



## DANS CETTE PAGE...

lavenir.net a demandé à ses abonnés quel était leur moyen de locomotion (par choix, par obligation) pour relier leur domicile à leur lieu de travail. Cinq portraits, pour cinq cas de figure.



# Pour eux, pas vraiment métro-boulot-dodo

Jongler entre voiture et train, parcourir plusieurs dizaines de kilomètres ou encore enfourcher son vélo pour garder la forme (et faire une économie), ils nous racontent leur mobilité au quotidien.

• Arnaud WÉRY

### VOITURE-TRAIN-MÉTRO

## Au total, plus de 5 h de trajet

Lionel Moreau habite à Rièzes, un village au sud de la commune de Chimay. Depuis deux ans, il travaille au parquet de Bruxelles. Chaque jour, il parcourt donc entre 111 et 128 km pour se rendre à son boulot, au cœur de Bruxelles. Un trajet qui lui prend en moyenne 2 h 40. « J'ai opté pour le train par facilité car cela me permet de dormir ou de lire pendant le trajet et aussi parce que j'ai la chance que l'abonnement soit payé par mon employeur. »

Sauf que prendre le train demande une certaine organisation : « La gare la plus proche de chez moi est celle de Couvin à 20 km et je suis obligé de m'y rendre en voiture car

dans mon village les bus sont réduits au service minimum : un le matin à 7 h 15 pour amener les écoliers à Chimay et un autre à 17 h 30 dans l'autre sens pour les ramener. Comme je dois prendre le train de 5h47 et que je suis de retour à Couvin à 18 h 20, ce n'est pas possible pour moi. Je dois donc prendre la voiture. »

Le Chimacien ne le cache pas : « J'ai la chance que mon travail me plaît. » Une belle motivation pour avoir le quotidien à 4 h 40. « Je récupère en dormant dans le train. Heureusement, j'arrive à me réveiller au moment où on arrive à la gare de Bruxelles Midi. » Il lui faut ensuite aller prendre le métro pour rejoindre son bureau. ■



### COVOITURAGE

## Aucune alternative

Cela fait un an que Florian Burnotte covoiture, en moyenne une fois par semaine, pour parcourir la quarantaine de kilomètres séparant son domicile à Hébronval (Vielsalm) et Marche-en-Famenne.

« C'est avec une personne que je connais très bien et qui, comme moi, travaille à Marche. » Le choix du covoiturage ?

Dans un souci d'économie et d'écologie : « Nous n'avons qu'une seule voiture à la maison. » Et pour Florian, la question a été vite réglée : il n'y avait pas d'alternatives : « Si je voulais prendre le train, je de-

vrais faire Vielsalm-Liège, Liège-Marloie et puis prendre mon vélo pour rejoindre mon boulot à Marche. C'est impossible. Je trouve incroyable qu'il soit si difficile de trouver des transports en commun ou qu'il n'y ait pas une plateforme de covoiturage de qualité. »

Si le covoiturage est possible, c'est parce que Florian peut adapter ses horaires à ceux de son chauffeur qui lui, a des horaires fixes.

« Mais cela dépend aussi des autres activités en dehors du boulot, c'est pour cela qu'en moyenne, nous ne covoiturons qu'une fois par semaine. » ■



### VOITURE-TRAIN

## Un groupe Facebook



À Resteigne, village de la commune de Tellin, la famille Charlier-des Touches compte six enfants. Parmi eux, deux sont toujours aux études. « L'avant-dernier, Arthur, est à l'école dans le centre de Namur. Pour s'y rendre, Arthur doit aller en voiture à la gare puis prendre le train », explique la maman, Anne Charlier-des Touches. Au total, le trajet d'Arthur dure 60 minutes... quand tout va bien.

Pour faire face aux aléas (grèves, accidents...), Anne, la maman, a créé un groupe Facebook privé « Wellin - Resteigne - Tellin - Jemelle gare ».

