

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

- > La parole à ... Marie-Emma Roland
- > Voie d'eau : une voie d'avenir, aussi pour les communes ?
- > Vélo. L'atelier vélo entre réinsertion professionnelle et mobilité durable
- > Aménagements. Première promenade urbaine à Mouscron
- > TEC. Deux nouvelles lignes à Genval et Rixensart
- > Prime. Package mobilité : La prime « Bruxell'air » opérationnelle
- > Mobilité en chiffres. Les performances du TEC

> sommaire

Marie-Emma ROLAND, Agent de développement local et CeM de la commune de Honnelles

Optimiser les échanges intermodaux transfrontaliers

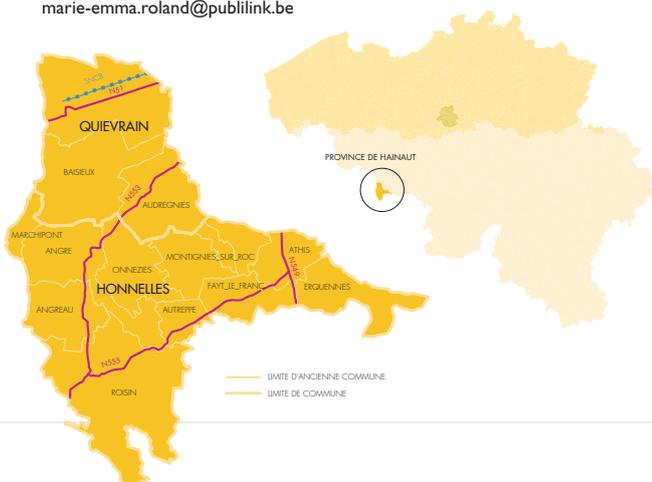
Dans le cadre de la réalisation de leur plan intercommunal de mobilité, les communes de Honnelles et de Quiévrain, situées le long de la frontière française, ont eu l'occasion de développer une approche transfrontalière de la mobilité. Cette démarche ajoute ainsi un nouveau thème, une nouvelle problématique aux différentes collaborations et synergies existant déjà entre ces communes situées de part et d'autre de la frontière et créant une conurbation de 15 500 habitants.

Autant dire que le PICM fut une occasion privilégiée de rassembler tous les interlocuteurs, belges et français, histoire de démontrer que les enjeux sont, une fois de plus, supracommunaux, voire dépassent les frontières nationales. Les maires des communes voisines l'ont bien compris et ont participé avec beaucoup d'intérêt aux tables rondes franco-belges du PICM. Les préoccupations concernent en particulier les transports publics, les liaisons en transport scolaire et la gestion du transit routier. En effet, plus de 20% des élèves des écoles de Quiévrain viennent de France. Or, tant le TEC et la SNCB que la SEMURVAL (société française assurant les transports publics sur ce territoire), interrompent leur service ... à la frontière, les usagers poursuivant leur chemin à pied !

Des projets sont à l'étude : réouverture de la ligne de chemin de fer Mons-Valenciennes pour rejoindre la gare de Quiévrain, rénovation urbaine du quartier, ... D'autres types de réalisations ont déjà vu le jour : liaison piétonne belge GR129] au GR122 français, GR chaîne des terrils : à cheval sur les deux pays, ...

Ces synergies transfrontalières en matière de mobilité sont indispensables au développement économique, culturel, social et environnemental de la région. Encore du chemin à parcourir !

Contact : Marie-Emma ROLAND
Tél. : 065 52 94 60
marie-emma.roland@publilink.be



Une voie d'avenir, aussi pour les communes ?

Économique, fiable, sûr, durable, discret ... le transport par voie navigable cumule les qualités. Encore trop peu considérée aujourd'hui comme un vecteur de transport à part entière, la voie d'eau constitue pourtant, dans divers cas, une solution très intéressante pour le transport de marchandises. C'est l'occasion ici de reprendre quelques chiffres et de rappeler les occasions à saisir par les communes pour exploiter au mieux les opportunités que la voie d'eau peut offrir comme alternative au transport par route et aux nuisances qu'il induit.

