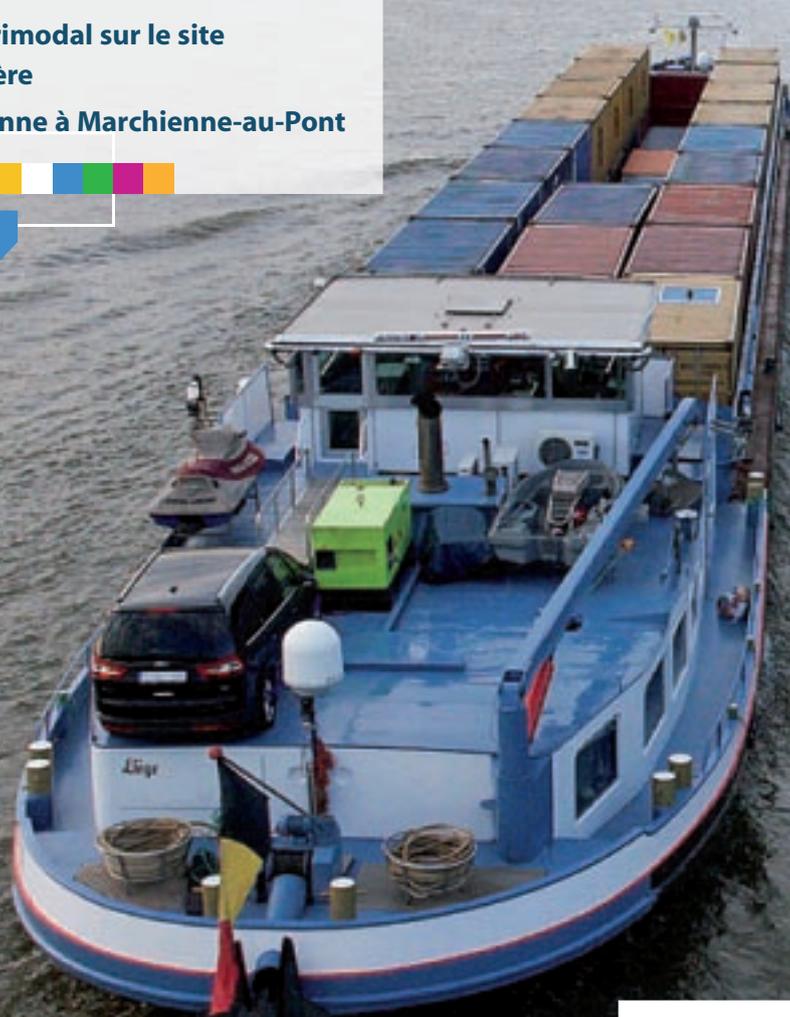


# le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

- > La parole à ... Michel Leclercq
- > Grenoble. Des « contrats d'axe » pour une offre de transport cohérente avec le développement urbanistique
- > Transfert modal. De la théorie à la pratique. Des CeM témoignent
- > Feu vert cycliste. Testez vos connaissances
- > Santorin : un logiciel de géolocalisation pour les écoles et pour les entreprises
- > Logistique. Un terminal trimodal sur le site « Garocentre » à La Louvière
- > Vélo. Une initiative citoyenne à Marchienne-au-Pont

> **sommaire**



## Michel LECLERCQ, échevin du commerce, de l'agriculture et de la mobilité de la Ville de Tournai

### La mobilité : un enjeu considérable pour notre société

Comment endiguer la progression de l'automobile par rapport aux autres modes de transport dans nos villes ? Il n'y a pas de projet miracle, mais bien un ensemble de paramètres à mettre en place afin d'avoir une vision transversale du problème de la mobilité.

Ainsi, à Tournai, un Plan communal de mobilité existe déjà depuis fin 2003. Il a été, pour l'Administration communale, la référence pour tous les projets entrepris ces dernières années. Depuis deux ans, la Ville prend de l'extension en extra-muros, le long des boulevards, ce qui nous a conduits à demander une actualisation du PCM, afin de faire face aux défis de demain en termes de mobilité.

Parallèlement au PCM, nous avons mis sur pied un projet ambitieux pour la gestion des parkings en intra-muros afin de préserver l'habitat et le commerce en centre-ville. L'hyper-centre commercial est en zone horodateur et le reste de l'intra-muros en zone bleue 4h et 2h excepté riverains, afin de préserver le stationnement des habitants du centre-ville.

Les nouveaux bus et les nouveaux arrêts de bus permettront de charger les mamans avec poussette, les personnes à mobilité réduite mais aussi les vélos pliables, sans obstacles physiques. Ce grand projet permettra d'offrir ce service au plus grand nombre possible d'usagers. Pour compléter l'offre, nous voulons multiplier les rotations du « Tournai City » afin de drainer le plus de personnes en centre-ville.

