

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

- > La parole à ... Simon Collet
- > Semaine de la mobilité. Un bon bilan pour cette édition
- > Visite technique. Les CeM à Metz
- > Covoiturage. Des partenaires privés participent
- > La nouvelle billettique du TEC en test en Brabant wallon
- > Le réseau de bus de Marche-en-Famenne redessiné
- > Le portail mobilité de la Région wallonne fait peau neuve
- > Nouvelle version du jeu Optimove

> sommaire

SPW | Éditions

Mobilité





Source : ICEDD.

probablement un seuil critique qui requiert des mesures structurelles et durables afin d'être dépassé.

En milieu urbain, améliorer la qualité du réseau de transport en commun stimule davantage la demande qu'une réduction tarifaire. Cette qualité repose sur la fréquence, la régularité et une vitesse commerciale attractive. En plus des avantages indéniables pour la population, l'amélioration de ces paramètres permet également de créer une spirale économique positive pour le Groupe TEC. Leur mise en œuvre dépend d'une planification stratégique locale à implémenter au plus tôt.

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

> La parole à ...

Simon COLLET, TEC Namur-Luxembourg et CeM

La demande augmente...

La fréquentation des bus et trams du Groupe TEC a quasiment doublé en 10 ans. Une bonne nouvelle à tous points de vue ? En heures de pointe, nos bus sont pleins à craquer, nos clients voyagent dans des conditions de plus en plus difficiles, les embouteillages dans les zones urbaines ralentissent la progression de nos véhicules alors que les automobilistes, de plus en plus nombreux, sont confortablement installés –seuls– dans leur voiture. Un exemple : à Namur, aujourd'hui, 50 % des personnes descendant la chaussée de Louvain le matin sont dans les bus du TEC qui progressent, au mieux, à la vitesse moyenne de 13 km/h. Mais bon, au moins, ça fait plus de bénéfice pour les TEC.

Et bien non ! Pourquoi ? Parce que le budget de fonctionnement du Groupe TEC est de plus en plus dépendant de subsides, à la suite de précédentes mesures de réduction tarifaire au premier abord bien intentionnées mais finalement à double tranchant. En effet, celles-ci ont, entre autres, entraîné une croissance de la demande qui s'exprime majoritairement en heures de pointe, mobilisant de nouveaux moyens, alors que les subsides qui restent forfaitaires avec simplement, les bonnes années, une augmentation d'1 % en termes réels, ne sont clairement pas liés à l'augmentation du nombre de voyageurs.

... et l'offre ne parvient plus à y répondre.

La fréquentation augmente et les coûts de production pour y répondre explosent. Il est très coûteux et de plus en plus difficile d'augmenter la capacité du réseau en heures de pointe : tous nos véhicules pouvant rouler sont déjà en circulation et tous nos conducteurs en service à ce moment sont donc mobilisés. Et même quand nous parvenons à augmenter ci et là notre capacité, celle-ci est de plus en plus pénalisée par l'augmentation et l'instabilité générale des temps de parcours en raison de la congestion automobile. Bref, nous atteignons

> Semaine de la Mobilité

Un bon bilan pour cette édition

Au terme de chaque manifestation de ce type, sonne l'heure des évaluations. A-t-on atteint les objectifs ? Voici quelques éléments de bilan pour chacune des actions organisées, conçues selon trois grands axes : outils de sensibilisation, initiatives sur le terrain et communication-médiatisation.

La Semaine de la Mobilité en quelques chiffres

- 100 projets locaux et régionaux
- 6 989 visites du site Internet
- 3 226 consultations du Calculateur Mobilité
- 10 familles abandonnent leur voiture une semaine
- 20 vélos électrifient le concert du vendredi
- 27 313 kilomètres parcourus par 600 travailleurs venant de 180 entreprises wallonnes
- 6,30 mètres : record pour le plus grand vélo du monde

Dans les communes

Une centaine de projets locaux et régionaux ont été organisés dans septante communes environ : soit un record de participation. Une mobilisation de terrain est en effet indispensable pour sensibiliser directement le grand public aux alternatives à la voiture individuelle : tests de vélos électriques ou pliants, présentation d'initiatives de covoiturage, déplacements scolaires à pied ou à vélo, bourses aux vélos, journées sans voiture ... Ces initiatives variées montrent un réel intérêt pour cette problématique.