Le transport fluvial est avant tout un mode de déplacement sûr, n'occasionnant que très peu d'accidents, peu sujet aux pannes et respectant les délais prévus. Il est écologique, car il consomme peu d'énergie – entre 4 et 6 fois moins par tonne transportée que le transport routier – et émet donc bien moins de CO² que les autres modes. Il permet de limiter la congestion routière sur les grands axes, dès lors qu'il accueille une part de la charge de trafic lourd.

Par ailleurs, contrairement au chemin de fer qui rencontre pas mal de difficultés à augmenter sa capacité de transport de fret, le réseau wallon des voies navigables dispose de réserves de capacité importantes, puisqu'il est susceptible aujourd'hui d'accueillir deux fois le trafic actuel dans de bonnes conditions, c'est-à-dire sans file d'attente aux écluses ou congestion sur le réseau.

LES VOIES NAVIGABLES EN WALLONIE EN QUELQUES CHIFFRES

451,3 km de voies navigables pour un territoire de 16 000 km²

4 ports autonomes (Liège, Namur, Charleroi, Centre-Ouest) et de nombreuses plates-formes de chargement – déchargement (transbordement), dont des plates-formes multimodales eau-rail-route

1 706 millions de tonnes.km transportées (plus de 5 % de croissance/an depuis 1995)

44 millions de tonnes transportées, soit une économie d'environ 2 millions de camions/an sur notre réseau routier

15,9 millions de tonnes chargées
19,6 millions de tonnes déchargées

Source : OPVN

Presque tout peut être transporté par la voie d'eau, même si le transport fluvial est surtout connu pour le transport de matériaux pondéreux en vrac, tels que les produits de carrière, le sable, le charbon, les minerais, les déchets ménagers, etc. Il permet également d'acheminer de nombreux autres types de produits : des produits pétroliers et autres matières liquides dangereuses, des produits pulvérulents, des céréales, des fourrages,



Chargement de blé sur le canal du Centre. Source : Brent.

des engrais, des produits palletisés ou encore des pièces de grand gabarit difficilement transportables par la route. Enfin, le transport de conteneurs par navettes fluviales, depuis et vers les ports de mer, est un créneau qui se développe fortement et permet l'envoi et la réception de tous types de marchandises à haute valeur ajoutée, finies ou semi-finies (eau en bouteille, GSM, vêtements, fruits, voitures, ...), dans le cadre de chaînes logistiques complètes.

Alors, comment promouvoir ce mode de transport ?

La Région wallonne poursuit le développement et l'entretien de son réseau des voies navigables, condition sine qua non pour que les transports fluviaux se déroulent dans de bonnes conditions d'efficacité et de rentabilité. C'est aussi à elle à créer les conditions qui peuvent rendre ce réseau aussi attractif que possible d'un point de vue économique en aidant à la fois les bateliers mais aussi les entreprises.

Des mesures de modernisation de la flotte de navigation intérieure wallonne d'une part, et de soutien aux entreprises qui s'équipent en matériel de transbordement de marchandises acheminées par voie navigable d'autre part, existent et sont mises en œuvre en Région wallonne depuis 1996. Elles sont le fruit d'une collaboration entre l'Office de Promotion des Voies Navigables (Direction générale des Voies hydrauliques du MET) et la Direction générale de l'Economie et de l'Emploi (DGEE du MRW). Elles ont été complétées en 2004 par une mesure supplémentaire visant à soutenir le démarrage de lignes régulières de transports fluviaux de conteneurs en Wallonie. Leur succès a contribué à l'évolution positive du transport fluvial en Wallonie ces dernières années, puisqu'elles ont permis d'amener 3,4 millions de tonnes à la voie d'eau en 2005.

Ensuite c'est aux entreprises à faire leurs calculs pour opérer en véritable connaissance de cause.

Et la commune, quel rôle peut-elle jouer pour promouvoir le recours à la voie d'eau ? Elle a tout à y gagner car celui-ci permet notamment de limiter le trafic des poids lourds sur son territoire, pour le plus grand bien des riverains, et de son réseau routier !

