est moins important que l'entretien du réseau routier (Senn & Gonzalez Holguera, 2022).

Pour finir, il existe aussi des avantages sociaux. Les voitures occupent 50 à 300 fois plus d'espace que le vélo. Si la part automobile diminue, cela permettra de libérer de la place pour la création d'espaces verts et de zones de rencontre. Ces espaces permettront plus d'interactions sociales et renforceront le capital humain.

2. Ses freins

Malheureusement, il existe une grande quantité de freins qui empêchent le succès de l'utilisation de la mobilité active au quotidien.

La quantité d'infrastructures adaptées au vélo constitue un frein majeur; elle est même souvent citée comme étant le premier frein (Audard, 2023). Ce manque d'infrastructures amène également la peur d'accidents avec des véhicules motorisés (Senn & Gonzalez Holguera, 2022).

L'incivilité des personnes est aussi une source de freins. Le comportement des automobilistes est parfois agressif, ce qui fait peur aux cyclistes. Il existe également un ressenti d'insécurité personnelle dans les espaces publics, particulièrement pour les femmes ou durant des déplacements tardifs, ainsi que la peur du vol de vélo, ce qui pourrait être facilement amélioré par des aménagements de stationnement vélo sécurisés (Teran Escobar, 2022).

Dans les zones urbaines, rouler à vélo au milieu de la circulation augmente l'inhalation des polluants atmosphériques, ce qui donne l'impression que cela est moins bon pour la santé. Cependant, des études montrent que les bénéfices de l'activité physique l'emportent largement sur ce risque (Senn & Gonzalez Holguera, 2022).

Les distances de déplacement et le relief sont des freins évidents. Les déplacements au-delà de 5 à 15 km sont considérés comme trop longs pour être réalisés à vélo. Une topographie accidentée amène la difficulté des

montées, ce qui n'est pas toujours facile à faire à vélo (surtout musculaire) (Senn & Gonzalez Holguera, 2022).

L'utilisation du vélo au quotidien demande une planification importante. En effet, il est nécessaire de s'organiser dans certains cadres familiaux, s'il faut aller chercher les enfants, aller faire les courses et aller au travail. Les conditions météorologiques peuvent aussi amener leurs contraintes organisationnelles, mais surtout un manque de confort (Teran Escobar, 2022).

Finalement, il existe aussi des freins psychosociaux. La voiture est perçue comme un symbole de liberté, mais aussi comme un statut de classe sociale et de confort dans notre société. Déconstruire cette habitude d'utiliser la voiture comme moyen de déplacement unique serait coûteux psychologiquement (Teran Escobar, 2022).

3. Ses leviers d'action

Concernant les leviers d'action possibles pour soutenir la mobilité active, il en existe de deux types : des durs et des doux. Les leviers durs s'attaquent aux problèmes structurels et économiques tandis que les leviers doux prennent plutôt des mesures comportementales.

Concernant les leviers structurels et économiques, il existe évidemment la création de pistes cyclables sécurisées et continues qui permettent de rassurer les cyclistes. La création de zones 30 ou de rues cyclables a aussi son importance pour augmenter le nombre d'utilisateurs du vélo (Audard, 2023).

De plus, il existe des incitants financiers comme la gratuité de vélos en libre-service, des primes d'achat ou des indemnités kilométriques vélo. Toutes ces aides financières encouragent le report modal (Teran Escobar, 2022). Pour développer l'utilisation du vélo, il existe évidemment des solutions dissuasives à l'utilisation de la voiture. L'instauration de zones à faibles émissions et la réduction du nombre de places de stationnement permettent de diminuer la facilité d'usage de la voiture (Teran Escobar, 2022).

Quant aux leviers d'actions doux, fournir de l'information claire aux cyclistes avec des temps de parcours réels est une solution assez efficace et facile à mettre en place (Audard, 2023).

4. Conclusion

En définitive, la mobilité active est un levier clé pour agir face aux enjeux actuels tant environnementaux que sanitaires, économiques et sociaux. Même si elle apporte beaucoup de bienfaits (réduction des émissions, amélioration

de la santé, diminution des coûts et renforcement du lien social), sa pratique est encore peu répandue face à la forte habitude de l'utilisation de la voiture.

Cette faible adoption s'explique par une combinaison de freins structurels, organisationnels et psychosociaux, qui limitent fortement son développement, en particulier dans les territoires peu denses. Toutefois, l'analyse de la littérature met aussi en évidence l'existence de nombreux leviers d'action, qu'ils soient d'ordre infrastructurel, économique ou comportemental, permettant de favoriser un report modal vers les mobilités actives.

Ainsi, la mobilité active ne dépend pas uniquement des choix individuels, mais bien d'un ensemble d'actions impliquant les politiques publiques, l'aménagement du territoire et l'évolution des représentations sociales. Cette complexité souligne la nécessité d'inscrire son développement dans une approche globale, ce qui conduit naturellement à la notion de développement durable, abordée dans le chapitre suivant.

Chapitre 2 : Le développement durable

La promotion de la mobilité active ne peut être envisagée indépendamment des enjeux plus larges auxquels notre société est aujourd'hui confrontée. En effet, encourager les modes de déplacement alternatifs à la voiture s'inscrit pleinement dans une réflexion globale sur la manière de concilier développement territorial, bien-être des populations et préservation de l'environnement.

Dans ce contexte, le concept de développement durable apparaît comme un cadre d'analyse incontournable. Il permet de structurer les actions publiques et privées autour d'un objectif commun : répondre aux besoins actuels tout en garantissant la capacité des générations futures à répondre aux leurs.

Dans le cadre de ce travail de bachelier en Coopération Internationale, il est donc essentiel de comprendre ce concept, ses origines, ses principes fondamentaux ainsi que les outils permettant de l'évaluer. Cela permettra, par la suite, d'analyser dans quelle mesure les leviers de promotion de la mobilité active s'inscrivent dans une logique de développement durable, en particulier dans le contexte spécifique d'un territoire rural comme celui de la Basse-Meuse.

1. Qu'est-ce que le développement durable ?

À la suite de la Seconde Guerre mondiale, la comptabilité nationale³ a été créée afin de mesurer la richesse et de guider les États dans leurs décisions politiques. Avec elle, est venue l'envie de compléter les indicateurs économiques afin de prendre en compte le bien-être des citoyens et l'état de la société.

C'est en 1960, dans un contexte de prospérité, que cette envie s'est réellement manifestée avec le "mouvement des indicateurs sociaux". Celui-ci avait pour objectif d'exprimer, par des données quantitatives, l'état de l'activité économique et sociale d'une nation dans différents domaines : pauvreté, emploi, santé, logement, éducation, etc. Cependant, ce mouvement a disparu avec les crises économiques de 1974 et 1979. Toutefois l'idée a continué de se développer et de s'affiner (Perret, 2009).

Parallèlement, la prise de conscience des questions écologiques et environnementales commence à émerger dans la société. Par exemple, en 1972, la Déclaration de Stockholm des Nations Unies permet de placer la

³ La représentation globale, détaillée et chiffrée de l'activité économique d'un pays dans un cadre comptable équilibré (Insee, 2026).

problématique de l'environnement comme une question majeure internationale (Zaccai, 2014).

Finalement, en 1987, la Commission mondiale pour l'Environnement et le Développement (CMED)⁴ a publié le Rapport de Brundtland, intitulé "Notre avenir commun". Ce rapport a permis la création d'un concept unissant ces nouveaux enjeux sociétaux : le développement durable⁵.

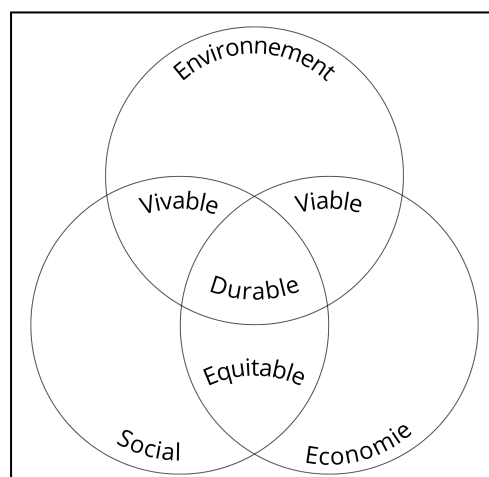
Ce dernier est alors défini de la manière suivante : *"Le développement durable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs"* (World Commission on Environment and Development, 1987).

Des précisions sur deux concepts fondamentaux de cette définition sont également apportées :

- *"le concept de "besoins", et plus particulièrement des besoins essentiels des plus démunis, à qui il convient d'accorder la plus grande priorité, et*
- *l'idée de limitations que l'état de nos techniques et de notre organisation sociale impose sur la capacité de l'environnement à répondre aux besoins actuels et à venir."* (World Commission on Environment and Development, 1987).

Cette définition introduit également la notion d'équité⁶ intergénérationnelle. En effet, le développement durable vise à limiter, voire à éviter, tout impact négatif sur *"la capacité des générations futures"*. Cela suppose donc de prendre en considération les besoins des prochaines générations et de garantir une répartition équitable des ressources et des opportunités entre les différentes générations.

Le développement durable est un concept holistique qui se base sur trois piliers : économique, social et environnemental. Le développement durable est le croisement entre ces trois dimensions, ce qui les met parfois en tension les unes avec les autres (Fikri, Rhalma & Enseignement Professeur, 2023). En effet, lorsque le développement économique croise le développement social, cela devient un développement équitable (il s'agit de concilier solidarité, justice sociale



⁴ La CMED a été créée par l'Organisation des Nations unies (ONU) en 1983 à cause d'un contexte de crises multiformes : économiques (chocs pétroliers), sociales et écologiques.

⁵ Pour l'anecdote, la première traduction du rapport de l'anglais vers le français utilisait le terme développement "soutenable" (Zaccai, 2014).

⁶ L'équité ajuste le traitement de chacun à ses capacités afin d'arriver au même résultat. A ne pas confondre avec l'égalité qui donne à chacun le même traitement alors que les capacités de chacun sont différentes. Une illustration est disponible en annexe n°4 pour mieux comprendre cette différence.

et performances économiques). Lorsque la dimension sociale rencontre la dimension environnementale, on parle alors d'un développement viable (où les conditions de vie et la santé des populations sont partagées dans un environnement sain). Et, quand l'économie croise l'environnement, le développement devient viable (ce sont des modes de production et de consommation compatibles avec la préservation des ressources naturelles.) Finalement, il faut que ces trois dimensions se rencontrent pour que l'on puisse parler de développement durable, c'est donc un développement qui est tant équitable, viable et viable, comme le montre le graphique ci-dessus.

2. Comment se calcule le développement durable ?

Selon Perret (p.58), *"un indicateur est un chiffre qui 'renseigne' sur un phénomène ou une situation. Il peut servir à étayer et illustrer un diagnostic, à comparer des performances ou à évaluer une action"*. Les indicateurs permettent de représenter la réalité. On imagine donc que le développement durable peut facilement se mesurer grâce à un indicateur et qu'il est alors possible de réaliser des comparaisons temporelles mais également géographiques.

Malheureusement cela n'est pas le cas, il existe une quantité énorme d'indicateurs différents. Peu fonctionnent très bien et sont connus du grand public (comme par exemple l'IDH, l'indice de développement humain), mais d'autres beaucoup moins (comme le PIB Vert ou l'Indice de Bien-être Économique Durable) (Perret, 2009).

Pour quantifier le développement durable, il existe plusieurs approches possibles. La première est représentée par les indicateurs synthétiques : ils résument la complexité réelle en un chiffre unique pour faciliter la comparaison. Il existe par exemple d'IDH ou l'empreinte écologique. Une autre possibilité est l'utilisation d'une batterie d'indicateurs, c'est-à-dire une collection de données structurées par thèmes. Cela permet une vision plus détaillée mais perd en lisibilité globale et en compréhension.

La difficulté principale des indicateurs de développement durable réside dans sa territorialisation. Si l'on souhaite un indicateur de qualité, il est nécessaire que celui-ci soit adapté au territoire. Toutefois, si un indicateur est adapté à un territoire, celui-ci n'est plus transposable à un niveau global. Or, il faut *"agir localement pour résoudre un problème global"* (Decamps & Vicard, 2010, p.750), ce qui est le cas du développement durable. Il n'existe pas de système d'indicateurs de référence généralisable à toutes les situations locales.

3. Les Objectifs de développement durable

Malgré les avancées réalisées grâce aux Objectifs du Millénaire pour le développement, la nécessité d'un cadre plus ambitieux et universel s'est imposée. C'est dans cette optique que les Objectifs de Développement Durable (ODD) ont été adoptés en 2015 par les Nations Unies, dans le cadre de l'Agenda 2030. Ceux-ci se composent de 17 objectifs et de 169 cibles visant à répondre de manière intégrée aux défis économiques, sociaux et environnementaux à l'échelle mondiale (Nations Unies, 2015).

Les ODD se distinguent par leur caractère universel, ils concernent tous les pays, qu'ils soient développés ou en développement, ainsi que par leur approche systémique, qui reconnaît les interdépendances entre les différentes dimensions du développement durable. Parmi ces objectifs, certains sont directement liés aux questions de mobilité, tels que la lutte contre le changement climatique (ODD 13), la promotion de villes et communautés durables (ODD 11) ou encore la santé et le bien-être (ODD 3).

Ainsi, le développement de la mobilité active s'inscrit pleinement dans la réalisation de ces objectifs, en contribuant simultanément à plusieurs dimensions du développement durable. Cette articulation souligne l'importance d'intégrer les politiques de mobilité dans une vision globale et cohérente, orientée vers la transition écologique et sociale des territoires.

Partie 2 : Enquête quantitative

La revue de littérature présentée dans la première partie de ce travail a permis de déterminer les concepts clés liés à la mobilité active et d'identifier des leviers d'action potentiels pour augmenter son développement, tels que le développement d'infrastructures cyclables sécurisées, la mise en place d'incitants financiers ainsi que des actions de sensibilisation et d'information. Néanmoins, ceux-ci restent en grande partie théoriques. Il semble alors nécessaire de confronter ces données à la réalité de terrain afin de vérifier leur adéquation à un contexte rural, en particulier celui de la Basse-Meuse.

C'est dans cet objectif que la seconde partie du travail vise à analyser, à partir de données quantitatives récoltées sur le terrain, les pratiques de mobilité active dans la Basse-Meuse. Elle a aussi pour but d'identifier les freins et leviers qui influencent l'utilisation du vélo au quotidien. L'intention est de comprendre la situation de terrain et de compléter les données scientifiques.

Cette analyse repose sur trois sources de données complémentaires. Pour débiter, il s'agit d'une enquête réalisée par le Groupe d'Action Locale de la Basse-Meuse. Elle permet de comprendre les perceptions des habitants et la réalité locale. La deuxième source utilisée dans ce chapitre est une enquête fédérale belge. Elle donne la possibilité d'une vision plus large des pratiques de mobilité en Belgique et en Wallonie. La dernière source est un comptage cycliste réalisé dans la commune d'Oupeye, qui permet de quantifier la fréquentation cyclable basée sur une observation.

En croisant des données déclaratives et données issues de l'observation, mais aussi locales et nationales, cela permet de renforcer la validité des analyses et de comprendre les écarts éventuels entre les perceptions et les pratiques. Cela représente un atout pour identifier des leviers d'actions adaptés aux réalités de terrain.

Malheureusement, ces différentes sources présentent certaines limites méthodologiques, notamment en ce qui concerne la représentativité des échantillons ou l'influence de facteurs externes (comme la météo lors de comptages cyclistes par exemple). De ce fait, les analyses proposées dans cette deuxième partie sont interprétées avec prudence.

Chapitre 3 : Enquête du GAL Basse-Meuse

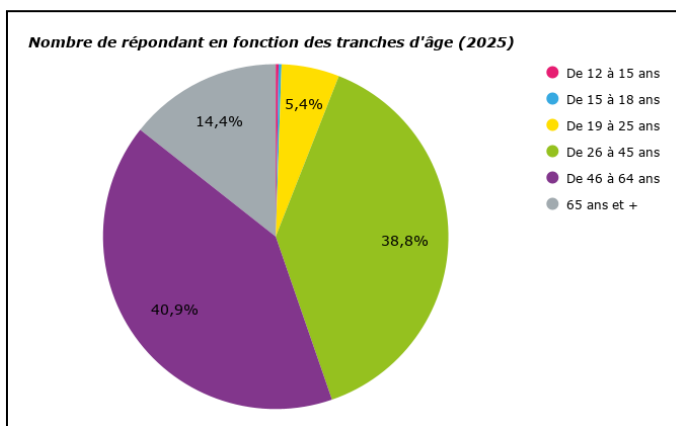
1. Première édition (janvier 2025)

Le premier projet de la chargée de mission "Mobilité active", lors de son arrivée en novembre 2024 au GAL Basse-Meuse, a été de réaliser une enquête sur l'utilisation du vélo dans la Basse-Meuse afin de pouvoir mener des projets répondant aux besoins du public. Cette enquête s'est déroulée du 06 janvier au 09 février 2025 et a donc duré cinq semaines.

