

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

- > La parole à ... Corinne Lemense, Francis Meunier et Yannick Duhot, du SPF Mobilité et Transports
- > Vélo-city 2005 ou l'occasion de faire le point sur les politiques cyclables
- > Aménagement. À Liège, le quai Mativa fait peau neuve
- > Gares : douze laboratoires pour tester l'accessibilité
- > Une nouvelle ligne de bus relie Perwez à Louvain-la-Neuve
- > Colloque : Gestion des déplacements du personnel
- > Exposition : Mobilité urbaine à Liège
- > Sensibilisation aux SUL
- > Conseils de lecture
- > Humour
- > Agenda

> **sommaire**

Le sens unique limité (SUL)

Seuls les sens uniques complétés de la signalisation :

EXCEPTÉ 

sont accessibles aux cyclistes dans les deux sens.

Les avantages du SUL

Facilité d'installation et d'entretien



> La parole à ...

Corinne Lemense, Francis Meunier, Yannick Duhot, du Service Public Fédéral Mobilité et Transports

Nous sommes des fonctionnaires fédéraux qui avons du vague à l'âme...

Depuis de nombreuses années, nous sommes chargés de l'inspection de la signalisation routière et ce, dans le cadre de la tutelle sur les règlements complémentaires sur le roulage qu'exerce le Ministre qui a la circulation routière dans ses attributions.

Bien plus que l'exercice froid de cette tutelle, nous avons toujours mis l'expérience que nous avons accumulée sur le terrain ainsi que nos connaissances réglementaires au service des villes et des communes, avec le souci constant d'arriver à donner une solution aux problèmes.

Récemment, nous avons appris que notre tâche au service des communes s'arrêterait au mois de février prochain, notre Ministre ayant décidé de se défaire de ses compétences en matière de tutelle sur les règlements complémentaires.

C'est avec amertume et une certaine inquiétude quant à la cohérence des futures mesures réglementaires que nous faisons face à cette décision, conscients des difficultés que les textes légaux relatifs à la circulation routière posent à nos interlocuteurs dans les communes et de l'aide que nous pouvions leur apporter.

Contact : Corinne Lemense, Francis Meunier, Yannick Duhot
Fou le service d'inspection de la signalisation routière
Tél. : 02 277 31 11

La loi du 20 juillet 2005 (Moniteur belge du 11 août 2005), modifiant les lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière, entre autres, supprime, dans son article 3, la tutelle du Ministre ayant la sécurité routière dans ses attributions, en matière de règlements complémentaires relatifs aux voies publiques situées sur le territoire des communes. La date d'entrée en vigueur de ce volet de la loi doit encore être précisée dans un arrêté royal. Nous ne disposons pas de données précises à ce sujet, certains parlent de février 2006, d'autres entrevoient un délai de un à deux ans. La balle est dans les mains des trois Régions, qui doivent encore se prononcer sur ce qu'il advient de la tutelle sur leur territoire. Plusieurs cas de figure sont envisageables. L'incertitude subsiste aujourd'hui quant à l'avenir de ce service fédéral auquel les CeM et le réseau font très régulièrement appel. Leur expertise et leurs compétences ne sont plus à démontrer dans ce domaine particulièrement important, mais délicat ... Affaire à suivre donc ...



> Vélo-City 2005

ou l'occasion de faire le point sur les politiques cyclables



Après Glasgow-Edimbourg en 2001 et Paris en 2003, Dublin accueillait cette année la quinzième édition de Vélo-City autour du thème « delivering vision » : comme défi à relever à travers des changements de mentalité à tous les niveaux et comme nécessité d'une vision pour l'avenir. Cette édition 2005 a rassemblé quatre cents participants en provenance d'une quarantaine de pays situés aux quatre coins du monde et issus de ministères, administrations, villes, consultants, associations, ... Ce fut l'occasion de faire le point sur les politiques, les actions, les expériences des uns et des autres⁽²⁾. La conférence a montré que le vélo fait aujourd'hui partie des préoccupations à divers niveaux, même si les avancées sont encore lentes, bien trop lentes dans de nombreux cas.

