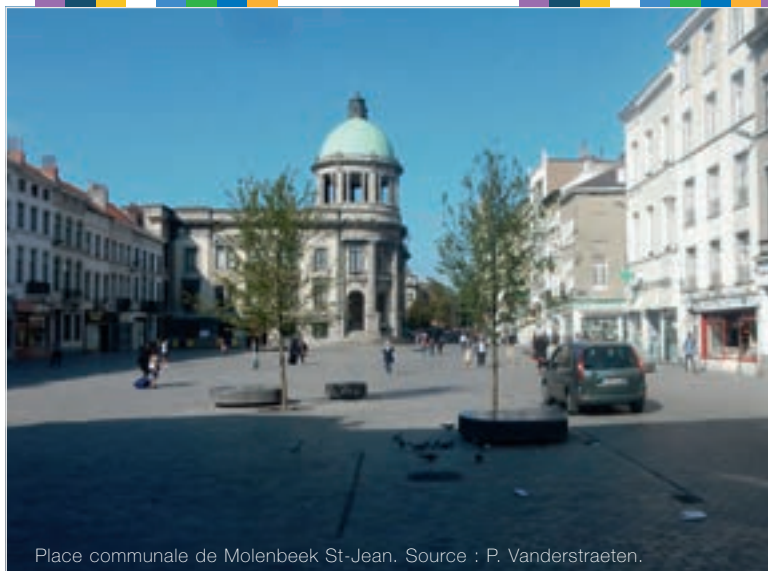


le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

- > La parole à ... Pierre Vanderstraeten
- > ComOn. L'application wallonne de covoiturage
- > Transport alternatif. SAM-Drive : nouveau venu sur le marché
- > Avira. Des véhicules adaptés à partager avec d'autres PMR
- > Allons-nous bientôt rouler au gaz de cuisine ?
- > Billettique. Quand multimodalité rime avec «Optimod'Lyon»
- > Piétonnisation. Quelques réflexions sur le projet bruxellois
- > Largeur d'un trottoir. Quelles sont les règles ?

> sommaire



Place communale de Molenbeek St-Jean. Source : P. Vanderstraeten.

> La parole à ...

Pierre Vanderstraeten, professeur à l'UCL et intervenant dans la formation de base des CeM

Espace public au sens plein

Il est toujours instructif d'observer les convergences et les divergences entre ce que les dispositifs et aménagements de nos espaces de vie conditionnent et permettent et leurs usages, leurs appropriations et leurs représentations. A cet égard et quand on y regarde de près, on doit bien admettre que tous les espaces sont loin de s'équivaloir. Ainsi, apprécier la capacité d'adaptation et le degré de convenance de nos espaces publics d'agglomération à nos pratiques sociales multiples, changeantes, ordonnées et désordonnées tout autant qu'imprévisibles ne peut que nous apporter de précieux enseignements sur leur qualité et la garantie qu'ils peuvent représenter en terme d'investissements.

En outre, le contexte d'incertitude qui pèse tant sur la pensée de l'avenir dans nos sociétés contemporaines globalisées rend la politique d'aménagement, faut-il le dire, particulièrement exigeante. Prédire et anticiper les pratiques de mobilité interdépendantes des personnes, des biens, des informations et des idées pour les prochaines décennies, terme temporel de l'investissement de nos espaces publics, relève d'une disposition de l'esprit avant tout inventive et transversale. Qui a vu venir, il y a quelques années à peine d'aujourd'hui, le développement des véhicules électriques, d'Uber et Blablacar, des applications smartphone, du yoyo des prix du pétrole... ?

La sagesse de l'aménageur ne se doit-elle pas de rejoindre l'émoi de Kierkegaard dans sa célèbre formule : « Du possible, du possible, sinon j'étouffe ! ». Comment allons-nous pouvoir convenir de l'urgence à ouvrir au plus large des possibles sociaux nos rues et nos places ? Penser des espaces accueillants et hospitaliers capables de stimuler l'intelligence et la sensibilité

collective qui n'invitent pas à des formes d'appropriation exclusive, des espaces qui signifient par nature qu'ils ne peuvent appartenir en propre à quelqu'un ou quelques uns mais qu'ils s'offrent tout à la fois irréductiblement pour chacun et pour tous.

