

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

- > Le réseau des CeM sous la loupe
- > La première zone à basses émissions : c'est à Anvers
- > Accessibilité. Des Awards pour les Villes européennes exemplaires
- > Un quiz pour évaluer sa connaissance du code de la route
- > Implantations commerciales. A Charleroi : en transport en commun
- > Les cartes de paiement « tous modes » : c'est déjà pour aujourd'hui
- > Des idées originales pour compléter la signalisation routière : une bonne idée ?

> sommaire

Fin de l'année 2016, le réseau des CeM a lancé une nouvelle enquête auprès de tous les abonnés à ses publications et des CeM en particulier. Celle-ci portait sur les outils et les activités régulièrement proposés. Il s'agissait de prendre la température auprès de son public-cible afin d'évaluer le travail accompli et de se réorienter, si besoin, pour répondre au mieux aux attentes.

Les avis reçus montrent un intérêt important pour les publications du réseau : Cemaphore et Cemathèque, avec toutefois une moins bonne connaissance du Cematelier, qui ne comporte encore que 5 numéros et propose des notes méthodologiques élaborées dans le cadre des ateliers de formation. Les lecteurs du Cemaphore sont particulièrement demandeurs d'exemples concrets et d'informations réglementaires. Quant à la Cemathèque, ils sont plus de 90 % à indiquer que le traitement des sujets répond à leurs préoccupations.

Les trois formules proposées en matière de formations, à savoir en auditoire, en atelier ou en visite technique, rencontrent un intérêt à peu près comparable, mais un peu plus faible pour les ateliers. Ces derniers visent, la plupart du temps, un public communal et nécessitent une participation très active de chacun !

En matière de dossiers thématiques et de sujets de formation, les répondants ont mentionné un grand nombre de sujets qui sont régulièrement traités : réglementation routière, aménagements de réduction des vitesses, mobilité scolaire, mobilité rurale, zones 30, intermodalité... auxquels il faut ajouter un intérêt assez marqué pour les nouvelles technologies et les nouveaux outils et services en cours de développement. Le réseau des CeM sera attentif à revenir sur ces grands thèmes, tout en étant proactif par rapport à des problématiques d'actualité, susceptibles de modifier, à terme, les pratiques en matière de déplacements.

Parmi les thèmes suggérés dans l'enquête, les répondants confirment que villes moyennes et mobilité, information et données numériques, smart mobility, méritent d'être traités. La mise à disposition de fiches de bonnes pratiques constitue aussi un besoin auquel le réseau des CeM pourrait répondre à terme.



D'autres sujets sont encore sur la table. Quel rôle vont jouer les réseaux sociaux en matière de communication ? Si la Direction de la Planification de la mobilité joue cette carte, de nombreuses communes et institutions publiques apparaissent encore peu intéressées et restent trop en retrait.

Le réseau va poursuivre sa route, tout en prenant en compte, au mieux, les suggestions des uns et des autres, qui s'inscrivent dans la continuité des outils et des activités déjà en place. Une visite technique à l'étranger est en préparation. Un nouveau look pour le Cemaphore, dorénavant uniquement numérique, est prévu dès cet automne et un programme de formation basé sur des problématiques sensibles d'une part, sur l'actualité d'autre part se dessine... Nous n'en dirons pas plus, mais nous vous réservons de belles surprises !

Merci encore à tous ceux qui ont participé à cette enquête.

Le réseau est là pour vous... Posez-lui des questions, faites-lui des suggestions, sollicitez son centre de documentation... N'hésitez pas : la porte est ouverte !

La rédaction



Première zone belge à basses émissions : c'est à Anvers

Le 1^{er} février dernier, la Ville d'Anvers a mis en place une zone de basses émissions (Low Emission Zone – lage-emissiezone LEZ) : une première belge ! Celle-ci couvre un périmètre qui englobe le centre-ville et une partie de la rive gauche (20 km²). L'objectif est d'améliorer la qualité de l'air en limitant les émissions de particules très fines et de suie. Ce type de mesure a déjà été mis en œuvre dans 200 autres villes et régions européennes, pour certaines de longue date.

Ce que prévoit le code de la route

Petit rappel. En 2014, une définition a été ajoutée au code de la route : la « Zone de basses émissions ». Il s'agit d'une « zone dont l'accès aux véhicules motorisés fait l'objet d'une politique d'accès sélective justifiée par des motifs liés à la qualité de vie, en particulier à cause des nuisances provoquées par ces véhicules motorisés sur l'environnement et la santé par la mauvaise qualité de l'air. Le début de la zone est signalé par le signal F117 et la fin par le signal F118 » (article 2.63).

