

le Cemaphore

Bulletin d'information
sur la mobilité



Au sommaire

LES SUJETS DU MOIS

- "Transition vers une mobilité durable : démontrer pour convaincre", thème de la conférence ECOMM 2004
- Quelles avancées pour le statut du CeM dans le décret "mobilité et accessibilité locales"
- Une desserte en transports en commun plus performante pour les parcs d'activités du Brabant wallon
 - La mise en œuvre des sens uniques limités n'a pas été reportée
 - Des nouvelles dispositions au code de la route

DU CÔTÉ DU CENTRE DE DOCUMENTATION

BILLET D'HUMOUR

L'AGENDA

Le Cemaphore est un élément dynamique du réseau des conseillers en mobilité. Il s'adresse à tous les acteurs de terrain concernés par la gestion de la mobilité, en particulier au niveau local. Au fil des numéros, il propose des informations portant sur les études, les outils, les projets, les actions développées, mais également sur la politique menée, les nouvelles réglementations, en Région wallonne ou ailleurs, et ce, à travers des articles, des compte-rendus, des brèves, des conseils de lecture et l'agenda des manifestations mobilité.

Marche
sa rénovation
urbaine



Suivre Marche
Pays de Marche-en-Famenne
et de Nassogne

La parole à ... Barbara DESTREE,
Premier Attaché à la Direction de la
Promotion touristique du
Commissariat général au Tourisme

Le secteur touristique a connu bien des transformations ces dernières années. Après avoir investi un budget important dans les équipements touristiques, et ainsi diversifié l'offre, la Région wallonne a ensuite développé une véritable politique de promotion et d'accueil sur l'ensemble du territoire wallon, pour mieux faire connaître et valoriser son potentiel touristique. D'une part, elle a organisé le secteur par la création des Maisons du Tourisme et par la reconnaissance des Syndicats d'Initiative et des Offices du Tourisme. D'autre part, elle a mis en œuvre une signalisation touristique cohérente sur l'ensemble du territoire wallon.

La signalisation touristique est un vecteur important : elle est le premier contact du touriste avec une région. Elle a deux fonctions : de guidage et d'orientation, mais aussi de communication ; elle donne au touriste des informations culturelles et touristiques sur une région, un site, elle lui fait ressentir l'identité locale, la lui explique.

Une signalétique touristique qui devrait se développer d'autant plus que l'on descend vers le plan local, que l'on arrive dans une ville ou sur un site touristique ; une signalétique qui est différente selon que l'on se trouve sur le réseau autoroutier, interurbain ou dans une ville ou localité, ou encore au cœur de celle-ci. Une signalétique qui est différente aussi selon l'utilisateur : automobiliste, cycliste ou piéton.

On le voit, les liens avec la mobilité sont nombreux, une réflexion sur la signalétique touristique étant parfois le point de départ d'une réflexion globale sur les flux au cœur d'un pays d'accueil.

Barbara DESTREE
Tél. : 081 33 40 42
b.destree@mrw.wallonie.be



"Transition vers une mobilité durable : démontrer pour convaincre", thème de la conférence ECOMM 2004

ECOMM 2004, la 8^{ème} Conférence européenne sur le management de la mobilité, s'est tenue cette année à Lyon du 5 au 7 mai 2004. Cette conférence est organisée à l'initiative d'EPOMM (European Platform On Mobility Management), la plate-forme européenne sur le management de la mobilité.

Telle que définie à l'échelle européenne, la gestion de la mobilité, ou "management de la mobilité", est une approche orientée vers la demande de transport des personnes et des marchandises. Au niveau des déplacements des personnes, elle vise à appuyer et à encourager un changement de comportement qui conduise à un transfert modal de la voiture vers les modes de transport alternatifs. La gestion de la mobilité repose sur des mesures dites "douces" qui relèvent moins des équipements logistiques offerts que de la mise en place de nouveaux services de mobilité, de l'organisation d'actions de communication, ainsi que du développement de nouveaux partenariats et de structures de coordination.

Quelque 350 participants venus des quatre coins de l'Europe ont ainsi participé à cette 8^{ème} édition intitulée "Transition vers une mobilité durable : démontrer pour convaincre". Séances plénières et ateliers se sont ainsi succédés pendant deux jours pour aborder des thèmes aussi variés que les déplacements domicile-activités, mobilité et urbanisme, outils de communication, etc.