Avec un profil peu accidenté, Tournai est une ville propice au développement du vélo. Plus de 40 000 habitants se situent dans un rayon de 5 kilomètres du centre-ville et plus de 24 000 élèves et étudiants rejoignent l'intra-muros pour fréquenter les écoles. La Ville

n'a pas hésité à investir dans le brevet cycliste. Aussi, plus de 500 élèves de cinquième primaire passent chaque année celui-ci, afin de mettre l'enfant mais aussi les parents en confiance, de façon à pratiquer le vélo au quotidien et non seulement comme une détente.

Le Plan communal cyclable (PCC) de la Ville de Tournai a été reconnu comme « Commune pilote Wallonie Cyclable » : il s'agit d'un véritable projet mobilisateur afin que le vélo reprenne tous ses droits dans notre Ville.

Au problème de stationnement que rencontre chaque grande et moyenne ville d'Europe, le transport en commun et le vélo sont les véritables alternatives.

Dans les prochaines années, chaque moyen de transport doit avoir sa place dans le plan de circulation, la voiture doit céder du terrain sans pour cela pénaliser l'économie locale. Il faut du dialogue, de la concertation. Ainsi est né un concept « Mobilité-Commerce ». Un duo gagnant qui remplace le dicton « No parking, no business » qui est dépassé.

Nous avons tous les atouts en main pour faire de notre ville un exemple en matière de mobilité mais aussi pour préserver notre patrimoine remarquable dans un environnement durable.

**Contact :** Michel LECLERCQ  
Tél.: 069 33 23 63, michel.leclercq@tournai.be

## > Grenoble

### Des « contrats d'axe » pour une offre de transport cohérente avec le développement urbanistique

En clôture à l'étude du Plan provincial de mobilité du Brabant wallon, un colloque international était organisé le 2 décembre dernier à Louvain-la-Neuve. Ce fut l'occasion de montrer, à travers différents exemples, comment traduire, concrètement sur le terrain, des objectifs de développement d'une mobilité cohérente avec le territoire. Ainsi, Heidi Roubben pour le Limbourg (De Lijn), Anne-Marie Maur de la Région grenobloise, Bruno Beurret de l'Etat de Genève et Jean-Louis Sehier de Lille Métropole, ont présenté leur démarche, leurs projets et leurs réalisations en faveur d'un développement coordonné des transports en commun à une échelle supracommunale. Ceux-ci ont été complétés par une vision plus globale présentée par Caroline Gallez, de l'INRETS. Julien Charlier, de l'IVEPS, a quant à lui présenté quelques indicateurs de développement territorial en Wallonie.

Arrêtons-nous sur l'exposé d'Anne-Marie Maur, qui nous a fait part de son expérience au sein de l'Agence d'Urbanisme de la Région grenobloise et proposé le concept de « contrat d'axe ».



Quai Notre-Dame à Tournai - Source : ICEDD.

La communauté d'agglomération de Grenoble regroupe 400 000 habitants répartis dans 27 communes, et se situe au cœur d'une région urbaine de 720 000 habitants. Les contraintes géographiques sont nombreuses, avec des vallées et des rivières qui créent des goulots de déplacement, des barrières difficilement franchissables et des phénomènes de congestion et de pollution. Le développement du transport en commun constitue donc un enjeu vital ! Le retour du tram dans les années quatre-vingt s'est effectué en parallèle à une politique de requalification urbaine. Restait alors la difficulté de desservir des communes de plus faible densité, disposant toutefois d'un potentiel foncier significatif. Se posait alors la question de savoir comment articuler urbanisme et transport sur ces territoires. Il fallait donc développer de nouveaux concepts et de nouveaux outils.

Dans un premier temps, la démarche a visé l'élaboration d'une « charte urbanisme transport » selon 12 principes, en vue de la conception et de la réalisation de la prochaine ligne de tramway. A cette fin, quatre séminaires, organisés sur une année et réunissant tous les acteurs concernés, ont permis :

- d'exprimer les enjeux ;
- de partager les connaissances ;
- de mobiliser des experts ;
- de présenter des expériences extérieures ;
- d'organiser des ateliers collectifs de construction du contenu de la charte urbanisme transport, intégrée ensuite au Plan de déplacement urbain (PDU) de l'agglomération.

Durant ce travail, des supports pédagogiques ont été utilisés afin de clarifier diverses problématiques, et en particulier, la question de la densité urbaine et de ses formes.

La charte décrit un processus, un partenariat et des outils. Le projet se décline en cinq phases.