Le rôle des Régions

Avant une possible mise en œuvre par les gestionnaires de voirie, les Régions doivent déterminer les catégories de véhicules admis ou pas à circuler dans ces zones. Le décret flamand du 27 novembre 2015, relatif aux zones de basses émissions, confère aux villes et communes flamandes la compétence pour créer ces zones et fixe différentes modalités.

À Anvers, qui est concerné ?

La mesure vise tous les véhicules à quatre roues et plus. Les véhicules belges étant connus via la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV), leur enregistrement n'est pas nécessaire. Aujourd'hui, les véhicules diesel Euro 3 sans filtres à particules doivent s'acquitter d'une taxe (1 jour, 1 semaine, 1 mois, 1 an) et les véhicules plus anciens n'ont pas accès à la zone de basses émissions. Les véhicules étrangers doivent au préalable enregistrer leur véhicule. Les conditions d'accès sont identiques à celles des véhicules belges, à quelques nuances près.

Les critères d'accès vont se durcir progressivement puisque, dès 2020, seuls les véhicules essence Euro 2 et diesel Euro 5 pourront accéder sans frais, les diesel Euro 4 seront astreints à payer une taxe et les plus anciens seront interdits. Dès 2025, les mesures seront plus contraignantes encore.



Surveillance et identification des véhicules

Des caméras de vidéosurveillance ont été placées aux limites de la zone. Elles scannent les plaques d'immatriculation et les comparent à la liste des véhicules autorisés. Les véhicules qui ne figurent pas sur la liste sont soumis à une amende de 125 euros.

Bientôt d'autres régions et villes belges

Anvers et Bruxelles dépassent les normes européennes d'émissions de particules fines et sont donc tenues de prendre des mesures.

Ainsi, la Région de Bruxelles-Capitale se prépare à emboîter le pas dès le 1^{er} janvier 2018, en interdisant l'accès sur tout son territoire (161 km²) aux véhicules diesel Euro 1 ou inférieurs, en 2019 aux Euro 2, en 2020, aux Euro 3, en 2022 aux Euro 4, et en 2025 aux Euro 5. Des restrictions sont également de mise pour les véhicules à essence.

Malines annonce la création d'une LEZ mi-2018 et Gand dès 2020.

En Wallonie, un projet de décret est en préparation, fixant le cadre juridique qui permettra de restreindre la circulation de manière permanente dans des zones déterminées. Plusieurs villes wallonnes réfléchissent déjà à sa mise en œuvre.

Une mesure parmi d'autres pour améliorer la qualité de l'air en ville...

Le péage urbain constitue une autre mesure qui permet d'améliorer la situation. Le développement des modes de déplacement alternatifs en offre une également, impliquant des mesures favorables au transport en commun, à la marche et au vélo.

Pour en savoir plus :

lez.antwerpen.be/slimnaarantwerpen.be
lez.brussels
stad.gent/natuur-milieu/lage-emiss/faq-lage-emissiezone
mechelen.be/mechelen-gaat-lage-emissiezone-invoeren



© Het Geel Punt

> Accessibilité

Des Awards pour les villes européennes exemplaires



Les villes de l'Union européenne de plus de 50 000 habitants étaient invitées à participer à la septième édition des Access City Awards. Ce prix européen récompense celles qui prennent des initiatives exemplaires en vue d'améliorer l'accessibilité en milieu urbain dans tous les domaines (environnement bâti, espaces publics, infrastructures de transports, informations et technologies, services publics...), qui s'engagent à poursuivre leurs efforts en la matière et qui adoptent des initiatives pouvant servir de modèle à d'autres villes.

Un jury a examiné les 43 candidatures en provenance de 21 Etats membres. Frédérique Laumont, conseillère en accessibilité chez Atingo, en faisait partie.

C'est la Ville de **Chester** qui a reçu le premier prix, en raison des mesures prises tant dans le secteur public que par des entreprises privées pour faciliter l'accès à son patrimoine. En particulier, en matière de mobilité, tous les bus et taxis sont accessibles aux PMR, des fauteuils roulants peuvent être loués, l'information sur l'accessibilité est particulièrement pertinente. La ville a même constaté que ces actions en faveur d'une accessibilité pour tous ont des retombées économiques positives.

