

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

- > La parole à ... Pascale Pirotte
- > Rencontre annuelle des CeM. Wallonie cyclable au cœur de la politique vélo
- > Le TEC Namur optimise son offre en Hesbaye
- > L'imprescriptibilité des sentiers est effective
- > Semaine de la mobilité 2012. Arrêt sur image
- > Succès de l'opération « Tous à vélo au boulot »
- > Mettet-Namur en une heure : possible grâce au TEC et au vélo

> sommaire



SEMAINE DE LA MOBILITÉ
16-22 SEPT.

SPW | Éditions

Mobilité



Wallonie

Prendre l'air sans en avoir l'air

Se garer sans difficulté

Faire du sport même lorsqu'on ne trouve plus de temps d'en faire

Réduire ses frais de déplacement

Un geste pour son environnement !

> La parole à ...

Pascale Pirotte, CeM de la commune de Lasne

Le vélo électrique : un engouement pour un nouveau mode de déplacement ?

Une politique cyclable à l'échelle communale, c'est d'abord convaincre, ensuite convaincre, et surtout convaincre ... pas après pas, à tous les niveaux. Dans cet ordre d'idées, la commune de Lasne a pris l'initiative de proposer à sa population une prime à l'achat d'un vélo à assistance électrique ou d'un kit permettant de transformer son vélo en vélo électrique.

Pourquoi encourager le vélo électrique ? La dispersion de l'habitat sur le territoire de la commune de Lasne engendre de multiples petits déplacements en voiture : domicile/gare/école/travail/commerces de proximité ... Ceux-ci ne dépassent généralement pas les 3 à 5 kilomètres. Il y a dès lors un réel potentiel pour le vélo ! Cependant, le relief vallonné y rend l'usage du vélo pour le moins sportif. Avec une assistance électrique, certains déplacements peuvent être aisément effectués. Les pentes, l'âge, la sudation, une charge supplémentaire telle qu'un siège enfant ou des sacs de rangement par exemple, ne seraient alors plus des barrières à l'usage du vélo.

En pratique, sur présentation de la facture d'achat, la commune verse une prime correspondant à 20 % de la facture, avec un plafond fixé à 200 €. En 2010, le succès de cette prime a été immédiat puisque les demandes introduites sur un peu plus de deux mois ont épuisé le budget alloué à cette initiative. Forte de son expérience, la commune a cherché un partenaire, en l'occurrence la Province du Brabant wallon, pour relancer et amplifier la portée de cette action en 2011 et en 2012.

L'objectif est bien évidemment de sensibiliser ses concitoyens aux problématiques de la mobilité durable et aux économies d'énergie en s'inscrivant dans une nouvelle ère qui verra le développement d'une mobilité plus active, plus respectueuse de la personne et de son environnement.

Cette prime a permis de diffuser auprès de la population plusieurs campagnes d'information avec des slogans tels que : « faire du sport même lorsqu'on ne trouve plus de temps d'en faire », « prendre l'air sans en avoir l'air », « avancer et se faufiler dans les rues engorgées », « se garer sans difficulté », « réduire ses

frais de déplacement », « un geste pour son environnement ! ».

Après trois années, 118 primes ont été distribuées. Une petite statistique indique qu'il y a quasiment autant d'hommes que de femmes. La majorité de ces personnes ont entre 50 et 80 ans avec une belle avance pour la tranche 60 à 70 ans. Le vélo électrique permet ainsi de remettre nos aînés en selle !

Des efforts restent bien sûr à faire, en termes d'infrastructures, d'éducation ... Mais c'est en voyant plus de vélos dans les petits déplacements au quotidien que les projets d'infrastructures avanceront et que le vélo s'imposera réellement comme mode alternatif à la voiture.