Le soutien nécessaire de tous les citoyens

Lors de la conférence inaugurale, Mary Crass, représentante du ECMT⁽³⁾, a placé, parmi les clés du succès d'une politique efficace, la valorisation constante des politiques cyclables auprès des populations à égalité avec la volonté et l'engagement des responsables politiques. Geneviève Laferre, attachée au Ministère des Transports de Lyon, pointait quant à elle l'importance de la publicité cycliste et le manque endémique de communication en faveur du vélo : une communication positive et non celle qui insiste uniquement sur les dangers de ce mode de déplacement.

(1) Abrogation de l'article 2, 1^{er} alinéa, 2^{ème} phrase, l'article 2, 2^{ème} alinéa, l'article 2^{bis} et l'article 7 de la loi du 16 mars 1968.

(2) Ce dossier a pu être réalisé grâce aux informations et compte-rendus transmis par Stéphanie D'Haenens (Gracq) et Damien Dupriez (Pro Vélo). Un CD-rom, reprenant l'ensemble des interventions, sera bientôt disponible.

(3) European Conference of Ministers of Transport.

L'organisation de Velo-City : coup de pouce pour le développement du vélo ?

Denis Baupin, adjoint au maire de Paris, a souligné les retombées positives de l'organisation de la Conférence Velo-City pour la ville de Paris qui a, entre-temps, adopté le Plan directeur vélo 2002-2010. Paris a enregistré une augmentation de 41% de déplacements cyclistes depuis l'année de référence 2003⁽¹⁾ : itinéraires cyclables (300 km devraient jalonner la ville d'ici à 2010), zones 30, contresens cyclables, mobilier d'accrochage (stationnement pour vélo) encouragent les citoyens. L'exposé a souligné la complexité de concevoir des aménagements qui satisfassent tous les usagers. Dissuader les automobilistes de circuler dans certaines zones (30 quartiers ont été désignés), voire compliquer leurs déplacements afin de leur ôter l'envie d'utiliser leur voiture, demande à la fois du courage politique et une grande maîtrise des aménagements à toutes les échelles de la ville.

Le vélo au coeur de la justice sociale

Venu de Bogota (Colombie), Enrique Peñalosa, auteur, économiste et ancien maire de la ville a présenté une expérience et délivré un message impressionnant et interpellant. En effet, la ville de Bogota a opté pour la création de centaines de kilomètres de pistes cyclables et de trottoirs dans des quartiers défavorisés, la plantation de près de 100.000 arbres et la construction ou la rénovation de 1200 parcs, au détriment de la réalisation d'infrastructures destinées aux automobiles, laissant circuler celles-ci sur la terre ou ... dans la boue. Elle a préféré satisfaire d'abord l'énorme pourcentage de personnes ne possédant pas de véhicule. Une démarche allant dans le même sens a concerné la création de sites propres sur les grandes avenues de la ville, réalisant jusqu'à deux bandes bus par sens de circulation ! Disposer d'un espace public de qualité constitue pour lui un droit fondamental pour chaque homme. Il faut donc investir dans les écoles et dans l'aménagement d'un espace public pour tous.



Balade cycliste à Dublin. Source : Gracq

Préparer les générations futures

La ville de Gand était bien sûr au rendez-vous avec sa politique de sensibilisation des enfants à l'utilisation du vélo. Un matériel adapté à chaque âge est offert à ceux qui en font la demande : casques (moins de 3 ans), bannières oranges (3-5 ans), chasubles fluorescentes (5-8 ans), brochures d'éducation au vélo (8-12 ans),... On estime qu'en moyenne 50% des familles concernées viennent retirer ce matériel. Des mesures sont également prises pour encourager les étudiants à se déplacer à vélo en mettant à leur disposition des vélos de location. Comme nous en avons fait part dans un dossier du Cemaphore⁽²⁾, Gand accompagne les mesures prises en faveur de la sécurisation des infrastructures de diverses campagnes de communication.

