



FICHE PROJET FEADER

Identification du projet

Nom du projet : Plan de mobilité douce transcommunal et plateforme Mobilité en Cœur de Condroz

Catégorisation

ID	2202
Programmation	Plan Stratégique wallon PAC - 23-27
Appel à projets	Coopération GAL LEADER
Objectifs généraux	Consolider le tissu socioéconomique ...
Objectifs spécifiques	Promouvoir l'emploi, la croissance et l'inclusion sociale
Interventions	371 - Coopération Leader
Catégorie de région	Wallonie
Portefeuille	GAL Cœur de Condroz
Commune	HAMOIS (5360) HAVELANGE (5370) CINEY (5590) ASSESE (5330) GESVES (5340) OHEY (5350)
Domaine d'intervention	Développement des zones rurales
Compétence ministérielle	Mobilité
Ministre de tutelle	Philippe Henry
Administration fonctionnelle	SPW MI Mobilité et infrastructure



Personne physique

Siège social

Dénomination	GAL ASSESSE - GESVES
Forme juridique	Association sans but lucratif
Numéro BCE	0480.394.379
Adresse	Rue de la Pichelotte 9 d d, BE 5340 Gesves
Entité de droit public	<input type="checkbox"/>

Siège d'exploitation

Dénomination	GROUPE D'ACTION LOCALE (GAL) PAYS DES TIGES ET CHAVEES
Forme juridique	Association sans but lucratif
Numéro BCE	0480.394.379
Adresse	Rue de la Pichelotte 9 D D, BE 5340 Gesves

Liste des contacts

Fonction	Nom	Prénom
Représentant légal	Grandjean	Valérie
Représentant légal	Sohet	Xavier



Description du projet

Synthèse

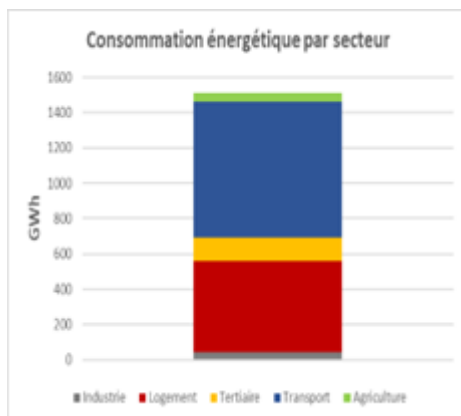
Le projet vise à établir un plan de mobilité douce (active) transcommunal, mettre en place une plateforme Mobilité en Cœur de Condroz et développer un projet pilote d'autopartage de voitures.

Description

Description du projet :

Contexte

Le territoire du GAL Cœur de Condroz, rural par excellence, est caractérisé par une dépendance énergétique au transport importante. Plus de 50% de la quantité d'énergie dépensée sur le territoire l'est pour le secteur du transport, en particulier routier. Le secteur du logement constitue l'autre grand secteur consommateur d'énergie (34%). En comparaison, les secteurs industriel, tertiaire et agricole ont une bien moindre contribution en termes de consommation énergétique.



La carte ci-jointe reprend les principaux axes de mobilité du territoire qui révèlent la forte polarité de Ciney en interne et celle de Namur à l'extérieur du territoire. Le territoire est traversé par 3 grands axes de circulation automobile en bonne partie à 4 bandes (E411, N4 et N982), auxquelles s'ajoute la ligne ferroviaire 162 qui dessert 8 gares ou arrêts sur le territoire. Cependant la mobilité est surtout facilitée dans le sens Nord-Sud, notamment pour les transports en commun. Les lignes TEC sont nombreuses (dont 2 lignes express), même si plusieurs villages demeurent non ou mal desservis et que la fréquence des trajets reste trop faible. La voiture imprime donc toujours son rythme pour les déplacements. Par ailleurs, l'augmentation du recours au télé-travail laisse sur les parkings privés des véhicules sous-utilisés. La réduction de la dépendance au transport routier, des voitures particulières principalement, et l'optimisation des ressources existantes, constituent donc le défi énergétique majeur du territoire.



effectivement d'identifier les points faibles et d'aborder cet enjeu majeur d'une manière globale. C'est la raison d'être de cette fiche projet.

