

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité



> sommaire

Faisabilité d'aménagement de parcs-relais à Namur et impact sur l'environnement

La Ville de Namur dispose de deux parcs-relais reliés au centre-ville par des navettes bus. Suite à la disparition prochaine de 500 à 600 places de stationnement disponibles dans la Corbeille, dans le cadre de l'urbanisation du quartier des Casernes et en l'absence d'alternatives à celles-ci en centre-ville, une étude a été réalisée afin de rechercher des sites répondant aux critères de création de parcs-relais en périphérie. Cette démarche s'inscrit directement dans la perspective des recommandations du Plan communal de mobilité de la Ville de Namur.

L'analyse comparative de différents sites propices à l'implantation de P+R à l'échelle de l'agglomération namuroise a permis de déterminer trois sites prioritaires. Ceux-ci ont ensuite fait l'objet d'esquisses d'aménagement afin de vérifier les potentialités d'exploitation du terrain comme parking ainsi que l'impact du projet sur le paysage.

Quel impact en matière de développement durable ?

L'étude a ensuite conduit à estimer l'impact environnemental de la réalisation d'un des P+R retenu, en regard de l'affectation originelle du terrain comme zone agricole au plan de secteur. La méthode « Bilan-Carbone®¹ » permet d'évaluer l'impact global d'une activité en matière d'émissions de gaz à effet de serre. Elle consiste à estimer et à comparer l'augmentation des émissions équivalentes de CO₂² due à la construction du P+R en regard de la diminution générée par une réduction de la circulation automobile vers le centre-ville. Nous allons aborder la méthode de travail dans ses grandes lignes. Celle-ci suppose la prise en compte de concepts environnementaux et propose des ordres de grandeur.

Concrètement, les éléments qui interviennent dans l'accroissement des émissions équivalentes de CO₂ sont

l'augmentation des bus se rendant dans le centre de Namur (nombre de véhicules et distances parcourues), la suppression d'une pâture ou d'une culture et l'utilisation de matériaux de construction pour l'aménagement du parking (énergie grise³).

Les éléments favorisant une diminution des émissions équivalentes de CO₂ sont la réduction du nombre de voitures (nombre de véhicules et distances parcourues) se dirigeant vers le centre-ville et la création d'un « puits de carbone⁴ » par la plantation d'arbres de moyenne tige aux abords du parking.

Les émissions sont calculées poste par poste. Les chiffres proposés sont tous affectés d'un facteur d'incertitude, correspondant directement à l'imprécision estimée des résultats obtenus.

La balance entre les émissions générées et les émissions évitées est déterminée selon l'option la plus défavorable et la plus favorable, c'est-à-dire en fonction des différentes hypothèses faites quant à l'usage du parking (structure du revêtement, taux de rotation, ...), ceux-ci constituant les facteurs déterminants. On a constaté notamment que le type d'occupation du terrain avant la construction a peu d'influence sur le bilan définitif. De même les plantations d'arbres ont un impact faible.

A partir d'un simple tableau Excel, toutes les simulations sont possibles. En choisissant les options les moins favorables par rapport aux critères précités, le bilan est légèrement négatif (+/- 25 TeCO₂ en plus) alors qu'en choisissant l'option la plus favorable, il est bien positif (+/- 110 TeCO₂ en moins). La méthode utilisée présente l'intérêt d'estimer, et donc de clarifier, l'impact de chacune des composantes du projet et constitue bien un outil d'aide, parmi d'autres, pour une décision en bonne connaissance de cause.

1 TeCO₂ ÉQUIVAUT À L'ÉMISSION GÉNÉRÉE PAR :

1.500 km parcourus en voiture particulière

1,5 mois de chauffage d'une habitation moyenne

1 an de consommation électrique d'un ménage moyen

1 Aller simple vers New-York en classe touristique

La capture annuelle de 100 arbres



¹ La méthode Bilan-Carbone® a été développée par l'Adème (Agence (française) de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie). L'équivalent carbone est la mesure officielle des émissions de gaz à effet de serre.

² Attention à ne pas confondre la Tonne équivalent CO₂ (TeCO₂) et la Tonne équivalent carbone (TeC). En effet, 1TeCO₂ = 0,2727 TeC.

³ L'énergie grise correspond à la somme de toutes les énergies nécessaires à la conception, la production, le transport, la commercialisation, l'utilisation, l'entretien et le recyclage d'un matériau ou d'un produit.

