

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

La révolution en marche ? Cela concerne aussi les véhicules

À Charleroi, une Scancar contrôle le stationnement

Smart mobility : l'intelligence en mouvement

Régulation dynamique du trafic sur autoroute. Quel impact ?

Un plan wallon « accessibilité » en 28 mesures

Véhicules d'urgence : des droits et des devoirs

D'ici et d'ailleurs

Lu pour vous



CeMaphore n°137 ■ juillet-août 2017



La révolution en marche ?

Cela concerne aussi les véhicules !

Aux premiers jours de juillet, le constructeur Volvo a annoncé qu'il ne développera plus de nouveaux modèles à moteur thermique à l'horizon 2019, et se concentrera dorénavant sur la mobilité électrique. À compter de cette date, tous ses nouveaux modèles seront donc équipés d'un moteur full électrique ou hybride.

Effet d'annonce ? Bientôt le grand boum ?

Si on observe les chiffres, la Belgique se montre encore tiède, voire fraîche en la matière. **Les immatriculations 2016 indiquent pourtant une vraie croissance de ces motorisations alternatives**, même si la part de l'électrique ne représente encore que 0,4 % (soit 5194 véhicules) et les modèles hybrides 3 % (soit 48 539 véhicules). La route semble encore bien longue...

Pourtant, d'autres paramètres conduisent à entrevoir un prochain déclin des motorisations thermiques classiques et la fin du diesel. Cette situation se traduit déjà dans les actes puisque la proportion de ventes de véhicules à essence va bientôt rattraper et probablement dépasser celles des véhicules au diesel, ce qui n'était plus arrivé depuis une vingtaine d'années.

Qu'est-ce qui peut expliquer ce tournant pris par le constructeur automobile ? Les raisons sont nombreuses.

Le dieselpate et les 11 millions de véhicules concernés montrent que l'innovation technologique au niveau des moteurs thermiques coûte de plus en plus cher. Or, désormais, le respect des normes d'émissions sera mieux contrôlé... **Le prix du diesel à la pompe va augmenter** car les accises vont être identiques dès 2018 avec l'essence. On estime ainsi que d'ici fin 2018, il aura perdu tout intérêt financier.

Quant aux villes, elles deviennent progressivement plus exigeantes en termes d'accès. **La problématique de la santé publique éveille enfin une prise de conscience** quant à l'impact gravissime des particules fines, qui sont responsables chaque année de la mort de dizaines de milliers de personnes en Europe.

Le coût reste l'argument décisif : pour le constructeur et pour le consommateur. Or, il apparaîtrait que **d'ici dix ans, le prix des batteries pourrait être divisé par quatre** et celui du véhicule pourrait commencer à 10 000 Euros. L'autonomie et le temps de recharge constituent également un frein à la croissance de la mobilité électrique, mais progressivement les performances s'améliorent et limiteront l'impact de ces inconvénients.

Sur le plan environnemental subsiste bien entendu la question de l'origine de l'électricité : **s'agit-il d'énergie renouvelable ou non ?** Reste aussi celle des matériaux qui constituent les batteries, de leur disponibilité, de leur recyclage, sans oublier le cycle de vie de ces véhicules.

Mais au-delà de ce tournant, probablement décisif, **pour les villes et les communes, il s'agira d'anticiper la mobilité de demain**, afin d'éviter une croissance automobile qui, si elle n'est plus synonyme d'émissions, resterait néanmoins responsable de l'encombrement des routes et de l'espace public.

Cela pouvant peut-être compenser ceci : d'ici là, la voiture autonome aura aussi fait son chemin et pourrait être le moteur d'une mobilité bien plus partagée qu'aujourd'hui, la notion d'appartenance étant progressivement remplacée par celle d'usage et de service...

Une révolution en marche ?

 La rédaction

STATIONNEMENT

À Charleroi, une Scancar contrôle les usagers



 Scancar. Source : © lesoir.be

Un nouveau véhicule de la Régie communale autonome (RCA) sillonne désormais les rues reprises dans le récent plan de stationnement et contrôle les usagers dans toutes les zones de parking payant de la Ville de Charleroi : utilisateurs des horodateurs, riverains, abonnés ou personnes handicapées bénéficiant de la carte spéciale. Pour cela, les zones payantes sont maintenant équipées d'horodateurs nécessitant l'enregistrement de la plaque d'immatriculation.