Objectifs à atteindre

Les objectifs du projet sont multiples :

- Etablir un plan de mobilité douce (active) transcommunal, composé d'un diagnostic de l'existant, une identification des maillons manquants et la mise en place d'une stratégie concertée d'aménagement à court, moyen et long terme ;
- Mettre en place une plateforme de mobilité en Cœur de Condroz, présentant l'offre de transport en commun, les alternatives à l'auto-solisme, les possibilités d'inter- et de multi-modalités, etc.
- Développer un projet pilote d'autopartage de voitures en milieu rural

Publics cibles concernés

Les publics cibles du projet sont nombreux :

- Les citoyens du territoire, désireux de se mouvoir de manière plus durable
- Les entreprises implantées sur le territoire
- Les associations actives sur le territoire et actives dans l'évènementiel par exemple

Impact sur le territoire

L'établissement d'un plan concerté de mobilité douce (active) transcommunal permettra au territoire de déployer une stratégie de développement du maillage à court, moyen et long terme. Ce plan permettra surtout d'identifier les lacunes et renforcer les solutions en matière de mobilité douce et de mobilité partagée (inter-modalité et multi-modalité). Concrètement, ce plan permettra aux communes de prioriser et planifier les aménagements à réaliser en matière de mobilité douce, en répondant aux appels à projets de la Région wallonne de manière concertée et coordonnée. Ce plan permettra également d'offrir aux citoyens de vraies perspectives en la matière.

La mise en place d'une plateforme de mobilité en Cœur de Condroz sera le deuxième aboutissement du projet. Cette plateforme permettra d'inventorier toutes les alternatives à l'auto-solisme et offrir aux citoyens des solutions concrètes en la matière. Des actions de sensibilisation, des journées d'expérimentation et des projets pilotes sont également prévus.

Globalement, le projet permettra de rencontrer les objectifs d'atténuation des émissions de CO2 que se sont fixées les communes du territoire et qui correspondent aux objectifs européens (cf. contexte).



Il permettra en outre de réduire les inégalités sociales en proposant des alternatives à la voiture accessibles, notamment pour les ménages à bas revenus.

Actions prévues

Le projet prévoit l'engagement d'un.e chargé.e de mission à mi-temps pendant trois ans. Cette personne sera basée au sein même du GAL et travaillera en étroite collaboration avec les acteurs mobilité actifs sur le territoire (notamment les conseillers en mobilité et les conseillers POLLEC des communes partenaires).

Les tâches qui lui seront confiées sont multiples et structurées selon les 2 grands axes de la fiche projet.

a) Etablissement d'un plan de mobilité douce (active) transcommunal :

Cet premier axe peut se résumer par la liste d'actions suivante :

- Etude des habitudes des habitants du territoire (sondage, analyse des flux)
- Etude des infrastructures existantes en matière de mobilité douce (cartographie des voies existantes, état des lieux...), notamment cyclables
- Définition des points nœuds stratégiques de mobilité (multimodalité)
- Identification des maillons manquants et définition d'une stratégie de développement à long terme (priorisation)
- Cartographie globale du réseau de mobilité douce à déployer
- Rencontre des acteurs communaux afin de coconstruire ce plan de mobilité transcommunal et établir une stratégie d'investissement (PIMACY, PIC,...)
- Planification et soutien des projets d'investissements (en partenariat avec les communes) auprès des pouvoirs subsidiants
- Sensibilisation du public scolaire et mise en place d'actions spécifiques en partenariat avec les écoles

Pour ce premier axe, l'objectif est de développer une méthodologie innovante tant pour l'analyse des comportements des citoyens en matière de mobilité que l'inventaire des infrastructures existantes en matière de mobilité douce. En ce qui concerne cet inventaire par exemple, l'idée est de faire appel à la participation citoyenne. Concrètement, l'objectif est de mobiliser les outils de sciences participatives permettant de collecter des données au service de la résilience d'un territoire. Le projet propose une expérimentation de « territoire contributif » sur le volet espace public, concrètement dans une approche de mobilité douce et active, à l'aide de « Mapathon ». A l'instar des projets « Missing Maps » dans les territoires vulnérables de la planète, le projet vise à mobiliser les citoyens, notamment au travers des commissions existantes sur le territoire, pour cartographier, de manière collaborative, participative et rapide, les données importantes relatives aux infrastructures existantes et manquantes sur le territoire, afin de faciliter la pose d'un diagnostic exhaustif pour les pouvoirs