La Ville de **Rotterdam** sensibilise et implique ses habitants à collaborer à l'élaboration d'une politique d'accessibilité par quartier, et à ce titre notamment a obtenu le second prix. L'enjeu, entre autres, est de permettre à la population âgée de vivre chez elle le plus longtemps possible.

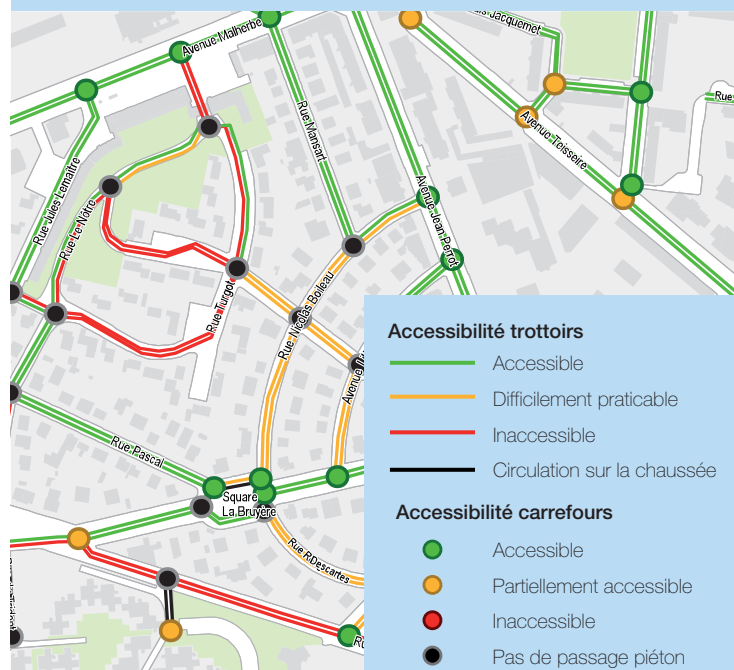
Quant à la Ville de **Jurmala** (Lettonie), elle déploie de beaux efforts en matière d'accessibilité à la mer et aux activités sportives dans le cadre d'une politique de ville saine : un objectif de santé publique et de qualité de vie...

Pour en savoir plus :

<http://ec.europa.eu/social/main.jsp?langId=en&catId=1141&eventsId=1113&furtherEvents=yes>

La Ville de Grenoble déjà récompensée deux fois

Elle attire aujourd'hui de nombreux visiteurs et délégations, curieux de découvrir la mise en œuvre de son schéma directeur d'accessibilité.



Celui-ci dresse un état des lieux de la voirie et des bâtiments publics communaux. Il est complété par un plan d'action, un programme pluriannuel de travaux d'accessibilité, établi chaque année en lien avec le programme des travaux de proximité, le programme de réfection des chaussées et les demandes des habitants. Il donne les orientations pour les trois années à venir.

La Ville travaille au quotidien sur l'accessibilité, à revoir tous les cheminements, repenser la voirie, les carrefours... C'est un chantier très long, mais elle estime que plus une ville est accessible, plus ses habitants sont actifs, retrouvent plus aisément un emploi et sont parties prenantes dans la vie de la Cité.

Pour en savoir plus :

grenoble.fr/50-handicap-et-accessibilite.h

> Sécurité routière

Un quiz pour évaluer sa connaissance du code de la route

La première édition du grand « quiz de la route » en Wallonie a intéressé de nombreux participants. Une initiative qui a pour but de s'évaluer, et aussi, de rafraîchir ses connaissances en matière de code de la route. Elle était proposée aux citoyens, aux entreprises, et aux clubs de football de la Pro League.

Entre le 17 octobre et le 30 novembre, 70 000 personnes se sont rendues sur le site Internet



(www.quizdelaroute.be). Les entreprises wallonnes étaient invitées à participer en proposant à leurs employés de tester leurs connaissances via un lien personnalisé. Elles sont 50 à s'être engagées dans cette démarche. Une proposition similaire était faite via les clubs de foot à leurs supporters, attribuant au meilleur d'entre eux « la coupe de la sécurité routière ».

Quel bilan ?

Avec 65 % de réponses correctes, il est clair qu'il y a du pain sur la planche. Les règles de priorité posent des problèmes à un tiers des participants : ce qui est assez interpellant ! Les questions portant sur les accidents, premiers secours, responsabilités... ont aussi montré l'existence de lacunes importantes avec 56 % de réponses correctes. La connaissance des signaux

En chiffres

27 000 participants
20 000 particuliers
3 000 employés
4 000 supporters des clubs de Pro League
14/20 au minimum pour 50 % des participants

routiers, des règles en matière de transport en commun, de l'environnement témoigne de résultats satisfaisants avec 77 % de bonnes réponses.