Existe-t-il seulement quelque part un tel autre espace d'opportunités pour contribuer à faire société, pour fonder ces engagements ordinaires, non prédéterminés, corps et âmes, face aux risques de liquéfaction du corps social de plus en plus écartelé entre le proche et le lointain, le temps réel et le temps différé ? Il me plaît de songer à ce que pourrait devenir notre vie en société le jour où ses espaces publics sortiraient de leur sclérose due à l'envahissement automobile démesuré et inhibiteur.

Contact : Pierre VANDERSTRAETEN
vanderstraeten.via@scarlet.be

> Covoiturage

Voici « ComOn » : l'application wallonne de covoiturage sur votre smartphone

Pour favoriser le covoiturage, la Région wallonne vient de mettre en place la plateforme « ComOn ». En plus du portail en ligne, comon.wallonie.be, une application (iOS et Android) est proposée.

L'application ComOn est reliée à carpool.be, la plus grande banque de données de covoiturage en Belgique, créée par l'asbl Taxistop. L'objectif est de renforcer l'offre en covoiturage en Belgique. Elle a été développée afin de permettre une communication plus locale, donc plus ciblée et plus pertinente, vers les automobilistes wallons. Ce sentiment d'appartenance à une communauté plus restreinte devrait favoriser la confiance entre utilisateurs et donc stimuler la pratique.

Que l'on soit conducteur ou passager, l'application permet de trouver l'offre de covoiturage la plus adéquate pour un trajet régulier ou occasionnel, en Belgique ou à l'étranger. Les covoitureurs entrent en contact via une messagerie interne ou directement par téléphone. Ils s'accordent sur une heure et un lieu de rencontre. L'intérêt de l'application réside également



dans l'existence d'évaluations qui permettent de laisser un commentaire sur son partenaire de covoiturage et ainsi de renforcer la confiance entre utilisateurs et dans le système.

L'application permet donc un appariement entre covoitureurs. On parle bien ici de trajets qui auraient été effectués par le chauffeur, même si celui-ci n'avait pas trouvé de passager. C'est l'exemple type du travailleur qui se rend vers son lieu de travail et qui souhaite partager ses navettes. Le chauffeur et le passager s'arrangent sur une indemnisation qui couvre le partage des frais de la voiture. Le chauffeur ne peut en aucun cas faire de profit sur son trajet.

Ainsi, ComOn recommande au passager une participation aux frais de 8 cents par kilomètre. Ce montant est basé sur l'indemnité kilométrique établie par l'Etat et fixée à 34,12 cents. Etant donné qu'une voiture peut transporter jusqu'à 4 occupants, si chacun participe à concurrence de 8 cents, les 34 cents légaux sont presque atteints.

Durant les premiers jours qui ont suivi le lancement de ComOn on enregistrait déjà près de 500 chargements.

Contact : Sandrine VOKAER – svo@taxistop.be
Pour en savoir plus : comon.wallonie.be

> Transport alternatif

SAM-Drive : nouveau venu sur le marché

Sécurité, Autonomie et Mobilité (SAM) à tous et à toute heure du jour et de la nuit : c'est l'ambition de ce service de navettes de proximité, qui se veut complémentaire aux transports publics et privés et est à la disposition des habitants de trois communes du Brabant wallon : Lasne, La Hulpe et Rixensart.

La fréquence et les horaires des transports en commun n'étant pas toujours compatibles avec les besoins, Michel Renders a initié ce projet il y a un an. Celui-ci connaît une belle croissance. De deux véhicules au départ, il en comporte maintenant huit, ce qui permet

de satisfaire une cinquantaine de réservations par jour.