Plusieurs leviers sont à sa disposition qui touchent simultanément à l'aménagement du territoire et à la mobilité communale :

- la gestion des terrains situés le long des voies navigables. C'est le nerf de la guerre. A défaut de la réservation de terrains le long des cours d'eau pour des entreprises liées au transport fluvial (« zone portuaire » à créer au plan de secteur), ces terrains doivent accueillir préférentiellement des entreprises dont le type d'activités nécessite l'utilisation de la voie d'eau ;
- dans le cadre de la mise en œuvre des Zones d'aménagement communal concerté (ZACC), la commune sera particulièrement attentive à une répartition cohérente des activités économiques en fonction du type de produits à transporter et du mode de transport souhaitable ;
- le même type de réflexion sera développé dans le cadre de la revalorisation des friches industrielles ;
- lors de la réalisation de son plan communal de mobilité par exemple, elle se préoccupera des itinéraires des poids lourds et pourra favoriser ainsi l'accès à des plates-formes de transbordement, ou au contraire dissuader le trafic de poids lourds dans certaines zones du territoire ;
- dans le cadre de demandes de permis d'urbanisme, de permis unique ou de permis d'exploiter, la commune sera pro-active, voire si cela se justifie, pourra aller jusqu'à refuser celui-ci pour cause de localisation non appropriée, ou à l'accorder sous conditions ;
- pour une meilleure maîtrise des terrains le long des cours d'eau tant sur le plan foncier que pour les activités que l'on y autorise, le PCA est un bon outil puisqu'il est directement maîtrisable par la commune (il permet également l'expropriation) ;
- le transport de déchets ménagers, incombant à la commune ou à l'intercommunale, constitue parfois une bonne opportunité de recourir à la voie d'eau. C'est par exemple le cas à Flémalle, où les immondices récoltées dans les communes à l'amont de Liège sont chargées sur des barges pour être conduites et déchargées dans l'enceinte de l'incinérateur de Herstal. Un projet est à l'étude à propos du transport des immondices de la province de Namur, au départ de Floreffe, vers Herstal également ...

Rappelons que bon nombre de communes wallonnes sont situées à moins de 30 km d'une voie navigable et que 57 d'entre elles sont « mouillées ». Alors, ayons le réflexe « transport fluvial », chaque fois que le contexte le permet !

Contact : Office de Promotion des Voies Navigables (OPVN)
Tél. : 04 220 87 50
opvn@met.wallonie.be
<http://www.opvn.be>



L'atelier vélo : entre réinsertion sociale et mobilité durable

Un obstacle parmi d'autres à la pratique du vélo reste le manque de connaissances pratiques pour régler ou entretenir son vélo. Par ailleurs, pouvoir disposer d'un vélo à bas prix permet à des personnes en difficulté de se déplacer. Ces constats, parmi d'autres, ont favorisé l'apparition du concept « d'atelier vélo » dans différents pays et en Belgique en particulier.

Ainsi, des ateliers vélos ont vu le jour depuis plusieurs années déjà en Région wallonne. A l'exemple de « l'atelier de la rue Voot », fondé à Bruxelles en 1974 lors de la première crise pétrolière et suite aux premières journées sans voiture, des projets ont été développés dans diverses communes. Ils allient le plus souvent un objectif social à celui de la promotion de la mobilité durable. L'enjeu est aussi pédagogique puisqu'il s'agit d'autonomiser les personnes, de les conseiller et de les encadrer afin de leur permettre de prendre en charge elles-mêmes la réparation d'un vélo.

En Wallonie, Charleroi, Gilly, Ciney, Hornu, La Louvière, Liège, Mons, Namur, Ottignies-Louvain-la-Neuve et Wanze disposent chacune d'un ou de plusieurs ateliers vélos.

Ces ateliers ont été fondés généralement de manière isolée, pour répondre à un besoin, dans le cadre d'un projet, à un moment donné. Les formules sont multiples et variées. Chaque atelier vélo a son mode de fonctionnement et sa spécificité. Généralement il s'inscrit dans une association plus large, en relation avec le CPAS, un service communal et/ou les maisons des Cyclistes via le Gracq ou Pro Velo.