Et quand vient le péage automobile en ville ...

Les mesures drastiques prises pour dissuader le trafic d'entrer en ville ont des conséquences évidentes et quasi immédiates en matière de transfert modal. L'exemple du péage de Londres est éloquent à cet égard. La part modale du vélo est passée de 2 à 9% en 2 ans ! Et puisque la communication positive autour du vélo est essentielle pour promouvoir ce mode de déplacement, des cartes postales « Pédalez en confiance » sont notamment distribuées en de nombreux points de la ville pour encourager les cyclistes.

Des infrastructures spécifiques ?

Un membre du mouvement cyclable de Warrington (UK) a comparé l'efficacité des politiques en faveur du vélo entre sa ville et la ville jumelée, à savoir Hilden (Allemagne). La première a opté pour des infrastructures lourdes et coûteuses (300 000€/an) et atteint le chiffre de 6% de déplacements à vélo. La seconde réalise des investissements légers (12 000€/an) et a surtout travaillé sur une diminution de la vitesse et une redistribution de l'espace : 30km/h dans toutes les zones résidentielles et sur certains axes de liaison. Résultat : 24% de part modale du vélo. Ces deux villes ont beaucoup de points de ressemblance, mais la question reste de savoir si ces deux exemples sont tout à fait comparables : culture, conditions de déplacement, topographie,... De quoi s'interroger quand même, chaque fois que se pose la question des mesures à mettre en œuvre.

Rendez-vous

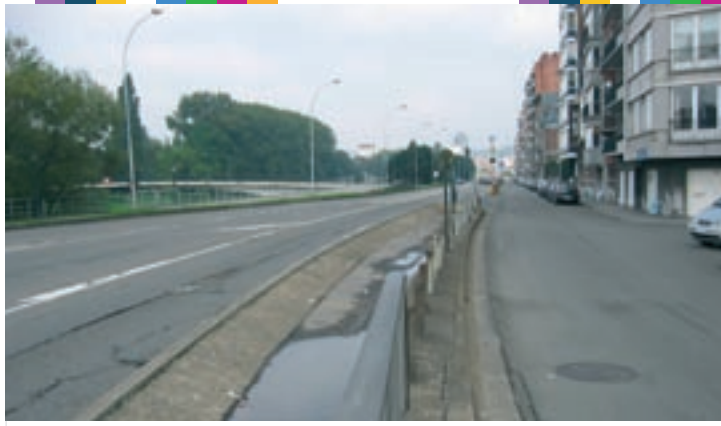
... en 2007 à Munich⁽³⁾ pour l'édition suivante et qui sait ... peut-être en Belgique en 2009. Notre pays est semble-t-il dans la course ...

⁽¹⁾ Le site Internet de la Ville de Paris présente diverses informations intéressantes quant à la politique cyclable menée, dont des comptages de fréquentation : http://www.paris.fr/portail/deplacements/Portal.lut?page_id=401. 153.954.

⁽²⁾ Cfr. le Cemaphore n°38.

⁽³⁾ Du 12 au 15 juin 2007 sur le thème « De la vision à la réalité ». À suivre sur : www.velo-city2007.com pour une éventuelle proposition de communication, poster, ... Avant cela se tiendra, à Cape Town (Afrique du Sud) du 5 au 10 mars 2006, la conférence internationale Velo Mondial sur le thème « En route vers la prospérité ». Pour en savoir plus : www.velomondial2006.com





