le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

> La parole à … Stéphane Hendrick
> Mobilité scolaire. Dans les coulisses du prochain Printemps de la mobilité
> Carsharing. Place à l'autopartage entre particuliers en Wallonie
> Une expérience en Flandre pour des livraisons silencieuses et durables
> Le tourne-à-droite vélo inscrit au code de la route
> Un réseau d'ateliers mécanique vélo en Wallonie
> Transport en commun. A Charleroi : la boucle est bouclée

> sommaire

Wallonie

SPW
Service public de Wallonie

Gare de Tournai - Source : Joaquin Ossorio - www.flickr.com

> La parole à …

Stéphane HENDRICK, directeur du district sud-est, SNCB- Holding

Déplacez-vous malin !

Dans un monde qui change, le besoin de mobilité, confronté aux contraintes économiques et écologiques, doit être repensé. La solution se trouve dans la mobilité en réseau : le voyageur choisit et organise lui-même son déplacement !

« La mobilité aujourd'hui, c'est devenu un réseau complexe dans lequel chaque mode de transport remplit son propre rôle. Dans ce réseau, le voyageur est son propre régisseur : il organise son déplacement en fonction de son propre planning. L'objectif de cette mobilité en réseau est de relier tous les modes de transport dans un seul déplacement avec une indispensable lecture environnementale » explique Jannie Haek, CEO de la SNCB-Holding. « Si rien ne change, d'ici 2030, la demande en déplacement individuel augmentera de 25 %, essentiellement pour des déplacements de loisirs et d'agréments. De plus en plus de personnes isolées et des familles monoparentales se déplaceront pour leurs courses, leurs voyages, leurs excursions. Nous commanderons aussi davantage de produits par Internet, ce qui augmentera le nombre d'envois de colis et de livraisons à domicile. Dans le même temps, la conscientisation environnementale doit entraîner un autre regard sur la mobilité : une mobilité durable est dans ce cas une obligation ».

Au cœur du réseau : la gare !

La gare joue un rôle crucial au cœur du réseau de mobilité. Elle est en effet le pont entre le train, les autres moyens de transport public et des solutions spécifiques comme les Points vélo, les voitures partagées Cambio et d'autres initiatives encore. La moitié des navetteurs vient à la gare en voiture ou à vélo. La SNCB-Holding rapproche donc au maximum les parkings autos et vélos des quais et équipe les gares de magasins et services utiles, jusqu'aux crèches. Les clients gagnent ainsi du temps et évitent des déplacements inutiles. Jusque dans leur architecture, les gares sont devenues des lieux qui relient plutôt que des lieux qui, comme c'était le cas par le passé, séparent. Translatives, les gares relient des quartiers et des gens au cœur des villes. Une gare, comme une ville, est toujours en mouvement.

Au coeur du « Vivrensemble »

Les villes font de gros efforts, aujourd'hui, pour rendre leur quartier de la gare vivant, intéressant, multifonctionnel, avec un mix de logements, de bureaux, de commerces, de lieux de loisirs, de modes de déplacement et d'espaces publics. Les premières réalisations sont en cours à Liège, Namur, Mons, Charleroi, Ottignies. Elles présagent la ville de demain.

Contact : Stéphane HENDRICK
Stephane.hendrick@b-holding.be

Sur 100 Liégeois qui travaillent à Bruxelles, 57 s'y rendent en train ! C'est un chiffre en croissance mais cela reste moins que les Brugeois (70 %). Par contre, c'est plus que les habitants de Mons (47 %), de Charleroi (42 %), de Tournai (52 %) ou de Namur (52 %). Il y a donc, partout, d'importantes marges de progression !

> Mobilité scolaire

Dans les coulisses du prochain Printemps de la Mobilité

Pour rappel, le « Printemps de la Mobilité » porte sur la mise en place, pendant plusieurs mois, au sein d'écoles, de projets mobilité « clé sur porte » destinés à intensifier l'usage des modes alternatifs de déplacement, et en particulier du vélo, de la marche et du covoiturage.