Le concept rentre dans la réglementation taxi et est agréé par la Région wallonne. Les véhicules de 8 passagers sont conduits par des chauffeurs en possession du certificat de capacité professionnelle et adhérant à la charte SAVE¹. L'entreprise est à finalité sociale. Les chauffeurs sont des demandeurs d'emploi, ce qui leur permet de réintégrer le marché du travail avec une activité qui leur plait.

Le projet a évolué afin de s'adapter à la demande. Lancé sur la commune de Lasne, il s'est étendu ensuite à La Hulpe et à Rixensart. Au début, le service était destiné aux jeunes, puis il a proposé des trajets jusqu'à l'aéroport, pour enfin répondre aux besoins de déplacement de tous et à toute heure : navetteurs, activités parascolaires ou pour seniors, sorties culturelles, shopping, soirées de jeunes...

Le prix du trajet est indépendant de la distance parcourue au sein des trois communes. Il est dégressif en fonction du volume de trajets réservés (en journée) et du nombre de personnes partant d'un même lieu (en soirée).

Il s'agit d'un service de transport à la demande. L'usager a le choix entre un service « d'arrêt à arrêt » ou « de porte à porte ». Une soixantaine de points d'arrêt existent dans les trois entités concernées. Les réservations se prennent par mail ou par téléphone. Les navettes ne suivent pas un trajet fixe à horaire prédéfini et ne tournent jamais à vide. Elles privilégient toujours le trajet le plus court et le plus rapide. Il arrive qu'elles prennent plusieurs personnes sur un itinéraire.

Le budget reste toutefois un frein au développement de cette initiative, même si les communes de Waterloo et de Braine-l'Alleud se disent intéressées. Le service n'est toujours pas rentable, malgré la contribution des communes à la communication et à la promotion du projet.

Infos : www.sam-drive.be

¹ Cfr. : www.pevr.be



> Autopartage

Des véhicules adaptés à partager avec d'autres PMR

Faire adapter un véhicule pour le transport de personnes à mobilité réduite est complexe et coûteux. De ces constats est né le projet Avira. L'objectif est de partager ce type de véhicule, afin de permettre à ceux qui n'en disposent pas d'en utiliser un quand ils en ont besoin, et à ceux qui ont investi de l'argent, de récupérer une partie des frais.

Les véhicules peuvent appartenir aussi bien à des centres de soins, à des services résidentiels ou encore à des particuliers. Dans ce cas de figure, ils sont alors partagés avec le voisinage, que ce soit pour l'utilisation du véhicule parce-qu'il est adapté, ou tout simplement pour le besoin d'un véhicule motorisé.

Susciter ce type de partenariat constitue l'objectif du projet Avira qui a vu le jour en Flandre en 2013 et à Bruxelles au printemps dernier. Une dizaine d'ASBL ont déjà manifesté leur intérêt. Cette initiative a été lancée par l'ASBL Pegode avec le soutien d'Autopia (voitures partagées entre particuliers) et de Taxistop. Ensemble, ils ont créé la plate-forme Avira.

Avira apporte un cadre juridique, une grille tarifaire, un contrat d'assurance et travaille à l'élaboration d'un système de calendrier interactif permettant de connaître l'offre et la demande en temps réel. A terme, elle souhaite développer un système de carte magnétique permettant d'accéder au véhicule lorsque le propriétaire est absent, ou encore un ordinateur de bord qui calculera les distances parcourues.

Une réflexion est en cours pour tenter de résoudre un point juridique qui peut aujourd'hui représenter un frein au système. En effet, lorsqu'un particulier achète un véhicule adapté, celui-ci est exonéré de la TVA si le véhicule est utilisé uniquement à des fins personnelles.

Communes, centres de santé, associations, mais aussi tous les particuliers qui possèdent une voiture adaptée peuvent faire partie du projet et intégrer la plate-forme.

Infos : www.autopartage.be/avira.fr

> Véhicules

Allons-nous bientôt rouler au gaz de cuisine ?