⁴ Le puits de carbone ou puits de CO₂ est un réservoir, naturel ou artificiel, qui absorbe le carbone de l'atmosphère et contribue donc à diminuer la quantité de CO₂ dans celle-ci. Les océans et certains milieux végétalisés (forêts en formation) sont les principaux moteurs de la séquestration du carbone.

A Bruxelles, Villo succède à Cyclo-city

Inauguré le 16 mai dernier, à l'occasion de la conférence internationale Vélo-city qui s'est tenue à Bruxelles, le système de vélos en libre-service bruxellois a pris un nouvel envol. En effet, après l'échec de « Cyclo-city », lancé en 2005 avec 250 vélos, des stations limitées à la Ville de Bruxelles et un coût d'utilisation trop élevé pour l'utilisateur, « Villo » est né. Celui-ci a une toute autre ampleur, puisqu'il proposera pour la fin de l'été 180 stations et 2 500 vélos répartis sur seize des dix-neuf communes de la Région de Bruxelles Capitale. Ensuite, une deuxième phase de développement devra permettre la mise en place de 5 000 vélos. Actuellement une cinquantaine de stations sont opérationnelles sur la Ville de Bruxelles, Anderlecht, Saint-Gilles et Saint-Josse.

Le principe est simple. Avant d'emprunter un vélo, il faut s'inscrire et payer une somme forfaitaire d'1,5€ pour une journée ou de 30€ par an. A partir de là, l'utilisation du vélo est gratuite pour chaque première demi-heure, la première demi-heure supplémentaire coûte 0,5€, la seconde 1€ et les suivantes 2€. Comme toujours dans ce système, le principe est d'utiliser Villo pour des trajets utilitaires (donc courts) et non de loisirs et de favoriser une rotation élevée. Ce concept rencontre un franc succès dans d'autres villes européennes, en particulier à Lyon et à Paris. Et quelques villes wallonnes étudient à l'heure actuelle la faisabilité de la mise en place de ces vélos partagés.

Pour en savoir plus : <http://www.villo.be>

Une Charte européenne pour encourager l'usage du vélo en ville

La conférence internationale Vélo-city qui s'est tenue à Bruxelles en mai dernier fut aussi l'occasion de prendre des engagements. En signant une Charte, les villes européennes s'engagent à investir dans la politique cyclable en tant que partie intégrante de la mobilité urbaine. Dans le même temps, la Charte est un appel à l'Union européenne pour promouvoir le vélo en ville.

Ainsi, lors de leur visite au Parlement européen le 15 mai, plusieurs villes se sont engagées à tout mettre en œuvre pour que le vélo représente 15 % des déplacements d'ici 2020, à diminuer les risques d'accidents mortels pour les cyclistes, à œuvrer à une meilleure politique de stationnement pour les vélos et à lutter contre le vol des bicyclettes.

Ainsi, Bruxelles, Séville, Copenhague, Milan, Tartu, Bordeaux, Toulouse, Eindhoven, Breda, Tilburg, représentées par leur maire ou son représentant, figurent parmi les premières à avoir signé ce texte qui enjoint

également les autorités européennes à créer un poste spécifique consacré au vélo au sein de l'administration de la Commission européenne et un intergroupe parlementaire cycliste, et à augmenter les moyens qu'elle consacre au vélo dans la politique des déplacements. D'autres villes européennes ont déjà exprimé leur souhait de rejoindre les signataires de la Charte de Bruxelles.

Pour en savoir plus : <http://www.velo-city2009.com/charte-bruxelles.html>

> Transport en commun

Le TaxiTEC s'implante à Nivelles

Le nouveau service de taxi de soirée, lancé par le TEC Namur-Luxembourg en octobre dernier à Namur¹, rencontre un beau succès. Après six mois d'activités, 900 cartes ont été vendues et la convention a été renouvelée pour un an. Ce concept vient d'être mis en route à Nivelles et couvre les entités de Baulers, Thines, Bornival et Monstreux. Il fonctionne 7 jours sur 7 de 21h00 à 0h30. Pour cela, le TEC Brabant Wallon a conclu un partenariat avec une société de taxis nivelloise.

Le TaxiTEC est réservé aux titulaires d'abonnements TEC, TEC/SNCB ou TEC/De Lijn, aux personnes âgées de plus de 65 ans et à ceux qui disposent d'un libre parcours TEC. La commune compte 860 abonnés. Avec les plus de 65 ans, le potentiel de personnes concernées est de 4 643.