Un des exemples les plus marquants en la matière et sans nul conteste « L'Outil ». Il s'agit d'une entreprise de formation par le travail (EFT) développée par le CPAS de Namur, qui conjugue ainsi l'économie et le social au sein d'une structure de la Ville. L'Outil a développé deux filières : la rénovation du bâtiment et l'atelier vélo. Ainsi, il est actif dans le domaine de la récupération et de la remise en état de vélos destinés à une revente à bas prix. La formation se veut la plus complète possible et intègre les notions de gestion, de vente, de communication, en plus de l'indispensable bagage technique à acquérir. Elle s'adresse à un public peu qualifié, constitué « d'articles 60 », recherchant l'accès à la profession. Elle est intensive et s'étend sur deux années environ, à raison de 40h/semaine réparties en 4 jours de travail et deux demi-jours de formation théorique complémentaire.

¹ Il s'agit de la possibilité de création d'emplois au sein des CPAS, destinés à des personnes qui n'ont plus droit aux allocations de chômage. Pour en savoir plus : http://emploi.wallonie.be/THEMES/ECO_SOCIALE/CPAS.htm.

D'autres exemples existent ailleurs en Wallonie où la « chaîne » : récupération de vieux vélos – formation à la réparation – revente, fonctionne bien. Plusieurs projets ont misé sur l'atelier vélo en tant que lien potentiel au sein de quartiers dits difficiles. L'atelier vélo est souvent vecteur d'intégration, d'insertion socio-professionnelle. À Liège et à Mons, en collaboration avec les pouvoirs publics locaux, des structures ont vu le jour et oeuvrent dans ce sens.

À Hornu, l'atelier vélo fait partie de la Maison des Jeunes et a pour objectif d'aider ceux-ci en leur offrant la possibilité de racheter au prix coûtant de vieux vélos qu'ils ont réparés. Ils reçoivent en outre une formation à la conduite et au code de la route, pour leur permettre de rouler correctement dans la circulation.

L'atelier vélo peut également être un pourvoyeur de services au grand public. A La Louvière, par exemple, il propose de la location à toute personne intéressée.

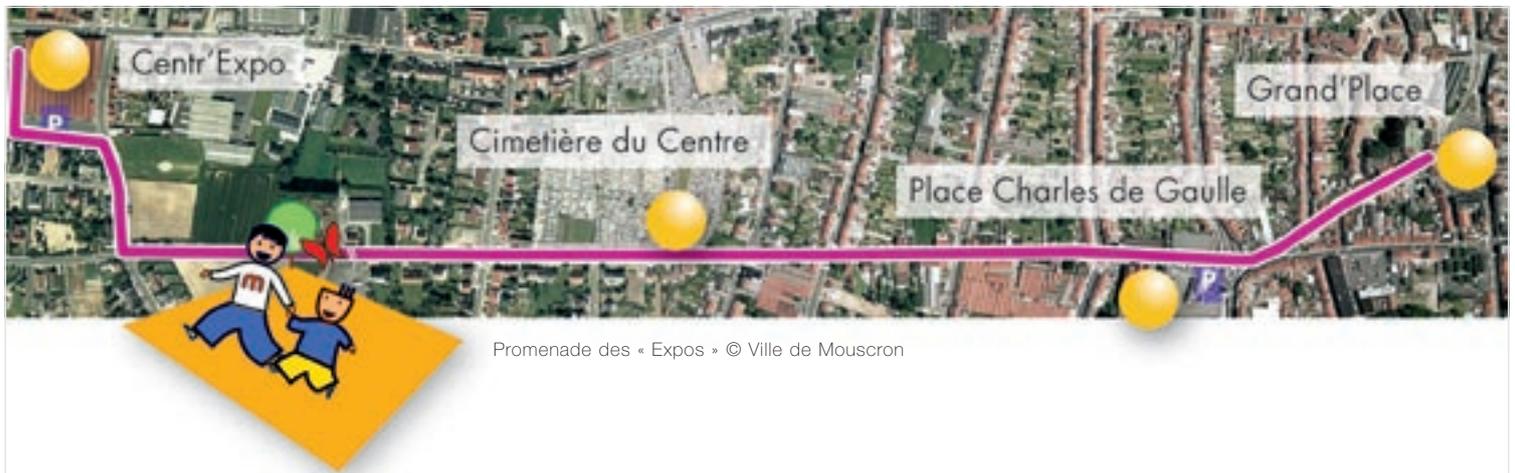
Durant les années 2002-2003, dans le cadre d'un projet intitulé « À vélo », les ateliers vélos wallons ont pu être mis en réseau, ce qui a permis la création d'une plateforme d'échanges, le partage d'idées, la réalisation d'outils techniques : site Internet, DVD, vademecum (téléchargeable sur Internet), ... une meilleure visibilité de leur action et suscité la création de nouvelles structures. Aujourd'hui, une réunion annuelle organisée à l'initiative du MET permet encore aux différents ateliers de se rencontrer et d'échanger.

