

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

- > La parole à ... Rémy Prévot
- > Bruxelles se mobilise pour les piétons
- > Vélocity 2010 à Copenhague : un choc culturel
- > Chemins de remembrement. Le statut de « chemin réservé » devient la règle à Orp-Jauche
- > Zone 30. C'est effectif sur le territoire de la Ville de Bruxelles
- > Stationnement. A Charleroi, on peut payer son parking par SMS
- > Appel à projets : une Wallonie cyclable pour tous

> sommaire





Source : Claude Robin.

> La parole à ...

Rémy Prévot, directeur d'exploitation du TEC Hainaut

TEC Hainaut - C'est quoi finalement ?

Une des cinq sociétés d'exploitation du groupe TEC qui, ensemble, couvrent l'ensemble de la Wallonie. TEC Hainaut, c'est surtout 750 travailleurs dont presque 500 conducteurs et 40 contrôleurs qui sont sur le terrain pour transporter 36 millions de voyageurs par an. C'est aussi 300 autobus, entretenus en interne et parcourant 15 millions de km annuels. C'est, finalement, un budget annuel de fonctionnement de l'ordre de 77 millions d'€. C'est une société faite d'hommes et de femmes qui, au quotidien, donnent le meilleur d'eux-mêmes pour permettre aux gens qui leur font confiance de se déplacer.

La mobilité

Très à la mode, ce terme est souvent utilisé mais rarement bien compris, tant il recouvre de paramètres interconnectés. Littéralement, c'est « la capacité à se mouvoir ». En tant que Manager de la Mobilité, TEC Hainaut intervient à plusieurs niveaux :

- il organise et assure divers services mis à la disposition de la population qu'il dessert (lignes d'autobus, services à caractère occasionnel, ramassage scolaire) ;
- il participe au développement des infrastructures routières afin d'améliorer ses performances (travail mené avec divers partenaires tels que les communes, le SPVV,...) ;
- il conçoit et diffuse l'information utile et nécessaire au bon usage des différents modes de déplacements mis au service du grand public (car-sharing, taxis, trains, bus, etc.).

Une vision du développement du transport public

Le transport public est intimement lié au développement des villes et à l'aménagement du territoire. Son avenir et l'utilisation toujours plus rationnelle des moyens y affectés impliqueront une concertation de plus en plus forte entre les acteurs politiques, sociaux et économiques afin de l'associer tant au développement des villes qu'à celui des entreprises, des zones commerciales, des centres scolaires et autres espaces de loisirs.

Mais cela ne suffira pas. A moyen terme, c'est la conception intrinsèque du transport public qui devra être revue. Il est devenu illusoire de croire qu'il continuera à disposer des moyens suffisants pour desservir des zones géographiques éclatées et peu densément peuplées. Il n'y sera jamais concurrentiel. Une mutation profonde devra donc être opérée pour affecter les moyens financiers aux zones plus urbaines. Le but : y concentrer les moyens humains et matériels, y offrir un service performant, véritable alternative à l'utilisation de la voiture. Ce défi, il ne pourra le relever qu'avec le concours de différents partenaires qui devront lui concéder des facilités de circulation (sites propres entre autres). Pour les zones rurales, l'alternative sera plus souple, moins onéreuse. Le transport public s'adaptera à l'environnement dans lequel il circulera et aux besoins qu'il devra y rencontrer.

Le paradoxe actuel

Le transport public se développe. Il accueille toujours plus de clients. Les bus articulés remplacent progressivement les bus standards pour augmenter l'offre. Mais la Région wallonne fait face à des difficultés budgétaires. Le financement du transport public s'en ressent et une période de restrictions sur les lignes est possible. Peut-être une opportunité pour le secteur de se remettre en question et d'entamer la mutation nécessaire. On prépare donc la suite.

Contact : Rémy PRÉVOT
Tél. : 065 388805, remy.prevot@tec-wl.be

> Mobilité douce

Bruxelles se mobilise pour les piétons

Le « Plan IRIS 2 des déplacements » constitue le plan stratégique de la Région de Bruxelles-Capitale en matière de mobilité pour 2015-2020. Il traduit concrètement le volet mobilité du Plan Régional de Développement (PRD) sur base d'orientations ambitieuses et dans une logique de développement durable. Il vise à d'abord promouvoir la mobilité douce, en particulier pour les plus petites distances, ensuite à proposer une offre en transport en commun efficace et attractive et la création de pôles intermodaux, à développer l'usage du covoiturage, des taxis collectifs ... sans oublier bien sûr la poursuite de la hiérarchisation et de la sécurisation du réseau routier, une politique du stationnement pertinente et volontariste, une cohérence entre mobilité et aména-

gement du territoire et une diminution du nombre de voitures de ... 20 % !