Le principe est simple. La Scancar est équipée de deux caméras embarquées qui photographient les plaques entrant dans leur champ de vision, et ce, de part et d'autre de la voirie. Ce système de lecture automatique des plaques d'immatriculation (LAPI) est capable de lire celles-ci dans des angles très serrés. Même pare-chocs contre pare-chocs, les caméras parviennent à prendre des images.

Celles-ci alimentent le back-office de la Régie. Le système est connecté, en temps réel, à la plateforme de gestion du stationnement. Les données envoyées sont comparées à celles contenues dans la mémoire centrale de la RCA.



Auparavant, huit agents constatateurs procédaient aux contrôles, en scannant les plaques avec un lecteur portable, ce qui représentait 400 à 500 vérifications par jour/contrôleur. La Scancar a la capacité d'en reconnaître jusqu'à 10 000. La voiture peut passer trois ou quatre fois par jour dans les quartiers dont le taux de rotation du stationnement doit être plus élevé, ou faire un ou deux tours complets de l'ensemble des zones payantes. Des agents constatateurs continueront à circuler à pied.

Ce concept – enregistrement des plaques d'immatriculation et contrôle automatisé – fournit par ailleurs de nombreuses données (anonymes bien sûr), très intéressantes quant aux pratiques de stationnement, par emplacement, par usager, en fonction de l'heure, du jour... fort utiles pour une optimisation de la politique de stationnement de la Ville.

La Scancar ailleurs... Le système de la Scancar est déjà opérationnel dans plusieurs villes européennes, qui confirment - si besoin en était - que l'augmentation significative du nombre de contrôles incite les usagers à payer plus fréquemment le stationnement.

Ainsi, après trois mois d'utilisation de la Scancar, la Ville d'Utrecht a constaté une augmentation d'environ 30 % du nombre de paiements directs à l'horodateur. La Fondation des parkings de Genève a également testé la Scancar. À terme, cinq véhicules et plusieurs scooters dotés de cette technologie devraient circuler dans les rues.

Schaerbeek est la première commune belge à s'être équipée d'une Scancar. Celle-ci est dotée de six caméras haute définition permettant le contrôle automatique de 20 000 voitures par jour. Elle a commencé par contrôler les zones bleues en enregistrant les plaques tout en géolocalisant la position du véhicule à 30 cm près. Deux heures et demi plus tard, elle enregistrerait les véhicules toujours présents. Les plaques suspectes étaient envoyées sur le serveur et comparées avec la base de données des riverains. Dès le moment où les horodateurs ad hoc ont été installés, la Scancar a aussi contrôlé les zones rouges (zones payantes).



Q Scancar. Source : rauwers.be



SMART MOBILITY

L'intelligence en mouvement



Le 20 juin dernier s'est tenue à Namur la **dix-neuvième rencontre des Conseillers en mobilité, rejoints comme l'année dernière par les Mobility Managers**. Cette journée est toujours l'occasion de présenter une thématique mobilité avec des interventions qui permettent d'en faire un **état des lieux**. Elle se clôture par la remise des certificats aux nouveaux **Conseillers en Mobilité et Mobility Managers**.

Le colloque de cette année était consacré à la smart mobility : un thème très à la mode, mais qui, au-delà de toute connotation, exprime aussi les mutations auxquelles les pouvoirs publics, et en particulier les gestionnaires de la mobilité, doivent faire face, dès à présent. **De nouveaux acteurs, de nouveaux métiers, se profilent** avec lesquels il faut dorénavant compter. Et la mobilité y est désormais abordée en regard de la demande de déplacement.

La journée a été introduite par Yvon Loyaerts, directeur général de la Direction générale de la Mobilité et des Voies hydrauliques. Pierre Tacheron, de Transitec, et Xavier Tackoen, d'Espaces-Mobilités, ont ensuite présenté les enjeux et le cadre de ces nouveaux outils, à travers les différents services déjà proposés et adoptés par un nombre croissant d'usagers pour planifier, réserver, payer, interagir et gérer leurs déplacements.

Une question fondamentale est, dès lors, de savoir **comment les pouvoirs publics pourront rester maîtres de leur politique de mobilité...** et être au centre de l'offre de services leur permettant d'influencer les comportements en faveur d'une accessibilité multimodale. Il s'agit d'un enjeu crucial pour demain. Le concept MaaS – Mobility as a Service – qui traite l'ensemble du déplacement depuis ses deux extrémités, constitue un nouveau défi pour demain.