Le ticket doit être acheté en prévente. Il est vendu au prix de 4€ le trajet simple et est valable jusqu'à la fin de la période pilote de six mois. Le tarif est identique que l'on soit seul, deux, trois ou quatre et tous les passagers doivent se rendre à la même destination. Une course de taxi coûte 15€. Le TEC ayant négocié le ticket à 10€, il prend donc 60 % à sa charge. Le partenariat pourra être reconduit si l'expérience est concluante !

Pour en savoir plus : <http://www.infotec.be>



¹ Cfr. Le Cemaphore n°76 – décembre 2008, p.7.



> Conseils de lecture

Christophe JEMELIN, **Transports publics dans les villes : leur retour en force en Suisse**, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2008. Cet ouvrage dresse, à l'attention du grand public, l'histoire mouvementée des transports publics, depuis l'enthousiasme du dix-neuvième siècle pour les voies ferrées jusqu'aux nouvelles politiques de transport qui impliquent fortement les usagers-citoyens. Ceux-ci ont aujourd'hui largement voix au chapitre, par les préférences manifestées au travers du mode de déplacement quotidien, par les exigences de confort et de qualité exprimées ou par la vision du futur définie au travers des urnes.

Jean-Pierre ORFEUIL, **Mobilités urbaines : l'âge des possibles**, Les Carnets de l'Info, 2008. Le carburant est hors de prix, le réchauffement menace, certains rêvent, chez nous, de villes sans voitures. La moitié de l'humanité dans les pays émergents rêve de conduire. La société appelle à plus de flexibilité et de réactivité, ce qui se traduit souvent par des besoins croissants de mobilité. Nous sommes condamnés à réussir une transition vers une mobilité durable. Des villes mieux organisées, des transports publics plus performants, des voitures moins gourmandes. Certains prônent le passage d'une économie de la possession à une économie de flux et de services. D'autres explorent les potentiels d'un modèle de consomm'acteur. Utopies ? Pour demain, sans doute, pour plus tard, ça se discute. Applicables à la mobilité ? Oui, si nous savons proposer une vision qui aurait la chance de pouvoir être partagée par un grand nombre d'acteurs. C'est cet univers de solutions alternatives (locations, covoiturage, etc.), et les conditions de son émergence, qu'explore cet ouvrage.

Infos : Brigitte Ernon - Gestionnaire
Centre de documentation et de diffusion en mobilité
Tél. : 081 77 31 32
centre-doc-mobilite@spw.wallonie.be
<http://documentation.mobilite.wallonie.be>

Contact :

Réseau des Conseillers en mobilité (CeM)

Bernadette Gany, coordinatrice, tél. : 081 77 30 99
Brigitte Ernon, tél. : 081 77 31 32
Céline Fecci, tél. : 081 77 31 34
Barbara Schwan, tél. : 081 77 31 21
Fax : 081 77 38 22
SPW-Direction de la Planification de la Mobilité
Boulevard du Nord, 8, B-5000 Namur
reseau-cem@spw.wallonie.be
<http://cem.mobilite.wallonie.be>

Photo de couverture : Signature de la charte de Bruxelles. Source : VC09

> Agenda

Du réseau

- Mars 2010. Démarrage d'un **nouveau cycle de formation de base des Conseillers en mobilité**.

Infos : Bernadette Gany, Tél. : 081 77 30 99
bernadette.gany@spw.wallonie.be
Brigitte Ernon, Tél. : 081 77 31 32
brigitte.ernon@spw.wallonie.be
<http://mobilite.wallonie.be>

En Belgique

- Formations en aménagement du territoire : « **(Bien) comprendre pour (mieux) agir en aménagement du territoire** », à Mons, Marloie, Mouscron et Ottignies-Louvain-la-Neuve en septembre, octobre et novembre.

Infos : Inter-Environnement Wallonie
<http://www.iewonline.be>

A l'étranger

- Formations des Ponts et Chaussées
Les 1 et 2 octobre 2009, « **Mettre en cohérence urbanisation et déplacements : les conditions de la réussite** »,
Les 14 et 15 octobre 2009, « **Aménager le territoire autour d'un projet de TCSP : BHNS, métro léger, tramway** »,
Du 20 au 22 octobre 2009, « **Connaître et réaliser les études de déplacement** »,
Du 1er au 3 décembre 2009, « **Mieux comprendre la conception, la réalisation et la gestion d'un pôle d'échanges** »,
à Paris (France).

Infos : Ponts Formation Edition
<http://pfe.enpc.fr>

> Humour



En Chine comme chez nous, en queue de la course cycliste il y a le fameux camion balai.