Initiée en 2011 par la Wallonie et pilotée par la Direction de la planification de la mobilité, sa première édition a vu aboutir des initiatives très intéressantes en matière de mobilité scolaire. Près de 950 élèves (de la troisième primaire à la sixième secondaire) de 35 écoles, réparties dans 27 communes, se sont impliqués dans des projets cyclables, piétons ou de covoiturage. L'apothéose de cette initiative s'est déroulée du 9 au 13 mai 2011 : l'occasion de présenter les résultats du travail accompli, de témoigner et d'inciter à de nouveaux comportements de mobilité.

Pour assurer la pérennité des actions construites et poursuivre les initiatives entreprises, les participants de 2011 bénéficient cette année d'un accompagnement à la carte.

Dernière ligne droite pour la deuxième édition

Suite à l'appel à candidatures de mai 2011, 26 écoles, réparties dans 22 communes, ont été retenues et développent l'un des trois types de projets « clé sur porte » suivants : L'Ecole au bout des pieds,

Construire son REVe (Réseau des Ecoliers à Vélo) et Schoolpool.

Cette année, ce sont donc 650 élèves qui bénéficient de l'encadrement d'opérateurs spécialisés : les associations Empreintes, Gamah, Pro Velo, Sentier.be et Taxistop.

Depuis le mois de novembre, pas à pas, étape après étape, chaque école construit son projet. Les acteurs concernés sont rassemblés à des moments clés et les élèves reçoivent une formation pour appréhender de nouveaux modes de déplacement. Ainsi, des animations et des rencontres ont lieu afin d'initier un processus de réflexion, de sensibiliser et d'éduquer les enfants à l'usage de modes de transport alternatifs à l'autosolisme. L'objectif est également de concrétiser le projet avec l'aide de personnes extérieures à l'école (autorités communales, CeM, police, associations de parents …). La démarche et les résultats sont on ne peut plus visibles : définition d'itinéraires cyclables ou piétons, système organisé de covoiturage, et ont un impact qui dépasse largement le principe d'une seule semaine d'événements au Printemps.

La communication est également importante. Différents moyens sont utilisés pour valoriser le travail des enfants : conférence de presse et actions de visibilité se multiplieront donc du 7 au 11 mai prochain.

A cette occasion, Le Journal des Enfants publiera un dossier le vendredi qui précède le démarrage des festivités. Pour la circonstance, celui-ci sera diffusé à tous les enfants des écoles de la Communauté française.

Une rencontre des acteurs pour un échange de bonnes pratiques

Afin de partager les idées mais aussi les questions, une matinée a été organisée le 9 mars dernier, rassemblant tous les acteurs et chevilles ouvrières tant des projets en cours, que ceux de l'édition 2011. Organisée autour d'ateliers par types de projets, cette rencontre a permis de faire le point sur tous les aspects du projet, tant positifs que négatifs et sur les pistes envisagées pour les améliorer.

De nombreux points positifs ont été relevés : la grande motivation des jeunes participants, la richesse de leur implication citoyenne, la découverte de leur environnement, sans oublier l'importance de la collaboration entre communes et écoles et du partage entre élèves, enseignants et opérateurs. Parmi les difficultés signalées, citons notamment la difficulté de toucher certains publics-cibles, la question de la matérialisation des itinéraires (marquages, balisage …), l'implication des parents dans la dynamique de changement de comportements. D'autres questions se posent aussi : quel est le moment opportun pour promouvoir le covoiturage, comment prendre en compte le poids des cartables, comment améliorer l'image du vélo auprès des adolescents … De nombreux aspects, qui ont toute leur importance pour assurer la réussite de l'opération.

Wanze - Ecole de Moha-Huccorgne - Source : SPW - Direction de l'Edition.