Le diagnostic est intéressant. Il montre en effet un réel besoin d'améliorer la connaissance de certaines règles de circulation, et cible bien certaines lacunes. Il devrait aussi orienter certaines campagnes de communication pour améliorer les points faibles de nombreux participants.

Une édition 2017 en vue

Le questionnaire 2016 reste en ligne, mais une édition 2017 aura bien lieu afin de poursuivre l'élan. Pour la Flandre, il s'agissait de la septième édition. L'AVSR était d'ailleurs associée à la VSV (Vlaamse Stichting Verkeerskunde) avec le soutien d'Ethias, DATS24, Decathlon, L'Avenir et l'UWE.

Pour en savoir plus :

quizdelaroute.be

> Implantations commerciales

A Charleroi : en transport en commun !

L'ouverture récente du centre commercial Rive gauche à Charleroi (35 000 m² et environ 95 enseignes), implanté en centre-ville, au cœur de la Ville basse, doit faire face d'emblée à de nouveaux besoins de mobilité. Le lieu d'implantation montre tout l'intérêt du choix « urbain » à la fois pour booster le dynamisme du quartier et pour encourager des comportements de déplacement en transport en commun.

L'enjeu est d'inscrire ce centre commercial dans la ville, en complémentarité avec le commerce existant et la vie urbaine, à l'inverse des complexes situés en périphérie, à proximité des grands axes routiers.

Le complexe est situé à 300 m de la gare de Charleroi. Les stations de métro Villette, Sud et Tirou se situent à moins de 500 m du centre commercial. Ces lignes sont connectées à des parkings relais (P+R) : Soleilmont, Gosselies et Jumet qui offrent environ 370 places de parking gratuites. Le Parking P1 de Charleroi Expo et ses 3 000 places ont été mis gratuitement à la disposition des clients les premiers jours de l'ouverture, avec la possibilité de poursuivre en métro. Quant au City Bus, il propose désormais un nouvel itinéraire et s'arrête en face des magasins à l'arrêt « Rive Gauche ». Il passe 2 fois par heure.

Les statistiques ont montré d'emblée une hausse significative de la fréquentation du métro : preuve, s'il en faut, que commerce rime aussi avec transport en commun. Elles montrent une augmentation de 62 % les premiers jours qui ont suivi l'ouverture du Complexe. Celui-ci a parfois même frôlé la saturation sur certaines lignes. Le TEC Charleroi va étudier la possibilité d'augmenter son offre pour mieux répondre à la demande.



Les cartes de paiement « tous modes » : c'est déjà pour aujourd'hui

Le principe d'une « carte mobilité » vise tout simplement une carte de paiement, de débit ou de crédit, dont l'usage est limité à des dépenses générées par des trajets en transports en commun (train, métro, bus, tram) ou l'usage d'un véhicule partagé (voiture ou vélo). Certaines cartes prévoient également la possibilité de régler une course en taxi, un parking, de recharger son véhicule électrique, voire de faire le plein de carburant.

Le groupe Octa+ vient de lancer la carte Modalizy Pass, via une filiale homonyme. Le principe : proposer aux entreprises et aux indépendants une carte unique pour payer tous les moyens et les services de transport alternatifs à la voiture (train, tram, bus, voitures partagées, vélos partagés...), les parkings et même les bureaux destinés au coworking.

Il s'agit d'une carte MasterCard dédiée à la mobilité. Modalizy établit une facture mensuelle qui permet de récupérer la TVA. Des accords ont été passés avec des fournisseurs de services de mobilité. Les premiers signataires sont De Lijn, TEC, eCab (Taxis Verts), ZenCar, Villo, Scooty, Interparking, BePark... D'autres réseaux de transport public et d'autres acteurs de voitures partagées par exemple devraient également se montrer intéressés. Le service est facturé 8 euros€ par carte et par mois.

La carte Modalizy Pass n'inclut pas les pleins de carburant. Pour ceux-ci, la carte Modalizy Refill, prend le relais et fonctionne dans des stations-services et pour les recharges en électricité. Ce dispositif s'appuie sur une application pour smartphone réalisée par Thomas Hermine, concepteur de l'application NextRide pour les TEC et la STIB.

Un concept qui encourage la multimodalité ?