Le quai Mativa, avant et après travaux. Source : Pierre Hanquet

> Aménagement

À Liège, le quai Mativa fait peau neuve

Situé entre le pont de Fétinne et le pont des Vennes, le quai Mativa constitue un accès important vers les quais de la Dérivation à partir de la N680, route du Condroz, d'une part, et du quai des Ardennes, d'autre part. Il permet également la sortie de la ville vers ces mêmes destinations. Il a été aménagé vers la fin des années soixante en quatre bandes de circulation principales (2 x 2 bandes) et une desserte locale comprenant une bande de circulation et une bande de stationnement le long des immeubles. Cette desserte locale était séparée des bandes de circulation principales par une bordure chasse-roue surmontée d'une chaîne supportée par des poteaux métalliques, empêchant le franchissement de la bordure séparateur par les piétons souhaitant gagner la berge de la Dérivation. Un passage souterrain pour les piétons permettait à ceux-ci de rejoindre le pont Hennebique donnant un accès direct au Parc de la Boverie ou de rejoindre la berge de la Dérivation. Ces aménagements conféraient au quai Mativa un aspect de voie rapide urbaine.

Lors de l'étude du plan communal de mobilité de Liège, il a été décidé de « déclasser » le quai en essayant de détourner une partie du trafic vers des axes de circulation jugés plus stratégiques. En 2003, la Direction des routes de Liège a lancé un marché de services pour l'étude du réaménagement du quai qui lui rendrait un caractère plus urbain et convivial. Des réunions de présentation du projet aux riverains du quai ont eu lieu afin de recueillir leurs réactions et de tenir compte de leurs remarques dans la mesure du possible. Le nombre de participants à ces réunions montrait tout l'intérêt des riverains pour le nouvel aménagement du quai, attendu avec impatience depuis plus de dix ans.

Le nouveau quai Mativa présente aujourd'hui le profil en travers-type suivant :

- à partir du bord de chaussée côté Dérivation, deux bandes de circulation de 3,25 mètres chacune (revê-

tement hydrocarboné) pour le trafic général (soit une bande dans chaque sens), séparées par un espace central pavé en grès de 0,8 à 1,2 mètre de largeur, permettant éventuellement le dépassement d'un véhicule en panne ;

- un trottoir en pavés de béton gris de 11x11x8 cm de largeur variable au-delà duquel se trouve une zone de stationnement longitudinal en pavés de béton gris foncé de 22x11x10 cm de deux mètres de largeur. Des plantations d'arbres d'alignement sont prévues dans la zone de trottoir ;
- une bande de roulement en revêtement hydrocarboné de 3,10 mètres de largeur et une seconde zone de stationnement en pavés de béton gris foncé de 2 mètres de largeur ;
- un trottoir en pavés de béton gris d'environ deux mètres de largeur le long des immeubles.

À certains endroits du quai, seule une zone de stationnement en épis a été prévue du côté opposé aux habitations.

Pour accroître les possibilités d'accès et de sortie de la desserte locale, deux accès à partir de la desserte et deux sorties vers celle-ci ont été aménagés, avec des zones de raccordement en pavés naturels. Pour permettre aux piétons de traverser en sécurité, deux traversées ont été créées avec des zones d'approche en revêtement coloré en rouge. Celle qui devrait être la plus utilisée a été aménagée avec un dévoiement de la chaussée de près d'une largeur de bande et la création d'une zone d'attente entre les deux bandes de circulation principales nécessitant un ralentissement des véhicules.

Ce chantier, dont le montant des travaux est de quelque 720 000 €, a commencé début mai et s'est achevé en septembre. Les aménagements réalisés répondent bien au concept de réintégration urbaine : ils ont supprimé la grande ligne droite de 4 bandes de circulation et la desserte locale prend réellement l'allure d'une zone 30 en lui conférant l'aspect d'une zone plus tranquille.