Si les vélos sont recyclés par les ateliers vélos, il n'est pas faux d'affirmer que le vélo permet aussi le recyclage des idées sur la mobilité et le recyclage ... professionnel. Une bonne occasion pour les communes tentées par le concept de faire d'une pierre deux coups !

Contact : Dominique BAECKE
tél. : 02 762 48 93
info@avelo.org
<http://www.avelo.org>: liste des ateliers vélos en Wallonie et autres documents techniques téléchargeables



Atelier vélo. Source : ICEDD



> Aménagements

Première promenade urbaine à Mouscron

La Ville de Mouscron vient d'inaugurer sa première « promenade urbaine ». Il s'agit de la concrétisation d'une des actions issues du Plan Communal de Mobilité, approuvé en juin 2003. Le PCM prévoyait, sur le territoire de la ville, la création de six promenades urbaines rayonnant depuis la Grand'Place vers les pôles attractifs de la commune. L'objectif poursuivi est d'encourager les modes doux en centre-ville grâce à la création d'itinéraires préférentiels et visibles offrant confort et agrément aux cyclistes, aux piétons et aux personnes à mobilité réduite.

Ce projet a bénéficié d'un cofinancement de l'Union européenne (Programme Phasing Out de l'Objectif n°1 Hainaut (FEDER)), de la Région wallonne et de la Ville de Mouscron.

Concrètement, la première promenade urbaine réalisée est la « Promenade des Expositions ». Elle relie la Grand'Place au Centre culturel Marius Staquet, au futur Centre d'Art contemporain, au Cimetière du centre et au Centr'Expo. Réaliser cette première promenade d'environ 2 km à titre de démonstration se justifie en raison de l'intérêt des pôles reliés et des déplacements piétons et cyclistes potentiels. L'objectif poursuivi est d'atteindre une augmentation de 20% de la fréquentation piétonne moyenne par jour sur cet itinéraire. En parallèle, on attend un accroissement de 5 à 10% des utilisateurs des transports en commun, les lieux d'arrêt des lignes du TEC faisant l'objet eux aussi d'aménagements en vue d'optimiser leur confort, leur visibilité et leur accessibilité.

Le projet se décline en plusieurs tronçons détaillés ci-après au départ de la Grand'Place de Mouscron.

Le premier tronçon, d'environ 250 m, relie la Grand'Place à la Place Charles de Gaulle. Il s'agit d'une artère commerçante incontournable en centre-ville. Grâce aux travaux, la zone piétonne a été étendue et un semi-piétonnier avec circulation limitée à 30km/h a pu être créé. Sur l'ensemble de ce tronçon,

le revêtement a été entièrement remplacé, les traversées de voiries sécurisées et l'espace accordé à la voiture réduit.

L'itinéraire aboutit ensuite sur la Place Charles de Gaulle qui, grâce à une opération de rénovation urbaine, fera l'objet d'un réaménagement complet en une esplanade conviviale.

La « Promenade des Expositions » emprunte ensuite un troisième tronçon d'une longueur de 850 m où des aménagements ont été réalisés afin de sécuriser les itinéraires piétons et cyclistes. Le stationnement a été supprimé d'un côté de la chaussée, ce qui a permis la création, sur tout le parcours, d'une piste cyclable marquée ou suggérée (chevrons) en fonction de l'espace disponible. En matière de cheminements piétons, les trottoirs endommagés ont été réparés, élargis lorsque leur largeur était inférieure à 1,5 m, voire même créés là où ils n'existaient pas encore. Toutes les traversées sont à niveau et garantissent l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. La vitesse de circulation a été réduite à 30 km/h et des plateaux ralentisseurs ont été placés aux carrefours. Les arrêts TEC n'ont pas été oubliés, ils disposent de davantage de confort et d'espace.