Au centre du processus : les données ! Les outils traditionnels de mesure et de comptage sont toujours



Q Véhicule connecté. Source : TM Forum Inform

utiles, mais ils sont coûteux et moins utilisés. Or des sources immenses d'informations sont aujourd'hui disponibles à travers les systèmes de guidage et la téléphonie mobile qui, de manière anonyme, disposent d'une traçabilité des mouvements de leurs abonnés. Ces données, d'abord à caractère statique, sont aujourd'hui accessibles en temps réel et jouent déjà un rôle prédictif dans certaines villes.

La question de leur disponibilité – ou Big Data – aujourd'hui dans les mains de grands acteurs internationaux et leur utilisation par les pouvoirs publics constitue un vrai besoin. L'intérêt de privilégier des ressources partagées - en Open Data – et leur exploitation dans l'élaboration et la mise en œuvre des politiques régionale et locale de mobilité est au cœur du débat.

Après des propos introductifs sur les attentes des usagers, les actions à engager et les enjeux à relever, l'exposé de Christian Proust, de la Ville de Belfort, concernait la mise en place d'**une offre de mobilité attractive dans cette ville française de taille moyenne**, avec la carte Optymo : une solution de billettique qui intègre plusieurs modes de transport et prévoit un paiement « fin de mois », avec une tarification qui tient compte des prestations réellement effectuées et un objectif de réduction du budget transport des ménages.

Six intervenants régionaux, provinciaux, communaux, et issu du secteur privé ont ensuite présenté des actions concrètes qui concernent la Wallonie.

Denis Cornet, du centre Perex, a fait un focus sur la [gestion ITS du réseau autoroutier](#) : sources de données, équipements de terrain, acteurs, et sur ses missions de coordination, de gestion du trafic et des incidents, d'élaboration de plans et de scénarios, et d'analyses a posteriori.

Umberto Romano, de la Direction de la Sécurité des Infrastructures routières, a présenté l'[expérience pilote valorisant des données fournies par des véhicules connectés](#). Menée avec IBM et le groupe PSA en territoire liégeois, elle poursuivait un objectif d'amélioration de la sécurité routière mais aussi de la mobilité.

Pierre Francis, de la Province du Brabant wallon, a fait état d'un projet visant à évaluer le [potentiel des données Proximus et TomTom](#) en regard des déplacements des véhicules internes au Brabant wallon ou vers les territoires voisins, et d'état du trafic. Ces chiffres sont intéressants pour l'élaboration des PCM, mais également pour apprécier l'impact de nouvelles implantations sur la mobilité.

Stéphane Thiéry de la SRWT a évoqué [la stratégie digitale des transports publics wallons](#). Il s'agit d'un véritable défi pour devenir l'épicentre de l'offre de services de mobilité à l'utilisateur.

Michel Jehaes, de la Ville de Namur, a présenté le projet de [déploiement d'un Système de Transport Intelligent pour la capitale wallonne](#), au service d'une stratégie de la mobilité, d'une information aux citoyens et d'une mobilité plus durable, le tout en s'appuyant sur la collecte d'informations,

comme outil d'aide à la décision. Ce projet vient de faire l'objet d'un marché.

Enfin, Alain Allyn, de la société Modalizy, a proposé son [système d'abonnement et de paiement d'un bouquet de services de mobilité à destination des entreprises avec la carte « Modalizy »](#). Celle-ci permet une facturation aisée, a posteriori, avec récupération de la TVA.

Christian Proust terminait son exposé avec cette phrase de Mary Barra, CEO de General Motors :

« L'industrie de l'automobile va davantage changer au cours des cinq à dix prochaines années qu'elle ne l'a fait dans les cinquante dernières. »

Soyons donc proactifs en la matière... Il est désormais nécessaire d'intégrer ces nouvelles compétences au sein du métier de Conseiller en mobilité.

C'est pourquoi, après cette matinée, qui a rencontré un franc succès, le sujet sera approfondi dès cet automne dans le cadre d'ateliers des Conseillers en mobilité. Ceux-ci seront consacrés à l'acquisition et à la valorisation des données Big Data, à l'alimentation des données en Open Data, plus particulièrement en termes de cartographie SIG, ainsi qu'aux nouvelles formes de monitoring, de contrôle et de jalonnement dynamique du stationnement.