- Phase 1. Anticipation. Etude des tracés potentiels. Analyse du territoire et de son développement urbain ;
- Phase 2. Co-construction. Etudes préalables urbaines et de transports sur des tracés actés. C'est le moment de construire le partenariat entre acteurs des infrastructures et acteurs de l'urbain ;
- Phase 3. Coordination. Etudes d'avant-projet : tramway et urbain ;
- Contrat d'axe. Celui-ci définit les engagements de chaque partenaire en matière de réalisation et de financement, déclinant les objectifs de la charte sur l'axe. En particulier, il concerne les opérations d'aménagement et d'urbanisme situées dans une bande d'environ 500 mètres autour de l'axe TC appelé aussi « périmètre de vigilance foncière ». Des études très fines ont été réalisées sur l'ensemble du périmètre et font l'objet de cartes et de fiches ;

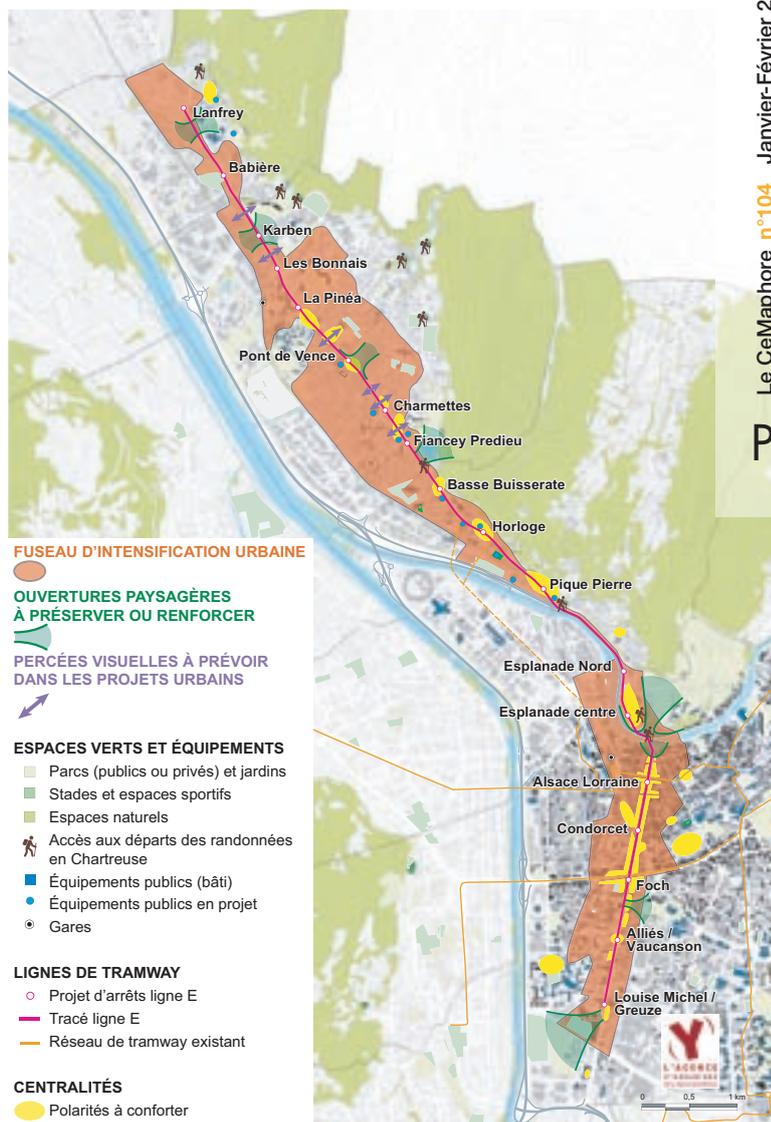
- Phase 4. Coordination. Etudes opérationnelles et réalisations : tramway et opérations d'aménagements ;
- Phase 5. Co-information. Suivi, évaluation et valorisation au regard des objectifs définis dans le contrat d'axe.

Cette méthodologie est expérimentée pour la création de la prochaine ligne de tramway. Celle-ci s'étendra sur 10 kilomètres, sera située au nord-ouest et traversera 4 communes.

La matinée s'est terminée par un exposé de Xavier Tackoen du bureau d'études Espaces Mobilités, synthétisant les enjeux et axes de travail qui se dégagent du Plan provincial de mobilité du Brabant wallon.

Un programme très intéressant qui invite à mettre en œuvre les conclusions des plans de mobilité avec des stratégies de travail qui contribuent fortement au succès des opérations. Car des conclusions de l'étude aux actes, il y a plus qu'un pas à franchir.