À son extrémité, cette première Promenade Urbaine se greffe sur une ancienne voie de tram dont l'aménagement, la sécurisation et l'éclairage ont été achevés fin 2004 grâce à un crédit d'impulsion. Cet itinéraire préférentiel offre aux cyclistes une alternative sécurisée et balisée en lien direct avec le quartier densément peuplé du Risquons-Tout.

Pour information, le coût des travaux réalisés pour la promenade urbaine (en ce compris les aménagements de voirie et la modernisation de l'éclairage public) se monte à environ 750 000 euros, subsidiés à concurrence de 545 000 euros.

Un beau concept, dont le développement devrait apporter une qualité de vie non négligeable à la Ville de Mouscron.

Contact : Nathalie BLANCKE, Tél. : 056 86 08 15
 s.mobilite@mouscron.be
 Véronique THERASSE, Tél. : 081 77 31 29
 vtherasse@met.wallonie.be





Source : TEC Brabant wallon.

> TEC

Deux nouvelles lignes à Genval et à Rixensart

Dans le cadre des mesures complémentaires au réseau ferré RER bruxellois, le TEC Brabant Wallon vient d'élargir son offre de transport en créant deux nouvelles lignes de bus locaux. Depuis le 4 septembre, les lignes 14 et 15, destinées plus spécifiquement aux habitants de Genval et de Rixensart, permettent à ceux-ci d'atteindre rapidement la gare. Le système s'inspire de la navette de rabattement de La Hulpe, opérationnelle depuis décembre 1999 et qui rencontre un franc succès.

Ces deux lignes sillonnent les deux entités, du lundi au vendredi, aux heures de pointe, soit dès 6h30 jusque 18h40. Les horaires ont été déterminés en fonction des correspondances de et vers Bruxelles. Le personnel de Glaxo Smithkline pourra lui aussi profiter de la ligne 15 puisque des correspondances bus-train ont également été prévues en sens inverse à leur intention. Les itinéraires retenus sont organisés en quatre boucles : ils desservent des quartiers jusqu'ici non parcourus par les transports en commun et de nouveaux arrêts ont été créés. Chaque ligne effectue 13 trajets quotidiens. A Rixensart, le bus 14 parcourt successivement la boucle « Bourgeois » de 5,4 km, avec 7 arrêts, et ce en 17 minutes maximum et la boucle « Pèlerin » de 4,1 km, avec 5 arrêts, en 12 minutes maximum. A Genval, le bus 15 parcourt alternativement la boucle « Genval » de 4,3 km, avec 6 arrêts en 12 minutes et la boucle « Rosières » de 6,3 km, avec 9 arrêts en 19 minutes maximum.

Il s'agit d'un partenariat entre le TEC et les communes de Rixensart et Genval, chaque partie prenant en charge environ la moitié des coûts d'exploitation des 2 lignes. La tarification classique TEC est d'application.

Gageons que ce système va rentrer petit à petit dans les habitudes des habitants, qui pourront abandonner leur voiture pour se rendre à la gare et éviteront ainsi les embouteillages et la recherche d'une place de stationnement. Une initiative qui anticipe déjà l'arrivée prochaine du RER. Un pas de plus vers une mobilité durable ...

Contact : Sandrine TROUSSON
Tél. : 010 23 53 55
<http://www.infotec.be>

> Prime

Package mobilité : la prime « Bruxell'air » opérationnelle

Cette fois, c'est la Région bruxelloise qui s'y met ! Après De Lijn en Flandre, puis le TEC en Wallonie, des mesures spécifiques viennent d'être mises en place à Bruxelles pour encourager les habitants à renoncer à leur voiture et favoriser le transfert modal. Ainsi, en échange de la restitution d'une plaque d'immatriculation, tout habitant de la Région bruxelloise recevra la prime « Bruxell'air » appelée aussi « package mobilité ».