La remise des certificats aux CeM et aux MM a été, comme chaque fois, suivie par un moment de convivialité. Plaisir des retrouvailles, contacts et échanges fructueux : une formule qui rencontre toujours autant d'intérêt !

 *En savoir plus : tous les exposés de la journée sont disponibles via le [portail de la Mobilité en Wallonie](#)*



 Colloque CeM 2017. Source : ICEDD

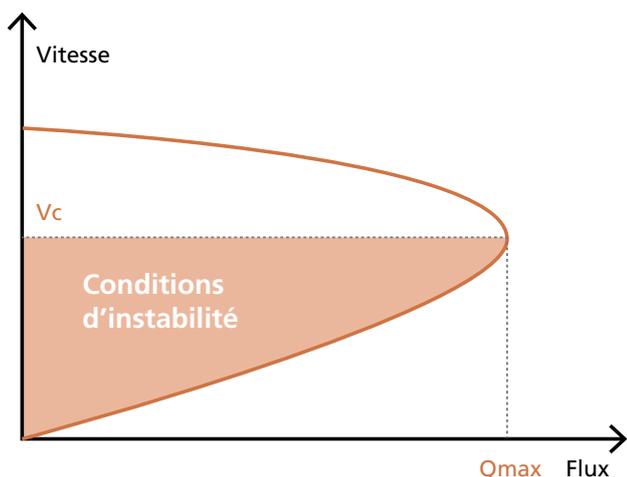
Régulation dynamique des vitesses sur autoroute Quel impact ?



L'objectif de cette étude, commandée par le Ministre fédéral de la mobilité à l'IBSR, était d'examiner les possibilités d'intervenir sur la limitation de vitesse sur autoroute et de déterminer dans quelles circonstances celle-ci serait bénéfique en termes de sécurité routière, de mobilité et d'environnement. En voici quelques éléments clés.

Le principe consiste à gérer le trafic de manière dynamique, en temps réel, en utilisant la signalisation à message variable, invitant les usagers à rouler d'abord à 90 km/h, puis à 70 km/h, voire à 30 km/h lorsque le tronçon est complètement congestionné. Actuellement, en pratique, la vitesse est parfois réduite à 20 km/h en raison des changements de bande, des différentiels de vitesse et des insertions.

Des différents scénarios étudiés et simulations effectuées, il apparaît que la baisse progressive de la limitation de vitesse aux heures de pointe, dans les zones congestionnées et/ou accidentogènes, produit des effets positifs, et ce, sur l'ensemble des paramètres précités : diminution des temps de parcours jusqu'à 25%, baisse du nombre de tués de 6%, réduction des émissions de particules fines de 7% et hausse de la vitesse moyenne des véhicules de 44 à 57 km/h. Aux heures de pointe, la longueur des tronçons sur lesquels les conducteurs roulent à moins de 35 km/h passerait de 610 km actuellement à 420 km, soit une diminution de 30%.



 **Relation entre vitesse et flux de trafic** (avec V_c = vitesse critique et Q_{max} = débit maximum de trafic) et définition de la zone d'instabilité des conditions de circulation.
Source : Beneš & Pribyl, 2014

Pour être efficace, ce type de mesure devrait s'accompagner de mesures complémentaires telles l'interdiction de changer de bande (sauf aux entrées et aux sorties de l'autoroute bien sûr) et un guidage des usagers plus en amont des échangeurs.

Ce scénario a surtout des effets positifs aux heures de pointe, mais il en a également aux heures creuses. Par contre, il est sans effet la nuit.

Comme l'autoroute serait plus fluide, l'IBSR estime qu'une petite partie du trafic des routes régionales s'y reporterait, entraînant une amélioration globale de la sécurité routière, puisque le réseau secondaire est plus accidentogène que le réseau autoroutier. Même aux heures creuses, vu que la vitesse libre n'atteint pas 120 km/h, le scénario engendrerait une diminution de 5% du nombre d'accidents et de 2% des tués, sans oublier les agents polluants qui diminueraient, mais dans une moindre mesure.