Communiquer, encore et toujours...

Continuer à informer et à sensibiliser pour convaincre constitue certainement le fil rouge de la conférence ECOMM 2004. Mieux communiquer sur base d'une meilleure connaissance de la psychologie des acteurs, en mettant en place les structures de concertation ad hoc, en organisant des campagnes ciblées et en innovant, constitue un des défis majeurs à relever pour modifier le comportement du public en terme de choix modal.

À cet égard, soulignons le projet européen "Tapestry", qui a étudié comment développer des programmes de communication efficaces pour appuyer les politiques de transport durable et pour encourager des pratiques rencontrant ces politiques.



VUE - représentation du MET à la conférence ECOMM - Lyon 2004

Dans cette optique, dix-huit campagnes de sensibilisation aux objectifs et aux publics cibles très variés ont été évaluées. La description de ces études de cas et leurs résultats sont disponibles sur le site <http://www.eu-tapestry.org/>. Un prochain Cemaphore reviendra sur ce sujet en présentant quelques unes des expériences menées dans le cadre de ce projet.

La gestion de la mobilité, une pratique qui se généralise

Il ressort des différents débats que, si le fait de connaître l'approche de la gestion de la mobilité apparaît encore comme une nécessité, notamment auprès des élus pour qu'ils dégagent des moyens, cette pratique tend cependant à se généraliser à travers le tissu institutionnel européen.

Ainsi, en Italie, le Ministère de l'Environnement et de la Sauvegarde du Territoire a lancé un vaste programme structurel pour la mobilité durable dans les zones urbaines. Vingt-trois millions d'euros ont ainsi été alloués à la création de 36 structures de "Management de la mobilité de zones d'activités", à la nomination de 551 "Mobility managers" d'entreprises et à la réalisation de 136 Plans de déplacements d'entreprises. De plus, depuis 1999, des cofinancements sont accordés à 19 agglomérations urbaines importantes pour leur permettre de mettre en œuvre différentes mesures telles que des réductions aux abonnements de transport public, ou encore la création de services de bus dédiés aux déplacements domicile-travail, etc.

En France, de nombreuses communautés urbaines qui ont mis en place un PDU s'investissent actuellement dans la gestion de la mobilité des entreprises situées dans leur centre-ville en promouvant la démarche de plan de déplacements. Relevons, à cet égard, le projet ambitieux de la ville de Chambéry qui a lancé un plan

de déplacements d'entreprises pour toutes les entreprises publiques situées dans son centre-ville. C'est sur une base volontaire que différentes directions de l'Etat, le Conseil Général de la Savoie, le Centre Hospitalier et EDF/GDF se sont associés à la Mairie de Chambéry pour mener ce PDE qui rassemble au total 5 000 salariés. Dans la même optique, de nombreuses administrations communales décident aujourd'hui de donner l'exemple, telles les communautés urbaines de La Rochelle, Lyon et Nantes, qui se sont chacune engagées dans un plan de déplacements et ont mis en œuvre différentes mesures en vue de modifier le choix modal de leur personnel.

Des idées pour mieux gérer le stationnement

À travers les différents exposés qui se sont tenus durant la conférence, la gestion du stationnement est apparue, une fois de plus, comme un levier important pour modifier les comportements. A cet égard, les expériences menées à Lyon et à Dijon en la matière sont particulièrement intéressantes.

De manière à faciliter le stationnement des résidents de l'hypercentre de Lyon et surtout à encourager ces résidents à ne pas utiliser leur voiture pour aller travailler, une nouvelle formule d'abonnement aux parkings en ouvrage a vu le jour qui vient compléter l'offre classique (abonnement permanent et abonnement "nuit+WE"). Vendu à un prix correspondant à 66% du prix de l'abonnement permanent, il est accordé aux résidents qui ne font pas un usage pendulaire de leur véhicule. Pour le reste, il fonctionne comme l'abonnement permanent et permet l'accès au parking 24h/24 chaque jour de l'année, avec la garantie de trouver une place. Lyon Parc Auto, la société gestionnaire des parkings, procède à des contrôles mensuels pour vérifier que la règle est bien respectée. Au terme de six ans de commercialisation, il apparaît que cette formule rencontre un succès certain avec une progression conti-

nue des ventes. De plus, les conditions d'utilisation sont assez bien respectées. Par contre, si effectivement le nombre de mouvements de ces abonnés est plus faible que pour les autres catégories d'abonnés, l'on constate néanmoins une augmentation de ces mouvements avec par exemple des clients effectuant 2 à 5 sorties quotidiennes pour des durées inférieures à 2 heures. Bien que n'entrant pas dans la définition de l'usage "pendulaire", ces comportements génèrent une mobilité importante. Une réflexion est actuellement menée sur la possibilité d'associer à la formule une condition supplémentaire qui limiterait le nombre de sorties du véhicule autorisées.