**Pour en savoir plus :** Les exposés de la journée du 2 décembre sont téléchargeables : <http://www.ppmwb.be/fr/le-programme>. Cfr. également l'étude du Certu. « Articuler urbanisme et transport : chartes, contrats d'axes », <http://www.innovations-transport.fr/Articuler-urbanisme-et-transport>.



Source : Le contrat d'axe de la ligne E, DGI-AURG.



## De la théorie à la pratique. Des CeM témoignent !

La mobilité douce, les transports en commun, le transfert modal ... cela concerne bien sûr aussi les CeM.. Interrogés par mail, certains ont bien voulu partager leur expérience et nous les en remercions. Voici leur histoire. Leur témoignage met en lumière leur engagement personnel et fait écho de ce que goûter aux modes de transport alternatifs leur apporte comme plaisir au quotidien.



« Je n'ai pas changé radicalement de mode de déplacement, par contre, avant d'acheter notre maison nous avons établi des critères de mobilité qui nous permettent, à l'heure actuelle, de n'utiliser notre unique voiture que le week-end. En résumé, nous recherchons une maison à proximité (moins de 2 kilomètres) d'une gare et d'une ville de taille moyenne, afin d'effectuer l'essentiel de nos déplacements à pied, à vélo ou en train. Ce choix nous permet aujourd'hui de pouvoir choisir le meilleur mode de transport en fonction du déplacement que nous avons à effectuer. » Patrick Jacquemin, commune de Ciney



« J'ai abandonné la voiture particulière depuis 2005, suite à un accident de roulage. Je faisais déjà à pied mes déplacements domicile-travail (j'habite à 700 mètres du bureau) donc rien de changé sur ce plan. Pour les déplacements professionnels, j'utilise soit un véhicule de service avec chauffeur (eh oui, je suis privilégiée), soit le covoiturage avec un collègue, soit le train (pour aller au Cap Nord par exemple). Déplacements privés : pour les petites distances je vais à pied ou à vélo (éventuellement en bus), sinon je choisis le train. Je consomme environ 5 « rail-pass » par an. Pour les destinations non desservies par les transports en commun, je suis abonnée depuis juillet 2011 à Cambio mais je n'ai encore utilisé qu'une fois ce système car je n'en éprouve pas le besoin. Je ne prends pas plus souvent de taxi que quand j'avais une voiture. Je sollicite occasionnellement un parent ou un ami. Globalement je n'ai pas réduit le volume de mes déplacements mais je les organise différemment, de même que mes achats : moins volumineux mais plus fréquents que du temps de la voiture ; ce qui était une sorte de corvée hebdomadaire est ainsi devenu une petite récréation presque quotidienne. Ma qualité de vie, ma santé et celle de mon portefeuille (sans parler de la planète...) se sont nettement améliorées. Le manque d'indépendance qu'il m'arrivait (rarement) d'éprouver a disparu depuis que je suis abonnée à Cambio mais les faits semblent prouver que ma « dépendance » était plus subjective qu'objective. Bien sûr ce mode de

fonctionnement « alternatif » est facile pour moi car je vis seule et dans une grande ville, bien desservie en services et en TC. Mais c'est un choix que j'ai fait, après avoir expérimenté puis rejeté la vie à la campagne et ses contraintes. Et quand j'ai besoin d'air pur, je vais à la mer... en train ! » Anne Libois, ingénieur à la Direction des routes de Liège



« J'effectue mes trajets domicile/lieu de travail à moto (maxi scooter 250cc) depuis quatre mois. C'est pour moi un réel plaisir de faire du deux-roues et cela me permet d'économiser mon SUV (je sais c'est mal !) dont j'ai impérativement besoin pour tirer une grosse remorque. En période hivernale, ce sera la moto ou la voiture en fonction des conditions climatiques. Mon investissement : 3 500 euros. Mes trajets : 30 kilomètres aller-retour pour le travail, plus les déplacements effectués seul. (+/- 3 300 km pour 4 mois). Mes consommations : 3.2 litres à moto et 7.2 litres en SUV 2.0 diesel. Economies : carburant, entretiens, pneus, usure de mon SUV. Plaisirs : participation à l'action d'économie de nos ressources et moments de détente avant et après le travail. Inconvénients : les risques attachés à ce moyen de transport. » Robert Gilson, police fédérale de Verviers