Un plan directeur pour les piétons

Dans le Plan IRIS 2, les piétons occupent donc une place centrale, à traduire aujourd'hui et demain, sur le terrain, en mesures concrètes, efficaces et attractives. C'est pourquoi, la Région de Bruxelles-Capitale, « Bruxelles Mobilité », a rédigé un document intitulé « Eléments pour un plan directeur des actions pour les piétons 2010-2014 ». Il y définit des objectifs et propose sept fiches-actions. Il sera complété, d'ici un an, par un document plus approfondi portant sur la définition et les caractéristiques du réseau piéton bruxellois.

Car la marche à pied mérite d'être prise en considération en regard de ses innombrables avantages. Ce mode est gratuit et possible (quasiment) à tout âge, demande peu d'infrastructures, ne provoque pas de bouchon, ne nécessite pas d'emplacement de stationnement (!), ne génère pas de pollution, est bon pour la santé et favorable à l'intégration sociale, ne pose pas de problème de ponctualité ... Un des rares inconvénients à épingle est son rayon d'action, forcément limité. Toutefois, puisque 25,4 % des déplacements effectués sont inférieurs à 1 kilomètre, la marche a tout son sens et mérite donc d'être revalorisée. En outre, la marche intervient aussi pour commencer ou terminer un trajet, vers un arrêt de transport en commun, un parking ...

Pour rendre ce constat plus concret, la Région de Bruxelles-Capitale vient d'éditer une carte piéton, baptisée « Tap-tap », qui indique le temps de parcours en minutes entre de multiples points du territoire.

Un colloque annuel pour faire le point et rendre compte des bonnes pratiques

Parmi les initiatives en cette matière, il y a l'organisation d'un colloque annuel sur ce thème, dont la première édition s'est déroulée le 8 septembre dernier. Nous nous arrêtons ci-après sur quelques problématiques et projets qui y furent exposés.

Un bref compte-rendu de la prise en compte des piétons, en tant que telle, dans les Plans communaux de mobilité bruxellois a permis de conclure à des approches dans l'ensemble insuffisamment développées, variables toutefois selon les communes. Elle est néanmoins indirectement présente dans le projet de mise en zone 30 de toutes les voiries de desserte, dans la sécurisation de certains carrefours ... Dorénavant, le volet piéton des PCM sera davantage développé, en termes d'état des lieux, d'itinéraires clés, de sensibilisation des citoyens et de vision stratégique en relation avec les autres plans et documents de planification.

Un projet développé en Région flamande par la Direction générale de la santé, via le LOCO, organe de concertation en la matière, a permis de rendre compte d'un concept qui vise à sensibiliser l'utilisateur et à l'encourager à marcher : il s'agit du « 10 000 stappen » (10 000 pas) quotidiens. Initiée à Gand

dans le cadre d'un projet européen, cette action part du principe, qu'en moyenne, l'individu parcourt environ 6 000 pas par jour hors déplacements. Reste donc à effectuer encore 4 000 pas, ce qui équivaut à peu près à un trajet de 30 minutes. Toute une stratégie de communication a été mise en place en Flandre à travers des brochures, des affiches, un site Internet, des panneaux ... pour un large public, ou pour un public ciblé telles les entreprises, afin d'enclencher ce nouveau réflexe où ... chaque pas compte (Des compteurs de pas sont en effet disponibles !).

La parole fut également donnée à l'association flamande de défense des piétons : la « voetgangersbeweging ». Le premier mouvement en faveur des droits des piétons, intitulé « Olympiakomitee » fut créé en 1987. Il a pris le statut d'asbl et son appellation actuelle dès 1990. Il s'adresse aux citoyens via « Kom op straat » et aux autorités à travers « Steunpunt straten », qui constituent les deux grands pans de l'association. A ceux-ci, il faut ajouter un troisième volet : le projet bien connu « Octopus » qui propose aux écoles un plan en huit points pour une gestion durable des déplacements vers et depuis l'école et l'encouragement du transfert modal en particulier vers la marche. Dans le cadre de la mise en œuvre de son plan directeur piétons, la Région de Bruxelles-Capitale s'est dite favorable à la mise en place d'une association de défense des piétons sur son territoire.