D'un tout autre ordre, l'expérience menée par la Ville de Dijon présente également un caractère original. Confrontée aux difficultés liées à la gestion du stationnement payant de voirie (diminution des recettes, retour des pendulaires, ...), la Ville s'est voulue pionnière en mettant en place un système d'agents encaisseurs dans son centre-ville. Fonctionnelle depuis quelques années déjà, l'expérimentation couvre aujourd'hui 9 sites, soit 250 places de parking dont le taux d'occupation avoisine les 90 % et le taux de rotation tourne autour de 7,5 véhicules par jour. Le bilan est jugé positif : meilleure utilisation de l'espace public, meilleure acceptation par le public, augmentation des recettes, création d'emplois, sécurisation des sites, etc. Avec un taux de respect du paiement de 95 % contre 50 % avec l'ancien système, les sur-recettes engrangées rendent le système économiquement viable pour les sites animés de l'hyper-centre commercial.

Prochaine édition de la conférence ECOMM

Elle se tiendra à Harrogate en Angleterre. Elle aura pour thème central "La gestion de la mobilité pour influencer les générations futures". Dès qu'elles seront connues, les dates seront communiquées via l'agenda du Cemaphore.

Quant aux actes du colloque, ils sont disponibles sur CD-Rom au CDDM où ils peuvent être empruntés.

Pour en savoir plus sur EPOMM, consulter son site Internet : <http://www.epommweb.org>





Quelles avancées pour le statut du CeM dans le décret "mobilité et accessibilité locales"



En quelques mots... les origines du projet

C'est en 1998, dans la "Charte de la mobilité communale", qu'apparaît pour la première fois officiellement le terme "Conseiller en mobilité". Chaque commune adhérent à cette charte est invitée à désigner un de ses agents comme futur CeM et à l'envoyer à la formation organisée dès 1999 afin de lui donner une base de connaissances et un langage communs permettant d'appréhender la mobilité à travers ses multiples composantes.

L'option prise n'impose aucun pré-requis au niveau formation de départ ni contrôle des connaissances à l'issue de la formation de CeM. Le certificat est délivré au terme de celle-ci sur la seule base d'une présence minimale au cours. Cette option a contribué à une large diffusion de cette formation (plus de 500 CeM à ce jour) et par conséquent à une meilleure prise en compte de la problématique de la mobilité à tous les niveaux. Cependant, à certains égards, elle dévalorise le certificat de CeM qui n'atteste d'aucune compétence particulière.

Par ailleurs, elle a aussi induit – avantage ou inconvénient ? – une grande diversité de profils de CeM, tant au niveau de leur formation de base qu'au niveau de la fonction qu'ils occupent dans leur institution (commune, administration, police, société de transport, associations, bureaux d'étude).

Si, dans les faits, de nombreux CeM communaux exercent réellement un rôle important et reconnu par leur hiérarchie, ce double facteur (absence de certification des compétences et diversité des fonctions) a constitué un frein non négligeable à la création d'un statut ou d'une fonction officielle de CeM.

Le réseau des CeM, un outil de pérennisation

Indépendamment des démarches menées en matière de statut, l'autre objectif majeur a été d'intensifier la dynamique initiée par les formations de base. Le réseau a donc été mis en place progressivement pour développer les échanges entre CeM, améliorer leurs compétences et promouvoir leur fonction, privilégiant ainsi une démarche incitative, plutôt que contraignante.

Vers une fonction de CeM mieux reconnue : l'agrégation et le décret "mobilité et accessibilité locales"

S'il était effectivement nécessaire de renforcer la connaissance et la reconnaissance de la fonction de CeM, cela n'est évidemment pas suffisant ! C'est pourquoi certaines bases réglementaires ont aussi été établies récemment.