« En 1998, après 12 ans en mer, mon premier travail à terre fut difficile à trouver, et aussi à atteindre car il se trouvait à 80 kilomètres de chez moi. A contre-cœur, j'ai acheté un petit véhicule pour cette navette journalière que j'ai effectuée durant 2 ans et qui me coûtait au minimum 2 heures par jour. En 2000, j'ai quitté la société où je travaillais et revendu ce véhicule. Suite à cela j'ai décroché un emploi à 15 kilomètres de chez moi. Ce nouveau lieu de travail étant bien accessible en transport public, je pouvais m'y rendre en 15 minutes à vélo suivies de 20 minutes en train, de quoi relâcher la pression après le travail. C'est aussi la période où j'ai suivi la formation de CeM. En 2006 je quittais cet emploi pour un autre qui m'imposait à nouveau un déplacement motorisé. Cette fois j'ai opté pour un scooter pour parcourir été comme hiver les 27 kilomètres qui me séparaient de mon boulot. Malgré tout je me rendais parfois au travail à vélo pour me distraire de la conduite monotone du scooter sur des nationales rectilignes. En 2008, dernière étape : le personnel de la société qui m'employait est licencié, je retrouve du travail à Wavre. Je m'y rends en vélo et train, voire complètement à vélo en bonne saison. Pour le trajet proprement dit, je me déplace à peu près aussi vite qu'en train (omnibus), avec le sport et le bien-être en prime ! En conclusion, il est crucial de trouver du boulot si possible près de chez soi, et donc de réfléchir au choix de son lieu de domicile. D'autre part, il est grand temps de penser en termes d'accessibilité en plus de la mobilité ! » Emmanuel Lecharlier – TEC Brabant wallon



« J'ai personnellement fait le choix d'inverser la tendance « tout à la voiture » par une utilisation progressive de la bicyclette. De 90 % voiture – 10 % vélo il y a quelques années, j'estime qu'actuellement je roule à 90 % à vélo pour les trajets journaliers. Ce qui m'a poussé à changer, ce sont les incitants financiers et le choix du vélo à assistance électrique, le besoin de faire quelque chose en faveur du développement soutenable (consommer moins de pétrole et de CO<sub>2</sub> - litanie connue), enfin l'envie de « garder la forme ». D'abord, cela représente une économie : 2 000 kilomètres/an à vélo, c'est cela en moins en voiture : économie de diesel ; j'ai pris une assurance « au km » qui m'a fait retoucher de l'argent sur une année d'utilisation ; mes trajets professionnels, malgré qu'ils soient proches du domicile, me sont remboursés d'une dizaine d'euros chaque mois (à raison de 15 cents/km). Pour l'impact familial, il y a un effet « boule de neige » non négligeable : l'acquisition d'un autre vélo électrique par mon épouse, des vacances familiales à vélo, des balades dominicales retrouvées et petits déplacements utiles à vélo avec les enfants ; même mon chien est de la partie, puisque je l'emène dans mes escapades journalières ; je vous laisse deviner contre quoi il aboie le plus souvent lorsqu'il m'accompagne... » Bernard De Maet, Professeur en Haute Ecole



« Personnellement, je vais à mon autre travail à la Ville de Nivelles à vélo (13 kilomètres) deux fois par semaine (j'y travaille à mi-temps) et en bus le troisième jour (ou tout en bus ou en stop si le temps est maussade). Nous avons deux voitures il y a quelques années mais vu le coût et les aspects de mobilité et environnementaux, nous avons renoncé à la seconde et je désire résister et ne pas y revenir. Avec deux petites filles et pas mal d'activités, ce n'est pas toujours évident mais on tient bon. » Nicolas Tamigniau, échevin de la mobilité à Braine-le-Château



« En septembre dernier, alors que nous nous trouvions en vacances à Cambrils (Espagne), mon épouse et moi-même avons été étonnés de l'usage massif du vélo. Au quotidien, vous pouvez laisser votre voiture au garage et emprunter un réseau cyclable et piétonnier séparé sur plus de 10 kilomètres. Le lendemain de notre arrivée, visite de la vieille ville où nous arrivons en voiture : grrr... Je stationne juste devant un magasin de cycles. A peine descendu de la voiture, je vois en exposition un vélo d'occasion à assistance électrique (autonomie 50 à 60 kilomètres). Je me renseigne difficilement en espagnol, je l'essaie et l'achète. Folie des grandeurs, j'achète un deuxième vélo : pliable celui-là. Depuis notre retour en Belgique, j'effectue mes déplacements domicile-travail avec le vélo électrique (8 kilomètres). Cela me

permet de bouger mais aussi de remarquer que je me déplace plus vite que les voitures bloquées dans les files d'attente. J'emprunte notamment plusieurs SUL. Ma voiture, je ne l'ai pas encore revendue, mais j'y pense. A 20 cents/kilomètre, en octobre 2012, mon vélo sera amorti. A méditer. » Didier Henin, zone de police d'Aiseau-Présles - Châtelet - Farciennes