Contact : Pierre HANQUET
Ingénieur principal des Ponts et Chaussées, Chef de service, MET-D151, CeM
Tél. : 04 229 75 03
phanquet@met.wallonie.be

12 laboratoires pour tester l'accessibilité

Depuis le 16 août de cette année, le Groupe SNCB met en oeuvre dans douze gares un projet-pilote dont l'objectif est de rendre celles-ci plus accessibles pour les voyageurs utilisant un autre moyen de transport d'approche. Il s'agit d'étudier sur le terrain l'intérêt de donner aux clients fidèles un accès gratuit – et prioritaire – aux parkings. Cette initiative s'inscrit dans le cadre d'un projet appelé « ABC » (Accessibilité de Base-Confort). En effet, les navetteurs qui choisissent le train pour se rendre sur leur lieu de travail sont de plus en plus nombreux, en particulier suite aux premières mesures de gratuité du transport ferroviaire décidées par le gouvernement. Pour offrir à ses clients réguliers un service « tout-en-un », le Groupe SNCB envisage de leur proposer un parking gratuit.

Les gares sélectionnées sont : Arlon, Andenne, Jemelle, Huy, Braine-l'Alleud et Saint-Ghislain en Wallonie, Ostende, Gand-Dampoort, Tirlemont, Bourg-Léopold, Alost et Genk en Flandre. La gratuité des places pour les clients réguliers y est introduite ou maintenue. Cette gratuité n'est valable que dans la gare de départ de la carte train et pour la durée de validité de celle-ci.

À titre expérimental, cette démarche résolument proactive se concrétise par la délivrance, dans les douze gares concernées, d'une carte de parking au tarif « zéro ». Celle-ci permet aux détenteurs d'une carte-train domicile-travail ou d'un libre parcours, dont c'est la gare de départ, de stationner leur véhicule sans frais. Le voyageur occasionnel y bénéficie, quant à lui, du prix raisonnable de 3,30€/jour ou de 5,40€/semaine. Les non utilisateurs du train ont accès au parking, dans la limite des places disponibles, au tarif commercial de 13,60 €/jour.

Ce projet est conçu comme un test « en laboratoire », tant les implications peuvent être différentes sur le

terrain, en fonction de la configuration des lieux, des places actuellement disponibles ou à prévoir, des habitudes et des attentes de la clientèle. Pour les gares où l'on s'attend à un intérêt soutenu de la part des navetteurs, il sera peut-être nécessaire d'organiser à brève échéance des contacts avec les administrations communales afin d'étudier les possibilités d'extension ou de création de nouveaux parkings.

À noter que les (moto)cyclistes peuvent désormais garer gratuitement leur deux-roues⁽¹⁾, non seulement dans les douze gares sélectionnées, mais aussi dans n'importe quelle autre gare. Les seules exceptions sont les dépôts pour vélos automatisés et sécurisés, qui sont exploités par une société privée. Ces dépôts restent payants.

Mettre en oeuvre cette nouvelle politique à plus grande échelle est un travail de longue haleine. Procéder aux extensions nécessaires, organiser le contrôle, améliorer l'accès aux quais, ... toutes ces mesures ne pourront être lancées qu'après l'évaluation du projet-pilote. Une première analyse coûts/avantages aura lieu pour le 31 décembre 2005. À l'issue du test d'une durée d'un an dans les 12 gares d'observation retenues, et pour autant bien entendu que ce test ait démontré la pertinence de cette politique, l'objectif sera de l'étendre au moins aux 50 gares les plus fréquentées du pays.

Le Groupe SNCB va consacrer une partie de sa dotation d'investissements à l'accessibilité des gares. Ainsi, il pourra réaliser un programme physique d'investissements de 13 millions€ en 2005, 34,6 millions€ en 2006, 32,1 millions€ en 2007 et 15,7 millions€ en 2008, pour se stabiliser par la suite à 10 millions€ par an jusqu'en 2014. Cela permettra d'accélérer ou d'amplifier le programme physique des travaux d'extension ou de création de nouveaux parkings par rapport à ce qui était prévu au plan pluriannuel d'investissements. La priorité de ces travaux et leur planification seront déterminées au fur et à mesure de l'objectivation des résultats de l'analyse « ABC ».