Articuler les actions mobilité entre elles

L'objectif est aussi d'articuler le travail effectué dans le cadre du Printemps de la Mobilité avec d'autres outils de gestion de la mobilité communale. Ainsi, pour matérialiser les aménagements proposés, certaines communes ont sollicité des crédits d'impulsion, quand d'autres ont inscrit leurs itinéraires dans leur plan communal cyclable ou de mobilité. Une autre perspective porte sur la mise en place progressive de maillages d'itinéraires reliant plusieurs écoles d'une même commune.

Candidat pour l'édition 2013 ?

La troisième édition du Printemps de la Mobilité est d'ores et déjà prévue. Intéressé ? Un appel à candidatures sera adressé à toutes les communes et écoles de Wallonie en mai 2012.

A suivre dans un prochain numéro du Cemaphore : les échos de cette édition 2012 du Printemps de la mobilité.

Contacts :
Stéphanie VAN YPERZEELE
Tél. : 081 77 31 22 – stephanie.vanyperzeele@spw.walllonie.be
Ariane DUKERS
Tél. : 081 77 31 33 – ariane.dukers@spw.wallonie.be
Pour en savoir plus : http://printemps.mobilite.wallonie.be

Printemps de la Mobilité ou Semaine de la Mobilité ?

Les objectifs, le public-cible, les actions diffèrent. Il s'agit d'initiatives distinctes et complémentaires.
La Semaine de la Mobilité est une campagne de sensibilisation grand public qui a lieu chaque année du 16 au 22 septembre. Elle vise principalement la prise de conscience et la réflexion sur les comportements de déplacement de chacun d'entre nous.
Le Printemps de la Mobilité, quant à lui, poursuit un objectif de mobilisation des élèves dont les retombées s'inscriront dans la durée. Il s'appuie sur un partenariat entre la commune et l'école et bénéficie d'un accompagnement pédagogique et technique. La semaine de visibilité du mois de mai n'est en fait qu'un coup de projecteur sur les résultats des actions menées dans les écoles durant les mois précédents.

> Carsharing

Place à l'autopartage entre particuliers en Wallonie

Le concept de carsharing est très tendance. Il est bien connu en Wallonie sous la forme des voitures partagées Cambio (flotte de véhicules appartenant à la société Cambio mise à la disposition des particuliers abonnés au service). Cependant, ce système ne peut être implanté partout pour des raisons évidentes de rentabilité. Il faut, entre autres, un nombre suffisant d'utilisateurs potentiels et une bonne desserte en transport en commun. Ceci est loin d'être le cas dans toutes les communes de notre pays.

Pour répondre à la demande de personnes qui ne pourront pas profiter du système Cambio, une alternative consiste à développer l'autopartage entre particuliers, c'est-à-dire à partager une voiture entre plusieurs personnes. Ce système, baptisé « Autopia », est actuellement opérationnel uniquement en Flandre, où il compte déjà plus 1 600 membres, mais va très prochainement être lancé en Wallonie.

Soit un groupe de personnes décide d'acheter ensemble un véhicule, et se répartit les coûts et les heures d'utilisation. Soit l'un des membres du groupe possède déjà un véhicule et le met à la disposition des autres lorsqu'il n'en a pas besoin. Dans ce cas, le but n'est pas que le propriétaire de la voiture réalise des bénéfices. L'objectif est seulement de diminuer les coûts liés à la possession d'un véhicule. A titre d'exemple, avec un groupe de 5 membres, dont chacun emploie le véhicule une fois par semaine pour 20 km, la rétribution étant généralement fixée entre 25 et 40 cents du kilomètre, le propriétaire touche plus ou moins 100 euros par mois.

