

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

- > La parole à ... Gauthier le Bussy
- > De nouvelles obligations pour la gestion des infrastructures routières
- > La cellule ferroviaire wallonne sur les rails
- > Du PCM à l'évolution de l'offre bus à Sambreville
- > « Tous vélo actifs » : c'est ... au boulot à vélo
- > Véhicules électriques. Le Service public de Wallonie s'équipe
- > Trafiroutes : au service des usagers
- > L'appel à projets « Rendez-vous sur les sentiers » est lancé.
- > Du Bia Bouquet au ... Bia Vélo

> sommaire

SPW | Éditions

Mobilité



Wallonie



Source : C. Poncelet - <http://toliege.skynetblogs.be/>

> La parole à ...

Gauthier le BUSSY, président du TEC Namur-Luxembourg, CeM

Si demain tous nos véhicules circulaient à l'eau claire, les préoccupations des gestionnaires de mobilité ne seraient que très partiellement soulagées : congestion, insécurité routière, gestion du stationnement ... Les modes actifs, le covoiturage et le transport public resteront au cœur des solutions à mettre en œuvre pour répondre à des besoins de mobilité toujours croissants.

Les déplacements liés aux loisirs ont à présent dépassé les mouvements « pendulaires » liés aux déplacements des élèves et des travailleurs. Ils sont plus diffus dans le temps et dans l'espace. Pour le TEC, proposer une offre qui fédère et réponde à une partie importante de ces demandes individuelles de déplacement est un gageur.

Le défi climatique auquel nous devons répondre collectivement et le renchérissement annoncé des prix de l'énergie exposent une partie importante de la population à une « vulnérabilité de mobilité » en particulier pour les habitants des bassins de vie les moins densément peuplés que connaît le TEC Namur-Luxembourg. Ceci explique la demande pressante pour le développement d'offres alternatives (covoiturage organisé, Telbus, bus locaux, véhicules partagés, taxis sociaux, solutions intermodales ...).

Il existe une part de « servitude volontaire » à l'usage de la voiture, par facilité, par nos décisions (immobilières, scolaires, commerces fréquentés...), mais celle-ci est souvent une contrainte. A l'inverse, pour beaucoup d'usagers jeunes et âgés, le transport en commun est souvent le seul recours.

Les « aménageurs du territoire », et en premier lieu les communes, détiennent à cet égard les clés qui permettront de rationaliser les besoins de mobilité sans cesse croissants par la gestion de l'implantation des fonctions. Les communes sont également gestionnaires de l'espace public et du stationnement. Par l'élaboration de P(I)CM, la mise en place de taxis sociaux et de bus locaux, beaucoup d'entre elles ont montré leur volonté d'être actrices de l'organisation de la mobilité.

Pour intégrer cette palette d'offres de mobilité et développer demain des produits nouveaux, sans doute faudra-t-il ouvrir un important débat sur les mécanismes de financement des transports collectifs. Les séminaires savants consacrés à ce sujet nous enseignent que les formules sont aussi variées que les cas d'étude.

Contact : Gauthier le BUSSY

Tél. : 081 72 08 23, gauthier_lebussy@yahoo.fr

> Sécurité routière

De nouvelles obligations pour la gestion des infrastructures routières

La diminution du nombre de victimes d'accidents de la route constitue un enjeu essentiel de la politique en matière de sécurité routière menée par les différents Etats de l'Union européenne. Celle-ci a traduit cet objectif dans sa directive 2008/96/CE qui concerne la gestion de la sécurité des infrastructures routières, en déterminant diverses procédures à mettre en place au sein des pays membres à l'horizon 2012.

La directive définit cinq types de procédures : la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et la gestion de la sécurité routière sur ceux-ci ; l'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure ; l'audit de sécurité des projets d'infrastructure (infrastructures nouvelles ou modifications des infrastructures existantes ayant des incidences sur leur capacité) ; l'inspection des mesures de sécurité adoptées sur les chantiers d'infrastructures et l'inspection périodique du réseau en exploitation. La Commission européenne impose l'application de ces mesures au réseau transeuropéen¹. Elle recommande en outre leur utilisation à plus large échelle.

