

# le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité



> **Transport de marchandises.**  
Un atout pour la Ville de Paris

> **Mobilité scolaire.**  
Plan Octopus : premier bilan

> **sommaire**

## Un atout pour la Ville de Paris

Depuis quatre ans, sous l'impulsion de l'actuel maire, la Ville de Paris mène une politique très volontariste en matière de logistique des marchandises, afin de préserver l'activité économique vitale pour un centre-ville.

Au centre d'une agglomération de plus de 10 millions d'habitants, Paris se caractérise par une forte concentration d'emplois – 1,8 millions sur 105,4 km<sup>2</sup> – et plus généralement d'activités économiques. Celles-ci engendrent environ 360 000 mouvements journaliers de marchandises auxquels s'ajoutent ceux liés aux achats et flux annexes (chantiers, déménagements, déchets, ...). La Ville a donc engagé, au travers de concertations permanentes concrétisées par la signature d'une Charte de bonnes pratiques, un dialogue constructif avec les acteurs économiques et institutionnels du secteur qui a abouti à l'établissement d'un plan d'actions.

Coup d'oeil sur certaines de ces initiatives ! La première concerne un aménagement physique, l'autre, la création d'espaces logistiques.

L'amélioration du fonctionnement des aires de livraisons est devenue un des axes d'action prioritaires de la ville. L'aménagement de l'avenue Magenta est à ce titre exemplaire. Au départ d'un diagnostic commercial de la zone (typologie commerciale, accessibilité, types de mouvements et zones de fortes pressions logistiques), l'administration a élaboré des propositions concrètes. Celles-ci ont été récemment traduites en aménagements qui s'avèrent d'ores et déjà très satisfaisants.

Le plus souvent implantés dans des parkings souterrains appartenant à la ville, de nouveaux espaces logistiques servent de point de départ aux tournées de collectes et de livraisons à courtes distances. Ils recourent systématiquement à des modes de transport plus respectueux de l'environnement et mieux adaptés à la configuration du centre-ville (véhicules électriques, triporteurs, vélos électriques, trolleys électriques). Ils apportent un réel gain pour la qualité de vie en centre-ville.

- La société Chronopost a ainsi installé sous la place de la Concorde un « espace de livraison urbaine (ELU) » au concept novateur. Approvisionnée depuis le centre de tri situé en périphérie, par des véhicules diesel avec remorques et conteneurs, avant l'heure de pointe du matin (7h), cette plate-forme locale distribue environ 400 000 colis dans les 1<sup>er</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements avec 20 véhicules électriques propres. Cela permet de supprimer une vingtaine de liaisons routières quotidiennes depuis la périphérie. Pour livrer la célèbre avenue des Champs-Élysées, ce véhicule est remplacé par le Chronocity, un trolley électrique d'une contenance d'1 m<sup>3</sup> manipulé par un livreur à pied.
- Depuis janvier 2001, la société « La petite Reine » utilise les premiers vélos triporteurs à assistance électrique. Avec une vingtaine d'entre eux, elle a livré en 2004 80 000 colis de petite messagerie, de 1 à 5 kg, auprès de 60 000 clients. La souplesse et la taille du véhicule permettent des livraisons beaucoup plus rapides qu'avec une camionnette traditionnelle.

Autre initiative originale, le réseau de consignes logistiques « Consignity ». Cette société propose aux artisans et professionnels du service après-vente, de recevoir de nuit dans ces fameuses consignes, leurs pièces détachées, livrées par le transporteur de leur choix dans la consigne de leur choix. Ce premier réseau parisien de huit relais logistiques est localisé dans des parkings en sous-sol. Il permet d'éviter aux artisans et techniciens du centre-ville des allers-retours quotidiens vers les sociétés grossistes essentiellement situées en banlieue. Ce système aux débuts prometteurs est appelé à se développer dans les prochaines années.

Même si la problématique du transport de marchandises ne se pose pas avec la même acuité dans la plupart de nos communes wallonnes, la politique diversifiée et pragmatique menée par la ville de Paris, souvent à l'échelle d'un quartier ou d'un arrondissement, peut sans aucun doute offrir l'une ou l'autre piste de réflexion à tout responsable régional ou communal ... et même inspirer certaines concrétisations !

**Contact :** Bernadette GANY  
Tél. : 081 77 30 99  
bgagny@met.wallonie.be

**Pour en savoir plus :**  
[http://www.paris.fr/portail/deplacements/Portal.lut?page\\_id=376](http://www.paris.fr/portail/deplacements/Portal.lut?page_id=376)