publics. Les observations seront collectées et géolocalisées par les citoyens, ce qui permet, en plus du côté ludique, un renforcement des connaissances et une sensibilisation des participants en contribuant à la collecte de données utiles au diagnostic ou monitoring de la zone. A travers ce projet, une collaboration durable sera ainsi établie entre les citoyens, gestionnaires et autorités publiques. La première étape du projet vise à sensibiliser les citoyens impliqués, au travers d'une conférence ouverte à tous, afin de renforcer leurs capacités dans la notion de résilience systémique, dans les outils scientifiques de monitoring, cartographie et analyse sectorielle et dans la collaboration transparente avec les acteurs de gestion et les décideurs.

Grâce au recensement de différentes caractéristiques de la voirie (infrastructures, vitesse, revêtement...), les citoyens participeront à compléter le diagnostic en vue de développer à terme un réseau d'itinéraires cyclables et pédestres utilitaires à l'échelle du territoire des six communes. Dans la suite du RAVeL 126 (Ciney-Huy) et du ViciGAL (Yvoir-Huy), véritables épines dorsales du réseau structurant de mobilité douce à l'échelle intercommunale, il s'agit de fédérer les habitants à ce réseau cyclable en devenir, les sensibiliser et créer avec eux un réseau secondaire drainant les pôles d'activité et points multimodaux (ex : gares du territoire), et prenant en compte le réseau existant.

Les audits cyclables communaux, réalisés dans le cadre de l'appel à projet PIWACY, soulèvent la question du manque de ressources des communes pour upgrader rapidement et de manière déterminante le niveau de qualité des infrastructures pour faire des modes actifs une évidence en termes de déplacement. D'un autre côté la culture du vélo se développe, le coût de l'énergie devient fortement impactant pour les ménages, de nombreux citoyens sont demandeurs de s'investir dans leur cadre de vie, l'intérêt pour réenchanter l'échelle locale et les déplacements de proximité est grandissant,... Ces facteurs sont de véritables leviers sur lesquels le projet s'appuiera. Les moyens pour investir dans des infrastructures propres à destination des cyclistes et piétons étant limités, il est également primordial de développer la culture du partage de la voirie à destination de l'ensemble des usagers. Des campagnes de sensibilisation seront déployées à cet effet.

Les méthodologies de collecte et d'encodage seront mises à disposition en OpenSource au travers de capsules vidéo de présentation pour permettre à des non-spécialistes de cartographier les infrastructures en ligne. En fin de projet, seront également explorées les pistes de diffusion et de réplique dans d'autres contextes et avec d'autres acteurs (intercommunales, parcs naturels, associations, ...). L'enjeu étant de pouvoir inciter une dynamique, qui pourra répondre à un besoin de couverture plus large, à l'échelle de la Wallonie.

a) Mise en place d'une plate-forme Mobilité en Cœur de Condroz

Cet second axe peut se résumer par la liste d'actions suivante :

- Etude de l'offre de transport en commun présente sur le territoire et optimisation (ex : Lobby auprès des opérateurs publics pour un renforcement des lignes existantes)



- Inventaire de toutes les alternatives à l'auto-solisme : covoiturage, auto-vélo partage (cozywheels, etc), autostop encadré, parking vélos sécurisés pour combiner adéquatement avec les transports en commun existant, des zones/arrêts privilégiées destinées à l'auto-stop, les plateformes de covoiturage, un système de vélos électriques partagés...
- Mise en place et animation d'une plateforme de mobilité sur laquelle seraient répertoriées toutes les alternatives à l'auto-solisme et toutes les possibilités de multimodalité.
- Communication et promotion des alternatives auprès des citoyens : soirées d'informations, capsules vidéo, journées d'expérimentation sur le terrain, etc.
- Développement de projets pilote d'autopartage de voitures au sein de communautés volontaires du Cœur de Condroz : quartiers, commune, PME, habitats groupés.

Ce deuxième axe comporte donc 2 grands volets : la création d'une plateforme de mobilité et un projet pilote d'autopartage de voitures.