C'est le décret du 22 décembre 2010² qui transpose la Directive européenne pour la Région wallonne et crée le Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière. Pour sa mise en application, deux arrêtés du Gouvernement wallon ont été pris ainsi qu'un arrêté ministériel³. Cet arrêté ministériel, approuvé le 2 février

¹ Le réseau routier transeuropéen est composé d'autoroutes et de routes, qui jouent un rôle important dans le trafic à grande distance, ou permettent le contournement des principaux nœuds urbains, ou assurent l'interconnexion avec les autres modes de transport, ou permettent de relier les régions enclavées et périphériques aux régions centrales de la Communauté.

² Décret du Gouvernement wallon relatif à la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière routière et de voies hydrauliques (Moniteur belge du 25 janvier 2011).

³ Arrêtés du Gouvernement wallon du 29 septembre 2011 et du 12 janvier 2012, portant la mise en application du décret du 22 décembre 2010 relatif à la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière routière et de voies hydrauliques (Moniteur belge du 10 octobre 2011 et du 24 janvier 2012), Arrêté ministériel du 2 février 2012, relatif aux lignes directrices pour les audits de sécurité, les inspections du réseau routier et les inspections et mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie (publié au Moniteur belge du 13 avril 2012).

dernier par le Ministre des Travaux publics, adopte les lignes directrices pour la mise en œuvre concrète de la Directive européenne.

Quel est le réseau concerné ?

Le décret prévoit que les procédures décrites s'appliquent aux routes wallonnes qui font partie du réseau transeuropéen. Toutefois, pour qu'il ait un véritable impact sur la sécurité routière, l'arrêté d'exécution a, dans un premier temps, étendu sa portée. Ainsi, toutes les routes régionales sont concernées par la classification et la gestion de la sécurité, les inspections de chantier et les inspections du réseau en service. Seul le réseau structurant¹ fera l'objet d'une évaluation des incidences et d'un audit lors de projets d'infrastructures.

Des auditeurs pour encadrer la démarche

L'ensemble de la démarche est encadré par des auditeurs certifiés. Ceux-ci participeront à différentes réunions lors de chaque phase du projet et établiront des rapports écrits, accompagnés de photos et de croquis, analysant dans les détails la satisfaction du projet à des critères de sécurité routière. Jusqu'à fin 2013, ce sont les agents de la Direction de la Sécurité des Infrastructures routières du SPW qui effectueront les audits. D'ici là, les procédures de formation des auditeurs devront être mises en place. Un profil a été défini dans l'arrêté du Gouvernement wallon et des formations seront organisées débouchant sur un certificat d'aptitude, renouvelable.

Une évaluation des incidences et un audit de sécurité routière : dans quel cas ?

L'évaluation des incidences et l'audit de sécurité sont applicables aux projets d'infrastructures routières nouvelles ou entraînant une modification substantielle du réseau existant et ayant des effets sur les débits de circulation. Il s'agit des travaux d'utilité publique pour lesquels un permis d'urbanisme est requis². Quant aux projets qui ne nécessitent pas celui-ci mais qui ont une incidence sur la capacité et la sécurité de la voirie (modifications des marquages sans modification du profil de la voirie par exemple), ils feront l'objet d'une procédure simplifiée.

Des inspections de sécurité

Complémentaire à ce qui se fait déjà actuellement, des visites d'inspections du réseau régional seront effectuées systématiquement pour relever les situations singulières susceptibles de surprendre et de mettre en danger les usagers, afin de faire bénéficier le réseau d'un regard neuf, externe, qui complètera ainsi la perception du gestionnaire de voirie. Elles seront réalisées tous les trois ans. Une démarche similaire est prévue pour les travaux de voiries, de manière à vérifier

la bonne application des mesures de sécurité adoptées dans le cadre des chantiers.