Les premières pompes au gaz naturel (CNG - compressed natural gas) ont fait leur apparition en Wallonie : à Tournai et à Nivelles. D'autres devraient être opérationnelles d'ici peu. Elles sont déjà implantées en Flandre où l'on en comptabilise une trentaine.



Tournai, première station CNG de Wallonie.
Source : <https://www.linkedin.com/company/enora---cng>

Le CNG est le même gaz naturel que celui qu'on utilise pour cuisiner et pour se chauffer.

Quels avantages ?

Ce gaz présente l'avantage de pouvoir être stocké à température ambiante. Etant plus léger que l'air, il n'est pas soumis à l'interdiction d'accéder aux parkings souterrains. Il est moins polluant et moins cher que le LPG. On estime qu'il émet vingt fois moins de particules fines que l'essence et le diesel et 12 à 27 % moins de CO₂. Selon sa version « pauvre » ou « riche », il est vendu de 0,88 euro à 1,03 euro le kg, soit un coût moyen de 5 cents au kilomètre et revient donc 20 à 30 % moins cher que l'essence ou le diesel. La combustion plus propre du gaz naturel conduit aussi à moins de frais d'entretien et à une durée de vie du moteur plus longue que celle d'un moteur essence ou diesel. Les réservoirs des véhicules permettent de stocker de 15 à 21 kg de gaz, ce qui offre une autonomie de 300 à 450 kilomètres.

Et quels inconvénients ?

Stocké dans des bonbonnes intégrées dans le plancher d'une voiture, le CNG peut servir de carburant à n'importe quel véhicule équipé d'un moteur à explosion ou d'un moteur à combustion, moyennant une modification simple mais coûteuse (de 2 000 euros à 4 000 euros selon les modèles de voiture). L'achat d'un véhicule neuf équipé au CNG représente un surcoût d'environ 2 000 euros. Il est souvent équipé d'un double réservoir (gaz / autre carburant), permettant de passer à l'autre carburant lorsque la réserve de CNG est vide. Peu de stations services proposent actuellement du CNG.

La situation en Europe et ailleurs

Les flottes captives de véhicules (taxis, bus) sont intéressées par ce type de carburant. Ces véhicules peuvent s'approvisionner très simplement : à l'aide d'une arrivée de gaz équipée d'un compresseur adapté. En Allemagne, en Italie, aux Pays-Bas, en Norvège,

en Suède et en France, des véhicules particuliers, des camionnettes, des camions et des bus roulent au CNG. En Belgique, on dénombre actuellement environ 2 000 véhicules équipés, pour plus de 100 000 en Allemagne, 1,5 million en Europe de l'Ouest et plus de 20 millions dans le monde.

> Billettique

Quand multimodalité rime avec « Optimod'Lyon »

Optimod'Lyon est une application mobile qui offre le service d'un GPS urbain multimodal en temps réel et prédictif. Elle propose une information géolocalisée pour l'ensemble de l'offre de mobilité : marche à pied, vélo, transport en commun (train, métro, tram, bus...), taxis, offre de vélos en libre-service, offre de stationnement... Le tout est réactualisé en temps réel en fonction des chantiers, des événements climatiques, des informations routières...

Le calculateur d'Optimod'Lyon est alimenté par près de 20 millions de données chaque jour. Il fournit une information en temps réel à laquelle s'ajoutent des informations prédictives à une heure sur le trafic routier, grâce à des algorithmes combinant des informations en temps réel et historiques de trafic. Selon ses concepteurs, cette prédictivité, aujourd'hui fiable à 80 %, va devenir de plus en plus précise.

Il propose toutes les solutions possibles pour se rendre d'un point à un autre de la métropole, associant ou pas, suivant les souhaits de l'utilisateur, plusieurs modes. Certains usagers prennent conscience, ainsi, que leurs habitudes de déplacement ne sont pas forcément les plus efficaces.