En ce qui concerne la plateforme mobilité, cette dernière référencerait toutes les alternatives à l'auto-solisme et toutes les possibilités d'intermodalités. La constitution de cette plateforme nécessitera donc un inventaire minutieux de l'offre en la matière, tant existante sur le territoire que potentiellement à développer. Cette plateforme prendra la forme d'un site web, d'une application et/ou d'un guide pratique (formule à définir). La création de cette plateforme sera accompagnée d'actions promotionnelles visant à faire découvrir ces différentes alternatives au grand public. Elle permettra aussi la mise en place de défis ponctuels à destination des citoyens de manière à encourager le passage à l'acte.

La plateforme pourra faire le lien avec des initiatives telles que Tous Vélo-actifs. Tous vélo-actifs est une opération de sensibilisation et de communication pour promouvoir les déplacements domicile-travail à vélo. L'opération soutient et accompagne des employeurs wallons qui s'engagent à mettre en place un plan d'actions intensif de promotion du vélo au sein de leur entité.

En ce qui concerne le projet pilote d'autopartage de voitures, il sera mis en œuvre par un prestataire de services (à sélectionner en cours de projet). Le projet visera des communautés volontaires du Cœur de Condroz, organisées par quartiers, commune, PME ou encore habitats groupés. Ce projet pilote est essentiel pour démontrer la plus-value de ce type d'expérience en matière de multimodalité : en effet, les personnes qui passent à la voiture partagée deviennent aussi des utilisateurs réguliers des transports en commun et de la mobilité active.

De manière générale, le projet s'intégrera au maximum à la Stratégie Régionale de Mobilité afin d'assurer la pertinence et la pérennité des actions menées. Concrètement, le.a chargé.e de mission entretiendra des contacts réguliers avec le SPW MI.

La Cellule Mobilité partagée sera notamment sollicitée concernant la plateforme de mobilité et le projet pilote de voitures partagées.



Contribution aux objectifs du programme :

Les actions envisagées dans le cadre du présent projet permettent de répondre à objectifs identifiés dans la stratégie :

Patrimoines et aménagement du territoire

- Développer un maillage de mobilité territoriale efficiente
 - Optimiser la mobilité douce fonctionnelle
 - Soutenir le développement de la mobilité partagée

Renforcer les alternatives à la voiture individuelle au travers du plan d'actions prévu permet pleinement de répondre à cet objectif de la stratégie du Cœur de Condroz.

Energie et climat

- Diminuer la consommation d'énergie
 - Réduire les émissions de GES liées à la mobilité
 - Favoriser les liens entre les PAEDC des communes

La mise en œuvre des actions permet pleinement de répondre à cet objectif de la stratégie du Cœur de Condroz. Ce projet permettra également de rencontrer les objectifs d'atténuation des émissions de CO2 que se sont fixées les communes du territoire et qui correspondent aux objectifs européens.

Plus indirectement, le projet permet de répondre à d'autres objectifs connexes :

- Maintenir et redéployer les services de proximité dans les cœurs des villages

Les gens se déplaçant autrement, ils sont incités à utiliser davantage les commerces et services locaux. Le projet contribuera même contribuer à la création d'emplois liés à la gestion et à la maintenance des véhicules partagés.

- Soutenir le développement d'activités économiques durables et l'économie circulaire

L'autopartage s'inscrit dans l'économie de la fonctionnalité qui est un des principes de l'économie circulaire. Il permet de maximiser l'utilisation des voitures en les partageant entre plusieurs utilisateurs, ce qui réduit la nécessité d'en acheter de nouvelles, et donc la consommation de ressources et la production de déchets.

Le projet sera en lien avec d'autres projets de la SDL :

- Les synergies entre les aspects énergie et mobilité sont évidentes. Des liens entre les 2 projets seront donc effectifs.



- Avec l'insertion socio-professionnelle pour faciliter la mobilité des personnes en insertion.
- Avec le tourisme pour déployer un réseau de mobilité douce ambitieux et interconnecté sur le territoire
- Avec le pôle de réemploi et plus particulièrement l'atelier de réparation vélo

Principes horizontaux

Adaptation au changement climatique

Le projet risque-t-il d'entraîner une augmentation significative des incidences négatives du climat actuel et de son évolution ? Non

Justification:

Non concerné

Utilisation durable et protection des ressources en eau

Le projet risque-t-il d'être préjudiciable au bon état ou au bon potentiel écologique des masses d'eau ?