La diffusion de cette enquête s'est faite par les réseaux sociaux (Facebook et Instagram) ainsi que par des affiches aux points de rendez-vous clés du territoire. Finalement, 460 personnes ont répondu à l'enquête, ce qui a permis de déterminer quelques informations importantes. Cependant, hors des 460 personnes, 91 réponses ont été mises de côté pour l'analyse des réponses, car ces personnes ne venaient pas du territoire du GAL Basse-Meuse. Cet échantillon n'est évidemment pas représentatif de la population générale, car ce sont principalement des personnes qui s'intéressent au GAL (et dont une partie est sensible à la mobilité active) qui ont répondu à l'enquête.

L'échantillon de l'enquête se compose d'une personne âgée de 12 à 15 ans, d'une personne de 15 à 18 ans, de 20 personnes de 19 à 25 ans, de 143 personnes de 26 à 45 ans, de 151 personnes de 46 à 64 ans et de 53 personnes âgées de plus de 65 ans. Les classes d'âge les plus jeunes sont sous-représentées, ce qui limite fortement l'analyse intergénérationnelle.

Le questionnaire est disponible en annexe n°5, suivi des graphiques représentant les réponses.



Résultats principaux de l'enquête :

Fréquence d'utilisation du vélo :

- Quotidien : 8.20 %
- 3 à 4 fois semaine : 18.50 %
- 1 à 2 fois semaine : 17.50 %
- Quelques fois par mois : 15.9 %
- Quelques fois par an : 20.10 %
- Jamais : 19.80 %

→ 44.2 % utilisent le vélo au moins une fois par semaine.

→ 55.8 % ont une pratique faible ou inexistante.

Les types de trajets :

- Travail : 35.5 %
- Loisir : 31.6 %
- Services/commerces : 13.2 %
- École : 5.6 %
- Transports publics : 1.7 %
- Autres : 12.4 %

Distance moyenne des trajets :

- Moins de 3 km : 7.70 %
- De 3 à 5 km : 17.1 %
- De 5 à 10 km : 20.1 %
- Plus de 10 km : 55.1 %

Freins principaux à l'usage du vélo (question à choix multiple) :

- Manque d'infrastructures cyclables : 93 personnes
- Météo : 62 personnes
- Manque de temps : 19 personnes
- Peur de faire un accident : 19 personnes
- Distance : 18 personnes
- Confort insuffisant : 17 personnes
- Peur du vol : 13 personnes
- Problèmes de santé : 8 personnes
- Absence de stationnement à l'arrivée : 5 personnes
- Peur d'emprunter les ponts : 5 personnes

Freins complémentaire (réponses spontanées) :

- L'organisation familiale (les enfants qui doivent être conduits à l'école primaire).
- Trajet trop long (01h05).
- La voiture est démotivante pour l'utilisation du vélo.
- Le danger de la circulation.

Incitants majeurs :

- Création de pistes cyclables sécurisées
- Amélioration des pistes existantes
- Plus de parkings à vélos sécurisés
- Accès plus facile à vélo qu'en auto lors d'événement
- Une prime de son employeur ou récompense
- Une application avec toutes les infos vélo
- Des conseils pour réparer son vélo
- Pouvoir louer un vélo électrique
- Suivre une formation pour rouler dans le trafic

→ Plus de 70 % des répondants citent les infrastructures comme levier principal.

Autres pistes d'amélioration :

- Limiter la vitesse des véhicules dans les villages.
- Centraliser les itinéraires existants en Basse-Meuse.
- Réparer les trous dans les chaussées.
- Pouvoir prendre une douche en arrivant au bureau.
- Faire des dimanches sans voiture.
- Sensibiliser les automobilistes à la présence des cyclistes.
- Avoir une voiture au travail pour effectuer les déplacements professionnels
- Mieux éclairer les routes de campagne et le Réseau Autonome des Voies Lentes (RAVeL).
- Découvrir des voies cyclables en groupes et instaurer des vélobus⁷.
- Nettoyer et déneiger les pistes cyclables autant que les routes.
- Octroyer des primes à l'achat et à la prise d'assurance.

Analyse des réponses de l'enquête :

Cette enquête montre que l'usage du vélo est encore minoritaire au quotidien, mais qu'il y a un fort potentiel de progression si les freins structurels sont levés.

⁷ Un vélobus est un groupe d'élèves qui vont à vélo ensemble à l'école.

a. Une pratique régulière pour moins de la moitié des sondés

Bien que 44.2 % des répondants utilisent le vélo au moins une fois par semaine, une majorité (55.8 %) l'utilise encore peu ou jamais. Les trajets sont principalement motivés par le travail (35.5 %) et les loisirs ou activités sportives (31.6 %).

b. Des distances parcourues importantes

La majorité des usagers effectuent des trajets longs : plus de 55 % parcourent plus de 10 km par trajet aller. Le vélo n'est pas seulement utilisé pour de l'ultra-proximité, ce qui peut expliquer l'intérêt pour la location de vélos électriques mentionné dans les incitants. Ce résultat peut toutefois être modéré. La proportion élevée de trajets longs peut s'expliquer par le biais d'échantillonnage présenté plus tôt, les répondants étant sûrement déjà sensibilisés.

c. Principaux obstacles : les infrastructures et la sécurité

Le manque d'infrastructure cyclable est de loin le premier frein (choisi par 93 personnes), suivi de près par les conditions météo. L'insécurité routière est le troisième facteur dissuasif le plus important, qu'il s'agisse de la peur des accidents, du danger de la circulation ou de la vitesse des véhicules.

d. Les leviers possibles

Suite à cette enquête, on constate que certains leviers sont évidents pour encourager le passage de la voiture au vélo comme moyen de transport au quotidien :

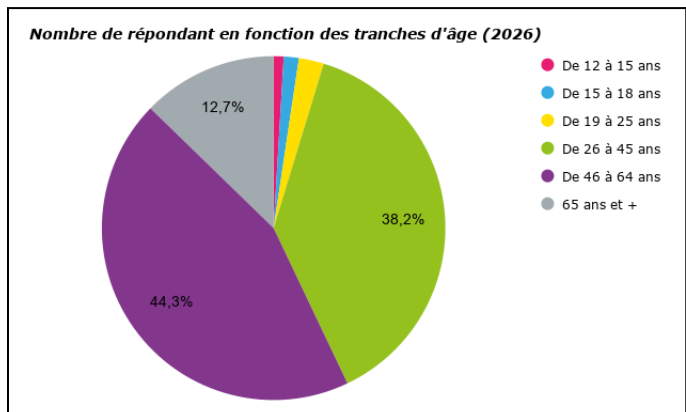
- La sécurisation des voies : plus de 7 personnes sur 10 considèrent que la création ou l'amélioration de pistes cyclables sécurisées est le meilleur incitant.
- Les services et le confort : l'installation de parkings sécurisés, l'accès à des douches au bureau, ainsi que le nettoyage et le déneigement des pistes sont des demandes citées à plusieurs reprises.
- Le soutien financier et logistique par le lieu de travail : l'octroi de primes (employeur ou achat), l'accès à des formations pour rouler dans le trafic et la mise à disposition d'une voiture de société pour les déplacements professionnels ponctuels faciliteraient la transition.

2. Deuxième édition (janvier 2026)

Un an après la première édition de l'enquête sur l'utilisation du vélo au quotidien du GAL Basse-Meuse, la deuxième édition a été lancée. Celle-ci s'est déroulée du 05 janvier au 08 février 2026, la durée et la période étaient donc identiques à la première édition. L'objectif est de réaliser cette enquête chaque année afin de pouvoir mesurer l'évolution de la place du vélo dans la région de la Basse-Meuse, mais aussi de comprendre les pratiques des cyclistes au

quotidien, d'identifier les freins à l'usage du vélo pour celles et ceux qui ne le pratiquent pas encore.

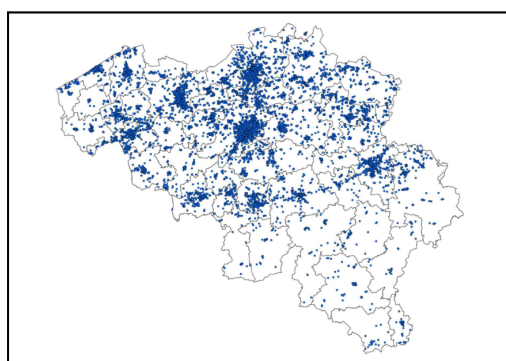
La chargée de mission "Mobilité active" avait pour but d'atteindre les 200 réponses au questionnaire, ce qui a été le cas puisque 228 personnes y ont répondu. L'échantillon en termes d'âge était pratiquement le même que celui de l'année 2025 comme le montre le graphique ci-contre. Les réponses obtenues à ce questionnaire étaient sensiblement les mêmes qu'en 2025. Il n'y a pas de changement notable dans les statistiques recueillies.



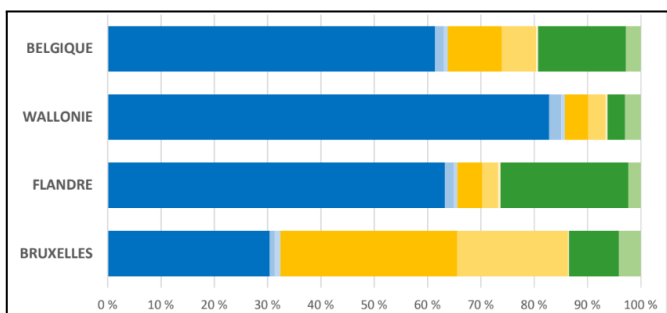
Chapitre 4 : Enquête fédérale

Depuis 2005, le Service public fédéral Mobilité et Transports (SPF MT) organise une enquête sur les déplacements domicile-travail en Belgique tous les trois ans. Cette enquête a trois objectifs : prendre de meilleures décisions et comprendre l'évolution de la mobilité ; sensibiliser les employeurs aux solutions qu'ils peuvent mettre en place pour favoriser les déplacements plus durables ; et amener la discussion des déplacements domicile-travail au sein des entreprises. Les employeurs dont l'entreprise dépasse les 100 personnes ont l'obligation de répondre à cette enquête (Service public fédéral Mobilité et Transports, 2024–2025).

Lors de la dernière édition 2024 – 2025, près de 1.8 million de travailleurs ont été concernés, ce qui représente environ 40 % des salariés belges. Cette enquête se base sur toute la Belgique, cependant la plupart des entreprises avec au minimum 100 employés se trouvent majoritairement dans le nord du pays ce qui explique cette disproportionnalité présente sur la carte.



Les résultats de cette enquête montrent que la Wallonie est la région avec le moins d'utilisation du vélo pour les trajets domicile-travail (seulement 3.3 %), tandis qu'à Bruxelles 9.4 % des trajets se font à vélo et en Flandre, c'est 24 % des trajets domicile-travail qui se font à vélo.



Cependant, c'est en Wallonie qu'il y a une plus grande augmentation de l'utilisation du vélo. Entre 2005 et 2024, l'utilisation du vélo a augmenté de 154.2 %. Sur les 19 dernières années, on remarque que la part des modes actifs ne cesse d'augmenter, que celle des transports en commun ne fluctue pas et que celle des modes privés motorisés diminue. De plus, dans l'analyse des résultats de l'enquête, il est indiqué que : *"Le vélo est le mode de déplacement qui a connu la plus forte augmentation dans toutes les régions au fil des années"* (Service public fédéral Mobilité et Transports, 2024–2025, p.11).

On peut donc supposer que ces fluctuations vont continuer jusqu'à ce que, peut-être, le vélo devienne un moyen de transport important en Wallonie, comme c'est déjà le cas à Bruxelles.

Dans cette enquête, plusieurs facteurs qui favorisent l'utilisation du vélo sont mis en avant :

1. L'évolution des technologies : elle a une influence évidente sur la croissance de la popularité du vélo. Les vélos électriques et speed pedelecs permettent de se déplacer avec un effort physique moins important qu'avec un vélo musculaire. Ils permettent également d'atteindre des parcours de plus longues distances et/ou avec un relief plus important.
2. La distance domicile-travail : l'enquête montre que les modes actifs (vélo et marche), sont majoritairement utilisés pour les trajets inférieurs à 5 kilomètres, où ils représentent plus de 40 % des moyens de déplacement. Même lorsque la distance s'allonge, entre 5 et 15 kilomètres, ces modes restent bien présents, avec encore 22 % des trajets effectués de manière active.
3. Les politiques de mobilité des employeurs : il existe des mesures d'incitation mises en place dans des entreprises qui ont un réel impact sur le choix du vélo comme l'incitation financière, l'offre d'équipement (vélo en leasing ou flotte de vélos dans l'entreprise) et les infrastructures sur le lieu de travail (la présence de parkings à vélos sécurisés, de douche et/ou de vestiaires).
4. L'infrastructure et la sécurité publique : la qualité et la présence de pistes cyclables et de zones d'adaptation de vitesse (zone 30) sont des facteurs qui augmentent la sécurisation des itinéraires et donc la quantité de cyclistes sur ces itinéraires.
5. Le degré d'urbanisation : la pratique de la mobilité active augmente davantage dans les zones urbaines que dans les zones rurales et semi-rurales.
6. Le relief : il est perçu comme un obstacle encore important en Wallonie, ce qui est moins le cas en Flandre.
7. L'organisation du travail : les horaires flexibles permettent d'éviter les heures de pointe et donc les moments les plus dangereux et stressants, ce qui facilite l'utilisation du vélo.

Dans l'ensemble, l'enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail met en avant de grandes différences entre les régions belges en matière de mobilité. La Wallonie est la région où l'utilisation du vélo est la plus faible, mais elle est aussi celle où son augmentation est la plus importante depuis 2005. L'enquête démontre de manière implicite différents facteurs qui permettent l'augmentation de l'utilisation du vélo au quotidien tels que la démocratisation du vélo à assistance électrique (VAE), la distance des trajets, le relief, les politiques de mobilité et bien d'autres encore.

Chapitre 5 : Les comptages cyclistes d'Oupeye

Ce chapitre est consacré à la présentation et à l'analyse de comptages cyclistes qui ont été réalisés dans une commune du territoire de la Basse-Meuse afin d'obtenir une aide financière de la Région wallonne.

Après une présentation de la méthodologie de comptage, ce chapitre montre les résultats de l'analyse en deux temps : d'une part avec une partie quantitative et d'autre part avec une partie qualitative.

1. Méthodologie de comptage

Dans le cadre du droit de tirage⁸ du Plan d'Investissement mobilité active communal et intermodalité 2022 - 2024 (PIMACI), la Région wallonne a rédigé une méthodologie de comptage des cyclistes à destination des villes et communes de Wallonie. Ce droit de tirage avait pour objectif d'octroyer des fonds afin que des aménagements soient réalisés en faveur des cyclistes et des piétons. Pour recevoir cette aide financière, les villes et communes devaient organiser des comptages cyclistes au minimum une fois avant la réalisation des travaux et devront, au minimum une fois par an, pendant dix ans après la réalisation des travaux, réaliser des comptages. C'est pourquoi la Région wallonne a rédigé une méthodologie de comptage pour qu'ils soient réalisés de la même manière dans chaque commune et que les résultats soient plus faciles à analyser et à comparer.

Ces comptages permettent évidemment de mesurer l'impact des nouvelles infrastructures, mais ils sont également une bonne base pour réaliser un monitoring⁹ sur l'ensemble d'un territoire.

Dans sa méthodologie, la Région wallonne explique qu'il est important d'organiser les comptages durant les mois de mai à septembre, car ceux-ci sont les plus favorables. Il est également nécessaire de réaliser ces comptages aux heures de pointe du matin et en semaine. Ils doivent se réaliser le matin, puisque les journées de travail commencent quasiment toutes vers les mêmes heures, tandis que la fin de journée se fait à des heures plus variées. Évidemment, les comptages doivent se faire lorsque la météo est clémente, car s'il fait moins beau, il y aura un effet négatif direct sur le nombre de cyclistes. Un formulaire de comptage est disponible en annexe n°7.

⁸ Le droit de tirage est un mécanisme financier permettant à un bénéficiaire (entreprise, commune, pays) de puiser, selon ses besoins, dans une enveloppe de fonds prédéfinie et disponible pour une période donnée.

⁹ Le monitoring (ou monitorage) désigne la surveillance continue, la collecte et l'analyse systématique de données pour contrôler un processus, un système ou l'état de santé d'un patient.

Il existe deux types de comptages : qualitatif ou quantitatif. Bien sûr, le comptage qualitatif est aussi quantitatif puisque cela reste un comptage et se conclut donc par une réponse chiffrée. Cependant, le comptage qualitatif permet de mettre en évidence des données supplémentaires telles que le type de vélo utilisé (vélo musculaire, VAE, vélo cargo, etc.), la présence ou l'absence du casque et/ou tout autre critère désiré.

C'est donc dans ce cadre que la commune d'Oupeye a réalisé un comptage des cyclistes dans sa commune afin d'obtenir des aides financières du PIMACI.

2. Résultats quantitatifs du comptage

Le conseiller en mobilité de la commune d'Oupeye a organisé des comptages aux points stratégiques de son territoire sur une période de quatre mois, de fin février à début juin 2022. Chaque comptage s'est fait de 06h45 à 09h00 et les mardis ou jeudis comme demandé dans la méthodologie. Les comptages étaient quantitatifs et qualitatifs, c'est-à-dire qu'ils comptaient le nombre de cyclistes, mais prenaient également en compte leur sexe, la présence (ou non) de dispositif pour enfant, la présence (ou non) d'un casque et le type de vélo utilisé (vélo musculaire, vélo électrique, vélo pliant, vélo cargo). Ces comptages se sont faits à huit endroits de la commune considérés comme des endroits avec un passage important de cyclistes.