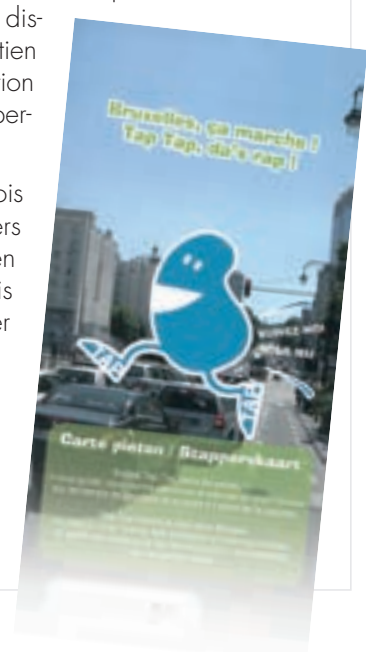
Les piétons font aussi l'objet de comptages. Ceux-ci permettent d'objectiver des données en matière de fréquentation des axes commerciaux par exemple, à différents moments et jours de la semaine. Ramenés à l'espace disponible, ils rendent également compte du taux de saturation de certains trottoirs. Les comptages, effectués par la société Atrium, sont réalisés à raison de 3 périodes de 5 minutes par heure.

Enfin, le dernier exposé a rappelé que les infrastructures dédiées au piéton, ainsi que les droits et obligations de celui-ci, font l'objet de réglementations au code de la route, actuellement en cours d'examen dans le cadre de la simplification de ce dernier. Le règlement régional d'urbanisme comporte également des dispositions en la matière. En outre, il faut bien distinguer les aspects gestion (entretien et amélioration) et police (utilisation et aménagement de manière à permettre son utilisation).

Le plan directeur piéton bruxellois est une initiative à suivre à travers les moyens et les actions mis en œuvre et les résultats atteints, mais aussi un concept à développer dans les communes wallonnes.

Pour en savoir plus :

www.bruxellesmobilite.be
www.10000stappen.be
www.komopstraat.be
www.steunpuntstraten.be
www.atrium.irisnet.be





Source : Thomas Verbeeren.

> Vélo

Velocity 2010 à Copenhague : un choc culturel.

C'est à Copenhague que s'est déroulé fin juin dernier, le congrès Velocity, rencontre mondiale des défenseurs de l'utilisation du vélo. Grâce à une bourse du Ministre wallon en charge de la Mobilité, Philippe Henry, douze Conseillers en mobilité ont eu la chance de participer à cet événement : trois CeM du Service public de Wallonie (DGO1 et DGO2), six CeM communaux, un CeM du groupe TEC et deux CeM du CRR. A ceux-ci s'ajoutaient une dizaine de représentants des associations cyclistes et de la Région bruxelloise. Un beau panel !

Copenhague : destination idéale

A peine un pied hors de la gare, et la vue est spectaculaire. Des dizaines de vélos vont et viennent, de toutes directions. Les pistes cyclables sont larges, impeccablement entretenues et la signalisation est parfaitement adaptée. A un feu rouge, on aperçoit même un semblant d'embouteillage de bicyclettes ! Ici, rouler à vélo semble naturel. Une dame élégante se déplace sur son vélo hollandais, un jeune homme aux allures sportives pédale à toute vitesse, une maman pousse ses enfants dans son vélo cargo ... Bref, le vélo fait partie intégrante de la vie et de la ville.

Pourtant, Copenhague est une grande capitale. Elle compte 1 800 000 habitants. Malgré cela, l'atmosphère qu'elle dégage est sereine. On ne s'y sent pas oppressé par le trafic et la pollution. Chaque jour, 55 % des navetteurs vont travailler ou à l'école à vélo. Et dans plus de dix rues, les comptages font état de 20 000 à 30 000 cyclistes par jour.