Cette initiative a été prise, de concert, par les Ministres de l'Environnement et de la Mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale. Elle s'inscrit dans le projet Bruxell'air, qui vise à réduire la pollution atmosphérique générée par la circulation automobile.

La prime comprend un abonnement MTB (Métro-Tram-Bus-Train) valable pour tous les opérateurs de transports publics actifs en Région de Bruxelles-Capitale (STIB, TEC, De Lijn et SNCB), un abonnement Cambio (voitures partagées) et un vélo. Ce système de prime, qui



La rue de la Loi engagée dans la voie du partage voire du transfert modal ...
Source : ICEDD.

contient toutes les combinaisons qu'offre la ville en matière de mobilité durable, est entré en vigueur le 1^{er} octobre 2006, avec effet rétroactif d'un mois. Les automobilistes qui restituent leur plaque à partir du 1^{er} septembre peuvent donc introduire une demande de prime depuis le 1^{er} octobre auprès de la STIB.

Prime de base : une personne qui se défait d'une voiture, en radiant sa plaque d'immatriculation auprès de la DIV, peut opter soit pour un abonnement MTB (STIB + De Lijn + TEC + SNCB) d'une validité d'un an et un abonnement Cambio Start, valable un an également, soit pour un chèque vélo et un abonnement Cambio Start valable un an.

Prime supplémentaire : une personne qui radie sa plaque et qui, de plus, fait procéder à la destruction de sa voiture, dont la première immatriculation date d'avant le 1^{er} janvier 1997, dans un centre de destruction agréé, a le choix entre l'une des trois options suivantes :

- un abonnement MTB d'un an, renouvelable un an + un abonnement Cambio Start renouvelable un an ;
- un abonnement MTB valable un an + un abonnement Cambio Start renouvelable un an + un chèque vélo ;
- un abonnement Cambio Start renouvelable un an + un double chèque vélo.

L'octroi de la prime est bien sûr assorti d'un certain nombre de conditions, de manière à s'assurer que le bénéficiaire et sa famille proche ne vont pas acquérir un nouveau véhicule dans l'année ou les deux années de la restitution de la plaque.

Contact : Philippe BARETTE

Administration de l'Équipement et des Déplacements, Direction de la Politique des Déplacements

Tél. : 02 204 19 08

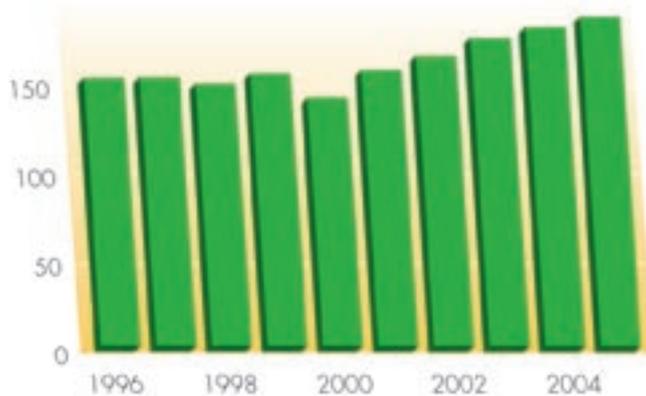
pbarette@mrbc.irisnet.be



> Mobilité en chiffres

Les performances du TEC

Le TEC affiche une excellente santé. Les chiffres publiés récemment l'attestent. Le bus a le vent en poupe, puisqu'il présente en 2005 une progression de 3,34% du nombre de voyageurs transportés par rapport à 2004, portant ceux-ci à 191,8 millions. Les statistiques de ces six derniers mois indiquent que ce succès s'amplifie encore plus nettement avec un accroissement de 12,46% par rapport à la même période en 2005.