Voici la liste des endroits de comptage ainsi que du nombre de personnes comptées :

	Lieu	Date	Nombre de cyclistes
1	Pont de Haccourt	22/02/2022	51
2	Pont de Hermalle (Canal)	24/03/2022	78
3	Hermée - Carrefour Haie-Martin Fexhe-Slins	19/04/2022	11
4	Vivegnis (Canal)	21/04/2022	75
5	Heure-le-Romain - Rond-point Gamet	28/04/2022	15
6	Hermalle sous Argenteau (Pont Meuse)	03/05/2022	39
7	Rond-point de la Barrière	05/05/2022	30
8	Houtain - Place de la Station	02/06/2022	8

Deux de ces endroits ont été retenus pour bénéficier des aménagements du PIMACI : le rond-point Gamet de Heure-le-Romain ainsi que le carrefour Haie-Martin Fexhe-Slins à Hermée. Des travaux ont donc eu lieu afin

d'aménager ces voiries, ce qui a donc amené le conseiller en mobilité de la commune à réorganiser des comptages cyclistes à ces endroits.

	Lieu	Date	Nombre de cyclistes
5	Heure-le-Romain - Rond-point Gamet	28/04/2025	20
3	Hermée - Carrefour Haie-Martin Fexhe-Slins	04/11/2025	16

À la suite de ce deuxième comptage, il a donc été observé qu'une amélioration des infrastructures est accompagnée d'une augmentation du nombre de cyclistes. Sur les deux sites, l'augmentation a été de cinq cyclistes entre les valeurs initiales et les secondes valeurs.

Toutefois, cette conclusion doit être interprétée avec prudence au vu du nombre limité de points de comparaison et de l'absence de données sur des périodes plus longues.

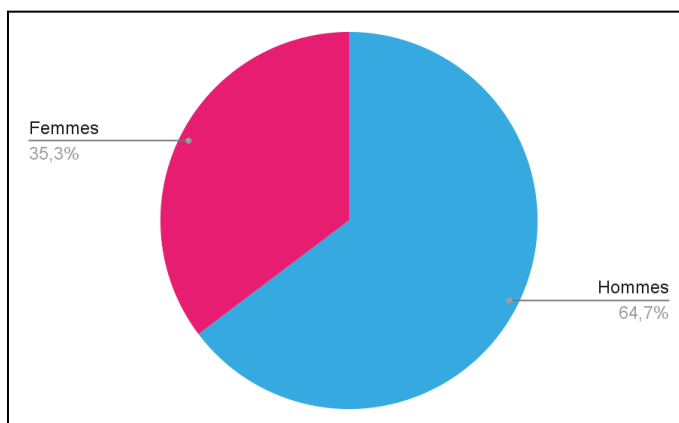
Il est important de noter que les seconds comptages ont été réalisés moins d'un an après la fin des travaux. L'augmentation observée peut donc être considérée comme un premier indicateur. Un suivi régulier, comme prévu dans la méthodologie PIMACI, permettra d'évaluer plus finement l'évolution de la fréquentation cyclable et l'appropriation progressive des nouvelles infrastructures par les habitants.

3. Résultats qualitatifs du comptage

Les graphiques présentés ci-après permettent d'analyser plus finement les caractéristiques des cyclistes observés lors des comptages réalisés sur le territoire de la commune d'Oupeye. Ces données qualitatives apportent un éclairage complémentaire au simple nombre de passages et permettent de mieux comprendre les usages et les comportements en matière de mobilité cyclable.

Le genre des cyclistes.

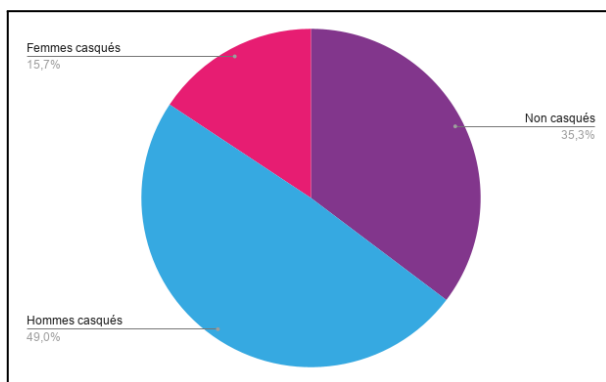
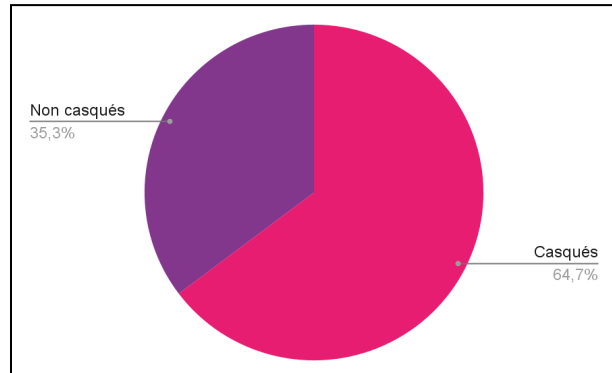
À l'aide des résultats, on remarque que sur l'ensemble des points de comptage, les hommes sont majoritaires parmi les cyclistes recensés. Sur un total de 307 cyclistes, 64.7 % sont des hommes et donc 35.3 % des femmes. Cette tendance se retrouve de manière relativement



homogène sur l'ensemble des sites, bien que certains points de comptage présentent une répartition légèrement plus équilibrée que d'autres. Cette constatation permet de s'interroger sur l'inclusivité des aménagements cyclables et sur les actions à envisager pour encourager une pratique plus équilibrée entre les deux sexes.

Le port du casque.

Concernant le port du casque, les données collectées montrent que la plupart des cyclistes portent un casque. Sur les 307 cyclistes recensés, 226 étaient casqués contre 81 non casqués.

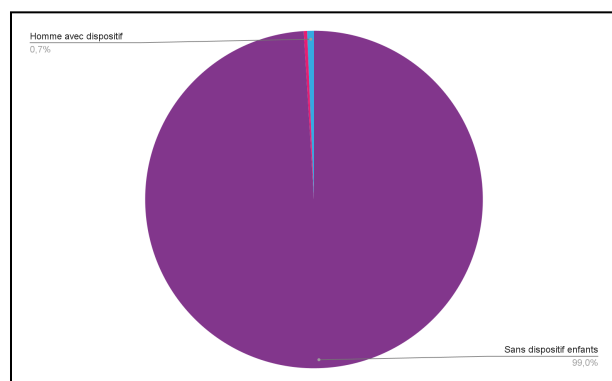


L'analyse croisée avec le genre des personnes montre que le port du casque concerne aussi bien les hommes que les femmes, avec toutefois une légère prédominance chez les hommes, ce qui s'explique en partie par leur plus forte représentation dans l'échantillon total.

La présence de dispositifs pour enfants.

Les graphiques qui présentent la présence de dispositifs pour enfants (sièges, remarques, etc.) montrent que ceux-ci sont très peu présents. Seuls trois vélos sur les 307 observés avaient un dispositif pour enfant, deux hommes et une femme.

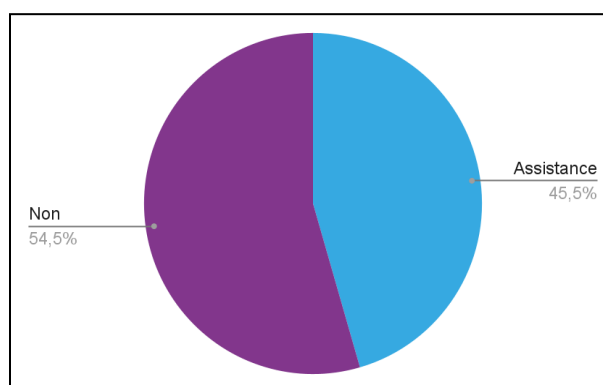
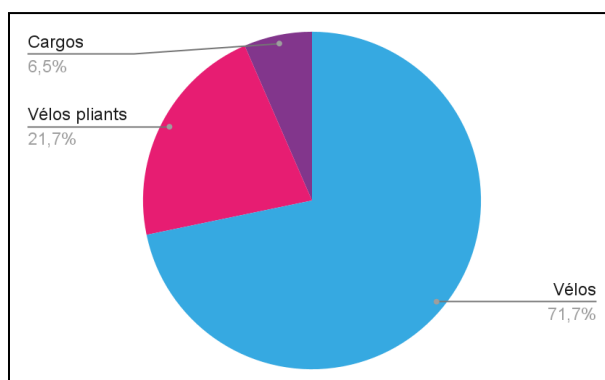
Ce résultat indique que les déplacements sont majoritairement individuels plutôt que familiaux. Mais une tendance nette entre les sexes n'est pas marquée, peut-être due au faible taux de présence de dispositifs pour enfant.



Le type de vélo et l'assistance électrique

L'analyse des données sur les types de vélos montre qu'il y a une large prédominance pour les vélos classiques (à assistance électrique ou non) par rapport aux vélos pliants ou vélos-cargos.

Enfin, la comparaison entre les vélos avec et sans assistance électrique montre que les vélos électriques occupent désormais une place importante dans la pratique cyclable locale, ce qui permet des trajets plus longs ou plus contraignants (comme par exemple avec un relief assez important).



4. Résultats globaux

L'analyse qualitative nous donne un éclairage plus fin sur les profils des utilisateurs de ces aménagements ainsi que sur leur manière de les utiliser. On y apprend par exemple que la majorité des cyclistes sont des hommes, que le port du casque est assez répandu, mais que les équipements pour enfants restent peu visibles. Autre tendance marquante : le vélo à assistance électrique prend une place croissante dans les trajets du quotidien. Ces observations révèlent à la fois les progrès accomplis et les pistes d'amélioration, notamment pour rendre la pratique du vélo plus inclusive et adapter les infrastructures à tous les publics.

Il faut aussi garder en tête que ces derniers comptages ont été réalisés peu de temps après l'ouverture des nouveaux aménagements. Les résultats sont donc encourageants, mais encore partiels. En poursuivant les comptages chaque année, comme le prévoit la méthodologie régionale, on pourra vérifier si ces tendances se confirment sur la durée et mesurer plus précisément l'impact des investissements de la commune.

Partie 3 : Enquête qualitative

Ces données quantitatives présentées précédemment permettent de comprendre et d'avoir une première vision de la situation de la mobilité active en milieu rural, d'un point de vue chiffré. Toutefois, il est intéressant d'aller plus loin dans l'analyse afin de mieux comprendre les contraintes, les logiques d'action et les leviers de développement de la mobilité active, en adoptant le point de vue des acteurs institutionnels et techniques, grâce à la réalisation d'entretiens semi-directifs. Toutes les grilles d'entretien sont disponibles en annexe n°8. L'analyse se divise en deux parties : une première analyse des réponses d'acteurs politique structurée par thématiques afin de mettre en évidence les convergences et les divergences entre les discours, suivie d'une deuxième partie avec des citoyens utilisateurs ou non du vélo au quotidien.

Chapitre 6 : Entretiens avec des acteurs politiques

J'ai choisi de réaliser mon premier entretien avec le député wallon et communautaire Arnaud Dewez, dans le but de comprendre les enjeux de la mobilité active en milieu rural dans une perspective plus globale et institutionnelle. J'ai décidé de m'entretenir avec le député Dewez car il est membre effectif de la commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux au Parlement de Wallonie (Parlement de Wallonie, s.d.), des thématiques centrales dans le cadre de ce travail. Par ailleurs, originaire de la Basse-Meuse, il a été bourgmestre de la commune de Dalhem durant 12 années et dispose donc d'une connaissance approfondie du territoire étudié.

Afin de mieux comprendre les enjeux politiques au niveau communal, j'ai également rencontré l'échevine de la mobilité de Dalhem, Marie Charlier, ainsi que la conseillère en mobilité (CEM) de la ville de Visé, Sylvia Fagard. Ensuite, j'ai souhaité confronter ces points de vue politiques à une expertise plus technique et spécialisée, en m'entretenant avec ma maîtresse de stage, Ysaline Fettweis, experte de la mobilité active en milieu rural.

1. La place de la mobilité active dans les politiques publiques

Le député Dewez présente la mobilité active comme une priorité politique actuelle, mais précise qu'elle n'est pas la priorité principale. Il souligne néanmoins une évolution importante au cours des quinze dernières années. Aujourd'hui, lorsqu'une voirie est réaménagée, une réflexion est presque systématiquement menée afin d'intégrer les besoins des usagers de la mobilité active.

Ce point de vue est plutôt nuancé à l'échelle locale. La conseillère en mobilité de la ville de Visé explique que la place accordée à la mobilité active dépend fortement de la sensibilité des élus. Cette idée est appuyée par l'échevine de la mobilité de Dalhem, qui détaille que les compétences des membres du collège communal sont attribuées en fonction des affinités de chacun. De ce fait, si aucun échevin n'accorde de l'importance à la mobilité active, celle-ci risque d'être reléguée au second plan durant la période du mandat.

La place de la mobilité active varie donc selon les élus au niveau local. On peut supposer (même si cela n'a pas été affirmé) qu'il se passe la même chose au niveau régional et/ou communautaire. Les élections peuvent alors devenir un frein ou un levier pour développer la mobilité active.

Dès lors, cette dépendance aux affinités personnelles des politiques pose la question de la pérennisation de la mobilité active au sein des politiques publiques. Pour garantir une continuité des actions au-delà des mandats politiques, plusieurs pistes peuvent être envisagées. Tout d'abord, l'intégration de la mobilité active dans des documents stratégiques contraignants (tels que les plans communaux de mobilité ou les plans régionaux) permettrait d'inscrire ces enjeux dans la durée. Ensuite, la mise en place de financements structurels, comme des enveloppes budgétaires dédiées, limiterait la dépendance aux priorités politiques ponctuelles, puisque les élus seraient obligés de les dépenser pour des aménagements et infrastructures cyclables. Le développement d'indicateurs de suivi et d'objectifs chiffrés pourrait renforcer la responsabilisation des pouvoirs publics et pourrait également être un moyen de promouvoir la mobilité active. Finalement, la sensibilisation des citoyens et leur implication dans les projets peuvent également contribuer à ancrer durablement la mobilité active, en créant une demande sociale plus forte, susceptible d'influencer les décisions politiques sur le long terme.

2. Les infrastructures

Que ce soit à l'échelle régionale ou communale, le manque d'infrastructures adaptées à la mobilité active est reconnu. Les différents acteurs mettent en évidence un manque de continuité dans les aménagements, notamment en ce qui concerne les liaisons entre les villages.

La création de ces liaisons est prévue mais se fait progressivement, tronçon par tronçon. Cette organisation peut parfois susciter l'incompréhension des citoyens, qui ont l'impression que certains aménagements commencent "nulle part" et se terminent "nulle part". Cela est dû à leur manque de vision globale, auquel ils n'ont souvent pas accès. À terme, ces projets d'aménagement cyclable devraient toutefois aboutir à un réseau nettement plus étendu qu'aujourd'hui, probablement d'ici une dizaine d'années. Néanmoins, toutes

les communes n'avancent pas au même rythme : certaines pourraient mettre jusqu'à vingt ans pour parvenir à un réseau cyclable minimal.

Cette progression lente résulte de contraintes administratives et/ou budgétaires. Ces entraves sont existantes aux différents niveaux et ralentissent la mise en œuvre des projets de certains élus motivés.

3. Les mentalités et comportements

Les trois entretiens convergent vers un constat commun : les habitudes de mobilité sont profondément ancrées et difficiles à changer. L'utilisation de la voiture est profondément intégrée dans la vie quotidienne, en particulier en milieu rural. Le vélo est généralement associé à une pratique sportive, ou à une contrainte (par manque de voiture), plutôt qu'à un mode de transport du quotidien.

Chez les jeunes, cela est encore plus ancré. En termes d'image, rouler à vélo n'est pas considéré comme tendance, ce qui limite son usage, même lorsque les conditions d'infrastructure et de relief sont favorables.

Cependant, cette explication centrée sur les comportements des citoyens doit être nuancée. En effet, dire que le manque d'usage du vélo est dû aux mentalités peut faire oublier le rôle des politiques publiques. Comme le montrent la littérature et les résultats de l'enquête du GAL Basse-Meuse, les choix de déplacement dépendent aussi fortement de facteurs comme les infrastructures, la sécurité ou les incitants. Le faible usage du vélo ne peut donc pas être expliqué seulement par les habitudes des individus, car celles-ci sont influencées par leur environnement.

4. Le rôle des acteurs

Plusieurs acteurs interviennent dans le développement de la mobilité active : les communes, la Région, la police, mais aussi des associations et structures locales comme le GAL ou l'ASBL Avello, qui *"agit pour rendre les déplacements à vélo plus sûrs, plus agréables et plus faciles en Belgique francophone"* (Avello, s.d.).

Le député Dewez souligne l'importance de la collaboration entre les différents niveaux pour la mise en place de projets d'infrastructure structurants.