Le Calculateur Mobilité

Il s'agit là d'un outil de sensibilisation intéressant, puisqu'il permet d'estimer le coût de chaque mode de déplacement en fonction du trajet effectué et donc les économies potentielles envisageables. On estime ainsi qu'en moyenne, une famille, qui renonce à une voiture, gagnerait environ 3700 euros/an. Le Calculateur est toujours opérationnel et à la disposition de tous sur le portail Mobilité de la Région wallonne : www.mobilite.wallonie.be.



Source : SPW - DGO2

Le Défi Mobilité

Dix familles de Verviers, Bastogne, Comines, Namur, Neufchâteau, Mons, Hannut, Villers-la-Ville, Waremme et Waterloo, ont décidé de laisser leur voiture au garage durant une semaine. Conclusion des participants : si tous ne comptent pas abandonner leur voiture, la plupart d'entre eux ont, depuis cette expérience, changé leur mode de déplacement quotidien, même partiellement. Modifier ses habitudes n'est donc pas impossible ! L'expérience a suscité beaucoup d'intérêt et d'échanges au sein des familles participantes.

La Caravane de la mobilité

Avec « cinq villes, cinq modes de déplacement », la Caravane de la Mobilité, véritable partenariat entre la Région, les Villes, le secteur des transports en commun et les associations partenaires (Pro Velo, Gracq, ...) est allée à la rencontre des citoyens pour leur présenter les alternatives à l'autosolisme, dans une ambiance festive.

Journée « Vélo-active »

WacyNews a déjà fait un large écho de cet événement dans son troisième numéro. C'est la Ville de Liège qui, cette année, a accueilli la journée de clôture de l'événement : une grande manifestation qui a fait la fête au vélo. Le record du plus grand vélo du monde a été battu. Avec une selle juchée à 6,30 mètres, il a parcouru ... 109 mètres. Et comme en 2012, un concert « vélo-électrifié » de Max Vandervorst, avec des instruments conçus à partir de pièces de vélo recyclées, a clôturé la journée. Vingt cyclistes ont pédalé et contribué ainsi, avec l'énergie produite, à la sonorisation et à l'éclairage du concert.

Le Défi Vélo des travailleurs

Le projet « Tous vélo-actif » vise à encourager les travailleurs à utiliser le vélo pour les déplacements domicile-travail et les entreprises à tout mettre en œuvre pour favoriser ces comportements. Un défi leur a été proposé : effectuer tous leurs déplacements vers leur emploi à vélo durant cette semaine et tenter de totaliser

au moins 16 844 kilomètres : un chiffre symbolique qui correspond à la surface de la Wallonie. Un défi largement atteint puisque 600 salariés, de 180 entreprises, ont parcouru 27 313 kilomètres.

Le top 10 des entreprises ayant accompli le plus de kilomètres est le suivant : l'Université de Liège (Ulg), Electrabel -Tihange*, Swift*, Ethias*, le Service public de Wallonie (SPW)*, la Ville de Namur, le Forem*, le TEC Brabant wallon, Gembloux Agro bio tech (Ulg)*.

Sur base de ce bilan, il faudra bientôt se projeter dans l'édition suivante avec de nouveaux projets et de nouveaux défis !

Pour en savoir plus : www.semainemob.be



Le « label vélo-actif » valorise la politique cyclable des 22 entreprises wallonnes participantes

Pour clôturer la Semaine de la Mobilité, les 22 entreprises vélo-actives ont reçu un label. Le score attribué, exprimé sous forme d'étoiles (de zéro à cinq), s'appuie sur une évaluation de la politique vélo de l'entreprise. L'objectif est de récompenser les efforts menés, tout en encourageant à progresser encore davantage. L'évaluation annuelle est réalisée par Pro Vélo. Selon l'ampleur et la qualité de leur politique cyclable, les participants cumulent des points qui déterminent ensuite le nombre d'étoiles de leur label. Les critères du label portent notamment sur :

- l'infrastructure vélo et les équipements (parking, vestiaire...) ;
- les méthodes de sensibilisation et d'information (carte d'itinéraire cyclable, exemplarité du top management...) ;
- les actions menées pour la mise en selle de nouveaux cyclistes (formations, balades organisées, coaching vélo...) ;
- les actions de fidélisation des cyclistes (remboursement d'indemnités, services d'entretien...) ;
- l'ancrage de la politique vélo (coordinateur mobilité, coursier à vélo...) ;
- la part de cyclistes en proportion des salariés habitant à moins de 5 kilomètres.