Il a d'abord fallu mettre au point un système de standardisation et de collecte des données qui sont centralisées dans la plateforme de la métropole « Grand Lyon Smart Data ». Il s'agit des horaires théoriques et en temps réel du réseau de transport collectif, des temps de parcours réels des voitures en ville et sur autoroute, de la disponibilité des places de parking en ouvrage et bientôt sur voirie, de la disponibilité des vélos en libre-service... Le service de voiture partagée Bluely devrait bientôt être opérationnel et les concepteurs du projet réfléchissent à l'intégration d'un système de covoiturage dynamique dans le cadre du projet européen Opticities.

L'objectif d'Optimod'Lyon est de mettre en place des services de haut niveau pour les usagers (personnes et logistique urbaine) en parfaite cohérence avec la politique publique. Ce projet est le résultat d'un partenariat entre le Grand Lyon, des entreprises et des laboratoires publics de recherche.

Pour en savoir plus : www.optimodlyon.com/



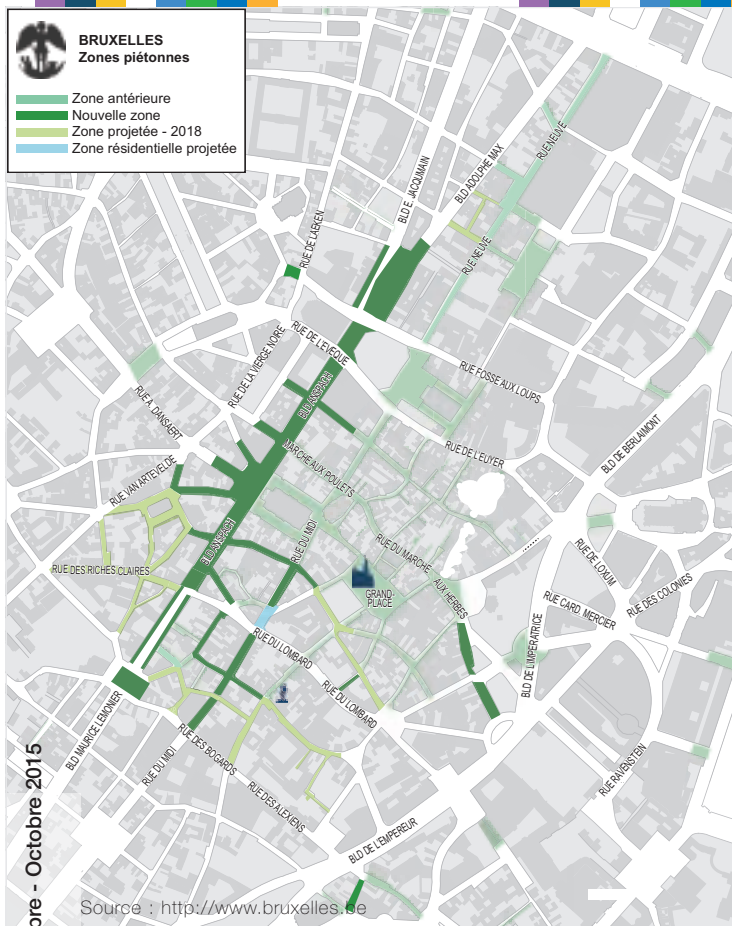
○ Depuis le 1er octobre, tous les cyclomoteurs et quadricycles légers doivent être équipés d'une plaque d'immatriculation. Une période de tolérance est toutefois prévue pendant une période d'un an. Les chaises roulantes électriques n'auront toutefois pas besoin de telles plaques. Les segways, trottinettes électriques, pocket bikes et vélos électriques, sont également dispensés, à moins que leur moteur ne puisse les propulser à une vitesse supérieure à 25 km/h...