Toutefois, la CEM de Visé est plus nuancée. Elle explique que les collaborations entre communes restent limitées et que les projets cyclables sont principalement portés par la Région. Elle évoque quand même des réunions entre CEM des communes de la Basse-Meuse pour coordonner les actions de sensibilisation telles que la Semaine de la Mobilité de septembre. De plus, elle

met en évidence une difficulté importante : malgré la fonction de conseiller en mobilité, ils ne disposent pas toujours (voire rarement) de temps dédié à ces enjeux.

5. Les impacts environnementaux et sociaux.

Les enjeux environnementaux liés à la mobilité active sont reconnus par les différents acteurs, notamment en termes de réduction des émissions de CO₂ et d'amélioration de la qualité de l'air. Mais ces enjeux restent souvent secondaires par rapport à d'autres priorités. Par exemple, à Dalhem ils ont connu la problématique des inondations à plusieurs reprises sur leur territoire. Cette difficulté est donc mise en avant par rapport à d'autres thématiques comme les impacts environnementaux.

L'impact social de la mobilité active est quant à lui moins développé dans les discours. Il est notamment évoqué à travers des initiatives comme le triporteur, un vélo cargo qui permet de transporter des personnes à mobilité réduite. Cela suggère que les dimensions sociales de la mobilité active restent encore peu intégrées dans les politiques locales, alors qu'elles constituent pourtant un levier important de développement durable.

6. Les freins à la mobilité active

Plusieurs freins sont identifiés durant ces entretiens. Dans un premier temps, la volonté politique apparaît comme un élément déterminant. Si les élus ne soutiennent pas activement la mobilité active, les avancées en la matière restent limitées. Puis, l'ensemble des interviewés s'accorde sur l'existence d'une forte culture de la voiture. Elle reste le moyen de transport principal et est le premier réflexe de la majorité des citoyens.

Le député Dewez évoque également la question du relief, qui peut représenter un obstacle dans certaines zones rurales. Toutefois, il nuance ce propos en donnant l'exemple du Collège de Herve, où une piste cyclable relativement accessible existe. Malgré cela, très peu d'élèves s'y rendent à vélo. Cela met en évidence un autre frein majeur : l'image du vélo, notamment chez les jeunes, qui ne le perçoivent pas comme un mode de transport "valorisant".

Cependant, ces éléments doivent être nuancés en tenant compte du contexte du territoire. En milieu rural, l'usage important de la voiture ne dépend pas uniquement d'un choix individuel, mais aussi du manque d'alternatives. Les transports en commun sont souvent peu développés et les infrastructures pour le vélo sont parfois inexistantes ou incomplètes, ce qui limite les possibilités de changer de mode de transport.

Dans ce contexte, la voiture apparaît davantage comme une nécessité que comme une réelle préférence. Par conséquent, parler uniquement de "culture de la voiture" peut faire oublier ces contraintes. Une analyse plus complète montre qu'il est important de prendre en compte les conditions du territoire et les choix politiques, et pas seulement les comportements des individus.

Ces constats confirment les résultats de l'enquête du GAL ainsi que de l'enquête fédérale, qui montrent toutes deux une forte dépendance à la voiture, en particulier en Wallonie et en milieu rural. Cela renforce l'idée selon laquelle les freins à la mobilité active sont à la fois individuels et structurels.

7. Les leviers clés

Plusieurs pistes d'action sont envisagées pour favoriser le développement de la mobilité active. Les acteurs insistent notamment sur le développement d'infrastructures continues et sécurisées, sur la mise en place d'équipements (abris vélos, stationnements) et sur le renforcement des actions de sensibilisation, en particulier auprès des jeunes.

Ces leviers rejoignent ceux identifiés dans la littérature, notamment l'importance des infrastructures, des incitants et des actions de sensibilisation. Ils confirment également les résultats de l'enquête quantitative, dans laquelle la sécurisation des pistes apparaît comme le principal facteur de développement de la mobilité active.

Cela montre que certains leviers, en particulier les infrastructures, constituent une priorité dans le contexte rural étudié, tandis que les actions de sensibilisation viennent en complément pour accompagner les changements de comportement.

Ces solutions montrent que le développement de la mobilité active nécessite une approche globale, combinant leviers durs et doux.

L'ensemble de ces entretiens met en évidence le fait que le développement de la mobilité active en milieu rural repose sur une combinaison de facteurs politiques, structurels et sociaux. Ils confirment en grande partie les éléments observés dans la littérature et les résultats quantitatifs, tout en soulignant l'importance du contexte local.

Chapitre 7 : Entretiens auprès de citoyens

Après avoir analysé les trois entretiens avec les acteurs institutionnels, j'ai réalisé deux entretiens auprès de citoyens afin de confronter les idées politiques à la réalité du terrain. Pour cette partie, les personnes ayant été interviewées sont les suivants : un jeune utilisateur régulier du vélo et une personne ne l'utilisant pas.

Cyril, un jeune de 23 ans, utilise son vélo plusieurs fois par semaine pour se déplacer. Il a commencé à utiliser son vélo lors de la pandémie de 2019 afin de faciliter ses déplacements. Aujourd'hui, il l'utilise principalement car il n'a pas son permis de conduire. L'utilisation du vélo n'est donc pas un choix idéologique mais plutôt un choix pratique. Son expérience vient appuyer plusieurs constats évoqués par les acteurs institutionnels. Il énonce un manque d'infrastructures cyclables, en particulier l'absence de stationnement sécurisé. Cette problématique est pour lui un frein très important, car ne pas savoir où mettre son vélo en sécurité empêche certains utilisateurs potentiels d'utiliser leurs vélos.

Il met également en avant les aspects liés aux mentalités. Bien qu'il ne subisse pas de moqueries explicites, il ressent certaines incompréhensions de la part des autres, ce qui traduit une représentation encore négative du vélo dans le contexte local. Lors de cet entretien réalisé le 15 mai, il explique que ces quatre dernières semaines sont sûrement celles où il a le plus utilisé son vélo, ce qui lui a permis de remarquer des bienfaits évidents sur la santé, son rythme cardiaque et sur les muscles de ses jambes.

À l'inverse, l'entretien réalisé avec une personne n'utilisant pas le vélo au quotidien (qui souhaite rester anonyme) permet de mieux comprendre les freins à son adoption. Contrairement à Cyril, cette personne ne perçoit pas le vélo comme une solution nécessaire. Elle met en avant plusieurs obstacles : le relief, la météo, le manque de confort, mais aussi l'absence d'infrastructures adaptées sur le lieu de travail (douches, vestiaires, parking sécurisé). Elle reconnaît néanmoins que certains éléments pourraient favoriser un changement, tels qu'un vélo électrique, des infrastructures sécurisées ou encore des incitants financiers.

Ces deux derniers témoignages confirment plusieurs éléments évoqués par les acteurs institutionnels, comme l'importance des infrastructures, l'influence des habitudes de mobilité.

Conclusion

Ce travail de fin d'études permet de mettre en évidence des pistes d'action concrètes et adaptées au contexte rural, susceptibles de favoriser le développement de la mobilité active, tout en montrant en quoi celle-ci contribue au développement durable. Il a pour but de répondre à la question de recherche : "Quels sont les leviers d'action permettant de promouvoir la mobilité active en milieu rural, et comment ceux-ci s'inscrivent-ils dans une logique de développement durable ? Avec pour cas d'étude le territoire de la Basse-Meuse".

Les réponses à cette question sont multiples. Tout d'abord on peut affirmer que la mobilité active est clairement un levier d'action disponible pour améliorer le développement durable. Elle contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution (dimension environnementale), à l'amélioration de la santé et du bien-être des populations (dimension sociale), ainsi qu'à la réduction des coûts liés aux transports et à la santé (dimension économique). Le développement de la mobilité active constitue donc une réponse cohérente et transversale aux enjeux du développement durable.

Les résultats de cette recherche montrent que l'usage du vélo reste encore limité dans les pratiques quotidiennes, malgré un intérêt croissant. Cette situation s'explique principalement par l'existence de freins structurels importants. Le manque d'infrastructures cyclables adaptées, l'absence de continuité entre ces différentes infrastructures ainsi que le sentiment d'insécurité constituent les obstacles les plus fréquemment identifiés, tant dans l'enquête du GAL que dans les entretiens. À cela s'ajoutent des contraintes propres au milieu rural, telles que les distances plus importantes, le relief ou encore la faible accessibilité des transports en commun.

Des freins d'ordre social existent également. L'utilisation de la voiture est encore fortement ancrée dans les habitudes de vie, et le vélo reste souvent associé à une pratique de loisir plutôt qu'à un mode de transport du quotidien. L'image du vélo, en particulier chez les jeunes, constitue aussi un facteur limitant.

Néanmoins, plusieurs leviers d'action sont clairement identifiés. L'amélioration des infrastructures cyclables apparaît comme l'élément le plus déterminant pour favoriser un report modal vers la mobilité active. L'efficacité de ce levier est démontrée par les comptages cyclistes de la commune d'Oupeye et appuyée par l'enquête du GAL Basse-Meuse, où 7 personnes sur 10 affirment que la création ou l'amélioration de pistes cyclables sécurisées est le meilleur incitant.

D'autres leviers viennent compléter cette solution, tels que les incitants financiers, que ça soit de l'aide à l'achat ou des primes de la part des employeurs, ainsi que le développement de services adaptés (stationnement sécurisé, équipements sur le lieu de travail). Par ailleurs, les actions de sensibilisation jouent un rôle essentiel dans l'évolution des comportements et la remise en question des idées reçues, comme le suggère également mon expérience personnelle.

L'analyse souligne aussi le rôle central des politiques publiques dans le développement de la mobilité active. Les choix politiques, la coordination entre les acteurs et les moyens disponibles influencent fortement la mise en œuvre des actions, ce qui montre que ces dynamiques dépassent les seuls comportements individuels. Le renforcement progressif des politiques publiques en faveur de la mobilité durable, combiné à une évolution des représentations sociales, pourraient contribuer à transformer durablement les habitudes de déplacement.

Au-delà de la réponse apportée à la question de recherche, ce travail permet de mettre en avant plusieurs constats importants. Un indicateur universel du développement durable apporterait de la facilité dans le futur. En effet, un tel indicateur permettrait de réaliser des comparaisons temporelles mais aussi territoriales. Un unique indicateur permettrait d'être mieux compris par tous à la longue et toucherait donc peut-être un plus grand public. Cela permettrait également de mieux comprendre ce que d'autres territoires ont réalisé pour améliorer leur développement durable et à le transposer sur son propre territoire.

Afin de mesurer la croissance de la mobilité active, des statistiques communales seraient une solution à envisager, comme l'obligation de réaliser annuellement des comptages sur les pistes cyclables des communes, ou bien le recensement des personnes qui utilisent leur vélo au quotidien.

Ce travail met ainsi en lumière que la transition vers une mobilité plus durable repose sur une action collective, impliquant à la fois les pouvoirs publics, les acteurs locaux et les citoyens.

Bibliographie

Articles scientifiques

Audard, F. (2023). Se déplacer pour se soigner : développer la mobilité active des populations jeunes. *Management & Avenir - Santé*, (10), 77-99.
<http://dx.doi.org/10.3917/mavs.010.0078>

Bianchet, B., & Massart, F. (2023, janvier). *Stratégie de développement local : Diagnostic du territoire du GAL Basse-Meuse – Appui méthodologique*. Centre de Recherche en Sciences de la Ville, du Grand Territoire et du Milieu rural, pour l'ASBL Basse-Meuse Développement.

Decamps, M., & Vicard, F. (2010). Mesurer le développement durable : Jeux d'indicateurs et enjeux locaux. *Revue d'économie régionale et urbaine*, (4), 749-772.
<https://shs.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2010-4-page-749?lang=fr>

Fikri, Y., Rhalma, M., & Enseignement Professeur, D. (2023). *Sustainable development: Theoretical review. International Journal of Accounting, Finance, Auditing, Management and Economics*.
<https://doi.org/10.5281/zenodo.8378223>

Lavadinho, S., & Pini, G. (2005). *Développement durable, mobilité douce et santé en milieu urbain*. Observatoire universitaire de la mobilité, Genève.

Mestre-Mahler, M., Béal dit Rainaldy, E., Gourmelon, V., Maurin, C., Percevault, B., & David, A. (2024). 1. *Présentation d'un territoire*. Dans *BTS Professions immobilières – Réforme Nouveau programme – 2024-2025* (pp. 277-279). Dunod. https://shs.cairn.info/article/DUNOD_MESTR_2024_01_0277

Perret, B. (2009). *Évaluer le développement durable*. *Transversalités*, (109), 55.
<https://shs.cairn.info/revue-transversalites-2009-1-page-55?lang=fr>

Senn, N., & Gonzalez Holguera, J. (2022). Cobénéfices et pratique de la mobilité active. In N. Senn, M. Gaille, M. del Río Carral & J. Gonzalez Holguera

(Eds.), *Santé et environnement : Vers une nouvelle approche globale* (p. 353 - 360).
<https://stm.cairn.info/sante-et-environnement--9782880495008-page-353?lang=fr>

Teran Escobar, C. (2022). *La mobilité active et durable : quand la psychologie et la géographie se combinent pour mieux la comprendre et la promouvoir* (Doctoral dissertation, Université Grenoble Alpes).
<https://theses.hal.science/tel-03686466v2>

Zaccai, E. (2014, novembre). *Le rapport Brundtland* [Notes de cours]. Université Libre de Bruxelles.

Documents institutionnels et organisationnels

Conférence Permanente du Développement Territorial (CPDT). (2017). *Atlas des Paysages de Wallonie : La Vallée de la Meuse* (p. 321). CPDT.
https://cpdt.wallonie.be/wp-content/uploads/2023/03/Atlas_ValleeMeuse.pdf

GAL Basse-Meuse. (2025A). *Fiche projet FEADER – Agriculture sociale : une réponse locale aux inégalités (Proposition révisée du 10 juillet 2025)*. GAL Basse-Meuse.

GAL Basse-Meuse. (2025C). *Un territoire plus résilient pour la préservation de la biodiversité, des ressources naturelles et des paysages : Fiche projet FEADER (ID 2268)*. Document généré le 6 octobre 2025. GAL Basse-Meuse.

GAL Basse-Meuse. (2025B). *Mobilité active en Basse-Meuse : Fiche projet FEADER (ID 2263)*. Mise à jour du 14 mars 2025. GAL Basse-Meuse.

Nations Unies. (2015). *Objectifs de développement durable*.
<https://www.un.org/sustainabledevelopment/fr/objectifs-de-developpement-durable/>

Réseau wallon PAC. (s. d.). *Profil de l'organisation : Groupe 118*. Dans *Annuaire du Réseau wallon PAC*.
<https://reseauwallonpac.be/fr/annuaires/group/118>

Service public de Wallonie – SPW. (2021). *Mise à jour de l'indicateur ruralité 2021* (v. 02/2021). <https://www.wallonie.be>

Service public fédéral Mobilité et Transports. (2024–2025). *Enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail*.

<https://mobilit.belgium.be/fr/publications/enquete-federale-sur-les-deplacements-domicile-travail-2024-2025-0>

Université de Liège – LEPUR. (2021, 1 novembre). *FAQ – Le LEPUR*.

https://www.lepur.uliege.be/cms/c_6655041/de/faq-lepur-le-lepur

Articles de presse

Visé Magazine. (2022, 4 juillet). *Cramignons : une tradition ancestrale en Basse-Meuse*.

<https://visemagazine.be/blog/2022/07/04/cramignons-une-tradition-ancestrale-en-basse-meuse/>

Sites internet

Avello. (s.d.). *Avello*.

<https://avello.org/>

Basse-Meuse développement. (s.d.). *Territoire*.

<https://www.bassemeuse.be/fr/pole/territoire>

Écoconso. (2025). *Combien de CO2 émettons-nous en Belgique ?*

<https://www.ecoconso.be/fr/content/combien-de-co2-emettons-nous-en-belgique>

Fédération des Groupes d'Action Locale de Wallonie. (s. d.). *Fédération des GAL de Wallonie*. <https://groupe-action-locale.odoo.com/>

GAL Basse-Meuse. (2024). *GAL Basse-Meuse*.

<https://www.galbassemeuse.be/>

Institut national de la statistique et des études économiques (Insee). (2026).

<https://www.insee.fr/fr/metadonnees/source/serie/s2144>

Larousse. (s. d.). *Territoire*. Dictionnaire de français Larousse.

<https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/territoire/77470>

Office québécois de la langue française. (2025). *Part modale*. Dans *Grand dictionnaire terminologique*.

<https://vitrinelinguistique.oqlf.gouv.qc.ca/fiche-gdt/fiche/26507621/part-modale>

Parlement de Wallonie. (s.d.). *Composition : détails du député*.

https://www.parlement-wallonie.be/pwpages?p=composition_dep_det&id=3685

Service public de Wallonie. (2024, 9 février). *Les Groupes d'Action Locale (GAL) de la programmation 2023-2027 sont connus*.