Contact : Alain GUIOT
SNCB – DG Voyageurs – Représentation commerciale
Tél. : 071 60 46 05
alain.guiot@b-rail.be



Gare de Luttre. Source : SNCB

(1) Nous renvoyons le lecteur à l'article du Cemaphore 38 qui traite de la politique de la SNCB en matière de stationnement des deux roues dans les gares.





Schéma de la ligne n° 33

EGHEZÉE	TOURINNES-ST-LAMBERT
14 Gare	53 Picaute
14 Lycée Primaire	Chaumont-Gistoux
14 Eglise	53 Champaine
14 La Corne	53 Queue de Veau
	53 La Brûle
MEHAIGNE	CHAUMONT-GISTOUX
18 Eglise	52 Belvédère
18 Dépôt	52 Rue des Papeteries
18 Renise	Gistoux
AISCHE-EN-RETAIL	52 Eglise
19 Biermont	52 Rue de Corroy
19 Nachau	CORROY-LE-GRAND
19 Route de Mehaigne	71 Ecole
19 Eglise	71 Ferme Vandeschrik
19 Chapelle Notre-Dame	71 Almez Vicinal
19 Baraque	LOUVAIN-LA-NEUVE
PERWEZ	60 Parc Scientifique
23 Quiétude	60 Centre Commercial
23 Rue Saint Roch	60 Parking Iedercq
23 Rue Creybeck	
23 Place	
23 Gare	
23 Syndicat	
THOREMBAIS-ST-TROND	
54 Chaussée de Wavre	
54 Carrefour	
54 Orbais	
54 Limite	

Sources : Cartographie ICEDD, schéma de la ligne n°33 : <http://www.info-tec.be>

> Bus

Une nouvelle ligne de bus relie Perwez à Louvain-la-Neuve

Conscient du développement croissant du pôle néo-louvaniste et de la demande en transport qui en découle, le TEC Brabant wallon a mis en service, depuis le 5 septembre dernier, une nouvelle ligne de bus entre Perwez et Louvain-la-Neuve, via Chaumont-Gistoux et Corroy-le-Grand : la ligne 33.

Destinée en particulier aux étudiants de l'enseignement universitaire, supérieur, et du secondaire, certains navetteurs se sont aussi montrés très intéressés et empruntent également cette ligne. Le succès est au rendez-vous puisque le TEC enregistre, après les trois premières semaines de mise sur pied, une fréquentation élevée.

À l'heure actuelle, six liaisons par jour sont organisées, du lundi au vendredi : une le matin, deux à midi et trois en fin de journée. Le trajet : Perwez-Louvain-la-Neuve, d'une durée de 30 minutes environ, dessert une vingtaine d'arrêts. À noter que le matin, la ligne 33 prend son départ à Eghezée. Le soir, une correspondance avec une ligne existante (ligne E), qui vient d'être restructurée pour optimiser la desserte, permet aux habitants de cette commune de rejoindre leur domicile. Ces liaisons fonctionneront toute l'année, excepté en juillet, août et durant les vacances de Noël et de Pâques.

Et, en raison de l'ouverture du nouveau centre commercial de Louvain-la-Neuve, ce 5 octobre, cinq trajets sont assurés le samedi, afin d'offrir une alternative en transport en commun à la clientèle potentielle.

Il s'agit d'une desserte ciblée, pour rencontrer des besoins précis et améliorer la couverture d'une zone du Brabant wallon, peu favorisée jusqu'ici, vers un pôle d'activités majeur de la province.