L'étude montre aussi qu'une augmentation de la vitesse maximale autorisée aurait peu d'impacts positifs. Elle note une amélioration du temps de parcours durant la nuit, mais au détriment de l'environnement, avec une augmentation de 6% du CO et de 3% des particules fines. Le trafic de nuit étant très faible, les gains observés seraient minimes par rapport au temps total passé dans le trafic chaque jour. En termes de sécurité routière, le passage à 130 km/h entraînerait une hausse du nombre d'accidents estimée à 5% et de leur gravité. Mais cette augmentation pourrait être compensée par un transfert du trafic des routes régionales vers les autoroutes ($\pm 1\%$). Rien ne certifie cependant ce report.

Signalons que les Pays-Bas ont récemment augmenté la vitesse autorisée sur autoroutes, la faisant passer à 130 km/h. Toutefois, jusqu'à 40% du réseau peut être, temporairement, concerné par des limitations de vitesse pour des raisons de mobilité, de sécurité ou environnementales. La gestion dynamique des vitesses est susceptible de rencontrer une meilleure acceptabilité des usagers, compte tenu des gains, en particulier de temps, qu'elle permet.

 **En savoir plus** : L'étude est téléchargeable via : www.ibsr.bel/fr/securite-routiere/publications/

Petit rappel... en situation stable, c'est-à-dire sur autoroute ou sur voie express, sans carrefour, la capacité est maximale (2 000 UVP/h) aux alentours de 60 à 70 km/h selon les auteurs. En-deçà et au-delà de cette vitesse, la capacité diminue.





ACCESSIBILITÉ

Un Plan wallon en 28 mesures



La Wallonie vient enfin de se doter d'un **Plan d'accessibilité**, répondant ainsi au **Comité des Droits des personnes handicapées des Nations Unies**. Celui-ci avait signifié à la Belgique, fin 2014, son inquiétude quant à l'insuffisance d'accessibilité pour les personnes handicapées. Elle marche ainsi sur les traces de la France, qui dispose d'un cadre législatif en la matière, de l'Angleterre et de son **National Accessible Scheme (NAS)**, du Canada avec son très haut degré de développement de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite...

Assurer l'accessibilité pour tous suppose d'intervenir sur l'ensemble des moyens disponibles pour que tout citoyen qui se trouve en situation de mobilité réduite puisse se déplacer et accéder à un lieu, à un espace, à un service, en toute autonomie. La notion d'accessibilité concerne toute la population, car chacun est susceptible de se retrouver en situation de mobilité réduite, qu'elle soit temporaire ou définitive. Une accessibilité déficiente crée une discrimination à la participation à la vie sociale, culturelle ou publique.

Un dispositif de 28 mesures, coordonnées et complémentaires aux actions déjà existantes vient d'être adopté par le Gouvernement wallon. Concertées avec les secteurs concernés, l'ensemble de ces actions vise à améliorer et à promouvoir l'accessibilité des bâtiments, des transports et des services.



Source : gagny



Source : L' Union – Rémi WAFFLART

Le dispositif s'inscrit dans une démarche impliquant différents Ministres. Cette problématique est en effet pluridisciplinaire et nécessite **une approche transversale** des politiques publiques : aménagement du territoire, logement, infrastructures, mobilité, tourisme, action sociale, pouvoirs locaux...

Des objectifs stratégiques ont d'abord été fixés afin de définir les grandes orientations des mesures, comme favoriser une mobilité accessible, améliorer l'autonomie des personnes à domicile via des logements adaptables, généraliser l'accessibilité des administrations...

...Une approche transversale, des mesures concertées

Le **dispositif de mesures** a ensuite été **établi en fonction des demandes** du secteur associatif, des besoins des personnes à mobilité réduite, de la Déclaration de Politique Régionale, mais aussi en fonction des recommandations de plusieurs instances importantes : le Comité des Droits des Personnes Handicapées de l'ONU, le Comité des Ministres du Conseil de l'Europe et le Conseil Supérieur National des Personnes Handicapées.

Quelques mesures plus spécifiques « mobilité » ont été décidées :

- **Actualiser les dispositions PMR** du CoDT ;
- **Renforcer l'accessibilité** du réseau TEC ;
- **Favoriser l'accès aux parcs naturels wallons** aux personnes à mobilité réduite ;
- **Développer une application « accessibilité »** dans le cadre de « Digital Wallonia » ;
- **Imposer une Charte « accessibilité »** pour les événements ouverts au public ;
- Prendre en compte l'**accessibilité** dans toute décision d'**octroi d'une subvention** ;
- ...