Une organisation de maître

Chaque congressiste a disposé de son propre vélo : l'outil idéal pour découvrir la capitale avec l'œil d'un cycliste. Les journées se sont articulées sur le même schéma : alternance de séances plénières et d'ateliers traitant de sujets plus pointus. De cette manière, chaque participant s'est dirigé vers les thèmes les plus en adéquation avec ses attentes. Une exposition permanente s'est également tenue pour la durée du colloque. L'avant-dernier jour a été marqué par une parade à vélo, rassemblant les participants au colloque et les habitants de Copenhague.

Dix stands pour découvrir la capitale et un speed-dating pour rencontrer ses habitants.

Plutôt que de présenter les mesures prises en faveur du vélo au sein de la capitale à travers une présentation statique, la Ville de Copenhague a organisé un parcours en ville avec dix stands de manière à se rendre compte, sur place, des réalisations : par exemple, les voies «vertes» réservées aux cyclistes traversant la ville, l'intermodalité train/vélo, le compteur de cycliste, etc. Autre originalité du congrès, un speed-dating géant était organisé pour rencontrer les acteurs locaux actifs dans le domaine du vélo.

Zoom 1 : Quelques aménagements types à Copenhague

Le profil type des avenues rencontrées au Danemark se décline de la façon suivante : un trottoir, ensuite la piste cyclable, d'une largeur de 1.5 à 2 m, uni-directionnelle, ensuite les voies de circulation automobile. 350 km de voiries sont ainsi aménagées et de nouvelles pistes sont prévues. La nécessité d'un espace séparé repose sur la philosophie suivante : les cyclistes



Source : Marie-Claire Schmitz.



Source : Créative commons.

Piste cyclable et arrêt de bus. La piste cyclable n'est pas interrompue au droit de l'arrêt de bus. Le code de circulation cycliste prévoit l'obligation de s'arrêter pour laisser descendre et monter les passagers. Ci-dessus, un marquage le rappelle sur la piste cyclable mais en général, il n'est pas indiqué et les cyclistes s'arrêtent toujours.

En cas de stationnement le long des voies de circulation, la piste cyclable est alors située entre le stationnement et le trottoir, avec, dans ce cas-ci, une zone de protection supplémentaire vis-à-vis des portières.

constituent un mode de déplacement en tant que tel, aussi important que la voiture, et doivent donc bénéficier d'un espace distinct, bien à eux. Les placer sur la chaussée reviendrait à ne pas les considérer ou à les considérer comme un sous-mode de déplacement. Cet espace est séparé physiquement via une légère différence de niveau. Lorsqu'elle est au même niveau que la chaussée, la piste cyclable est alors généralement séparée par le stationnement.

Zoom 2 : Le vélo, un moteur économique. Le cas de la France

Selon une étude commandée par le Ministère français du Développement durable, la pratique du vélo en France constitue un atout économique non négligeable. Cette étude évalue notamment à 5,6 milliards d'euros l'impact du vélo sur la santé en France. A côté des dépenses, l'usage de la bicyclette se traduit donc également en économies. Trente minutes de vélo par jour seraient suffisantes pour réduire d'un tiers les risques de mortalité. Cette pratique régulière serait bonne contre les maladies cardio-vasculaires, certains cancers, l'obésité, le diabète de type II et même la dépression.

Par ailleurs, la pratique du vélo, qui représente 2,8 % des déplacements en France et concerne 40 % de la population, génère un chiffre d'affaire annuel de 4,5 milliards d'euros. La majeure part, soit 44 %, revient au tourisme, devant le commerce (32 %), l'industrie (8 %) et le secteur économique bâtiments et travaux publics (7 %) pour les aménagements cyclables. Le nombre d'emplois liés au vélo serait de 35 000 dont 48 % pour le tourisme. Les vélos en libre-service apparus ces dernières années représentent à eux seuls un marché annuel de 150 millions d'euros et 1 200 emplois avec un bilan économique parfois discutable mais un impact réel sur la pratique des habitants.

L'étude se conclut par des objectifs : notamment d'atteindre d'ici 2020 une part modale du vélo dans les déplacements de 12 à 15 % et une moyenne de 250 à 350 kilomètres par an et par personne.