<https://economie.wallonie.be/home/actualites/actualites/les-groupes-daction-locale-gal-de-la-programmation-2023-2027-sont-connus.html>

Toute l'Europe. (2026). *Qu'est-ce que la politique agricole commune (PAC) ?*

<https://www.touteurope.eu/agriculture-et-peche/qu-est-ce-que-la-pac/>

Cours académiques

Baptist, N. (2025-2026). *Méthodologie de la recherche* [Notes de cours]. Haute Ecole Provinciale de Liège.

Thirion, N. (2025-2026). *Statistique appliquée* [Notes de cours]. Haute Ecole Libre Mosane.

Annexes

I. Retranscription entretien avec la coordinatrice du GAL

Retranscription de l'entretien réalisé auprès de Marie-Claire Schmitz, la coordinatrice du GAL Basse-Meuse

Le GAL, pour groupe d'action locale, est une ASBL, une association sans but lucratif, qui a été créée en octobre 2024, avec des statuts publiés au Monitor et ses membres fondateurs qui constituent l'Assemblée générale, ainsi que les administrateurs qui constituent l'organe d'administration, ou avant on appelait ça un conseil d'administration, on utilise encore souvent ce terme-là, mais je pense que légalement c'est organe d'administration. Et ce sont ces instances qui, c'est l'organe d'administration qui est le pilote ou l'instance dirigeante de l'ASBL. C'est lui, in fine, qui a la responsabilité de l'ASBL.

Alors, cette ASBL, elle a été créée dans le cadre de la sélection, donc en tant que nouveau GAL. Donc il y a eu, avant que je n'arrive, Basse Meuse Développement, qui est une ASBL de développement économique et territorial de la Basse Meuse, qui, avec les communes sur lesquelles elle est active, s'est dit que ce serait chouette qu'il y ait justement un GAL qui puisse se créer sur notre zone. À l'image de 20 autres GAL qui existent en région Wallonne et qui couvrent des territoires ruraux, semi-ruraux.

Pour l'instant, il n'y avait pas d'ASBL comme ça sur le territoire de la Basse Meuse. Et donc, Basse Meuse Développement s'est dit on va candidater pour que cette structure puisse se créer. Pour candidater, il y a eu tout un processus avec des ateliers participatifs dans les communes, un diagnostic qui a été établi pour voir sur notre territoire quels seraient les projets dont les habitants ont besoin en fonction des diverses réalités pour améliorer le développement économique rural.

Et donc, sur base de tous les projets, des ateliers participatifs, des projets, du diagnostic, ils ont établi une stratégie de développement local avec différents axes d'intervention prioritaires qui sont les fiches projets. Et donc, ils ont rentré ce dossier là et le dossier a été retenu par la Région Wallonne.

Alors, on aurait pu se dire très bien à mettre les projets en œuvre. Pourquoi est-ce qu'on a créé une autre instance? C'est parce que, justement, dans le cadre légal, ils sont financés. Dans le cadre de d'une part de la politique agricole commune (et même de son pilier 2) qui vise les aides au développement rural. Tandis que le pilier 1, ça va être des aides directes aux agriculteurs. Là, ce sont des aides pour le développement rural.

L'Europe dit voilà, nous, on consacre tel budget et la Belgique doit mettre le complément du pourcentage qu'elle apporte. Donc, l'Europe finance et la

région Wallonne également. Ainsi que 10% qui est apporté par les communes. Ici, c'est les communes. Dans d'autres GAL, c'est parfois d'autres partenaires économiques, par exemple, qui peuvent aussi apporter ce financement.

Et donc, dans ce principe de financement. Et dans ces règles établies. Donc, c'est le fonds FEADER et LEADER.

Donc, FEADER, c'est le Fonds européen d'aide au développement économique rural. Et LEADER, ce sont les actions de développement économique rural.

OK, on va apporter un soutien. Aux zones rurales, mais pas pour quelques choses qui peuvent être faites par d'autres niveaux de pouvoir. Que ce soit les communes, la province ou la région. Et donc, la spécificité de notre approche et de notre apport. Ça va être toute une série de critères qui sont là, derrière toi. Avec six critères de cette approche de LEADER pour liaison entre acteurs du développement économique rural.

Et donc, pour être GAL qui s'inscrit dans cette approche LEADER financée par l'Europe et la région Wallonne, il faut répondre à ces principes-là. Et donc, ces principes là, c'est d'abord.

- Travailler sur un territoire qui soit cohérent, qui regroupe, qui contiennent une certaine identité. C'est minimum trois communes qui doivent se mettre ensemble, donc des communes qui se jouxtent. Et donc, c'est une ASBL ici qui va travailler au niveau supra communal au service de ces communes. Quand je dis de ces communes, je dis de ce territoire, des habitants et de toutes ses forces. Il faut que ces communes, elles soient rurales ou semi rurales. Parce que là aussi, LEADER se dit ben nous, on veut pas, voilà, financer. Il y a peut-être d'autres outils qui existent pour des communes plus urbaines. Et ça, elles ont leurs outils spécifiques et nous, il faut que c'est spécifiquement pour les zones rurales. Zones rurales, ça veut dire que. Ils vont identifier, ils vont définir un indice de ruralité. Basé sur les espaces bâtis, non bâtis, les surfaces agricoles, etc. Ce qui fait que à l'analyse du territoire, on regarde cet indice. Une commune qui, au départ, était partie prenante pour faire partie du GAL n'a pas pu être éligible. Et donc, ça, c'est la commune d'Oupeye. D'où le fait que le territoire, du coup, a un peu cette forme de fer à cheval avec au milieu ce creux. Puisque non, non voulu au départ, mais lié aux contraintes de financement. Et voilà, ça, c'est le territoire.
- Ensuite, il y a cette approche ascendante et ça veut dire qu'on va partir. Des besoins de la population, des acteurs de terrain. Voilà, ce sont les citoyens qui sont les plus experts dans leur connaissance du lieu. De leur village, de leurs besoins, de leur connexion, de ce qui pourrait être mis en place, etc. Et donc, on va avec eux mener des projets et ils vont eux-mêmes contribuer à toute une série d'actions. Un peu comme une autre forme, c'est ça, de démocratie participative

complémentaire à la démocratie représentative qu'on a à travers les élections des différents niveaux de pouvoir. Et ça va se concrétiser par un partenariat local qui va justement regrouper ces différents acteurs. Et qui va se formaliser à travers ce statut d'une ASBL. Et ce partenariat local, il doit être composé au minimum d'une majorité de citoyens et de la société civile et pas d'élus. Ils y sont aussi, mais ça doit être maximum 49% et minimum 51% d'acteurs issus de la société civile. Et donc, c'est pour ça qu'au départ, il fallait en effet qu'il y ait des acteurs. Donc voilà, ça ne pouvait pas être basse meuse développement parce qu'il fallait que ce soit, ce partenariat avec les acteurs spécifiques au territoire défini. Et donc, on retrouve dans les acteurs publics les communes du territoire et dans les acteurs privés, divers organismes, ASBL, entreprises, où ça peut être aussi des personnes physiques, des citoyens qui vont être membres et constituer l'Assemblée Générale. Et donc, nous, dans notre Assemblée Générale, on avait au départ 23 membres avec les communes, les cinq entités, mais qui avaient deux représentants. Donc, ça faisait dix personnes. Et puis, 12, et maintenant 13, et ce sera bientôt 15, ASBL, entreprises, citoyens du territoire. Et eux ont fondé du coup l'ASBL. Et puis, ils ont identifié, donc l'Assemblée Générale a élu les administrateurs. Voilà, donc un peu pour ce partenariat local qui se formalise sous cet ASBL.

Alors, les trois principes restants de l'approche LEADER, c'est

- avoir d'une part un caractère innovant. Ça veut dire qu'on va peut-être tester, développer des projets qui vont peut-être justement mettre des acteurs ensemble qui n'auraient pas souvent l'occasion de travailler, ou des projets pilotes où on se dit, tiens, c'est l'occasion d'être un peu un laboratoire de développement rural. On va tester telle initiative, toujours dans le cadre de cette stratégie de développement local.
- C'est une approche multisectorielle et intégrée. Donc, ça veut dire qu'on va justement essayer de mettre ensemble peut-être aussi différents secteurs qui n'ont pas l'habitude de travailler, d'essayer d'inclure un peu justement les différentes composantes tant économiques, sociales, culturelles, touristiques d'un territoire. Et voilà, on peut se dire que cette diversité, ça va être un peu un terreau idéal de l'innovation.
- Et enfin, la mise en réseau. Mise en réseau, et là, c'est vrai que c'est vraiment ce qui nous caractérise aussi, puisque ça va justement permettre de créer des connexions entre différents partenaires. C'est un peu comme ça qu'on se définit, un facilitateur de connexion, pour permettre l'émergence de projets portés par les uns et les autres. Et ce facilitateur pour la mise en place de toute une série d'actions. Parfois qu'on porte plus ou moins, parfois on va faciliter, ou parfois on va vraiment plus être à l'initiative. Et donc, des liens entre les acteurs du territoire, des liens aussi avec les autres GAL en région wallonne,

des liens avec également d'autres initiatives qui se développent dans l'Union européenne sur ces thématiques de développement rural.

Donc on est financé à hauteur de 1,7 million d'euros, tout compris pour cette programmation 2024-2027, jusqu'à fin 2027. C'est comme ça que les programmes de financement sont définis : par 4 ans. Donc, au bout de la quatrième année, on recrée une nouvelle proposition de stratégie de développement local, parce qu'en 4 ans, peut-être que les priorités ont changé, il y a peut-être de nouveaux acteurs, on a identifié peut-être tel ou tel nouveau projet à mettre en place.

Et donc, on recrée alors tout un processus participatif pour (re)sonder au mieux les besoins du territoire à ce moment-là et pour les 4 années à venir. Les projets précédents, peut-être en effet, certains vont être poursuivis, parce qu'ils ont encore toute leur pertinence, ils nécessitent encore d'avoir ce coup de pouce. D'autres, ils vont se clôturer et ils peuvent continuer à vivre de façon pérenne, indépendamment de l'action du GAL.

Ça, c'est aussi l'objectif, c'est de mettre en place des projets qui, après, peuvent se pérenniser et de créer des connexions et des liens qui peuvent se prolonger outre l'action du GAL. Et puis, voilà, à voir pour la prochaine programmation. Mais aussi, ça va dépendre des financements apportés par l'Union européenne et peut-être de nouvelles orientations qu'elles souhaitent prendre à leur niveau par rapport aux priorités identifiées.

Donc, on a débuté un peu après fin 2024, l'ASBL. On appuie alors, ah oui, et donc, c'est ça, avec des fiches projets. Donc, c'est quatre axes d'intervention plus la coordination.

Et donc, ces fiches projets, elles peuvent être soit mises en œuvre par le GAL ou parfois par des structures partenaires. Oui. Il y a, par exemple, dans un autre GAL, par exemple, Fagne Haute-Amblève, une personne qui va travailler sur l'alimentation locale et les circuits courts et qui va être engagée, non pas par l'ASBL GAL, mais par une autre entité qui travaille sur ces questions-là et qui va, en quelque sorte, travailler pour le GAL sur cette question-là et être financée par le GAL.

Ici, au GAL Basse Meuse, la fiche coordination, en effet, elle est portée par Basse Meuse Développement, comme c'est eux à la base qui ont initié le projet. Et pour se dire, peut-être pour faire une transition entre deux programmations. Donc là, c'est Basse Meuse Développement qui est mon employeur et qui porte cette fiche-là.

Mais je travaille, je suis 100% dédiée à la coordination du GAL. Les quatre autres fiches projets, mobilité active, biodiversité, agriculture sociale et une quatrième qui doit encore se préciser, sont portées par le GAL Basse Meuse. Donc dans mobilité active, biodiversité, c'est un peu un raccourci, parce que c'est comment travailler sur la robustesse du territoire et la préservation de la biodiversité et des paysages.

Mais bon, ça passe en effet par toute une série d'actions que Justine met en œuvre pour rendre le territoire plus fort, que ce soit tant par rapport aux inondations qu'aux périodes de sécheresse et y développer la biodiversité, renforcer la biodiversité pour la préserver, créer des zones qui vont avoir cet effet tampon. Donc là, je ne sais pas si tu vois un peu ce que fait Justine.

Donc ça, c'est les deux premières fiches qui ont déjà démarré. Et puis celle d'agriculture sociale, elle a dû être un petit peu retravaillée. Ça a pris un petit peu plus de temps parce qu'un premier recrutement n'a pas abouti.

Et puis donc, elle vient de démarrer vraiment ici avec deux axes. Un vraiment plus agriculture sociale, mise en lien de fermes ou d'autres acteurs qui travaillent la terre, le vivant, avec des structures qui accueillent des bénéficiaires qui sont en fragilité et qui vont grâce à ce contact avec la terre, le vivant et dans un rythme régulier, retrouver un mieux-être, une confiance du sens et dans cet échange avec l'agriculteur au sens large. Donc un axe agriculture sociale et un autre axe alimentation locale et circuit court, qui est de "comment mieux promouvoir et valoriser tous les producteurs locaux qui existent en Basse-meuse".

Et voilà, c'est une chance sur le territoire parce qu'il y en a beaucoup qui produisent énormément de choses de qualité. Ils ne sont pas toujours peut-être bien connus ou dans divers circuits distincts. Et c'est de mieux les promouvoir et les faire connaître.

Ainsi que de nouveau, connecter le producteur avec le mangeur, notamment via aussi une sensibilisation des publics scolaires. Permettre aux enfants de rencontrer le fruiticulteur à côté et d'avoir une pomme comme collation qui vient de chez lui, plutôt que de Nouvelle-Zélande ou de pouvoir avoir une collation potage avec un maraîcher. Et donc sensibilisation, c'est ça, c'est un peu comment à la relocalisation alimentaire, comment produire sur le territoire et valoriser cette production. Également sensibiliser les communes dans la mise en œuvre de leur schéma de développement communal. Comment elles peuvent aussi, à travers cet outil plus de planification, garantir, réserver des territoires agricoles et de promouvoir, de permettre en tout cas, la production agricole sur le territoire.

Et alors une dernière, un dernier axe qui doit encore être mis en œuvre, qui au départ est un projet qui n'avait pas été accepté en tant que tel dans la façon dont il était conçu. Et c'était de voir comment il peut être réorienté.

Travailler avec un GAL ou avec des autres GAL issus d'Europe, et notamment des GAL grecques suite à un contact qui a eu lieu l'année passée avec ces GAL, autour d'une thématique commune qui serait la valorisation du patrimoine d'effort. Chez nous, l'effort de la Basse Meuse, et chez eux, l'effort de leur ligne Metaxa, qui était une ligne de défense au nord de la Grèce. Mais ça, c'est encore en cours pour alors un dernier temps partiel à engager pour travailler sur ce projet-là.

Donc l'Assemblée, au niveau du fonctionnement, l'organe d'administration se réunit tous les 2-3 mois et il va valider toute une série de points sur lesquels

le GAL doit se positionner. L'Assemblée générale, elle, elle se réunit au minimum une fois par an. Et c'est elle qui, en dernier ressort, va valider les comptes, le budget, avec différents processus pour s'assurer que les moyens qui sont octroyés sont utilisés à bon escient et que les comptes sont corrects, etc.

L'Assemblée générale qui va aussi accepter ou non de nouveaux membres et qui va valider les actions monnaies. Même si c'est dans la gestion, c'est plutôt l'organe d'administration et l'Assemblée générale qui est en dernier recours, qui valide. C'est un peu comme une assemblée législative et une assemblée exécutive au niveau des communes.

Dans l'organe d'administration, il y a un bureau exécutif qui réunit un président, un vice-président, un trésorier, un secrétaire, un secrétaire, un trésorier, un secrétaire. Et il y a aussi un administrateur délégué qui, lui, est l'administrateur qui peut signer pour l'ASBL. Qu'est-ce que je pourrais te dire ? Moi, ici, je suis coordinatrice.

C'est de garantir que les projets se mettent en œuvre conformément aux fiches projet. Voilà, de guider, d'orienter, d'accompagner les projets pour qu'ils puissent se développer. De, justement, être l'interface avec des instances, organes d'administration, assemblée générale pour leur faire le retour sur ce qui se passe.

Et puis, c'est aussi gérer les aspects comptables, administratifs et financiers de l'ASBL. Et voilà, plein de petites questions comme ça. Une housse pour les ordinateurs portables, du matériel, une machine à café. Et puis aussi, le déménagement, etc.

Donc, c'est vrai qu'on était initialement situé au château d'Oupeye. Et puis, tu avais vu les locaux. C'était nécessaire de déménager. Deux personnes en plus, ça n'aurait pas été. Et puis, ici, ça nous permettait d'être sur le territoire du GAL. Et voilà, une structure adaptée à notre équipe et aux missions. Qu'est-ce que je pourrais ajouter d'autre ? Ou toi, tu penses à quelque chose ?

Laetitia : Parfois, les filles, elles parlent que Ysaline doit rendre des comptes à une dame. Mais une dame qui est plus difficile que celle de Justine, par exemple.

Marie-Claire : Oui, oui, la fille, c'est ça. Elle doit rendre ses comptes là. Donc, chaque fiche projet va être suivie par une administration fonctionnelle. Comme la Région Wallonne qui finance. Donc, disons, l'Europe, c'est 40%. La région Wallonne, 50%. Et les communes, 10%. Donc, la Région Wallonne, elle met des moyens financiers importants. Et donc, en fonction de la thématique, c'est chaque fois un ministre différent qui va financer les actions.