## Plan Octopus : premier bilan

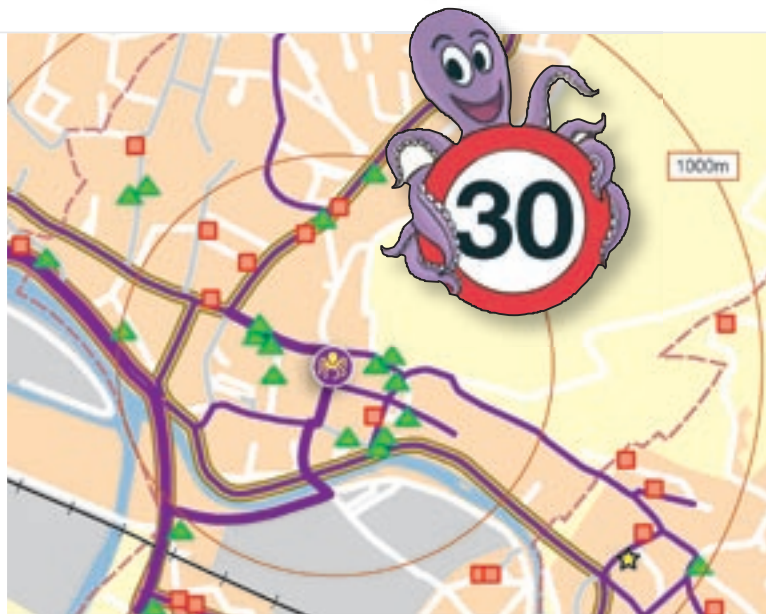
Lancé en 2005 par l'asbl flamande Voetgangersbeweging, le plan Octopus « tous ensemble pour des routes et des abords d'écoles plus sûrs » propose, depuis 2006, aux établissements de l'enseignement fondamental, un plan en huit étapes, permettant d'engager une réflexion au sein de l'école sur les déplacements scolaires et de travailler sur plusieurs tableaux : sensibilisation, éducation, communication, partenariat, infrastructure, ... Il accompagne, dans une certaine mesure, l'obligation légale de mise en zone 30 des abords d'écoles, dont l'efficacité est loin, à ce jour, de faire l'unanimité ! Ce projet est soutenu par le ministre fédéral de la mobilité et est porté, en communauté française, par l'asbl Empreintes.

Le plan Octopus prend appui sur un outil Internet, particulièrement performant, attractif et complet. Toute école intéressée par la démarche est invitée à s'inscrire gratuitement sur le site web, où elle est ensuite guidée dans la réalisation de chaque phase du plan.

Pratiquement, l'élaboration du plan implique la réalisation de huit étapes successives dont les trois premières sont réalisées de manière autonome par l'école. A partir de l'étape quatre, différents partenaires sont invités à participer à une réflexion commune. Le Plan se conclut lors de l'étape huit où l'école et la commune ratifient une charte sur les actions à mettre en place. La mise en œuvre concrète du plan n'est pas liée à une promesse de subsidie étant donné la nature des actions pouvant être mises en place. Certaines écoles solutionneront leurs problèmes sans aménagements en modifiant certains comportements alors que d'autres devront poursuivre une réflexion sur les aménagements et peut-être alors, si nécessaire, intégrer le PDS de la Région Wallonne.

Ainsi, chaque école enregistrée va encoder des données, qui sont traduites ensuite, en quelques clics de souris, en plans, graphiques, ... mettant à sa disposition des informations précises et claires, utiles dans la recherche de solutions aux problèmes de déplacements éventuellement constatés. Sur une carte interactive apparaissent de manière anonyme les adresses des enfants, leur mode de déplacement vers l'école, les itinéraires empruntés, le nombre d'enfants fréquentant le même itinéraire, les éventuels points noirs identifiés, ...

Le site Internet propose aussi différents outils enrichissant la démarche : fiches didactiques, jeux, ... (répondant aux socles de compétences de la communauté française) car le projet s'inscrit surtout dans une perspective pédagogique. Il permet également à quiconque de suivre l'évolution de chaque projet, étape par étape, dans les détails, sur tout le pays.



Trajets scolaires vers l'école fondamentale libre de Chênée.

Source : <http://www.planoctopus.be>

▲ À pied ■ En voiture ★ En transport en commun ● À vélo

L'ensemble des acteurs concernés par la problématique de la mobilité scolaire doit être associé à l'élaboration du plan : direction d'école, enseignants, élèves, parents, habitants du quartier, zone de police, ... et la commune bien entendu. Celle-ci est invitée à soutenir les écoles inscrites, à assurer une bonne coordination entre les différentes écoles et à signer pour cela la charte Octopus. Dans ce cadre, le conseiller en mobilité a un rôle privilégié pour fédérer les écoles de la commune autour de ce projet participatif.

Plus de 400 écoles belges ont aujourd'hui entamé un plan Octopus. Parmi celles-ci, 133 sont situées en Communauté française : 125 établissements sont répartis dans 34 communes wallonnes et 8 concernent des écoles francophones de la Région de Bruxelles Capitale.

Et le Plan de déplacements scolaires, que devient-il ? Il n'y a aucun antagonisme entre ces deux outils. La Région wallonne invite les écoles fondamentales à s'engager d'abord dans un Plan Octopus et à se tourner ensuite, si nécessaire, vers un PDS, la réalisation de celui-ci, décrite dans le décret du 1<sup>er</sup> avril 2004, étant plus complète, plus complexe et non justifiée dans tous les cas. A l'heure actuelle, la démarche PDS est associée à l'élaboration d'un PCM, comme c'est le cas à Neufchâteau par exemple, ou à sa mise à jour, comme à Verviers. Et à Neufchâteau, le plan Octopus est développé en parallèle au PDS dans les écoles maternelles et primaires de la commune. En bref, le plan Octopus est un outil complémentaire à ceux existants, apportant sa contribution à la recherche de nouveaux comportements, en particulier chez les adultes de demain.