Contact : Pascale PIROTTE
mobilite@lasne.be

> Rencontre annuelle des CeM

Le plan Wallonie cyclable au cœur de la politique vélo

Environ 200 Conseillers en mobilité se sont retrouvés à Namur le 22 juin dernier, pour assister à la remise des certificats aux septante nouveaux diplômés. Déjà douze années et 36 cycles de formation, qui portent ainsi à plus de 1 000 le nombre de CeM formés en Région wallonne. La journée fut axée sur le projet « Wallonie cyclable », qui vise à donner une impulsion forte au développement du vélo au sein de la Région, en particulier dans le cadre des déplacements quotidiens.

Chantal Jacobs, Directrice de la Direction des Modes doux et Manager vélo de la Région wallonne (SPW-DGO1) a présenté celui-ci dans sa globalité. Il vise à améliorer les conditions d'utilisation du vélo et à augmenter significativement son utilisation en Wallonie à l'horizon 2020. Chacun, et chaque commune en particulier, doit s'y retrouver. Arrêtons-nous sur les grands traits du programme 2012-2013, tel qu'il a été adopté par le Gouvernement wallon le 7 juin dernier.

Le plan Wallonie cyclable se décline en neuf objectifs stratégiques et deux objectifs structurels. Les premiers visent à :

- mettre en œuvre le programme d'action défini dans les plans cyclables communaux des dix communes pilotes Wallonie cyclable ;

- favoriser l'usage du vélo dans les zones urbanisées et entre celles-ci ;
- améliorer la qualité de l'infrastructure cyclable quotidienne ;
- développer l'offre de stationnement vélo et lutter contre le vol ;
- favoriser l'intermodalité vélo – transport public ;
- éduquer et promouvoir le vélo dans le cadre scolaire ;
- promouvoir le vélo dans le cadre professionnel ;
- développer et promouvoir le vélotourisme ;
- améliorer l'image et l'usage du vélo auprès des citoyens.

Les seconds concernent :

- la mise en place des outils de coordination, de suivi et d'évaluation de la politique cyclable ;
- la communication sur le plan Wallonie cyclable.

L'ensemble de ces objectifs se traduit en différentes actions. Certaines préexistent au plan, d'autres sont venues s'y greffer, de manière à constituer un tout structuré et cohérent. Ainsi, les communes pilotes sont occupées à rédiger les cahiers des charges des aménagements prévus, les premières brochures consacrées aux infrastructures ont été publiées ...

Ensuite, Charlotte Dallemagne, coordinatrice du Plan Wallonie cyclable (SPW-DGO2), a orienté son exposé sur les outils disponibles, sur les acteurs, sur les aspects concrets et pragmatiques et sur les conditions de réussite d'une politique cyclable, pour avancer durablement, sachant qu'il s'agit d'un travail de longue haleine !

Julie Charles, de l'asbl Pro Velo s'est attardée sur les arguments des élus et des citoyens en la matière, relevant ainsi que, après enquêtes, on a pu constater que, trop souvent, les élus se font une idée incorrecte des attentes de la population, et vice versa, les citoyens imaginent que les élus ne se préoccupent pas du tout de leurs besoins. Bref : le cercle vicieux. Elle a aussi insisté sur la nécessité de mettre en place, dès le départ, des infrastructures adaptées et un phasage efficace des actions.

Dirk Dufour, du bureau d'études Timenco, a développé les conditions générales d'une politique cyclable qui

porte réellement des fruits. Celle-ci nécessite une vision ambitieuse, de se donner les moyens de ses objectifs et de s'y tenir, enfin de satisfaire à des critères de qualité élevée pour répondre aux critères de cyclabilité des voiries.

Enfin, Tom De Schutter, de l'Union des Villes et des Communes de Wallonie, a présenté le nouveau forum mobilité, fruit d'un partenariat avec le Service public de Wallonie. Il est destiné aux CeM de toutes provenances ainsi qu'aux personnes concernées par la mobilité dans les communes qui disposent d'un CeM. Cette plateforme d'échange permettra le partage des connaissances, des expériences et des bonnes pratiques entre acteurs.