Donc, pour la mobilité, ça va être le ministre de la mobilité, des infrastructures et de l'aménagement du territoire. Pour la biodiversité, ça va être la ministre de l'agriculture. Pour l'agriculture sociale, alors là, ça va être

le ministre de l'Environnement, santé et donc chaque ministre va financer et chaque ministre a une administration fonctionnelle pour la mise en œuvre qui va gérer un peu le suivi justement des projets.

Et donc, il y a donc des administrations fonctionnelles différentes pour chaque projet. Et au sein de ces administrations fonctionnelles, il y a chaque fois une personne de référence qui va suivre les projets financés dans le cadre du programme LEADER et FEADER. Et donc, cette personne-là, elle va valider les dépenses qui ont été faites et dire OK, celle-là, cette dépense-là, elle a été faite correctement.

On a bien vérifié, par exemple, qu'il y a eu une mise en concurrence, si on a voulu acheter quelque chose, le temps de travail est OK, je vérifie parce que je paye, il paye les salaires, il y a des salaires, des frais d'action, etc. Je vérifie que la personne a bien travaillé les heures qu'elle a mis dans sa timesheet sur le projet.

Je vérifie que si elle a été en déplacement, OK, ça a bien mis le temps qu'elle l'indique et pas plus ou moins que les kilomètres qui ont été faits, qui sont aussi remboursés, sont bien les kilomètres qu'elle a écrit. Donc, pour Ysaline, cette personne-là, au niveau de l'administration fonctionnelle qui est le SPW, Service public des Wallonies, mobilité et infrastructure, elle va vraiment être très pointilleuse pour vérifier que tout ce qui est rentré est vraiment très bien justifié. Et dans d'autres services du SPW, il y a le SPW aussi ARNE pour agriculture, ressources naturelles et environnement.

Ça, ça va être du ressort de la fiche de Justine. Ils vont aussi vérifier parce qu'il y a des outils communs qui sont communs aux différentes administrations, mais certains vont interpréter les choses. Voilà plus ou moins de façon plus ou moins stricte.

Et donc, voilà, il faut rendre un peu à chaque administration les mêmes justificatifs, mais pour certains, ça va être plus pointilleux que d'autres. Et alors la troisième administration, ça va être donc Service public des Wallonies IAS pour intégration et action sociale par rapport à la fiche mobilité. Et donc.

Oui, il y a en effet. Parfois, un suivi administratif nécessaire qui peut être assez lourd au vu de la des justificatifs de toutes les dépenses. Qui peuvent être justifié ou dans le cadre du projet.

Et donc ces administrations fonctionnelles qui suivent les projets, deux fois par an, on les rencontre lors d'un comité d'accompagnement avec également la personne qui suit les coordinateurs, puisque là, les coordinateurs ont aussi leur administration qui valide s'ils font bien leur travail, qui est donc là la cellule FEADER au sein du SPW Agriculture, Ressources Naturelles et Environnement, puisque ça porte sur le développement rural, donc c'est au sein de cette administration et de cette ministre-là. Donc là, c'est aussi la ministre Dalcq qui porte ma fiche, qui signe l'arrêté ministériel en disant j'octroie tel montant à telle structure pour mettre en place ce projet.

Donc deux fois par an, on rencontre les administrations fonctionnelles avec également une personne de la Fondation rurale de Wallonie qui a un rôle aussi d'accompagnement des GAL, que ce soit, parfois, un soutien juridique ou bien par aussi la connaissance de leurs agents de terrain qui peuvent aussi aider à la mise en oeuvre des projets ou qui connaissent un peu les acteurs. Même si ici, cette personne ici pour le GAL, elle vient de changer, donc on la rencontrera au prochain comité d'accompagnement. Et donc là, on explique ce qu'on a fait par rapport aux fiches projets et aux indicateurs qui sont dans ces fiches-là.

Donc chaque fiche, pour pouvoir vérifier un peu son bon état d'avancement, a des indicateurs de réalisation et de résultat. Donc c'est qu'est-ce qu'on va réaliser de façon chiffrée, concrète, qui peut être mesurable et qu'est-ce qu'on attend comme résultat. Et donc on va faire aussi l'état d'avancement par rapport à ces indicateurs, où on en est.

Eux vont pouvoir dire... Soit dire, c'est super, continuez comme ça. Ou dire, là, il faut peut-être être vigilant sur ce point-là et orienter un peu cette action-là. Ou par rapport, justement, aux principes généraux de LEADER, attention à ce principe-là.

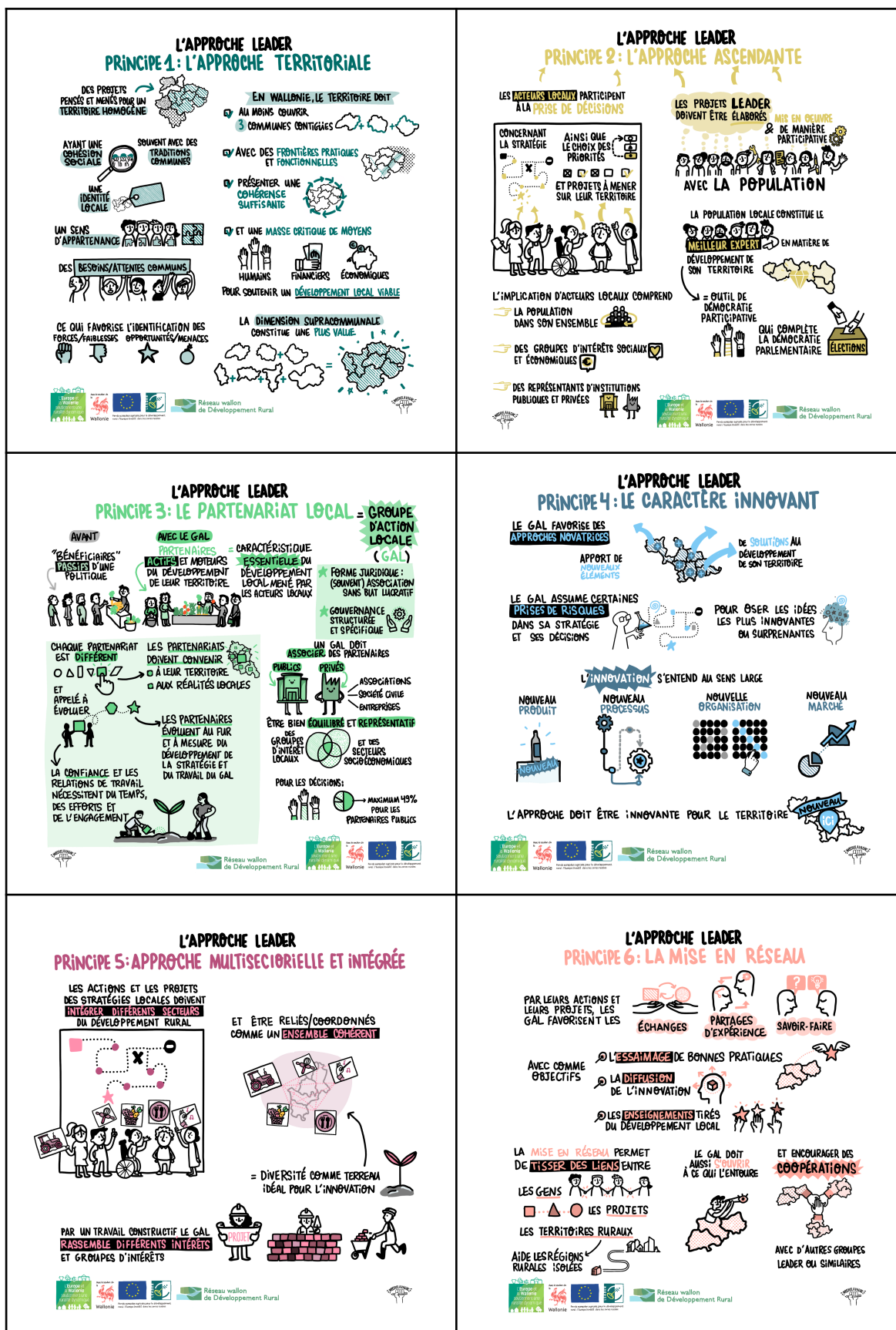
Ou parfois, sur des petites choses, veillez à bien mettre le logo financé par l'Union européenne et la région wallonne. Ou, voilà, c'est souvent, malheureusement, plus sur des petites choses qui... C'est comme ça qu'ils attirent notre attention. Enfin, malheureusement ou heureusement, parce que ça veut dire alors que, justement, sur le principe de base et les actions menées, il n'y a pas de souci.

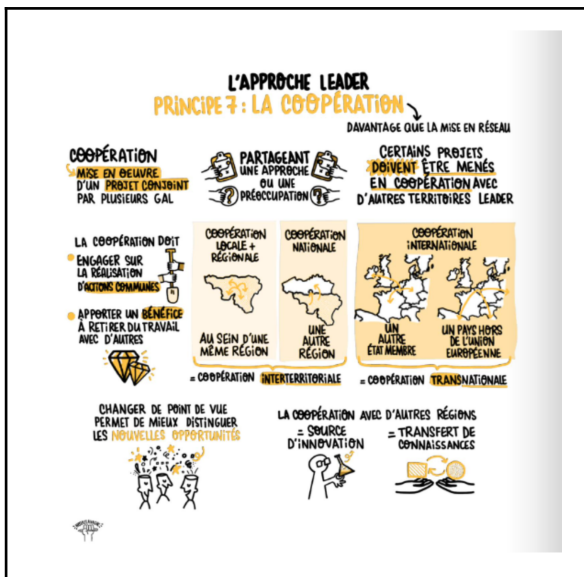
Donc, voilà, ça, c'est deux fois par an. On aura le prochain, ici, début mars. Et donc, voilà, ce travail mené sur les fiches, également en termes de communication pour, justement, s'adresser aux habitants du territoire du GAL, nous faire connaître pour, justement, améliorer ces connexions entre citoyens.

Et donc, là aussi, un travail important qui est fait à ce niveau-là. C'est aussi... Voilà, la communication, un volet important, même si on n'a pas de fiches, même si on n'a pas de temps spécifique dédié pour ça. Il y a parfois des fiches communication où ça fait partie... C'est un projet en tant que tel.

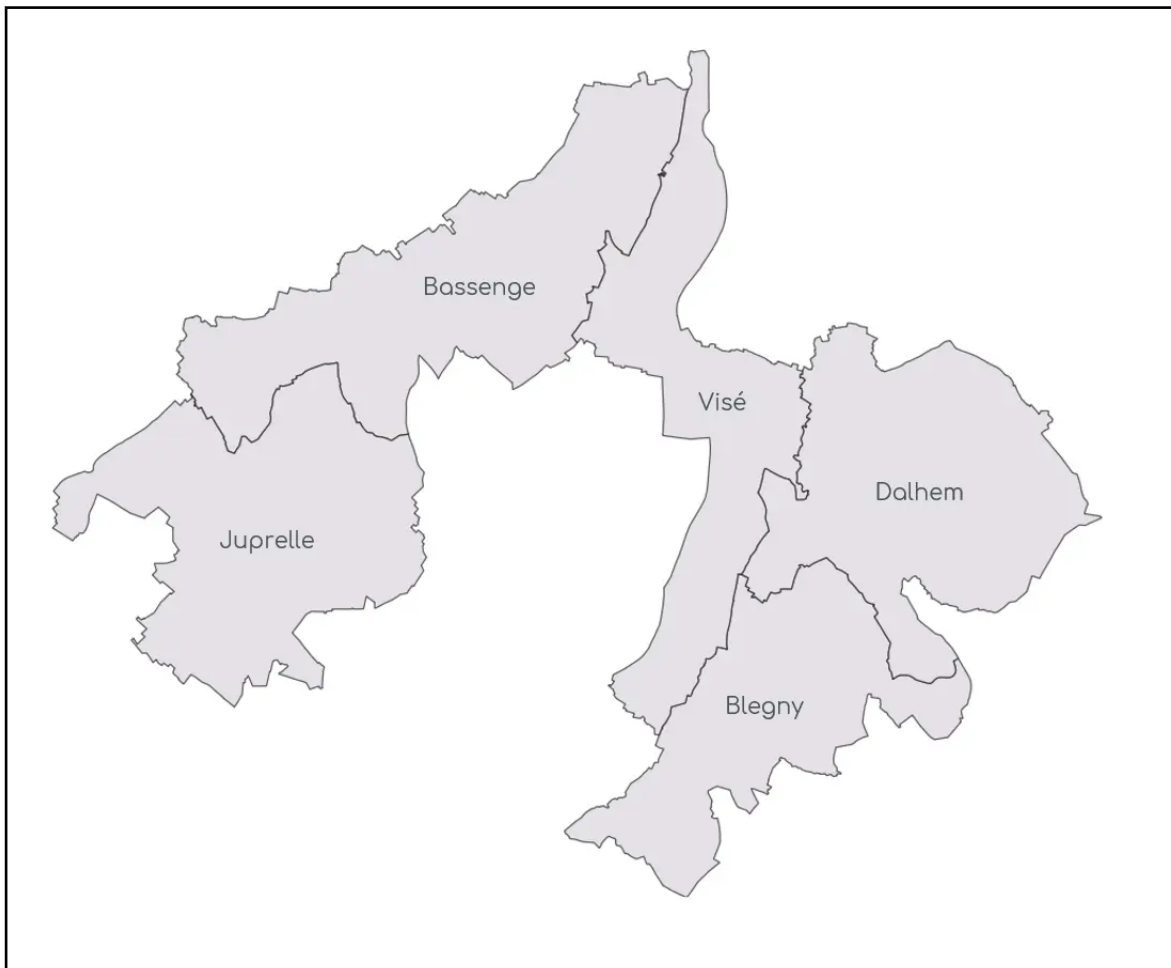
Et donc, ici, c'est... C'est organisé autrement au départ de la candidature qui avait été rentrée.

II. Les principes LEADER

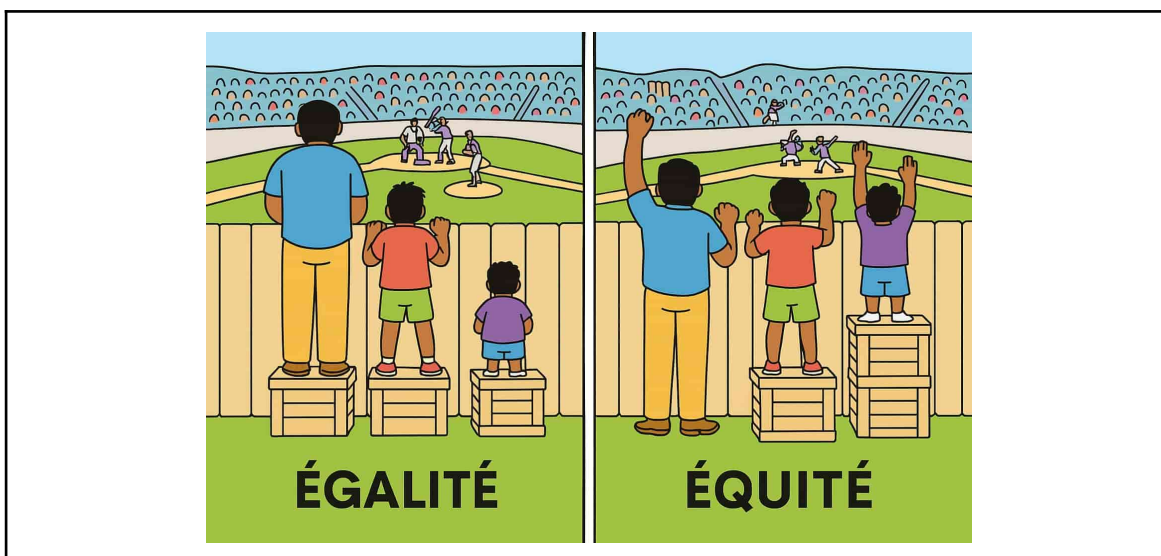




III. La carte du territoire du GAL Basse-Meuse



IV. Égalité et Équité



V. Questionnaire enquête du GAL

Situation / localisation

- Dans quelle commune habitez-vous?
- Quel est le nom de votre commune?
- Travaillez-vous ou étudiez-vous dans l'une des 5 communes citées ?

Usage du vélo

- A quelle fréquence utilisez-vous le vélo au quotidien ?
- Quel est votre principal trajet à vélo ?
- Si autre, quel est ce trajet ?
- D'où partez-vous habituellement ?
- Si autre, quel est ce lieu ?
- Quel est votre lieu d'arrivée ?
- Quelle est la distance moyenne de votre trajet à vélo ?