Ce système devrait faciliter la combinaison de différents modes de déplacement en fonction des besoins réels et contribuer ainsi à la mise en place d'une stratégie de mobilité par l'entreprise. C'est aussi un gain de temps pour l'employé et pour l'employeur, limitant les notes de frais, puisque l'ensemble des dépenses est compilé et détaillé dans la facture établie pour chaque carte.

Un autre élément qui intéresse l'entreprise via cette formule, c'est la possibilité de récupérer la TVA liée à certains services. Il apparaît également que cette carte peut être introduite dans le package salarial de l'employé, avec une voiture de société un peu moins chère ou sa suppression et un forfait de dépenses personnelles en déplacements par exemple.



Dans l'attente de l'établissement d'un cadre légal pour le budget mobilité par le Gouvernement fédéral, la carte mobilité peut déjà répondre à certains besoins.

Plusieurs acteurs présents sur le marché

Olympus, lancée par une spin-off de la SNCB et filiale de Cambio offre ses services aux sociétés de leasing KBC Lease, Belfius Lease et ALD, pour proposer des modes de transport alternatifs à la voiture lorsqu'ils sont plus appropriés (train, bus, tram, métro, vélo ou voiture partagée). Olympus se veut une application unique de mobilité avec facturation unique pour les entreprises : elle prend en charge les transports en commun, les vélos partagés et les voitures partagées de Cambio.

La carte XXimo, émise pour une société rachetée par Sodexho, réunit le plein de carburant avec divers services liés aux voyages : billets d'avions, hôtels, SNCB, STIB... également via des sociétés de leasing.

Un secteur en pleine expansion donc !

Pour en savoir plus :

modalizy.be
olympus-mobility.com
www.xximo.be



Des idées originales pour compléter la signalisation routière. Une bonne idée ?

Les riverains sont particulièrement sensibles à la vitesse pratiquée dans leur quartier. Et cette préoccupation se rencontre davantage encore aux abords des écoles. En cause : un sentiment d'insécurité objective dans certains cas, subjective dans d'autres.

La réglementation routière a tout prévu

Or a priori, l'aménagement de la voirie d'une part et la réglementation routière d'autre part doivent suffire à assurer la sécurité routière et le respect des vitesses en particulier. Lorsque la configuration des lieux est délicate, peu lisible, le signal de danger (A14) aura pour objectif d'attirer l'attention du conducteur pour qu'il adapte son comportement au lieu traversé, hormis en zone 30 où il ne peut être utilisé.

Une signalétique de danger spécifique ?

Néanmoins, chez le riverain, voire chez le gestionnaire de la voirie, la tentation est grande d'ajouter une signalétique plus « concrète », plus « parlante », que la signalisation réglementaire. C'est ainsi que de nombreux panneaux, qui ne font pas partie de la réglementation routière prévue dans le code de la route, ont fleuri sur nos routes, et ce, déjà depuis de nombreuses années.

Une efficacité qui n'est pas prouvée

On se souviendra qu'à l'occasion de l'obligation en 2004 de créer des zones 30 aux abords de toutes les écoles belges, la difficulté de les rendre crédibles en certains endroits très « roulants » a conduit à placer divers totems, crayons... au droit de celles-ci. Leur pertinence et leur efficacité restent toutefois à démontrer car, après y avoir été attentif une fois, deux fois, ils finissent par se fondre dans le paysage.

Recommandations pour son placement

Si malgré tout, le souhait de la commune est d'accroître le caractère particulier d'un lieu en y ajoutant un élément visuel coloré, elle sera attentive à ce que le panneau ou l'intervention envisagée :

- ne masque pas la visibilité ;
- n'entrave pas le cheminement des piétons ;

- ne distraie pas le conducteur au point de l'empêcher d'être attentif à d'autres éléments de son environnement : autres usagers, obstacles sur la chaussée et signalisation routière.

Des exemples récents

La mise en place de figurines en 3D pose question. La présence de ces petits personnages au droit des passages piétons aux abords des écoles est sujette à controverse. Car s'ils vont attirer l'attention des conducteurs la première fois, il n'en sera plus de même les fois suivantes. Et si le conducteur s'habitue à en rencontrer et à ne plus s'y intéresser, que se passera-t-il si un jour il les confond avec de « vrais » enfants et ne s'arrête plus ? Le concept est ambigu.

La presse a également relayé la coloration des rectangles noirs des passages piétons avec des motifs graphiques. Le code de la route précise que « les passages piétons sont délimités par des bandes de couleur blanche, parallèles à l'axe de la chaussée » (article 76.3). Et le règlement du gestionnaire de voirie en précise les modalités de réalisation : « La largeur et l'écartement des bandes sont d'environ 0,5 m et leur longueur d'au moins 3 m sur les routes où la vitesse est inférieure à 70 km/h. » (Article 18.3).