La classification de la sécurité du réseau

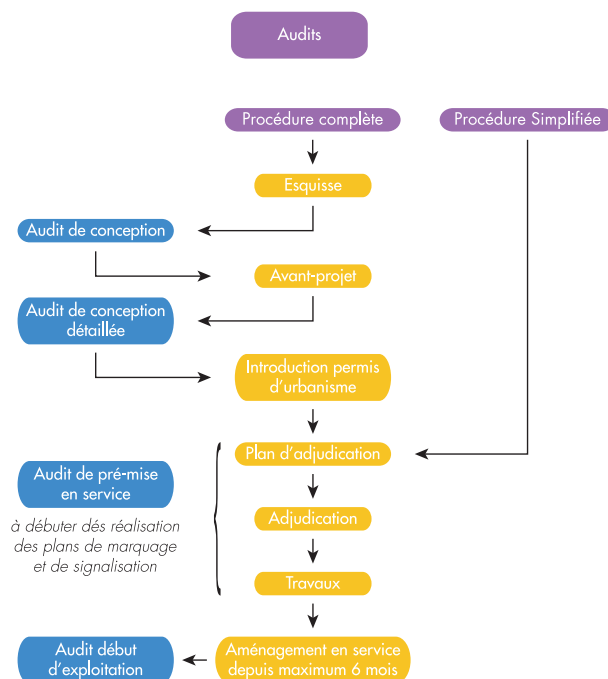
Enfin, les accidents qui se produisent sur le réseau régional feront l'objet de traitements et d'analyses afin de déterminer leur récurrence et d'identifier les tronçons à forte concentration d'accidents sur des périodes de cinq ans. Une démarche via le calcul d'un indice d'insécurité et une cartographie de celui-ci est déjà effectuée depuis quelques années. Il s'agit des zones à risque dont la carte est disponible sur le site internet des routes (<http://routes.wallonie.be>). Par ailleurs, un processus de concertation périodique va être mis en place, auquel seront associées les communes et les zones de police. Complétées par les remarques formulées dans le cadre des inspections du réseau, ces différentes démarches vont permettre à chaque direction territoriale d'établir et de tenir à jour la liste prioritaire des sites à étudier.

Et sur les voiries communales ?

Les lignes directrices pour la mise en œuvre du décret indiquent qu'après une période de test, une évaluation devrait conduire à déterminer l'opportunité d'étendre sa portée en matière d'audits à l'ensemble du réseau régional et aux routes communales qui bénéficient de subventions régionales dans le cadre des plans triennaux. A suivre donc.

Contact :

SPW-DGOI – Direction de la Sécurité des Infrastructures routières
Umberto ROMANO
umberto.romano@spw.wallonie.be



¹ La liste des voiries qui constituent le réseau structurant est reprise en annexe de l'AGW du 29 avril 2010, déterminant la date d'entrée en vigueur et portant exécution de l'article 2 du décret du 10 décembre 2009, modifiant le décret du 10 mars 1994, relatif à la création de la Société wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures (SOFICO).

² Cfr. les articles 167 et 262 du CWATUPE.

La cellule ferroviaire wallonne sur des rails

Depuis mars dernier, la cellule ferroviaire du Service public de Wallonie a été renforcée. Elle se trouve face à des enjeux et des défis importants dans lesquels elle va devoir investir toute son énergie.

Le transport ferroviaire constitue un enjeu majeur face aux défis de la mobilité à venir. La Wallonie dispose à cet égard d'un potentiel important. Afin de l'exploiter efficacement, il est nécessaire de développer une politique à long terme claire et ambitieuse en matière de transport. Bien que la politique ferroviaire relève de l'autorité fédérale, les régions sont également amenées à s'y associer, notamment à travers la remise d'avis officiels.

En particulier, le plan pluriannuel d'investissement 2013-2025 du groupe SNCB est en cours de finalisation et va être prochainement présenté aux trois régions. Ce Plan fixera les projets et tracera, pour les 13 prochaines années, la politique wallonne, belge et européenne.

Il est donc essentiel de définir la stratégie wallonne en la matière ainsi que les projets prioritaires.