En Flandre, Autopia est présente sous la forme d'une asbl. En Wallonie, ce projet fera partie des services proposés par l'asbl Taxistop. Le rôle de celle-ci est de soutenir la création des groupes de carsharing et de les aider pour tout ce qui concerne la maintenance (gestion du calendrier, assurance sur-mesure, contrats standards, etc.). Concrètement, la personne intéressée s'inscrit en ligne, ce qui lui permet de rechercher des partenaires potentiels pour la création d'un groupe de carsharing. Pour 10 euros chacun, les membres d'un groupe ont accès au call center, à un calendrier de réservations en ligne, à des soirées d'information et également à une assurance sur-mesure. L'adhésion à Autopia donne en effet droit à l'assurance spéciale autopartage chez Decoodt sa.

Grâce à celle-ci, les membres d'Autopia sont certains que tous leurs partenaires de carsharing sont correctement assurés. De plus, quelques adaptations ont été apportées aux polices d'assurances voiture classiques : notamment un bonus-malus lié à la personne et non au véhicule, ou encore la mention spécifique de l'autopartage entre particuliers, qui évite toute confusion avec la location de voitures.

Autopia n'est pas le seul acteur à pouvoir soutenir l'autopartage. Pour que le système fonctionne, l'aide des communes est primordiale. En Flandre, celles-ci ont mis en place des incitants. Ainsi, certaines paient l'abonnement des personnes qui veulent s'inscrire, d'autres réservent des places de parking aux voitures partagées, offrent des cartes de stationnement aux membres …

Des systèmes de promotion et de soutien au carsharing privé existent déjà dans de nombreux pays. La France, le Canada, les Etats-Unis, l'Angleterre ont déjà des groupes d'autopartageurs. Selon une étude française, ce système fonctionne très bien chez nos voisins, puisqu'on y compte déjà plus de 35 000 autopartageurs. Cela représente plus de 10 000 véhicules partagés.

Le projet Autopia est actuellement en préparation pour la Wallonie. Le lancement du site Internet en version française[1] est prévu prochainement. Il sera accompagné d'un événement et d'une conférence de presse afin de présenter le concept à tous les intéressés.

Contact : Frédérique WATHELET
Tél. : 010 23 58 07, fwa@taxistop.be
www.taxistop.be
www.autopartage.be

> Transport de marchandises

Une expérience en Flandre : pour des livraisons silencieuses et durables

Une expérience pilote de livraisons en dehors des heures de pointe vient d'être réalisée en Flandre. L'objectif était d'évaluer l'impact de ce type de mesure sur la qualité de vie des riverains, la sécurité routière, le stress du personnel, la consommation et les émissions des camions … en utilisant des véhicules et du matériel de manutention silencieux, et d'en estimer le rapport coût/bénéfice.

Cette initiative, qui émane de la fédération du commerce et des services (Comeos), a reçu le soutien de la ministre flamande de la mobilité et a été réalisée avec l'appui de la VSG (Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten), la collaboration de l'Université d'Anvers, du Centre de recherches routières et du bureau d'études Traject, et la participation de Delhaize et Colruyt.

[1] Bruno Cordier (sous la direction de), L'autopartage dans la sphère privée, Etude réalisée par ADETEC pour le compte de l'ADEME et du MEEDDM dans le cadre du PREDIT, France, octobre 2009.

Elle a été baptisée : « PIEK », à l'instar d'un projet similaire mené depuis 2008 aux Pays-Bas, et qui a débouché sur une norme acoustique[1]. Il faut savoir que des expériences de ce type sont en cours dans plusieurs pays européens : en France, en Grande-Bretagne, en Allemagne, en Irlande …

L'expérience pilote

Ainsi, entre février et septembre 2011, des livraisons ont été effectuées entre 6h et 7h, et entre 19h et 23h, dans seize supermarchés Delhaize et Colruyt. Neuf villes ont participé à cette expérience. Il s'agit de : Anvers, Brasschaat, Geel, Gand, Hasselt, Courtrai, Ninove, Vilvorde et Louvain.