L'agrégation

Un examen, dont l'objectif est de garantir un niveau de qualité minimum (bonne compréhension des fondements et savoir-faire de base) va donc être mis en place pour certifier officiellement les compétences des CeM.

Ceux qui ont déjà reçu leur certificat pourront le présenter. Il consistera en un travail personnel et une explication de fiches récapitulatives des éléments de base du cours CeM.

Sa réussite permettra aux CeM communaux de faire valoriser cette formation au niveau barémique. En effet, des démarches ont été entreprises auprès du Conseil régional de la formation (CRF) et de la Direction générale des pouvoirs locaux afin d'intégrer la formation des CeM dans la liste des formations reconnues comme valorisables dans le cadre du statut des fonctionnaires communaux. Ce travail est actuellement en cours.

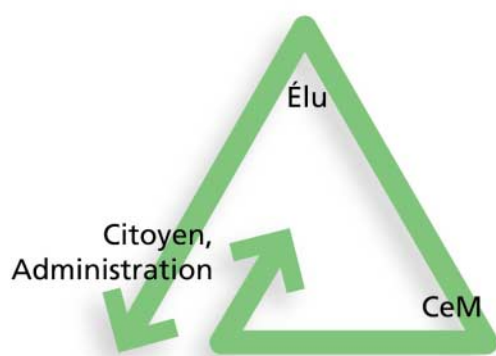
Le décret "mobilité et accessibilité locales"

Par ailleurs, le décret relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales, adopté le 31 mars 2004 par le Parlement wallon, jette les premières bases d'un statut pour le Conseiller en mobilité.

- le terme CeM est reconnu ;
- la définition du terme est confiée au Gouvernement wallon ;
- le CeM se voit attribuer un rôle dans le cadre des Plans communaux de mobilité ;
- le décret ouvre la porte au financement des CeM.

1° La définition du CeM

- Le décret stipule que le Conseiller en mobilité est la personne qui dispose de compétences en matière de mobilité selon les critères déterminés par le Gouvernement.
- Un arrêté du Gouvernement wallon définit le Conseiller en mobilité comme suit :



- toute personne disposant du certificat de Conseiller en mobilité délivré à l'issue de la formation organisée par la Région wallonne ;
- à titre exceptionnel, toute personne dont les compétences auront été jugées équivalentes par le ministre ayant la mobilité dans ses attributions, sur proposition de la Direction générale des Transports et qui peut justifier d'une expérience d'un minimum de 5 ans dans le domaine de la mobilité.

Actuellement, l'absence de certification des compétences rend difficile une définition plus précise. A l'avenir, le renforcement des compétences attestées par l'examen devrait permettre de préciser la définition "officielle" de CeM.

2° Le financement du CeM

- Le décret stipule qu'aux conditions qu'il détermine, le Gouvernement peut octroyer une subvention aux com-

munes pour l'engagement ou le maintien de l'engagement d'un CeM ;

- Un premier arrêté ministériel propose un tel financement aux communes de plus de 50 000 habitants.

Une des pistes évoquées pour l'extension du financement serait de prévoir une prise en charge financière par regroupement de communes à concurrence de 50 000 habitants. D'autres pistes existent et devront encore être explorées.

3° Le rôle du CeM

Dans le décret, la description du rôle dévolu au CeM est relativement limitée ; la présence de celui-ci est simplement rendue obligatoire dans le processus d'information du PCM.

Dans un des arrêtés d'application du décret relatif au financement des PCM et des Plans de déplacements scolaires, la présence d'un CeM affecté au projet est indispensable pour l'obtention d'un financement régional.

Enfin, dans l'arrêté ministériel concernant la possibilité de financement d'un CeM dans les villes de plus de 50 000 habitants, le rôle du CeM est clairement défini :

- coordonner les projets "mobilité" dans la commune ;
- relayer l'information entre tous les acteurs concernés ;
- apporter son expertise "mobilité" dans la mise en œuvre de politiques et de projets ;
- se former de manière permanente dans le domaine ;
- faire profiter les autres CeM de son expérience via le réseau des CeM.

Conclusions

Les premières avancées du nouveau décret en termes de définition, de financement et de rôle du CeM restent donc modestes ; elles ont cependant le mérite de consacrer officiellement l'existence du CeM.