« Depuis avril 2005, je viens au travail à vélo 3 à 4 fois par semaine. Un vrai plaisir, une économie financière, une rentrée d'argent vu que la commune de Sambreville me paie 20 cents/km, moins de consommation d'énergie non renouvelable, moins de pollution, le plaisir de dépasser les voitures dans les embouteillages du matin ou du soir, une forte diminution du stress quand je rentre le soir (+/- 100 mètres de dénivellation à remonter), une bonne dose d'effort physique doux (+/- 45 minutes par jour), ça maintient en forme, l'impression très agréable de montrer un bon exemple à mes concitoyens, le sentiment d'être cohérent avec ma formation et ma fonction de conseiller en mobilité, des économies de chauffage à la maison (vu que ça monte pour rentrer le soir, j'ai chaud : donc je ne rallume le chauffage que 3/4 heure ou 1 heure après mon retour), un sentiment de liberté (à vélo, on passe partout, même quand il y a des travaux), etc. Mais surtout, le plaisir de rouler à vélo, d'être en contact avec la nature, de mieux profiter des levers ou couchers de soleil, et le sentiment de faire quelque chose de bien, pour moi, pour mes concitoyens, pour la planète. » Pierre Petit, commune de Sambreville



« Avant de suivre la formation CeM, c'est-à-dire, peu après avoir été engagé au TEC, je venais travailler à Mons 3 à 4 fois par semaine avec ma voiture (seul). Au fil du temps, j'ai changé mes habitudes : à cause du trafic intense, de la durée du déplacement, du stationnement. Maintenant, c'est en moyenne maximum 5 fois par mois que je me déplace en auto car je préfère prendre le bus (ou bien la moto - surtout l'été). Je précise que j'habite à environ 10 kilomètres de mon lieu de travail. » Marc Giangreco, TEC Hainaut



« Il y a un an et demi, j'ai vendu ma voiture et n'en ai pas rachetée. Je vivais à Belgrade, en zone urbaine. Je prenais déjà le bus pour aller travailler mais j'utilisais ma voiture pour tous mes autres déplacements. J'ai déménagé en mai 2011 pour m'installer en ville et ainsi profiter de tous les moyens de transport disponibles (bus, train, Cambio ...). J'ai reçu un abonnement de bus gratuit pour 3 ans. Je me déplace à pied pour aller travailler et j'utilise le bus et Cambio pour d'autres déplacements. Je suis très heureuse de ces choix et c'est surtout grâce à mon travail et à la formation CeM que je les ai faits. » Julie Allard, Empreintes asbl





## > Vélo

### Feu vert cycliste : testez vos connaissances

Connaissez-vous la différence entre une piste cyclable et une bande cyclable suggérée, les comportements à adopter en tant que cycliste aux carrefours ou dans un SUL, la signification de la « ZAC » ....

Partant du constat que trop peu d'utilisateurs de la route maîtrisent les spécificités cyclistes de la réglementation, trois groupes locaux brabançons du GRACQ (Braine-l'Alleud, Nivelles et Waterloo) se sont associés pour créer un test théorique des articles du code de la route qui concernent directement les cyclistes.

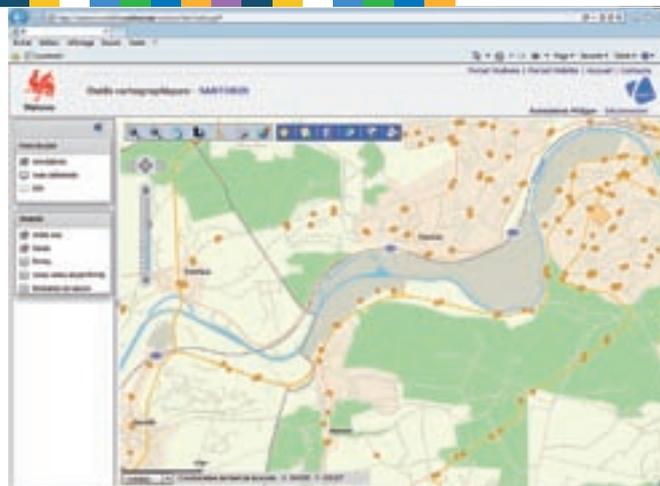
Inspiré de l'examen théorique du permis de conduire, ce questionnaire à choix multiple présente 40 situations concrètes centrées sur des particularités cyclistes du code. Il est divisé en deux groupes de 20 questions : niveau de base et plus pointu. Des situations vécues ont inspiré les sujets et les questions qui s'y rapportent.