Contact : TEC Brabant Wallon
Tél. : 010 23 53 33,
infotec@tecbw.com

> SUL

Un outil de sensibilisation

De jolies languettes de couleur ont été glissées dans votre Cemaphore. Elles ont été réalisées par le Gracq avec la collaboration de la Direction générale des Transports de la Région wallonne. Oranges, elles sont destinées à la sensibilisation des automobilistes. Les SUL se multiplient. À quoi servent-ils ? Comment l'automobiliste doit-il adapter sa conduite ? Vertes, elles s'adressent au cycliste : elles lui rappellent le mode d'emploi de ce dispositif destiné à faciliter et à sécuriser ses déplacements. Ces languettes sont destinées à être attachées au guidon des vélos ou au rétroviseur des voitures, sous l'essuie-glace ... Les communes qui ont mis en place de nombreux SUL ou qui ont le projet de le faire peuvent s'en procurer auprès des Maisons des Cyclistes. Il importe cependant qu'elles s'organisent pour les placer ensuite, bien en vue, sur les véhicules et les vélos, puisqu'il s'agit d'un outil de sensibilisation ...

Contact : <http://www.gracq.org>



Précision : La brochure de l'IBSR « Pour une prise en compte des motards dans l'infrastructure » peut être adressée gratuitement aux CeM communaux qui en font la demande auprès de Valéry Mathieu : Tél. : 081 77 31 31 ou vmathieu@met.wallonie.be.



Colloque UWE. Source : UWE

> Colloque

Gestion des déplacements du personnel. Des exemples, des idées

Ce vendredi 23 septembre 2005, 160 participants ont répondu favorablement à l'invitation de la Cellule Mobilité de l'Union Wallonne des Entreprises qui organisait son colloque annuel. Le but était d'aborder la problématique des déplacements du personnel, notamment à travers la nouvelle obligation fédérale de collecte de données de mobilité pour les entreprises de plus de 100 personnes.

Cette obligation de diagnostic des déplacements des travailleurs, souvent lourde pour les entreprises, met néanmoins le doigt sur un sujet qui sera de plus en plus d'actualité pour elles : la mobilité. L'entreprise en serait une des premières victimes (difficultés d'accessibilité des personnes et des biens, donc de recrutement, d'accueil des clients, augmentation des coûts ...). Elle a dès lors l'opportunité, dans ce contexte, de s'interroger sur le rôle qu'elle pourrait jouer et éventuellement sur les mesures qu'elle serait amenée à prendre.

Différents moyens d'action mis à la disposition des entreprises pour gérer de manière proactive les déplacements de leur personnel ont été présentés durant cette manifestation : plan de déplacements d'entreprise, plan de mobilité de zone d'activité, transport collectif organisé par l'entreprise, mobility manager, ...

Le développement d'une mobilité fluide et efficace est une responsabilité partagée, que partenaires publics et privés doivent endosser ensemble. Le compte rendu intégral du colloque est disponible sur le site Internet de l'UWE.

Contact : Cellule mobilité de l'UWE
Tél. : 010 48 94 08,
mobilit@uwe.be,
Internet : <http://www.uwe.be/mobilite>

> Exposition

Mobilité urbaine à Liège. Hier, aujourd'hui, demain

Dans le cadre des manifestations liées au centenaire de l'Exposition universelle de 1905, le Ministère de l'Équipement et des Transports et le Musée des Transports en Commun du Pays de Liège se sont associés pour présenter une exposition ayant pour thème la Mobilité à Liège.

Cette exposition se compose de deux parties. La première mène les visiteurs des travaux liés à l'établissement de la «World fair » de 1905 et aux modifications urbanistiques qu'elle a engendrées, aux travaux d'infrastructure réalisés aujourd'hui. La seconde, non spécifique à Liège, présente tout d'abord les différents enjeux (économiques, de santé, d'environnement, de territoires, ...) liés à la mobilité actuelle. Ensuite, à travers une ligne du temps balisant des événements marquants de l'infrastructure ferroviaire et routière et de l'aménagement du territoire, elle tente de faire comprendre comment on est arrivé au tout à la voiture. Enfin, elle propose des pistes pour la mobilité urbaine au XXI^e siècle.