Les 10 communes pilotes ont profité de l'occasion pour se réunir en aparté. En pleine phase de mise en œuvre de leur Plan communal cyclable (PCC), les CeM ont débattu autour de 3 thématiques : les critères de cyclabilité, la communication et le suivi des dossiers. Le premier thème relève d'une problématique complexe : quel aménagement choisir pour atteindre une qualité maximale ? Ils se sont arrêtés sur le cas des bandes cyclables suggérées, ont ensuite partagé leurs bonnes pratiques en matière de communication. Enfin, ils ont reçu des informations relatives à un outil de suivi de dossier : cette application permet de garder un œil sur l'évolution des (très) nombreuses actions menées en faveur du vélo.

La matinée s'est terminée par la remise des certificats aux nouveaux CeM et des plaques « Wallonie cyclable » aux dix communes pilotes par Yvon Loyaerts, directeur général de la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques du SPW en présence de Philippe Henry, ministre wallon de la mobilité.

L'après-midi, une balade en « Bia vélo », le système namurois de vélos en libre-service, était proposée pour découvrir et tester les aménagements réalisés par la Ville.

Cette journée, fut, une fois de plus, l'occasion de retrouvailles et de moments d'échanges, permettant de consolider les liens, d'entreprendre ou de poursuivre les synergies entre CeM d'horizons divers.



Sources : SPW - Direction de la Planification de la Mobilité



Le TEC Namur optimise son offre en Hesbaye

Le réseau de transport en commun évolue le plus souvent pas à pas. Des petits ajustements interviennent régulièrement, afin de s'adapter aux besoins révélés sur le terrain (surcharge et inconfort, mauvaises correspondances ...). Le TEC Namur-Luxembourg en relevait pas moins de 64 pour l'année 2011.

Cette démarche risque fort à terme de conduire à une perte de lisibilité et de compréhension du réseau. Elle est intrinsèquement liée à la stratégie générale et historique du TEC, à savoir le développement d'un réseau très maillé dont les lignes sont sans cesse modifiées et complexifiées, pour répondre quasiment à chaque besoin, notamment dans les zones rurales au sein desquelles la structure du territoire est de moins en moins perceptible. Plusieurs services complémentaires sont développés depuis quelques années pour répondre à des besoins spécifiques : lignes rapides, Proxibus, Telbus, TaxiTEC, P+R, CycloTEC, ... Pour des clients potentiels, le système en place est complexe, voire opaque.

Est-il dès lors concevable de proposer une offre plus claire et plus efficace dont le coût ne serait pas supérieur au coût actuel ? Il apparaît de plus en plus clairement que la structure actuelle du réseau ne pourra satisfaire simultanément une augmentation de la demande et une réduction des coûts. Cette structure n'est pas non plus propice, en raison de sa trop grande complexité, à favoriser le transfert modal. L'alternative pourrait consister dans un réseau plus clair et mieux structuré, essentiellement basé sur l'intermodalité et la rupture de charge. C'est pour éclairer les différents acteurs par rapport aux performances comparées d'un tel réseau et du réseau actuel que la SRWT a souhaité développer des projets pilote. Un type de réseau n'est pas à priori meilleur qu'un autre : cela dépend des objectifs poursuivis par les décideurs et des moyens dont disposera le Groupe TEC.

La démarche de tels projets pilote doit inclure la prise en compte des nouveaux types d'offres complémentaires qui apparaissent à l'échelle locale depuis quelques années. En outre la comparaison des performances devra s'effectuer en tenant compte des coûts financiers de tous les acteurs et des coûts (ou bénéfices) externes éventuellement générés.