Ces 28 mesures vont à présent être déclinées en actions concrètes par chaque Ministre, en concertation étroite avec les administrations et les acteurs de terrain concernés. Des « référents accessibilité » seront désignés au sein de chaque cabinet ministériel et des administrations concernées. Des groupes de travail seront ensuite organisés avec les associations représentatives des personnes handicapées pour participer à la mise en œuvre des projets. Les **premières concrétisations des mesures** sont attendues au printemps 2018.

 *En savoir plus : Dispositif des mesures « Accessibilité » 2017-2019*

Question de CeM



Véhicules d'urgence : des droits et des devoirs



Source : youtube

Les véhicules d'urgence, ambulances et véhicules des pompiers par excellence, font partie de la catégorie des VEHICULES PRIORITAIRES au sens du code de la route. Ils bénéficient d'un statut particulier.

L'article 28.§2.c. du code de la route les détaille. Il s'agit principalement :

- des véhicules des services de police ;
- des véhicules du Service public fédéral Justice affectés au transport de détenus et aux missions du service ;
- des véhicules de service des Gouverneurs de province ;
- des véhicules de secours, y compris les pompiers, les ambulances, mais aussi les véhicules des services des eaux, du gaz, de l'électricité, des matières radioactives.

Comment reconnaître un véhicule prioritaire ?

L'article 37 du code de la route précise les équipements qui les caractérisent. Ainsi, ils « sont munis d'un ou de plusieurs feux bleus clignotants et d'un avertisseur sonore spécial conformément aux dispositions des règlements techniques des véhicules automobiles ou des cyclomoteurs et motocyclettes. ».

Cet article indique également dans quel contexte ils peuvent doivent – peuvent – faire usage de ces dispositifs et sont alors considérés comme prioritaires : « Les feux bleus clignotants doivent être utilisés lorsque le véhicule prioritaire accomplit une mission urgente. Ils peuvent l'être pour l'exécution de toute autre mission. L'avertisseur sonore spécial ne peut être utilisé que lorsque le véhicule prioritaire accomplit une mission urgente. »



En conséquence, ils doivent être considérés comme des véhicules ordinaires lorsque leur feu bleu clignotant n'est pas allumé et que l'avertisseur sonore spécial n'est pas audible ou lorsque les feux bleus clignotants sont allumés mais que l'avertisseur sonore spécial ne fonctionne pas.

Comment doit-il se comporter sur la route ?

Le code précise : « Lorsque la circulation est réglée par des signaux lumineux de circulation, le véhicule prioritaire utilisant l'avertisseur sonore spécial peut franchir le feu rouge après avoir marqué l'arrêt et à la condition qu'il n'en résulte pas de danger pour les autres usagers. ».

Il n'est pas tenu de respecter les limitations de vitesse, mais il doit régler sa vitesse en fonction des autres usagers, des conditions climatiques, de la disposition des lieux... En outre, il est tenu de respecter certaines règles. En effet, il doit respecter le signal STOP et le signal de danger. Il ne peut rouler en sens interdit, ni utiliser des parties de la voie publique qui sont interdites aux autres véhicules (trottoirs, pistes cyclables), ni franchir les lignes blanches continues. Enfin il doit utiliser ses feux clignotants lors des changements de direction.

Et comment doivent réagir les autres usagers ?

L'article 38 indique : « Dès que l'approche d'un véhicule prioritaire est signalée par l'avertisseur sonore spécial, tout usager doit immédiatement dégager et céder le passage au besoin, il doit s'arrêter. ». Cela concerne aussi les piétons.

Afin de dégager le passage, l'usager automobile doit parfois enfreindre le code de la route, en franchissant un feu rouge ou en montant sur un trottoir. Si le véhicule prioritaire est une voiture de police et que le conducteur lui intime l'ordre, par exemple, de franchir un feu rouge, l'usager se trouve en présence d'une injonction d'un agent qualifié. Il ne commet donc pas d'infraction. Si le véhicule prioritaire n'est pas un véhicule de police, la question n'a pas été tranchée par la jurisprudence paraît-il. Le seul acte de jurisprudence date de 1996 et a décidé qu'il faut « notamment tenir compte du fait que l'usager ne peut lui-même mettre en danger d'autres usagers, tels que des piétons » (source: IBSR).

Sur une bande bus et un site spécial franchissable...