Delhaize et Colruyt ont effectué divers investissements afin de limiter le niveau de bruit des camions (maximum 60 dB(A) – soit le niveau d'une conversation humaine) et du matériel nécessaire aux opérations de chargement et déchargement, d'adapter les magasins le cas échéant, et de former le personnel. A cet égard, signalons que c'est d'abord le moteur, tant au niveau de la conduite que des manœuvres, qui constitue la source la plus importante du bruit. Le comportement du chauffeur a également un impact non négligeable (10 à 12 dB(A)). Mais d'autres opérations sont également concernées, telles que le roulement des chariots, les collisions entre transpalettes, le fonctionnement d'un groupe frigorigène …

Certains magasins ont été spécialement aménagés avec un sas fermé dans lequel le chauffeur a pu décharger seul sa marchandise dans les frigos industriels. Dans d'autres magasins, du personnel propre au magasin a travaillé en horaire décalé afin de réceptionner la marchandise.

Une information a été adressée aux riverains via des folders, et des réunions ont été organisées à leur intention afin de leur présenter le projet et de les y associer.

Premiers résultats

Ceux-ci se sont révélés particulièrement satisfaisants. Le bénéfice concerne tant les riverains, que les communes, les distributeurs et les transporteurs. Ainsi, on a pu noter :

- une circulation facilitée et une sécurité routière accrue : lors du trajet et durant les manœuvres sur le parking des supermarchés ;
- une réduction substantielle de la consommation (10 à 15 %), des émissions (minimum 30 %) et du bruit des camions ;
- une diminution du stress des chauffeurs ;
- aucune plainte émanant des riverains ;
- une véritable coopération entre les différentes parties : communes, magasins, distributeurs ;
- un gain de temps global non négligeable.

Des surcoûts et des économies

Cette situation a également un effet sur la flotte de camions. Le nombre de véhicules nécessaires peut être réduit de 10 à 15 %. Ces gains doivent être mis en relation directe avec les coûts d'investissement en faveur des technologies permettant d'améliorer les performances de bruit des camions lors de leur parcours ou lors de la livraison proprement dite. Du point de vue du bilan économique, les investissements seraient globalement compensés par le nombre plus élevé de rotations des véhicules et l'exploitation de plages horaires à plus faible trafic urbain.

Une suite à plus large échelle

Cette expérience de logistique urbaine va être poursuivie et une deuxième phase : « PIEKII » va démarrer en Flandre. Elle se déroulera à une plus large échelle et concernera donc davantage de villes et de commerces. Elle pourrait intéresser la Région de Bruxelles-Capitale et la Région wallonne. Un projet à suivre donc !

Source : flanderslogistics.be

[1] Le gouvernement Hollandais a défini en 1998 des seuils à respecter, soit : 65dB(A) dans la tranche 19-23h et 60dB(A) au-delà. Ce fut le départ d'un système d'évaluation des performances acoustiques des véhicules et du matériel de manutention dénommé « Piek ». Pour être conforme aux exigences, les engins doivent respecter ces seuils dans des conditions spécifiées de bruit ambiant résiduel. Dès l'origine, la fixation des seuils réglementaires aux Pays-Bas a été accompagnée de l'idée de discriminer le matériel (camions frigorifiques, transpalettes…) existant qui entrait dans cette catégorie afin d'imposer une sorte de label : Piek. Bien que celui-ci ne soit pas véritablement une marque, la certification Piek est aujourd'hui reconnue comme un signe distinctif permettant de reconnaître un engin de transport ou de manutention silencieux.

> Réglementation routière

Le tourne-à-droite vélo inscrit au code de la route

La loi du 28 décembre 2011[1] autorise dorénavant les cyclistes à franchir, dans certains cas, les feux de signalisation. L'objectif premier de cette disposition est d'améliorer la sécurité des cyclistes, qui ne seront plus à l'arrêt dans l'angle mort des véhicules. Par ailleurs, elle leur permettra de gagner du temps aux carrefours.