De son côté, le Gouvernement wallon a adopté son plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie : un document stratégique qui fixe un cadre structurant pour les actions à entreprendre et propose 35 projets majeurs pour un coût estimé de 2 milliards d'euros, parmi lesquels il faudra encore établir des priorités et faire des choix. C'est sur ces bases que va être élaboré un accord de coopération entre l'Etat fédéral et la Région.

La cellule ferroviaire de la Région wallonne s'est fixé un ensemble d'objectifs et un plan de travail pour les années prochaines. Elle a pour ambition :

- d'être un centre d'expertise et, notamment, à ce titre, de rassembler un maximum de données chiffrées, jusqu'à présent peu accessibles et non structurées, de manière à disposer d'éléments utiles à l'élaboration de politiques et de mesures ;
- d'être un interlocuteur clé, le point de contact des différents acteurs concernés par le ferroviaire ;
- de déterminer des synergies, en s'appuyant sur quatre leviers : l'aménagement du territoire, la mobilité, l'intermodalité et la fiscalité routière, à savoir le développement d'une vision intégrée de la mobilité et de l'accessibilité du territoire pour fédérer les différents acteurs autour du rail ;
- d'être un garant de la qualité en assumant le suivi et le contrôle des projets inclus dans le plan pluriannuel d'investissement de manière approfondie, en assurant

un équilibre entre l'offre et la demande de transport, sur base des diverses informations transmises par les associations d'utilisateurs par exemple et en réponse à leurs sollicitations : des démarches proactives qui leur apporteront une meilleure connaissance du terrain et des utilisateurs du rail ;

- de développer des initiatives : discussions avec les communes autour de problématiques telles que la dynamisation des quartiers de gares et leur fréquentation, rencontres avec les entreprises et évaluation des besoins et le développement de l'intermodalité, les maillons ferroviaires manquants ...
- assurer une communication ouverte et transparente, en particulier via le site mobilité.wallonie.be, qui devrait à terme informer, régulièrement, sur l'état d'avancement des différents projets ferroviaires.

La cellule wallonne ferroviaire veut ainsi mettre tous les atouts de son côté pour développer ses compétences en la matière et devenir un acteur incontournable dans le monde ferroviaire.

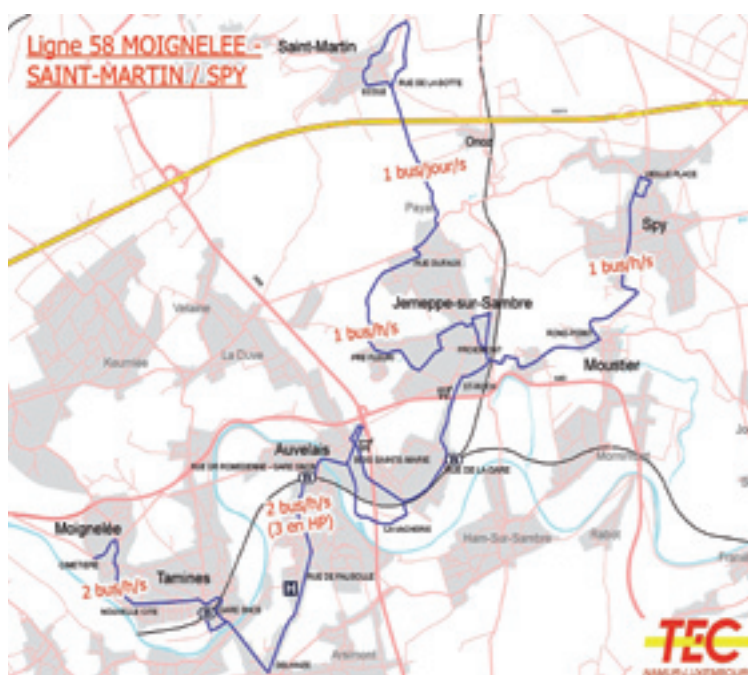
Contact :

Daphné WOUTERS, daphne.wouters@spw.wallonie.be

> Transport en commun

Du PCM à l'évolution de l'offre bus à Sambreville

Sambreville est une commune moyenne (+/- 27 000 habitants), très urbanisée, située entre Charleroi et Namur, dont le PCM a été approuvé en 2003. Le diagnostic relevait, entre autres, une offre en bus faible et



pas facile à comprendre (complexité des circuits, nombreuses variantes, un bus toutes les deux ou trois heures sur plusieurs lignes, etc.). Les deux grandes options du PCM étaient de concentrer le trafic sur les grands axes et de développer l'alternative modale : bus, cyclistes et piétons.