Les articles 72.5 et 72.6 du code de la route précisent que les véhicules prioritaires peuvent les emprunter « lorsque l'urgence de leur mission le justifie ».

Bon à savoir ! Injonctions d'un agent qualifié

Celles-ci prévalent sur la circulation de tous les usagers, y compris sur les véhicules prioritaires !





D'ICI ET D'AILLEURS



Le TEC améliore sa desserte pour les navetteurs du Brabant wallon

La liaison entre la gare d'Ottignies, le parc scientifique de Louvain-la-Neuve et l'Axisparc de Mont-Saint-Guibert sera améliorée dès septembre : soit un nouveau parcours de la ligne 11, plus direct, avec une meilleure desserte et une fréquence augmentée à l'heure de pointe. Une enquête menée auprès des travailleurs a permis de mesurer leur intérêt pour cette alternative. L'enjeu est de doubler au minimum le nombre de passagers. Le groupement d'entreprises de l'Alliance Centre BW est partie prenante du projet, dont elle fera la promotion.

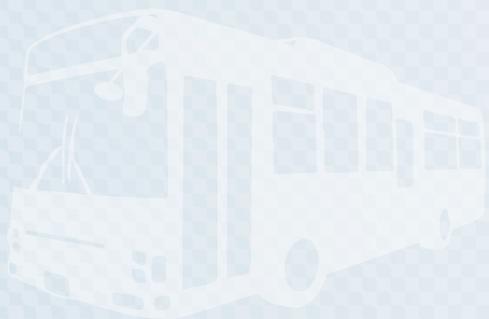
 Infos : TEC



Un vélo namurois en bambou

Le Namurois Michaël Verhaeren utilise son temps libre à mettre au point un vélo en bambou. Un premier exemplaire circule d'ores et déjà dans les rues de Namur. Cadre et guidon sont en bambou, le vélo est conçu comme un torpédo et comporte deux vitesses. Il n'est pas commercialisé car il n'est pas homologué, mais l'objectif de son concepteur est davantage tourné vers l'idée de partager son savoir et sa passion avec d'autres personnes qui voudraient fabriquer leur propre vélo. Avis aux amateurs !

 Infos : Vélos Bamboumeuse



À Bruxelles, Scooty augmente son offre de scooters

Créée en octobre dernier à Bruxelles avec 25 scooters électriques en libre-service, la société Scooty étend son offre, passant à 125 unités aujourd'hui et visant un objectif de 250 à la fin de l'année. Elle étend également son périmètre de dépôt – réception – du véhicule. La durée moyenne des trajets s'élève actuellement à 16 minutes. La jeune start-up est partenaire du loueur Europcar. Et Scooty vient de s'installer à Anvers.

 infos : scootysaring.be





Bus hybrides. Ils arrivent !

90 bus hybrides diesel-électrique, rechargeables par pantographe, sont attendus d'ici la fin de cette année aux TEC Namur et Charleroi. Les 11 premiers circulent déjà au centre-ville de Namur, depuis le mois de janvier. Les premiers résultats obtenus depuis la mise en service sont tout à fait satisfaisants. Ils montrent que 34 % des kilomètres ont été effectués en mode électrique, ceci allant de pair avec une diminution de consommation de diesel et des émissions qui y sont liées.

Infos : [TEC](#)



À Metz, une carte de parking offerte par les commerçants

Pour assurer l'attractivité du centre-ville face aux centres commerciaux périphériques, une carte de fidélité est dorénavant proposée aux clients. Lors de leur passage chez les commerçants participants, ceux-ci verront leur carte créditée d'un pourcentage du montant de leur achat, utilisable notamment pour payer leur parking. Baptisée « Bonjour Metz », la carte permet d'utiliser les parkings en ouvrage sans nécessiter la prise de tickets ni de faire la file pour le paiement. Le concept devrait être étendu au stationnement en voirie.

Infos : [bonjourmetz.com](#)



Le Grand Quiz de la route : c'est reparti

Pour la deuxième année consécutive, l'Agence wallonne pour la Sécurité routière (AWSR) organise son Grand Quiz de la Route, au travers de 20 questions à choix multiples portant sur le code de la route, les signaux, les règles de priorité... Les entreprises sont invitées à y participer. En 2016, plus de 27 000 Wallons ont participé à la première édition, dont près de 3 000 travailleurs dans 50 entreprises. Le quiz démarre le 16 octobre et se termine le 30 novembre. Soyez prêts !