Pour le TEC Namur, la zone géographique constituée par la Hesbaye est apparue comme un bon exemple de cette situation et un excellent cas d'école. Elle est desservie par 8 lignes de ce TEC et par d'autres des TEC Brabant wallon et Liège-Verviers. Parmi celles-ci, la 142b détient un record avec ... 36 variantes de circuits. Par ailleurs, certaines lignes offraient des temps de parcours très longs pour des flux de déplacements

importants. Fin 2010, le TEC Namur a décidé de remettre sur le métier l'ensemble de ses lignes qui desservent cette zone, avec des contraintes, des objectifs et une méthodologie clairement définis, en partenariat avec les autres TEC concernés.

Les objectifs sont :

- d'améliorer la lisibilité du réseau (itinéraires et horaires) pour tous : usagers existants et potentiels ;
- d'améliorer la qualité / efficacité des lignes en prenant en compte l'intérêt du plus grand nombre, donc en organisant le système en fonction des flux les plus significatifs. Cette perspective a également des conséquences en matière d'environnement avec une diminution des émissions de CO₂/personne transportée ;
- de conserver la finesse du maillage du réseau actuel ;
- de maintenir la très grande majorité des déplacements actuels à l'heure de pointe ;
- et de travailler avec une enveloppe budgétaire identique.

La méthode utilisée :

- part d'une feuille blanche, donc fait abstraction du réseau existant ;
- génère deux scénarios à discuter avec les communes. C'est le principe de la hiérarchisation qui a été retenu (en opposition à un réseau fortement maillé), moyennant certaines attentions ;
- identifie des pôles (avec la même logique que le SDER) qui permettront entre autres de réaliser les ruptures de charge avec le maximum de facilités ;
- définit les lignes structurantes, de longues distances, qui relient les pôles (premier niveau de service) ;
- définit des lignes classiques, puis des lignes scolaires, de courtes distances, de rabattement vers les pôles (deuxième et troisième niveaux de service) ;
- adapte ce modèle à la réalité du terrain.

Ainsi, le réseau optimisé est constitué de dix lignes et se base sur un principe de hiérarchisation.

- premier niveau : 2 lignes structurantes express, avec une fréquence élevée et peu d'arrêts (le temps de parcours de la ligne Namur-Hannut passe ainsi d'1H20 à 1H) ;
- deuxième niveau : 5 lignes classiques qui relient chaque pôle à sa zone d'influence, avec 2 itinéraires maximum par ligne ;
- troisième niveau : 3 lignes scolaires qui desservent les villages non couverts par les lignes précédentes, en plus du transport scolaire de carence, et fonctionnent sur base des horaires scolaires.

La concertation avec les dix communes concernées¹ s'est déroulée sous la forme de rencontres bilatérales.

¹ La Bruyère, Eghezée, Fernelmont, Jodoigne, Ramillies, Orp, Perwez, Wasseiges, Hannut et dans une moindre mesure Namur.

les entre le TEC et l'échevin de la mobilité et/ou le CeM, et ce, aux différentes étapes de l'étude. Ce dialogue a notamment apporté des informations utiles à la réflexion. Des demandes d'adaptations ont été formulées et prises en compte pour autant qu'elles ne remettaient pas en question les objectifs du projet.

Des folders ont été distribués dans toutes les boîtes aux lettres de la zone intéressée. Quelques réclamations et interrogations ont été formulées au TEC par les usagers qui ont vu leurs habitudes modifiées. Toutes les écoles de la Région ont été informées par courrier. Le système est opérationnel depuis le 1^{er} septembre.

Après réorganisation, il s'avère que la desserte de certains villages, hors heures de pointe, reste faible et implique une rupture de charge pour certains usagers. C'est pourquoi, le TEC envisage le développement d'un transport à la demande avec un petit véhicule, en partenariat avec les communes. Les modalités de ce concept doivent encore être précisées et des expériences pilotes menées avec des communes intéressées. Des partenariats sont également imaginables pour la desserte des zones d'activités économiques. Il s'agit d'un éventuel quatrième niveau de la desserte.