○ Le plastique recyclé va-t-il un jour remplacer l'asphalte sur nos routes ? La société néerlandaise VolkerWessels, spécialisée dans les travaux routiers, vient de présenter un projet de voirie réalisée en plastique recyclé. Il s'agit d'une expérimentation. L'objectif est d'utiliser du plastique recyclé principalement issu des déchets récupérés dans les océans de la planète. 2 % des émissions de gaz à effet de serre liés à l'activité routière, seraient dû à l'utilisation de l'asphalte. De nombreuses difficultés techniques devront être résolues. La Ville de Rotterdam pourrait accueillir le premier prototype.

Source : VolkerWessels

○ A Pékin, on peut payer son ticket de métro avec des bouteilles en plastique à recycler. Chaque fois qu'une bouteille est déposée, la machine compacte la bouteille et le compte de la personne est crédité de points. Il faut quand même 20 bouteilles pour payer un trajet plein tarif. Le tri sélectif n'étant pas encore très développé, ce type d'initiative constitue une avancée non négligeable.





> Piétonnisation

Bruxelles : quelques réflexions sur le projet...

Rendre Bruxelles respirable pour ses habitants, pour les commerces et pour les visiteurs... Tout un programme ! Aujourd'hui, la Ville a fait le choix d'interdire le trafic automobile sur une surface de 50 hectares dans le Pentagone, soit un doublement de la surface initiale. La mesure la plus spectaculaire concerne la piétonnisation d'une partie du Boulevard Anspach.

Des travaux d'aménagement seront réalisés pour transformer celui-ci en promenade, avec la plantation d'arbres, la mise en place de mobilier urbain... Ils devraient être terminés d'ici deux ans. D'ici là, des éléments légers orientent l'utilisation de l'espace public.

Parallèlement, la Ville a élaboré un plan de circulation, appelé aussi « mini-ring » par les détracteurs du projet, afin de permettre aux véhicules de contourner la zone piétonne. De nouveaux sens de circulation, de nouveaux trajets des transports en commun et de nouveaux positionnements des arrêts en découlent. Les bus ne circulent pas dans le piétonnier et le réseau comporte aujourd'hui davantage de ruptures de charge. La Ville annonce également la création de 1 600 emplacements de stationnement, dans 4 parkings en ouvrage,

à construire. Une phase de test de 8 mois est prévue, la situation sera évaluée à l'issue de cette période.

En ce qui concerne les véhicules qui pourront accéder au piétonnier, ils doivent disposer de laissez-passer, de badges ou de codes d'accès. Les livraisons, chargements et déchargements sont autorisés de 4h à 11h du matin. C'est durant cette plage horaire que les cars de touristes ont accès à la zone pour embarquer – débarquer leurs passagers, ainsi que les riverains qui ne disposent pas de garage (ceux qui disposent d'un garage ont un accès permanent). Les taxis ont aussi un accès limité, pour embarquer et débarquer leurs clients.

Le projet fait bien sûr couler beaucoup d'encre... Les critiques et les questions sont nombreuses et vont dans tous les sens. Quel projet de ville et de société sous-tend le projet ? Plusieurs petits piétonniers ne seraient-ils pas plus pertinents qu'un seul grand ? A-t-on bien pris en compte les conséquences des reports de trafic ? La création de nouveaux parkings est-elle cohérente avec une volonté d'assurer une circulation fluide ? Le contexte social du quartier ne va-t-il pas générer des situations d'insécurité ? Quelles seront les conséquences pour les commerçants ?

Alors, des piétonniers, pourquoi ? Pierre Vanderstraeten¹ rappelait récemment dans une interview² que « La vocation de ces lieux centraux est avant tout d'accueillir la vie sociale, la vie publique. Cela doit largement l'emporter sur la fonction de transit (...). Le défi à relever maintenant consiste à maintenir cette animation. Les initiatives ne doivent pas uniquement venir de la Ville. Les habitants doivent prendre le relais, s'approprier les lieux pour faire vivre la ville autrement. » Il plaide pour « un cœur historique entièrement dessiné pour accueillir la vie publique dans toute l'étendue de ses formes d'expression avec des intensités variables : piétonnier, semi-piétonnier (modifier l'usage selon le moment de la journée ou de l'année), zone de rencontre, zone résidentielle. »