Swift détient la palme avec 4 étoiles. La clinique Sainte-Elisabeth, Colruyt et Delhaize décrochent 3 étoiles.

> Visite technique

Les CeM à la rencontre de la politique mobilité de la Ville de Metz

Le 24 octobre dernier, deux élus et une quarantaine de CeM, courageusement levés aux aurores, se sont rendus à Metz, à la découverte d'autres politiques et à la rencontre d'autres acteurs connus pour leur dynamisme en matière de mobilité. Cette visite intervenait à un moment clé puisque trois semaines auparavant, a été inauguré le système de Bus à haut niveau de service (BHNS), baptisé « METTIS ».

René Darbois, adjoint au maire, en charge de l'économie urbaine, du développement durable et solidaire, s'était déjà fait l'ambassadeur de sa Ville à Bruxelles lors d'un colloque organisé par l'IBSR en 2012 et consacré aux Villes 30. Un peu plus tôt encore, il avait guidé une délégation namuroise, Metz étant la première ville française à avoir concrétisé le concept de zone de rencontre. Il a accueilli très chaleureusement notre groupe, épaulé par toute une équipe de spécialistes, mobilisée pour cette visite. C'est lui qui a introduit la journée, apportant ensuite son expérience et son vécu en tant qu' élu. Plusieurs intervenants ont présenté, chacun dans son domaine de compétence, un pan de la politique des déplacements.

La journée a démarré, en toute logique, avec le Plan de déplacements urbains de Metz Métropole, qui constitue la référence en termes d'approche globale. La première édition du PDU, lancé en 2000, actait déjà les premiers tracés des axes structurants de transport en commun, les mesures d'apaisement de la circulation, les premiers schémas directeurs vélos et piétons. Le nouveau statut de communauté d'agglomération, qui englobe désormais 38 communes au lieu de 10, l'a conduite à réviser son PDU en 2006, afin d'adapter la politique de déplacements à ce nouveau périmètre, d'actualiser les schémas et plans directeurs, le projet phare étant la création des axes forts de transport en commun en site propre, en lien avec la restructuration du réseau urbain et la création de pôles d'échanges. Aujourd'hui, le PDU doit être évalué, le principal projet étant réalisé, et doit construire l'après-Mettis. L'outil offre



Source : Réseau CeM.

en effet suffisamment de souplesse pour être remis sur le métier et ajusté en fonction de nouvelles données.

Un second exposé a expliqué comment a été établie une hiérarchie du réseau de voiries, permettant de définir, de manière cohérente, un statut pour chacune. Le réseau structurant est composé des routes nationales, des routes départementales et des voiries de liaison interquartiers. Sa vitesse est limitée à 50 km/h. Il ceinture des quartiers qui peuvent être placés en zone 30, moyennant des aménagements aux entrées-sorties et au droit des points dangereux. La démarche prend en compte les besoins de sécurité, la protection du trafic de transit, les opportunités liées à l'entretien, le développement urbain. Elle s'appuie sur la démocratie participative qui est prise très au sérieux pour s'assurer d'une bonne appropriation des politiques et des mesures prises. Et si, hier, c'est la Ville qui s'est adressée aux comités de quartiers, aujourd'hui ce sont ces derniers qui sollicitent la Ville pour instaurer une zone 30 dans leur rue ou leur quartier. Le réseau comporte 240 kilomètres de voiries potentiellement zones 30. Environ 100 kilomètres sont effectives et 16 kilomètres sont en cours de réalisation.