La définition d'un réel statut pour le CeM passera probablement par son financement par la Région. La seule manière d'imposer un CeM avec un rôle bien défini dans l'ensemble des communes wallonnes ou autres organismes sera de le subventionner, à l'instar de ce qui s'est fait pour les éco-conseillers.

Différentes pistes vont être explorées et, quelles que soient les modalités envisagées pour renforcer cette nouvelle fonction, elles seront bien évidemment discutées et soumises à la concertation avec tous les acteurs concernés.

Bernadette Gany
MET-D311
Tél.: 081 77 30 99
bgany@met.wallonie.be



Une desserte en transports en commun plus performante pour les parcs d'activités du Brabant wallon

Le TEC Brabant wallon, en collaboration avec la cellule mobilité de l'Union Wallonne des Entreprises, les associations d'entreprises des zonings du Brabant Wallon et l'intercommunale IBW, consciente de son rôle privilégié d'acteur central de la mobilité locale et régionale dans le Brabant wallon, a entrepris fin 2002 **une démarche pro-active afin d'améliorer la desserte actuelle des zonings et des parcs d'affaires du Brabant wallon**. Ainsi, en février et mars 2003, les membres des entreprises concernées ont eu l'occasion de communiquer leurs desiderata concernant la desserte bus actuelle et souhaitée de leur entreprise, grâce à un questionnaire à renvoyer au TEC Brabant Wallon. 541 réponses ont été traitées !

À la suite de cette enquête, les premières améliorations de la desserte en transports en commun ont été apportées. En effet, sur base des données recueillies, le TEC a mis en place dès le 1^{er} septembre 2003, soit à peine cinq mois plus tard, une série d'améliorations du service par autobus :

- Nivelles : desserte complémentaire du zoning 2 et augmentation des fréquences du zoning sud ;
- Louvain-la-Neuve : ajout de parcours le midi entre le parc scientifique Fleming et le centre de Louvain-la-Neuve ;
- Jodoigne : arrêt supplémentaire de la ligne Rapido Bus 1 à hauteur du zoning ;
- Braine-l'Alleud : extension de la ligne 566B jusqu'au parc de l'Alliance, aux heures de pointe.

Une seconde enquête a ensuite été organisée sur le parc d'activités de Nivelles. L'association des entreprises de Nivelles ayant marqué un grand intérêt pour la problématique de la mobilité et de l'accès de son zoning, le TEC Brabant wallon, en collaboration avec Nivelles Industrie, la Ville et l'IBW a réalisé en mars 2004 une seconde enquête, plus approfondie, basée sur le **concept tout à fait innovateur d'un bus-navette à la demande** qui, au départ de la gare, desservirait le parc d'activités de Nivelles Sud en déposant le personnel directement devant l'entrée de son entreprise. Ce bus-navette offrirait un service direct, ponctuel, fréquent et confortable. Les réservations se feraient pour un ou plusieurs trajets auprès d'une centrale téléphonique accessible en continu tous les jours ouvrables. 530 réponses ont été enregistrées émanant de 63 entreprises.

Cette proposition de navette à la demande semble bien convenir aux besoins de la clientèle. En effet, il ressort de cette enquête que plus de 30 % des répondants travaillant dans le zoning sont ouverts au changement dans leurs habitudes (automobiles) de mobilité. L'accès routier au zoning, qui se détériore d'année en année (congestion), de même que la difficulté croissante de trouver ou d'offrir une place de parking pour chaque membre du personnel, jouent un rôle important dans cette attitude.

Parmi ces clients potentiels de la navette-bus, 27 % sont prêts à l'utiliser tous les jours, 9 % quelques fois par semaine et 20 % occasionnellement.

Le TEC Brabant wallon va maintenant se concerter avec le nouveau Ministre des Transports de la Région wallonne, dans le cadre du contrat de gestion 2005-2009, pour mettre rapidement en exploitation ce projet de desserte du zoning Sud de Nivelles au moyen d'un bus-navette à la demande.

Marie-Christine Geuens
TEC Brabant wallon
Tél. : 010 23 53 51
marie-christine.geuens@tec-wl.be



VUES – zone d'activités industrielles de Nivelles Sud

Des nouvelles dispositions au code de la route

Les récents arrêtés royaux du 26 avril 2004 ⁽¹⁾ comportent des nouvelles dispositions qui intéressent directement la gestion de la mobilité.