Pour ce qui était des bus du TEC Namur Luxembourg (la commune est aussi desservie par le TEC Charleroi), les propositions étaient relativement simples. La partie centrale de Sambreville, composée des anciennes communes de Moignelée, Taminés et Auvelais, compte environ 20 000 habitants : soit plus de 70 % de la population de la commune. C'est aussi dans cette partie centrale de Sambreville que sont situés la plupart des pôles d'attraction (écoles, commerces, bâtiments publics, installations sportives et culturelles, etc.). La ligne 58 parcourait Auvelais et Taminés et desservait déjà partiellement cette zone. Le PCM proposait de renforcer cette ligne avec 2 bus par heure au lieu d'un, un bus supplémentaire aux heures de pointe et la prolongation de la ligne de Taminés vers Moignelée, avec une augmentation des plages horaires.

Malheureusement, aucun représentant du TEC Namur Luxembourg n'avait pu participer à l'étude du PCM. Peu après l'approbation de celui-ci, le Conseiller en mobilité a donc pris l'initiative de rencontrer les responsables du TEC et de leur présenter les options du PCM. Un peu plus tard, le TEC a, à son tour, fait réaliser une étude détaillée de la desserte des différentes communes de la province de Namur (étude AXUD). Celle-ci a clairement démontré que la desserte de Sambreville était inférieure à la moyenne de la province, compte tenu de sa population et de la présence de pôles d'activités importants. Il ne restait donc plus aux responsables du

TEC qu'à juxtaposer les deux études et à trouver les moyens de les mettre en œuvre.

Le TEC Namur-Luxembourg avait de longue date dans ses cartons le projet de créer une ligne forte dans la partie urbaine de la Basse-Sambre. Cependant, comme toute création ou modification à la hausse de l'offre, cela requiert de nouveaux moyens. En 2008, environ 600 000 euros de dépenses annuelles ont été économisés dans la région comprise entre Florennes, Mettet, Charleroi et Châtelineau. La nouvelle offre y a été rationalisée tout en proposant un service clair et efficace sur les trajets les plus demandés. En 2009, grâce à ces moyens complémentaires, le TEC a pu modifier la ligne 58 qui desservait certaines localités de Sambreville et Jemeppe-sur-Sambre. Les objectifs étaient multiples : clarifier l'offre (différence entre jours de semaine, voyages limités, etc.), allonger l'itinéraire vers des quartiers non ou mal desservis (Moignelée, centre commercial dit « Jemeppe 2000 / Bois-Ste-Marie », Balâtre/St-Martin) et surtout augmenter la fréquence. De maximum un bus par heure, l'offre est passée à deux bus par sens et par heure, voire trois en heures de pointe. La ligne a été cadencée pour optimiser les correspondances train à la gare de Taminés.

Simultanément, un toutes-boîtes d'information réalisé par le TEC a été distribué dans toutes les localités concernées, doublé d'articles dans la revue communale qui détaillaient les améliorations proposées ainsi que les avantages que présentait le bus (prix, stationnement, pollution, etc.). Un concours, avec à la clé un abonnement d'un an, a enfin attiré l'attention des clients potentiels.

Et cette communication a porté ses fruits puisque l'analyse des recettes montre que, sur la période 2008-2011, le nombre d'abonnés résidant à Sambreville a augmenté de 44 % alors qu'au niveau global des provinces de Namur et Luxembourg, cette croissance n'a été que de 16 %.