Avec en centre-ville une zone piétonne de grande dimension - 4,5 kilomètres - déjà assez ancienne, et 23 kilomètres de zones 30, comment aller plus loin pour favoriser le piéton ? Le concept de zone de rencontre était susceptible de permettre le développement d'espaces tampons entre ces deux statuts de voiries, tout en autorisant le passage de la circulation. La création de cinq zones de rencontre a fait de Metz une pionnière en la matière. Aujourd'hui, des évaluations sont effectuées. Elles portent en particulier sur les vitesses pratiquées, le nombre d'accidents et les comportements des usagers - avant et après travaux - montrant ainsi l'importance de bénéficier systématiquement de données de référence. L'analyse de ces évaluations montre une diminution significative des accidents et une baisse importante des vitesses pratiquées, même si elles restent encore trop élevées (Par exemple, dans le quartier de Queuleu, 33 % des conducteurs respectent les 30km/h et 52 % roulent à moins de 40km/h).

Le Plan vélo a ensuite été présenté par le Monsieur Eco-mobilité de la Ville de Metz. La politique cyclable est devenue une priorité depuis 2010, avec un Plan qui porte sur dix ans. Les objectifs se calquent sur trois



Source : Ville de Metz.

types d'interventions : les infrastructures, l'offre de services et le développement d'une culture vélo. De 30 kilomètres d'aménagements en 2008, Metz en compte aujourd'hui 81, l'objectif étant d'atteindre le chiffre de 160 en 2020 avec 10 % de part modale en centre-ville. Le principe se base sur l'établissement d'un réseau structurant. Metz ne s'est pas lancée dans un système de vélos en libre-service mais a opté pour de la location de vélos longue durée « Velomet ».

En ce qui concerne la politique de stationnement de la ville, la situation n'est pas banale puisque la capacité a été dimensionnée sur base des besoins lors de grands événements. En conséquence, si l'offre en centre-ville est d'environ 14 500 places, en général 2 000 emplacements sont disponibles. La politique est de favoriser la rotation pour le commerce et de faciliter l'accès au stationnement pour les riverains, avec la mise en place du macaron résident sur les voiries payantes et sur les zones bleues (1 050 bénéficiaires).

Le nouveau réseau de transport public nous fut présenté par le directeur général de la TAMM (Transport de l'agglomération de Metz Métropole). Le réseau, rebaptisé « le MET », est hiérarchisé en cinq niveaux, avec deux lignes structurantes conçues comme des lignes de Bus à haut niveau de service (BHNS), une nouvelle image et une nouvelle identité visuelle. Il se décline de la manière suivante :

- METTIS : 2 lignes à haut niveau de service sur sites propres, reliées à des P+R, à partir desquelles se dessinent la ville et ses espaces publics
- LIGNE : 5 lignes structurantes et rapides
- CITEIS : 7 lignes de maillage au cœur des quartiers
- PROXIS : 12 dessertes régulières ou sur réservation vers les communes suburbaines
- NAVETTE : 1 navette de centre-ville pour se déplacer au cœur de Metz (ARTEO) et 6 dessertes régulières ou sur réservation pour des liaisons interquartiers.

Quant à FLEXO, il s'agit d'un service de soirée.

METTIS en quelques chiffres

- 2 lignes
- 17,8 km de sites propres
- 37 stations
- 400 à 500 m d'interstations
- 27 bus de 24 m
- 155 places par bus – 4 voyageurs/m²
- 12 millions d'euros/km, dépôts des bus compris
- 230 millions d'euros pour les 2 lignes
- Fréquence : 10 à 30 min/ligne

La question du choix du mode – tram ou bus – qui fait généralement débat, s'est posée d'emblée. Si le tram semblait faire l'unanimité au départ, pragmatisme oblige, c'est vers un système bus que Metz s'est tournée, moitié moins cher et offrant une capacité suffisante par rapport aux besoins. Metz a innové en la matière,

car les BHNS ne sont pas légion. Un bel exemple pour nos villes wallonnes, qui démontre une fois de plus l'opportunité et la nécessité de penser ensemble développement des transports publics et dynamisme urbain.

L'un des objectifs atteints également est la carte unique : « Simpli-Cités », permettant d'accéder à tous les réseaux de transport en commun. Un espace mobilité vient d'être créé en centre-ville : il accueille l'ensemble des services de mobilité de l'agglomération.