Zoom 3 : Une campagne de communication à succès

A Malmö, en Suède, communication rime avec originalité et audace. La campagne « Pas de trajets ridicules en voiture ! » en est un exemple. Celle-ci a été développée pour favoriser l'utilisation du vélo pour les courts trajets. Outre les canaux publicitaires classiques (pubs, brochures, cartes vélo et cadeaux publicitaires), ils ont misé sur l'inattendu et l'humour. On pouvait par exemple voir un cycliste pédalant accroché sur un grand panneau publicitaire, des cyclistes aux couleurs oranges (couleur de la campagne) slalomant entre les voitures aux heures de pointe. Un grand concours récompensait également la meilleure confession du trajet en voiture le plus ridicule. Le prix était évidemment ... un vélo !

Un bilan plus que positif

Vélocity 2010 a été un succès total. Tant les membres des associations présentes que ceux des pouvoirs publics et d'autres organismes ont exprimé leur enthousiasme. Les exemples de bonnes pratiques sont bien ancrés dans les mémoires, les contacts sont renforcés entre les différents niveaux d'action. Et, comme on l'a souvent entendu ces quelques jours à Copenhague : « Le vélo n'est pas le problème, c'est une partie de la solution ». De plus amples informations et un dossier documentaire sont disponibles au CDDM. Un rapport plus détaillé sera prochainement accessible sur le site Internet <http://mobilite.wallonie.be>.

Contact : Céline FECCI
Tél. : 081 77 31 34, celine.fecci@spw.wallonie.be

Journal d'un CeM à Copenhague

Thomas Verbeeren, CeM de la commune de Gembloux, a eu la sympathique idée de faire partager son ressenti, via un reportage journalier, à tous ces collègues CeM. Celui-ci a été diffusé par mailing via le réseau. Et ce fut un grand succès. Les CeM ont été nombreux à manifester leur enthousiasme vis-à-vis de cette initiative.



Sources : Françoise Debelle.



Piste cyclable avec marquage renforcé en carrefour.





F99c à Chastre. Source : ICEDD.



Plus d'info sur: www.z30.be

> Chemins de remembrement

Le statut de « chemin réservé » devient la règle à Orp-Jauche

Petit rappel. La circulation des véhicules motorisés sur un certain nombre de chemins de remembrement pose de nombreux problèmes. Ils empruntent ces voiries car elles permettent un raccourci, voire d'éviter une autre voirie plus chargée ou qu'ils estiment plus dangereuse. Ces comportements constituent, selon les cas, une nuisance pour les riverains, génèrent de l'insécurité pour les modes doux, voire pour les véhicules motorisés eux-mêmes, car la plupart du temps, le croisement n'est pas possible et la visibilité peut y être mauvaise.

S'agissant toutefois de voies publiques à part entière, la circulation est ouverte à tous les usagers, sauf si des dispositions particulières sont prises. Pour faciliter les mesures à prendre afin d'y favoriser la mobilité douce, le législateur a créé le signal F99c, signifiant un « chemin réservé aux véhicules agricoles, piétons, cyclistes et cavaliers »¹.

Cet été, le conseil communal d'Orp Jauche a décidé de placer cette signalisation au droit des 67 chemins de remembrement de la commune.

Toutefois, c'est au niveau du respect de la mesure que souvent le bât blesse encore puisque, à Perwez où la signalisation est en place depuis plusieurs années sur divers chemins, elle est trop peu respectée et régulièrement vandalisée ... D'où la nécessité de penser dans un certain nombre de cas à placer des mesures physiques contraignant les voitures et non les tracteurs et les cyclistes, ou bien de créer des chemins de remembrement sans issue.

Il serait par ailleurs intéressant de disposer d'un état des lieux du placement de cette signalisation dans les communes wallonnes, des mesures d'accompagnement éventuelles et d'une évaluation de l'impact de la mesure. Toute information à cet égard peut être transmise au réseau des CeM (reseau-cem@spw.wallonie.be), une Cemathèque sur la mobilité en milieu rural est en effet en cours de préparation.

> Zone 30

C'est effectif sur le territoire de la Ville de Bruxelles

En Région de Bruxelles-Capitale, la création de zones 30 est envisagée à grande échelle, via le Plan régional de développement (PRD)² bruxellois. Les moyens pour y parvenir sont divers. Parmi ceux-ci : la mise en oeuvre des principes de spécialisation des voiries, et en particulier l'installation des « zones 30 » dans les mailles résidentielles. Les voiries dites « de quartier » dans la hiérarchisation du réseau routier sont concernées par cette mesure. Elles sont encadrées de voiries de circulation dites « interquartier », « principales », « métropolitaines » ou « d'autoroutes ».