Une analyse fine de la fréquentation montre que certains arrêts sont très peu utilisés dans quelques quartiers, alors que d'autres parties de la commune sont en plein développement. Il sera probablement utile de modifier la ligne à la marge afin qu'elle réponde mieux à l'intérêt général et à l'évolution des besoins, mais cela nécessitera également une meilleure prise en compte des clients du transport public dans la circulation. Quelques bandes bus seraient ainsi bien utiles pour assurer un transport plus efficace et plus confortable aux nombreux utilisateurs des bus et pour améliorer sa vitesse commerciale. Une bonne articulation de l'aménagement du territoire avec cet axe fort de transport public sera également à l'avenir un gage de développement et de mobilité durable à Sambreville.

Contact :

Simon COLLET : simon.collet@tec-wl.be

Pierre PETIT : ppetit@commune.sambreville.be



Sambreville : gare de Taminés - Source : TEC Namur-Luxembourg.





> Entreprises

« Tous vélo actifs » : c'est ... au boulot à vélo

Dans le cadre de son Plan Wallonie cyclable, une action vient d'être initiée auprès de seize entités pilotes volontaires, regroupant 50 000 travailleurs et étudiants wallons. Celles-ci se sont engagées à mener des actions afin d'inciter leur personnel à utiliser le vélo pour leurs déplacements domicile-travail. Cette campagne baptisée « Tous Vélo-Actifs », a été lancée en mai et se déroulera jusqu'à la fin de l'année. Elle vise à initier de nouveaux comportements et un mouvement qui s'étende petit à petit, au fil des années, afin d'augmenter la part modale du vélo.

Collaborer avec le monde du travail est un élément clé pour réussir cette transition culturelle. C'est pourquoi ces 16 entités pilotes ont signé une convention par laquelle elles s'engagent à développer une culture d'entreprise axée sur le « vélo ». Divers profils sont réunis par cette action : des entreprises (Belfius, Colruyt, Electabel, Elia, Ethias, GSK, Saint-Gobain Sekurit, Swift), des universités (Gembloux, Mons), des hôpitaux (Sainte-Elisabeth à Namur) des administrations (SPW, Forem, province de Namur) et des zones d'activités économiques (Axé 4.25, Hauts-Sarts).

Ces entités bénéficieront d'une plateforme de soutien personnalisé, assuré par le Service public de Wallonie, qui leur proposera une série d'outils et de services : un événement de sensibilisation interne, un kit de communication, un mini-audit vélo, un plan d'action, la mise à disposition de vélos, un coaching ... Une douzaine de personnalités (sportifs, journalistes, chefs d'entreprise, artistes, scientifiques ...) adeptes du vélo, sont les parrains de l'opération.

Et dans le cadre de cette campagne, une journée « Tous à vélo au boulot » sera organisée le 21 septembre à Namur, dans le cadre de la semaine de la Mobilité. Ce jour-là le vélo sera mis à l'honneur par un concert alimenté grâce à des vélos électriques ainsi que des animations « cyclistes » dans les rues piétonnières de la capitale wallonne.

Contact :

Alice GOBIET, tél. : 081 77 31 24, alice.gobiet@spw.wallonie.be
www.veloactif.be

> Véhicules électriques

Le Service public de Wallonie s'équipe

Dans le cadre de son Plan de développement durable, le Service public de Wallonie vient d'enrichir son parc automobile de neuf véhicules 100 % électriques. Ceux-ci seront utilisés pour des trajets courts, en zone urbaine, notamment pour relier Namur à Jambes. Ils permettront de tester si ce type de véhicule convient aux tâches qui lui sont assignées et si les gains sont réels. La Wallonie est ainsi pionnière en la matière. Ainsi, deux Nissan Leaf et sept Peugeot iOn sont à la disposition des agents qui les utiliseront essentiellement pour effectuer des livraisons, transmettre le courrier administratif, se déplacer entre les différentes implantations du SPW et assurer l'entretien technique des bâtiments. Le montant total consacré à cet achat est de 307 340 euros.