L'objectif de ce petit outil est double : apprendre aux cyclistes à circuler prudemment mais également aux automobilistes à mieux respecter les cyclistes, grâce à une meilleure connaissance du code de la route, afin d'améliorer la cohabitation entre les différents usagers. Ce test s'inscrit dans le cadre du projet Sécurité routière mené par le GRACQ, au même titre qu'une série d'initiatives telles que l'action éclairage, les vidéos Raph Ancel ou encore la journée d'étude « Le vélo, bien-sûr ! ».

Après expérimentation à l'occasion d'activités du GRACQ, le « Feu Vert cycliste » a reçu la certification de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR) ainsi que de la Police fédérale.

Le « Feu Vert cycliste » est accessible en ligne. Faites le test : une bonne manière d'évaluer et sans doute d'améliorer vos connaissances en la matière. Pour cela rendez-vous sur : [www.gracq.be/FEUVERT/Accueil](http://www.gracq.be/FEUVERT/Accueil).

**Pour en savoir plus sur les autres projets du Gracq :**  
[www.gracq.be](http://www.gracq.be).



## > Outil

### Santorin : un logiciel de géolocalisation pour les écoles et les entreprises

Développé par la Direction de la planification de la mobilité du Service public de Wallonie, le logiciel Santorin (Spatial ANalysis TOol for Roving INformations) permet de cartographier l'origine des membres du personnel d'une entreprise, d'une administration ou encore des élèves d'un établissement scolaire, en regard de leur moyen de transport, et de construire ainsi une stratégie territoriale des déplacements.

Il est disponible en ligne. Ainsi, un responsable mobilité peut, après inscription préalable, y charger la base de données de son personnel en y incluant un ensemble d'informations (adresse et mode de transport, principalement) via un fichier excel. Celles-ci permettent ensuite de générer une analyse spatiale des trajets domicile-lieu de travail. Il est alors possible de produire une série de chiffres mettant en évidence la répartition modale depuis une commune d'origine ou d'un mode de transport en particulier. L'outil permet aussi d'identifier les tendances évolutives des comportements de mobilité grâce à la comparaison de graphiques multimodaux construits sur différentes périodes.

Des développements ultérieurs de l'outil sont d'ores et déjà prévus pour 2012, dont l'extension de la carte à la région de Bruxelles-Capitale ainsi qu'à la Flandre et aux pays limitrophes de la Belgique.

L'intérêt de cette démarche est évidemment directement lié à un accompagnement (conseils mobilité en particulier, voire politique mobilité menée par l'entreprise ou par l'établissement scolaire) et au suivi de l'impact des mesures prises.

**Contact :** Erich SUPLIS  
Tél.: 081 77 31 36, [erich.suplis@spw.wallonie.be](mailto:erich.suplis@spw.wallonie.be)



© SPW-DPVNI.



© SPW-DPVNI.

## > Transport de marchandises

### Logistique. Un terminal trimodal sur le site « Garocentre » à La Louvière

Le Cemaphore s'arrête trop rarement sur la problématique du transport de marchandises et de sa logistique. Or il s'agit d'une composante essentielle du paysage de la mobilité, dès le moment où l'objectif est d'optimiser l'utilisation de chaque mode en fonction de son efficacité mais aussi d'une utilisation plus durable.

Une plate-forme trimodale eau-rail-route a été inaugurée fin 2011 le long du canal du Centre, à l'extrémité des installations du sidérurgiste Duferco. Proche du zoning Garocentre et de l'autoroute Bruxelles-Paris, « Garocentre Trimodal » a été équipée de manière à pouvoir accueillir des entreprises qui cherchent un accès à l'eau ou au rail.

La nouvelle infrastructure s'étend sur 5 ha, dont 3,5 ha d'aires de stockage. Son utilisation permettra de diminuer considérablement le transport par route. Le terminal pourra accueillir 15 000 conteneurs par an et 600 000 tonnes de produits sidérurgiques. Il comporte 600 mètres de voies ferrées reliant le site à la gare industrielle de La Louvière. Le quai du terminal, long de 325 mètres, permet l'accostage de deux péniches de 2 200 tonnes. Le potentiel de la plate-forme est estimé à 1 million de tonnes par an, soit l'équivalent de 30 000 à 35 000 camions.

Le port représente ainsi près de six millions de tonnes de produits transportés par voie fluviale. C'est le quatrième projet de ce type dans la région, après Ghlin (Mons), Strépy-Bracquegnies (La Louvière), Terte (Saint-Ghislain). Il s'agit d'un partenariat 50/50 entre, d'une part la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques du SPW, le PACO (Port autonome du Centre et de l'Ouest), avec l'aide des Plans Marshall et Feder, et d'autre part l'entreprise Duferco-Belgium, pour un coût total de 24 millions d'Euros.