« Il n'y a pas un engouement sur cette page mais cela peut permettre de dépanner. »

Jean, le plus jeune, a préféré s'éviter les désagréments des trajets pour aller à Namur. « Il a demandé un kot. Mais pour s'y rendre, il doit prendre le dernier train dimanche car avant celui-là, il n'y a plus de place. »

Et les enfants ne sont pas les seuls à rencontrer des problèmes de mobilité : le papa, travaillant au Luxembourg doit aussi faire face à des trains bondés... même en première classe. ■

### VÉLO

## Un choix, pas une obligation

C'est au sud de Court-Saint-Étienne, dans le village de Tangissart que Bernard Thauvin s'est installé. Son lieu de travail ? Pas très loin de là, à Wavre, soit une quinzaine de kilomètres. « Dans la mesure du possible, jessaie de m'y rendre à vélo, soit entre 70 et 100 jours par an. Cela me prend 30 minutes. »

Pour Bernard, le vélo est un choix, pas une obligation. « J'ai commencé en 2006. Cela je n'aurais pas roulé. Je le fais parce que c'est un bon exercice physique et aussi parce que c'est économique. » A son travail, Bernard dispose d'un vestiaire et d'une douche.

Se rendre au travail à vélo, cela implique pour Bernard de se le-

ver à 4 h au lieu de 5 h. En fonction de la météo, il peut cependant changer ses plans : prendre la voiture ou faire du covoiturage.

Ce qui frappe Bernard lors de ses trajets à vélo, ce sont les problèmes d'infrastructures : « Les pistes cyclables ne sont pas nettoyées, il y a des branchages qui peuvent poser des problèmes lorsque, comme moi, on roule tôt ou tard et qu'il n'y a plus beaucoup de lumière. » Mais ce qui fait le plus râler

Bernard, ce sont les voitures stationnées sur les pistes cyclables : « C'est vraiment dangereux car, lorsque la piste cyclable est à contre-sens de la route, cela nous force à nous engager sur la voirie, face aux voitures. » ■



### VOITURE

## « Extrêmement handicapant »

Nathalie Lechantre est maîtresse de seconde langue dans le réseau communal, au niveau du fondamental. Elle est très concernée par le changement climatique. « J'aimerais réduire mon empreinte écologique. » Mais dans

les faits, Nathalie est plus que jamais liée à sa voiture : « J'habite à Hargimont (Marche-en-Famenne), je suis enseignante « nomade » car je donne cours dans 10 implantations situées dans le Namurois et le Nord du Luxembourg. »

Chaque jour, Nathalie parcourt une centaine de kilomètres et passe plus de 1h30 sur la route pour donner entre 4 heures et 6 heures de cours. « Je mets 30 minu-

tes le matin pour rejoindre la première implantation puis je change de site durant les récréations et les temps de midi, ce qui représente entre 30 et 50 minutes de trajets. Le soir, je mets à nouveau 30 minutes pour regagner mon domicile. C'est extrêmement handicapant. »

Si dans ce coin, les bouchons sont relativement rares, les travaux et convois agricoles peuvent rapidement allonger le temps de parcours.

« Tous les maîtres spéciaux en milieu rural sont dans mon cas. Ma difficulté est de ne pas habiter à proximité de mes implantations. »

Et en termes de mobilité, impossible de trouver une alternative. ■





# Les Condruses ont la bougeotte

**Le Condroz liégeois sans voiture, c'est compliqué. Pourtant, ça bouge follement.** Focus sur trois réalisations, en direct du Pays des Condruses.

• **Pascale SERRET**

Il est splendide, le Condroz liégeois. Des châteaux, des pics et des vallées, des maisons en pierre à tomber par terre. On n'en bougerait pas. Ça, c'est facile. « On a deux lignes de bus. Bon, les heures de pointe sont couvertes. On n'a pas de ligne de train. Et peu de taxis. Ça reste un territoire terminé avec des bouts de planche », résume Jean-François Pecheur, directeur du Groupe d'action locale (GAL) Pays des Condruses, qui travaille avec 7 Communes



Entre autres initiatives « mobilité », le GAL Pays des Condruses a lancé un achat groupé de vélos électriques.

Heymans

(\*) Le GAL s'est doté d'une centrale de mobilité (voir carte en P.3) : MobiCondroz. Trois initiatives qui font bouger les choses (et surtout les gens).