Evolution du nombre de voyageurs transportés par le TEC (millions/an). Source : INS : http://statbel.fgov.be/figures/d37_fr.asp#3

Quels éléments ont pu favoriser cette tendance ? Le prix du carburant concourt indéniablement à un transfert modal vers les transports en commun. La montée dans le bus par l'avant, obligatoire depuis septembre 2005, a engendré une diminution importante du nombre de fraudes. En effet, il faut savoir que sur certaines lignes de bus, on comptait jusqu'à 48% de fraudeurs ! Par ailleurs, la montée par l'avant renforce aussi le sentiment de sécurité. Enfin, les TEC déploient d'importantes campagnes d'information, soignent leur image auprès du voyageur et atteignent une meilleure qualité de service, ce qui est confirmé par les enquêtes de satisfaction qu'ils mènent auprès de leur clientèle.

Le TEC devra sans doute prendre des dispositions et prévoir, si besoin, des bus supplémentaires afin de garantir le confort nécessaire aux usagers. Cet accroissement de fréquentation ne générera pas nécessairement de nouveaux bénéficiaires, si l'on se rappelle qu'en moyenne le billet du voyageur représente un cinquième des dépenses, 4% s'il concerne les services du Telbus (transport à la demande en province du Luxembourg), 39% s'il s'agit de la ligne express Namur-Couvin, près de 38% pour l'utilisation des lignes urbaines (à Namur). Ces chiffres nous rappellent que le transport en commun recouvre des réalités variées avec lesquelles il doit composer au mieux en cherchant à satisfaire un maximum d'utilisateurs ...

Contact : <http://www.infotec.be>



> Conseils de Lecture

Gamah, le Groupe d'Action pour une meilleure Accessibilité des Personnes Handicapées, met en place une **lettre d'information mensuelle**. Membre du Collectif Accessibilité Wallonie - Bruxelles, cette asbl est active depuis 25 ans dans ce domaine. L'objectif de cette nouvelle newsletter est d'informer sur tout ce qui concerne l'accessibilité des bâtiments et des cheminements. Chaque thème est défendu au profit de tous, et surtout des moins valides.

Pour vous y abonner, rien de plus simple : envoyez tout simplement votre demande à contact@gamah.be.

Le transport à la demande : état de l'art, éléments d'analyse et repères pour l'action, Certu, 2006.

Né au milieu des années 70, le transport à la demande visait initialement à assurer des dessertes au niveau des zones rurales peu denses et à offrir une alternative de déplacement aux personnes à mobilité réduite. Le concept a évolué et concerne également à présent la desserte de zones périurbaines voire urbaines en offrant une gamme de services très variée. Cet ouvrage vise à faire un point méthodologique sur tous les aspects fondamentaux du transport à la demande. On y trouvera des points de compréhension préalables indispensables à la mise en place de tels projets, des éléments d'analyse sur les plans juridique, organisationnel et financier, ainsi que des illustrations concrètes sur des services existants en France et en Europe.

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



Catastrophes : à Bruges et à quelques mètres d'un groupe de touristes inconscients, un vélo trop exposé à fait les « frais » des fortes chaleur du mois de juillet ...

Photo de couverture : écluse de Hérisines sur le Haut Escaut © M. Brent



RÉGION WALLONNE



> Agenda

Du réseau

Après sept années de fonctionnement, le Réseau des CeM a décidé d'adapter le programme des cours afin de mieux rencontrer les souhaits de nombreux CeM. En effet, la distinction entre le cycle urbain et le cycle rural ne se justifie plus. De plus en plus de communes sont confrontées aux deux problématiques.

Dorénavant, un seul type de formation sera organisé, basé sur le cycle urbain actuel, mais intégrant certains domaines spécifiques aux communes plus rurales. Elle aura une durée de vingt jours. Pour toute information quant aux dispositions pratiques, merci de nous contacter.

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

Hors réseau

En Belgique

- Formations Gamah
Le 10 novembre 2006 : « Accessibilité des bâtiments », de 9h à 16h,
Le 23 novembre 2006 : « Formation généraliste », de 9h à 13h,
au CAMET à Namur

Infos : info@gamah.be
<http://www.gamah.be>

À l'étranger

- Formations des Ponts et chaussées
Les 7 et 8 novembre 2006, « Prendre en compte la sécurité des déplacements dans la mise en œuvre des PDU »,
à Paris (France)
- Du 12 au 15 juin 2007, Velo-city 2007 : « From vision to reality », à Munich (Allemagne)

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

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