La mise en zone 30 du Pentagone bruxellois est une opération d'envergure, et le placement des panneaux et marquages a demandé quelques semaines de travail, afin de placer la signalisation verticale, conformément au code de la route, et de compléter celle-ci par divers marquages au sol permettant de rappeler cette mesure réglementaire. Depuis le 15 septembre, elle concerne toute cette zone, excepté le boulevard de Dixmude et, jusqu'après réaménagement, les boulevards centraux (Jacqmain, Anspach et Lemonnier). La petite ceinture et ses allées parallèles ne font pas partie de la zone 30. Tous les véhicules, hormis les trams, sont donc soumis à l'obligation de rouler à une vitesse maximum de 30 km/h.

Pour faciliter la communication sur cette initiative, la Ville de Bruxelles a réalisé un site Internet qui propose une série d'informations utiles quant aux objectifs poursuivis, à l'historique, aux aspects pratiques, réglementaires, aux aménagements qui y sont liés. Il offre aussi la possibilité de poser des questions et de participer à une enquête.

Le deuxième volet de la mise en zone 30 du Pentagone de Bruxelles est une phase de suivi et d'observation, prévue sur une période d'une année, de septembre 2010 à septembre 2011. Elle consiste à observer le fonctionnement de la zone 30 et a pour objectif d'en tirer les enseignements afin de faire évoluer le concept.

¹ Cfr. Le code de la route : article 22 octies et 71.2.

² Cfr. : <http://www.prd.irisnet.be/Fr/priorites/priorite08.htm#3>

Analyse des comptages et des contrôles de vitesse, sécurité routière, statistiques des accidents, niveau de bruit, impact sur la convivialité et la vie sociale ... sont autant d'éléments à prendre en compte. Les résultats de ces analyses seront mis à disposition sur le site Internet.

Pour en savoir plus : <http://www.z30.be>

> Vélo

Appel à projets : Une Wallonie cyclable pour tous

Vous rêvez d'une mobilité durable au sein de votre commune ? Le Gouvernement wallon passe à l'action et présente « Wallonie cyclable - Communes pilotes », son nouveau projet placé sous le signe du vélo au quotidien et pour chacun.

Ainsi, le Ministre de la Mobilité, Philippe Henry invite chaque commune wallonne dotée d'un PCM ou d'un PCDR à introduire sa candidature pour devenir « Commune pilote - Wallonie cyclable » et bénéficier d'une aide très substantielle de la Wallonie.

Le Gouvernement wallon souhaite promouvoir une mobilité durable pour tous. Dans ce contexte, une demi-douzaine de communes vont être aidées à devenir exemplaires en matière de développement du vélo.

Le projet poursuit les objectifs suivants :

- développer significativement la pratique du vélo au quotidien dans quelques communes wallonnes de tailles variées ;
- identifier les meilleures stratégies afin d'augmenter le nombre de cyclistes quotidiens et occasionnels ;
- développer une image positive, moderne et dynamique du vélo en ville comme à la campagne, ce qui contribuera à une image favorable de la Wallonie.

De 2010 à 2014, quelques 18 millions d'euros seront consacrés à ce projet, pour la plus grande partie partagés entre les 6 à 8 communes sélectionnées. Les communes rurales (densité <200 habitants/km²) peuvent introduire une candidature conjointe en se regroupant jusqu'à quatre.

Intéressé ? N'oubliez pas de transmettre votre manifestation d'intérêt pour le 15 octobre.

Par la suite, la sélection des lauréats s'opérera en 2 temps :

- Pour le 24 novembre, les communes et les associations de communes intéressées sont invitées à introduire un dossier de candidature. Douze d'entre-elles seront

retenues fin 2010 sur base de leur motivation et de leur vision du développement du vélo ;

- Les communes présélectionnées seront encadrées pour élaborer un Plan communal cyclable d'ici mi-juillet 2011. Les 6 à 8 lauréats seront sélectionnés en septembre 2011.