Freins à l'utilisation du vélo

- Vous ne faites pas de vélo au quotidien, pourquoi ?
- Si autre, décrivez la raison.
- Vous faites peu de vélo, pourquoi ?
- Décrivez pourquoi vous en faites peu

Incitants / améliorations

- Qu'est-ce qui pourrait vous inciter à utiliser davantage le vélo ? (classement)
- A quel point ces éléments sont incitants :
 - Amélioration des pistes cyclables
 - Création de nouvelles voies sécurisées
 - Parkings vélos sécurisés
 - Location de vélos électriques
 - Formation à la circulation
 - Application avec infos vélo

- Ateliers d'entretien
- Prime financière
- Événements favorables au vélo
- Autre idée

Équipement dans la commune

- Dans votre commune, il y a :
 - Magasin de vélos
 - Arceaux
 - Box sécurisés
 - Atelier vélo
 - Prime à l'achat
 - Stages pour enfants
 - Location de vélos

Profil répondant

- Quel type de vélo utilisez-vous ?
- Vous êtes (genre)
- Vous avez (âge)

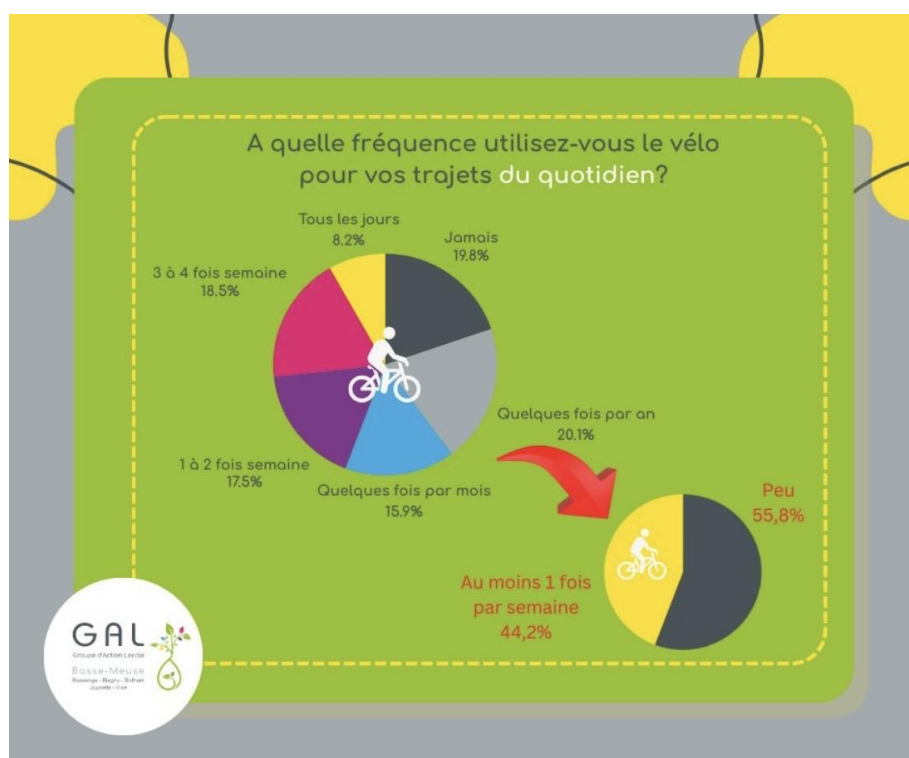
Questions spécifiques jeunes

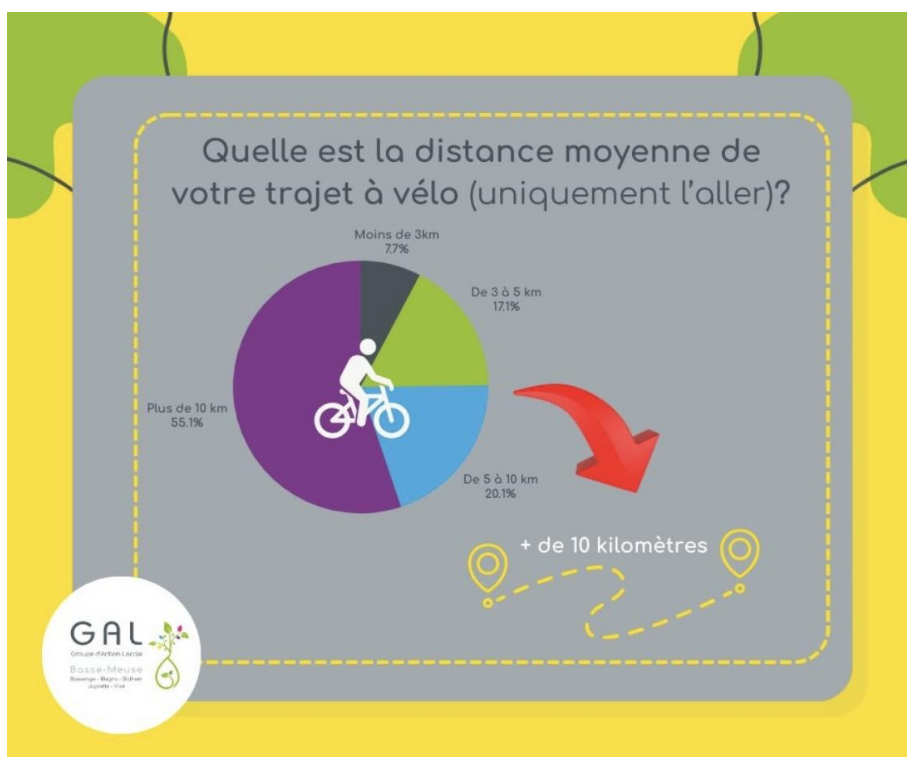
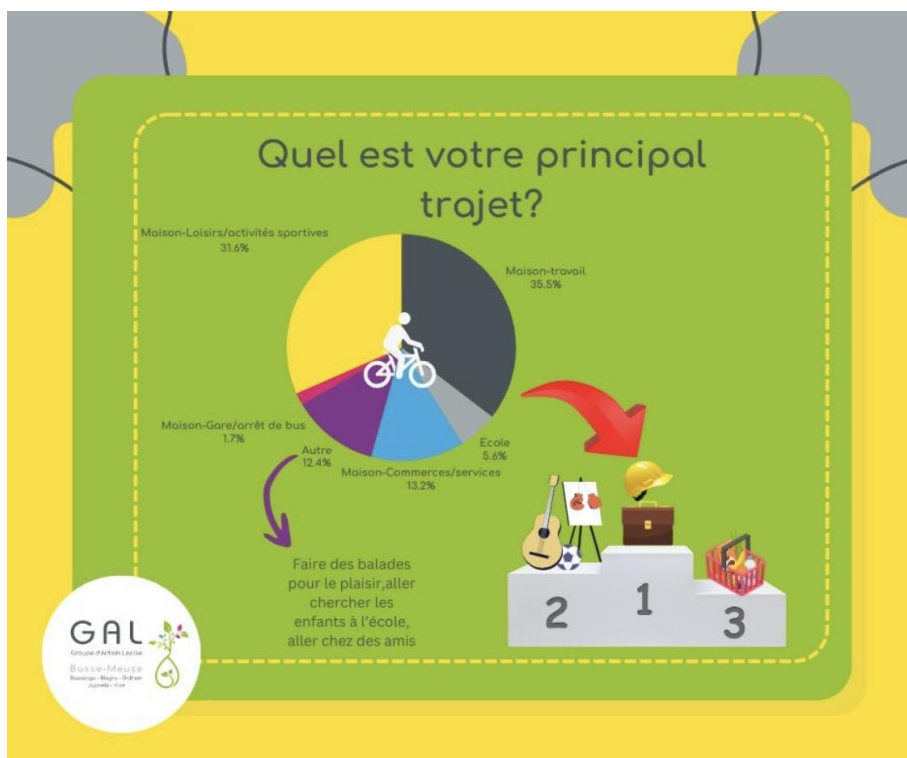
- Ton école organise-t-elle des activités mobilité ?
- Venir à vélo, c'est ...
- Obstacles à la pratique
- Dans quelle classe es-tu ?
- Tes parents t'accompagnent-ils ?

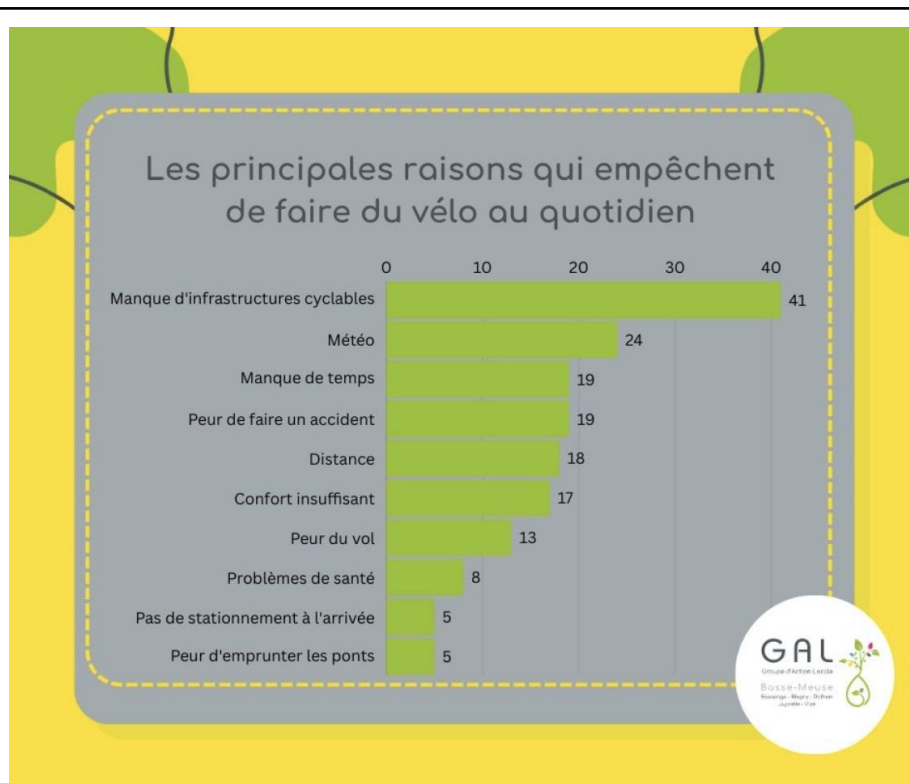
Avis et communication

- Avez-vous des remarques ou suggestions ?
- Comment avez-vous eu connaissance de l'enquête ?
- Citez une action du GAL que vous connaissez
- Indiquez votre adresse email (optionnel)

VI. Graphiques représentant les réponses de l'enquête du GAL 2025







Les autres raisons qui empêchent de faire du vélo au quotidien

"1h05 de vélo pour aller au travail! Idem au retour!"

"L'organisation familiale"

"Mes horaires de travail ne me le permettent pas vraiment"

"Le fait d'avoir la **voiture** m'a démotivé car plus rapide et à l'abri des intempéries"

"Le danger! Trop de **circulation**"

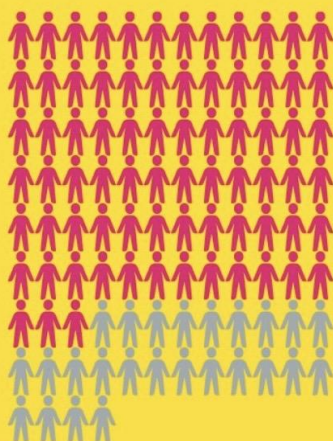
"Impossible tant que **les enfants** doivent être conduits à l'école primaire"



Ce qui pourrait inciter à utiliser davantage le vélo au quotidien



Ce qui pourrait inciter à utiliser davantage le vélo au quotidien



Plus de 7 personnes sont 10 interrogées trouvent que

la création ou l'amélioration des voies cyclables existantes

serait le meilleur incitant pour remplacer un trajet en voiture par un trajet à vélo



Ce qui inciterait à enfourcher plus facilement son vélo au quotidien



"Limiter encore la vitesse des véhicules dans les villages"



"Pouvoir prendre ma douche en arrivant au bureau"



"Centraliser les itinéraires existants en Basse-Meuse"



"Faire des dimanches sans voiture"



"Réparer les trous dans les chaussées"



"Sensibiliser les automobilistes à la présence des cyclistes"



Ce qui peut inciter aussi à enfourcher plus facilement son vélo au quotidien



“Avoir une voiture au travail pour effectuer les déplacements professionnels”



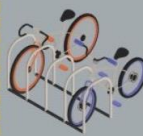
“Découvrir des voies cyclables en groupe et instaurer des vélobus”



“Mieux éclairer les routes de campagne et les RAVeL”



“Nettoyer et déneiger les pistes cyclables autant que les routes”



“Installer des arceaux vélos près des commerces”



“Octroyer des primes à l'achat et à la prise d'assurance”



Les autres idées pour enfourcher plus facilement son vélo au quotidien à Visé

Terminer le tracé de la piste cyclable qui vient de Berneau

Des distributeurs de matos de réparation

L'exemple doit venir d'en haut: la bourgmestre et les échevins

Pouvoir prendre les sens-uniques

Stop au stationnement sur les voies vélos

Des barrières le long de l'eau sur le RAVeL pour augmenter la sécurité

Le retour d'arrêts de trains entre visé et Liège: Cheratte, Amercoeur, Vennes,...

Des parkings sécurisés à la gare, aux salles de spectacle et de sports

Sécuriser la circulation des cyclistes sur le pont de Visé et le pont de Hermalle et aux sorties d'autoroute

Priorité à l'accès à vélo aux écoles secondaires

Zone 30km/h dans le centre

Des "blue bike" à la gare

Une oeuvre d'art comme "above Water" ou "in de boom"

Sécuriser la traversée de Richelle



Les autres idées pour enfourcher plus facilement son vélo au quotidien à Juprelle

Des pistes vraiment séparées, pas du "bête" marquage

Nettoyer régulièrement les pistes cyclables

Contrôler le respect des limitations de vitesse

Ajouter de l'éclairage sur le RAVeL derrière Liers vers Rocourt

Réparer les nids-de-poule et refaire les joints des dalles des chemins de remembrement pour le confort des vélos

Sécuriser chaussée de Brunehaut / rue du tige pour les usagers faibles

Inciter les tracteurs à rapidement nettoyer la boue et les cailloux laissés sur leur passage

Stop aux débris chaussée de Tongres vers Rocourt

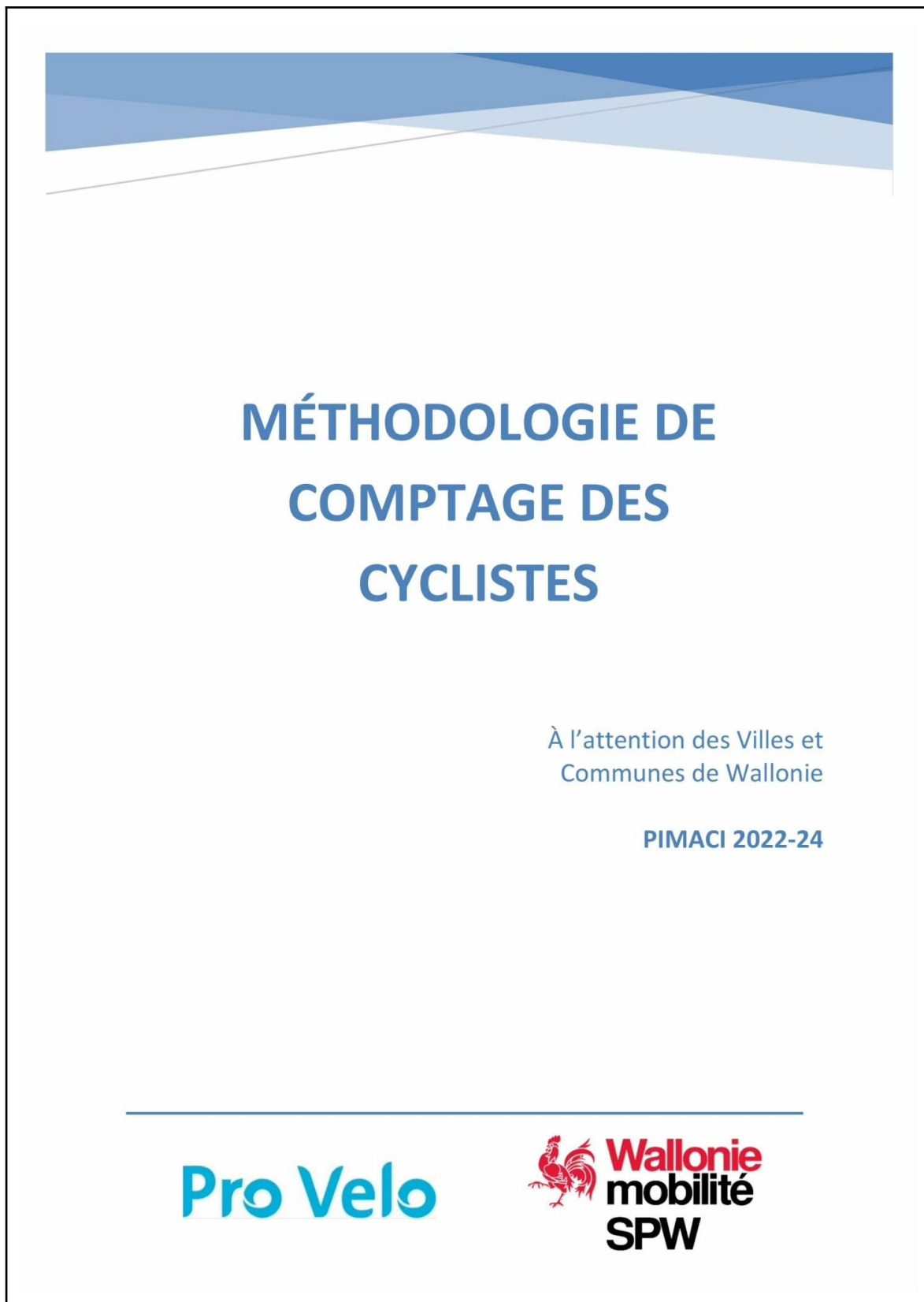
Stop aux chiens sans laisse sur le RAVeL

Prendre exemple sur Tongres

Faire la promo de nos beaux RAVeL



GAL
Général de l'Aménagement Local



1. Introduction

Dans le cadre du droit de tirage intitulé Plan d'Investissement mobilité active communal et intermodalité (PIMACI 2022-24), les communes bénéficiaires sont tenues d'effectuer des comptages aux endroits où des aménagements sont réalisés en faveur des cyclistes et des piétons et d'en transmettre les résultats au SPW Mobilité et Infrastructures via un formulaire spécifique disponible sur le Guichet des Pouvoirs locaux.