Non

Justification:

Non concerné

Transition vers une économie circulaire

Le projet risque-t-il de causer un préjudice important et durable à l'environnement au regard de l'économie circulaire (en ce compris la gestion des déchets et le recyclage) ? Non

Justification:

L'autopartage s'inscrit dans l'économie circulaire car il permet de maximiser l'utilisation des voitures en les partageant entre plusieurs utilisateurs, ce qui réduit la nécessité d'en acheter de nouvelles, et donc la consommation de ressources et la production de déchets. Des synergies avec l'atelier de réparation vélo « Un guidon pour 2main » créé dans le cadre de la programmation 2014-2020/22 du GAL Condroz-Famenne et d'autres acteurs du réemploi sont également envisagées.

Prévention et réduction de la pollution

Le projet risque-t-il d'engendrer une augmentation significative des émissions de polluants dans l'aire, l'eau et le sol ? Non

Justification:

En réduisant le recours à la voiture, le projet contribuera à diminuer les émissions de gaz polluants.



Protection et restauration de la biodiversité et des écosystèmes

Le projet risque-t-il d'être fortement préjudiciable au bon état et à la résilience d'écosystèmes ou à l'état de conservation des habitats et des espèces ? **Non**

Justification :

Non concerné

Atténuation du changement climatique

Le projet risque-t-il d'engendrer d'importantes émissions de gaz à effet de serre ? **Non**

Justification :

Au contraire, le projet contribuera à la diminution des émissions de gaz à effet de serre

Egalité des chances et non-discrimination

Effet : Favorable

Justification :

Le projet vise à rendre plus accessible l'offre de mobilité alternative (transports en commun par exemple) et donc renforcer l'égalité des chances, par rapport aux déplacements quotidiens et à l'opportunité de trouver un travail par exemple

Synergies et innovation

Partenaire du projet et synergies attendues :

En 2017, le Gouvernement wallon a adopté la vision FAST 2030 fixant des objectifs ambitieux et reconnus pour la nécessaire transformation de mobilité à l'horizon 2030 en Wallonie. En 2019, la Wallonie s'est dotée d'une nouvelle Stratégie Régionale de Mobilité (personnes et marchandises) qui définit comment ces objectifs seront atteints.

Afin d'inscrire au maximum les initiatives locales du Cœur de Condroz dans la SRM, des contacts seront établis tout au long du projet avec le SPW MI.

Plusieurs partenaires seront mobilisés dans le cadre du projet :

- L'ensemble des communes composant le territoire du futur GAL, via les conseillers en mobilité et les coordinateurs POLLEC
- Les commissions citoyennes (cyclistes par exemple)
- Les antennes locales du GRACQ présentes sur le territoire (Assesse, Ciney, Gesves)
- Le TEC et la SNCB
- L'ASBL Tous à pied



- Le BEP (projet transcommunal de mobilité)
- Un prestataire de mise à disposition de voitures partagées pour le projet pilote d'autopartage de voitures au sein de communautés volontaires
- ...

Le projet sera en lien avec d'autres projets de la SDL :

- L'axe visant à renforcer le maillage des chemins via une cartographie globale du réseau de mobilité douce et d'une stratégie de développement permettra de renforcer l'offre touristique sur le territoire (balades).
- Les actions réalisées permettront de rendre plus accessibles les pôles d'activités (producteurs locaux, entreprises, pôles de ré-emploi,...), tant pour les entreprises que pour les citoyens.
- Un des pôles de réemploi envisagé dans le projet Economie circulaire concerne la mécanique vélo, notamment via la pérennisation de l'atelier Un Guidon pour 2main en café vélo. Des liens évidents pourront donc être établis avec le présent projet.
- Les stagiaires potentiels à la formation-insertion (cfr projet Insertion socio-professionnelle) bénéficieront des services développés dans le cadre du présent projet. Les problèmes de mobilité représentent en effet des freins réguliers à l'insertion socio-professionnelle.