Ces véhicules de service disposent d'une autonomie de 160 kilomètres et nécessitent une charge de 8 heures à 220 volts pour une utilisation maximale (4 heures à 380 volts et en charge rapide, 30 minutes pour une utilisation à 80 %). 18 bornes électriques ont été installées dans les parkings des principales implantations namuroises et jamboises. Chaque année, environ 1 200 000 kWh d'électricité verte peuvent être produits grâce aux panneaux photovoltaïques placés sur les toitures des bâtiments publics de la Wallonie et aux systèmes de cogénération¹. Les véhicules électriques seront alimentés à 100% par cette électricité verte.

Afin d'encourager l'achat de voitures électriques, les organismes conventionnés (communes, CPAS, administrations et organismes d'intérêt public) peuvent bénéficier des conditions obtenues pour ce marché. Un autre marché public est en préparation pour l'acquisition de véhicules électriques de type utilitaire.

Dans le cadre de son Plan de déplacement d'entreprise, qui constitue une autre mesure du Plan de développement durable du SPW, 22 vélos (vélos classiques, électriques et pliables) sont à la disposition des agents de trois bâtiments (sites de Namur et Jambes) pour leurs déplacements de service, à titre pilote, jusqu'en novembre prochain.

¹ système de chauffage dont l'énergie thermique sert également à produire de l'électricité.

Rappelons également cette autre initiative de la Région wallonne qui a voulu encourager, dès 2009, l'achat de vélos, scooters, voitures et véhicules utilitaires électriques, en accordant à 79 communes une subvention couvrant un maximum de 75 % de leur coût d'achat.

> Outil

Trafiroutes : au service des usagers

Le SPW met dorénavant un site Internet à la disposition des usagers afin que ceux-ci puissent anticiper au mieux la présence des chantiers. Il informe sur les prévisions de circulation et donne un aperçu du trafic en temps réel. Diverses informations complémentaires peuvent également apparaître sur la carte tels que les radars fixes, les caméras et signaux à message variable, les températures enregistrées au sol, les parkings, les aires de covoiturage ...

Tout citoyen peut également s'inscrire sur ce site et y renseigner les tronçons de routes qui l'intéressent afin de recevoir, en retour, par mail, des messages relatifs à tout incident qui s'y serait produit, au démarrage de travaux ...

Le site est géré par le centre Perex qui contrôle le trafic sur les axes routiers.

Contact : trafiroutes.wallonie.be

> Mobilité douce

L'appel à projets « Rendez-vous sur les sentiers » est lancé

La prochaine édition de l'action se déroulera les 20 et 21 octobre prochains. Pour rappel, ce projet, initié en 2006 et porté par l'association sentiers.be, vise à agir concrètement afin de protéger et de valoriser notre patrimoine de chemins et sentiers publics. C'est aussi l'occasion de souligner l'importance de ces petites voies pour la mobilité douce, la nature, le tourisme durable ou encore les activités sportives de plein air.

Sentiers.be propose aux porteurs locaux un guide « clé en main » présentant les différentes étapes du projet, un soutien logistique et un encadrement personnalisé.

L'appel à projets s'adresse aux communes, associations, comités, clubs, syndicats d'initiative, maisons et offices du tourisme, PCDN, PCDR, Parcs Naturels et à tous les citoyens qui le souhaitent. **Date d'inscription :** avant le 15 juillet pour bénéficier d'un soutien personnalisé, avant le 30 septembre pour figurer dans la liste d'activités de l'action.

Contact et inscriptions :

Boris NASDROVSKY : boris.nasdrovsky@sentiers.be
www.sentiers.be

> Vélo

Namur : du Bia Bouquet au ... Bia Vélo

Depuis le 21 avril, un système de vélos en libre service est opérationnel à Namur. Baptisé Li Bia Vélo, ce qui le rend très « namurois » et devrait contribuer à son appropriation par les habitants, il est calqué dans les grandes lignes sur le principe de celui de Bruxelles, de Luxembourg, de Paris ou de Lyon. Cette action s'inscrit dans l'ensemble du plan vélo de la Ville de Namur, retenue par ailleurs comme ville pilote Wallonie cyclable.