La Ville de Gand

... a opté dès 1996 pour l'instauration d'un vaste piétonnier, couvrant aujourd'hui l'ensemble de son centre historique conservé, soit 35 hectares. La ville privilégie clairement les transports en commun même si elle a ménagé la voiture avec la création de 9 parkings publics d'une capacité totale de 5 000 places à l'intérieur du ring R40, l'équivalent de la petite ceinture à Bruxelles. Il reste encore du travail pour améliorer la fréquence des trams et des bus, d'autant qu'il est prévu de doubler la superficie piétonne en 2016. L'impact sur le commerce apparaît comme positif, l'ensemble des surfaces commerciales est exploité. La Ville a vécu des débats difficiles portant sur la place de la voiture, le rôle des parkings et des boucles de dessertes...

¹ Pierre Vanderstraeten est professeur à la Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale, d'urbanisme LOCI (UCL) et coordinateur scientifique au CREAT.

² La Libre, 17 Août 2015.



Source : <http://www.lavenir.net>



Question de CeM

Largeur d'un trottoir. Quelles sont les règles ?

Petit rappel. Le terme « trottoir » est apparu bien tard dans le code de la route : en 2002, à l'occasion de l'apparition du « code de la rue ». Il est défini comme étant la « partie de la voie publique, en saillie ou non par rapport à la chaussée, qui est spécifiquement aménagée pour la circulation des piétons, revêtue de matériaux en dur et dont la séparation avec les autres parties de la voie publique est clairement identifiable par tous les usagers¹. »

Ce que dit la réglementation

Le CWATUP détermine une série de dimensions à respecter lorsque l'on conçoit un trottoir². Ainsi : « Les trottoirs (...) répondent aux caractéristiques suivantes : 1° un cheminement permanent est libre de tout obstacle sur une largeur minimale de 1,5 mètre et sur une hauteur minimale de 2,2 mètres mesurée à partir du sol. (La pente transversale de ce cheminement ne dépasse pas 2 centimètres par mètre). 2° au droit d'un obstacle dont la longueur ne dépasse pas 50 centimètres, la largeur minimale peut être réduite à 1,2 mètre pour autant qu'aucun autre obstacle ne soit présent à moins de 1,5 mètre. » Le CoDT, prochainement d'application, indique que cette réglementation restera d'application³.

Le code de la route ne fixe pas de règles quant à la largeur des trottoirs.

Que faire lorsque la voirie est étroite et ne permet pas de donner la largeur minimum requise ?

A l'impossible... Toutefois, plusieurs éléments sont susceptibles d'être pris en considération et de conduire à donner plus d'espace au piéton. En fonction de la fréquentation, existante ou potentielle, quelques questions méritent donc d'être posées. Par exemple, cela a-t-il du sens :

- de revoir le plan de circulation et mettre la rue concernée en sens unique ;
- de supprimer une bande de stationnement ;
- de donner à la rue le statut de zone résidentielle ou de rencontre ? Dans ce cas, il n'y aura plus de trottoir mais

une rénovation complète de la voirie sera probablement nécessaire ;

- de prévoir un trottoir plus large (à la norme ou davantage) d'un côté, et plus étroit de l'autre ...
- ...

Comment dimensionner un trottoir en fonction de la fréquentation existante ou attendue ?

Rappelons que les dimensions fixées dans le CWATUP constituent un minimum. Elles visent à permettre le passage d'une personne à mobilité réduite dans des conditions correctes, mais ne constituent en rien un standard !