En parallèle avec les exposés, des visites techniques ont été organisées en quatre petits groupes, sous le pilotage dynamique de monsieur Darbois et de plusieurs responsables « mobilité » de la ville de Metz, permettant ainsi de passer de la théorie à la pratique. Difficile de ne pas être interpellé par l'approche globale qui a conduit les différentes interventions et aujourd'hui par le séduisant METTIS, dont les couleurs réchauffent la ville. Parmi les sites visités, la place de la Gare, complètement réaménagée pour favoriser le passage du BHNS non pas en sa périphérie, mais plus au centre de l'espace. Signalons également les visites du centre de dispatching du contrôle des carrefours à feux, sorte de Pérex local mis en place à l'occasion de la création de METTIS, et du centre de dispatching des bus, signalant les éléments perturbant le trafic et la progression des véhicules.

Bref, une visite riche en enseignements et en échanges pour les conseillers en mobilité wallons.

Metz ? A découvrir donc, en particulier si vous êtes un acteur de la mobilité !

Pour en savoir plus :

- les exposés de la journée sont téléchargeables : mobilite.wallonie.be/cms/home/je-suis/un-conseiller-en-mobilite/etre-conseiller-en-mobilite/les-visites-techniques.html.
- le Plan de déplacements urbains : www.metzmetropole.fr/medias/_pdfs/plaquette_pdu_web.pdf.
- le réseau des transports en commun : lemet.fr.
- la politique mobilité de la Ville de Metz : metz.fr/pages/mobilite/mobilite.php.



Source : Réseau CeM

Source : Espaces – Mobilités.

> Covoiturage

Des partenaires privés participent

L'intensification de la pratique du covoiturage constitue un axe de travail si l'on veut diminuer les émissions de gaz à effet de serre, lutter contre la congestion routière et réduire les dépenses des usagers.

Dans cette perspective, un nouveau réseau de places de parking dédiées au covoiturage vient d'être inauguré, qui associe des partenaires privés. Grâce à une convention de partenariat récemment signée, 143 places sont aujourd'hui réservées à cette pratique, sur les parkings des Decathlon d'Alleur (26 places), de Loyers (18 places) et de Wavre (29), sur les parkings Equilis de Spy (20 places) et de Maisières (20 places), enfin sur le parking du Cora de Messancy (30 places). Elles sont annoncées avec une signalétique spécifique. Ce projet s'inspire du système « Lila-covoiturage », développé en Loire-Atlantique, que nous avons présenté dans le Cemaphore 111.

Initié au sein du cabinet du ministre de la Mobilité, ce projet a reçu le soutien du ministre des Travaux Publics. Il offre à tous les acteurs concernés une véritable solution win-win. La Wallonie réalise une économie substantielle (coûts divisés par dix par rapport à la création de nouvelles places de parkings). Le partenaire privé pose un geste éco-responsable tout en pouvant bénéficier d'un apport de clientèle. Quant à l'utilisateur, il dispose d'un site sécurisant où il peut laisser sa voiture pendant la journée.

Au départ de ce projet pilote, l'objectif à trois ans est, en cas de succès, de mobiliser environ 1.500 places « privées » sur 60 parkings. Le mécanisme devrait également être étendu aux pouvoirs publics locaux. De nouveaux partenaires sont appelés à manifester leur intérêt afin de contribuer à cette dynamique au bénéfice de tous.

Pour en savoir plus :

<http://parking.carpool.be>: présentation du projet.

<http://www.carpool.be/wallonie/particulieren/parkings/index.shtml>: fiches signalétiques de chaque parking de covoiturage.

> Transport en commun

La nouvelle billettique du TEC en test en Brabant wallon

Un nouveau système est actuellement en test sur la ligne W - Braine-l'Alleud-Waterloo-Bruxelles. 200 abonnés, sur les 800 qui empruntent régulièrement ce parcours, disposent d'une carte « Mobib », qui est validée sans contact et est destinée, à terme, à remplacer les cartes papiers. Leur rôle est de communiquer au TEC leurs impressions via un questionnaire online.

En décembre prochain, l'expérience concernera aussi la ligne 365A - Charleroi Sud-Genappe-Waterloo-Bruxelles. Dès le mois de mars, d'autres lignes du TEC entrant dans Bruxelles seront également équipées. La généralisation à l'ensemble des lignes des cinq TEC, aux 400 000 abonnés et aux usagers plus occasionnels est prévue dès août 2014. D'ores et déjà, les TEC sont occupés à équiper leurs bus de nouveaux valideurs et à former leurs chauffeurs, contrôleurs, agents d'accueil... D'autres services seront progressivement liés à la carte tels que les P+R, les voitures partagées, les vélos en libre-service...