Le Code de la route s'enrichit ainsi de deux nouveaux panneaux de signalisation. Ainsi, le panneau B22 autorise les cyclistes à franchir les signaux lumineux tricolores afin de tourner à droite lorsque ceux-ci sont soit rouges soit jaune-orange, à condition qu'ils cèdent le passage aux autres usagers de la route circulant sur la voie publique ou la chaussée, dont les piétons. Le panneau B23 autorise les cyclistes à franchir les signaux lumineux tricolores afin de continuer tout droit lorsque ceux-ci sont soit rouges soit jaune-orange, à condition qu'ils cèdent le passage à tout autre conducteur circulant sur la voie publique ou la chaussée à partir du feu rouge ou jaune-orange. Il ne peut être utilisé qu'à condition que les cyclistes ne doivent pas couper les flux de circulation.

Franchir un feu rouge pour tourner à droite sera donc possible, là où le gestionnaire de voirie l'aura décidé. La signalisation adéquate sera alors placée. Les cyclistes qui effectueront cette manœuvre devront laisser la priorité aux piétons qui traversent sur le passage protégé ainsi qu'aux véhicules venant de gauche.

Une contradiction a toutefois été relevée entre la nouvelle loi et le code de la route, qui prévoit la suprématie de toute signalisation lumineuse tricolore sur tout autre panneau. Elle devrait être levée, très prochainement, via une nouvelle loi qui prévoira une dérogation à cette règle.

Cette mesure est appliquée dans les pays voisins : en Allemagne, aux Pays-Bas, en France, parfois à titre expérimental. C'est aux communes ou aux municipalités de décider là où elles estiment qu'elle peut être mise en place en toute sécurité. Testée à Bordeaux et à Nantes pendant un an, elle n'a généré aucun accident. Nantes a décidé récemment de généraliser le système d'ici cet été à tous ses carrefours à feux : soit une centaine de carrefours et quatre cents feux.

Signalons aussi l'arrivée du concept de « rue cyclable » dans la loi du 10 janvier 2012[2], définie comme suit : « rue qui est aménagée comme une route cyclable, dans laquelle des règles de comportement spécifiques sont d'application à l'égard des cyclistes, mais dans laquelle les véhicules à moteur sont également autorisés. Une rue cyclable est signalée par un signal indiquant son début et un signal indiquant sa fin. » Nous reviendrons sur celle-ci dès l'arrivée du panneau de signalisation ad hoc dans le code de la route.

B22

B23

> Vélo

Un réseau d'ateliers mécanique vélo en Wallonie

Un atelier vélo est un lieu où réparer, apprendre à réparer ou faire réparer son vélo, quels que soient sa marque, son état, son origine. Il est parfois possible d'y acheter un vélo d'occasion. L'atelier vélo encourage donc le recyclage et la revalorisation, en donnant une nouvelle vie aux vélos.

« L'HeureuxCyclage.be » est le réseau des ateliers mécanique vélos de Wallonie. Il a été créé afin d'améliorer la qualité des ateliers de réparation de vélos et de stimuler la création de nouveaux. Le développement de ce réseau est une mesure du Plan « Wallonie cyclable », adopté par le Gouvernement wallon le 1er décembre 2010. Il répond à l'objectif opérationnel « Développer l'éducation à la mécanique vélo ».

Les ateliers vélo en Wallonie

Une vingtaine d'ateliers sont recensés en Wallonie et neuf sont membres du réseau. Il s'agit de :

- l'Atelier du CPAS, à Wanze ;
- Brillo, à Auvelais ;
- Les Compagnons de la Maison, à Marche-en-Famenne ;
- les Points Vélo, à Mons, Ottignies, Namur et Liège
- L'Outil, à Namur ;
- Méli-Vélo, à Tournai ;
- la Maison des Jeunes « Le Château », à Hornu ;
- Calidifourchon, à Chaudfontaine ;
- Question d'Equilibre, à Arlon.