Contact :

Céline FECCHI, tél. : 081/77.31.34
Emilien DETRAIT, tél. : 081/77.31.28
wallonie.cyclable@spw.wallonie.be
<http://mobilite.wallonie.be>

> Stationnement

A Charleroi, on peut payer son parking par SMS

Le principe est simple. Un SMS au numéro 4411 suffit pour valider son stationnement dans la ville. Il contient le numéro de l'horodateur (indiqué sur l'horodateur)

correspondant à l'emplacement de parking, suivi d'un espace et du numéro d'immatriculation du véhicule. Un deuxième SMS contenant la lettre Q, envoyé au même numéro, permet de marquer la fin du stationnement. Il est également possible d'opter automatiquement pour la durée de stationnement maximum ou de faire coïncider la fin du stationnement et la fin de la journée. Le système fonctionne avec chaque GSM ou opérateur et la première utilisation est gratuite. Le coût du service SMS est de 0,15 €/SMS envoyé ou reçu. Le paiement est effectué via la facture GSM ou directement par déduction du crédit d'appel.

D'abord en test dans quelques villes flamandes (Anvers, Bruges, Diest, Louvain ...) puis en Région de Bruxelles-Capitale (Schaerbeek), il commence à se répandre petit à petit, puisqu'il est opérationnel à Charleroi depuis le 1^{er} octobre et à l'étude ou annoncé notamment à Liège, à Verviers et La Louvière.

Dans le même ordre d'idées, signalons que des titres de transport De Lijn peuvent également être achetés par SMS. Cette solution rencontre un succès certain puisque en six mois 400 000 tickets ont été achetés de cette manière. A la SNCB, ce système est à l'étude. De son côté le TEC utilise le SMS pour diffuser de l'information en temps réel (TECxt) et la STIB poursuit le développement de sa carte électronique MOBIB.



> Conseils de lecture

Le coût du déplacement des personnes, CSC, 2010. Se déplacer en voiture coûte cher, parfois bien plus qu'on ne le pense ... Encore ne s'agit-il ici que des coûts directs supportés par l'usager. A côté de cela, il y a une autre facture très lourde à payer, qui additionne les coûts d'infrastructure (route, rail,...), les coûts des accidents de la route (à charge de la sécurité sociale), le coût de la pollution atmosphérique et sonore, ou encore le coût des embouteillages et de la perte de qualité de vie engendrée par la voiture.

Pour objectiver les frais liés aux différents moyens de transport et aider à faire avancer la réflexion, la CSC vient de rééditer une brochure de sensibilisation étudiant le coût réel supporté par les usagers, les pouvoirs publics et les entreprises.

La brochure est téléchargeable gratuitement sur le site de la CSC.

Le covoiturage dynamique : étude préalable avant expérimentation, Certu, 2009

L'idée du covoiturage dynamique est de fournir une offre quasiment en temps réel à « l'usager covoitureur ». La personne souhaitant effectuer un itinéraire en covoiturage contacte le service quelques minutes avant son départ. Le service cherche alors le conducteur adéquat en mesure d'offrir le covoiturage souhaité sur l'itinéraire demandé. Avec une quantité suffisante de participants, le fonctionnement est souple et permet une bonne qualité de service : la probabilité de trouver le covoitureur adéquat est élevée.

Cette étude présente un état de l'art d'expérimentations de covoiturage dynamique dans le monde, en définit les grands principes – organisation, fonctionnement, gestion des transactions financières, technologie utilisée, etc – et identifie des sites pilotes potentiels d'expérimentations en France.

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
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>

> Agenda

Du réseau

- Le 8 décembre 2010. **Rencontre annuelle des CeM**, au CEME à Charleroi.
- Le 28 février 2011. 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>

Hors réseau

En Belgique

- Le 18 novembre 2010, journée d'étude : « **Le vélo, bien sûr** », au Cap Nord à Namur.

Infos : Gracq

aurelie.neumann@gracq.be
www.gracq.be/PROJETS/Colloque

A l'étranger

- Les 17 et 18 novembre 2010, congrès international logistique : « **La supply chain verte : catalyseur de reprise ?** », à Lille (France).

Infos : <http://www.aslog.org>.

> Humour



Enfin une vraie voiture verte ...

Photo de couverture :
Copenhague - Vélocity 2010 : Vélo parade - Source : Troels Heien.



**DIRECTION GÉNÉRALE OPÉRATIONNELLE
DE LA MOBILITÉ ET DES VOIES HYDRAULIQUES**

Boulevard du Nord 8, B-5000 Namur

<http://spw.wallonie.be> • N° Vert : 0800 11 901 (informations générales)