Cette carte est identique à celle qui est proposée par la STIB et le sera prochainement par De Lijn et la SNCB. Elle sera valable pendant cinq ans. Baptisée « TEC IT EASY », elle pourra être rechargée via Internet, dans 4000 points de vente en Wallonie et 170 automates de vente. En 2015, tous les moyens de transport public belges seront accessibles à partir de cette carte.

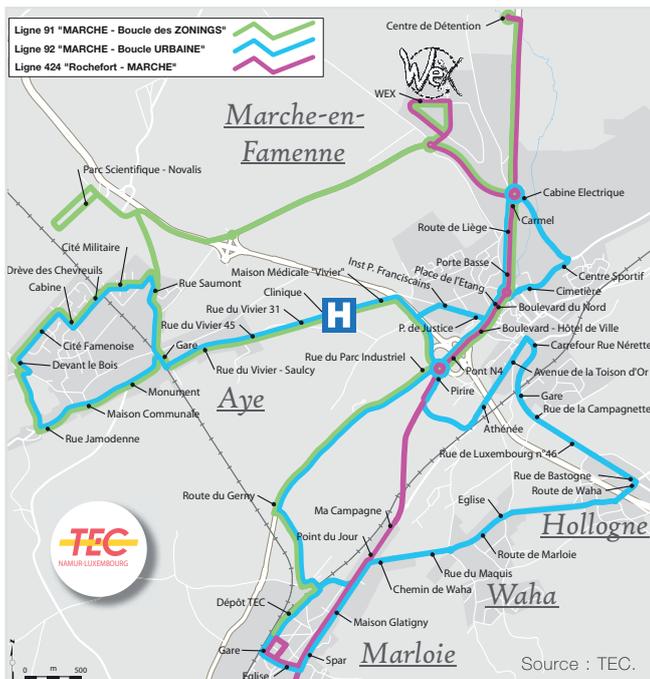
Enfin, ce système livrera diverses données qui seront exploitées à des fins statistiques et contribueront entre autres à une meilleure connaissance de la fréquentation du réseau.



> Transport en commun

Le réseau de Marche-en-Famenne redessiné

« Marche en boucle » : c'est le slogan du réseau TEC redessiné pour la desserte de Marche-en-Famenne. Une optimisation de la desserte urbaine, passant par la réorganisation des circuits et n'impliquant pas de dépense supplémentaire a vu le jour depuis le 1er novembre. Dorénavant, itinéraires et circuits tiennent davantage compte de la desserte de la prison, des zones d'activités économiques, des horaires de correspondance avec les gares de Jemelle et de Marloie... et relie certains pôles qui ne l'étaient pas.



Le nouveau réseau s'articule autour de trois axes : la ligne Rochefort-Marche, dont le tracé est prolongé jusqu'au Wex, en passant par la prison et le boulevard urbain, et de deux nouvelles lignes sous forme de boucles desservant les principaux pôles : la boucle des zonings et la boucle urbaine. Il remplace un réseau complexe de lignes issues de l'histoire et de modifications successives. D'autres lignes sont conservées mais réorganisées. Les bus couvriront 56 000 kilomètres supplémentaires par an et un Proxibus continue de desservir les villages.

> Site Internet

Le portail mobilité de la Région wallonne fait peau neuve

Avec une nouvelle architecture, une meilleure ergonomie et un design modernisé, il propose dorénavant :

- un accès par profil (citoyen / entreprise / administration / établissement scolaire / conseiller en mobilité) ou par mode de déplacement ;
- toutes les informations concernant les politiques de mobilité (Déclaration de politique régionale, Wallonie cyclable...)
- une présentation des acteurs de la mobilité avec lesquels nous collaborons ;
- les outils mis à disposition des différents profils précités afin d'améliorer leur mobilité (Plans de mobilité, Outils géographiques et pédagogiques) ;
- le centre de documentation (les publications du Réseau - CeMaphore et CeMathèque – et les publications de la Direction) ;
- des rubriques « Agenda » et « Actualité » quotidiennement mises à jour ;

Le portail dispose également d'un outil performant de recherche qui permet d'accéder facilement à l'information souhaitée. Cette nouvelle version du portail est un outil moderne de communication sur les actions et services menés par la Wallonie en matière de mobilité.