Les notions suivantes sont définies : "zone de séjour", "fonction de séjour", "fonction de circulation", ainsi que "zone de vacances", cette dernière à caractère temporaire et à mettre en place là où résident temporairement beaucoup de vacanciers, des camps de jeunes, des campings...

Des dispositions concernent la simplification de la réglementation relative à la création de zones 30. En effet, les conditions d'instauration des zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km/h prévues dans l'arrêté royal du 9 octobre 1998 sont supprimées. L'accès d'une zone 30 devant toujours être reconnaissable pour l'utilisateur de la route, par la configuration des lieux ou par un aménagement, voire par les deux. La signalisation des zones 30 reste bien sûr indiquée par les panneaux F4a et F4b. Le gouvernement estime nécessaire, pour des raisons de sécurité, de généraliser les zones 30 aux abords des écoles, sauf circonstances exceptionnelles, justifiées par l'état des lieux, **les abords de chaque établissement scolaire doivent être délimités par cette mesure d'ici la rentrée scolaire 2005**. Voilà qui risque de susciter de nombreuses interrogations chez les gestionnaires de voirie. C'est pourquoi, une formation continue à l'intention des conseillers en mobilité pourrait être organisée sur le thème de la zone 30 prochainement.



VUE – aménagement de zone 30km/h aux abords d'une école à Cognelée.

D'autres dispositions concernent les véhicules de plus de 8 places, affectés au transport organisé domicile-travail. Dorénavant, ceux-ci pourront emprunter les sites réservés aux véhicules des services publics réguliers de transport en commun ou la bande de circulation qui est réservée à ces mêmes transports, pour autant que les signaux F17 et F18 aient été complétés par un panneau spécial et que ce dernier ait été apposé de manière bien visible à l'avant et à l'arrière sur le véhicule concerné.

La mise en oeuvre des sens uniques limités n'a pas été reportée

Le Ministre fédéral de la Mobilité, Bert Anciaux, a répondu le 10 juin 2004 à une question parlementaire relative aux sens uniques limités. Elle concernait le délai de mise en œuvre (l'arrêté royal ⁽²⁾ prévoyant l'entrée en vigueur de la généralisation des SUL au 1er juillet de cette année) d'une part, et les coûts pour les communes d'autre part.

L'Union des Villes et Communes de Wallonie et ses associations sœurs bruxelloise et flamande avaient en effet demandé au Ministre le report de la généralisation des sens uniques limités. Le Ministre fédéral a pourtant jugé que les communes avaient été informées suffisamment tôt et qu'elles devront faire le nécessaire pour que les SUL soient mis en œuvre dans les temps, quels qu'en soient les coûts. Le Ministre a ajouté qu'il en allait de la responsabilité des communes quant au dépassement des délais ⁽³⁾.



VUE – SUL de la rue Pépin à Namur

⁽¹⁾ Cfr. les arrêtés royaux du 26 avril 2004 (Publié au Moniteur belge du 30 avril 2004) modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975, portant règlement général sur la police de la sécurité routière.

⁽²⁾ Cfr. l'arrêté royal du 18 décembre 2002 (publié au Moniteur belge du 25 décembre 2002), modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la sécurité routière.

⁽³⁾ Pour en savoir plus sur l'intervention de l'UVCW, consulter son site internet : <http://www.uvcw.be/actualite/2004/0407-02.cfm>



Conseils de lecture et de visite

Politiques de stationnement : l'enjeu de la communication – Analyses et perspectives, Certu, 2003 (Rapports, 108).

Le stationnement au centre-ville est une problématique ô combien actuelle, et les enjeux liés à la communication réalisée pour la mise en place d'une telle politique sont cruciaux. Réalisée par le Certu, cette étude a ainsi pour principal objectif de réaliser un état des lieux de la communication sur la problématique du stationnement en hypercentre. A partir d'exemples concrets, elle fait le point sur les pratiques de villes françaises en ce domaine, analyse les différentes politiques mises en œuvre et en retire les bonnes pratiques et les pièges à éviter. Ce rapport est téléchargeable à l'adresse : http://www.certu.fr/catalogue/scripts/pur.asp?title_id=770&lg=0

LUG (<http://lug.ish-lyon.cnrs.fr/>) : surfez dans une "hyperthèque" consacrée à la mobilité et aux transports ! LUG est une bibliothèque de liens hypertextes sur le thème de la mobilité et des transports. Par l'intermédiaire de trois modes de recherche (simple, avancée, annuaire de recherche), tout un chacun pourra y trouver des adresses de sites correspondant à ses centres d'intérêt, avec, à chaque fois, une courte description. Alimentée par des partenariats, cette "hyperthèque" s'enrichit régulièrement de nouveautés.