### Contact :

Octopus : Patrick JACQUEMIN, tél. : 081 22 96 28

[patrick@planoctopus.be](mailto:patrick@planoctopus.be)

PDS : Erich SUPLIS, tél. : 081 77 31 36

[esuplis@met.wallonie.be](mailto:esuplis@met.wallonie.be)

### Pour en savoir plus :

<http://www.planoctopus.be>, <http://mobilite.wallonie.be>



## > Conseils de Lecture

Nicolas Le Grand et al., **Alimenter un diagnostic de territoire communal : 19 grilles thématiques**, Certu, Lyon, 2006.

Cet ouvrage propose une aide à la constitution et à l'alimentation d'un questionnaire dans le cadre d'un diagnostic de territoire communal. Le CD-Rom joint contient des tableaux thématiques dans lesquels les professionnels de l'urbanisme trouveront des arguments concernant la pertinence des questions posées en fonction du contexte, ainsi que des références utiles.

Jean Ollivro, **Quand la vitesse change le monde**, Éditions Apogée, Rennes, 2006.

Depuis plus d'un siècle, l'essor de la vitesse est sans doute l'élément qui a le plus modifié la vie des gens. L'époque actuelle marque « une accélération de l'accélération », où l'homme semble dominé par les nouvelles technologies d'information et de communication. Pourquoi la vitesse est-elle devenue aussi impérative dans la société ? Cet ouvrage apporte des clés majeures pour comprendre cette évolution de fond qui touche l'ensemble de notre société et qui s'apparente à une « dictature de la trotteuse ».

**Infos :** Brigitte Ernon - Gestionnaire  
Centre de documentation et de diffusion en mobilité  
Tél. : 081 77 31 32  
Courriel : [centre-doc-mobilite@met.wallonie.be](mailto:centre-doc-mobilite@met.wallonie.be)  
Site : <http://documentation.mobilite.wallonie.be>

## > Humour



Quelqu'un a dit : « Dans la vie on prend la place qu'on se donne. » En voici une transposition toute personnelle. Elle n'engage que son auteur ...

Photo en couverture : crédit PORTAL.



RÉGION WALLONNE



## > Agenda

### Du réseau

- Le 26 avril 2007, démarrage d'un nouveau cycle de **formation de base des CeM**.

**Infos :** Bernadette Gany, tél. : 081 77 30 99  
[bgany@met.wallonie.be](mailto:bgany@met.wallonie.be)  
Brigitte Ernon, tél. : 081 77 31 32  
[bernon@met.wallonie.be](mailto:bernon@met.wallonie.be)

### Hors réseau

#### En Belgique

- Formation Gamah**  
Le 16 mars 2007, « **L'accessibilité des bâtiments pour tous** », de 9h à 16h,  
Le 27 mars 2007, « **Vers des cheminements piétons plus accessibles** », de 9h à 13h,  
au CAMET à Namur

**Infos :** [info@gamah.be](mailto:info@gamah.be)  
<http://www.gamah.be>

#### À l'étranger

- Formation des Ponts et Chaussées  
Les 13 et 14 mars 2007, « **Du conseil en mobilité aux plans de déplacement d'entreprise** »,  
Du 28 au 30 mars 2007, « **Elaborer et conduire une politique de sécurité routière dans une agglomération** »,  
Les 23 et 24 mai 2007, « **Comment aménager les traverses de petites agglomérations** »,  
à Paris (France)

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

- Les 15 et 16 mars 2007, conférence annuelle Polis, « **Innovation in transport for attractive cities and regions** », à Toulouse (France)

**Infos :** [ojung@polis-online.org](mailto:ojung@polis-online.org), tél. : 02 500 56 72  
<http://www.polis-online.org>

- Du 9 au 11 mai 2007, conférence ECOMM 2007 : « **The future and mobility management** », à Lund (Suède)

**Infos :** Anders Soderberg  
[anders.soderberg@lund.se](mailto:anders.soderberg@lund.se)  
[http://www.lund.se/templates/Page\\_\\_\\_\\_\\_33823.aspx](http://www.lund.se/templates/Page_____33823.aspx)

- Du 12 au 15 juin 2007, **Velo-city 2007** : « **From vision to reality** », à Munich (Allemagne)

**Infos :** [info@velo-city2007.com](mailto:info@velo-city2007.com)  
<http://www.velo-city2007.com>

### Contact :

#### Réseau des Conseillers en mobilité

Bernadette Gany, coordinatrice, tél. : 081 77 30 99

Brigitte Ernon, tél. : 081 77 31 32

Muriel Mandiau, tél. : 081 77 31 23

Fax : 081 77 38 22

MET-D311 - Direction des Etudes et de la Programmation

Boulevard du Nord, 8, B-5000 Namur

[reseau-cem@met.wallonie.be](mailto:reseau-cem@met.wallonie.be)

<http://cem.mobilite.wallonie.be>