Rendez-vous sur :

www.mobilite.wallonie.be pour découvrir toute l'info mobilité de Wallonie.

Retrouvez-la également sur les réseaux sociaux :

Twitter : @WallonieMobiliT,

Facebook : <https://www.facebook.com/WallonieMobilité>.

You Tube : www.youtube.com/user/WallonieMobiliT.

> Sensibilisation

Nouvelle version du jeu Optimove

Optimove est un jeu de stratégie coopératif bilingue (français/néerlandais) qui vise à encourager les jeunes, mais aussi les adultes, à se déplacer autrement, de manière ludique et conviviale. Il sensibilise à la mobilité, à la sécurité routière et à l'environnement.

Le plateau de jeu représente une ville avec son centre et ses quartiers périphériques. Le jeu se joue en groupe de 4 à 21 personnes. Il est autant adapté à un cadre d'éducation formelle que non formelle. Les écoles, les ludothèques, les maisons de jeunes, les centres pour jeunes, les mouvements de jeunesse... utiliseront facilement le jeu au sein de leur structure. Un livret d'exploitation sur les trois thématiques précitées permet à l'animateur d'aller plus loin dans les réponses aux questions que les joueurs peuvent se poser.

La version « Optimove classic » a été spécialement conçue pour les jeunes de 13 à 99 ans. Elle existe en bois et uniquement en français (première version : 2007), ou plus légère, bilingue français/néerlandais, (version actualisée : 2013). Une version spécialement destinée aux enfants de 8 à 12 ans, « Optimove Junior » vient de voir le jour.

Le jeu a été conçu par l'IBSR et l'asbl Empreintes, avec et à la demande du Service public de Wallonie et de Bruxelles Mobilité. Il peut être emprunté auprès du Centre de documentation.

Contact : semaine.mobilite@spw.wallonie.be.



Source : SPW - DGO2

> Conseils de lecture

Pierre COURBE, *L'automobile en questions : 15 fiches pour (mieux) comprendre et décider*, IEW, 2013.

Si les stratégies globales et les normes de produits sont définies au niveau européen, leur mise en place effective est l'affaire des Etats-membres. Ceux-ci possèdent de nombreuses compétences propres (dont la fiscalité) susceptibles d'orienter en profondeur les comportements en matière de mobilité. Mais quel que soit l'outil, quel que soit le niveau de pouvoir, la question se pose avec la même acuité : dans un domaine aussi complexe, aussi technologique, aussi lourd d'enjeux économiques que celui de la voiture, comment asseoir la décision politique ? Dès lors, les décideurs doivent pouvoir compter sur une information claire et objective, détachée de tout intérêt partisan ou financier.

Cette publication fournit, en quinze fiches, les éléments relatifs à l'automobile dont devrait disposer toute personne susceptible d'influencer ou de poser des choix en matière de politiques publiques de transport.

Transflash est une newsletter mensuelle française gratuite réalisée par le Certu (Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme), la Direction de l'Équipement d'Ile de France, et le réseau des Centres d'Études Techniques de l'Équipement.

Elle traite des déplacements urbains, départementaux et régionaux. Son objectif est de donner l'information de manière concise, de nourrir les réseaux et de mettre en contact les lecteurs intéressés par une information plus approfondie.

En mettant en avant les bonnes pratiques, les innovations, les évaluations, elle veut aider à la constitution d'une culture commune sur la mobilité.

Pour vous y abonner : <http://www.certu.fr/transflash-r150.html>

Le CDDM est à votre disposition pour toutes vos recherches de documentation, que vous soyez ou non Conseiller en mobilité : n'hésitez pas à nous contacter !

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

- Janvier 2014. Démarrage d'un nouveau cycle de **formation de base de Conseiller en mobilité** (complet). Le cycle suivant est prévu été 2014.

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

- Les 5 et 6 février 2014. **Journées de l'espace public**, à Brussels Expo.

Infos : <http://www.openbareruimte.be/fr/accueil>

- Les 13 et 14 février 2014. **Salon des mandataires**, au Wex à Marche-en-Famenne.

Infos : info@wex.be
www.mandataires.be

> Humour



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

Photo de couverture - Ville de Metz. Source : IOEDD.