Par ailleurs, nous vous conseillons d'aller visiter le site www.infotec.be, sur lequel on trouve aussi bien les itinéraires, les horaires, que les tarifs, les actualités, ... des différents réseaux TEC.

Delphine ROSSOMME et Brigitte ERNON – Gestionnaires
Centre de documentation et de diffusion en mobilité
Tél. : 081 77 31 25 – 081 77 31 32
centre-doc-mobilite@met.wallonie.be
<http://documentation.mobilite.wallonie.be>

Billet d'humour

VUE – Ce sentier est apparemment interdit aux chiens. C'est ti pas une sacrée bonne idée ça ? Mais bon... pour toutes les autres bêtes, les petites comme les grosses... on fait quoi hein !

Signé "le citoyen anonyme"

SOURCE – Philippe Degand



mobilité en wallonie
direction générale des transports

Hors réseau

En Belgique

- **Le 1er octobre 2004, "Transporter en Europe : quels choix pour l'entreprise ?"** à Louvain-la-Neuve, de 8H30 à 14H00
Infos : Cellule mobilité de l'Union Wallonne des Entreprises
Tél. : 010 48 94 08 – Fax : 010 45 33 43
mobilite@uwe.be
<http://www.uwe.be/colloquemobilite.html>
- **Du 13 au 17 octobre 2004, carrefour-exposition sur les thèmes de la mobilité, des déplacements et de la sécurité routière** à la Maison des Jeunes et de la Culture de Comines
Infos : Françoise Denturck, CeM de Comines
Tél. : 056 55 76 83
- **Le 20 octobre 2004, formation sur le partage de l'espace public entre piétons et cyclistes**, de 9H30 à 12H30
Le 17 novembre 2004, formation générale à l'accessibilité des espaces publics pour les piétons et les personnes à mobilité réduite, de 13H30 à 16H30
Le 8 décembre 2004, formation sur l'aménagement des espaces verts et les personnes à mobilité réduite, de 9H30 à 12H30
Formations Pédibus, CAMET, bid du Nord 8 à 5000 Namur
Infos : Service Pedibus
Tél. : 081 24 19 37
contact@gamah.be
- **Les 25 et 26 octobre 2004, "Design d'environnement : design, espaces publics et mobilité"** au Cœur Saint-Lambert à Liège
Infos : Pro Materia ASBL
Tél. : 0475 53 19 88
promateria@skynet.be
www.eu-design.net

À l'étranger

- **Du 6 au 8 octobre 2004, "Sécurité, déplacement et aménagement urbain"** à Paris (France)
Infos : Ecole nationale des Ponts et Chaussées
28, rue des Saints-Pères, F-75343 Paris cedex 07
Tél. : +33 1 44 58 27 13, Fax : +33 1 44 58 28 30
rose@enpc.fr
<http://pfe.enpc.fr>
- **Du 27 au 29 octobre 2004, 15ème Congrès du Club des villes cyclables "Le vélo pour relier villes et territoires"** à Tours (France)
Infos : Tél. +33 1 56 03 92 14, Fax : +33 1 56 03 92 16
dgrumbach@villes-cyclables.org
<http://www.villes-cyclables.org>

Visitez l'agenda du site web des CeM pour découvrir d'autres activités :
<http://cem.mobilite.wallonie.be>

Si vous n'êtes pas CeM et que vous souhaitez recevoir le Cemaphore, veuillez transmettre vos coordonnées à **Bernadette Gany, coordinatrice du réseau, tél : 081 77 30 99**
Personnes de contact :
Brigitte Ernon, tél : 081 77 31 32,
Muriel Mandiau, tél : 081 77 31 23
Fax : 081 77 38 22
MET-D311 – Direction des Etudes et de la Programmation
Boulevard du Nord, 8, B-5000 Namur
reseau-cem@met.wallonie.be
<http://cem.mobilite.wallonie.be>