L'intermodalité bus-vélo, bus-voiture, bus-marche est également clairement à l'ordre du jour à moyen terme, avec notamment l'identification d'itinéraires de rabattement des cyclistes vers les lignes express et la création d'emplacements de stationnement pour leurs vélos. Le contexte géographique y est particulièrement favorable (peu de pentes – nombreuses routes rurales calmes).

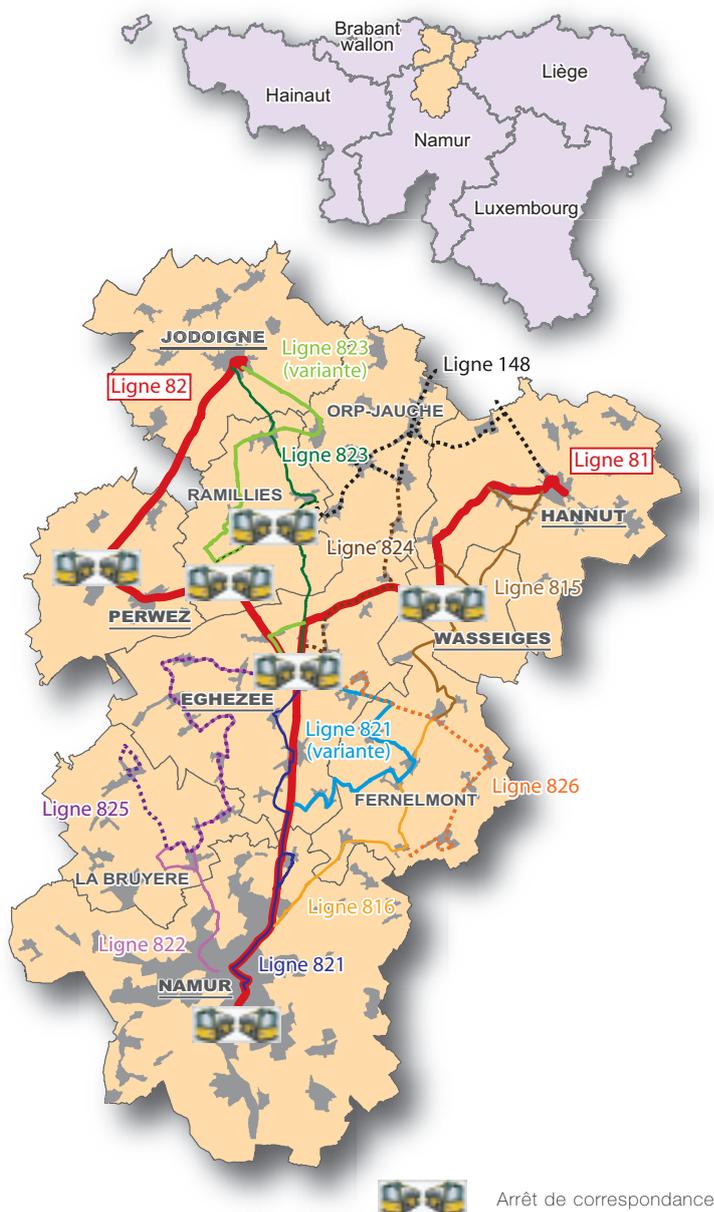
Le TEC Namur suit de très près le fonctionnement de ces nouvelles lignes pour l'ajuster si besoin et en fera une évaluation en profondeur. Il ne s'agit pas ici d'une méthode et d'une forme de réseau qui seront systématiquement mis en œuvre ailleurs, mais bien d'une expérience novatrice qui fera l'objet d'un suivi et d'une évaluation spécifiques.

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

Dans son article 3, le décret indique qu'il entre en vigueur à la date fixée par le Gouvernement wallon, et au plus tard le 1^{er} septembre 2012.