En Région de Bruxelles Capitale, le Règlement régional d'urbanisme impose également une largeur de trottoir de 1,5 m minimum. En France, la réglementation fixe un minimum absolu de 1,4 m, tout en recommandant une largeur de 1,8 m. Au Canada, la règle de l'art recommande une largeur de trottoir minimale de 1,5 m et lorsque celui-ci est contigu à une chaussée qui reçoit un trafic important, il est d'usage de prévoir une largeur de 1,8 m. A proximité des grands pôles d'activités, il est nécessaire d'adapter la largeur du trottoir en conséquence, avec un minimum de 2 m. Dans son référentiel sur l'espace public, le Grand Lyon considère qu'une largeur de 2 m est assez confortable et 2,5 m est confortable pour permettre le croisement de piétons.

Le dimensionnement du trottoir tiendra compte des flux de piétons, comme de la présence de commerces et de services, d'emplacements de stationnement, d'une piste cyclable, d'un arrêt de bus, d'obstacles (arbres, mobilier urbain...), de la vitesse autorisée...⁴ Sa conception nécessite donc une attention importante à de nombreux détails qui caractérisent l'espace public mais commence par une vision globale de son rôle.

¹ Code de la route. Article 2.40.

² CWATUP. Règlement général sur les bâtiments relatif à l'accessibilité et à l'usage des espaces et bâtiments ou parties de bâtiments ouverts au public ou à usage collectif par les personnes à mobilité réduite. Articles 414 et 415/16.

³ Avant-projet de décret, modifiant le décret du 24 avril 2014 abrogeant les articles 1er à 128 et 129quater à 184 du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Energie et formant le Code du Développement Territorial – 2ème lecture.

⁴ Cfr. la Cemathèque 39. La marche : au cœur de la mobilité communale, juillet 2014, l'cedd pour le compte du SPW, Namur.



> Lu pour vous ...

Circuler - Quand nos mouvements façonnent les villes, Editions Alternatives, 2012.



La circulation des hommes et des marchandises, l'évolution des modes de transport et des technologies ont depuis des millénaires façonné et, parfois, bouleversé la physionomie de nos villes et de nos paysages.

Rues, places, autoroutes, voies ferrées, ports, gares, aéroports: autant d'archétypes qui jalonnent

l'histoire de nos territoires et qui trouvent leur origine dans la nécessité et le désir permanent des hommes de circuler pour aller à la rencontre de l'autre.

Du Moyen Âge à nos jours, cet ouvrage abondamment illustré, retrace l'évolution urbaine générée par cette mobilité, et montre que la ville est le produit d'un subtil équilibre, à ajuster sans cesse, entre le mobile et l'immobile, et que sa composition articule depuis toujours les lieux où l'on reste et les lieux où l'on passe.

Jan Gehl, Pour des villes à échelle humaine, Ecosociété, 2013.



Aller au travail à pied ou en vélo sans risquer de se faire écraser par un véhicule, marcher le long d'une rue bordée d'arbres et de façades attrayantes, voilà à quoi pourrait ressembler une ville à échelle humaine. Malheureusement, l'architecture et l'urbanisme accordent encore trop souvent la priorité à la circulation automobile. Ils négligent par le fait même la fonction de l'espace urbain comme lieu de rencontre.

Jan Gehl propose de renverser cette perspective et de remettre l'humain au centre des préoccupations de l'urbanisme. Dans ce livre richement illustré, il présente des pistes d'action concrètes pour développer des villes animées, en misant sur les déplacements à pied et en vélo. Cette entreprise fait non seulement appel aux décideurs, elle exige aussi la participation active de la société civile et ne nécessite pas d'investissements majeurs. C'est un projet à la portée de toutes les villes, visant simplement à créer du bien-être collectif.

Ces deux ouvrages font partie de la bibliographie conseillée dans le cadre de la formation de Conseiller en mobilité qualifié.

Info : 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

- Les 24 et 25 novembre 2015. Formation continue des CeM. **Règlement du gestionnaire de voirie**, au Cap Nord, à Namur.
- Janvier 2016. **Démarrage d'un nouveau cycle de formation de base**

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

> Humour



Commune de Saint Cergues (France)

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 : Nivelles, Grand-Place - Source : ICEDD.