Adéquation avec les critères de sélection :

Le présent projet est en adéquation avec les différents critères de sélection :

- **Éligibilité des dépenses** : L'ensemble des dépenses sont éligibles au regard de la réglementation concernée : principalement des dépenses de personnel et des dépenses liées à la mise en œuvre des actions. Aucun équipement spécifique n'est envisagé.
- **Caractère transversal** : Le projet présente un caractère transversal puisqu'il touche à la fois aux aspects aménagement du territoire, mobilité et climat, mais également aux aspects sociaux, offrant à l'ensemble des citoyens du territoire des solutions de mobilité alternative pour se déplacer.
- **Efficienc e et pérennisation** : un.e chargé.e de mission à 0.5 ETP sera recruté.e pour assurer la mise en œuvre des actions. Ce temps de travail sera complété par des missions de consultance si besoin. Au regard des moyens mis en œuvre pour les actions à mener, le projet est jugé efficace. Les perspectives de pérennisation sont abordées dans les paragraphes suivants.
- **Caractère innovant et approche originale** : Le caractère innovant et les perspectives de pérennisation sont abordés dans les paragraphes suivants.
- **Caractère transférable** : Dès sa conception, le caractère transférable des actions a été envisagé. Notamment par l'élaboration d'une stratégie à long terme pour prioriser de manière transcommunale et aménager les maillons manquants du réseau de mobilité douce, mais également par la création d'une plateforme de mobilité destinée à être pérenne.



- **Complémentarité avec les autres instruments de financement** : L'approche se veut complémentaire aux actions déjà menées par les communes (services mobilité et conseillers POLLEC) et viendra renforcer leur impact.

Pérennité :

L'inventaire des infrastructures existantes en matière de mobilité douce, la définition des points nœuds stratégiques de mobilité (multimodalité, intermodalité) et l'identification des maillons manquants permettront définir une stratégie de développement à long terme. Les communes partenaires s'engageront donc, au travers de cette stratégie à poursuivre le travail après la programmation GAL.

En ce qui concerne la plateforme Mobilité en Cœur de Condroz, elle a pour objectif d'être gérée et mise à jour par les services mobilité des communes partenaires, à la suite de la programmation GAL.

Enfin, le développement de projets pilote d'autopartage de voitures au sein de communautés volontaires du Cœur de Condroz permettra d'identifier le potentiel de ce type de projet sur le territoire. Si la plus-value est démontrée et la rentabilité au rendez-vous, des prestataires de services pourraient développer leurs activités à long terme sur le territoire.

Caractère innovant :

Le présent projet est innovant à plusieurs titres :

- L'analyse des comportements des citoyens en matière de mobilité et l'inventaire des infrastructures existantes en matière de mobilité douce seront innovants sur le plan méthodologique : ils feront appel à la participation citoyenne. Concrètement à l'instar des projets « Missing Maps » dans les territoires vulnérables de la planète, le projet vise à mobiliser les citoyens pour cartographier, de manière collaborative, participative et rapide, les données importantes relatives aux infrastructures existantes et manquantes sur le territoire, afin de faciliter la pose d'un diagnostic exhaustif pour les pouvoirs publics. Les observations seront collectées et géolocalisées par les citoyens, ce qui permet, en plus du côté ludique, un renforcement des connaissances et une sensibilisation des participants en contribuant à la collecte de données utiles au diagnostic ou monitoring de la zone.
- Le multimodalité est au cœur du projet et renforce donc son caractère innovant. La crise du Covid nous a forcé à repenser l'organisation familiale et l'organisation du travail, a bousculé nos habitudes et nos façons de nous déplacer. Ce projet vise à repenser la mobilité et limiter nos émissions de gaz à effet de serre, de manière innovante et résolument tournée vers l'avenir.
- Ce projet va permettre d'aborder de manière concrète la question de la mobilité douce (active et partagée) dans un contexte rural souvent considéré comme parent pauvre dans les recherches d'alternatives à l'autosolisme. L'expérience du Parc Naturel des Grands Causses (<https://www.parc-grands-causses.fr/des-actions/energie-et-climat/bouger-autrement>) illustrée dans le documentaire « Virage vers le futur » pourra être source d'inspiration.



Collaborateur

Collaborateur en charge du projet :

Aucun collaborateur n'est identifié à ce stade. L'engagement du/de la chargé-e de mission fera l'objet d'une procédure de recrutement.

Aucun partenaire privilégié n'a été identifié.

Expérience pertinent et qualification du demandeur :

Le GAL Cœur de Condroz bénéficie de près de 25 ans d'expérience acquise par les deux GAL, à la fois dans la mise en œuvre du programme LEADER mais également dans la gestion de projets soutenus par d'autres sources de financement.