Signalons toutefois que la suppression de la prescription trentenaire n'a pas d'effet rétroactif. Un propriétaire peut toujours invoquer, et tenter de prouver ... devant le juge la non-utilisation d'un sentier, durant une période de trente ans, antérieure à la date d'entrée en vigueur du décret, par exemple, entre le 1^{er} janvier 1970 et le 31 décembre 2000 afin d'en obtenir la suppression. En pratique, ce n'est pas si simple.

Rappelons qu'il existe une autre possibilité d'obtenir la suppression d'un sentier. La procédure consiste à introduire une demande de suppression ou de modification d'une voirie communale auprès de la commune. Celle-ci doit alors réaliser une enquête publique. Le Conseil communal est appelé à se prononcer et c'est la Députation permanente de la Province qui, in fine, donne ou non son accord.



> Mobilité douce

L'imprescriptibilité des sentiers est désormais effective

Le décret du Gouvernement wallon du 3 juin 2011¹, visant à modifier la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux, annonçait, d'une part l'actualisation de l'atlas par les communes, et d'autre part l'imprescriptibilité des chemins vicinaux. Cette décision concernait, en d'autres termes, la fin de la prescription trentenaire qui permettait la suppression d'un chemin, dès le moment où il pouvait être prouvé que celui-ci n'avait jamais servi à l'usage public durant cette période.

¹ Moniteur belge du 14 juin 2011.





Midi de la Mobilité à Namur.
Sources : SPW - Direction de la Planification de la Mobilité.



Concert «Great Mountain Fire» à Namur.

> Semaine de la mobilité

Arrêt sur images ...

La treizième édition de la Semaine de la Mobilité s'est déroulée du 16 au 22 septembre à travers toute la Wallonie. S'inscrivant dans le thème européen : « Bougez autrement : vélo, marche, bus, train, roller ... tous les moyens sont bons », le Service public de Wallonie a mis en place différentes actions afin de promouvoir les modes de déplacement alternatifs à la voiture particulière, et en particulier d'aider le citoyen à identifier le mode de déplacement qui répond le mieux à ses besoins.

Ainsi :

- le célèbre jeu de société, « Mille Bornes » édition spéciale Mobilité, a été créé et distribué lors de différentes actions durant la Semaine ;
- des rencontres citoyennes ou « Midis de la Mobilité » se sont déroulées successivement à Wavre, Mons, Charleroi, Liège et Namur ;
- le site « gagnezenmobilite.be » a permis et permet toujours, à travers un quiz, de déterminer son profil mobilité et d'obtenir des conseils personnalisés ;
- vendredi 21 septembre, tous les travailleurs wallons étaient invités à se rendre au boulot à vélo. Cette action s'inscrit dans le cadre de l'opération « Tous vélo-actifs » ;
- enfin, Le Beau Vélo de RAVeL, spécial Semaine de la Mobilité, a clôturé la Semaine à Marche-en-Famenne.



Mille Bornes édition spéciale Mobilité.

De leur côté, plus de cinquante communes se sont impliquées dans cette Semaine de la Mobilité et plusieurs d'entre elles dans l'opération « A vélo au boulot », encourageant le personnel communal, voire celui des entreprises situées sur leur territoire, à enfourcher leur vélo pour aller travailler. Certaines ont souhaité associer les écoliers à cette initiative. D'autres communes se sont orientées vers l'organisation de la journée sans voiture, de randonnées à vélo, de rangs scolaires à pied ...

Contact :

Ariane DUKERS - Tél. : 081 77 31 33 - ariane.dukers@spw.wallonie.be
Pauline CAXTON - Tél. : 081 77 31 08 - pauline.caxton@spw.wallonie.be
<http://gagnezenmobilite.be>

> Focus

Succès de la journée « Tous à vélo au boulot »

Petit rappel : « Tous vélo-actifs » est une opération de sensibilisation et de communication qui vise à promouvoir les déplacements domicile-travail à vélo. Cette opération soutient et accompagne plus particulièrement 18 employeurs wallons qui se sont engagés à mettre en place un plan d'actions intensif de promotion du vélo au sein de leur entité. A terme, ils deviendront ainsi des « modèles » pour d'autres entreprises et institutions. Initiée au printemps de cette année, l'opération se déroule, durant plusieurs mois, sur la base d'un partenariat fort avec ces entités pilotes.