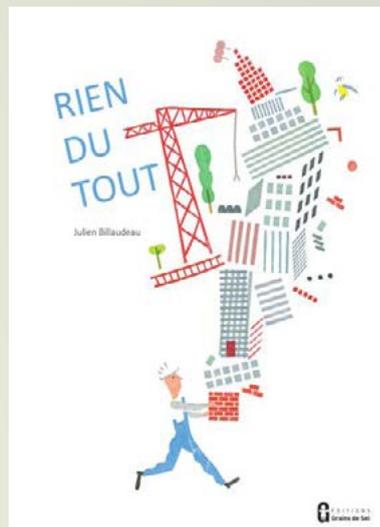
Infos : [quizdelaroute.be](#)

LU POUR VOUS

C'est la rentrée ! Le centre de documentation vous propose quelques nouveautés de son « rayon Pédagogie »

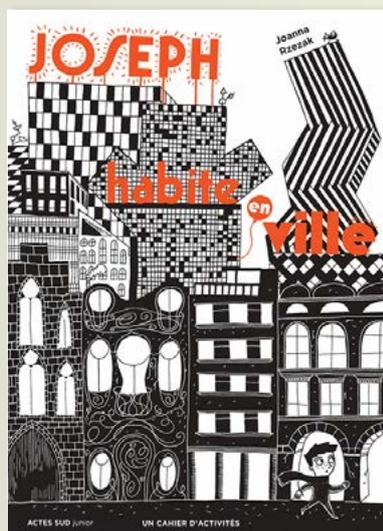
Le vélo de Jojo, Christine Schneider et Hervé Pinel, chez Albin Michel Jeunesse, 2017

Jojo, petit garçon à lunettes, ne veut plus voir son tricycle. Dans ses rêves, c'est sur un vélo à deux roues qu'il se voit dévaler les plaines à perdre haleine, rouler à travers champs en chantant à tue-tête... Lorsque ses parents lui offrent un nouveau vélo tout rouge, Jojo est atterré : il est affublé de petites roues arrière...



Rien du tout, Julien Billaudeau, chez Maison George, 2016

Quand Monsieur C arrive dans une forêt inhabitée et préservée, il ne voit rien de la beauté qui l'entoure. Pour lui, il n'y a rien du tout. Peut-être est-il trop habitué à ce qu'il connaît ou bien est-il aveuglé par ses rêves de grandeur et de mégalopole... Une fable écologique qui questionne de façon sensible le rapport de l'homme avec son environnement et le juste équilibre entre ville et nature.



Joseph habite en ville, chez Actes Sud, 2017

Joseph commence sa journée. De la maison à l'école, de l'école au parc, celle-ci va se dérouler dans la ville dont il découvre, avec le lecteur, le fonctionnement. Un cahier d'activités intelligent et ludique permet d'apprendre à se repérer sur une carte, de comprendre les contraintes que rencontrent les urbanistes, d'imaginer ce qui se passe dans une voiture bloquée au milieu d'un bouchon.



COLOPHON

 Editeur :

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques

Boulevard du Nord 8, 5000 Namur

www.wallonie.be, mobilite.wallonie.be

Téléphone vert : 1718 (informations générales) – 1719 (allgemeine auskünfte)

Éditeur responsable : Ir Yvon LOYAERTS

 Contact :

SPW – DIRECTION DE LA PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ

Boulevard du Nord, 8, 5000 Namur

Réseau des Conseillers en mobilité (CeM)

reseau-cem@spw.wallonie.be

cem.mobilite.wallonie.be

Brigitte ERNON – Gestionnaire, tél. : 081 77 31 32 – fax : 081 77 38 22

Bernadette GANY – Coordinatrice, tél. : 081 77 30 99 – fax : 081 77 38 22

Centre de documentation et de diffusion en mobilité (CDDM)

Brigitte ERNON – Gestionnaire, tél. : 081 77 31 32 – fax : 081 77 38 22

centre-doc-mobilite@spw.wallonie.be

documentation.mobilite.wallonie.be

 Conception, rédaction et coordination :

ICEDD asbl, Institut de Conseil et d'Etude en Développement Durable

 Photo de couverture : Smart Mobility. Source : [automotiveworld](http://automotiveworld.com)