## > Vélo

### Une initiative citoyenne à Marchienne-au-Pont

De la prise de conscience du potentiel cyclable dans leur quartier, à la création d'un collectif de cyclistes amateurs, c'est le pas que des citoyens marchiennois ont franchi en 2011. A travers l'asbl Etap'Vélo, ils mènent un projet aux dimensions multiples : environnementales, économiques, culturelles et sociales.

Ainsi, à l'Espace Citoyen « Porte-Ouest » de Marchienne-au-Pont, ils ont mis sur pied des ateliers de réparation de vélos, qui sont de véritables vecteurs de cohésion sociale. Les plus expérimentés y transmettent leur savoir-faire pour redonner vie à des bicyclettes dont le destin pour la casse était pourtant tout tracé. Des vélos peuvent ainsi être mis à la disposition des participants qui n'en possèdent pas. En outre le groupe organise des excursions au cours desquelles les balades nature sont agrémentées de visites culturelles.

Cette initiative a été lauréate du Mérite associatif 2011, décerné par la Maison pour associations du territoire de Charleroi dans la catégorie « Coup de coeur ».



## > Conseils de lecture

Hervé Bellut, **De la voiture au vélo : en route vers le changement**, Dangles, 2011.

Moins de 5% des Français (et des Wallons ...) utilisent le vélo pour se rendre à leur travail, mais ils sont néanmoins de plus en plus nombreux à franchir le pas.

Après avoir passé en revue les différents avantages du vélo, l'auteur, ingénieur en aéronautique, conseiller en mobilité douce et cycliste, offre des conseils pour développer son utilisation au quotidien.

Il ne se limite pas au plan individuel, mais explique également comment ce changement peut s'effectuer au niveau des entreprises et des collectivités (bus cyclistes, PDE, ...).

Aller au travail à vélo vous semble irréalisable ? La lecture de ce guide vous convaincra du contraire !

Dans la même veine, en version « brochure » :

**Vélo : des clés pour réussir la transition**, FUB, 2011, 15 p.

La fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) propose aux élus – ou à ceux qui briguent un mandat ! - des pistes concrètes pour les aider à offrir à leurs concitoyens des alternatives à la voiture solo, pour une meilleure qualité de vie, dans le cadre des débats sur le coût de l'énergie et des déplacements urbains.

Le tour de la question en dix clés, passant de la sécurité des cyclistes aux incitations financières et à la requalification de l'espace urbain.

Cette publication peut vous être envoyée par courriel.

**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>

## > Agenda

### Du réseau

- Le 8 mars 2012, nouveau cycle de **formation de base de Conseiller en mobilité**.

**Infos :**

Bernadette Gany, tél. 081 77 30 99 - [bernadette.gany@spw.wallonie.be](mailto:bernadette.gany@spw.wallonie.be)  
Brigitte Ernon, tél. : 081 77 31 32 - [brigitte.ernon@spw.wallonie.be](mailto:brigitte.ernon@spw.wallonie.be)  
<http://mobilite.wallonie.be>

### Hors réseau

#### En Belgique

- Le 14 mai 2012. Journée d'étude «**Pour que mobilité rime avec égalité (h/f)**», à Liège.

**Infos :** CWEHF

Patricia Vella, tél. : 04 232 98 63

### A l'étranger

- Du 12 au 15 juin 2012. **Conférence annuelle ECOMM 2012**, à Frankfurt (Allemagne).

**Infos :** <http://ecom2012.eu>

- Du 26 au 29 juin 2012. **Conférence annuelle Velo-city 2012**, à Vancouver (Canada).

**Infos :** <http://www.velo-city2012.com>.

## > Hommage

L'asbl DAMIER vient de perdre son coordinateur, **Olivier Binda**.



Cette association (Dispositif d'Accès à la Mobilité Immédiate pour l'Emploi en Région rurale) a été mise en place il y a quelques années grâce à une collaboration entre la FGTB et la CSC Luxembourg. Initialement destinée aux demandeurs d'emploi sans moyen de locomotion, elle s'est ensuite développée vers un public plus large, en partenariat avec la Région, la Province de Luxembourg, les communes du sud du pays, le FOREM-CSEF, les opérateurs de mobilité et les entreprises, toujours ciblée sur le milieu rural.

En collaboration avec les acteurs du développement local et de l'insertion sociale, Olivier Binda s'est impliqué totalement dans ce projet, défendant avec cœur ses convictions pour une mobilité accessible à tous, et était devenu, ainsi, un acteur essentiel de la mobilité en milieu rural. Il était intervenu récemment dans l'une des formations continues des Conseillers en mobilité.

C'est un partenaire de très grande valeur que nous venons de perdre.

### 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](mailto:reseau-cem@spw.wallonie.be)

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