Afin de mettre en lumière cette action, le vendredi 21 septembre a été choisi pour organiser une véritable journée « vélos admis » à travers toute la Wallonie, dans le cadre de la Semaine de la Mobilité. L'objectif était de voir un maximum de cyclistes, quotidiens ou non, prendre leur vélo pour se rendre sur leur lieu de travail ou dans leur établissement scolaire.

Pour rencontrer cet objectif, plusieurs communes, institutions, entreprises et écoles se sont mobilisées et ont encouragé leur personnel ou leurs élèves à s'inscrire dans le mouvement et, pourquoi pas, à poursuivre l'expérience par la suite. Elles ont donné une dimension conviviale à cette initiative, organisant un petit déjeuner, des lieux de rassemblement pour que les cyclistes puissent emprunter des itinéraires adaptés, un atelier de contrôle technique ou de réparation vélo ...

En outre, rendez-vous fut donné aux fans du vélo ce même 21 septembre à Namur, commune pilote Wallonie cyclable, pour une grande fête du vélo. Outre l'organisation du « Midi de la Mobilité » des animations ludiques ont célébré le vélo et ses adeptes : acrobates à vélo dans les petites rues piétonnes du vieux Namur, musiciens embarqués dans des poussepousse, spectacles de rue et équipages insolites en deux roues ... Point d'orgue : en fin de journée, les cyclistes, conviés à participer à un grand cortège vélo, ont sillonné les rues de la capitale wallonne pour s'arrêter place Saint-Aubain afin d'écouter le concert rock de Great Moutain Fire. Sa particularité? Il a été alimenté à 80% en électricité par une quarantaine de vélos : une première en Wallonie et un véritable succès !

Contact : Alice GOBIET
alice.gobiet@spw.wallonie.be
<http://veloactif.be>

> Intermodalité

Mettet - Namur en une heure ? Possible grâce au TEC et au vélo

Le TEC, Manager de la Mobilité

Conformément à son rôle de Manager de la Mobilité, le groupe TEC cherche à combiner les avantages de son offre à ceux des modes alternatifs (marche, vélo, PMR, covoiturage ...) pour formuler une proposition crédible de déplacement intermodal.

Réunis au sein de la plate-forme des mobilités actives mise en place depuis quelques années et qui réunit le groupe TEC, Pro Vélo, Plain-pied, Sentiers.be, Taxistop et Empreintes et à la lumière de l'étude du Prédit, ces différents partenaires ont choisi d'étudier les conditions de déplacements au départ des arrêts de la ligne express 56 du TEC Namur-Luxembourg dans les communes de Fosses-la-Ville, Mettet, Florennes, Philippeville, Couvin et Viroinval, et dans un rayon de 1 km pour le piéton, 300 m pour la PMR et 2,8 km pour le cycliste.

Des propositions crédibles ont été sélectionnées, assorties de recommandations aux communes et au SPW Routes, afin de créer les conditions d'un environnement propice à favoriser des déplacements intermodaux en toute sécurité. Les communes associées à la démarche ont reçu communication des conclusions de l'étude.

A Mettet

L'accueil réservé par le Collège échevinal à nos propositions en faveur du vélo fut positif et la collaboration parfaite ! Ainsi, les candidats aux déplacements en vélos et bus disposeront de six liaisons cyclistes sécurisées et aisément praticables au départ de Pontaury (est et ouest), de Devant-les-Bois, de Sometet, de Furnaux et de Rossières vers l'arrêt TEC de la place de Mettet, et cela, essentiellement pour le prix d'un SUL (sens unique limité), de pistes cyclables suggérées (chevrons et logos vélos) dans les zones agglomérées. Le SPW sera quant à lui appelé à sécuriser la traversée de la N573, très fréquentée et relativement dangereuse.