Trois types d'ateliers

Les ateliers pédagogiques poursuivent un objectif de « Vélonomie », à savoir le développement de l'autonomie dans l'entretien et la réparation de son vélo. Chacun y remonte ses manches et met la main à la pâte, pour apprendre les gestes adéquats avec des pédago-mécaniciens, en utilisant les outils adaptés.

Les ateliers d'insertion socio-professionnelle accueillent des personnes qui sont ainsi remises sur le chemin du travail par le biais du vélo. Elles suivent des formations, apprennent à respecter un horaire, bénéficient d'un

[1] Loi du 28 décembre 2011, modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975, portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique afin d'autoriser les cyclistes à franchir dans certains cas les feux de signalisation (Moniteur belge du 3 février 2012). Modification des articles 61 et 67 du code de la route.
[2] Loi du 10 janvier 2012, modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique en vue d'inscrire la rue cyclable dans le code de la route (Moniteur belge du 10 février 2012). Modification de l'article 2 du code de la route.

cadre de travail, tout en réparant des vélos. Ces ateliers réparent des vélos déposés par des clients ou bien remettent à neuf des vélos qui sont ensuite revendus.

Les Points Vélo sont des lieux d'accueil et d'information offrant des services aux cyclistes et à ceux qui souhaiteraient le devenir. Ils sont situés à proximité d'un nœud de mobilité important (généralement une gare de chemin de fer) où l'intermodalité vélo et transport en commun est possible.

Les objectifs du réseau

Le réseau a pour ambition :

- d'apporter son soutien aux ateliers existants comme aux nouveaux ateliers ;
- d'être un lieu d'échange, de partage, de rencontre entre les ateliers mécaniques vélo ;
- de porter et de soutenir des projets communs aux ateliers membres ;
- de contribuer à la visibilité des ateliers ;
- de jouer un rôle de facilitateur dans la recherche de subsides ;
- de représenter les ateliers membres auprès de la Région, des autres réseaux existants, du grand public, de la presse …

Depuis sa création en octobre 2011, quelques projets ont déjà vu le jour, tels la création du site Internet, l'organisation d'un colloque afin de renforcer la visibilité du réseau et de recenser les ateliers existants et l'organisation des Rencontres internationales de l'Heureux Cyclage à Namur. D'autres projets sont en préparation, afin de faciliter la récupération de vélos pour les ateliers, de développer une action commune auprès du grand public avec « 1 vélo pour 10 ans », de proposer un plan de formation pour les ateliers et de faciliter l'émergence de nouveaux ateliers.

Accompagner la création de nouveaux ateliers

Le réseau peut donc être un guide pour la création de nouveaux ateliers. Il est à même de répondre aux demandes des communes, des CPAS, des Maisons des Jeunes, des Entreprises de formation par le travail (EFT), des Services d'aide en milieu ouvert (AMO) … Une première approche consiste à participer aux réunions du réseau, afin de prendre connaissance de ce qui se fait ailleurs. Ensuite, l'HeureuxCyclage.be est susceptible de proposer des formations mécaniques et pédagogiques, d'apporter une expertise quant à la manière de monter un atelier, d'accompagner dans les démarches, ou bien encore, de favoriser les échanges avec d'autres ateliers.

Contact :
Rémy VAN GENECHTEN
Tél. : 0474 54 37 13, heureuxcyclage.be@gmail.com
www. lheureuxcyclage.be

> Transport en commun

A Charleroi : la boucle est bouclée

Le 27 février dernier a été inaugurée la première partie des travaux de poursuite du métro de Charleroi, à savoir le chainon manquant de la boucle urbaine (800 mètres sur un total de 4,3 kilomètres et une nouvelle station), ainsi que la liaison menant à la plateforme multimodale de Soleilmont (1 800 mètres sur un total de 4 kilomètres et trois nouvelles stations) à Gilly.