Rien n'empêche donc d'intervenir entre les bandes blanches. Toutefois, comme pour les figurines et autres totems, il faut être attentif à ce que cela ne distraie pas le conducteur, puisque la routine s'installera de nouveau. Dans nos contrées humides, le risque que ces peintures soient glissantes n'est pas nul non plus... Par contre, un encadrement coloré du passage piéton est une pratique courante.

Trop de panneaux ...

Le gestionnaire de voirie a toute latitude en la matière. Mais, une parfaite connaissance du terrain, de son environnement et du danger réel, une approche globale assurant une bonne lisibilité des lieux, ainsi qu'une certaine dose de bon sens sont nécessaires pour déterminer l'intérêt de recourir à ces artifices...

Pour en savoir plus :

[Visibilité et sécurité des abords d'écoles. SPW-DGO1, 03/2011.](#)

[Guide des traversées piétonnes. SPW-DGO1, 12/2011.](#)

[Cemathèque n°35 - Un règlement complémentaire de circulation routière. Quand ? Comment ? ICEDD pour le compte du SPW-DGO2, juillet 2012.](#)

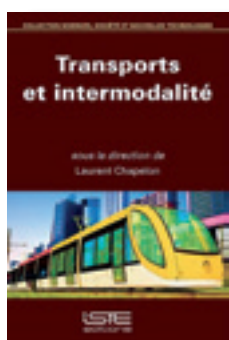
[Arthur et Zoé / Coloration des passages piétons. Note d'information, SPW-DGO1, 12/2016.](#)



> Lu pour vous ...



Espaces publics des centres-bourgs : repères pour de belles réalisations, (Une voirie pour tous), CEREMA/AMF, novembre 2016. De nombreuses communes doivent faire face au développement de leur périphérie au détriment des cœurs de bourg qui se dévitalisent. Face à ce constat, la prise de conscience est unanime. Il y a un besoin de se réappropriier les espaces publics des centres-bourgs au profit de l'ensemble des usagers. Améliorer le cadre de vie des habitants, préserver des centres animés, développer l'attractivité et susciter de nouveaux usages sont autant d'enjeux pour que les élus interviennent intelligemment sur les espaces centraux de leurs communes. À travers de nombreux exemples d'aménagement d'espaces publics réalisés et éprouvés, cette publication aspire à sensibiliser et donner envie aux élus et aux techniciens des petites communes de s'intéresser à ces lieux et de les comprendre avant d'intervenir.



Transports et intermodalité, sous la direction de Laurent Chapelon, (Sciences, société et nouvelles technologies), ISTE Éditions, septembre 2016. L'intermodalité, vecteur de nombreuses innovations, constitue une clé de compréhension incontournable du système de transport actuel et du fonctionnement des territoires qu'il dessert. Cet ouvrage présente les politiques innovantes en matière de transport et étudie leurs influences sur les déplacements de voyageurs et de marchandises, mais aussi sur les consommations d'énergies non renouvelables. Il aborde les conséquences de la mise en place de ces nouvelles modalités de circulation selon trois axes : la durabilité du système de transport, l'accessibilité des territoires et les échanges de personnes ou de biens.

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

Le CeMaphore n°135 Mars - Avril 2017

P8

Photo de couverture : Source : <http://www.largus.fr>

> Agenda

- 20 juin 2017. Colloque annuel des CeM, à Namur.
- 22 novembre 2017. 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

> Billet d'humour



QUIZ

En Wallonie, le taux de couverture des transports en commun est en moyenne de :

- a. 70 %
- b. 10 %
- c. 30 %

(la bonne réponse se trouve en bas de la page)

Petit rappel : le taux de couverture représente la part des coûts de fonctionnement des transports en commun qui sont couverts par leurs recettes propres.

Contact :

Réseau des Conseillers en mobilité (CeM)

SPW-Direction de la Planification de la Mobilité

Boulevard du Nord, 8, B-5000 Namur

reseau-cem@spw.wallonie.be

cem.mobilite.wallonie.be

Réponse : c



**DIRECTION GÉNÉRALE OPÉRATIONNELLE
DE LA MOBILITÉ ET DES VOIES HYDRAULIQUES**
Boulevard du Nord 8, B-5000 Namur

www.wallonie.be • N° Vert : 1718 - informations générales / 1719 - allgemeine auskünfte