En matière de mobilité particulièrement, les GAL ont par exemple mené divers projets :

- ViciGAL – GAL Pays des Tiges et Chavées - LEADER 2014-2020/22
- Mise en réseau et développement d'une offre multimodale de mobilité - GAL Condroz-Famenne – LEADER 2014-2020/22
- Cursus mobilité dans les écoles - GAL Condroz-Famenne – SPW EMSR

Ces différents projets démontrent l'expérience acquise en la matière et de manière plus générale, les compétences acquises en matière de gestion de projet.



Indicateurs

Indicateur(s) de réalisation

- Public cible

Unité	Objectif intermédiaire (2025)	Objectif final (2027)
Nbre	50,00	750,00

Méthodologie :

Nbre de personnes sondées dans le cadre des inventaires + nbre d'utilisateurs de la plateforme

- Plateforme de mobilité créée

Unité	Objectif intermédiaire (2025)	Objectif final (2027)
Nbre	0,00	1,00

Méthodologie :

Comptage

- Offre de mobilité inventoriée

Unité	Objectif intermédiaire (2025)	Objectif final (2027)
Nbre	1,00	1,00

Méthodologie :

Comptage

- Plan de mobilité réalisé

Unité	Objectif intermédiaire (2025)	Objectif final (2027)
Nbre	0,00	1,00

Méthodologie :

Comptage

- Points noeuds stratégiques et maillons manquants inventoriés

Unité	Objectif intermédiaire (2025)	Objectif final (2027)
Nbre	0,00	1,00

Méthodologie :

Comptage

- Réseau existant cartographié

Unité	Objectif intermédiaire (2025)	Objectif final (2027)
Nbre	1,00	1,00

Méthodologie :

Comptage



Indicateur(s) de résultat

- Emploi(s) créé(s)

Unité	Valeur de référence	Objectif final (2027)
Nbre d'ETP	0,50 (2024)	0,50

Méthodologie :
Contrat GAL

- Nombre d'aménagements proposés à faire financer

Unité	Valeur de référence	Objectif final (2027)
Nbre	0,00 (2024)	20,00

Méthodologie :
Comptage

- Nombre d'utilisateurs de la plateforme

Unité	Valeur de référence	Objectif final (2027)
Nbre	0,00 (2024)	700,00

Méthodologie :
Comptage, statistiques

- Nombre de personnes partageant une voiture

Unité	Valeur de référence	Objectif final (2027)
Nbre	0,00 (2024)	50,00

Méthodologie :
Comptage



Calendrier

Ordre	Etape	Date de début	Date de fin
1	Etablissement d'un plan de mobilité douce (active) transcommunal	01/07/2024	30/06/2027
2	Mise en place d'une plateforme Mobilité en Cœur de Condroz	01/07/2024	30/06/2027
3	Développement d'un projet pilote d'autopartage de voitures	01/07/2024	30/06/2027



Budget

Plan financier

Rubrique / Sous-rubrique	Type de dépense	Montant
Coûts directs Personnel	Forfait	92.854,25€
Coûts indirects de personnel	Forfait calculé	12.999,60€
Frais d'action	Coût réel	50.000,00€
	TOTAL	155.853,85€

Détail des postes budgétaires

Coûts directs Personnel – Forfait

CD_PERS001 – Frais de personnel

Montant : 92.854,25 €

Coûts indirects de personnel – Forfait calculé

PERS/CI_PERS_000 – Coûts indirects de personnel : 12.999,60 € (14,00% x 92.854,25€)

Frais d'action – Coût réel

ACTION001 – Frais d'action

Montant : 50.000,00 €

Echéancier

Année	Montant
2024	25.975,64€
2025	51.951,28€
2026	51.951,28€
2027	25.975,65€
Total de l'échéancier	155.853,85 €



Financement

Co-financeur	Montant	Taux
Eu	52.011,54 €	33,37 %
Wallonie	88.256,92 €	56,63 %
Autre publique	0,00 €	0,00 %
Total des dépenses publiques	140.268,46 €	90,00 %
Secteur privé	15.585,39 €	10,00 %
Total du plan financier	155.853,85 €	100 %



Documents

Nom	Type	Contexte	Date	Créateur	Description
-----	------	----------	------	----------	-------------



Statut de la candidature

Soumis le	21/04/2023 13:22
Date de décision GW	01/12/2023
Décision GW	Approuvée
Statut	À compléter