Les liaisons sont repérées au départ des villages par un panneau et les itinéraires balisés. Un poteau et un stationnement sécurisé accueillent les cyclistes sur la place de Mettet. Ce dispositif est visible sur le terrain depuis le 20 septembre.

Et ça roule ?

Impossible à dire bien sûr au moment de la rédaction de cet article ! Les habitants de Mettet sont informés (conférence de presse, bulletin communal) du lancement de l'expérience et ils pourront, via un concours, s'équiper en matériel top niveau (10 lots d'équipement vélo d'une valeur de 170 €). Le concours est accessible jusqu'au 20 octobre via le site www.infotec.be, page TEC Namur-Luxembourg.

Un suivi de l'expérience par l'Administration communale et le TEC Namur-Luxembourg est bien sûr prévu . L'équipe de la plate-forme des mobilités actives compte bien s'investir dans d'autres projets de ce type. Des discussions sont d'ailleurs en cours avec la Ville de Namur.

Contact : Marc MASY, SRWT
Tél. : 081 32 28 89, marc.masy@tec-wl.be



Source : M. Masy.



> Conseils de lecture

Nicolas Soulier, **Reconquérir les rues : exemples à travers le monde et pistes d'action pour des villes où l'on aimerait habiter**, Editions Eugène Ulmer, 2012.

C'est dans les rues que se joue une grande partie de la qualité de la vie dans une ville. Il y a des rues où l'on se sent bien, des rues vivantes - sans forcément être commerçantes - où l'on se dit qu'on aimerait bien habiter. A l'inverse, certaines rues nous semblent mornes, désertes. Dans ce livre, fruit de ses 30 années d'expérience d'architecte et d'urbaniste, Nicolas Soulier montre que ce n'est pas seulement une histoire de voitures, mais surtout une histoire de cadre, qui permet à la vie « spontanée » de s'exprimer ; que cela tient souvent à des détails, des petites modifications qui, accumulées, peuvent avoir de grands effets.

En France, la situation paraît souvent bloquée. Après avoir effectué un état des lieux, l'auteur démontre que cette situation n'est pas inéluctable et que de nombreux exemples de « reconquête des rues » fleurissent à travers le monde.

Jeu de cartes Mille Bornes, Edition spéciale Mobilité, Dujardin et SPW, 2012.

Dans le cadre de la Semaine de la Mobilité 2012, les Wallons ont été invités à jouer la carte d'une meilleure mobilité. Pour les aider à repenser leurs modes de déplacement, une version adaptée du jeu français - le plus vendu depuis 50 ans dans sa version classique - leur a été proposée.

Les modifications concernent quelques cartes du jeu, offrant par exemple la parade « vélo » ou la botte « train » en cas d'attaque « embouteillage ». La parade « covoiturage » vous sort, elle, de la « panne d'essence ».

Le jeu, qui a remporté un grand succès, n'était disponible que pendant la Semaine de la Mobilité. Le centre de documentation vous le prêtera avec plaisir !

Info : Brigitte Ernon - Gestionnaire
Centre de documentation et de diffusion en mobilité
Tél. : 081 77 31 32
centre-doc-mobilite@spw.wallonie.be

> Agenda

Du réseau

- 14 janvier 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
mobilite.wallonie.be

Hors réseau

- Le 30 novembre 2012, colloque de l'Association de Management de centre ville (AMCV) « Réinventons la ville ! », au Palais des Congrès à Liège.

Infos : Association de Management de Centre-Ville (AMCV)
info@amcv.be
www.amcv.be

> Humour



Source : Vincent Bulteau.

Contact :

Réseau des Conseillers en mobilité (CeM)

Bernadette Gany, coordinatrice, tél. : 081 77 30 99
Brigitte Ernon, tél. : 081 77 31 32
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
cem.mobilite.wallonie.be