Moyennant inscription préalable pour 1 journée (1 euro), une semaine (3 euros) ou une année (30 euros¹), chacun peut emprunter un vélo dans l'une des stations et le remettre dans une autre, 24 heures sur 24, sept jours sur 7. Si l'utilisation ne dépasse pas 30 minutes, c'est gratuit, et si, par malchance il n'y a pas de point d'attache libre pour remettre le vélo, un crédit de 15 minutes est accordé pour raccrocher son vélo dans la station voisine. Lorsque le vélo est gardé plus d'une demi-heure, le coût est de 0,5 euro pour la première demi-heure supplémentaire. Celui-ci passe ensuite à 1 euro, puis à 2 euros. Le vélo peut être conservé pendant 24 heures. Au-delà, il est considéré comme « disparu ».

24 stations, distantes entre elles de 450 mètres, ont été implantées dans la corbeille, mais également à Jambes, à Salzinnes, à Saint-Servais et à Bomel. Elles proposent 240 vélos aux habitants, travailleurs, étudiants, visiteurs, amenés à effectuer des petits trajets en ville. Il s'agit de vélos mixtes, disposant de sept vitesses, d'un grand panier et d'un antivol avec clé intégrée. Ils sont équipés de feux avant et arrière allumés nuit et jour. Les freins avant et arrière sont intégrés dans les moyeux des roues.

Il n'y a plus qu'à les essayer et ... les adopter !

Pour en savoir plus : www.libiavélo.be

¹ L'abonnement est toutefois gratuit jusqu'au 30 octobre.



Source : ICEBD

> Conseils de lecture

Commerces et zones à priorité piétonne : anticiper les effets possibles, Certu, avril 2012, Dossiers. La zone de rencontre et l'aire piétonne sont désormais deux outils qui permettent d'accorder la priorité aux piétons. S'engager dans un projet de piétonnisation nécessite d'en estimer les effets, comme pour toute opération de modification d'usage de l'espace public. Sont ainsi abordés les problèmes relatifs au stationnement, au transport public, aux livraisons ... Cet ouvrage fait le point sur les retours d'expérience, notamment à Metz, concernant les effets possibles de la piétonnisation sur le commerce, et identifie les stratégies des acteurs impliqués. Il met en avant les bonnes pratiques en termes de réalisation et d'accompagnement de projets de piétonnisation.

Jean-Jacques Terrin, **Le piéton dans la ville : l'espace public partagé**, Parenthèses, septembre 2011. Après l'automobile, puis les transports en commun, la marche se trouve aujourd'hui au cœur des réflexions des villes sur la mobilité, comme réponse aux enjeux du développement durable. L'objectif est de faire cohabiter les divers modes de déplacement dans l'espace public et de relier les différents types d'usages et d'usagers. L'analyse de Paris, Lyon, Amsterdam, Londres, Copenhague, Lausanne et Vienne éclaire la façon dont le piéton trouve sa place dans le processus de rééquilibrage de l'espace public et comment la lenteur peut représenter une culture garante d'une certaine qualité de vie.

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

> Santorin : le lien !

Dans notre article du CeMaphore n°104, présentant « Santorin », le logiciel de géolocalisation pour les écoles et les entreprises mis au point par le SPW, la note de bas de page qui reprenait le lien Internet permettant d'accéder à cet outil avait disparu !

Réparation oblige. Le voici :
mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/outils_geographiques.

Photo de couverture :
Gare de Ciney - Source : © ICEDD

> Agenda

Du réseau

- Le 24 septembre 2012, **formation continue des CeM. Visite d'Ottignies-Louvain-la-Neuve**, de 9h à 17h30.
- Début 2013, démarrage d'un nouveau 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

- Le 28 septembre 2012, workshop « **Mobilité, Trafic et Sécurité** », au Centre de recherches routières, à Sterrebeek.
- Le 30 novembre 2012, colloque « **Réinventons la ville !** », au Palais des Congrès à Liège.

Infos :

info@amcv.be
www.amcv.be

> Humour



Source : Bénédicte Maréchal

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)