Il reste encore à terminer la ligne vers Gosselies (12,3 kilomètres et dix-huit stations), entièrement en surface, avec un réaménagement de l'espace public, de façade à façade. L'ouverture est prévue au printemps 2013.

Ainsi, à hauteur du boulevard Tirou, la fréquence des rames sera de 5 minutes jusqu'à la mise en service du dernier tronçon. Elle devrait ensuite passer à 3 - 4 minutes. Le métro circule de 5h à 20h.

Les lignes du métro ont été rebaptisées : elles portent désormais un numéro, de 1 à 4, assorti d'un code couleur. Ceux-ci se retrouvent sur tous les supports de communication : horaires, dépliants, affichage en station … Plusieurs lignes de bus ont été adaptées ou créées en vue de permettre un rabattement vers les lignes de métro.

L'ensemble des travaux représente un coût de 115 millions d'euros. L'amélioration de l'offre doit conduire à une augmentation importante de la clientèle attendue sur le réseau. Evaluée aujourd'hui à 3,3 millions, on attend à terme plus de six millions de voyageurs par an.

L'inauguration s'est accompagnée d'une semaine de festivités dans et autour du métro carolo : gratuité d'accès durant deux journées, visites guidées, spectacles de rue …

Pour en savoir plus : www.metrocarolo.be

> Conseils de lecture

Ludocic Bu, Marc Fontanès, Olivier Razemon, **Les transports, la planète et le citoyen : en finir avec la galère, découvrir la mobilité durable**, Rue de l'échiquier, 2010.
Les auteurs de cet ouvrage ont décidé d'apporter leur vision d'experts sur cette problématique qui fait toujours l'objet de vifs débats et de prises de position tranchées parmi les politiques. Ce livre brosse avec humour un tableau de la situation actuelle : alors que mobilité rime avec modernité, pourquoi est-ce si souvent « la galère » de se déplacer, entre embouteillages, saturation des transports en commun et coûts prohibitifs ? Sur quelles fausses bonnes idées s'est construite la politique des transports depuis soixante ans ? Et si le progrès passait par l'optimisation des moyens existants ? En replaçant les comportements de l'usager au centre de leur réflexion, les auteurs font le tour des solutions possibles, incitant chacun à être acteur de sa mobilité.

Taoufik Souami, **Ecoquartiers : secrets de fabrication. Analyse critique d'exemples européens**, Les Carnets de l'Info, 2011.
Les écoquartiers suscitent un engouement de la part des politiques, des techniciens, des urbanistes, des citoyens. Comment les fabriquer ? Quelle est leur réalité ? Quelles difficultés ont-ils eu à affronter ? Cet ouvrage français, dans sa nouvelle édition revue et augmentée, répond à ces questions et présente les grands choix techniques et urbains qui les caractérisent, les montages juridico-financiers qui les ont rendus possibles, leurs écueils, leurs risques, leurs limites.

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 22 juin 2012, **rencontre annuelle des Conseillers en mobilité**, au Palais des Congrès, à Namur.
- Le 6 septembre 2012, démarrage du prochain cycle de **formation de base de Conseiller 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 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

- Le 15 mai 2012. Colloque : **« Vers le 30 km/h en agglomération, une tendance européenne ... et belge ? »** , de 9H à 17H, auditorium de la KBC à Molenbeek-Saint-Jean.

  Infos : Isabelle Janssens, IBSR
  isabelle.janssens@ibsr.be

A l'étranger

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

  Infos : http://ecomm2012.eu

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

  Infos : http://www.velo-city2012.com.

> Humour

Source : www.flickr.com/photos/cjp24/5900952742

Photo de couverture :
Chaudfontaine, Ecole de Ninane - Source : © SPW - Direction de l'Edition.

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

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)

Éditeur responsable : Ir. Yvon Loyaerts, Service Public de Wallonie, Bld du Nord 8, 5000 Namur