L'objectif est de sensibiliser un large public aux problèmes de la mobilité et aux conséquences de leurs choix. L'exposition est bien sûr accessible aux moins valides, aux malvoyants et aux personnes aveugles.

À noter que les panneaux d'exposition peuvent être mis à la disposition des communes qui le souhaitent et être présentés à l'administration communale, dans les écoles, les centres culturels, dans le cadre de la semaine de la mobilité ou de tout autre événement ... Ils sont proposés avec leurs supports, ce qui simplifie les difficultés d'accrochage !

Adresse : Musée des Transports en Commun du Pays de Liège
9, rue Richard Heintz - 4020 Liège

Contacts : Michel DESTREE, Tél. : 081 77 30 98
Brigitte ERNON, Tél. : 081 77 31 32



L'apprentissage de la mobilité à travers deux approches : didactique et ludique. Source : CRIE de Liège



> Conseils de Lecture

Un schéma directeur cyclable pour le réseau routier régional : le cas du territoire de la direction des routes du Brabant wallon – Cahiers du MET, Collection Intermodalité, n°8, mai 2005.

Un schéma directeur cyclable pour le réseau routier régional : le cas du territoire de la direction des routes de Liège – Cahiers du MET, Collection Intermodalité, n°9, mai 2005.

Ces deux études, initiées par la Direction générale des Autoroutes et des Routes, identifient l'offre et la demande cyclables, afin de définir un réseau cohérent et sûr au niveau des voiries régionales. Un troisième volume, consacré au territoire de la direction des routes du Luxembourg, paraîtra prochainement.

Le Centre de Documentation a développé une section pédagogie afin de répondre aux demandes de plus en plus nombreuses des enseignants. Pour rendre le sujet plus facilement accessible aux enfants, dès 6 ans, il a acquis des jeux, des DVD, des cahiers d'exercices et des livres relatifs à la mobilité, à la sécurité routière, aux plans de déplacements scolaires. La plupart de ces outils sont accompagnés d'un guide pédagogique. N'hésitez pas à en demander la liste !

Infos : Delphine Rossomme et Brigitte Ernon - Gestionnaires
Centre de documentation et de diffusion en mobilité
Tél. : 081 77 31 25 – 081 77 31 32
centre-doc-mobilite@met.wallonie.be
<http://documentation.mobilite.wallonie.be>

> Humour



vue _ Nouveau service de la Poste : le "2 en 1" = livraison du courrier + votre boîte à lettres personnalisée et en dur ! Faites confiance à votre nouveau postier/maçon ...

> Agenda

Du réseau

- Printemps 2006 : formation de conseiller en mobilité, cycle urbain.

Infos : Brigitte Ernon
Tél. : 081 77 31 32, bernon@met.wallonie.be

Hors réseau

En Belgique

- Le 24 novembre 2005 : formation « piétons-cyclistes, Le 29 novembre 2005 : formation « Vers des cheminements piétons plus accessibles », de 9h00 à 13h00, au CAMET à Namur

Infos : Gamah
Tél. : 081 24 19 37, contact@gamah.be
<http://www.gamah.be>

À l'étranger

- Les 9 et 10 novembre 2005 : 20^{ème} conférence de Polis, « 15 ans d'innovation dans le transport local », à Paris (France)

Infos : Suzanne Hoadley
Tél. : 02 500 56 73, Fax : 02 500 56 80
shoadley@polis-online.org

- Les 16 et 17 novembre 2005 : « L'intermodalité au service des usagers : les partenaires et les outils », à Paris (France)

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

- Du 5 au 10 mars 2006 : Velo Mondial, « En route vers la prospérité », à Cape Town (Afrique du Sud)

Infos : <http://www.velomondia2006.com>

Personnes de contact :

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

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