**1. T'Condruses : bien plus que du transport** « C'était notre premier projet en 2009-2010 : un service de transport social. On avait

deux véhicules mis à disposition par Modave et Anthisnes », raconte Jean-François Pecheur. Un peu de financement européen (programme Leader), des subventions régionales, des fonds propres. Aujourd'hui, T'Condruses, c'est 860 bénéficiaires réguliers et plus de 5 000 déplacements en 2017. « Des isolés, des personnes

handicapées (le service s'est équipé d'un véhicule modulable), des personnes âgées. C'est bien plus que transporter quelqu'un d'un point A à un point B. C'est aussi maintenir du lien social », raconte Jean-Benoît Graas, chargé de mission mobilité. Exemple : « Une dame a été placée dans un home à Eghezée. Totalement déracinée. Il lui restait deux amies ici. On les emmène de temps en temps passer une demi-journée avec leur copine. »

**2. Permis cycliste** MobiCondroz a lancé le brevet d'écomobilité pour les enfants « On a commencé par l'école communale de Warzée cette année. L'an prochain, on aura 18 classes dans 4 écoles », explique Jean-Benoît Graas. Appréhender les dangers entre la maison et l'école, apprendre les bons comportements sur la voirie... Et là fin, il y a un brevet d'écomobilité. « On a des demandes d'ani-

mations aussi dans le secondaire. »

**3. Achat groupé** Même les cyclistes convaincus ont du mal à pédaler dans une région taillée en dents de scie façon Mur de Huy. Le groupe a commencé par mettre des vélos électriques en test pendant un mois pour 50 €. Ça a fait un carton. Jean-Benoît Graas s'en étonne encore : « Une dame de 80 ans a repris le vélo grâce à ça ! »

Voyant que ça prenait, ils ont lancé avec un vendeur local un achat groupé de vélos électriques. Ils cherchent des solutions pour les PMR. Sans parler des tablettes de la mobilité, du jeu vidéo en projet pour sensibiliser au transport multimodal, de la future « appli » qui... Ça bouge, on vous dit. Ça n'arrête pas de bouger. ■  
>(\*) Anthisnes, Clavier, Marchin, Nandrin, Modave, Ouffet, Tintlot. Environ 30 000 habitants au total.

## Plus rapide qu'une Bugatti\*

stock.volkswagen.be



**Tiguan TDI de stock.**  
Jusqu'à **11.000 € d'avantages** (1)  
Réductions conditionnelles incluses (1)(2)

Volkswagen  
**STOCK DEALS**

\*du moins pour le délai de livraison.

**Profitez de Stock Deals sur toutes les Volkswagen de stock.**

Comme avec le Tiguan qui vous offre plus de confort, plus de sécurité et plus de plaisir de conduite. Le volant multifonction en cuir, le Front Assist, le régulateur de vitesse adaptatif ACC, le système de navigation « Discover Media » avec écran tactile 8" et une foule d'autres équipements et options disponibles qui vous donneront envie de repartir directement avec un Tiguan. Et c'est possible, parce que votre Volkswagen de stock est immédiatement disponible.

Plus d'infos chez tous les concessionnaires Volkswagen ou sur [stock.volkswagen.be](http://stock.volkswagen.be)



Volkswagen

4,7 - 5,6 L / 100 KM · 123 - 147 G CO<sub>2</sub> / KM (NEDC)      Informations environnementales (A.R. 19/03/2004): [www.volkswagen.be](http://www.volkswagen.be)

(1) L'avantage client (11.000 €) est calculé sur le Tiguan Comfortline TDI 150 ch 4v avec Pack Travel, et est la somme de la remise commerciale (7.110 €), de la prime de recyclage conditionnelle (1.500 €), de la prime de stock (1.750 €) et de l'avantage sur les équipements offerts (640 €). (2) Si votre ancien véhicule (quelle que soit sa marque) est hors d'usage, nous nous engageons à le recycler et à le reprendre au prix mentionné à l'achat d'un Tiguan. Le véhicule repris doit être complet et immatriculé depuis au moins 6 mois au nom de l'acheteur. (3) Prime de stock : remise supplémentaire de 1.750 € valable à l'achat d'un Tiguan de stock. Le nouveau véhicule doit être immatriculé avant le 31 août 2018. Offre valable pour les particuliers du 1<sup>er</sup> juin au 2 juillet 2018 auprès des concessionnaires Volkswagen agréés participants en Belgique. Modèle illustré équipé d'options payantes. Plus d'informations sur [volkswagen.be](http://volkswagen.be)