Ces comptages doivent être réalisés **au minimum** :

- **Une fois avant la réalisation des travaux ;**
- **Ainsi qu'une fois par an, pendant dix ans, après la réalisation des travaux.**

Si ces comptages ont pour objectif de mesurer l'impact ponctuel des nouveaux aménagements réalisés grâce au subside, il va sans dire qu'un monitoring cohérent de la pratique du vélo sur l'ensemble d'un territoire donné passe, entre autres, par une politique de comptage plus large, permettant de mesurer l'évolution générale. En effet, une augmentation du nombre de cyclistes aux endroits où des aménagements ont été réalisés peut être l'effet d'un report ponctuel du trafic cycliste, qui empruntait jusqu'alors d'autres voiries, mais ne constitue pas pour autant la preuve d'un transfert modal.

Les communes sont donc fortement encouragées à compléter ces comptages avec d'autres comptages, répartis sur l'ensemble du territoire et représentatifs de la mobilité cyclable. S'il y a encore très peu de cyclistes sur le territoire, les observations peuvent dans un premier temps se faire uniquement aux endroits stratégiques générateurs de trafic vélo (gares, écoles, administrations, etc.). Dans un deuxième temps, de nouveaux points de comptages seront choisis en fonction du développement du réseau cyclable.

Nous attirons l'attention sur le fait que ces comptages dénombrent des flux de cyclistes et pas des déplacements ou le nombre de personnes (au sens de personnes distinctes). Certains cyclistes peuvent être comptés plusieurs fois successivement. L'intérêt de cette méthode réside dans l'estimation de la fréquentation des cyclistes et de son évolution.

2. Quand réaliser des comptages cyclistes représentatifs ?

Les périodes les plus favorables sont les **mois de mai et de septembre**. Dans un premier temps, et si le nombre de cyclistes est encore faible, les comptages peuvent être limités à ces deux périodes.

Les comptages se font à l'heure/aux heures de **pointe du matin en semaine**. Ces heures seront déterminées sur base de données existantes (anciens comptages, fréquentation de la

1

Pro Velo



gare, etc.) ou de comptages « test ». Les jours les plus standards sont les mardis et jeudis. On évitera les semaines comprenant un ou plusieurs jours fériés.

Un comptage test doit être réalisé pendant deux à trois heures afin de déterminer **l'heure la plus représentative**.

Dans certaines communes où l'heure de pointe est étalée, un comptage de plus d'une heure sera nécessaire.

Dans les zones peu concernées par un trafic de type domicile-travail, il est envisageable de faire des comptages en journée de semaine ou de weekend dans les zones commerciales, sportives, culturelles ou autres.

Les comptages ne doivent pas avoir lieu en cas de forte pluie ou d'intempéries marquées, pour des raisons pratiques et pour éviter de créer un biais dans les comptages.

3. Formation du personnel de comptage.

Les compteurs seront formés à la méthodologie et recevront une notice explicative. Il doit s'agir de personnes de confiance et méticuleuses. Une petite réunion de fin de comptage est toujours utile afin d'obtenir certains commentaires, de recueillir les fiches de comptage et d'établir une convivialité entre les compteurs.

4. En pratique

Sur le terrain

Des formulaires de comptage sont téléchargeables sur le Guichet des Pouvoirs locaux, et peuvent également être obtenus via l'adresse wallonie.cyclable@spw.wallonie.be. Ces formulaires, une fois imprimés, serviront de **fiches de terrain** à remplir manuellement par les compteurs.

Chaque fiche comprend :

- Un schéma du segment (ou carrefour) qui précise la localisation exacte du comptage (représentée dans le schéma ci-dessous par la **double barre noire**).
- Un tableau propre à chaque flux de cyclistes :
 - qui distingue différents créneaux horaires de comptage (par 1/4 h)
 - qui permet de préciser différentes données qualitatives (Port du casque ou non ; Type d'utilisateur (H/F/Enfant)).
 - (optionnel) qui distingue le type de vélo utilisé (électrique ou non, cargo, etc.) = comptage davantage qualitatif

2

Pro Velo

 **Wallonie
mobilité
SPW**

Il suffira au compteur de représenter chaque cycliste compté par une barre dans la case correspondante du tableau. À cette barre seront adjoints divers symboles détaillés dans une légende et qui permettent de **qualifier** les observations (casqué/non casqué ; éventuellement le type de vélo). Précision : les enfants sont dénombrés sur base d'une observation visuelle du type de vélo, un enfant correspondant à un cycliste se déplaçant sur un « vélo enfant » (taille jusque 26").

Dans le schéma ci-dessous, la **flèche bleue (F1 = Flux 1)** représente les cyclistes venant de la rue de la Gare, et qui se dirigent vers les rues du Coq, de la Frite ou du Pont en passant au niveau du point de comptage (double barre noire). La **flèche rouge (F2 = Flux 2)** représente quant à elle les cyclistes venant du sens opposé.

Commune :				
Point de comptage :				
N° investissement PIWACY :				
Coordonnées GPS :				
Date :	Heures : de		à	
Traffic :	Effectué par :			
Observations climatiques :				
Remarques :				

Flux 1 (F1)				Sous-total =
Provenance : nom de la rue/du quartier				
	Hommes	Femmes	Enfants (vélo < 26")	
8h - 8h15				
8h15 - 8h30				
8h30 - 8h45				
8h45 - 9h				
Sous-total :				
Total F1 =				

Flux 2 (F2)				Sous-total =
Provenance : nom de la rue/du quartier				
	Hommes	Femmes	Enfants (vélo < 26")	
8h - 8h15				
8h15 - 8h30				
8h30 - 8h45				
8h45 - 9h				
Sous-total :				
Total F2 =				

Insérer schéma du point de comptage

Symboles :

Cycliste ~~non~~ casqué

Cycliste casqué

Total général (F1 + F2) =

Encodage des résultats

Les données récoltées manuellement sont ensuite encodées **dans un fichier Excel**, selon un modèle fourni par le SPW MI et téléchargeable via le Guichet des Pouvoirs locaux.

3

Pro Velo

Wallonie
mobilité
SPW

Deux types de fichiers de synthèse sont disponibles :

- ✓ Une synthèse de **comptage « quantitatif »**, qui se présente comme ceci :

Commune : Point de comptage : N° investissement PIWACY : Coordonnées GPS : Date de comptage : Heures de comptage : de à				
Flux 1				Total
Hommes	Femmes	Enfants (vélo <26")	Total	
8h-8h15			0	
8h15-8h30			0	
8h30-8h45			0	
8h45-9h			0	
0	0	0	0	
Flux 2				Total
Hommes	Femmes	Enfants (vélo <26")	Total	
8h-8h15			0	
8h15-8h30			0	
8h30-8h45			0	
8h45-9h			0	
0	0	0	0	

- ✓ Une synthèse de **comptage « qualitatif »** (optionnelle), qui se présente comme ceci :

Commune : Point de comptage : N° investissement PIWACY : Coordonnées GPS : Date de comptage : Heures de comptage : de à									
Flux 1				Flux 2				Total général	
Sexe		Total		Sexe		Total		Hommes	0
Hommes	0	Hommes	0	Hommes	0	Hommes	0	Femmes	0
Femmes	0	Femmes	0	Femmes	0	Femmes	0	Casqués	0
Casqués		Casqués		Casqués		Casqués		Hommes	0
Hommes	0	Hommes	0	Hommes	0	Hommes	0	Femmes	0
Femmes	0	Femmes	0	Femmes	0	Femmes	0	Casqués	0
Dispositif enfant		Dispositif enfant		Dispositif enfant		Dispositif enfant		Hommes avec dispositif	0
Hommes	0	Hommes avec dispositif	0	Hommes	0	Hommes avec dispositif	0	Femmes avec dispositif	0
Femmes	0	Femmes avec dispositif	0	Femmes	0	Femmes avec dispositif	0		
Vélo classique non électrique		Vélos classiques non électriques		Vélo classique non électrique		Vélos classiques non électriques			
Hommes	0	Hommes en vélo classique non électrique	0	Hommes	0	Hommes en vélo classique non électrique	0	Vélos classiques non électriques	0
Femmes	0	Femmes en vélo classique non électrique	0	Femmes	0	Femmes en vélo classique non électrique	0	Hommes en vélo classique non électrique	0
Vélo classique à assistance électrique		Vélos classiques électriques		Vélo classique à assistance électrique		Vélos classiques électriques		Femmes en vélo classique non électrique	0
Hommes	0	Hommes en vélo classique électrique	0	Hommes	0	Hommes en vélo classique électrique	0	Vélos classiques électriques	0

Pour chaque investissement du PIMACI concerné par des aménagements en faveur des cyclistes, **une synthèse de comptage sera transmise au SPW MI via le Guichet des Pouvoirs locaux**, afin que les données récoltées puissent être intégrées et exploitées dans le cadre du Tableau de bord wallon de la Mobilité.

VIII. Grilles d'entretiens

A. Arnaud Dewez, député wallon et communautaire

Objectif	Comprendre les enjeux, freins et leviers d'action en Wallonie.
Date	Rencontre le jeudi 16 avril à 09h00 à son bureau.
Introduction	Présentation étude, TFE et utilisation des données + précision de ce qu'est la mobilité active
Question 1	Pouvez-vous vous présenter, présenter votre travail et votre parcours.
Question 2	Quelle place occupe la mobilité active dans les politiques actuelles en Wallonie ?
Question 3	Existe-t-il des dispositifs spécifiques pour soutenir la mobilité active en milieu rural ?
Question 4	Quelles sont les institutions qui peuvent jouer un rôle pour le développement de la mobilité active sur le territoire de la Basse-Meuse et quels sont (où pourraient être) leurs rôles ?
Question 5	Quelles sont les entraves politiques au développement de la mobilité active dans la Basse-Meuse ?
Question 6	Quels leviers pourraient favoriser le développement de la mobilité active en milieu rural ? Et selon vous, quelles actions sont les plus efficaces ?
Question 7	La mobilité active est-elle un levier utilisé pour atteindre les objectifs environnementaux et sociaux en Wallonie ?
Question 8	Quelles évolutions voyez-vous dans les prochaines années concernant la mobilité active ? Et quels seraient, selon vous, les priorités à développer ?
Question 9	Il y a-t-il un sujet que je n'ai pas abordé donc vous voudriez discuter ?

B. Sylvia Fagard, conseillère en mobilité à la ville de Visé

Objectif	Comprendre les conditions concrètes de mise en oeuvre de la mobilité active en milieu rural
Date	Rencontre le mardi 28 avril à 09h00 à son bureau.
Introduction	Présentation de mon bachelier, de mon TFE et de l'utilisation des données.

Question 1	Pouvez-vous vous présenter, présenter votre travail et votre parcours professionnel pour en arriver là ?
Question 2	Quelle place occupe la mobilité active dans la commune ? Est-ce une priorité politique aujourd'hui ?
Question 3	Quelle place occupe la mobilité active dans la commune ? Est-ce une priorité politique aujourd'hui ?
Question 4	Pensez-vous que beaucoup de citoyens utilisent le vélo au quotidien comme moyen de transport ? Quelles sont les données statistiques en votre possession sur l'utilisation du vélo au quotidien comme moyen de transport par les citoyens ?
Question 5	Quels sont les principaux obstacles au développement de la mobilité active dans la commune ? Y a-t-il des contraintes spécifiques liées au territoire rural ?
Question 6	Quelles actions ont déjà été mises en place pour favoriser la mobilité active ? Y a-t-il des projets en cours ou prévus ? Quels résultats avez-vous observés jusqu'à présent ?
Question 7	Travaillez-vous à un niveau supracommunale avec les communes voisines ?
Question 8	Quelles sont les principales difficultés rencontrées dans la mise en œuvre de ces actions ?
Question 9	Selon vous, quels leviers pourraient améliorer la mobilité active dans la commune (s'il n'y avait aucune contrainte / dans un monde parfait) ? Quelles actions seraient prioritaires à développer ?
Question 10	La mobilité active est-elle un levier utilisé pour atteindre des objectifs environnementaux et sociaux au sein de la commune ? Quels sont les objectifs environnementaux et sociaux de la commune ?
Question 11	Il y a-t-il un sujet que je n'ai pas abordé donc vous voudriez discuter ?

C. Marie Charlier, échevine de la mobilité à la commune de Dalhem

Objectif	Comprendre les enjeux, freins et leviers d'action à un niveau communal.
Date	Rencontre le mardi 12 mai à 15h à l'administration communale.
Introduction	Présentation de mon bachelier, de mon TFE et de l'utilisation des données. + précision de ce qu'est la mobilité active
Question 1	Pouvez-vous vous présenter, présenter votre travail et votre

	parcours professionnel pour en arriver là ?
Question 2	Quelle place occupe la mobilité active dans la commune de Dalhem ? Est-ce une priorité politique aujourd'hui ?
Question 3	Quelles sont les spécificités de la mobilité active dans une commune rurale comme Dalhem ? Quels sont les principaux besoins des habitants en matière de mobilité
Question 4	Pensez-vous que beaucoup de citoyens utilisent le vélo au quotidien comme moyen de transport ? Avez-vous des données statistiques sur l'utilisation de la mobilité active des habitants de Dalhem ?
Question 5	Y a-t-il des obstacles au développement de la mobilité active dans la commune et quels sont-ils ?
Question 6	Quelles actions ont déjà été mises en place pour favoriser la mobilité active ? Y a-t-il des projets en cours ou prévus ? Quels résultats avez-vous observés jusqu'à présent ?
Question 7	Travaillez-vous à un niveau supracommunale avec les communes voisines ? (Blegny, Herve, Visé, Aubel, Fourons)
Question 8	Quelles sont les principales difficultés rencontrées dans la mise en œuvre de ces actions ?
Question 9	Selon vous, quels leviers pourraient améliorer la mobilité active dans la commune (s'il n'y avait aucune contrainte / dans un monde parfait)? Quelles actions seraient prioritaires à développer ?
Question 10	La mobilité active est-elle un levier utilisé pour atteindre des objectifs environnementaux et sociaux au sein de la commune ? Et quels sont-ils ?
Question 11	Il y a-t-il un sujet que je n'ai pas abordé donc vous voudriez discuter ?

Table des matières

Introduction.....	1
Méthodologie.....	3
Présentation de l'institution d'accueil.....	5
1. Les Groupes d'Action Locale.....	5
2. Le GAL Basse-Meuse.....	6
2.1. Le territoire du GAL Basse-Meuse.....	6
2.2. Les fiches projets du GAL Basse-Meuse.....	8
3. La Basse-Meuse.....	9
Partie 1 : Revue de littérature.....	11
Chapitre 1 : La mobilité active.....	11
1. Ses avantages.....	12
2. Ses freins.....	13
3. Ses leviers d'action.....	14
4. Conclusion.....	14
Chapitre 2 : Le développement durable.....	16
1. Qu'est-ce que le développement durable ?.....	16
2. Comment se calcule le développement durable ?.....	18
3. Les Objectifs de développement durable.....	19
Partie 2 : Enquête quantitative.....	20
Chapitre 3 : Enquête du GAL Basse-Meuse.....	21
1. Première édition (janvier 2025).....	21
Résultats principaux de l'enquête :.....	22
Analyse des réponses de l'enquête :.....	23
2. Deuxième édition (janvier 2026).....	24
Chapitre 4 : Enquête fédérale.....	26
Chapitre 5 : Les comptages cyclistes d'Oupeye.....	29
1. Méthodologie de comptage.....	29
2. Résultats quantitatifs du comptage.....	30
3. Résultats qualitatifs du comptage.....	31
4. Résultats globaux.....	33
Partie 3 : Enquête qualitative.....	34
Chapitre 6 : Entretiens avec des acteurs politiques.....	34
1. La place de la mobilité active dans les politiques publiques.....	34
2. Les infrastructures.....	35
3. Les mentalités et comportements.....	36
4. Le rôle des acteurs.....	36
5. Les impacts environnementaux et sociaux.....	37
6. Les freins à la mobilité active.....	37
7. Les leviers clés.....	38
Chapitre 7 : Entretiens auprès de citoyens.....	39

Conclusion.....	40
Bibliographie.....	42
Annexes.....	46